

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



Renegociando las distancias: Una aproximación a la configuración de la movilidad cotidiana de los jóvenes a partir del uso del Línea 1 en San Juan de Lurigancho

Tesis para obtener el título profesional de Licenciada en Sociología presentado por:

Huerta Gonzales, Edith Andrea

Asesor:

Dammert Guardia, Manuel Cesar

Lima, 2023

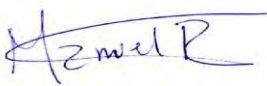
Informe de Similitud

Yo, Manuel Cesar Dammert Guardia, docente de la Facultad de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado Renegociando las distancias: Una aproximación a la configuración de la movilidad cotidiana de los jóvenes a partir del uso del Línea 1 en San Juan de Lurigancho del/de la autor(a)/ de los(as) autores(as) Edith Andrea Huerta Gonzales,

dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 8 %. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 05/07/2023.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 06 de julio del 2023

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>Dammert Guardia, Manuel Cesar</u>	
DNI: 42014497	Firma 
ORCID: 0000-0001-7583-1878	

“En definitiva, en la Lima de la actividad frenética y de los desplazamientos en todos los sentidos, se da una amplia diversidad de procesos de integración e inclusión social. [...] el sector más empobrecido de la población no puede hacer frente a los elevados costes de movilidad que supone esta concentración de las actividades en el espacio central de la ciudad estancándose en su situación de pobreza y exclusión social e incluso, en algunos casos, sumergiéndose todavía más en ella”
(Avellaneda, 2008, pp. 219)



Agradecimientos

Este documento es el resultado de una larga historia familiar vinculada al transporte y como un elemento articulador de mi vida social, laboral y educativa. Quiero agradecer y recordar a mi abuelo Mario, transportista interprovincial y urbano por contarme tus historias sobre las rutas del país, describirse las pistas y carreteras y por amor a los carros, lamento tu partida.

Como una tradición familiar o resultado de la necesidad, mis padres fueron transportistas urbanos en Lima, los he visto la mayor parte de mi vida organizando las salidas de los carros, en grifos tanqueando los carros, en talleres, peleando con choferes y cobradores. Una vez mi papá me llevó a pasear a un taller para comprar repuestos. Florita y Max, me han inculcado el interés por un transporte y al servicio de las personas, y también me han enseñado lo difícil y desafiante que puede ser el transportista. Gracias por dejarme estudiar una carrera que, si bien desconocían por completo, confiaron y respetan mis decisiones. Gracias Má por apostar por la reforma de transporte pensando en que las personas podrían viajar en mejores condiciones.

Agradecer a mi hermano, que aprendió a manejar un carro a los 10 años, que lo he visto manejar y trabajar con los carros desde joven. Gracias por jalarme los primeros años a la universidad y por siempre preocuparte por mí.

Vivir en San Juan de Lurigancho es desafiante por tener que viajar 2 horas a cualquier lugar de la ciudad, especialmente si eres mujer. He aprendido a querer a este distrito a lo largo de esta investigación, es un lugar donde siento miedo y tranquilidad al mismo tiempo.

Agradecer a mis panas, Jossy, Nadia, Andrea, Alithu y Lucia, mi compañera de viaje y vecina, por brindarme el soporte que necesite durante los años de estudio, nos unimos entre lecturas, críticas sociales, fiestas e informes de textos que retaban nuestra capacidad comprensión lectora.

También, agradecer a Milu y Cami por estar más en los malos momentos que en los buenos, y sé que de alguna forma estarán presentes siempre. Y a Renzo, por escuchar las veces que sean necesarias mis exposiciones, por ser ese soporte y acompañamiento, vernos crecer ha sido emocionante a tu lado.

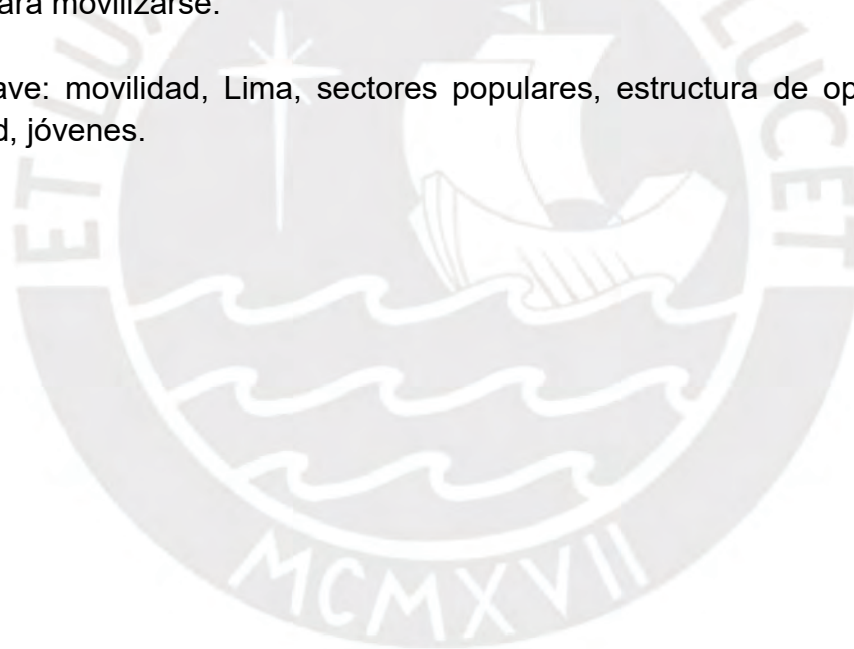
Agradecer a Manuel, mi asesor, gracias por enseñarme a investigar y por acompañarme en todo el proceso de la elaboración de este documento. Gracias por guiarme en todo este proceso y la disponibilidad de conversar sobre mis dudas. También a Omar y Jeremy por sus valiosos comentarios y poder darse el tiempo de leer esta investigación en reiteradas ocasiones.

Finalmente, agradecer a mis entrevistados, gracias por darme su tiempo y contarme sus experiencias de viaje, considero ha sido super importante hablar sobre experiencias de movilidad y sensaciones al viajar. Y a mi gatita, Misha, que acompañó, durante madrugadas, en todo este proceso sentada a mi lado.

Resumen

En el 2014, la Línea 1, fue el primer sistema de transporte ferroviario urbano, este inició su recorrido en el distrito de renta media baja de San Juan de Lurigancho, el distrito más poblado de Lima, con problemas conectividad vial con otros distritos por su morfología. En línea con autores como Jirón y Mansilla (2013), la investigación adopta un enfoque de movilidad cotidiana, e identifica la accesibilidad, modalidad y experiencia urbana de los jóvenes residentes del distrito. Para ello se optó por una metodología cualitativa, enfocado en las experiencias subjetivas de los viajes a jóvenes trabajadores. La principal conclusión es que los viajes presentan problemas de accesibilidad que requieren la participación activa de los jóvenes para decidir/actuar constantemente sobre ellos a partir de su conocimiento acerca del funcionamiento del transporte en la ciudad. El aporte de la investigación sugiere que los sistemas de transporte masivos, como la Línea 1, cuestionan las dimensiones tiempo-distancia y la cercanía a bienes y servicios, generando un tipo de inclusividad en las dinámicas de la ciudad, a pesar de las malas condiciones de viaje. La infraestructura logra conectar espacios, pero su uso diario genera dinámicas complejas para movilizarse.

Palabras clave: movilidad, Lima, sectores populares, estructura de oportunidades, accesibilidad, jóvenes.



Índice de contenidos

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO UNO: POSICIONANDO LOS ESTUDIOS SOBRE LA MOVILIDAD	3
1.1 Estado del arte.....	3
1.1.1 Transporte y movilidad.....	3
1.1.2 Accesibilidad.....	6
1.1.3 Experiencia urbana en la movilidad.....	9
1.2 Problematización	13
1.2.1 Diseño de la investigación	15
1.2.2 Pregunta de Investigación.....	18
1.2.3 Objetivo central.....	18
1.2.4 Objetivos secundarios:.....	18
1.3 Justificación	20
1.4 Metodología	22
1.4.1 Diseño metodológico	22
1.4.2 Estrategia metodológica	25
1.4.3 Estrategia de sistematización y análisis de información	28
CAPITULO DOS: APROXIMACIÓN Y PLANTEAMIENTO TEÓRICO	30
2. Marco teórico	30
2.1 Estructuras de oportunidades	31
2.2 Activos y recursos de los hogares.....	33
2.3 Estrategias.....	34
2.4 Movilidad	35
CAPÍTULO TRES: CARACTERÍSTICAS DE SAN JUAN DE LURIGANCHO	41
3.1 San Juan de Lurigancho y la estructura urbana	41
3.2 Caracterización socioeconómica y demográfica de San Juan de Lurigancho	44
3.3 Características de transporte y movilidad	52
3.4 Cierre.....	56
CAPÍTULO CUATRO: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	59
CAPÍTULO CINCO: ENTRE SUBIDAS Y BAJADAS: UN ANÁLISIS DE LAS BARRERAS Y LAS ESTRATEGIAS DE LOS JÓVENES	66
5.1 Barreras.....	68
5.1.1 Barrera Temporal.....	69
5.1.1.1 Colas	70
5.1.1.2 Presión del tiempo	74
5.1.1.3 Horarios de Sistemas de Transporte	76
5.1.1.4 Tráfico.....	78
5.1.2 Barrera Física	80
5.1.2.1 Posición y características de los paraderos.....	81
5.1.2.2 Semáforos	86
5.1.2.3 Posición y características de los paraderos.....	86

5.1.3	Barrera de Inseguridad	87
5.1.3.1	Acoso.....	88
5.1.3.2	Percepción del Robo.....	91
5.1.3.3	Accidentes de Tránsito.....	95
5.1.4	Barrera Organizacional	96
5.1.5	Barrera Tecnológica	98
5.1.6	Barrera Financiera	99
5.1.7	Barrera de Habilidad	100
5.2	Conclusiones	101
CAPÍTULO SEIS: REPRESENTACIONES SOBRE EL VIAJE Y SAN JUAN DE LURIGANCHO		106
6.1	Representaciones sobre el lugar que residen.....	107
6.2	¿Cómo es viajar desde San Juan de Lurigancho?	111
6.2.1	Percepción de los viajes y distancia.....	112
6.2.2	Percepción de los sistemas de transporte.....	114
6.2.3	Percepción del tiempo	116
6.3	Percepción del distrito: Renegociando los espacios en la ciudad.....	117
6.4	Conclusiones	119
CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES		121
BIBLIOGRAFÍA		128
ANEXOS		133
Anexo A: Guía de entrevistas.....		133
Anexo B: Codificación utilizado para las entrevistas.....		139
Anexo C: Descripción de los recorridos de los entrevistados		141

Índice de tablas

Tabla 1: Dimensiones de la investigación en la guía de entrevista, 2020	24
Tabla 2: Características de los entrevistados del trabajo de campo, 2021	27
Tabla 3: San Juan de Lurigancho y Lima: Población por número de Necesidades Básicas Insatisfechas, 2017.....	46
Tabla 4: San Juan de Lurigancho y Lima: Población por tipo de Necesidades Básicas Insatisfechas, 2017.....	46
Tabla 5: San Juan de Lurigancho: Abastecimiento de agua en la vivienda, 2007 y 2017 .	47
Tabla 6: San Juan de Lurigancho: Índice de Desarrollo Humano y sus componentes, 2003-2019.	48
Tabla 7: San Juan de Lurigancho y Lima: Estructura Económica, 1993, 2007 y 2017	49
Tabla 8: Demanda por estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima.....	55
Tabla 9: Estructura urbana, características socioeconómicas y transporte de San Juan de Lurigancho	58
Tabla 10: Frecuencia de salidas del tren de la Línea 1, 2018.....	70
Tabla 11: Costos totales de los viajes de los jóvenes entrevistados.....	100
Tabla 12: Presentación de los diferentes tipos de barreras y sus estrategias.....	102
Tabla 13: Síntesis de estrategias y recursos	104
Tabla 14: Experiencia urbana de los jóvenes trabajadores que residen en San Juan de Lurigancho, 2018-2019.....	119



Índice de gráficos

Gráfico 1:	Marco teórico	39
Gráfico 2:	San Juan de Lurigancho y Lima. Estructura poblacional por edades según sexo, 2017.....	45
Gráfico 3:	San Juan de Lurigancho: Nivel educativo alcanzado, 1993, 2007,2017.....	48
Gráfico 4:	San Juan de Lurigancho: ubicación de la Institución educativa y del centro laboral, 2017 51	
Gráfico 5:	Viajes generados y atraídos según distritos.....	54
Gráfico 6:	Dimensiones de análisis del capítulo	68
Gráfico 7:	Presencia de barreras presentes en los diferentes sistemas de transporte	69
Gráfico 8:	Dimensiones de análisis del capítulo	107



Índice de imágenes

Imagen 1:	Proceso de entrevista acompañada con recursos de Google Maps.....	26
Imagen 2:	Plan de desvío de la Avenida Proceres de Independencia, San Juan de Lurigancho, 2019.....	87



Índice de mapas

Mapa 1: Distribución de entrevistados en San Juan de Lurigancho, 2020	28
Mapa 2: Ubicación de San Juan de Lurigancho respecto a los distritos de Lima Metropolitana y el Callao, 2018	41
Mapa 3: San Juan de Lurigancho: Ingreso Per capita de la población, manzanas y hogares, 2020	50
Mapa 4: Lima, relieve de Lima Metropolitana, según distritos, 2020	53
Mapa 5: Recorrido de Mario	61
Mapa 6: Recorrido de EME	64



INTRODUCCIÓN

El transporte es una de las grandes preocupaciones de los residentes de las principales ciudades latinoamericanas. Este implica una oferta de transporte deficiente y, a la vez, largos viajes –en tiempo y distancia– a sus centros de trabajo (Avellaneda, 2007, Hernández, 201, Vega Centeno et al., 2019). La organización e infraestructura del transporte es una inquietud constante para los limeños debido a los largos viajes que afectan su día a día. La congestión vehicular ha sido una de las cinco preocupaciones más importantes para los limeños durante los últimos 3 años (Lima Cómo vamos, 2019). En Lima, el 25% de los trabajadores invierte más de dos horas al día en trasladarse a su centro de labores, tanto de ida como de vuelta (Daude et. al., 2017).

Para responder a una demanda creciente de viajes, muchas ciudades implementan sistemas de transportes masivos, en particular metros (Vergel Tovar, 2022). Este es el caso de la ciudad de Lima, en 2014, se inauguró la primera línea de Metro de la ciudad como una solución parcial al problema de transporte. Debido a su gran capacidad de viaje/hora, los metros buscan mejorar la accesibilidad a grandes cantidades de habitantes al mismo tiempo que son presentadas por las autoridades como símbolo de modernidad. Frente a estas representaciones comunes, la perspectiva del giro de la movilidad (Jirón y Mansilla, 2013) propone que el estudio de la movilidad no debe ser limitado a la cuantificación de los flujos de pasajeros, sino ahondar en las condiciones de viaje y las representaciones del espacio que surgen de este movimiento continuo, a partir del uso de este nuevo medio de transporte masivo.

Si bien los sistemas de transporte eficientes y de gran infraestructura, como la Línea 1, facilitan y posibilitan la llegada a diferentes puntos de la ciudad, se requiere un análisis sobre las condiciones de viaje al usar estos medios de transporte y cambios en la percepción de las dimensiones de la ciudad. El objetivo de esta investigación es describir la movilidad cotidiana de jóvenes de clase media que residen en San Juan de Lurigancho y que utilizan el metro para desplazarse en la ciudad. Para ello, se busca (1) identificar los principales cambios modales en los viajes, (2) describir las condiciones de accesibilidad a traves las principales barreras y estrategias que se presentan en los trayectos, y (3) conocer sobre la experiencia urbana; en particular, la espacialidad de su representación de la ciudad.

El documento se estructura en cinco capítulos. En el primer capítulo se presenta la revisión de la literatura sobre los diferentes enfoques de estudio de las dimensiones de movilidad. A partir de ello se plantea la pregunta de investigación y el diseño metodológico. En el segundo capítulo, se describe el marco teórico que guía la investigación compuesta por la estructura de oportunidades, los recursos individuales y dimensiones de movilidad. En el siguiente capítulo se ahonda en las principales características de San Juan de Lurigancho en relación con la ciudad, sus condiciones socioeconómicas e infraestructura de transporte. En el cuarto capítulo se detalla brevemente los casos de estudio. Quinto, se examina la diversidad de barreras y estrategias que elaboran los jóvenes para viajar de la mejor forma posible. En el sexto capítulo, se analiza la experiencia urbana sobre el habitar la ciudad, el distrito y los viajes. Finalmente, se concluye que el uso de medios de transporte como la línea 1 genera condiciones de movilidad complejas y desgastantes por la multiplicidad de barreras, a vez generan un tipo inclusión a las dinámicas de la ciudad.

La importancia de este estudio radica en el enfoque centrado en las prácticas de movilidad. Un sistema de transporte es diseñado para satisfacer la demanda de viajes de las personas; sin embargo, son estas las que deciden cómo hacer uso del sistema, no siempre adecuándose al diseño inicial. Por ello, es interesante entender como las personas se apropian e incorporan los sistemas de transporte dentro de sus rutinas de movilidad, así como entender cómo este tipo de apropiación conduce o favorece al acceso a ciertos puntos de la ciudad.

CAPITULO UNO: POSICIONANDO LOS ESTUDIOS SOBRE LA MOVILIDAD

1.1 Estado del arte

La literatura académica sobre movilidad y desplazamientos es amplia e interdisciplinaria. El objetivo de la revisión es comprender las diferentes formas en las que se ha estudiado la movilidad, la accesibilidad y las experiencias que surgen en los desplazamientos. Todo ello permite identificar los principales enfoques teóricos de los estudios de movilidad, y definir una perspectiva de análisis junto con las dimensiones del concepto de movilidad

Esta sección está compuesta por tres partes. La primera parte inicia con la diferenciación entre los términos movilidad y transporte, cada concepto implica una forma específica de abordar y entender los viajes y los sistemas de transporte. La segunda parte, se problematiza el abordaje sobre la accesibilidad desde posturas económicas-espaciales (Avellaneda, 2007, Avellaneda y Lazo, 2011, Leibler y Bland, 2012), y desde las condiciones de los trayectos (Hernández 2017, Jirón y Mansilla, 2013). Finalmente, en la tercera parte se 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 se habita y los que se transita

1.1.1 Transporte y movilidad

El estudio de los desplazamientos dentro de la ciudad ha despertado interés en diferentes disciplinas como la ingeniería, geografía y ciencias sociales, cada disciplina tiene una aproximación e interés sobre los viajes y distintos modos de transporte. Asimismo, se han planteado diferentes aproximaciones epistemológicas sobre la conceptualización y caracterización de los trayectos a través del tiempo.

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 los viajes (Hernández y Witter, 2011, Jirón y Mansilla, 2013, Miralles-Guasch y Cebollada, 2009).

En el campo de los estudios de transporte, se prioriza la información sobre los desplazamientos origen-destino, y sus características, y se centraliza en bases de

datos (Hernández y Witter, 2011 y Miralles-Guasch, 2002). Este enfoque parte de entender a los usuarios de los sistemas de transporte como seres racionales cuyo comportamiento es predecible, por lo cual, se puede medir y pronosticar sus movimientos. En cuanto a su metodología, tiende a usar encuestas de origen-destino y el conteo de tráfico de las principales vías de transporte. Se prioriza los modelos matemáticos para luego elaborar cálculos de tráfico de personas y de vehículos (Hernández y Witter, 2011)

Una aproximación de este enfoque es la creación un sistema de análisis de viajes en Lima y Callao 2019, bajo la supervisión de la Autoridad de transporte urbano para Lima y Callao (ATU). Con el objetivo de identificar la demanda de viajes en la ciudad para mejorar la planificación de los sistemas de transporte, a partir de las necesidades reales de las personas (ATU, 2019). Este sistema usa como metodología el sistema BigData, esta herramienta tiene como principales indicadores el perfil del viajero o viajera, el volumen del viaje, la hora y día, la frecuencia, los orígenes y destino, entre otros. Este sistema genera un análisis e información de las características de los viajes de su destino a su origen.

Sus principales resultados es que en Lima Metropolitana se realizan 26.8 millones de viajes diarios, el día en el que se realizan más viajes son los viernes, jueves y martes. Las horas en donde se realizan la mayor cantidad de viajes es de 6:00 a 9:00 AM. Asimismo, San Juan de Lurigancho es el distrito que más viajes genera y Lima es el que más atrae (ATU, 2019).

Esta visión de entender los desplazamientos y viajes fue predominante en una sociedad industrial, donde el principal interés eran los viajes laborales. Los desplazamientos eran imprescindibles y necesarios, y los principales medios de transporte eran mecánicos y masivos, con recorridos fijos y con horarios definidos. 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, 2009). A medida que perciben cambios sobre entender la ciudad y el espacio, se generan cambios en entender los desplazamientos.

Una nueva forma de entender los viajes se genera a partir de entender el espacio como una dimensión que tiene consecuencias en la vida social, por ello, se especializa e incorpora su estudio dentro del estudio dentro de los procesos sociales. Como resultado de incorporar la dimensión espacial, surge la propuesta teórica sobre el “giro de la movilidad” en ciencias sociales, en el que propone un análisis de la

organización del espacio urbano y una experiencia en las personas de habitarlo (Jirón y Mansilla, 2013). En ese sentido, la aproximación de la movilidad urbana implica analizar el movimiento de un punto X a un punto Y dentro de un espacio y el sentido y práctica de la movilidad que le da cada sujeto y grupo social (Cresswell, 2010).

En esa línea, el estudio de la movilidad busca comprender a las personas y sus motivos para realizar los desplazamientos a través de medios de transporte disponibles en un espacio y tiempo determinado. E incorpora como una de sus dimensiones la experiencia urbana, es decir, la forma de movilizarse configura una forma de percibir la ciudad (Jirón y Mansilla, 2013, Miralles-Guasch y Cebollada, 2009)

Este enfoque captura las consecuencias sociales, económicas, y espaciales de la conformación del espacio urbano y las formas de experiencia urbana. Por lo cual la movilidad es un componente importante en la organización de la vida cotidiana urbana en relación con la estructura de la ciudad y las prácticas habituales (Jirón, Lange, Bertrand, 2010). A modo de ejemplo, el viaje hacia el centro laboral está vinculado al lugar de la vivienda, a la planificación urbana, configuración de la ciudad de las estructuras y ofertas de movilidad disponibles y la concentración de la oferta laboral en la ciudad.

Este estudio se centra en las personas y las decisiones para movilizarse a cierto punto de la ciudad, ya no solo en los medios de transporte disponibles, como el caso del transporte. Además, la movilidad incorpora dimensiones para comprender los viajes, como la variedad de motivos como laborales, recreativos; las dificultades y/o facilidades que uno tiene para hacerlo; las diferencias entre grupos sociales para movilizarse; entre otros. (Avellaneda, 2007, Jirón y Mansilla, 2013, Miralles-Guasch y Cebollada, 2009).

En esa línea, Avellaneda (2007), siguiendo a Miralles-Guasch (2002), señala que la movilidad es el conjunto de desplazamientos que los ciudadanos realizan de forma habitual para desarrollar sus actividades cotidianas o no. Estos viajes estructuran la vida cotidiana dado que generan mecanismos de inclusión o exclusión social de los individuos. Por lo tanto, la movilidad tiene un rol fundamental en el desarrollo de la vida cotidiana de las personas y en el acceso a bienes y servicios.

La investigación propone entender a los desplazamientos desde el estudio de la movilidad, prestando la atención a los viajes y las características de sus trayectos, las decisiones que toman los viajeros, sus posibilidades, sus percepciones en torno a sus desplazamientos, entre otros. Los estudios de transporte se han limitado a

estudiar los viajes y sistemas de transporte, e ignoran al sujeto que toma decisiones en torno a sus posibilidades de viajes, y tampoco reconoce la experiencia subjetiva de viajeros y viajeras.

Asimismo, se opta por entender a los desplazamientos y a la movilidad como unidades de análisis, centrados en las personas, y por la metodología cualitativa para aproximarnos los viajes y sus características a partir de las descripciones de las personas. Dado que se privilegia el análisis de las características modales, las barreras y estrategias tomadas, y percepciones sobre los viajes.

1.1.2 Accesibilidad

La accesibilidad se define como facilidad de las personas para superar la distancia que separa dos lugares, que cobra relevancia para acceder a bienes y servicios (Gutiérrez, 2012). Este concepto se ha analizado de diferentes enfoques, para esta investigación identificamos dos grupos de estudios. Por un lado, un grupo estudios se han centrado en entender el papel de la movilidad de las personas que residen en áreas con niveles de pobreza y alejadas de los centros urbanos de la ciudad, en ese contexto, los viajes y los sistemas de transporte disponibles se traducen en el acceso a bienes y servicios distribuidos de forma desigual en la ciudad. (Avellaneda, 2007, Avellaneda y Lazo, 2011, Leibler y Bland, 2012).

Por otro lado, otros estudios se han centrado en identificar diferentes factores socioespaciales que dificultan los desplazamientos. Las “barreras” que se presentan en los viajes pueden ser de diferentes tipos como financieras, habilidades, temporales, la forma urbana de la ciudad, distancias, recursos, entre otros (Hernández, 2017, Jirón y Mansilla, 2013). Estas barreras tienen la capacidad de limitar la accesibilidad de las personas, pues, a mayor presencia de barreras mayor será la dificultad de realizar estos viajes.

La mayoría de las ciudades latinoamericanas tienen una geografía desigual en el acceso y distribución a los bienes y servicios, estos se han concentrado en ciertas áreas, lo que ha limitado su acceso a personas en situación residen en áreas alejadas (Hernández, 2017). Los viajes son 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 (Avellaneda 2007, Avellaneda y Lazo, 2011, Leibler y Bland, 2012). Entonces, la movilidad permite que los

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 (2012) señalan que una mayor capacidad de poder viajar conlleva a un incremento en el acceso a mejores puestos de trabajo, pues algunas áreas cuentan con mayores oportunidades laborales. El hecho de poder trasladarse a otras áreas de la ciudad con facilidad favorece a ampliar la búsqueda laboral y obtener mejores oportunidades laborales, así aumenta la posibilidad de tener mejores ingresos y una mayor participación de la vida cultural y cívica de la ciudad. El Metrocable, un nuevo sistema de transporte, permitió que los ciudadanos accedan a servicios como bancos y empresas (Leibler y Bland, 2012). Bajo este supuesto los autores proponen que los sistemas de transporte cambian relaciones entre periferia-centro y el acceso de las personas a dicho centro urbano en Medellín.

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. 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 económico que puede afectar la llegada al trabajo o búsqueda de empleo. Además, este nuevo sistema no cubría territorialmente las demandas de los residentes de Castilla y redujo la oferta de transporte disponible para ellos (Avellaneda y Lazo, 2011)

Estos cambios obstaculizaron el acceso a diferentes lugares. Así, los habitantes de esta zona se vieron obligados a dejar sus trabajos, perder reuniones o entrevistas por sus limitados desplazamientos. Por lo cual, los residentes del Castillo buscaron trabajos en áreas cercanas, a pesar de que las oportunidades laborales son escasas. 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 afecta 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)

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. 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 (2007) analiza

la movilidad cotidiana en un grupo personas en situación de pobreza en San Juan de Lurigancho, específicamente en la zona Juan Pablo II, esta área de la ciudad tiene características monofuncionales, que implica pocos servicios y recursos, por ello, los residentes tienen que trasladarse a otras zonas para poder realizar su vida cotidiana con normalidad como ir a su trabajo. Para este grupo de personas, la movilidad es un criterio que organiza su vida cotidiana y posibilita el acceso y la integración de la vida social de la ciudad. (Avellaneda y Lazo, 2011)

Otro enfoque de estudios de la accesibilidad surge a partir del análisis de factores estructurales que configuran la ciudad y la sociedad. A partir de ello, los viajeros toman decisiones y elaboran estrategias para superar o minimizar los posibles obstáculos que se presentan en sus viajes. Desde este enfoque, se toma en cuenta las prácticas individuales y recursos disponibles de las personas que realizan viajes dentro de un espacio y tiempo determinado (Hernández, 2017, Jirón y Mansilla, 2013).

En ese sentido, Jirón y Mansilla (2013) proponen el estudio de la accesibilidad en relación con el análisis de seis barreras, obstáculos que se presentan en los viajes, que pueden ser financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emociones. Además de ello, es importante tomar en cuenta las características individuales de los viajeros como su género, etnia, edad, entre otros que pueden afectar las condiciones de los viajes. A partir de identificar las barreras, los viajeros elaboran estrategias de acuerdo con los recursos que disponen, tanto económicos como sociales, para poder sortearlas (Jirón y Mansilla, 2013). Así, los autores proponen un enfoque que comprenda de forma integral las prácticas diarias en el estudio de la accesibilidad y movilidad.

Por su parte, Hernández (2017), se interesa en el estudio de la accesibilidad con relación a la movilidad, por ello, plantea un análisis entre movilidad y la estructura social. 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 trabajo, de personas en diferentes clases sociales. En sus hallazgos, las personas que residen en zonas de estrato 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. Ello se debería a la concentración de los espacios educativos en ciertas áreas de la ciudad, lo complica el tránsito de las personas de menores estratos (Hernández, 2017).

Además, 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). 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).

La presente investigación propone el estudio de residentes de San Juan de Lurigancho que se encuentran en una zona periférica de la ciudad, lejos de recursos y servicios importantes. Estas características condicionan los viajes que puedan realizar los residentes. Sumado a este enfoque, se reconoce la importancia de comprender las decisiones de los viajes en las cuales se pueden presentar barreras o limitaciones que afectan las condiciones de los viajes. Por lo cual, toma los dos enfoques desarrollados previamente para ahondar y definir el nivel de accesibilidad de las personas en relación con los viajes laborales.

1.1.3 Experiencia urbana en la movilidad

A través de los diferentes desplazamientos, idas y venidas, de las personas tienen una experiencia de la habitar la ciudad y de viajar. Algunos estudios se han enfocado en entender cómo se ha construido la noción de habitar sobre ciudad, espacios y el viaje, todo ello, a partir de las características y las condiciones en los cuales se realizan (Chávez, 2019, Jirón y Masilla 2013, Martines y Rasse, 2019). En cambio, otros 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 (Leibler y Bland, 2012, Jirón e Iturra 2015, Vega centeno, 2004, Imilán).

Dentro de este primer grupo de 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. Es decir, los espacios se construyen a través de las prácticas de movilidad. También, es importante tomar en cuenta que esta experiencia va a estar mediada por las características individuales, los roles que

cumplen y su capacidad de usar o no recursos que estén a su alcance (Chávez, 2019, Jirón y Masilla 2013, Martines y Rasse 2019).

Bajo esta premisa, Martínez y Rasse (2019) 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 requiere mayor tiempo y sortear diferentes obstáculos en sus viajes con fines educativos

Los jóvenes tienen un desgaste en su vida social dado que se emplea mayor tiempo en los desplazamientos, lo que limita el tiempo para actividades con familiares o amigos (Martínez y Rasse, 2019). Por ejemplo, una joven señala que cuando quiere salir con sus amigos que viven en el centro de la ciudad piensa en el tiempo que tomará ir y volver a su destino, 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)

Si bien la ubicación del área de residencia influye en el acceso del centro de estudios, los jóvenes encuentran estrategias para movilizarse, es decir, buscan diferentes rutas para viajar de forma más cómoda posible, 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). Esta negociación con las barreras implica que los individuos no solo son espectadores, sino que toman decisiones y desarrollan estrategias de acuerdo con sus posibilidades. (Jirón y Mansilla, 2013)

En ese sentido, la configuración de estas barreras en la movilidad determina una “*espesura*”, que son las diferentes combinaciones de barreras en un tiempo y del espacio determinado (Jirón y Mansilla, 2013). Así, las experiencias en las cuales la accesibilidad es más *espeso*, multiplicidades de barreras, implican malas condiciones de viaje y desgaste en las personas al movilizarse y acceder a diferentes recursos en la ciudad. En ese sentido, los jóvenes sienten que viajar es cansado y frustrante no estar cerca de sus centros de estudios (Martínez y Rasse, 2019).

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, dentro de ese espacio se configuran dinámicas sociales y representaciones.

En ese sentido, Chávez (2019) 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 de un sistema de transporte masivo donde algunas personas ven este espacio como oportunidad económica para ofrecer productos y servicios, en un distrito con vulnerabilidad y marginalidad económica como el caso de Villa María del Triunfo.

Así, las nuevas prácticas de apropiación 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).

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 las condiciones de los viajes y sus barreras, sino también el hecho de desplazarse a diferentes áreas cambia las percepciones que uno puede tener sobre la ciudad y el espacio que habita. La movilidad está mediada por los atributos socioculturales que se le atribuye al viajero y en la experiencia que se construye a cerca de sus desplazamientos (Imilán, Jirón e Iturra, 2015, Leibler y Bland, 2012, Vega Centeno, 2004). A modo de ejemplo, a las mujeres se les atribuye el rol del cuidado, por ello sus prácticas de movilidad incluyen dichas actividades.

Desde este enfoque, la movilidad cotidiana, además de articular la vida cotidiana, es una práctica, una experiencia y un medio de observación de la ciudad y del espacio en el cual nos desplazamos (Imilán, Jirón e Iturra 2015). 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 viajar a diferentes áreas de la ciudad uno comienza a vincular los espacios con características específicas.

En el caso de los residentes de áreas segregadas, la movilidad permite conocer otras áreas de la ciudad y entender sus diferencias, en particular, vinculadas a las clases sociales. Las personas que residen en barrios segregados perciben su lugar de residencia como espacios aislados, en ese contexto, los viajes les permite salir de sus barrios y conocer otras áreas de la ciudad. 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 asociados a su área de residencia (Imilán, Jirón e Iturra, 2015).

En ese sentido, el caso de la señora Eufemia que viaja 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). 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 combinen 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 en su centro de trabajo. (Imilán, Jirón e Iturra, 2015). Se puede trabajar viajando.

El espacio se construye a partir de las vivencias y prácticas de los sujetos en dicho espacio, en ese sentido, los viajes tienen un rol importante dado que nos permite conocer otros espacios y construir sus representaciones. 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 el funcionamiento del Metrocable, muchas personas de distintas áreas de la ciudad se interesaron dicho sistema de transporte y visitaron mencionados barrios. 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. Además, se identificó una identidad barrial valorizada y el sentido de inclusión con el resto de la ciudad (Leibler y Bland, 2012)

En ese sentido, el Metrocable ha generado que se reduzca la estigmatización de los barrios de la zona nororiental de Medellín, logró cambiar las representaciones de la ciudad en su conjunto. Además, 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). Este sistema de transporte cambia las percepciones de vivir en estos barrios que eran estigmatizados territorialmente.

La experiencia urbana en torno a la movilidad tiene diferentes formas de entender la construcción de subjetividades al viajar. Por un lado, estudios se han centrado 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 (Chávez, 2019, Jirón y Masilla 2013 Martines y Rasse, 2019). En cambio, otro enfoque enfatiza la construcción de presentaciones sobre el lugar en cual uno reside y los lugares por donde viaja. En estos casos es importante las características socioeconómicas y la zona de residencia de las personas, pues, la estigmatización territorial contribuye a formar asociaciones negativas entre las personas y el lugar de residencia. (Imilán, Leibler y Bland, 2012, Jirón e Iturra, 2015, Vega centeno, 2004).

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. En esta investigación se opta por integrar ambas formas de entender la experiencia urbana, en la cual las características de los viajes y las percepciones que se construyen del espacio y la ciudad. En el caso de San Juan de Lurigancho, los jóvenes usan el tren eléctrico (línea 1), tienen una nueva experiencia de viaje y de la forma en la cual lo perciben. Este nuevo sistema de transporte puede traer consigo cambios importantes en el acceso de bienes y servicios como el caso de Medellín, o de exclusión como el caso de Santiago de Chile.

1.2 Problematización

San Juan de Lurigancho ha tenido cambios importantes en los últimos 10 años en cuanto a la infraestructura y equipamiento de transporte, uno de los principales cambios se debe a la incorporación de la Línea 1 como una nueva opción de transporte rápido y seguro. Lo que genera nuevas dinámicas de movilidad cotidiana para los residentes de este distrito, nuevos espacios por habitar como las estaciones de tren y diferentes experiencias en los recorridos, entre otros.

Los viajes tienen la capacidad de superar las distancias geográficas y permiten que las personas puedan participar de la vida en la ciudad y beneficiarse de sus recursos y oportunidades (Hernández, 2012). La Línea 1 posibilita que las y los habitantes de San Juan de Lurigancho tengan mayores opciones de viaje a diferentes puntos de la ciudad y poder acceder a diferentes oportunidades como puestos de empleo.

La implementación de sistemas de transporte eficientes tiene beneficios en la calidad de vida de los residentes contiguos a la infraestructura de transporte, como el caso de Medellín (Leibler y Bland, 2012). Ello especialmente en áreas con condiciones de desventaja social caracterizado por población mayoritariamente de estratos bajos y el limitado acceso a servicios básicos. En estos casos, los desplazamientos son un medio por el cual se accede a servicios y recursos que se encuentren en otras áreas de la ciudad

Las grandes infraestructuras de transporte no solo son importantes por movimiento masivo gente hacia diferentes puntos de la ciudad, sino, también son un elemento transformador de la forma de habitar de la ciudad por los usos que le dan las personas a estos medios de transporte (Avellaneda 2007). Es decir, los usuarios de los sistemas de transporte le otorgan ese elemento transformador al usarlo e incorporar dentro de sus rutinas de viajes, pues hay casos como los de Castilla - Chile, donde a pesar de ser un eficiente sistema de transporte, no fue incorporado por los residentes dado que no cubrían territorialmente sus demandas y por el alto costo (Avellaneda y Lazo, 2011)

La Línea 1 representa un nuevo equipamiento disponible para los jóvenes residentes en SJL, que tiene la posibilidad de apropiarse de este metro e incorporarlo (o no) dentro de la organización de los viajes para llegar a nuevos puntos de la ciudad. Este medio de transporte es importante en una zona como San Juan de Lurigancho donde la mayoría de sus residentes pertenece a estratos económicos medio- bajo (INEI,2020). Asimismo, presenta una geografía particular dado que el distrito se encuentra enmarcada entre cerros, lo cual limita su conexión interdistrital

Cabe señalar que la posibilidad de acceder a diferentes espacios 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). En el 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.

1.2.1 Diseño de la investigación

La investigación propone describir la movilidad cotidiana de jóvenes de estrato medio que residen en San Juan de Lurigancho. El criterio de vivir en este distrito va a influir en las características de los desplazamientos, la cantidad de viajes y el acceso a servicios ubicados en la ciudad. 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 (Avellaneda 2007, Leibler y Bland, 2012, Martínez y Rasse, 2019).

Las características territoriales y sociales del distrito de San Juan de Lurigancho condicionan las características de los viajes y el acceso que pueden tener a un bien o servicio. El 65% de la población del distrito pertenece a estratos medios bajos en términos económicos. Sumado a ello, el distrito tiene una morfología caracterizada por estar acordonada por cerros, generando salidas en una sola dirección que limita las conexiones interdistritales. Dentro de este contexto se plantea estudiar la configuración de la movilidad.

La investigación se centrará en jóvenes de 18-29 años que trabajen, dado que este grupo representa a la mayor parte de la población del distrito. En cuanto al hecho que sean trabajadores responde a que el 57% de los habitantes del distrito trabajan fuera del SJL (INEI, 2017). Sumado a ello, los viajes con fines laborales son recurrentes e importantes dentro de las actividades cotidianas de los jóvenes. El análisis de estos trayectos contribuye a entender las condiciones de viaje, un indicador del nivel de accesibilidad, de los jóvenes al usar este nuevo medio de transporte y sus implicancias en la experiencia de habitar la ciudad y viajar

La investigación se centra en los jóvenes pertenecientes al sector medio que representan al 30.7% de la población total (INEI, 2020) - Este grupo tiene mayores no presentan muchas limitaciones económicas, y se encuentran familiarizados con el uso de tecnologías que usan la Línea 1 (como las tarjetas de entrada). En esa línea, en este grupo de personas podemos ver en uso diversos recursos que cuenta para mejorar sus condiciones de viaje. Es un grupo que no presenta muchas limitaciones económicas, pero tampoco tiene una gran capacidad de gasto como para movilizarse en auto particular.

En el periodo de juventud se desarrollan dos procesos orientan la trayectoria laboral: la inserción del mercado laboral y el acceso al tipo de trabajo. Primero, la juventud es una etapa en la cual comienza el proceso de inserción en el mercado laboral, independientemente de contar con estudios superiores. Segundo, 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. En ese sentido, 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.

En cuanto a los sistemas de transporte en el distrito, 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. Pues, en esos años se adquirió una nueva flota de trenes y se redujo los tiempos de espera, logrando mayor fluidez en el transporte de pasajeros (Lima Cómo 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.

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 asociado 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).

En suma, la presente investigación busca entender la movilidad cotidiana de los jóvenes de 18-29 años de clase media en el 2018 y 2019 a partir de la introducción del sistema de transporte de la Línea 1. Las principales dimensiones de análisis en torno a la movilidad serán presentadas a continuación. La primera dimensión son las características nodales hacen referencia a los diferentes modos para desplazarnos de un lugar a otro para llegar a un destino. Los viajes son una suma o la agrupación de diferentes medios de transporte que se usan para llegar a un destino (Jirón y Imilán,

2018). Cabe destacar que cada modo de transporte tiene características y condiciones diferentes de viaje. Esta dimensión identifica como los usuarios hacen uso de los medios de transporte en de la organización de sus trayectos con un mismo fin: llegar al centro laboral

En esta investigación, los principales indicadores de la intermodalidad son el número de medio de transporte que usa una persona para llegar a su trabajo, el tiempo que usa cada sistema de transporte, entre otros. Esta dimensión esta mediada en la interacción entre los recursos del individuo y las barreras y estrategias presentes al usar un medio de transporte. Ello debido a una persona opta por un medio de transporte evaluando los recursos que tiene (como dinero o tiempo) y las posibles barreras que se pueda presentar al optar este medio.

La segunda dimensión está compuesta por las barreras y estrategias (Jirón y Mansilla, 2013) que se presentan y mantienen durante los desplazamientos. Las barreras son obstáculos, superables o no, que los viajeros enfrentan al momento de viajar, las cuales pueden ser de tipo financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad y tecnológicas. Las barreras aparecen y desaparecen a lo largo de los viajes dado que las personas buscarán superarlas mediante el uso de sus recursos.

Los principales indicadores para su análisis son el número de barreras que están presentes en un mismo viaje, el tiempo que están presentes, la frecuencia, entre otros.

En cuanto a las estrategias, estas son prácticas y acciones que toma el viajero para movilizarse, por ejemplo, la decisión de ir en bus o tren. Estas decisiones están enmarcadas en la articulación de los recursos que cuenta y la presencia de barreras. La elaboración de estrategias es una 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 en torno a su movilidad.

El análisis de esta dimensión compuesta por barreras y estrategias se analiza de manera conjunta dado que durante los viajes los jóvenes elaboran estrategias a partir de la presencia de una barrera que limita o afecta las condiciones de los viajes. Algunos jóvenes logran superar algunas barreras y otros no, depende de sus recursos económicos, conocimientos, entre otros. La expresión de las barreras y el desarrollo de estrategias evidencia en el nivel de la accesibilidad de los viajes, pues a mayor combinación de barreras, los viajes se vuelven complicados, difíciles y agobiantes.

Esta dimensión nos permite entender la complejidad de los viajes en sus recorridos y de su conjunto de los desplazamientos.

La última dimensión es la experiencia urbana sobre los desplazamientos, es decir, durante los recorridos se construyen 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 que ocurre en los trayectos, que tipo de vínculos se establecen en los desplazamientos y entender la forma de viajar de las personas (Zunino, 2018). Sumado a ello, Segura (2012) señala que la experiencia urbana dentro de las dinámicas de movilidad es una dimensión de la segregación socioespacial, esta experiencia es una expresión de la inaccesibilidad de la ciudad para las personas que residen en barrios periféricos y de pocos recursos.

Esta dimensión hace referencia a la forma en la cual la persona describe sus trayectos, la importancia que tienen los desplazamientos y las sensaciones que le causa viajar de la forma en cual lo hace. En esta investigación, la experiencia urbana se aborda desde las percepciones de los jóvenes sobre el lugar de residencia, los sistemas de transporte y sobre sus viajes.

A partir de ello, se pretende caracterizar las condiciones de movilidad, bajo las dimensiones mencionadas, de los jóvenes que viajan con fines laborales, tomando en cuenta las características del distrito que configura la estructura de oportunidades, y los recursos que ponen en práctica los jóvenes en sus viajes.

1.2.2 Pregunta de Investigación

¿Cómo son las características de movilidad cotidiana laboral- en términos de intermodalidad, barreras y estrategias en los desplazamientos, y su experiencia - de los jóvenes trabajadores de 18-29 años residentes de sectores medios en San Juan de Lurigancho (2018-2019)?

1.2.3 Objetivo central:

Describir las características de movilidad cotidiana laboral- características intermodales, barreras y estrategias en los desplazamientos, y su experiencia urbana - de los jóvenes trabajadores de 18-29 años residentes de sectores medios en San Juan de Lurigancho (2018-2019)

1.2.4 Objetivos secundarios:

1.2.4.1 Identificar **las características intermodales de los desplazamientos** por motivos laborales de los jóvenes

trabajadores de 18-29 años de sectores medios en San Juan de Lurigancho (2018-2019)

- 1.2.4.2 Describir **la combinación y expresión de las barreras (Jirón y Mansilla, 2013) y estrategias empleadas en sus viajes de los jóvenes** trabajadores de 18-29 años de sectores medios en San Juan de Lurigancho (2018-2019).
- 1.2.4.3 Conocer **la experiencia urbana del entorno** de la movilidad cotidiana de los jóvenes trabajadores de 18-29 años de sectores medios que residen en San Juan de Lurigancho (2018-2019)



1.3 Justificación

En Lima, el 25% de los trabajadores invierte más de dos horas al día para trasladarse a su centro de labores, ida y vuelta (Daude et. al., 2017). El mismo estudio señala que 30% se encuentra insatisfecho con la organización del transporte público (Daude et. al., 2017). El problema de transporte en la ciudad afecta diariamente a los limeños por el tráfico, malas condiciones de viaje, la informalidad, entre otros; lo cual afecta en su capacidad de realizar viajes. En ese contexto, inicia sus operaciones el primer sistema ferroviario en la ciudad, la Línea 1 del metro de Lima transporta a 15 millones 407 mil pasajeros en un mes (Perú21, 2020), recorre 11 distritos a lo largo de sus viajes. Es el primer tramo de los cinco tramos de trenes propuestos para la ciudad de Lima.

Es importante el estudio de las condiciones de viaje de sus usuarios, dado que permite comprender la relevancia y los usos que le dan los usuarios a este sistema, la forma en la que se integra dentro de las dinámicas espaciales de la ciudad producto de las prácticas de los viajeros. La línea 1 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 y políticas de transporte que mejore las condiciones de viaje en estos servicios, implemente mecanismos para fomentar la intermodalidad y limitar los obstáculos que se presentan para el acceso a este servicio.

Por otra parte, los estudios de 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 transporte 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. Viajar por la ciudad también es una forma de experimentarla (Jirón e Imilán, 2018). 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 movilizarse, 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



1.4 Metodología

1.4.1 Diseño metodológico

En esta sección se precisa el diseño metodológico empleado a la largo de la investigación. Además, se detalla sobre la selección de las entrevistas y la sistematización de la información recogida. La investigación se ha realizado en el contexto de la pandemia de COVID-19 donde el Estado dispuso medidas de distanciamiento social y confinamiento. Frente a este contexto se planteó herramientas metodológicas virtuales a través de plataformas digitales como Zoom

El objetivo de la investigación es describir la movilidad urbana laboral en términos de las características modales, barreras y estrategias, y la percepción del viaje de los jóvenes trabajadores de 18-29 años que residen en San Juan de Lurigancho. Para ello se ha elaborado un marco teórico con dos ejes importantes para la configuración de la movilidad, por un lado, la estructura de oportunidades, representando por el distrito, son las características y oferta de transporte dentro del distrito, por otro, los recursos individuales de los jóvenes como el dinero, sociales, materiales y el género. Estos dos campos definen y condicionan la forma de viajar de los jóvenes hacia su centro de labores. En ese sentido, el estudio es de tipo descriptivo con el fin de caracterizar los viajes y las condiciones en las que se generan, a su vez, las percepciones de los trabajadores sobre sus desplazamientos.

La movilidad es un fenómeno social que no se limita a un espacio único, pues a lo largo de los viajes los jóvenes habitan y transitan espacios continuamente con cambiantes condiciones físicas, como los buses, y temporales. Por ello es necesario reconocer el movimiento como característica intrínseca y epistemológica de la movilidad. Así, la investigación recoge las características principales de cada tramo de sus viajes a través de la experiencia subjetiva del viajero o viajera.

La investigación se basa en enfoque epistemológico interpretativo, en cual se pretende estudiar la realidad a partir de la construcción subjetiva de los sujetos. Este enfoque genera un conocimiento contextual en cual la realidad objetiva y subjetiva están vinculados estrechamente (Della Porta y Keating, 2013). En otras palabras, este enfoque busca describir los significados que se construyen en las acciones de los sujetos en un contexto determinado. En la investigación, se busca analizar las decisiones y descripciones de los viajes, también, las percepciones y representaciones que se construye del espacio a través de las practicas movilidad.

Pues un viaje desde San Juan de Lurigancho, para cada entrevistado puede tener diferentes percepciones entre el espacio y viaje.

Se optó por la metodología del estudio de caso en el cual se enfoca en un número reducido de casos para ser analizado con atención, pues se busca entender a profundidad para establecer relaciones entre variables (George y Bennet, 2005). La movilidad es el resultado de prácticas de un grupo social en un contexto específico, es decir, cada grupo social viaja de una forma determinada de acuerdo con sus recursos, posibilidades, entre otras variables. Por ello, el estudio de caso nos permite entender las condiciones viaje y las decisiones que toman los jóvenes en un contexto determinado.

En el caso del distrito de San Juan de Lurigancho, por las características geográficas del distrito, los viajes comparten características enmarcadas en la estructura de oportunidades, a su vez, cada viaje desde el lugar que residen tiene una característica y experiencia única. Sumado a ello, la oferta del transporte dentro del distrito juega un rol importante para las características modales y barreras de los viajes de los jóvenes.

El estudio tiene un enfoque cualitativo dado que busca entender los hábitos de la movilidad construidos a partir de la estructura de oportunidades y los recursos que cuenta la persona. En ese sentido, las entrevistas a profundidad permiten reconocer la perspectiva subjetiva y tener un conocimiento detallado de las características de los viajes, las formas de organización de los desplazamientos y las estrategias tomadas. En enfoque cualitativo en el estudio de los sistemas de transporte genera un conocimiento a profundidad de la movilidad y los sentidos que le otorgan, además permite comparar diferentes estilos de viaje entre diferentes grupos (Hernández y Witter, 2011).

Sobre el estrato económico, al analizar las condiciones donde los jóvenes contaban con estudios superiores, habitaban en una vivienda de los padres en la mayoría de los casos, no tienen hijos, solteros y tenían trabajos con regularidad remunerados en la mayoría de los casos con un salario mínimo (s/930 en el 2021). Lo cual los ubica en un estrato medio en la mayoría de los casos, esto indica que cuentan con recursos para gastar en transporte.

El perfil de los participantes consiste en jóvenes sin deficiencias económicas importantes, familiarizados con el funcionamiento de la tecnología que usa la Línea 1 y sin alguna limitación física que impida su desplazamiento autónomo. Entender las

características modales de estos jóvenes es importante dado que brinda indicios sobre las diversas dificultades que se experimentan durante los viajes del distrito. Al superar las limitaciones físicas y económicas, los jóvenes experimentan condiciones complejas adicionales que les demandan hacer uso de activos de diversos tipos. En ese sentido, contar con ciertas ventajas no necesariamente, en este caso, asegura un mejor acceso a diversos puntos de la ciudad, como veremos en los siguientes apartados.

Por otro lado, la investigación es un estudio de temporalidad transversal entre los años 2018 y 2019, es decir, es un estudio que analiza una práctica social como es la movilidad en un periodo de tiempo definido. La delimitación temporal del 2018 al 2019 se debe a que en este periodo la Línea 1 se consolida como un sistema de transporte masivo dado que aumenta la capacidad de los pasajeros en los trenes, disminuye el tiempo de espera, logrando realizar mayor cantidad de viajes con más pasajeros. Sumado a ello, la pandemia del COVID- 19 cambió las formas y condiciones de trabajo junto con sus prácticas de movilidad. Entonces, los años señalados son relevantes para comprender la importancia de este sistema de transporte en la configuración de la movilidad.

El instrumento de la investigación son entrevistas semi estructuradas que consiste en la elaboración de una guía de preguntas (ver anexo a) que guíe puntos importantes y secuencias, a la vez, el/la entrevistado(a) pueda proponer información o conducir aspectos importantes de la entrevista. Todo ello con el fin de que los entrevistados puedan expresarse y la entrevista se adapte a las experiencias y conocimientos de los entrevistados. La construcción de la guía de entrevista se realizó a partir de las principales dimensiones de movilidad y momentos del viaje.

Tabla 1: Dimensiones de la investigación en la guía de entrevista, 2020

Dimensiones	Estructura de la entrevista
Características individuales	Preguntas individuales: Edad, género, etc
Estructura de oportunidades	Preguntas sobre el lugar de residencia y del trabajo
Dimensiones de movilidad abordar: Descripciones intermodales, barreras, recursos, estrategias, experiencia	Momento 1: salida del hogar hasta llegar hasta la estación/paradero
	Momento 2: llegada al espacio/paradero como espacio de interacción
	Momento 2.1 interacción en el viaje y entre estaciones/paraderos
	Momento 3: Salida del tren hasta la llegada de trabajo
	Momento 4: Salida del trabajo hasta llegar a una estación/paradero
	Momento 5: llegada a la estación/paradero y su interacción
	Momento 5.1: interacción del viaje y paraderos

	Momento 6: Salida del paradero/estación hasta llegar a hogar
Recursos individuales y familiares	Preguntas relacionadas al género
	Recursos económicos
	Recursos humanos
	Recurso material
	Recurso social
Experiencia urbana	Preguntas sobre la percepción de los viajes

Fuente: Elaboración Propia.

Además, durante las entrevistas se utilizará una herramienta que nos permite visualizar los lugares por los que se desplazan los jóvenes. Las entrevistas se realizaron a distancia por las medidas de restricción por la pandemia del COVID-19, por lo cual se usa plataformas como Zoom para poder concretar la entrevista, esta plataforma tiene diferentes opciones una de ellas es compartir la pantalla, a través de esa opción se pide a los jóvenes compartir la pantalla con la página de Google Maps, con ello se puede combinar los relatos de los entrevistados con los espacios e imágenes que ofrece la página.

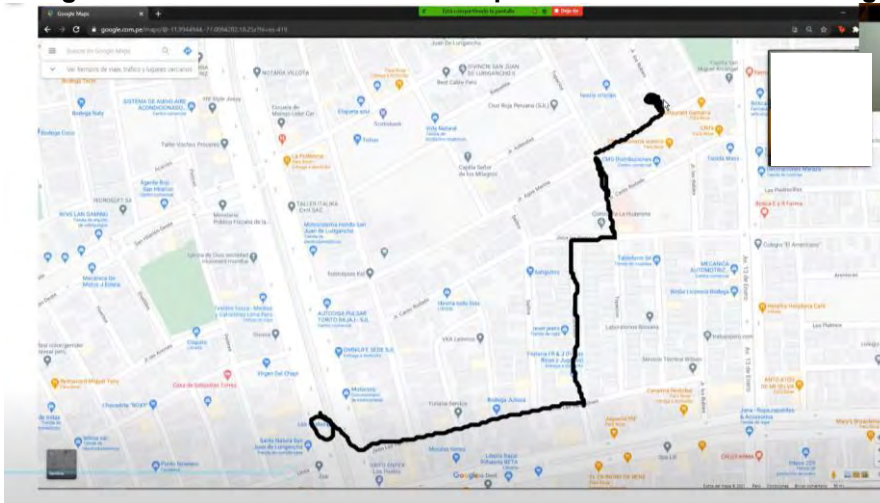
Cabe mencionar que, por la pandemia del COVID-19, muchos de los jóvenes dejaron de asistir a sus trabajos o ya no se encuentran trabajo, por lo cual no recuerdan los trayectos. Sin embargo, las entrevistas con ayuda de los mapas lograron recordar los espacios recorridos, dado que los mapas tienen los nombres de las avenidas, el número de cuadras exactas, fotos, entre otros elementos que permite que los entrevistados recuerden sus viajes antes de la pandemia y algunos aspectos importantes de sus viajes. A modo de ejemplo, los entrevistados al ver los mapas y ver las zonas que viajaban, señalaban que en esa calle es peligrosa o que en esa calle compran algo de comer. Los mapas ofrecen y refrescan la información de los viajes de los jóvenes.

1.4.2 Estrategia metodológica

Las principales unidades de análisis de la investigación: el individuo y el viaje. Por ello las entrevistas se enfocaron en conocer las características individuales y condiciones de viaje. Para la recolección de información se realizó a través de las redes sociales o contactos cercanos a la investigadora. La dinámica de la entrevista consistía en pactar una reunión vía Zoom (ver imagen 1). En un primer momento de la entrevista se les preguntó sobre el lugar donde vivía y sobre su trabajo, luego, se le pidió que compartiera pantalla, dentro de plataforma Zoom con la página de Google Maps, por consiguiente se iniciaron con las preguntas sobre los tramos y las condiciones de sus viajes, mientras comentan los espacios que recorrían se buscaba la zona en Maps, y

en algunos casos se usaba la herramienta de Street view para explicar mejor contextos y puntos de los espacios importantes dentro de sus relatos

Imagen 1: Proceso de entrevista acompañada con recursos de Google Maps.



Fuente: Elaboración Propia

Las entrevistas se realizaron por la plataforma Zoom, por lo cual era necesario que los entrevistados cuenten con una conexión estable de internet para poder concretar la entrevista. También un aparato tecnológico como una computadora o celular. Los criterios de selección de los informantes para las entrevistas son los siguientes:

- Residir en San Juan de Lurigancho
- Jóvenes cuyas edades se encuentren entre 19 a 29 años.
- Jóvenes que trabajen durante el 2018, 2019 y 2020 (antes de las medidas restrictivas del Covid-19)
- Uso del tren en algún momento de sus trayectos.

El contacto con los jóvenes se llevó a cabo de dos maneras en dos distintos tiempos: bola de nieve y publicaciones en redes sociales. La primera estrategia es la bola de nieve, que consiste en consultar sobre otros posibles contactos que cumplan con las mismas condiciones mencionadas. Esta estrategia se usó, principalmente, entre marzo y junio del 2021 con la cual se lograron contactar a los principales entrevistados. Sin embargo, esta estrategia se agotó dado que los entrevistados no proporcionaron contactos cercanos.

Por ello, se prosiguió con la siguiente estrategia que consistía en publicar grupos de personas que residen en San Juan de Lurigancho y en las redes sociales personales de la investigadora sobre la convocatoria de entrevistas. Esta estrategia

se basó principalmente de julio y agosto del 2021, lo cual se pudo contactar a una diversidad de entrevistados con los que se finalizó el trabajo de campo.

A partir de estas estrategias se realizaron 13 entrevistas, de las cuales 7 se perciben como hombres y 6 como mujeres. En cuanto a sus principales características

- 1) Laborales, todos contaban un horario laboral estable y regular (en horas definidas) durante los días de la semana.
- 2) Económica, todos pertenecen a clase media de acuerdo con las características de empleo cuya remuneración los ubica por encima de los estratos bajos.
- 3) Demográficas, ninguno de los entrevistados tenía hijos y vivían en casa de sus padres o familiares, todos solteros. Además, todos usaban sistemas de transporte público para viajar a su centro laboral.

A continuación, las principales características de los entrevistados.

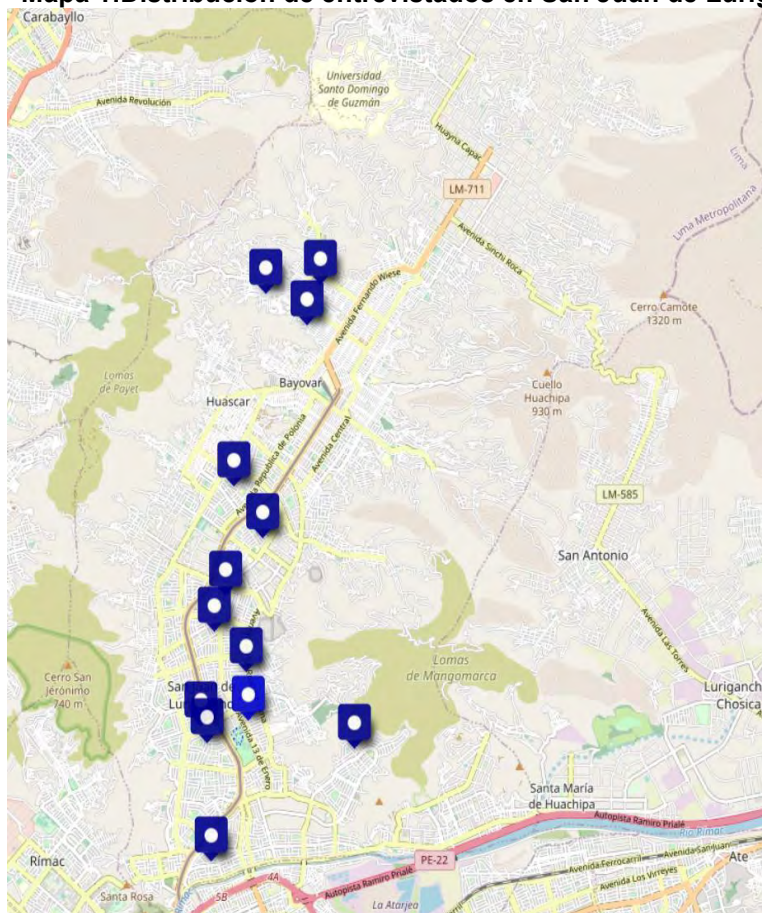
Tabla 2: Características de los entrevistados del trabajo de campo, 2021

Nombre	Edad	Sexo	Lugar de Residencia	Trabajo	Régimen	Lugar de trabajo	Duración de la entrevista
Carlos	23	M	Avenida Lima	Practicante de contabilidad	Practicante preprofesional	San isidro	1 hora y 31 minutos
Joel	22	M	Mariscal Cáceres	Asistente de circo	Trabajador eventual	San Juan de Miraflores	1 hora y 58 minutos
Mario	22	M	Los Postes	Practicante de Planta	Practicante preprofesional	San Miguel	1 hora y 41 minutos
Marta	21	F	Mangomarca		Practicante preprofesional	San Isidro	1 hora y 39 minutos
Romina	22	F	Canto Grande	Asistente de circo	Trabajadora eventual	San Juan de Miraflores	1 hora y 37 minutos
Armando	23	M	Los Jardines	Contador	Trabajador	San isidro	1 hora y 12 minutos
Diego	24	M	Zárate		Trabajador	Avenida Canadá.	1 hora y 1 minuto
Cesar	26	M	Mariátegui	Asistente de cátedra	Trabajador	UNMSM y Magdalena del mar	1 hora y 49 minutos
Eme	25	F	13 de enero	Practicante de Entidad pública	Trabajadora	Jesús María	1 hora y 21 minutos
Diego	28	M	Canto Rey		Trabajadora	Surco	1 hora y 31 minutos
Natalia	25	F	Paradero 8 de las Flores	Oficinista	Trabajadora	Miraflores/San isidro	1 hora y 3 minutos
Alicia	26	F	San Carlos	Asistente de investigación	Trabajadora	Santiago de surco	1 hora y 20 minutos
Dafne	29	F	Casa Blanca		Trabajadora	San isidro	1 hora y 34 minutos

Fuente: Elaboración Propia.

San Juan de Lurigancho es un distrito amplio en territorio, por ello se buscó diversidad en zonas de residencia. En el siguiente mapa se aprecia los lugares donde residen los entrevistados, por ende, el lugar de inicio de sus recorridos.

Mapa 1: Distribución de entrevistados en San Juan de Lurigancho, 2020



Fuente: Elaboración propia

1.4.3 Estrategia de sistematización y análisis de información

Antes de finalizar el trabajo de campo, se realizó un primer intento de sistematización de información para poder decidir si continuar el campo o continuar. En ese primer intento se elaboró un cuadro como la tabla 2 en cual encontramos puntos en común entre los entrevistados como la relación entre sus condiciones de empleo y horarios con características de su movilidad con lo cual se finalizó el trabajo de campo

Al finalizar en campo, se sistematización de la información se usó la plataforma de Atlas.ti. El primer paso fue la transcripción de las entrevistas junto con las imágenes de los mapas. El siguiente paso fue la elaboración de códigos (ver anexo B) que se basó en los tipos de transporte y las dimensiones de movilidad seleccionadas, como

la experiencia de viaje, los siete tipos de barreras, entre otras. A modo de ejemplo de la sistematización, en una oración en cual hacía referencia a los viajes de tren, se seleccionaba la oración se codifica los códigos “tren”, “estado móvil”, “percepción”, entre otros. Esta codificación permitió que cada modo de transporte está caracterizado en todas las dimensiones de movilidad propuestas en la investigación.



CAPITULO DOS: APROXIMACIÓN Y PLANTEAMIENTO TEÓRICO

2. Marco teórico

El objetivo de esta sección es proponer una perspectiva analítica sobre la movilidad cotidiana como resultado de las estrategias tomadas a partir de la relación entre la estructura de oportunidades y los recursos de los hogares. Los viajes se enmarcan en esa continua negociación entre estructura y recursos individuales de los jóvenes viajeros. Entre las principales dimensiones de análisis de la movilidad es la modalidad, la accesibilidad y la experiencia urbana (Hernández, 2012, Jirón e Imlán, 2018, Katzman, 1999)

El enfoque teórico retoma las aproximaciones del giro de la movilidad que incorpora la dimensión espacial en el estudio de procesos, dinámicas, experiencias que surgen en el movimiento. Entonces, se plantea no solo centrarse en estudios que ocurren en un lugar A y en lugar B por separado (Jirón e Imlán 2018). Sino cuestionar 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 nos permite entender la movilidad como experiencia (Zunino, 2018). En ese sentido, el autor cuestiona la forma en entender los conceptos entre lugar-espacio de forma delimitada.

A partir de esta aproximación, la movilidad se define a partir del estudio los desplazamientos entendidos como una práctica social donde se estudia los viajes realizados, los pensados o los que podrían realizar, entre otros (Gutiérrez, 2012). Sumado ello, esta investigación retoma las discusiones de la perspectiva analítica de estudiar la movilidad como un objeto o perspectiva.

El marco teórico se organiza de la siguiente manera, la primera parte realiza una descripción de las principales dimensiones de la estructura de oportunidades propuesta por Katzman (1999) y retomada por Hernández (2012). La segunda parte explica los recursos y activos de los hogares e individuales. La tercera parte busca vincular la estrategia de oportunidades y las características de los hogares mediante las estrategias tomadas con 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.

2.1 Estructuras de oportunidades

Hernández (2012) 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, en la cual cada estructura de oportunidades varía de acuerdo con cada sociedad y hogar. Retoma la propuesta de Katzman (1999) de un marco enfocado en la segregación y lo adapta a los estudios de movilidad. Este marco teórico 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.

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). A modo de ejemplo, en una estructura de oportunidades enfocada en una ciudad que privilegia el uso del auto particular, los hogares con recursos, como un auto, pueden aprovecharse mejor de la estructura de oportunidades, en comparación a los hogares sin auto.

La estructura de oportunidades son las probabilidades de acceder de forma eficiente a un bien o un servicio, la cual genera condiciones favorables para que los miembros de un hogar usen sus recursos y generen unos nuevos, así, fomentar el bienestar de la familia (Hernández 2012, citando a Katzman, 1999). Esta estructura de oportunidades puede producir y reproducir el bienestar, y la accesibilidad de los recursos de una ciudad. Pero, también puede limitar y reproducir las condiciones desfavorables de los sujetos si la estructura de oportunidades es limitada.

Un ejemplo de ello es la disponibilidad de un sistema de transporte eficiente, parte de la dimensión mercado de la estructura, puede aumentar la posibilidad de alcanzar un trabajo bien remunerado que se puede encontrar en una zona alejada del hogar, como el caso de SJL (Avellaneda, 2007). De la misma manera la infraestructura de transporte, como el Metrocable, generó el acceso a centros laborales o instituciones educativas (Leibler y Bland, 2012). Cabe señalar que el aprovechamiento de la estructura de oportunidades va a depender de los recursos que tienen para beneficiarse de dicha estructura.

La configuración de esta estructura de oportunidades está mediada por la interacción entre tres instituciones: el mercado, el Estado, la sociedad (Hernández, 2012). En la investigación, la sociedad son las características socio económicas del

distrito, como el nivel socioeconómico, los niveles educativos, características poblacionales entre otras. Además, se ha agregado la dimensión de la territorialidad dado que las características del territorio van a influir en la configuración de esta estructura.

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 su funcionamiento dado este se percibe que contribuye al bienestar general (Katzman, 1999). 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. A modo de ejemplo, el mercado de rutas de transporte puede influenciar las políticas de transporte urbano para limitar y aumentar su oferta. También el mercado de transporte que son medios de transporte como buses, metros, colectivos, motos, etc

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 tiene la capacidad de construir y mejorar infraestructura de transporte, las cuales benefician la capacidad de viajar de las personas (Hernández, 2012). Por otro lado, el Estado puede generar nuevos activos o recursos para las familias (Katzman,1999). Por ejemplo, el Estado construye obras de transporte, como la Línea 1, 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.

En esta investigación la línea 1 es un elemento que cambia complementa toda la estructura de oportunidades del distrito, pues es un nuevo equipamiento disponible para el uso de los residentes, este medio de transporte genera una nueva demanda(mercado) de otros medios de transporte para llegar a una estación. Asimismo, este medio de transporte fue construido como una iniciativa del Estado para equiparar su infraestructura urbana a la ciudad.

Otro componente de la estructura de oportunidades es la territorialidad que consiste en reconocer los recursos potenciales y condiciones de los diversos espacios. En ese sentido, en las ciudades se expresan diferentes formas de territorialidad que dependen de las relaciones que se establecen entre el territorio y los sujetos que lo habitan, estas relaciones están ligadas a la naturaleza de los lugares y a su patrimonio (Dematteis, 2006). Por lo tanto, las relaciones que se construyen

dentro de un territorio son importantes dado que configuran las dinámicas de movilidad en la ciudad e influyen en el acceso a un bien o un servicio.

En esa línea, una de las múltiples relaciones que se establecen entre el territorio y los residentes es la movilidad y la forma de organización de los sistemas de transporte. Dado que estas vías y los medios de transporte son el resultado de las dinámicas territoriales de las personas. Sin embargo, tanto el Estado como el mercado influyen en las dinámicas territoriales de las personas y la forma en que se va construyendo las dimensiones del territorio. 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, el taxi o la bicicleta.

En el caso de la investigación, la territorialidad en la estructura de oportunidades se ve expresada en dos formas. La primera son las condiciones geomorfológicas del distrito de SJL, dado que se encuentra en un valle cerrado entre cerros lo cual tiende al aislamiento, ello afecta la capacidad de conexión con otros distritos. La segunda forma es la distribución de bienes y oportunidades desigual en la ciudad, donde el distrito (SJL) tienen pocas oportunidades laborales y se encuentra distante de los centros económicos de la ciudad (Gonzales y Del Pozo, 2012).

2.2 Activos y recursos de los hogares

El aprovechamiento de la estructura de oportunidades va a depender de los recursos que tengan los hogares. Los recursos son los bienes que controla un hogar, sean tangibles o intangibles, y los activos son recursos puestos en uso que permiten el 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 y, por otro, contrarrestar las amenazas del bienestar (Katzman, 1999).

Un recurso puede ser un activo de acuerdo con una estructura de oportunidades específicas, por ejemplo, una familia puede tener recursos económicos importantes y tiene un auto propio para movilizarse, 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.

Primero, 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. 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, tanto material y económico, es importante que esté disponible inmediatamente para su uso. Pues, estos recursos se agotan en su uso, y es limitado para cada día (Hernández, 2012). Lo que implica que puede contar un día con este recurso, pero al otro día no, se renueva constantemente ambos recursos. Las redes sociales de los familiares o conocidos pueden prestar o compartir los recursos que cuentan. Por ejemplo, un familiar o amigo tiene una movilidad propia y ayuda a otro familiar a moverse al trabajo.

Segundo, sumado a estos recursos, se encuentran los individuales: el nivel de conocimiento y el género. 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 el funcionamiento de sistemas de transportes complejos como la Línea 1, el acceso a aplicaciones como Waze, entre otras (Hernández, 2012). Este conocimiento permite hacer uso de otros recursos para el aprovechamiento de la estructura de oportunidades, convirtiéndose en un activo muy importante para un mejor aprovechamiento de la estructura de oportunidades.

En cuanto al género hace referencia a los roles que asignan tareas de acuerdo a la comparabilidad de las mujeres. Ellas tienen que realizar diferentes actividades de cuidado o trabajo doméstico; en cambio, los hombres tienen poco protagonismo y obligación social 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.

2.3 Estrategias

Las estrategias son acciones que las personas plantean 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, 1999). Por ejemplo, si 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 en los 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, Lange y Bertrand, 2010, citando a Cass, 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. Las personas toman las decisiones que consideren que les permite movilizarse de forma eficaz para llevar a cabo sus actividades.

La configuración de las barreras o posibles limitaciones que se presentan en los viajes 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 socio espacial, sino es una combinación entre la infraestructura existente y las condiciones económicas y socioculturales que conlleva a las personas a una situación de exclusión social (Jirón y Mansilla, 2013). En ese sentido, las personas toman decisiones, no solo como individuos, sino como mujer o hombre, como niño o como adulto mayor, de acuerdo con las tareas que tiene que cumplir.

2.4 Movilidad

La movilidad es una práctica social de desplazamiento entre diferentes lugares con el fin de realizar actividades cotidianas o no, resultado de decisiones de personas para acceder a bienes y servicios, e implica una mezcla entre capacidades objetivas o subjetivas para lograrlo (Gutiérrez, 2012). Los viajes juegan 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).

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 con cada grupo social, pues cada grupo identifica que viajes son posibles y

que viajes no son posibles, que viajes les convienen, entre otros. A modo de ejemplo, las personas en condiciones de pobreza no pueden realizar tantos viajes por los costos, por lo cual toman decisiones de acuerdo con sus posibilidades económicas como caminar.

Asimismo, es necesario mirar los desplazamientos como resultado de las decisiones y posibilidades 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). 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). 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).

A partir de esta definición de movilidad, se plantea una discusión sobre cómo abordar la movilidad: como enfoque u 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 e Imilán, 2018). Por ejemplo, desde este enfoque se estudiaría los movimientos en la ciudad por motivos laborales, la separación entre espacios de producción y espacios personales, entre otros.

La movilidad como objeto plantea el estudio del movimiento como objeto de estudio y los viajes en sí mismo. Así, se pretende estudiar el transcurso del desplazamiento, lo que ocurre antes y después del viaje, el uso de los diferentes modos de transporte, entre otros. También, requiere 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 e Imilán, 2018). En ese sentido este enfoque toma en cuanto los factores estructurales que condicionan y caracterizan los viajes como la planificación de la ciudad (Jirón e

Imilán, 2018). Pues las ciudades pueden generar la desigualdad y exclusión social, pues hay áreas que concentran gran cantidad de servicios, y otros se encuentran aislados de estos

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. Este concepto se puede definir a partir de tres dimensiones: la modalidad, la accesibilidad y la experiencia urbana (Jirón e Imilán, 2018).

La movilidad comprende una diversidad de espacios, es decir, no ocurre en un solo lugar. La modalidad hace referencia a los desplazamientos que realizan las personas mediante distintos modos de viaje y a los medios de transporte que hacen uso. Esta dimensión está vinculada a la planificación de los espacios, dado que algunos espacios pueden no adecuarse a las características intermodales de las personas (Jirón e Imilán, 2018). Por ejemplo, una persona puede caminar por 15 minutos sin veredas y expuesto a los accidentes de tránsito, luego puede viajar en tren 10 minutos. Hay distintos modos de viajes, algunos predominan más por tiempo, y sus trayectos se desarrollan en diferentes espacios.

La segunda dimensión es la accesibilidad que analiza y describe las barreras las personas enfrentan en el transcurso de sus desplazamientos. Las barreras son posibles obstáculos o limitaciones que pueden enfrentar las personas en sus desplazamientos cotidianos, las cuales pueden ser financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad y tecnológicas. El aspecto financiero se refiere a los costos que uno para acceder a distintos sistemas de transporte. Las físicas se refieren a las distancias y las condiciones materiales 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 habilidades tratan sobre las capacidades de las personas para desplazarse, como saber manejar, tener una licencia, entre otros. Finalmente, las tecnológicas se vinculan a la posibilidad de facilitar los viajes, ampliarlos o sustituirlos mediante el uso de internet (Jirón y Mansilla, 2013).

Las barreras pueden aparecer y desaparecer a lo largo de los trayectos de las personas, de acuerdo con las estrategias y con los medios de transporte que usen en un espacio y tiempo. La combinación de las barreras, *la espesura*, configura una forma en la que se percibe el movilizarse y la ciudad y un nivel de accesibilidad, a través de los viajes, a un bien o servicio.

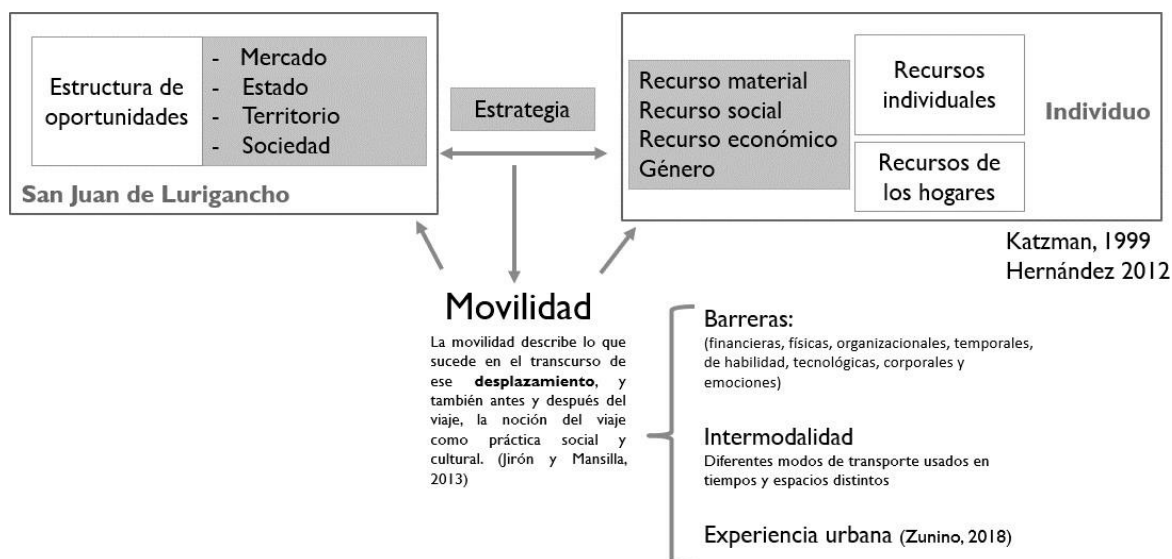
Es preciso señalar que las barreras son diferentes a los recursos de los hogares y las estructuras de oportunidades. En primer lugar, la estructura de oportunidades va cambiando a lo largo del tiempo de acuerdo con la configuración del mercado, Estado y la territorialidad, pero se mantiene en los desplazamientos de las personas; en cambio, las barreras aparecen a partir de los desplazamientos y puede ir cambiando de acuerdo con los medios y contextos de los desplazamientos. En ese sentido, una persona desea usar la Línea 1, resultado de la articulación Estado y mercado; sin embargo, puede experimentar la barrera tecnológica, es decir, no conocer el funcionamiento de los horarios del tren, así que usa otro medio.

En segundo lugar, las barreras son los posibles obstáculos que se aparecen durante los viajes. Sumado a que cuestionan la idea del tiempo y espacio como unidades de análisis estables, pues van cambiando constantemente. En cambio, la estructura de oportunidades son las posibilidades de acceder a un bien o servicio en un espacio y tiempo determinado.

Finalmente, en la dimensión de la experiencia urbana, los desplazamientos son formas de habitar en movimiento. Al desplazarnos de un lugar a otro, es un momento de experiencia en donde suceden eventos que nos permite analizar socioculturalmente la ciudad y nuestras relaciones con otros (Zunino, 2018). Así, por ejemplo, en un viaje el bus recorre tanto áreas donde residen personas en condiciones de pobreza como las más adineradas. En el transcurso del viaje uno puede experimentar diferentes relaciones, vínculos, representaciones, entre otros, a cerca de la ciudad, sus habitantes 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 y cuestionar los eventos de los viajes y el tipo de vínculos o representaciones que se tejen (Zunino, 2018). En ese sentido, el autor propone la perspectiva de género, como un ejemplo de las diferentes formas de experimentar un viaje. Esta dimensión subjetiva se construye a partir del tránsito de espacios continuos.

Gráfico 1: Marco teórico



Fuente: Elaboración propia

El gráfico 1 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 como San Juan de Lurigancho. Por otro lado, los recursos que cuenta el individuo y su familia, tanto físico, humano y social que se convierten en activos y permite el aprovechamiento de esta estructura. La configuración de arreglos y recursos de los hogares generan un marco de acción del cual los individuos toman sus decisiones.

A partir de esta configuración, las personas toman decisiones respecto a las estrategias en sus viajes 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. Por otro lado, hay una retroalimentación de la movilidad sobre los recursos de los hogares, pues los viajes pueden mejorar la capacidad de obtener nuevos o mayores recursos en los hogares. También, la práctica recurrente de viajes genera un nuevo mercado y cambia configuración de la estructura de oportunidades, como la aparición de colectivos¹ por la demanda de viajes.

Entre las dimensiones de movilidad se encuentran, primero la accesibilidad hace referencia a las barreras (financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad y tecnológicas) presentes en los de los desplazamientos de las personas. Segundo, la modalidad refiere al uso de diferentes sistemas de transporte que tienen

¹ Son autos, motos lineales o combis que realizan servicio de transporte informal, en el cual transportan a pasajeros por una ruta delimitada.

los sujetos para llegar a su destino. Finalmente, la experiencia urbana enfocada 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.



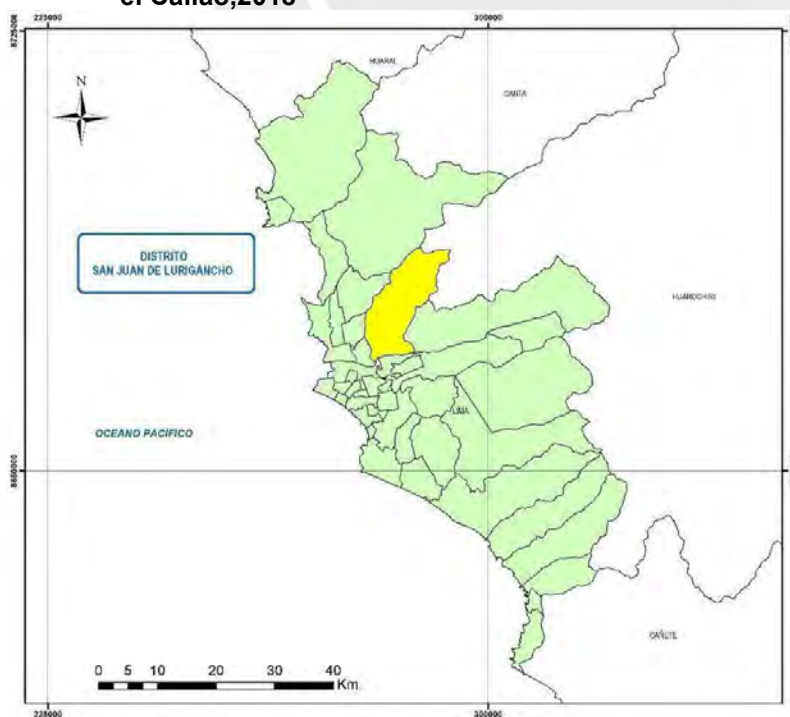
CAPÍTULO TRES: CARACTERÍSTICAS DE SAN JUAN DE LURIGANCHO

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. Dentro de esta división se agrupan distritos con diferentes características por la proximidad geográfica. El distrito de interés es San Juan de Lurigancho (SJL) que pertenece a Lima Este. En esta sección se presenta al distrito en específico en dos temas: 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 con la ciudad en su conjunto, lo cual servirá para comprender las prácticas de movilidad que se analizan en los próximos capítulos.

3.1 San Juan de 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.º 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 Zárate, Las Flores, Campoy, entre otros.

Mapa 2: 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 (Vega Centeno, Dextre y Alegre, 2011). El distrito fue urbanizando alrededor de estas avenidas, y las últimas áreas en urbanizarse se ubican con mayor distancia de las avenidas principales. Se consolidaron dos zonas: La zona plana se encuentra las zonas residenciales que se encuentran consolidadas dado que cuenta con servicios y equipamientos, así como un mejor acceso a diferentes medios de transporte. En cambio, las áreas empinadas, se ubican las familias pobres y en proceso de consolidación dado que su accidentada geografía requiere inversión para la construcción de caminos o equipamiento de servicios básicos (Torres et. al, 2021)

La geomorfología del distrito se ubica en la quebrada Canto Grande, al margen del Rio Rímac. Es decir, el distrito tiene una superficie plana enmarcada entre montañas. Esta condición geográfica complica y limita la conectividad vial interdistrital con otros distritos y con concentraciones de empleo. Por ello, los viajes desde SJL, 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. (Vega Centeno, Dextre y Alegre, 2011).

La necesidad de viajar de los residentes a diferentes puntos de la ciudad de Lima se ha convertido en un problema por las distancias y la poca oferta de transporte, pues esta era limitada y no cubría gran parte de la ciudad. En 1992, se publica el decreto DL 651 que establecía la libre competencia, libre acceso a las rutas con el fin cubrir la necesidad de movilizarse de las personas y los permisos para que diversos vehículos puedan prestar el servicio de transporte público. La gestión de transporte limeño, con la ley, paso del control de Estado a la buena voluntad de los empresarios privadas (Bielich, 2009). La intención de esta ley fue mejorar el mercado de los sistemas de transporte y amplificar su cobertura, 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 metropolización, 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 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 (Vega Centeno, Dextre y Alegre, 2011, Vega Centeno, 2017).

Estas áreas de Lima centro comprenden distritos como: Barranco, Miraflores, Surquillo, San Isidro, Santiago de Surco, Lince, 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). Las áreas mencionadas concentran gran cantidad de puestos de trabajo, y como señalan Gonzales y Del Pozo, a mayor actividad siempre será necesario más trabajo (2012). 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). Esto se debe a que los centros abarcan a mayor variedad y cantidad de servicios y bienes en Lima, por ello, el resto de los distritos buscan articularse con los distritos de Lima Centro² 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 los distritos.

Del total de habitantes de Lima Este compuesto por Santa Anita, Chaclacayo, Lurigancho, entre otros distritos, el 47% viajan mediante el transporte público por motivos laborales (Vega Centeno, 2017). Los distritos de Lima Este no tiene suficientes oportunidades laborales dado que carecen de centros económicos, a pesar de tener un gran número de habitantes y ser extensos geográficamente. Por ello, sus residentes tienen que viajar a áreas como Lima Centro que concentran los principales centros laborales, por ello el transporte público es su principal aliado.

² Denominación al conjunto de distritos como Barranco, Breña, Jesús María, La Victoria, Lima, Lince, Magdalena del Mar, Miraflores, Pueblo Libre, Rímac, San Borja, San Isidro, San Miguel, Santiago de Surco y Surquillo. Algunos distritos concentran las actividades económicas y productivas de la capital, así como las principales oportunidades laborales

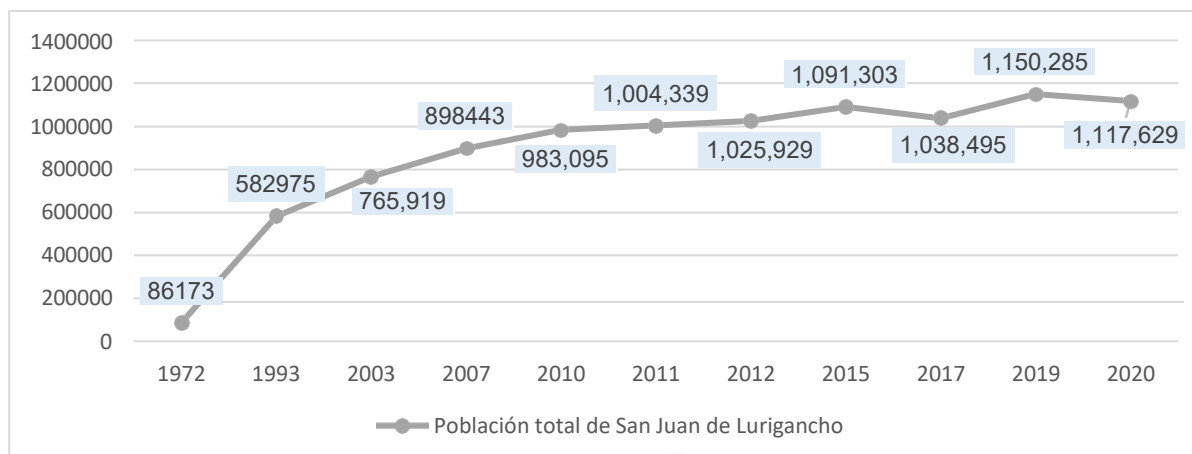
La distancia física desde San Juan de Lurigancho hacia cualquiera de los distritos de Lima centro es importante impedimento para la conectividad con otros distritos porque la morfología del distrito tiene pocas vías de salida y de entrada al distrito. Por ello, dentro de la distribución de bienes y servicios de la ciudad, los residentes de San Juan de Lurigancho tienen limitaciones físicas y geográficas para poder acceder a los empleos.

Las distancias físicas se logran superar a través de sistemas de transporte más eficientes, rápidos y seguros, por ello, la línea 1 es una nueva infraestructura de transporte que logra superar las barreras físicas y territoriales del distrito de San Juan de Lurigancho. Lo que genera una mayor vinculación del distrito con el resto de la ciudad.

3.2 Caracterización socioeconómica y demográfica de San Juan de Lurigancho.

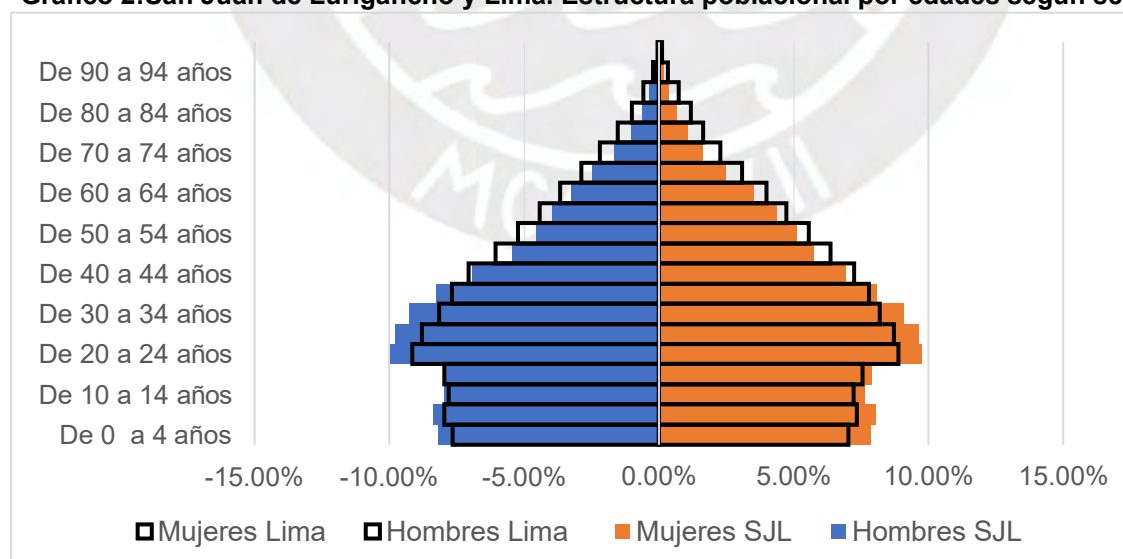
Lima es una ciudad que agrupa a 43 distritos, de los cuales, San Juan de Lurigancho tiene características específicas que lo diferencian del resto de distritos de la capital. Los diferentes recursos que cuentan los hogares y los residentes del distrito son importantes para comprender las condiciones de vida de los residentes de San Juan de Lurigancho. Las dimensiones de análisis de esta sección 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).

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 2 evidencia el continuo crecimiento del distrito, en el 2011 superó el millón de habitantes, sin embargo, del 2015 al 2017 hay un descenso del del 0.5%.

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 adultos mayores. 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. La distribución entre sexo es similar en los distintos años, no muestran diferencias significativas. En el caso de Lima, la población joven es menor en comparación con la de San Juan de Lurigancho. Por lo cual, el distrito tiene una importante población económicamente activa para el resto de la ciudad.

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 algún NBI dado que la población es abundante.

En el 2017, el 15.7% de los limeños contaban con alguna de las NBI y un 13.8% de la población tiene una de las necesidades básicas insatisfechas (ver tabla 3). En comparación a San Juan de Lurigancho (19%), este distrito tiene un porcentaje mayor que el promedio de la capital, es preciso tomar en cuenta que este distrito es uno de los más poblados de Lima.

Tabla 3: 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 de SJL son mayores en todas las NBIs que en el resto de la capital (ver tabla 4). 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 4: 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 aumentó las viviendas a lo largo de los años mencionados al igual que las brechas de acceso (ver tabla 5). 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, dado que el costo puede ser el doble o triple que por red pública y de menor calidad (Metzger y otros, 2015). La continua urbanización del distrito no vino acompañada del acceso al agua dentro de la vivienda, lo cual evidencia desigualdades dentro del distrito.

Tabla 5: 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 este indicador 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 6).

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 a afectar el poder alcanzar un trabajo estable y con una remuneración adecuada.

Tabla 6: San Juan de Lurigancho: Índice de Desarrollo Humano y sus componentes, 2003-2019.

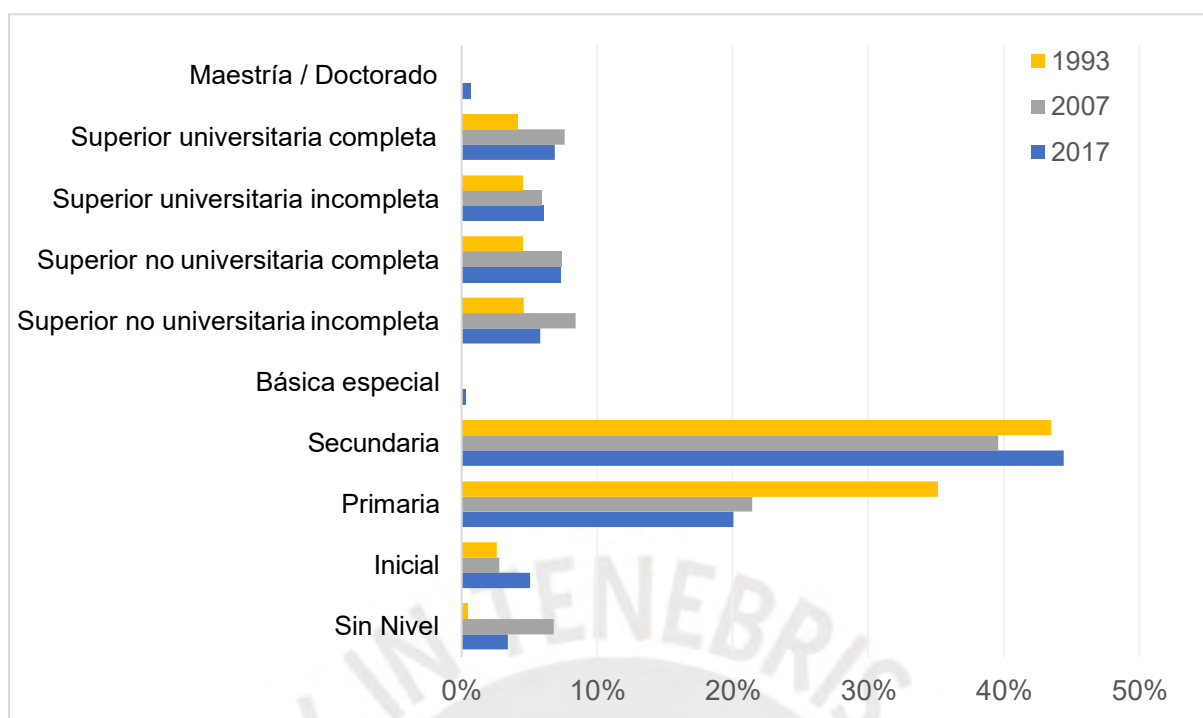
Distrito: San Juan de Lurigancho	2003	2007	2010	2011	2012	2015	2017	2019
IDH	0.481	0.469	0.582	0.609	0.616	0.661	0.691	0.643
Esperanza de vida al nacer	73.76	75.76	77.73	78.20	78.76	80.18	81.02	80.18
% Poblac 18 años con educación secundaria completa	76.25	76.28	76.31	76.30	76.31	74.94	73.44	74.94
% 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 3).

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, lo que indica importantes avances en el grado de instrucción. Los residentes de SJL en su mayoría terminan secundaria, pero el 25% no llega a concluir este nivel antes de los 18 años. El acceso a la educación en un momento oportuno va a 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 aumentado progresivamente a través de los años. De la misma forma, la población en edad de trabajar se ha incrementado desde 1993 hasta el 2017 que se debe al crecimiento de la población que ha migrado en este distrito a lo largo del tiempo. En el 2017 el 50% de la población se encuentra en condiciones de trabajar, a pesar de que los habitantes de San Juan de Lurigancho no cuentan con similares niveles de educación, sus residentes se encuentran más empleados que el promedio de la capital de Lima.

Tabla 7: San Juan de 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

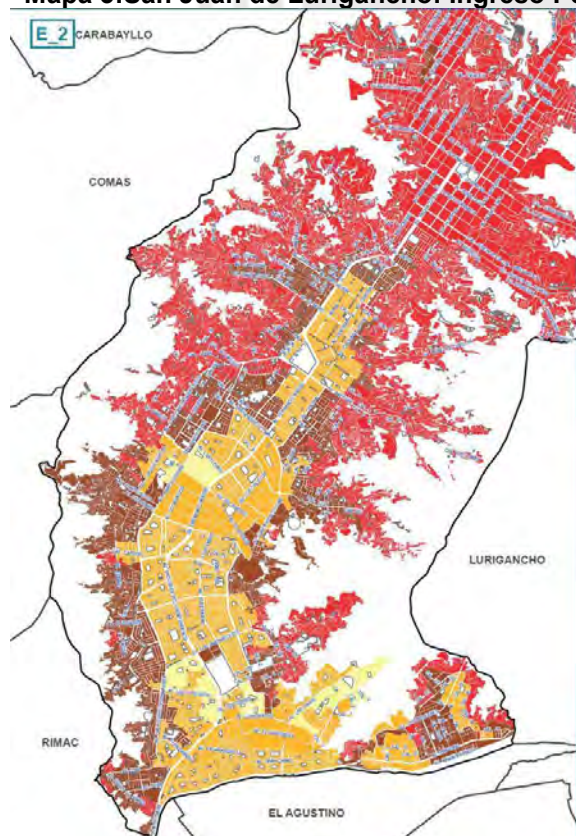
El nivel socioeconómico que predomina en el distrito es el 65.3% de los habitantes se ubican en el estrato bajo y medio-bajo, solo un 3% se encuentra en un estrato medio alto. Por otro lado, el 38% de las personas que son de estrato bajo ocupan el 68% de las manzanas, pero el 32% de los de estrato medio 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 o zonas 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, un área que se encuentra en proceso de urbanización por las constantes invasiones. Por otro lado, la mayoría de las personas de estrato medio se ubican a la entrada del distrito y cerca de la vía central del distrito, y a la infraestructura del tren.

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

Mapa 3: San Juan de Lurigancho: Ingreso Per capita de la población, manzanas y hogares, 2020



POBLACIÓN Y MANZANAS (PORCENTAJE)

ESTRATO	INGRESO PER CÁPITA POR HOGARES (Soles)*	PERSONAS %	HOGARES %	MANZANAS %
Alto	2,412.45 a más			
Medio alto	1,449.72 - 2,412.44	3.6	3.7	1.5
Medio	1,073.01 - 1,449.71	30.7	31.0	11.2
Medio bajo	863.72 - 1,073.00	28.5	27.2	19.3
Bajo	863.71 a menos	37.3	38.1	68.0
TOTAL		100.0	100.0	100.0

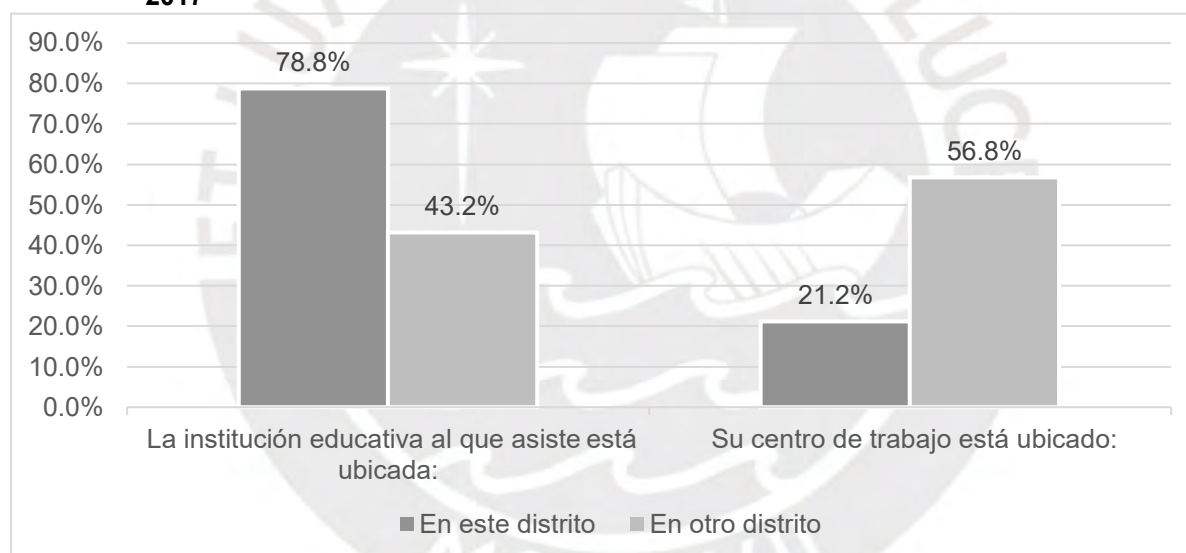
* A Precios Reales

Fuente: INEI 2020

Finalmente, la mayoría de los habitantes de San Juan de Lurigancho asisten a centros educativos ubicados al interior 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 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 de educación superior.

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 (PNUD, 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. En la siguiente sección caracterizará 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.

3.3 Características de transporte y movilidad

El punto de partida de esta sección son 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, 2012). 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 e Imilán, 2018). Así, la movilidad es un campo que incorpora el componente social a los desplazamientos.

La movilidad urbana es una performance en el territorio producida en un determinado tiempo y lugar, es decir, es una práctica social de desplazamientos producido y organizado por una sociedad de acuerdo con un lugar y tiempo determinado (Gutiérrez, 2012). Entender la movilidad como práctica social implica recoger la visión subjetiva del desplazamiento, donde, cada individuo experimenta el viaje de forma diferente.

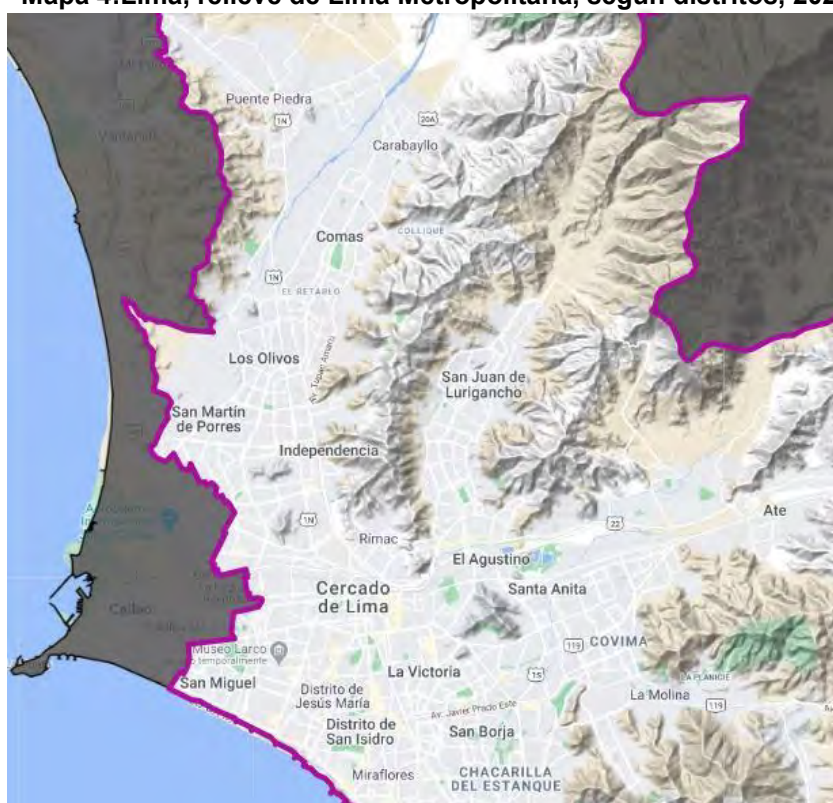
El transporte analiza los viajes de un punto hacia otro punto centrado en estudiar a los vehículos o medios de viajes y la infraestructura disponible en un territorio, dentro de sus principales dimensiones se encuentra la infraestructura y la oferta de transporte disponible (Miralles-Guasch, 2002). El 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 de 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 las condiciones de los viajes de los jóvenes residentes.

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 que los sistemas de transporte que desean salir o entrar del distrito fomenten *cuello de botella* en horas de mayor tráfico. Este distrito se ubica en una quebrada, esta condición territorial 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 4: Lima, relieve de Lima Metropolitana, según distritos, 2020



Fuente: Geo Perú

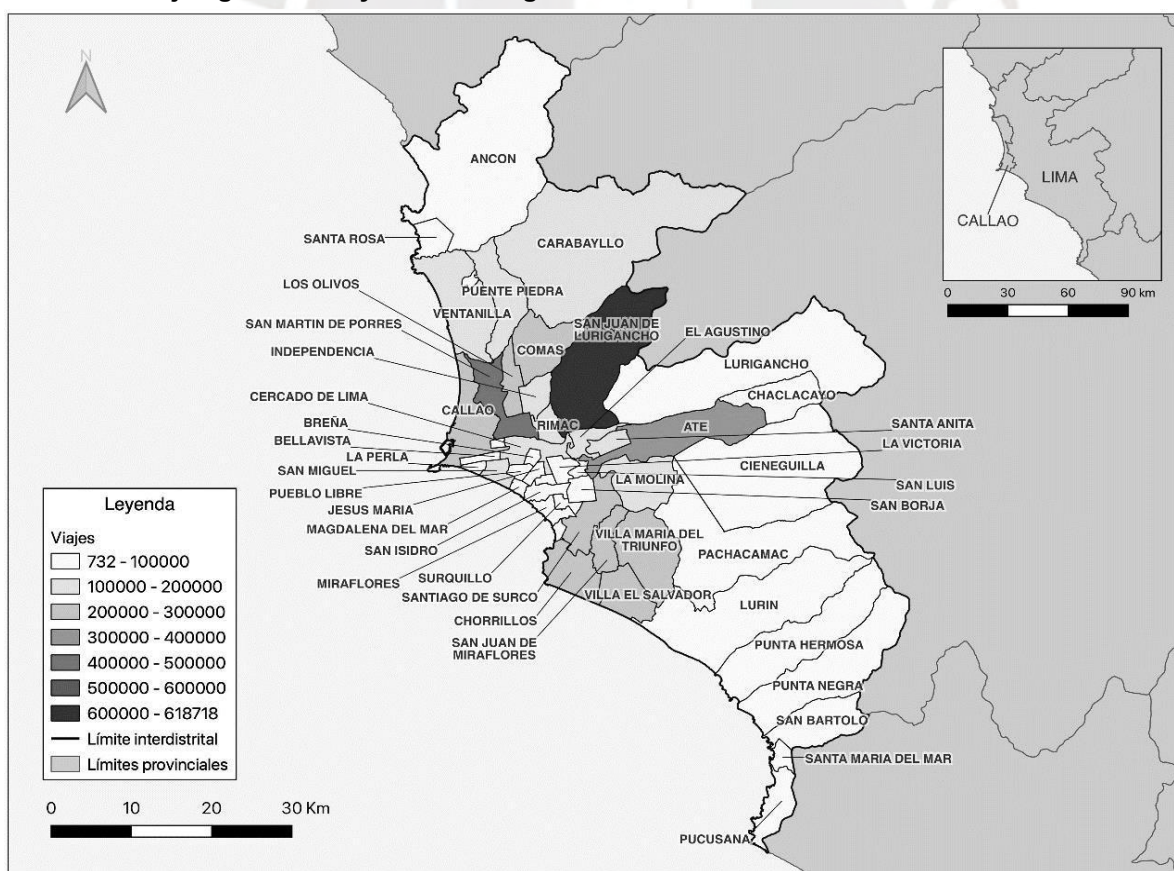
Las rutas disponibles para los residentes de San Juan de Lurigancho hacia Lima sur son 21 rutas de transporte público, esta área comprende San Juan de Miraflores, Chorrillos, Villa el Salvador. Las rutas disponibles para Lima Oeste y centro son 24 que tienen como destino a distritos como Santiago de Surco, la Victoria, Cesar 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, 2005).

En ese sentido, hay más rutas de transporte hacia Lima Sur que Lima Centro, a pesar de que esta área concentra los bienes y servicios de la ciudad.

En cuanto a la cantidad de viajes de los habitantes de San Juan de Lurigancho rondan entre 3 465 294 viajes, en un mes del 2019. Entre los principales destinos se encuentran: Cercado de Lima con 1 702 484 viajes, seguido por la Victoria con 843 249 viajes; Ate 491 233, Santiago de Surco 435 523, San Isidro 300 065 mensualmente en el año 2019 (ATU, 2019). Las principales características de los viajes es que las horas con mayor frecuencia de estos viajes son de 9:00 a 11:00 am, dentro de los cuales el 48.9% de los viajes se realiza por motivos laborales.

San Juan de Lurigancho es el distrito donde se generan más viajes en toda la capital, junto con Cercado de Lima, Miraflores y Santiago de Surco (ATU, 2019). SJL al ser el distrito más poblado tiene un peso importante dentro de las dinámicas de movilidad de la ciudad de Lima. Pero, este distrito no cuenta con la suficiente infraestructura de transporte que necesita un distrito con las características morfológicas (entre cerros) y demográficas.

Gráfico 5: Viajes generados y atraídos según distritos



Nota: Datos promedio de un día de semana (miércoles) en el rango de 06:00 a 9:00 horas del mes de mayo del 2019.

Fuente: Autoridad de transporte urbano de Lima y Callao (ATU), 2019. Elaboración propia.

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 ⁴ 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 Cómo vamos, 2015).

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 cómo vamos, 2017).

Tabla 8: Demanda por estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima

³ El túnel de Santa Rosa, la Línea 1, la vía Puente Nuevo y la Avenida 9 de octubre.

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 adquirieron más trenes, llegando a tener 33 trenes, lo cual aumentó el volumen de pasajeros. 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 cómo vamos, 2018)

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. Sumado a ello, es el distrito que más viajes genera en toda la ciudad. Por ello, se identifica una gran población que viaja en condiciones que dificultan los desplazamientos que realizan o quieren realizar. 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.

3.4 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 se encarnan las condiciones de sus viajes de los residentes. La posición de San Juan de Lurigancho dentro de la estructura urbana de Lima se encuentra en una posición de desventaja con relación a los centros que agrupan 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 limitadas rutas de transporte que recorren Lima centro.

La infraestructura de transporte público es muy importante para este distrito dado que la mayor parte de la población se desplaza fuera de este con motivos

laborales. Sumado a ello, la población de SJL 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 para acceder a las oportunidades laborales que se concentran en otros distritos.

Más de 230 mil personas ocupadas que residen en San Juan de Lurigancho se movilizan fuera este con motivos laborales (INEI, 2017) y este es el distrito que más viajes genera dentro de la ciudad. 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 La Victoria o Santiago de Surco. 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, siempre y cuando los residentes se apropien e incorporen este medio en sus rutinas de viajes.



Tabla 9: 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 de 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	SJL es el distrito que más viajes genera en la ciudad. Se realizan 3 millones de viajes mensualmente hacia Lima, la Victoria, Ate principalmente para trabajar.
		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.		

Fuente: INEI 2017, 2020, PNUD 2019, ATU 2019, Lima como vamos 2017

CAPÍTULO CUATRO: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

El objetivo de la investigación es describir las prácticas de movilidad de los jóvenes que se movilizan diariamente a su centro de trabajo ubicado fuera del distrito de origen (SJL). A partir de ello se realizaron entrevistas con el fin de identificar sus prácticas modales, barreras y estrategias tomadas a lo largo de sus recorridos, y su experiencia de habitar y viajar desde San Juan de Lurigancho.

Todos los entrevistados trabajan fuera del distrito de San Juan de Lurigancho y su tiempo de viaje es en promedio entre 2 a 4 horas diarias para ir y volver de sus trabajos. Sus principales destinos se ubican en el área central o Lima Centro, donde se concentra gran diversidad de centros de trabajo y de estudios. Por ello, deben movilizarse a través de la ciudad recorriendo distintos distritos. Cabe mencionar que algunos entrevistados tienen otras actividades que cumplir, como los estudios o pequeños trabajos que realizan de forma completaría a su actividad principal.

Este capítulo introductorio nos describe las características modales de los jóvenes (ver anexo C). Para ello se presentará dos casos representativos de los hallazgos para brindar un relato que ayude a conocer los espacios que se transita y los medios de transporte que usan frecuentemente los jóvenes en sus trayectos.

1. Mario

Mario es estudiante de 22 años de Ingeniería civil. Vive a unas cuadras de la estación los Postes. Trabaja como practicante preprofesional en San Miguel, su horario laboral inicia a las 8:00 AM hasta la 1:00pm, luego va a la universidad por estudios o amistades.

Se levanta a las 5:00 AM para prepararse para ir a su centro laboral, se asea y toma desayuno rápidamente para salir de su domicilio. Sale de su casa a las 5:40 a 5:40AM, realiza una caminata con dirección hacia la estación los Postes de la línea 1. Mario tiene una ruta regular donde evita zonas peligrosas donde ha escuchado frecuentemente de robos, prefiere caminar unos metros más que transitar por las zonas peligrosas. Evitar escuchar música mientras camina unos 10 minutos aproximadamente, pues está atento a su entorno y lo que sucede, al identificar una situación de riesgo acelera el paso. Mario evita tomar mototaxis por una experiencia negativa previa donde le robaron sus pertenencias, considera que es más seguro caminar.

Llega a la avenida Wiese donde se ubica la estación, y comienza a correr para llegar más rápido a la estación, su objetivo es tomar el primer tren que pasa por la estación, o en todo el caso el segundo. Al llegar a la estación, puede encontrar una cola de 10 minutos o de más de 20 minutos, comenta que es impredecible la cola. Pasa la tarjeta y busca las escaleras eléctricas para subir al andén, camina e identifica un lugar donde pararse y espera al tren. El tren llega e ingresa, Mario busca posicionarse en las puertas cerradas opuestas a la puerta de salida/entrada, considera que es un lugar cómodo donde evita que lo empujen, en caso no encuentre esta posición disponible, opta por pegarse a los laterales del vagón.

A medida que avanza el tren, incrementa la cantidad de pasajeros, Mario comenta que en la estación Caja de Agua es donde se alcanza el aforo máximo de cada vagón, y muchas veces en esta estación ya está apretado el tren. Las siguientes estaciones suben pocas personas, luego llega a la estación Miguel Grau donde se baja Mario y muchas personas más. El viaje en tren demora aproximadamente 15 minutos.

Sale del andén, busca las escaleras y sale lo más rápido que puede dado que desea llegar a la cola del corredor verde. Esta estación está rodeada de avenidas muy transitadas, muchas veces los pasajeros que salen de las estaciones no respetan el semáforo y cruzan masivamente. Mario sigue a las personas y llega rápidamente a la cola del Corredor Verde, opta este servicio dado que respetan el pasaje medio, comenta que otras rutas no respetan este beneficio y le cobran el precio completo. La cola de este corredor es importante dado que es el paradero inicial de la ruta, por lo cual el orden de la cola determina si viajas sentado o parado. A Mario le gusta viajar sentado, por ello espera tener una posición inicial de la cola.

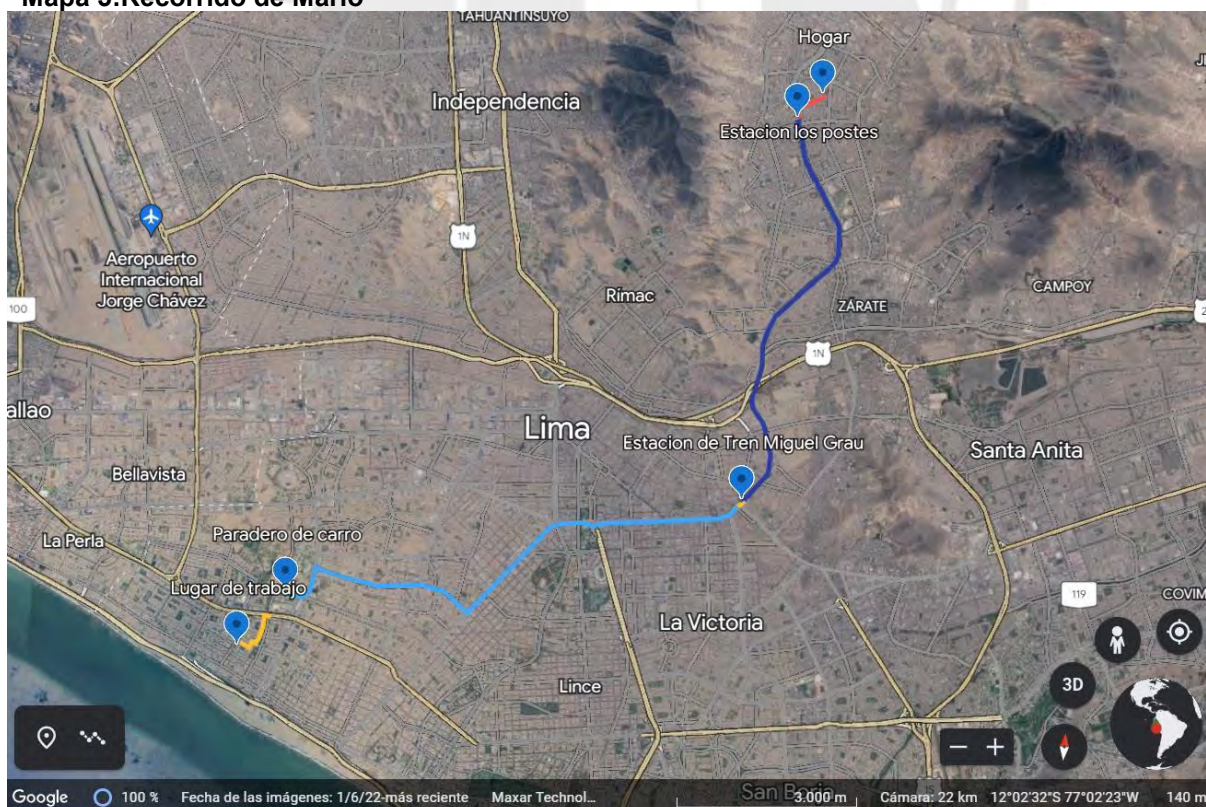
Mario duerme durante este viaje, considera que es seguro dado que hay personal de los corredores en cada paradero y nunca ha escuchado de robos en corredores. Al dormir abraza su mochila y cierra la ventana, en caso esté cerca a una. Se despierta cerca de su paradero, se acerca al timbre y espera para bajar. Su paradero es la Marina – San Miguel, de ahí tiene que cambiar unas tres cuadras hacia su trabajo. El opta por una ruta donde pueda caminar cerca a los parques porque le gusta y le alegra el día ver áreas verdes. Llega a su trabajo a las 7:50 a 8:00 AM.

Al finalizar su jornada laboral (1:00PM), va caminando hacia la universidad por clases o por actividades académicas, el tramo recorrido lo considera seguro, pero igual debe estar atento a lo que sucede a su alrededor. Normalmente sale de la

universidad a las 9:00PM acompañado con sus amigos que también usan el tren para llegar su domicilio. Mario y su grupo de amigos toman un bus que los lleve hacia la estación, el paradero donde esperan es uno de los iniciales de la ruta por lo que suelen tomarlo vacío. Se sientan los tres juntos. Durante el trayecto conversan sobre la vida, compran comida por algún ambulante y disfrutan la compañía del otro. Al llegar a su destino, bajan los tres y corren hacia la estación Miguel Grau, pues ya están pasando los últimos trenes y la estación está por cerrar. Al llegar a la estación y pasar la tarjeta, siguen corriendo, la meta es el andén. Normalmente a esa hora el tren (10:10- 10:20 PM) se encuentra en su máxima capacidad, lo cual complica la entrada de Mario y sus amigos, a veces tienen que empujar y acoplarse al espacio.

A medida que avanzan las estaciones, disminuye la cantidad de personas. Mario al estar cerca a estación Los postes, llama a su papá para que lo recoja de la estación, pues es peligroso caminar a esas horas. Su padre se ofreció a recogerlo para evitar alguna situación desafortunada y riesgos. Llega a su casa a las 10:30 aproximadamente.

Mapa 5: Recorrido de Mario



Fuente: Elaboración propia

2. Eme

Joven estudiante de 25 años, vive en la cerca a la avenida 13 de enero /San Rosa. Trabaja en una entidad pública como practicante preprofesional durante el día y por las tardes asiste a sus clases en la universidad. Su horario laboral inicia a las 8AM y finaliza a las 5:00PM de lunes a viernes.

El día de Eme comienza temprano, se levanta a las 6:30AM para alistarse para su trabajo. Sale de su domicilio a las 7:20AM aproximadamente hacia su primer destino: la estación de tren más cercana. Suele tomar un mototaxi que la traslada a la estación, opta por este sistema porque es rápido y económico. Sin embargo, Eme teme los accidentes de tránsito dado que los mototaxis transitan en vías principales, junto con otros vehículos, y no tienen una infraestructura sólida como los autos capaces de amortiguar los accidentes.

Se baja del mototaxi y camina en dirección opuesta, contraria a la dirección de la pista, dado que ahí se ubica la Estación los Jardines de la línea. Al llegar a la estación se encuentran con largas colas, las cuales trata de evitar. Estas pueden durar 10 minutos, en el mejor de los casos, y, en el peor, puede ser una hora. Eme opta por elegir una cola que, desde su percepción, avanza más rápido o tiene una menor cantidad de personas. En este periodo de espera, revisa su celular o compra desayuno, todo ello con el fin de utilizar el tiempo y hacer más llevadera su estancia.

Pasado el tiempo de espera, ingresa a la estación, sube las escaleras eléctricas y se traslada al andén. Espera e ingresa al vagón, el estado de este varía de acuerdo con el avance por las estaciones. Al llegar a su destino, la estación Nicolas Arriola, Eme señala que a veces es complicado salir del vagón debido a la gran cantidad de personas que desean subir y bajar al mismo tiempo. *“Uno sale como puede”*, comenta.

Eme sale con prisa de la estación para trasladarse al paradero del colectivo o taxi colectivo, que son autos privados que se ubican en las principales avenidas de la ciudad y no cuentan con autorización de circulación. La joven decide tomar el colectivo porque es el único medio de transporte que cubre su ruta y la traslada hasta la puerta de su centro de labores. Con ello, finaliza su viaje y llega a su destino a las 8:00AM.

Eme sale del trabajo a las 5:00PM y busca llegar a la universidad, para ello inicia una caminata, durante este trayecto percibe inseguridad al robo dado que ha presenciado situaciones como esta, por ello camina atenta a lo que sucede a su alrededor. Tras caminar 10 minutos, llega al paradero de buses. La mayoría de ellos la llevan a su destino. La joven decide esperar un bus vacío debido a que ha tenido

experiencias en buses llenos donde ha sido víctima de acoso sexual y tocamientos indebidos, para evitar ello, opta por esperar mas tiempo.

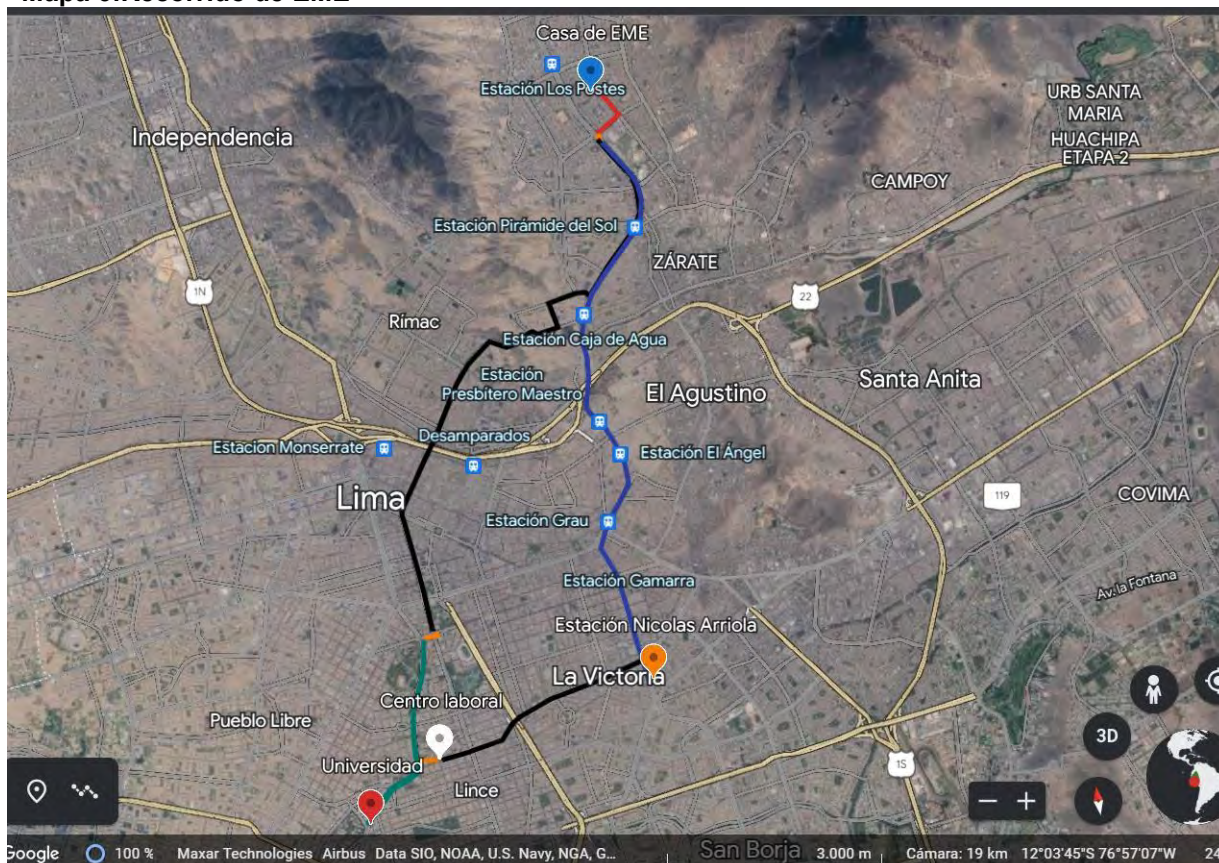
Luego, sube a un bus vacío que la traslada hacia su universidad, ingresa a la universidad. Alrededor de las 10:00PM, termina sus actividades y analiza sus tiempos de llegada a cada sistema de transporte. La Línea 1, los corredores y algunas líneas de buses tienen un horario definido de funcionamiento, todos estos dejan de funcionar entre las 10:00-11:00PM, por ello Eme considera su horario de salida le dificulta encontrar buses que la lleven a su destino por la hora. Sumado a ello, percibe una mayor inseguridad al robo a altas horas de la noche. En varias oportunidades, intentó llegar a una estación de tren, pero se encontró con la estación cerrada.

Eme opta por tomar un bus hacia una de las avenidas principales de la ciudad como la avenida Arequipa y Tacna, dado que ahí hay colectivos que tiene una ruta hacia SJL. El bus se encuentra no tan lleno, con espacio suficiente para poder sentarse, y el viaje dura 20 minutos dado que ya no hay tráfico. Al llegar a las avenidas principales, Eme se acerca hasta un paradero de colectivos Eme opta por esperar y analizar a qué colectivo subirse. Analiza al colectivo, visualiza al conductor, el número de pasajeros que están esperando al interior, el sexo de los pasajeros, y los sitios disponibles que hay en el auto. Ella menciona que, prefiere sentarse cerca a la puerta dado que frente a cualquier inconveniente puede salir del auto fácilmente.

Eme no puede esperar mucho tiempo pues es más probable que le roben sus pertenencias. Tras decidir por un vehículo y subirse a este, adopta un estado de alerta durante todo el recorrido. Asimismo, Eme aprovecha en comentar a sus familiares que ya está próxima a llegar a casa, como una forma de seguridad. El viaje en colectivo demora aproximadamente 30 a 40 minutos y cuesta aproximadamente 5 soles.

Al bajar del colectivo son aproximadamente las 11:15PM. En el paradero se encuentran pocas personas y la iluminación es poca, por lo cual Eme camina rápidamente a un paradero de mototaxis que la traslade a la puerta de su casa. busca a los mototaxis ubicados en un paradero definido, se asegura que el conductor tenga un chaleco de la empresa donde labora, y que el color del mototaxi corresponda al de la empresa. Al identificar un mototaxi, sube y le indica la zona donde desea llegar. La joven llega a su destino entre 11:20 y 11:25PM.

Mapa 6: Recorrido de EME



Fuente: Elaboración Propia

Finalmente, a modo de cierre, se han identificado diversas características de los jóvenes a partir de los dos viajes descritos, primero, los viajes de los jóvenes es que en promedio sus viajes tanto ida como vuelta duran en promedio 3 horas y 30 minutos a horas diariamente. Segundo, los jóvenes optan por usar diversos sistemas de transporte, para ello se requiere conocimientos sobre diferentes rutas de transporte que transitan por la zona, paraderos de carros, horarios, costo de pasajes, y saber usar el funcionamiento de ciertos sistemas (como corredores).

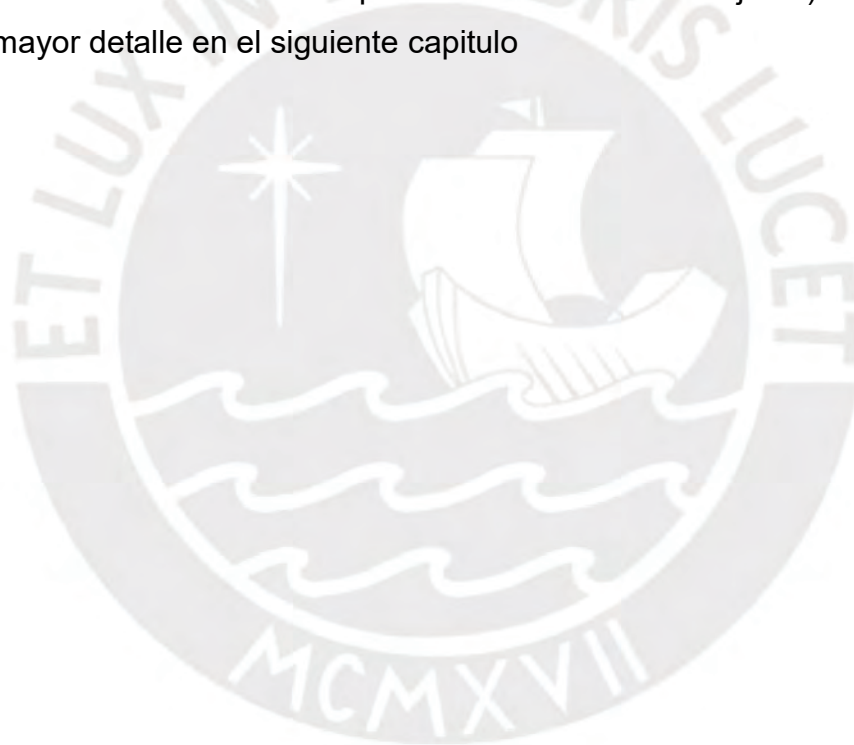
Tercero, se percibe mayor probabilidad en tiempos de espera en sistemas de transporte organizados como la Línea 1 y el corredor dado que los trabajadores limitan la entrada a los vehículos para garantizar que otros pasajeros puedan subir en las siguientes estaciones o paraderos. Al usar la Línea 1, hay una mayor certeza del tiempo que demora el viaje, en comparación con otros medios de transporte como buses o corredores.

Cuarto, el uso del mototaxi, los jóvenes usan este medio para acercarlos a paraderos estaciones cercanas y viceversa. Los viajes en estos vehículos suelen ser cortas distancias y por avenidas secundarias, se percibe mayor peligro de un

accidente de tránsito cuando se transita por las avenidas principales. Asimismo, es considerada inseguro por algunos usuarios por el temor al robo.

Quinto, el uso de la Línea 1 funciona como un conector o articulador de los viajes, los jóvenes optan por tomar diferentes medios de transporte que los transporte a una estación. Al planificar sus viajes a los centros laborales analizan si hay una estación cercana a dicho lugar para así diseñar una ruta en función a la ubicación de las estaciones, que, según ellos, será más rápida que cualquier otra ruta.

Sexto, la primera diferencia identificada se relacionada con el género dado que las mujeres enfrentan una mayor presencia de barreras vinculadas al acoso sexual y/o violencia de género durante sus recorridos, barrera no presente en los hombres, por ello tienen que invertir mayores recursos (como dinero o tiempo) y conocimientos (para identificar situaciones donde pueden acosar a las mujeres). Todo ello se analizará a mayor detalle en el siguiente capítulo



CAPÍTULO CINCO: ENTRE SUBIDAS Y BAJADAS: UN ANÁLISIS DE LAS BARRERAS Y LAS ESTRATEGIAS DE LOS JÓVENES

Durante los viajes se presentan condiciones que pueden afectar o no los trayectos como la ausencia de paraderos, el tráfico, entre otros. En este capítulo se discuten y describen las posibles limitaciones que aparecen durante los trayectos, cuya configuración determina el nivel accesibilidad a determinados lugares, en este caso, un centro laboral

Las barreras se dividen de acuerdo a las condiciones de los viajes, estas pueden ser físicas, temporales, seguridad, tecnológicas, organizacionales, de habilidad y financieras (Jirón y Mansilla, 2013). Frente a las barreras, utilizan estrategias o tácticas para negociar el espacio, tiempo y el impacto de la barrera de acuerdo con los conocimientos y recursos disponibles. En esa línea, Jirón y Mansilla (2013) señalan que las barreras limitan o ponen a prueba la capacidad de desarrollar estrategias para sobrellevar el impacto de estas. En un próximo capítulo, se complementa la presencia de barreras y estrategias como parte de la experiencia urbana de movilidad, pues la configuración de barreras influye y caracteriza una forma de viaje, las representaciones del espacio y de San Juan de Lurigancho.

El campo de investigación sobre las barreras está vinculado a los debates sobre accesibilidad. Esta investigación se enmarca en el análisis de los viajes como objetos de estudio donde autores como Hernández (2017) y Avellaneda (2007) analizan la posición del individuo (lugar de residencia), el nivel socioeconómico, distancias de los viajes y las características de los sistemas de transporte para caracterizar a los viajes y definir un nivel de accesibilidad. Estos estudios señalan que para los grupos con reducidos ingresos económicos que viven en zonas periféricas de la ciudad, los medios de transporte son posibilitadores para acceder a bienes y servicios de la ciudad.

Jirón y Mansilla (2013) proponen el estudio de la configuración de las barreras para determinar el nivel de accesibilidad en la movilidad a través del término “espesura”. La multiplicidad de barreras que se puede presentar a lo largo de los viajes implica un viaje esposo, lo cual indica una limitada accesibilidad a ciertos bienes y servicios ubicados en la ciudad. En este capítulo, retomamos el análisis de la accesibilidad basadas en la espesura de las barreras dado que nos permite estudiar los trayectos en sí mismos, las condiciones en las que realizan los viajes y la importancia de estas

barreras. También, este análisis permite entender la negociación del individuo y el uso de estrategias dentro de sus posibilidades.

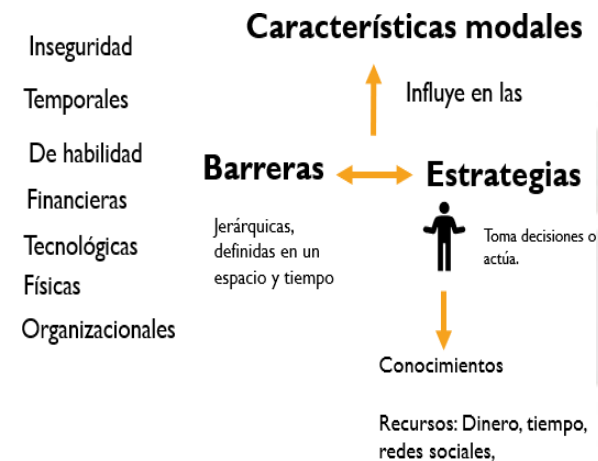
La idea central de este capítulo se basa en la identificación de la multiplicidad de barreras que se presentan durante los viajes de los jóvenes. Se considera que esta característica es una expresión de las dificultades para acceder a las zonas donde se localizan sus trabajos y a una parte de la ciudad. Además, se identifican recursos necesarios para transitar por la ciudad como el conocimiento del “saber viajar” (Imilán, Jirón y Iturra, 2012) y un rol activo de los jóvenes en las decisiones que toman para poder viajar de la mejor forma posible. Ello, dado que los sistemas de transporte individualmente no satisfacen sus necesidades de movilidad, pues tienden a tomar viajes intermodales.

Las barreras temporales refieren a los horarios de los sistemas de transporte y el tiempo y la duración del viaje. Las barreras físicas son las condiciones materiales de los espacios que forman parte de los recorridos como paraderos, condiciones de espacios entre otros. En el caso de las barreras de inseguridad aluden a las condiciones en las cuales los usuarios se sienten vulnerables a situaciones que consideran peligrosas como robos, acoso sexual o accidentes. Las barreras tecnológicas están vinculadas al uso de aparatos o aplicaciones para usar un medio de transporte. Las barreras financieras afectan el costo o capacidad de pago de los usuarios en los sistemas de transporte. Las restricciones organizacionales aluden a las diferentes actividades que las personas deben cumplir durante sus viajes. Finalmente, las barreras de habilidad que se refieren a las capacidades de los usuarios para hacer uso de un sistema de transporte como saber manejar o reparar un auto.

El capítulo se organiza por la presentación de las barreras, la primera es la temporal que comprende las colas, la presión del horario laboral, el tráfico, horarios de los medios de transporte. La segunda barrera es la física que se refieren a las características y las condiciones de los paraderos y semáforos. La tercera barrera es la seguridad que comprende el miedo al robo, el acoso y la inseguridad vial. La cuarta barrera es la organizacional son las actividades a la par en el viaje, recarga de las tarjetas y desconocimiento. La quinta barrera es la tecnológica que comprende la falta de recargadores o tarjetas para acceder a sistemas de transporte. La sexta barrera es la financiera que comprende los altos pasajes. Finalmente, la séptima barrera es la habilidad que se refiere a la falta de conocimiento de cómo funciona un sistema de transporte.

El capítulo propone identificar las posibles limitaciones que puedan aparecer en un tiempo y espacio definido (ver gráfico 6). Primero se analiza si la barrera afecta o condiciona los viajes, luego el actor elabora una estrategia y actúa para evitar o reducir el impacto de la barrera, de acuerdo con los recursos disponibles. Estas decisiones pueden modificar el uso de un medio de transporte o no (dimensión de modalidad). Esta dinámica influye en las características modales de los viajes.

Gráfico 6: Dimensiones de análisis del capítulo



Fuente: Elaboración propia.

5.1 Barreras

En esta sección se presenta las barreras en los desplazamientos de los entrevistados. Jirón y Mansilla (2013) proponen el estudio de la accesibilidad a través de la *espesura* de las barreras que se presentan a lo largo de los desplazamientos. Los autores explican que las barreras son posibles limitaciones que condicionan los viajes de los jóvenes en un periodo de tiempo definido. Estas barreras tienen un peso y desgaste en las personas para acceder a los servicios o bienes de la ciudad.

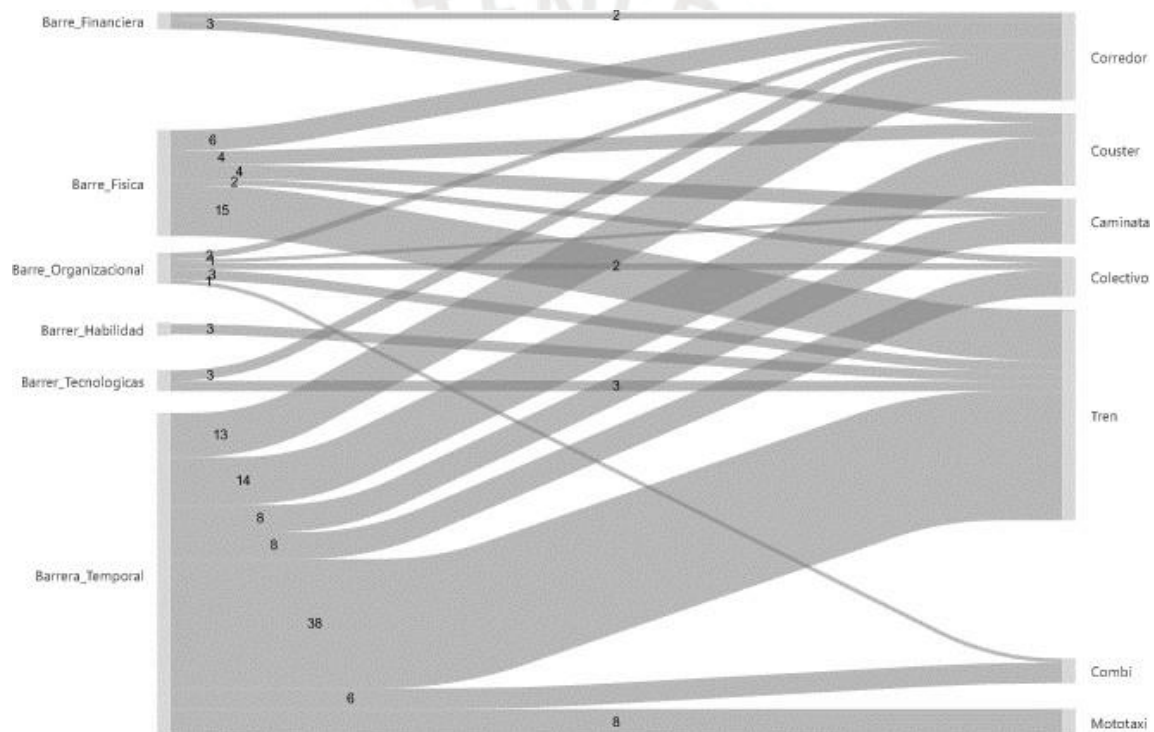
Una de las principales características de las barreras es que estas aparecen y desaparecen en un determinado tiempo a lo largo de los recorridos, y se puede presentar en multiplicidad de combinaciones de barreras al mismo tiempo. (Jirón y Mansilla, 2013). Por ello, es posible definir e identificar las barreras presentes durante los diferentes momentos de los viajes.

La aproximación de las barreras de esta investigación permite detallar los principales obstáculos que se presentan en cada trayecto y las estrategias que toman los jóvenes para negociarlas. Cabe señalar que se ha identificado una nueva barrera, pues consideramos que la inseguridad es una limitación que aparece constantemente

en los viajes y puede agregar espesura a los desplazamientos y afectar la experiencia urbana en el movimiento

En el gráfico 8 se presenta la distribución de barreras de acuerdo al uso de los medios de transporte que hacen uso los jóvenes. Se aprecia la predominancia de las barreras temporales que afecta a todos los sistemas de transporte, en especial al tren eléctrico por un limitado horario de funcionamiento y las colas para ingresar al sistema. Seguido por las barreras físicas, por la posición de paraderos o estaciones; luego por las organizacionales. A partir de los resultados se organiza y presenta los siguientes subcapítulos.

Gráfico 7: Presencia de barreras presentes en los diferentes sistemas de transporte



Fuente: Elaboración propia

Nota: El gráfico no incorpora la barrera de inseguridad.

5.1.1 Barrera Temporal

La barrera temporal consiste en limitaciones vinculadas a horarios, a la temporalidad de los viajes como el día y la noche, tiempos de espera, entre otros ejemplos. La investigación permitió identificar cuatro subtipos de barreras temporales: el tiempo de las colas, la presión del horario laboral, horarios de los sistemas de transporte y tráfico. Las principales estrategias vinculadas a esta barrera es evitarlas optando por otro medio de transporte, realizar los trayectos en horas no pico y salir con anticipación.

Para ello implica conocimientos sobre los tiempos y rutas de los medios de transporte y un mayor gasto en algunos casos. A continuación, se describe cada una, y se hará referencia las estrategias o prácticas que toman los jóvenes, para ello hacen uso recursos, conocimientos y prácticas en cada caso.

5.1.1.1 Colas

Las colas son tiempos de espera para ingresar a un medio de transporte, en la investigación, el tren y el corredor son los únicos sistemas donde se realiza una cola, tanto de día como de noche. Una característica de este subtipo de barrera temporal es que aparece en un tiempo y espacio determinado, luego desaparece, es decir, una vez ingresado al tren o corredor, la cola desaparece. Entonces esta barrera está presente el tiempo que demore en ingresar al sistema de transporte, en este periodo puede combinarse con otra barrera.

Frente a ello, los jóvenes optan por (i) elegir la cola que desde su percepción de la fila que avance más rápido o que tenga una menor cantidad de personas, (ii) otro sistema de transporte para evitarlas o (iii) realizar alguna otra actividad en durante el tiempo de colas como revisar las redes sociales o escuchar podcast. Uno de los recursos más importantes es el conocimiento sobre diversas rutas de transporte que pueden ser una alternativa y el tiempo que aproximadamente les va a tomar la cola con solo mirarla, pues eso le permite tomar decisiones sobre sus viajes.

En el 2018 ingresaron 20 nuevos trenes dentro de la Línea 1, lo que aumentó la capacidad de transporte del tren y redujo los tiempos de espera de 6 a 3 minutos en horas punta y de 10 a 6 minutos en el resto de las horas. Las horas punta comprenden de 7:00 a 9:00AM y de 18:00 a 20:00PM, horas en las cuales se produce la entradas y salidas de centros laborales, estas horas había una mayor demanda de usuarios para acceder al tren (OSITRAN, 2018)

Tabla 10:Frecuencia de salidas del tren de la Línea 1, 2018

Cuadro N° 1 Frecuencia de salidas en el Tramo 1 y 2 (En minutos)			
Intervalo	Lunes a Viernes	Sabado	Domingos y feriados
6:00 - 6:30	6	6	6
6:30 - 9:30	3	6	6
9:30 - 17:30	6	6	6
17:30 - 20:30	3	6	6
20:30 - 22:00	6	6	6

Fuente: GyM Ferrovías S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Fuente: Tomado de OSITRAN 2018, pp.11

En algunas ocasiones como por la tarde (4:00 a 5:00 pm) o en las mañanas (6:00-7:00 AM), el tiempo de colas para ingresar a la Línea 1 es incierto, lo cual afecta la planificación del viaje. Por lo cual, la mayoría de entrevistados explican que, frente a esta incertidumbre, optan por tomar dos decisiones: (a) esperar el tiempo de la cola (b) cambiar el sistema de transporte. En el caso de Eme, ella decide esperar en la cola de la Línea 1 porque se percibe como la mejor opción por la rapidez y el control del tiempo exacto del viaje y el tiempo aceptable para esperar en la cola. En cambio, en el caso del corredor puede ser reemplazado por un colectivo o una couster.

Que, como te comenté, era medio incierto, porque, de repente, toda una semana tú puedes estar toda una cola libre, entonces tú dices: "Ah, ya, no importa. Voy a salir, eh, cuarenta minutos antes y voy a llegar a las ocho exacto" ¿no? Porque usualmente está libre. Pero, de repente un día, eh, sales y encuentras una cola de prácticamente media hora y dices: "No, pues, acá ya se me va todo, todo el tiempo que yo había planificado para llegar." Entonces, ya, eso, pero era algo así medio, medio incierto. Y finalmente, el tren, cuando estás arriba, ya es la ruta más rápida que puedes tomar porque, claro, irte en un bus o en un corredor es un poco más, más lento ¿no? (entrevista Eme, 26 años, practicante de Entidad pública)

En el caso del tren, especialmente de 7:00 a 9:00 en las mañanas, los jóvenes explican que en la mayoría del tiempo las colas son regulares y el tiempo de espera en las colas es parte del horario. La mayor parte de los entrevistados describió el tiempo de espera en promedio es de 20-25 minutos, dado que las estaciones limitaban el ingreso. El personal de las estaciones y un semáforo de entrada señalan un periodo de tiempo para ingresar a la estación y otro de espera. El principal motivo para esta medida es evitar que los trenes se llenen en las primeras estaciones. El tiempo de espera es largo, pues según Natalia señala dos tiempos de espera: uno para ingresar a la estación y otro en el andén para ingresar al tren. Lo cual aumenta el tiempo de espera y se suma la presión del tiempo laboral.

[La cola] caótica -se podría decir porque- había demasiada gente haciendo cola esperando el tren, en ese entonces prácticamente se limitaban el aforo; entran cada 10 personas entonces hablábamos de 1 hora, 1 hora media incluso de esperar el tren; o sea de poder subir al andén y tomar el tren, pero si pues anteriormente era así. Era bien complicado, había muchísima gente, había unas colas increíbles, así que básicamente tienes que llegar más temprano a la estación del tren para poder ir a trabajar. (Entrevista a Natalia)

Una estrategia en los periodos de espera consiste en identificar la cola que avanza más rápido. Según lo entrevistados, las colas que avanzan más lento son las que cuentan con la presencia de mayor cantidad de gente y de los revendedores que prestan tarjetas para los usuarios que no cuentan con la tarjeta o el saldo, el movimiento de una tarjeta a otras personas retrasa el avance de las colas. Otro caso, como señala Carlos, las colas con mayor cantidad de personas se encuentran más cerca a los paraderos de vehículos o las entradas de las estaciones. Entonces, para reducir el tiempo de espera en las colas, los entrevistados eligen la cola que les parece que reduce el tiempo de espera.

Ahora el problema es que todo el mundo viene por acá, por acá hay un montón de gente y estas colas quedan para acá son las que generalmente están llenas de gente, yo trato de caminar por acá y irme a estas colas de lado derecho que hay menos gente. Yo sé que por acá puedo ingresar más rápido. (entrevista a Carlos, 23 años, practicante de Contabilidad)

Otra estrategia es realizar otra actividad. La gran mayoría de entrevistados explica que una forma de pasar el tiempo es revisar el celular para escuchar música, revisar sus redes sociales, contestar mensajes o comer un pan del desayuno. Sumado a ello, alrededor de las estaciones se encuentran ambulantes que ofrecen diferentes productos como desayunos, audífonos, golosinas, entre otros. Estas actividades generan la sensación de que el tiempo está siendo aprovechado y un menor tiempo de espera.

En el caso de las noches entre las horas 6:00 a 8:00 PM, a la vuelta del trabajo hacia el hogar, los entrevistados también encuentran grandes colas que, a diferencia de las mañanas, estas colas son más extensas e implican mayor tiempo de espera. Para Armando, las colas son largas e incluso se realizan fuera de la estación por la gran cantidad de personas. Al igual que en la mañana, los operadores de la Línea 1 restringen el número de pasajeros que ingresan a la estación en un intervalo de 3 o 6 minutos. En el caso de Diego, señala que la cola para entrar a la estación Angamos era larga podía demorar desde una hora a una hora y media de tiempo de espera, por ello, prefería tomar un carro hacia su destino porque prefiere ir avanzando sentado y

cómodo a esperar un hora y media parado. Entonces, la cola en las noches es una barrera temporal, frente a ello, los jóvenes optan por tomar otra ruta para evitar la espera de un largo periodo de tiempo.

La estación sí era un caso. Pero la estación de, de regreso, ya, pues. Pucha, no. Ya era muy, muy, muy jodido era [...] La cola. ¡Wasu madre! Me demoraba, sin mentirte, ah, una hora y media. De cola nomás (Entrevista a Diego, 28 años, Ingeniero Civil)

Es horrible, dos vueltas todavía dan. Inclusive la gente está ahí en la pista haciendo cola (entrevista a Armando, 23 años, Contador)

En el caso de los entrevistados opten por hacer las colas en las horas mencionadas buscan nuevamente los mejores lugares para hacer cola y/o realizar otras actividades. Cabe mencionar que la vuelta después del trabajo, la sensación de cansancio en las colas es mayor que en las mañanas pues la actividad laboral deja agotado al joven trabajador(a). Por ello, las colas del tren en las noches son una barrera con mayor intensidad que en la mañana por mayor tiempo de espera y que se realiza después de la actividad laboral.

En el caso del corredor, la posición de la cola es importante dado que define el tiempo de subida y la posición del viaje. La elección de la cola varía de acuerdo con la ruta que desea tomar el/la trabajador(a) pues cada ruta tiene una cola independiente. Entonces, algunos jóvenes trabajadores(as) tienen que elegir una cola de acuerdo con el paradero que desean bajar, por lo que se resignan a esperar. En algunos casos, como Natalia, no importa la ruta dado que todas las rutas pasan por el paradero en cual el/la joven desea bajar, entonces, en ese momento se elige qué cola es la más corta y si quiere ir sentada o parada, por lo cual la cola no se convierte en una barrera como en otros casos que necesariamente se tiene que tomar una ruta específica.

yo uso cualquiera en realidad porque todos paran en CORPAC y CORPAC es en el parador es básicamente Francisco Masías, me parece. El paradero es uno de los principales entonces todos los números paran ahí entonces por eso no hay problema, pero si porque tenías que escoger a cuál cola ir porque si te ibas a la cola del 201 y venía el 209 te fregaste porque no podías subir al otro porque tenías que hacer otra cosa. (entrevista Natalia, 25 años, oficinista)

Con respecto al corredor verde que inicia su recorrido en la estación Miguel Grau solo existe una ruta de viaje y una cola, entonces, los jóvenes buscan llegar lo más rápido a la única cola para obtener una buena posición. La cola del corredor verde tiene una característica específica dependiendo de la posición de la cola uno puede viajar sentado o parado, es decir, los primeros en entrar al corredor van sentados,

luego se va llenando los asientos y suben las personas que desean ir parados o pueden optar por esperar el siguiente carro e ir sentados. Como explica Mario, es importante llegar rápido a las colas para ir sentado, especialmente si vas apurado. En ambos casos explican lo importante de salir rápido de las estaciones hacia los corredores, todo ello como una estrategia para evitar las largas colas.

creo que no había tanta cola, pero había días que prefería estar sentado. Había días que, normal, como estaba corto de tiempo, ya me iba con, parado ¿no? Esa era un poco la disyuntiva. Creo que dependía si estaba con ganas o no estaba con ganas, pero usualmente tomaba el primero que llegaba. O, ah, a veces había suerte que, justo cuando yo llegaba el corredor estaba ahí vacío ¿no? Justo estaba el corredor y había horarios que el corredor justo estaba ahí y tenías que picarla, porque si no llegabas al corredor, tardas como diez o quince minutos en llegar el otro ¿no?, dependiendo. Había intervalos que no, medio raros de tiempo, del corredor Verde. (Entrevista a Mario, 22 años, practicante de Ingeniería Civil)

Las colas del corredor en la vuelta en las horas de la noche son largas, pero en algunos casos señalan que pueden salir rápido del trabajo para poder encontrar menor cola. Los entrevistados(as) reconocen las horas de salida (6:00 a 8:00 PM) comienza a llenarse las colas o aumentar el tráfico, para evitarlos tratan de salir antes o después. En la barrera del tráfico profundizaremos las estrategias.

5.1.1.2 Presión del tiempo

La presión del tiempo es un subtipo de barrera que consiste en la presión del horario laboral, especialmente en las mañanas. Los jóvenes tienen que llegar a tiempo a su trabajo para consecuencias negativas de llegar tarde como el descuento del salario o llamadas de atención. Sumado a ello, el atraso del tiempo en un momento del viaje puede implicar el doble del tiempo en otro viaje, lo que genera una presión de moverse más rápido en menor tiempo. Dentro de las estrategias para evitar la presión del tiempo sobre los viajes, los jóvenes optan por (i) salir con anticipación por los posibles inconvenientes que pueden surgir y (ii) el control recurrente del tiempo acerca de los viajes, tanto tiempos de espera como la duración de caminatas o viajes en vehículos. Una característica importante de los entrevistados es la recurrencia y estabilidad del horario laboral durante los cinco días de la semana. Algunos de ellos señalaron que tenían cierta flexibilidad de llegar después de la hora de ingreso. En las mañanas, se tiene una mayor presión del tiempo y una percepción de que todos los viajeros están apurados, y quieren llegar rápido. Los entrevistados explican que, durante sus viajes, están en constante control y expectativa de la hora y del tiempo para llegar a tiempo a sus centros laborales. Tanto como señala Carlos que en las

mañanas hay una necesidad de ir rápido para llegar a tiempo al trabajo, asimismo, Dafne evidencia un ansia de llegar pronto a la estación del tren.

porque en las mañanas estas apurado jaja porque tienes trabajo. (Entrevista a Carlos, 23 años, practicante de contabilidad)

voy viendo la nada por la ventana y listo, pero en la ida siempre estoy pensando “ya, ya quiero llegar” (Entrevista a Dafne, 29 años)

Ante la constante presión del tiempo, una de las estrategias en la mayoría de los casos es optar por otro medio de transporte para reducir tiempos de espera y evitar tráfico o colas. Como explica Carlos, si sale tarde, busca las opciones más rápidas para llegar a su destino y usa un colectivo ya que se viaja de forma más rápida en comparación del corredor (por sus colas para subir al bus). Asimismo, Diego también explica que el mototaxi es una forma rápida para llegar a la estación cuando sale tarde de su comisión, pero cuando sale temprano, prefiere caminar.

Entonces salgo tarde de mi casa, pero sé que tengo que buscar colectivo si o si porque el colectivo me llevara en cuanto en 5 o 8 minutos y es algo que consigues rápido no es que como que tienes que hacer toda una cola de 10 minutos más en el corredor, agregarle al tiempo de viaje. El corredor si demora también. Entonces, es un poco más práctico. (Entrevista Carlos, 23, practicante de contabilidad)

Si me hacía tarde, tomaba-tomaba moto para el tren; o si tenía tiempo, iba caminando, pues, hacia el tren... hacia la estación del tren. Y siempre, eh... Guardando el tiempo, de, porque siempre hay una cola en el tren. Entonces, ya tomaba mi tiempo. (entrevista Diego, 28 años, Ingeniero Civil)

Sumado a la presión del tiempo, los viajes en las mañanas tienen un efecto desencadenante que consiste en el aumento del tiempo al caminar o tomar el tren tiene un efecto sumatorio en los tiempos para llegar a otro punto del destino, por ende, retrasa la llegada al destino. A modo de ejemplo de esta situación, Cesar explica que retrasar el tiempo de llegada a la estación de destino a la hora prevista implica un aumento del tiempo de cola, así, por ejemplo, el retraso de 7 minutos se puede convertir en 30 minutos de tiempo de cola.

Por ello, la principal estrategia es salir temprano o con anticipación para evitar situaciones que retrasen el viaje, pues, todos los entrevistados consideran que el hecho de vivir lejos de sus trabajos implica tener que salir con anticipación por cualquier percance. Así lo señala Alicia, es importante salir con 2 horas de anticipación en las mañanas, especialmente a las 9:00 AM para llegar a tiempo al trabajo por los imprevistos y el tráfico. La presión del horario laboral sumado a la sensación del tiempo acumulando es una barrera temporal permanente en los viajes de la mañana

Entonces, te puedes ganar, como dice, con el pase del horario del tren ya no está a 3 minutos sino cada 10. Entonces esos 7 minutos que aparentemente son 3 minutos te lleva a comerte una cola de media hora más, porque hay un montón de gente que se acumula o que se agrupa en la puerta del tren haciendo su cola. Entonces, hay que estar siempre atento a los horarios, pues ¿no? del tren, la combi. Y nada si es que puedes salir más temprano, sales más temprano (entrevista Cesar, 26 años, asistente de catedra)

Si, si en la mañana si pero no era tanta cola como otros momentos, igualmente por eso llegaba en ese horario para no toparme con la cola...por ejemplo si tu reunión, tu actividad, lo que sea que tenías que llegar a las 9. Si querías llegar a las 9 tenías que salir 2 horas antes porque si salías como tienes que salir tomando el tiempo del tren (entrevista a Alicia, 26 años)

En el caso de las noches, la presión de llegar a tiempo al trabajar desaparece, pero aparece una presión de salir rápido del centro laboral para evitar el tráfico (6:00 a 8:00 PM) para llegar más temprano al hogar a descansar; sin embargo, esta presión no se compara con las mañanas en los viajes. Otro caso, es el de Carlos que explica que las horas de salida de trabajo hay mayor tráfico y cantidad de personas queriendo volver a sus hogares lo que aumenta considerablemente el tiempo de viaje, sumado a ello, es que los jóvenes se encuentran cansados por su horario laboral.

Y a parte no estaba con la presión de llegar rápido o de entregar al toque determinada hora mis exámenes. Sin plenamente me ponía contra la ventana a escuchar música y que me lleve el carro, pues ¿no? (entrevista Cesar, 26 años, asistente de catedra)

si pasa que todo el mundo sale a las 6, entonces cuando es 5:00, 5:30 no hay cola y no hay tráfico. Entonces yo puedo llegar a la Cultura ¿cuánto? En 10 minutos, 15 exagerando. Mientras que si saliste 6:45 o 6 acá ya hay una colasa que da la vuelta a la esquina incluso y solo la cola puede demorarte unos cuarenta minutos. (Entrevista a Carlos, 23 años, practicante de contabilidad)

La presión del tiempo en las mañanas es una barrera constante que atraviesa distintos sistemas de transporte y se genera desde que el momento donde el entrevistado sale la casa hasta la llegada del trabajo, los jóvenes explican un manejo y control del tiempo para poder llegar a su trabajo por ello buscan reducir los tiempos o evitarlos Es una barrera constante. Sin embargo, en los viajes de retorno al hogar esta barrera ya no aparece pues no hay una presión de llegar a su destino, pero si se espera poder llegar temprano.

5.1.1.3 Horarios de Sistemas de Transporte

Este subtipo de barrera se refiere al uso restringido del transporte público en un periodo de tiempo especialmente en las noches, esta restricción se da específicamente en la Línea 1, corredores y ciertas rutas de transporte. Frente a ello

los jóvenes (i) buscan llegar antes del último recorrido del sistema de transporte, por ello, apresuran sus viajes o salidas del trabajo. También optan por (ii) elegir otros sistemas de transporte como combis, colectivos o couster.

El funcionamiento de la Línea 1, Corredor y ciertas rutas de buses tiene un horario definido que funcionan en periodos delimitados. En cambio, otros sistemas de transporte como el mototaxi, combi y el colectivo funcionan sin horarios y pueden ser usados por los jóvenes en las noches y madrugadas. En el caso de la Línea 1, el horario del tren inicia operaciones a las 6:00am a 10:00pm (en el 2019 y 2018), el primer tren de Bayóvar y Villa el Salvador parte a las 6:00am y el último a las 10:00pm, hasta el tren recorra de un extremo otro demora unos 54 minutos, en ese periodo de tiempo los jóvenes pueden tomar el último tren.

Los principales motivos que los entrevistados las actividades complementarias como estudios y extensiones de los horarios laborales genera que tengan volver a su domicilio pasadas las 10:00PM, por lo no les permite viajar en tren en muchos casos. Al extender sus jornadas de trabajo, algunos casos los entrevistados analizan el tiempo que les tomará llegar a la estación y si es viable ir a una estación de la Línea 1 u optar por otra ruta, como señala Mario, es importante analizar el tiempo, pues podría darse la situación de llegar a la tomar el último tren. Romina buscaba terminar sus obligaciones laborales para poder salir antes y tomar la Línea 1 pues era su opción más rápida y segura de llegar a casa; sin embargo, muchos casos no llegaban y optan por tomar un bus.

Como eran las 9:00PM, 9:20 PM, 9:10PM, nos podíamos dar el lujo de ir en la Pucusana para ir a la estación Grau ¿no? Ya, nueve y media pa adelante, lo pensábamos dos veces. En teoría ¿no? Nos poníamos a cranear. Era como: “¿Cuál nos conviene más, no?” Y era como que: nueve y veinte hasta que veíamos que la estación Grau está hasta la diez y media. (entrevista a Mario, 22 años, practicante de planta)

luego de que terminaban las funciones teníamos que limpiar y eso nos tomaba una hora hasta por lo menos las 10, y la estación solo era hasta las 10:15. Entonces tratábamos de terminar 9:40, 9:50 para correr y ahí es donde hay a veces, tenemos problemas en el sentido de que como esta lejos tenemos que correr mucho más rápido y llegar en 10 minutos y decíamos “pucha vamos a perder el tren” y había momentos en los que ya estamos muy cansados, entonces no podíamos acelerar el trabajo y no podíamos salir 10 minutos de las 10. (entrevista Romina, 22 años, asisten de circo)

En el caso de los corredores, al igual que la Línea 1, tienen un horario para circular que comienza a las 5:00 AM y finaliza a las 10:00pm por lo cual los jóvenes deben analizar el tiempo que les tomará llegar a los paraderos en caso de que deseen usar los corredores. En el caso de Eme, comenta que el tren y el corredor se encontraban

cerrados a la hora que ella salía de estudiar, después del trabajo, por lo cual optaba por tomar un bus y un colectivo.

porque ojo, eh, creo que a veces salía a las diez o diez y quince, diez y veinte, ya tomaba esa ruta, porque yo sabía que si iba al paradero del corredor, el corredor solo pasa hasta las diez. O sea, en ese momento solo pasaba hasta las diez. O si después pasaba, porque creo que algunas veces me ha pasado que he ido un poco más tarde y no, no pasaba (entrevista Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)

Además del tren y corredor, ciertas rutas de buses como la ruta de la 48 tiene un horario y una frecuencia de circulación de carros. En el caso de Marta esta frecuencia y el horario de esta ruta es importante dado que hay pocas rutas que transitan por la zona de su casa, en algunas situaciones el único carro que puede tomar para llegar a su destino. La demora de la frecuencia puede generar retrasos, pero tiene que esperar porque es su única opción.

La cosa es que la 48 viene cada siete minutos entonces por ejemplo yo llego al paradero tengo la suerte que llega una 48 y me subo ahí. Pero después si yo no llego o justo llegó cuando se está yendo tengo que esperar siete minutos para que venga la 48 y luego ir. Más o menos es entre cero a siete minutos es que tengo que esperar para tomar un carro, lo que sí me tomaría como que nueve minutos en total. En el peor de los casos, esperar mi carro, pero a veces hay cosas que suceden como que haya muchos camiones que traen todos los insumos, materias primas a las empresas ubican todos los espacios de la calle. entonces a los carros se les hace más difícil entrar entonces ahí hay más tiempo de espera (Entrevista a Marta)

Esta barrera temporal aparece y desaparece durante periodos de tiempo específicos enmarcados en los horarios que funciona el tren, corredor y líneas de buses. Este horario afecta especialmente en las noches en los sistemas de transporte ya mencionados, lo cual obliga a los jóvenes a tomar otros medios, más informales, para desplazarse pues se encuentran disponibles a altas horas de la noche.

5.1.1.4 Tráfico

El tráfico es un subtipo de una barrera temporal que consiste principalmente en las horas punta (6:00 a 9:00 AM y 5:00 a 8:00 PM). Las principales características de las horas tráfico en los sistemas de transporte son (i) la gran cantidad de personas en paraderos, (ii) el aforo de los carros/buses están en su límite y (iii) un aumento del tiempo de viaje. Las principales estrategias que optan los jóvenes son (a) quedarse en el trabajo a esperar que pasen las horas punta, (b) buscar rutas más rápidas para llegar al tren u (c) optar por viajes cómodos y agradables.

El tráfico se presenta con mucha frecuencia durante el trayecto de los jóvenes, especialmente en las noches. Los jóvenes identifican las horas de tráfico que afectan

el tiempo y las condiciones de viaje. Además, explican que salir antes de las horas punta no asegura evitar estas horas de tráfico, sino que durante el viaje se genere el tráfico. Este conocimiento si bien puede ayudar a generar estrategias para evitarlos, en muchos casos no se puede evitar el tráfico, entonces en estas situaciones buscan tratar de sobrepasar la barrera temporal lo mejor posible.

En el caso de evitar el tráfico, los jóvenes prefieren salir antes o después de las horas pico, por ello optan por quedarse en los trabajos a esperar que pase el tiempo o salir con amigos a comer. En el caso de Natalia, nos comenta que, prefiere quedarse en el trabajo a avanzar ciertas tareas para evitar tomar el carro en las horas de tráfico, pues este implica no solo quedarse atorada en el corredor porque el carro no avanza, mayor cantidad de gente en las colas y viajar en malas condiciones de viaje.

cómo te digo era 6 de la tarde, pero por lo mismo que 6 de la tarde es hora punta y voy a pasar lo mismo que he pasado en la mañana siempre prefiero quedarme hasta pasada las 8 de la noche porque ahí - sin exagerar- llego a mi casa en 45 minutos tomando en cuenta colas, tomando en cuenta tiempo de espera entonces prefiero llegar rápido, quedarme un poco más de tiempo en la oficina sin ningún problema y regresar a tener que querer...porque las colas, al menos en la cultura, en las noches pucha son terribles; son bien largas por lo menos en el espacio de 6 de la tarde o de 6 a 7, 7:30 de la noche entonces es igual, hago el mismo trayecto pero al revés.(entrevista Natalia, 25 años, oficinista)

Otra alternativa de evitar el tráfico es tomar otra ruta para llegar rápidamente a la Línea 1 dado que este medio de transporte no hay congestión vehicular y el viaje es rápido. Entonces, los jóvenes señalan que optan por caminar o tomar otro carro que tenga rutas que eviten zonas de tráfico y los deje cerca a cualquier estación de tren. En el caso de Dafne, opta por otra ruta que la lleva una estación más lejos que su estación original de destino, pues esa ruta tiene menos puntos de congestión vehicular.

había mucho tráfico sobre todo para pasar...por alguna extraña razón había mucho tráfico más que Benavides, aquí era el de tema de, de la Vía Expresa y por alguna extraña razón, ha de ser por el centro comercial, pero había muchísimo tráfico y como había mucho tráfico en Surquillo roban pues ¿no?" (entrevista Dafne, 29 años,)

En otros casos cuando no se puede evitar el tráfico, los jóvenes optan por estrategias que puedan disminuir su tiempo atorados por la congestión. César comenta que toma un carro para llegar a la estación, y este pasa por una zona de tráfico, entonces él se baja del carro y toma otro carro que está más cerca de salir de la congestión vehicular, lo cual implica un doble gasto de pasaje, pero de esta manera no pasa tanto tiempo en el carro esperando.

Todo se mezcla sería el 5. El 5 era mi peor enemigo. Lo peor más o sobre todo era porque era bien random, o sea me refiero a que tu no sabias que te ibas a comer 20 minutos en el 5. Incluso saliendo o estando a las 4 o a las 3 de la tarde, 3:30. había momentos en los cuales la línea de carros esperando pasar esperando pasar el 5 iba desde la avenida El Muro hasta el 6. Todo ese trayecto era como tiempo perdido. Pucha, te desesperabas, pues ¿no? A veces yo me veía forzado bajarme en el 6 o en el 5 en los carros que estaban al último de la cola y tomar el que está ya por salir (entrevista Cesar, 26 años, asistente de catedra)

En el caso que no se pueda evitar el tráfico, los jóvenes optan por medios de transporte que generen que el viaje sea más cómodo, como tomar un carro vacío para poder viajar sentados, lo cual permite hacer actividades como dormir, leer, revisar el celular. Eme explica que los viajes largos y con tráfico son incómodos, por ello prefiere esperar un carro vacío para viajar sentada porque sabe que va a demorar el viaje. Asimismo, el viajar acompañado aliviaba la sensación de espera que genera el tráfico, pues el viaje se convertía en un espacio de recreación y socialización con los amigos, como el caso de Mario que disfrutaba viajar con sus amigos y hablar sobre la vida.

lo que a mí más me disgusta, más que la distancia, porque, sí, claro, siento que, si bien es lejos, lo que más me disgusta es el tráfico. Sí me ha pasado que a veces me subía en un corredor, de repente, no sé, a las nueve, y llegaba a mi casa casi a las diez y media. Entonces, eso, para mí, era demasiado, demasiado estresante. Por eso también, siempre prefería esperar, no importa, media hora, en el paradero, esperando un corredor, cuando tomaba el morado, no sé, eh, que tenga asiento, porque sabía que, si es que había tráfico, tenía que estar hora y media parada y eso sí me ponía un poco de mal humor. (entrevista Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)

Nos poníamos a hablar de la vida. (Risas). Tú sabes ¿no? Pero era, o sea, la pasábamos bien. No eran tramos, así, aburridos. O a veces nos poníamos a jugar o a hacer tal cosa. Sacábamos tal cosa, jugando. “¿Cómo te ha ido?” “¿Cómo te ha ido?”. Cosas así ¿no? Comprábamos papitas, por ejemplo. Cancha. Yo compraba papas, otro compraba cancha, otro compraba una galleta y todos metíamos mano, lo tres ¿no? Era como un mix, como un compartir dentro ¿no? (Entrevista Mario, 22 años, practicante de Ingeniería Civil)

A modo de cierre, el tráfico condiciona y afecta las condiciones de los viajes de los jóvenes porque impacta en la calidad del viaje, el tiempo, el costo y la experiencia del usuario. Esta barrera se presenta en las denominadas horas punta que ya forman parte del conocimiento de usuarios, por ello, sus estrategias se orientan a evitarlas o lidiar con el tiempo periodo de espera en la cogestión vehicular. Esta barrera puede presentarse durante largos y específicos periodos de tiempo, lo cual va a tener un impacto en el nivel de accesibilidad de los viajes

5.1.2 Barrera Física

Las barreras físicas, según Jirón y Mansilla, están relacionadas con las distancias, las condiciones de los espacios, paraderos y estado de los medios de transporte que se usan en los viajes (2013). En la investigación encontramos cuatro subtipos de barreras físicas: viajes largos, las características físicas y condiciones de los paraderos, los semáforos y el aniego en San Juan de Lurigancho.

Frente a los **viajes largos**, los jóvenes optan por viajes intermodales que les permite llegar en menor tiempo posible, para ello requieren conocer los diferentes medios de transporte y sus rutas correspondientes. En cuanto a la ausencia o lejanía de los **paraderos**, los jóvenes optan por esperar en paraderos informales o caminar hacia el paradero más cercano. Para evitar la mala distribución del tiempo de los **semáforos** los jóvenes optan por caminar hacia otro semáforo mientras esperan, evitarlos o esperar que la gente se aglomere para cruzar en esos puntos. Finalmente, el **aniego** de San Juan de Lurigancho provocó el cierre de una de las vías principales del distrito, por lo cual, la mayoría de los carros/buses evitan la zona.

Todos los entrevistados trabajan fuera del distrito de San Juan de Lurigancho y el tiempo de viaje son aproximadamente entre 1 a 3 horas diariamente para llegar y volver a su trabajo en todos los casos. Sus viajes son intermodales e implican un subir y bajar continuo de los distintos sistemas de transporte. Esta barrera es transversal en todos los desplazamientos y permanente a lo largo de sus viajes, pues el lugar donde residen condiciona la aparición de esta barrera.

5.1.2.1 Posición y características de los paraderos

Los paraderos son importantes espacios para poder acceder a un sistema de transporte, por ello, sus condiciones y posición pueden convertirse en una barrera para los jóvenes para subir a un bus, combi o colectivo. En esta investigación encontramos diferentes paraderos como las estaciones de la Línea 1, los paraderos de colectivos, combi, mototaxi y corredores⁴. La mal diseño y pésimas condiciones físicas de los paraderos pueden ser una barrera importante.

Las principales estrategias para este subtipo de barrera implican un conocimiento (i) sobre las rutas de los buses, (ii) los paraderos obligatorios en los que para el carro y (iii) el estado del viaje del carro. Por ejemplo, si un carro lleno pasa por un paradero es probable que se detenga unos minutos, en cambio, si está vacío es probable que

⁴Este sistema de transporte es un modelo de BTR (autobús de tránsito rápido) implementado por la Municipalidad de Lima como una propuesta de la reforma de transporte.

pare en paraderos informales o en cualquier punto del trayecto y espere mayor tiempo en los paraderos formales. Con este conocimiento, los jóvenes optan por (a) esperar y ver si el carro va a parar en un punto que no es considerado paradero de bus. También (b) por caminar el paradero más cercano o (c) en algunos casos cambian de medio de transporte.

En el caso de los paraderos de motos, los/las entrevistadas señalan que no necesariamente usan los paraderos dado que las motos circulan constantemente y pueden tomar el mototaxi saliendo de su hogar o en cualquier punto de los trayectos. Los usuarios ya identifican las motos que pertenecen a una asociación por el color y el uniforme del chofer, lo cual genera una percepción de seguridad y confiabilidad. En las mañanas, la mayoría de los usuarios, como Natalia, toma la primera moto que se les aparezca mientras camina o sale de su casa, independientemente si es formal o no. En cambio, en las noches, es importante tomar las motos formales en los paraderos, a pesar de que cobren más.

Hay unas motos que son de empresa, que son las motos rojitas, que usualmente se paran al costado de McDonald's. Esas las tomo cuando vuelvo, porque vuelvo de noche. Pero las tomo usualmente cuando ya vuelvo. Pero, en la mañana, como salgo en la mañana, cojo la primera que vea. Entonces, tomo cualquiera. O sea, cualquiera que pase. Y pasan frecuente. No es que esperes mucho. Tal vez máximo esperas un minuto y ya ha pasado una. (entrevista Natalia, 25 años, oficinista)

En el caso de los paraderos de buses encontramos diversas condiciones que varían de acuerdo con la zona y la hora. En muchos casos estos paraderos son usados por combis y colectivos. Los paraderos de buses formales en las mañanas son descritos como aglomerados lo que dificulta tomar un carro, frente a ello, una estrategia es caminar hacia el extremo del paradero para encontrar el carro más vacío. Además, Diego, explica que los paraderos pueden ser puntos de congestión porque los carros no avanzan y los colectivos pueden usarlo como paradero informal. Las condiciones de estos paraderos dificultan que los jóvenes tomen los buses.

O sea, vienen los buses, ya con los asientos llenos, con alguna gente parada, pero ya la gente del paradero ya como que sube rápido, se juntan bastante, tumulto ahí. Y ahí es donde se llenan los buses. Yo que yo hago es caminar incluso más abajo, tomo acá mi bus. (entrevista a Armando, 23 años, Contador)

Acá paraban todos los carros hasta el fondo y provocando congestión, todo. Y los carros se llenaban aquí. Esta zona. Esto lo usaban como un paradero informal. Se quedaban hasta que se llenen (Entrevista a Diego, 25, Ingeniero Civil)

En otros casos, los jóvenes no encuentran paraderos cercanos, por lo cual pueden optar por esperar a lo largo de ruta de bus. Algunos buses paran durante los caminos

al ver gente aglomerada y dependiendo el estado del vehículo, por ejemplo, si el carro está vacío se detiene a recoger paraderos, en cambio sí está lleno no para, como el caso de Diego, que explica que él tomaba el carro en un paradero informal por la remodelación de la zona y dependía de la suerte.

no había paraderos, iba muchas veces de frente. Entonces, tenías que estar, tenías que estar con suerte también para que paren. Porque ese paradero, que figura también en esta imagen que no sé de cuándo será, no existía en esa... Habrá existido, quizás, en el pasado, y lo demolieron porque estaban construyendo esta zona o ya no existía y los carros no paraban. (Entrevista a Diego, 25, Ingeniero Civil)

En el caso de los paraderos de los colectivos, dado que este servicio es informal, es decir no está sujeto a una regulación por las autoridades encargadas de la administración de transporte. Los colectivos pueden pararse en cualquier momento del trayecto en caso falten pasajeros. En este caso es importante señalar la diferencia entre dos tipos de colectivos que encontramos. En el primer grupo tenemos los colectivos, especialmente autos, que tienen rutas establecidas como Javier Prado, Avenida Tacna- San Juan de Lurigancho, Av. México, Javier prado, entre otros. Estas rutas son definidas por la afluencia de personas por estas rutas, en algunas horas dejan de ser rentables como el caso de la Avenida México, y otras rutas se mantienen durante todo el día. En el segundo grupo encontramos los colectivos “verdecitos” que tiene una ruta vinculada a la estación del tren, es decir, recogen pasajeros que van a una estación de tren. Estos vehículos son minivanes y recorren la zona de Casa Blanca- Mariscal Cáceres- Estación Bayóvar.

Dentro del primer grupo de colectivos, los jóvenes prefieren su uso por la rapidez y por la presión del tiempo en las mañanas. Los colectivos son fáciles de reconocer porque son un grupo de autos estacionados. En los casos como de Eme opta por colectivos ante la ausencia de rutas de transporte público que recorran la ruta deseada, especialmente en las noches, ella explica que sin los colectivos tendría que caminar 4 cuadras y luego tomar una ruta de bus, al viajar en colectivos es más rápido y fácil porque es una ruta directa. En las mañanas, al salir del tren, Eme opta por tomar colectivos por la rapidez y la disponibilidad inmediata para evitar colas en el corredor

“se paraban en la misma esquina. Entonces ahí llamaban: “Rebagliati, Rebagliati” (Entrevista Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)

En el caso de las estaciones de la Línea 1 son espacios amplios que cuentan con infraestructura adecuada para el ingreso de pasajeros, estas condiciones diferente en cada estación. Las diferencias se basan en el lugar del distrito que ubican, las tiendas

y comercios dentro de las estaciones, tamaño, antigüedad, entre otras. Como explica Alicia, la estación San Carlos se ubica entre el cruce con dos avenidas, sumado a las motos y ambulantes queda poco espacio para el tránsito de los usuarios de la Línea 1, lo cual reduce el tiempo para las colas. Por otro lado, algunas estaciones están más equipadas con tiendas y farmacias como la Estación la Cultura. Dafne explica las diferencias entre estaciones por lugares, considera que las estaciones en Surco no había tanto tráfico a sus alrededores como el caso de Bayóvar.

Pero también comparado tipo con la estación de Gamarra que es una estación gigante que tiene locales dentro o bancos, o centros información es otra cosa pero en todo caso, en general, podría ser mediana, de las pequeñas es grandecita pero de las grandes como por ejemplo; la de La cultura tenían McDonald's, donde vendían helados, farmacias ya en San Carlos no había nada de eso pero después ambulantes si. La gente que vendía salgo (Alicia, 26 años, asistente de investigación)

claro era mucho más tranquila definitivamente o sea si había ambulantes, pero en San Juan de Lurigancho es diferente pues ¿no? hay más sazón de la gente, más achori también, bueno no sé, pero más faltoso, la música, no hay respeto. Allá si, por ejemplo, en Cabitos si hay ese tráfico para que vayan los carros hacia el sur, aviación, pero no paran tanto como en Bayovar, en Bayovar se quedan y pueden quedarse 3, 4 semáforos y nadie les dice nada; en Surco no pues. (Entrevista a Dafne, 29 años)

Todos los entrevistados pasan un tiempo considerable, aproximadamente 30 minutos diariamente, en las estaciones entre esperar la cola, entrar, esperar en el andén, salir de la estación. Las estaciones son puntos ejes y articuladores para todos los viajes, sin embargo, estos puntos presentan problemas como la falta de articulación con otros sistemas de transporte y las condiciones de las estaciones afectan la calidad de los tiempos de espera.

Chávez (2019) señala que el diseño y la gestión de las estaciones no toma en cuenta a las necesidades sociales de la movilidad y le presta poca atención a las dinámicas sociales y territoriales del entorno. Las estaciones no se articulan con las necesidades de tránsito de los usuarios, pues las personas que pueden llegar caminando, colectivo, carro a las estaciones no encuentran un espacio adecuado, por lo cual las personas tienen que adaptarse a las estaciones, correr e ir contra el sentido de la pista.

Una de las consecuencias de la falta de articulación es cuando los jóvenes buscan llegar a las estaciones, en muchos casos los paraderos de carros se encuentran lejos de las estaciones. Como explica Marta, el corredor la dejaba en el paradero y tenía que cruzar aproximadamente 3 cruces peatonales para llegar a la Estación, al igual que ella un gran grupo de personas se acumulaba en las intersecciones, dada su

prisa, cruzaban en grupo independiente del semáforo en rojo. Otro caso explica Dafne, que el carro la dejaba lejos de la Estación Bayóvar pues había mucho tráfico en la zona y prefería bajarse antes y caminar el sentido en contra del sentido de la vía para poder llegar a la estación. Estas dos situaciones explican de las estaciones no se adecuado al entorno territorial ni a las necesidades de sus usuarios, incluso pueden generar accidentes viales

Bajaba en la rambla era el paradero, bajaba en la Rambla y luego caminaba caminaba caminaba caminaba y luego me iba de frente y acá era un paradero medio raro porque los carros pasaban, pero nosotros no podíamos pasar, pero cuando cruzábamos ay era bien raro era una cosa bien rara pero siempre se iba en diagonal. La gente iba en diagonal(risas) (Entrevista a Marta)

Y no sé porque nos dejaba ahí y de ahí nomás se daba la vuelta, se regresaba y nosotros corríamos como locos, corríamos hasta la estación [Bayovar]. Yo a veces me metía en contra porque a veces hay tanta gente, me desespera entonces me iba por el otro lado, por donde está la flechita para arriba; por ahí nos metimos varias personas y llegábamos pero eso era cuando había cola porque ya cuando no había cola normal, iba por el paradero normal, cruzaba por el semáforo (Entrevista a Dafne)

Las estaciones son puntos de afluencia continua, las enormes colas han generado que las estaciones se conviertan en espacios de comercios. Las estaciones son nuevos espacios públicos que son ocupados principalmente por usuarios, comerciantes y mototaxistas, estos últimos se han apropiado de la estación y desarrollan un saber experto de las necesidades de la estación como la seguridad y vitalidad del espacio en un momento determinado (Chavez, 2020). Reconocemos la importancia de los ambulantes para satisfacer y dinamizar el espacio. Sin embargo, los entrevistados señalan a las estaciones como bulliciosas, llenas de gente y ambulantes lo que afecta la calidad del tiempo que pasan en las estaciones y lo describen como incómodo o molesto. Como señala Natalia, el tiempo de espera en las estaciones está marcado por la bulla externa y la presencia de ambulantes.

Si, no solamente es la estación del tren sino es el paradero principal - se podría decir de... ese paradero se llama metro hacienda o paradero hacienda entonces pucha ahí escuchas gente; de los jaladores, de las personas que subían a los carros o el claxon así es bastante, bastante bulla y el tren no tanta pero más que nada la bulla externa (Entrevista a Natalia)

A modo de cierre de esta barrera, encontramos que la posición de los paraderos determina el acceso al bus, frente a ello surgen los paraderos informales. Además, las características de las estaciones definen la forma de acceder a los servicios de transporte disponible, por ello es importante tomar en cuenta sus características y posición.

5.1.2.2 Semáforos

Los semáforos son usados comúnmente para designar un tiempo a la circulación de vehículos y la de peatones, así organizar los modos de desplazamiento en un espacio determinado. Este subtipo de barrera física se refiere a la mala distribución del tiempo en los semáforos, pues se destina un tiempo largo al paso de los vehículos y poco al peatón, lo que genera es que los peatones tengan que esperar un largo tiempo y poco tiempo para cruzar las pistas. Frente a esta situación, los jóvenes evitan esperar en los semáforos y caminar hacia la dirección de su trabajo posponiendo el cruce, como señala Carlos. También escogen otros paraderos de buses para evitar el semáforo,

“Y hay otro paradero que me suelo olvidar que me deja por acá, cruzando Navarrete, eh... a veces me resulta incómodo porque estos semáforos que cruzan Navarrete con Javier prado tardan muchísimo en cambiar, le dan muchísima prioridad a la Javier prado y se demoran como dos minutos, entonces si me bajo acá y tengo la mala suerte de que el semáforo está en rojo, es tiempo perdido, a parte que cruzar esto, cruzar acá y llegar al trabajo” (entrevista Carlos, 23 años, practicante de Contabilidad)

En otros casos, el tiempo del semáforo no es respetado ni por peatones ni por los vehículos pues los tiempos no se adecuan a las necesidades de sus usuarios. En el caso de no que los peatones crucen en luz roja genera desorden y problemas en la seguridad vial. Los vehículos no respetan los semáforos lo que genera tráfico, esto es motivado por la necesidad de poder llenar de pasajeros sus unidades, esta situación sucede en paraderos concurridos como la Estación Grau, la estación los Jardines o Bayóvar como es el caso de Cesar.

Ibas con la hora punta, exactito y sabias que ibas a llegar exacto a la católica o la San Marcos, ya, pero lamentablemente el carro se paraba y se esperaba a que llene. Entonces, tenías que añadirle 20 minutos más, 10 minutos más, 4 o 5 semáforos ¿no? Te pasabas la vía y entonces la gente te empezaba a insultar como que se callaba el ambiente pues ¿no? Después de eso es difícil tomar carro ahí porque no hay policías; porque te pueden atropellar porque la gente, a pesar de ser estar de verde, igual pasa; y es un caos. Eso sí. Es un caos, es un caos” (entrevista Cesar, 26 años, asistente de catedra)

5.1.2.3 Posición y características de los paraderos

En el 2019, ocurrió un aniego en la zona de los Tusilagos en San Juan de Lurigancho ocasionados por la ruptura de las tuberías de la zona. Como consecuencia se cerró una de las vías principales como Avenida próceres y la estación del tren Pirámides del Sol. Entonces, los carros no circulaban por la zona lo que afectaba el tráfico y el uso continuo de zonas aledañas. Este subtipo de barrera hace referencia al cierre de una de las avenidas principales de San Juan de Lurigancho debido al

problema del aniego, por ello se generaron rutas de desvíos (ver imagen 2). Como se ha mencionado hay pocas vías principales de entrada y salida del distro, al cerrar una de las principales, añade carga vehicular a otras rutas incrementando el tráfico y congestión.

Frente a ello, los jóvenes buscan evitar la zona, sin embargo, todos los buses y rutas de transporte tenían que desviar en la zona del aniego. En el caso de la estación, estuvo cerrada hasta el 2020 por seguridad y las obras. La Municipalidad de Lima generó un plan de desvío, por lo cual la Avenida Próceres de la Independencia continuó cerrada desde el 2019 hasta el 2021.

Imagen 2: Plan de desvío de la Avenida Próceres de Independencia, San Juan de Lurigancho, 2019



Fuente: Municipalidad de Lima, 2019

A modo de cierre de la barrera física, la posición y características de los paraderos tiene un rol importante para el acceso a los sistemas de transporte, en estos espacios, los usuarios tienen que esperar el bus/tren junto con comerciantes y ambulantes, lo cual influye en la calidad de tiempo de espera. En cuanto a los semáforos, la mala distribución de tiempo genera que las personas eviten la zona. Esta barrera física puede aparecer y desaparecer en los viajes, pues, los jóvenes utilizan diferentes modos de transporte para llegar a sus destinos.

5.1.3 Barrera de Inseguridad

La barrera de la inseguridad es un aporte de la investigación a la propuesta de Jirón y Mansilla (2013) para complementar las diferentes dificultades que afectan la experiencia y movilidad. Esta barrera se refiere las situaciones en los cuales los

usuarios se sienten vulnerables frente a situaciones como robos, acoso sexual o accidentes.

Los jóvenes evidenciaban su miedo al transitar que modificaban sus actividades en los viajes o sus patrones de movimiento. Las principales preocupaciones de los usuarios de los medios de transporte en Lima relacionados a factor seguridad son tener un accidente de tránsito (57.1%), robo y asalto (56.1%) tocamientos no consentidos (37.2%). En cuanto a la percepción de seguridad en los sistemas de transporte, los buses del corredor, Metropolitano y Tren eléctrico son percibidos como más seguros en comparación de las combis o coaster (MTC, 2020). En el caso de las mujeres, el acoso sexual era una constante preocupación y frustración de no poder sentirse seguras al viajar

Frente a esta situación, los jóvenes elaboran estrategias en las situaciones en las cuales sienten peligro o incomodidad, dentro de las principales tácticas es (a) un estado de alerta continuo, especialmente frente al acoso y el robo, (b) el viaje acompañado, (c) la gestión del cuerpo y la vestimenta. Una característica importante de estas estrategias es que su conocimiento parte de experiencias previas, es decir, presencia de robos o situaciones de acoso. La experiencia de estas situaciones es un condicionante para el cambio de trayectos u optar por otro sistema de transporte. A continuación, presentamos tres tipos de esta barrera: el acoso sexual, el miedo al asalto o robo y el miedo a los accidentes de tránsito.

5.1.3.1 Acoso

El acoso sexual es un hecho no consentido con connotación sexual o que genera consecuencias negativas para la víctima como secuelas emocionales o cambios en usos de espacios. Las manifestaciones del acoso callejero se dividen en tres, las manifestaciones no verbales presenciales que consisten en miradas y sonidos con carácter sexual como silbidos. La segunda, las manifestaciones verbales presenciales que agrupan los comentarios sexuales hostiles y vinculados a la apariencia de la persona. La tercera, manifestaciones físicas que implican contacto físico innecesario, arrinconamiento, tocamientos sexuales contra su voluntad, presenciar exhibicionismo e intento forzado de relaciones sexuales (MTC, 2020).

Esta barrera afecta principalmente a las mujeres, todas las entrevistadas describieron situaciones de acoso que experimentaron en el transporte público. Durante la narración de experiencias y situaciones de acoso, la mayoría de las

mujeres buscaban evitar esa situación a través de diferentes estrategias. El 80% de las mujeres en Lima manifestó haber padecido alguna forma de acoso sexual durante sus trayectos. (MTC, 2020).

Frente a esta situación optan por (i) estar en constantemente alerta al entorno, (ii) evidenciar expresión fácil “de molesta” como métodos de protección, (iii) evitar calles o áreas donde han experimentado situaciones de acoso, (iv) usar ropa ancha o suelta y (v) viajar acompañadas por hombres, y (vi) esperar buses vacíos o evitar los buses llenos. Las mujeres tienen múltiples estrategias para tratar de evitar las expresiones del acoso en sus formas verbales, no verbales o físicas.

Las estrategias usadas por estas jóvenes responden a un manejo de la corporalidad que puede ser entendida como una dimensión de la movilidad en la que muestra una diferencia sexual, entre hombres y mujeres, que se manifiesta en la amenaza del cuerpo (Soto, 2016). Es decir, la corporalidad nos permite ver el movimiento de las personas responden a una percepción del cuerpo diferenciada para las mujeres especialmente dado que se sienten amenazadas constantemente mientras viajan.

En una investigación del metro de México, este sistema de transporte es percibido como inseguro, en cambio, el Metro de Lima es considerado uno de los sistemas más seguros para viajar. A pesar de la diferencia, la investigación encontró estrategias similares en los viajes de mujeres mexicanas y limeñas como los cambios en los usos de los medios de transporte, restricción de ciertos espacios y el cambio en la forma de vestir como modo de protección frente al acoso sexual. También, las mujeres han adoptado un hábito natural el de estar “alerta” ante el peligro, por lo cual cambia la relación con los otros y la ciudad (Soto, 2016).

Durante las caminatas en las mañanas prefieren evitar ciertas calles por situaciones de acoso que han ocurrido previamente, por ello modifican sus trayectos. Como señala Natalia, ella tuvo que evitar caminar por una zona, que es la ruta más rápida para su destino, por una situación de acoso. Otro indicador de una posible situación de acoso es la presencia de un grupo de hombres.

Bueno y situaciones de acoso también he pasado un montón cerca a este pasaje que dices tú, donde está el tragamonedas hay como un pequeño paradero de motos y pucha si también la he pasado mal en algún momento cuando he pasado por ahí porque si, se viven situaciones de acoso, pero por eso es que prefiero evitar los lugares donde hay demasiados hombres (entrevista a Natalia, 25 años oficinista)

Otra situación en la cual las mujeres identifican una situación como riesgosa es el hecho de subir y viajar a un bus/tren lleno que implica estar parada junto a un gran

grupo de personas que facilita el acercamiento entre personas, este momento puede ser aprovechado por hombres para acercarse de forma invasiva y realizar tocamientos indebidos. En estos casos, las mujeres optan por no subir a un carro lleno, buscar asiento siempre, especialmente en la ventana. Como explica Dafne, ella prefiere ir sentada en los buses llenos para evitar situaciones de tocamientos.

si el acoso siempre, si claro por eso te digo que prefería ir sentada para que alguien no se pase de chistoso, igual yo siempre estoy como que mirando si algo pasa o no y si alguien me está mirando pues yo también me pongo a mirar como “¿qué pasa?” me pongo desafiante, y bueno como mi carácter es fuerte y también de barrio pues, me pongo la machita y “¿qué miras?”- así de frente, no te estoy mirando...ah ya-decía entonces aparte como tengo mi voz fuerte, la hago más agua todavía bueno la puedo hacer más aguda entonces me quedan mirando y ya normal (Dafne, 29 años)

Las miradas morbosas es un tipo de agresión sexual bastante frecuente, por ello, las mujeres tienen una gestión del cuerpo donde evitan realizar contacto visual mirando sin un punto fijo, Eme señala que una reconoce las miradas incómodas, por ello opta por no mirarlos y con cierto temor a lo que pueda pasar. Otra estrategia es el uso selectivo de la vestimenta que implica usar ropas anchas que brinde la apariencia masculina, como el Romina. Sin embargo, las entrevistadas explican que les gustaría poder vestirse independiente de las miradas o el acoso sexual, reconoce que la vestimenta no debería ser razón para ser acosadas.

Sí, o sea, sí, pero eh, creo que ya uno, cuando van pasando más los años, vas también viendo más opciones de transporte, también. Te vas tratando de evitar un poco esas situaciones. Por ejemplo, antes me pasaba que, de repente, de repente en un carro lleno ¿no? en un carro lleno te podía pasar algo así o, o que, no sé, alguien te está mirando fijamente y tú sabes que ya es en otro sentido, pero ya, ahora simplemente si es que ya, veo alguien ¡ah!, ya. Entonces, te volteas y ya, ni, ni fijas mirada porque sabes que seguro quiere hacerte un ojito, así, o quiere decirte algo. Entonces, simplemente, como ya sabes que lo va a hacer, ni lo miras ¿no? Pero ya. (Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)

*Acoso no porque como te digo estaba acompañada de ellos, y solo me pegaba ellos sí, aparte como iba todo encapuchada, **parecía un hombrecito** y mi casaca larga, nunca he sentido acoso en ese tiempo. En otras ocasiones si he sentido acoso en el tren, pero no ahí. (Romina, 22 años, asistente de circo)*

Finalmente, los viajes acompañados, especialmente con hombres, son percibidos como seguros. En las noches, sumando al miedo al robo, las mujeres experimentan el miedo de ser acosadas, por ello buscan que alguien las acompañe si es posible. En el siguiente caso, la entrevistada señala que le pide a un compañero que la acompañe hasta su casa, por esta labor, ella se compromete a pagar el pasaje extra, todo ello con tal de poder llegar segura a casa. Lo cual implica un gasto extra, pero es una importante condición para viajar más segura.

hasta metro tomábamos mototaxi y por seguridad el me acompañaba hasta mi casa, entonces yo pagaba la ruta hasta mi casa para el y luego el, este, lo que quedaba pues, o sea primero me dejaban en mi casa con el y con la misma moto se iba hasta su casa. En el caso del carro también era igual porque el carro nos dejaba en el paradero de Metro al frente de Metro. Cruzábamos tomábamos la moto y hacíamos el mismo, este. (Romina, 22 años, asistente de circo)

iba caminando justamente por el hecho de que estoy cerca no tenía que tomar nada. Si era muy tarde pasaba la voz para que mi papá o mi hermano me dieran el alcance en el paradero, por si acaso...nunca me ha pasado nada feo pero era por si acaso (entrevista a Alicia)

A modo de cierre, las mujeres experimentan situaciones de acoso sexual a lo largo de sus viajes, por lo cual optan por tomar una actitud de alerta sobre el comportamiento de su entorno y las mujeres más próximas. Para evitar el acoso, las mujeres modifican su vestimenta con ropa suelta y masculinizada, evitar viajar parada en buses llenos y contacto visual, y buscar viajar acompañada. El miedo al acoso es una barrera constante que afecta el acceso a ciertos espacios y rutas por ser considerados inseguros.

5.1.3.2 Percepción del Robo

La percepción del robo es tipo de barrera hace referencia al temor constante de ser asaltados o por una percepción de inseguridad de la zona por donde transitan. Los entrevistados identifican puntos peligrosos o que es más probable que les roben como los semáforos pues los carros están parados, o calles solitarias en el caso de las caminatas. Esta barrera se mantiene constante durante todo el viaje de los jóvenes, pues el miedo no desaparece, pero disminuye de acuerdo con el contexto de viaje. Entonces, es una barrera constante que en ciertas situaciones incrementa su impacto.

Las principales estrategias para evitar ser robados durante sus viajes (i) escogen medios de transporte formales, pues hay una mayor percepción de seguridad en los viajes como los corredores y Línea 1. También, los jóvenes (ii) están atentos a los viajes y sus recorridos, pues reconocen zonas en las cuales es más probable que les roben, por lo cual uno debe esconder sus cosas o subir las ventanas de los buses. Al caminar, los jóvenes optan por *pasar desapercibidos* que implica caminar rápido, atento, no quedarse parado por mucho tiempo, usar casadas o gorras, entre otros.

En el caso de las motos, para evitar robos, los jóvenes deciden tomar las motos formales en sus respectivos paraderos. La sensación de inseguridad depende de la ruta de la moto y de la condición del viaje: solo o acompañado; pues hay rutas comunes en las cuales puede subir un tercero en los trayectos. Las experiencias de

robos en motos afectan su uso, por lo cual optan por caminar como el caso de Natalia, ella tuvo experiencias negativas por lo cual ha decidido no usar motos en ninguna ocasión. En el caso de Carlos, explica cómo identificar una moto de empresa, y su uso puede implicar un mayor costo que una moto informal.

paradero de mototaxis, hay una empresa que hace servicio de mototaxi que ya es conocido en la zona. Yo procuro tomar esa porque también se paran otras mototaxis pero digámoslo así hay mototaxis que esta porque sí, o sea, gente x, no es una empresa. Y bueno a mí esas no me dan tanta seguridad porque a veces, no sé, siento que me van a robar algo así. Prefiero tomar las otras, y bueno la mototaxi regresa de mi casa si me cobra 2 soles (entrevista Carlos, 23 años, practicante de Contabilidad)

ah siempre voy caminando- por si acaso- porque no utilizo moto, nada de esas cosas por un tema de seguridad, le tengo terror a las motos (entrevista Natalia, 25 años, oficinista)

En el caso de las caminatas, los entrevistados señalan un mayor temor a ser asaltados, pues se sienten más vulnerables y expuestos. La percepción de seguridad disminuye en las noches y en las caminatas. Como señala Mario, hay rutas en las cuales las noches son más peligrosas transitarlas. Todos los entrevistados describen la caminata del retorno a su casa como uno de los momentos más difíciles y peligrosos, pues se sienten con mayor probabilidad de robo.

Lo malo es que es un poco medio, medio feo se podría decir, por la parte de seguridad, ya que se ponen un poco los, se ponen dentro, a veces se reúnen como tres personas, antes del COVID, se podría decir ¿no?, y era un poco peligroso pasar por ahí. Hay horas ¿no?, que debes pasar y hay horas que no debes pasar ¿no? Ese es mi punto de vista, no sé (entrevista Mario, 22 años, practicante de planta)

El cambio de percepción de inseguridad depende de las condiciones externas por las cuales se transita, es decir, la descripción de calles o pasajes por los que se transita. Se percibe mayor seguridad en zonas donde hay tiendas y comercios, Cesar comenta que, al caminar hacia su casa, él veía que había salido la señora que vende salchipapa o alguna tienda estaba abierta, pues consideraba que si alguien le robaba él podía acercarse y evitar el robo. Al igual que Cesar, Joel también resalta la importancia de los carritos sangucheros para generarle una sensación de seguridad.

Sí, creo que eso era lo más difícil. Todo lo demás se podría controlar hasta incluso el 7, pero de ahí el recorrido del paradero hasta mi casa era más difícil porque tú no sabías si es que la señora iba a salir o si es que iba a pasar alguien por ahí (entrevista Jesus, 26 años asistente de catedra)

Por suerte, había como que había puestos como que de... carritos sangucheros. Este, hay como carritos sangucheros, a veces encontrabas una que otra persona ahí y es como ya un poco más tranquilo. (Entrevista Joel, 23 años, asistente de circo,)

Otra estrategia que usan los jóvenes al caminar es la gestión del cuarto que busca “pasar desapercibido” que implica caminar rápido, evitar estar parado esperando por mucho tiempo, no tener pertenencias a la mano o algo llamativo, usar ropa ancha o capucha y siempre estar atento a los alrededores. Carlos y Joel nos explican cómo pasar desapercibido con la intención de evitar y prevenir una situación que desencadene en un robo. Esta estrategia es usada especialmente en las noches cuando los jóvenes caminaban con dirección a su hogar. Cabe mencionar que esta estrategia es mencionada únicamente por hombres.

yo la considero peligrosa porque varias veces me han querido robar, entonces cuando camino por ahí trato de pasar lo más desapercibido[...] Yo solo espero 2 minutos o 3 minutos porque siento que si estoy parado mucho rato llamó la atención como que, esta pata está perdido o algo así. Prefiero largarme que así, que me sigan o que me cuadran o que algo me pase (Entrevista Carlos, 23 años, practicante de contabilidad)

Bueno si, hay temor la verdad, como te digo, si, este, si es una zona insegura, tomo mis precauciones, mi celular lo pongo en la cintura, o sea, puede suene un poco tonto ya pero a veces iba con casacas grandes, con poleras con capucha, me ponía la capucha como para pasar desapercibido, tratar de no llamar la atención tanto. Y ya pues, así normal, tranquilo. Obviamente a la expectativa mirando a todos lados. Sin estar distraído ¿no? Obviamente la música a un volumen razonable para poder escuchar también. (Joel, 22 años, asistente de circo)

En el caso del tren eléctrico, este modo de transporte es percibido como seguro en comparación a los otros modos de transporte. Todos los entrevistados señalan que se sienten seguros dentro de las instalaciones y no han presenciado o experimentados robos debido a la presencia de los guardias de seguridad, como señala Armando y Natalia. Los guardias se encuentran en diferentes espacios de la Línea 1, tanto al interior de los trenes como a las entradas a las estaciones. Este personal se encarga de supervisar el cumplimiento de las normas y de brindar asistencia en caso sea necesario.

Sumado a ello, la infraestructura del tren cerrada donde se ubica una salida y entrada definida, con iluminación, concurrido por personas constantemente. Estas condiciones físicas generan que las estaciones sean percibidas como espacios seguros para sus usuarios. Así, los entrevistados comentan que sus viajes en las instalaciones de la Línea 1 es segura y despreocupada en cuanto al robo

Si entonces yo salgo, normalmente hago mi recorrido por tren para ir a cualquiera de las direcciones, para mí...o sea a cualquier lugar donde yo salga, yo siempre uso el tren; para mí eso es lo más seguro. No me gusta mucho el transporte público, en general, por un tema de seguridad más que nada (Entrevista Natalia, 25 años, oficinista)

Si llegando a la estación, si siento que es un poco más seguro por ahí, a parte que hay vigilantes, este, hay bastantes personas ahí que están haciendo cola, así que me pongo mis auriculares, este, me pongo a escuchar música. No suelo estar mucho en Facebook, cuando estoy en la calle, solo escucho música y mirando a mis alrededores y ya (entrevista Armando, 23 años, Contador)

En cambio, los viajes en los buses es un continuo “*estar atento*” independiente de la posición del carro y del lugar. La sensación de miedo al asalto en el bus se mantiene a lo largo del viaje, los jóvenes identifican puntos en los cuales es probable como les roben, por lo que tienen que poner mayor atención y precaución en al transitar por ahí, como menciona Cesar, las zonas más peligrosas en sus trayectos son Paseo Colón y Vía expresa. Una de las formas de robo más comunes que presencian los jóvenes es través de la ventana, pues por ahí te pueden arrancar las cosas en caso del carro este parado, especialmente si uno está sentado, Diego nos detalla sus experiencias de viajar cerca de ventanas y las precauciones que se debe tener para evitar ser asaltado.

Ah, el trayecto al Chosicano. Tenías que estar atento que no te jalen el celular, ¿no? o que no te jalen la mochila, bolsa o lo que estabas llevando porque pasabas por zonas picantes. Por ejemplo, una de esas era antes de entrar a la vía Expresa Grau. Sin embargo, cuando llegamos terminaba la Vía expresa y ya ibas a entrar a Wilson, Paseo Colon, perdón, si tenías que estar atento porque te podían jalar el tono en ese momento cuando te separaba el carro para esperar y entrar a Colón. Yo siempre estaba atento con mi celular ahí. Lo tenía que poner abajo, lo tenía que guardar, tenía que estar atento porque lo podían jalar (entrevista de Cesar, 26 años, asistente de Catedra)

tenía cuidado, pues, de usar las ventanas. Porque tú sabes que las venta... Ese bus que te digo es un bus grande, que me llevaba... Entonces, esos buses grandes tienen una ventana y arriba otra ventanita chiquita pa ventilar. Entonces, yo siempre trataba que esté cerrada, así. Cuidándome de no estar en la puerta del carro o muy atrás que me puedan robar (entrevista Diego, 28 años, Ingeniero civil)

Los paraderos de los carros junto con comercios son percibidos como espacios seguros. Los paraderos que se encuentran en una zona poco transitada, pero cuentan con la presencia de un vendedor o ambulante es considerado como un refugio como señala Cesar, uno podía acercarse a esos comercios para hacerles el habla y poder esperar sin temor que lo roben. Al igual que *Eme*, los comercios son espacios para decidir qué colectivo o subir, pues hay una alta percepción de inseguridad en los colectivos en rutas largas, especialmente en las noches.

Lo que yo hacía era llegar un rato. Desde lejos ya los estaba viendo ¿no? Ya estaba viendo cuáles estaban ahí. Había también jaladores, entonces, si mal no recuerdo, había también algunos que se iban para Las Flores, que esos no los puedo tomar porque no me llevan a mi casa, y hay otros que van por Próceres, por Metro y todo

eso. Este, entonces, ya. Primero, a veces, pasaba y veía. Al primero, no lo tomaba. Los que estaban estacionados, usualmente no. De repente había una bodeguita o algo y me compraba algo, así, mientras más o menos iba tanteando, así. un chocolate, cualquier cosa (Entrevista Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)

te estoy hablando 12 de la media noche, siempre había combis. Siempre había combis o si no esperabas, pero llegaba al toque pues ¿no? Y era piratas, puro piratas. ¿Era peligroso? Yo creo que no porque siempre en ese paradero hay vendedores de comida, vendedores de fruta, hay una señito que vende, no sé, golosinas, prepara comida al paso. Siempre hay un lugar en el cual tú no estás a la intemperie, pues ¿no? No estás indefenso. Te puedes acercar, la típica te acercas a la señito, le haces el habla para que no te roben. Sin (entrevista Cesar, 26 años, asistente de investigación)

A modo de cierre, estas barreras están presentes en gran parte en todos los modos de transporte. La percepción de inseguridad aumenta cuando los sujetos caminan hacia sus hogares por zonas poco iluminadas y concurridas. Por otro lado, en los viajes en buses es una constante estar atento por los puntos peligrosos y por las ventanas. Los comercios en los paraderos o en los trayectos tiene un importante rol de refugios para los jóvenes y brindarles seguridad en las caminatas.

5.1.3.3 Accidentes de Tránsito

Este subtipo de barrera hace referencia a la percepción del incremento de posibilidad de sufrir un accidente de tránsito que surge, principalmente, al viajar en combis informales⁵, mototaxis y colectivos. Los jóvenes explican que no tiene una estrategia porque en muchos casos es la única opción o la más rápida para viajar, por ello, esperan que no suceda un accidente de tránsito. En el caso de las combis y colectivos es que son vehículos que pueden tener maniobras peligrosas, como irse en contra, que desencadenan en un accidente de tránsito. Sumado a ello, como no son formales, no cuentan con seguro, lo cual agrava la situación de peligro, como explica Cesar, si la combi se choca no hay SOAT que cubra los daños. A pesar de los riesgos que implica tomar este tipo de vehículos, la rapidez que ofrece para llegar al destino es un beneficio mayor, como el caso de Dafne que prefiere tomar los verdecitos porque se van en contra, maniobra peligrosa, pero evita una zona de tráfico y llega temprano.

acá cada rato pasan combis piratas y de acá no, formales nada. Entonces son más rápidas, hay un montón, pero hay menos seguridad, obviamente ¿no? Te chocas y no hay SOAT. La gente, a pesar de eso, pues escoge las combis. Puedes tomar el tren (entrevista Cesar, 26 años, asistente de investigación)

Ya, a la izquierda hay como una canchita ¿no? y esa canchita, los carritos verdes cruzan porque eso es en contra, cruzan como...o bueno la canchita dicen que no es contra pero hay una cuadra que le sigue y si es contra pero es vereda pero como no

⁵ Son combis que no cuentan con la documentación necesaria para circular y transportar personas.

está asfaltada ni nada y es tierra entonces los carros cruzan en contra y se evitan todo el tráfico del 5, yo creo que eso si es un problema porque va a pasar en algún momento de que venga un carro y bueno suceda un accidente ¿no? pero a la vez es una solución porque al pasar tantos carros por esa ruta también evitan la congestión que está en el 5 de Mariscal que es un cuello de botella enorme, entonces yo creo que es un punto a favor pero también en contra (entrevista Dafne, 29 años)

Los mototaxis son percibidos como un vehículo vulnerable en un accidente de tránsito, pues el impacto sería mayor que un carro por las condiciones materiales de los mototaxis. Por ello, los jóvenes temen por el impacto de un accidente de tránsito en las motos. El miedo del accidente de tránsito incrementa cuando las motos transitan por avenidas principales y en los cruces, pues transitan con otros vehículos, como señala Eme.

Lo que más, lo más inseguro más bien, sientes que te puedes accidentar, de repente (risas), pero tanto, o sea, si me dices inseguridad de que te puedan robar, no. No sentía eso. (entrevista Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)

de repente, una moto se chocó incluso en, este, por Metro, también. Hace años escuché un señor que falleció porque, o sea, un mototaxista que falleció, porque cruzó la vía y se cruzó un auto. Un auto. Pero claro, como los autos vienen a velocidad y una moto es pequeña y es frágil, claro, la destrozó, pues ¿no? (Entrevista a Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)

A modo de cierre, dentro de esta barrera de inseguridad, encontramos tres tipos diferentes de miedos: el acoso, robo y accidente de tránsito. En el caso del acoso, este es exclusivamente en el caso de las mujeres lo cual las insta a mantenerse alertas durante todos sus viajes. El temor al robo se experimenta especialmente en las noches en las caminatas o viajes en bus, por ello, los jóvenes buscan *pasar desapercibidos*. Al viajar en una combi o un mototaxi el miedo de un accidente de tránsito, pues estos vehículos se encuentran más expuestos a sufrir mayores daños, además que muchas veces realizan maniobras peligrosas

5.1.4 Barrera Organizacional

La barrera organizacional está relacionada a la multiplicidad de las actividades que tiene que llevar a cabo para coordinar la vida cotidiana como las obligaciones familiares (Jirón y Mansilla, 2013). Estas actividades se acoplan a los trayectos o se realizan mientras se viaja, los jóvenes aprovechan sus horarios de salida laboral para ir a su centro de estudios. Además de los viajes dirigidos al trabajo, los jóvenes deben realizar actividades académicas como leer, como el caso de Cesar, idealmente esperarías viajar, pero cuando no le alcanzaba el tiempo tenía que optar el primer carro que encuentre.

Claro y sobre todo para leer. Entonces, si necesitaba leer, tenía que estar sentado si o sí. Prefería el Chosicano, entonces, para sentarme atrás, pero si digamos a veces por alguna razón tenía que tomar el Chosicano más tarde iba parado. No me importaba. Hubo un momento en que yo tenía clases a las 6 p.m. Entonces, tenía que estar en a las 5 p.m. en Grau. Si o si sabía que iba a ir parado, pues ¿no? Si o sí. No había sorpresa ni nada (entrevista Cesar, 26, asistente de catedra)

Otra actividad que tienen que realizar los jóvenes es desayunar, pues no les alcanza el tiempo. En muchos casos, los jóvenes prefieren desayunar fuera de casa porque están presionados por llegar a tiempo al trabajo, los espacios preferidos son las colas de tren dado que venden desayunos y son espacios donde se puede comer con tranquilidad. En el caso de Dafne, ella compraba desayuno en el tren o en trayecto de llegada al tren para desayunar mientras esperaba entrar a la estación.

Si, me iba a la principal y en ese caso siempre comprábamos desayuno o en la estación en esos puestitos que estaban en los alrededores o también yo compraba a veces en el mercado en donde yo vivo y la señora lo prepara bien rico, entonces uno compraba y iba yendo, pero como yo era la que siempre se demoraba muchísimo mas que mi esposo entonces ahí a veces iba comprando (entrevista Dafne, 29 años)

Por otro lado, los jóvenes tienen que destinar un tiempo para recargar las tarjetas, para ingresar a la Línea 1 y corredor, sin que retrase sus viajes, el hecho de no tener la tarjeta con saldo se convierte en una barrera para el ingreso a estos sistemas de transporte. La recarga de tarjetas se vincula con la barrera tecnológica, pues, es necesario usar los aparatos electrónicos de las estaciones y del corredor para poder recargarlos a tiempo. Como señala Joel, es importante destinar un tiempo para recargar, especialmente cuando las colas para recargar estén vacías.

Para cuando salgo ya es de noche, serán 6:30 7:00 y esa hora cola para recargar la tarjeta está vacía, entonces recargo, si necesito ¿no? Porque yo no es que recargue para un día para un día, yo recargo 20 soles para una semana. Yo cada que entro a la estación, veo cuanto de salgo tengo (entrevista Joel, 22 años, asistente de circo)

Otra expresión de esta barrera se refiere a los colectivos y sus condiciones de informalidad, pues hay un control e inspecciones de los autos dado que no cuentan con las autorizaciones correspondientes para realizar este servicio, lo cual afecta a sus usuarios para acceder a este medio de transporte Esta barrera afecta a los usuarios como Carlos pues no podía tomar el colectivo con facilidad, porque se encuentran inspectores evitan que la gente suba los colectivos o deteniéndoles durante el trayecto.

el colectivo te puede recoger si bien afuera de la estación, pero acá siempre hay serenazgos que los botan. Entonces, del otro lado, creo que por acá creo que hay un tipo de biblioteca. Este... más adelante se paran los colectivos, varios. Y la gente se

pelea por subirse a ellos, también están apurados en llegar a su centro de labores (entrevista Carlos, 23 años, practicante de contabilidad)

5.1.5 Barrera Tecnológica

La barrera tecnológica involucra la posibilidad de utilizar tecnología y su disponibilidad para acceder o mejorar la experiencia de viaje en un medio de transporte (Jirón y Mansilla, 2013). Dentro de esta barrera consideramos la posibilidad o no recargar las tarjetas, el uso de las tarjetas para entrar a un sistema de transporte o que estos aparatos de recarga se malogren, también el uso de redes sociales o aplicaciones para enterarse sobre problemas en los medios de transporte. Dentro de las estrategias en las recargas se identificaron tres: recargar a horas específicas, altos montos y contar con aplicativos o redes sociales en temas de transporte.

Para ingresar al tren eléctrico es necesario tener una tarjeta del tren con saldo suficiente (1.50 soles pasaje normal), por lo cual, la recarga de la tarjeta se realizaba cada cierto tiempo, los jóvenes explican que la recarga debe realizarse con un monto elevado (20 soles a más) para evitar recargar a cada rato. Para realizar la recarga se requiere conocer cómo funciona la máquina para ingresar billetes o monedas. Diego explica que La Línea 1 tiene una aplicación de consulta de saldo, sin embargo, esta no se encuentra actualizada, y también no tener la tarjeta recargada podría implicar más tiempo tratando de ingresar al tren.

Tenía que cargar con anticipación porque también había mucha cola para pasar y a veces también pasaba que hacías tu cola de 20 minutos y cuando llegabas al torniquete no tenías saldo y tenías que hacer la cola otra vez entonces sí se podía recargar con anticipación. Incluso antes había una aplicación de el tren donde podrías ver tu saldo, pero la descontinuaron y ya no la actualizaron. (Entrevista Diego, 24 años, Ingeniero Civil)

una vez a la semana trataba de recargar para toda la semana entonces eso también me evitaba hacer cola para recargar, porque la cola de la recarga es otro chiste entonces si prefería; en las noches que -de repente- no había mucha gente y ahí recargar para toda la semana sin problemas. Igual en ese entonces tenía medio pasaje entonces era un poco más fácil prolongar eso (entrevista a Natalia, 25 años, oficinista)

En el caso de la tarjeta del corredor, durante el 2019 se implementó el uso obligatorio de las tarjetas como recuerda Marta. Al ser obligatorio era necesario recargar constantemente, los recargadores eran personas con aparatos especializados en recargar, ellos se encontraban en algunos paraderos y a determinadas horas. Si bien los jóvenes no experimentan limitaciones o dificultades para recargar, es una posible barrera de entrada el caso de encontrar un recargador cerca.

el corredor si era un poco complicado porque en un inicio la recarga se hacía en la estación Metropolitana y yo no tengo estaciones del metropolitano cerca a mi casa. Luego implementaron el tema de personas, del personal que hace...que recarga, pero también era un problema porque a veces o no estaba, o había mucha cola o simplemente se les malograba el sistema entonces ahí hay una deficiencia que es hasta ahorita, no se avanza. Debería incluso poderse, a mi parecer, recargar de manera virtual, con tarjeta, por último; muchas veces no tienes efectivo yo soy de las personas que no cargan efectivo nunca entonces eso para mi si era un problema porque tenía que bajar de la estación a cargar; no tenía efectivo tenía que irme al cajero y luego regresar hacia la cola entonces era todo un tema (entrevista a Natalia, 25 años, oficinista)

Por otro lado, es importante usar las redes sociales para saber sobre posibles accidentes, cierre de calles, tren malogrado, huelgas, entre otros. Por ello es importante revisar las redes sociales para tomar mejores decisiones sobre como viajar como señala Cesar, estos cambios en los horarios pueden ser una importante barrera para llegar a tiempo a su destino.

tienes que siempre vivir tan lejos tiene la, digamos, el punto negativo en el cual que tú siempre tienes que estar viendo la página del tren del Facebook si sales por la mañana. ¿Por qué? Y eso le pasa a mi mamá. Mi mamá sale a trabajar a las 5 de la mañana. Toma el primer tren. Eso pasa porque los cambios de horario, o si hay un tren malogrado, o si cualquier cosa que se quiera hacer en el tren se hace en la mañana, a las primeras horas, para que después el servicio esté normal (Entrevista a Cesar, 26 años, asistente de catedra)

5.1.6 Barrera Financiera

Las barreras financieras implican en la capacidad y la disponibilidad de pagar los sistemas de transporte y sus complementos como los estacionamientos o peajes (Jirón y Mansilla, 2013). En este caso, encontramos estrategias en los cuales se prefería tomar una ruta por ser más barata, para ello requiere conocimiento de los costos y ruta de transporte. Otra estrategia es usar una tarjeta de medio pasaje⁶ para poder viajar con la mitad del costo. Se detectó dos casos donde los jóvenes pedían prestado tarjetas de medio pasaje en la Línea 1 para ahorrar en pasajes. Este hecho es motivo de una sanción y suspensión de la tarjeta en caso sea detectada la suplantación, pero un riesgo que corren por ahorrar como el caso de Alicia.

Hubo un tiempo en que si pues las cosas no estaban muy bien y una amiga me dio su carnet de medio porque no usaba el tren entonces yo usaba su carnet de medio para seguir pagando 1.5, me había traumatado de que alguien se diera cuenta ahí, y hay un tema de suplantación de identidad, algo por el estilo, pero felizmente no entonces la mayoría del tiempo era eso; 1.5 en el tren 2 soles en los micros y ya 3.50 de transporte. Cuando no tenía el otro carnet si gastaba bastante porque era 3 soles y si me iba por Javier Prado eran 3 soles más entonces eran 6 soles en transporte nada más, que es

⁶ Las tarjetas de medio son tarjetas asignadas a escolares o universitarios previamente verificadas mediante un documento, con estas tarjetas se paga la mitad del pasaje (0.75 céntimos de sol peruano)

el doble entonces cuando estás empezando en el mundo laboral es un montón (entrevista a Alicia, asistente de investigación)

Un subtipo de la barrera financiera son los altos costos de los pasajes durante los recorridos. En el siguiente cuadro se presentan los costos totales de los recorridos, tanto ida y vuelta de un viaje normalmente (sin usar taxis o autos). Ocho de los entrevistados contaba con tarjeta medio, en un caso encontramos que pedían prestados esas tarjetas para reducir costos. A pesar de que la mayoría cuenta con este recurso, el gasto promedio de los viajes son 6 soles diario y mensualmente 121 soles. El recorrido de Eme es el más caro dado que usa colectivo tanto ida como vuelta que cuesta 2 y 5 soles respectivamente, El viaje con menor costo como el de Joel se debe a que un amigo lo recoge del trabajo al volver y lo deja en el punto más cercano de su casa, además opta por no usar mototaxis por seguridad lo cual disminuye considerablemente los costos de su viaje.

Tabla 11: Costos totales de los viajes de los jóvenes entrevistados

Entrevistado	Costo total del viaje	Costo por viaje por semana	Costo total por mes
Carlos*	6.5	32.5	195
Armando	5	25	150
Marta*	5	25	150
Cesar*	6.5	32.5	195
Diego	6	30	180
Mario*	3	15	90
Alicia	6	30	180
Natalia*	3	15	90
Eme*	13.25	66.25	397.5
Dafne	7	35	210
Diego	4	20	120
Romina* **	2.75	13.75	82.5
Joel* **	2.75	13.75	82.5
Promedio	5.4	27	108.8

* Los entrevistados que cuentan con pasaje medio

** Entrevistados que los recoge un familiar o conocido en un momento del viaje de forma gratuita

Fuente: Elaboración Propia

5.1.7 Barrera de Habilidad

Las barreras de habilidad hacen referencia a las capacidades de las personas para desplazarse de forma específica como saber conducir o manejar bicicleta (Jirón y Mansilla, 2013). Dentro de esta barrera también consideramos el conocimiento del

funcionamiento de los sistemas de transporte y las locaciones, la capacidad de saber moverse dentro de un lugar y tiempo específico. En el caso de que los jóvenes no supieran sobre el tren o el bus, los amigos eran una fuente de consulta importante, pues en muchos casos mediante los amigos se aprendía a usar de forma diferente el recorrido.

esperábamos hasta llegar al mismo Atocongo, entonces se abría, salíamos y había un montón de gente. Eh... la primera vez, yo no conocía, por ejemplo, sí, yo no conocía entonces me tenían que guiar, baja por aquí. Ahí creo que no hay escaleras eléctricas me parece, no creo. Eh... bajábamos por las escaleras y luego salíamos hacia este lado que era el puente para empezar el tramo de caminata (entrevista a Romina, 22 años, asistente de circo)

Cabe mencionar que se ha identificado pocos recorridos en los cuales se presente esta barrera, esto se debe principalmente a la metodología empleada. Pues, las entrevistas se realizaron de forma virtual por lo cual los jóvenes no relataban dificultades respecto a sus capacidades que se intuye que se presentan de manera implícita.

5.2 Conclusiones

El capítulo presentó las diferentes barreras y sus tipos que se presentan con mayor frecuencia en los recorridos de los jóvenes que se movilizan desde San Juan de Lurigancho hacia sus trabajos fuera de este distrito. Uno de los primeros hallazgos es la identificación de una multiplicidad de combinación de barreras que tienen que lidiar durante sus largos viajes a través de múltiples sistemas de transporte. Los jóvenes son sujetos activos que toman decisiones, analizan preferencias y deciden cuál es la mejor opción para viajar y que se debe evitar, como el tráfico, por ejemplo. Todas estas estrategias están enmarcadas en sus conocimientos y recursos disponibles para los jóvenes. A continuación, se presenta un cuadro que resume las barreras, las estrategias y los recursos que usan.

Tabla 12: Presentación de los diferentes tipos de barreras y sus estrategias

Barrera	Estrategia	Conocimiento	Recurso
Temporal			
Largas colas (especialmente en corredor y tren- las noches)	Buscar la cola más corta Optar por otro medio de transporte Uso del celular para distraerse.	Saber cuál es la cola que avanza más rápido. Saber que carro puede ir más rápido y donde tomarlo.	Tiempo Mayor gasto en transporte (corredor- Colectivo) Celular con internet o aplicaciones
Presión del tiempo (Horario laboral) Permanente mañanas	Salir con anticipación Tener un control del tiempo constante	Saber las horas punta, el tiempo que toma cada cola, viaje, tomar el carro/tren.	
Tráfico	Evitar salir en horas de tráfico Optar por carros vacíos y cómodos antes que rápidos	Conocer que horas congestionadas y como afecta al viaje. Saber que carros están vacíos a esas horas	Tiempo (quedarse en el trabajo u optar por viajar más lento pero cómodo)
Horarios de los sistemas de transporte	Optar por otro sistema de transporte. Padre o familiar lo recoge en un punto.	Saber hasta los horarios de cada sistema de transporte.	Mayor inversión de dinero y tiempo
Física			
Paraderos No hay paraderos Paraderos lejos Estaciones de tren.	Paraderos informales Caminar hacia un paradero cercano. No esperar mucho tiempo en paraderos informales(peligro) Optar por otras rutas de transporte.	Conocimiento sobre las rutas y paraderos cerca del lugar.	
Viajes largos (gran distancia entre sus lugares de residencia y trabajo)	Acompañamiento	Saber elaborar una forma de viajar para llegar.	Recursos sociales (viajar acompañado implica mayor tiempo y dinero.)
Semáforos (Mala distribución de tiempo)	Evitarlos Esperar que la gente se aglomere para cruzar juntos No respetar el semáforo	Saber en qué paradero o hacia donde caminar para evitarlos.	Tiempo de espera
Aniego (calles de SJL Cerradas)	Evitarlos		
Inseguridad			
Acoso (exclusivo de las mujeres)	Estado de alerta No mirar a nadie Usar ropa ancha Buscar sentarse en un bus lleno. Esperar uno vacío Viajar acompañada	Reconocer las miradas incómodas. Percepción de la ropa puede influir las situaciones de acoso (pero señalan que no está bien)	Tiempo (no subir a carros llenos, esperar). Amigos dispuestos a acompañarlas.

Robo (En las noches al caminar o en el bus-ventanas)	“Pasar desapercibido” Estar atento con las ventanas(buses) Comercios o ambulantes	Conocer las zonas picantes y peligrosas. Saber cómo no “llamar la atención”	Tiempo
Accidentes de tránsito	No pueden evitar esta barrera , en la mayoría de los casos, solo les queda esperar que no pase nada. Optan por este sistema porque es el único que hay (en la noche) y porque es rápido.		
Organizacional			
Actividades de estudio	Viajar sentados para leer o estudiar		Tiempos de espera más largos
Recargar tarjetas con anticipación.	Recargar grandes sumas. A las vueltas del trabajo.	Saber que tienes saldo en las tarjetas	
Inspectores (colectivos)	Caminar más para buscar el paradero	Reconocer un colectivo	Tiempo.
Financiera			
Altos pasajes de un sistema de transporte	Elegir otra ruta Pedir prestado un carné medio	Conocer el costo de los pasajes.	Tiempo Amigos/familiares con pasaje medio
Altos coste del recorrido total.	Resignación. Consideran que, por vivir lejos, implica tiene que gastar más.		
Tecnológica			
Recargadores llenos (máquinas) Recargadores ausentes (Personas-corredor)	Recargar en las noches cuando esté vacío o fines de semana. Buscar a los recargadores de corredores en los viajes	Saber usar las máquinas de recarga en el tren. Poder encontrar a un recargador de tarjetas del corredor.	Conocimiento sobre usar el sistema de recargas y dinero.
Habilidad (poca información)			
Poco conocimiento sobre el sistema de transporte	Acompañamiento (los amigos enseñan nuevas rutas, entradas, lugares)		Redes sociales.

Fuente: Elaboración propia

Los estudios de Martínez y Rasse (2019) y Avellaneda (2007) plantean que los viajes de personas que viven en zonas alejadas a los centros de la ciudad implican largos tiempos de viaje, invertir recursos y constantemente analizar las mejores formas de viaje, sus viajes son el reflejo de una experiencia desigual al a la ciudad y las oportunidades que ofrecen. En el marco de estos estudios, el capítulo encuentra similitudes con las características de los viajes de los jóvenes, pues ellos residen en zonas alejadas a sus centros de trabajo y durante sus viajes presentan barreras que limitan y condicionan el nivel de accesibilidad a esa zona de la ciudad.

A partir del análisis de la presencia de barreras y estrategias, se concluye que primero, vivir lejos del trabajo implica viajar en diferentes medios de transporte, por lo cual los jóvenes buscan articular modos a través de sus desplazamientos. La Línea 1 es el principal medio de transporte que los vincula con otros lugares; en otras palabras,

tiene el rol de conector con los diferentes puntos de la ciudad. Por ello, los jóvenes resaltan la importancia de usarlo para reducir las distancias y el tiempo que toma recorrerlas.

Un segundo hallazgo importante, a nivel de estrategias, son tres tipos de estrategias comunes. La primera consiste en evitar las situaciones que afectan los viajes, como el tráfico o las largas colas. Para ello, se hace uso de conocimientos y dinero. La segunda es la gestión del cuerpo, enfocada en la corporalidad del usuario. Esto implica viajar sentado o pasar desapercibido, y requiere el uso de los conocimientos. Las mujeres suelen tener un mayor sentido de su corporalidad por el acoso sexual que pueden experimentar a lo largo de todo su viaje. La tercera estrategia es realizar alguna actividad mientras lidian con la barrera, ya sea esperar en la fila comiendo o revisar las redes sociales mientras viajan. Estas actividades se realizan con el fin de sobrellevar los tiempos de espera. Entre los recursos más comunes se encuentran el conocimiento del saber viajar en la ciudad; el dinero para pagar los colectivos u otros buses, y el tiempo que implica esperar en la cola o a que termine el viaje.

Tabla 13: Síntesis de estrategias y recursos.

Tipo de Estrategia	Recurso	Barrera
Evitar	Conocimiento	Temporal
Gestión del cuerpo	Dinero	Física
Actividad durante la barrera	Tiempo	Inseguridad
		Financiera

Fuente: Elaboración propia

A partir de ello, se desprende el tercer hallazgo. Los jóvenes deben “saber viajar” en dos niveles diferentes. En primer lugar, se encuentra el *saber viajar* a nivel de los sistemas de transporte. Nos referimos a prácticas aprendidas en las rutinas que se incorporan en las elecciones y movimientos del viaje (Jirón, Imilán e Iturra, 2012). Este conocimiento implica que los jóvenes identifican el funcionamiento y las características de los medios de transporte, saben identificar paraderos de buses, mototaxis, colectivos, horarios de funcionamiento de paraderos, el costo del pasaje, entre otros elementos. En segundo lugar, está el *saber viajar* a nivel de la ciudad; es decir, entender cómo se organiza la ciudad a partir de los sistemas de transporte, y asociar horas y zonas de la ciudad con el estado de las rutas de transporte. Por ejemplo, los jóvenes saben que a las 4:00 PM no hay cola en la estación de interés; en cambio, a

las 6:00PM, sí, pues a esa hora las personas salen de trabajar y por la zona donde se encuentra se ubican varias oficinas.

El cuarto hallazgo es la diferencia del nivel de control que el sujeto ejerce sobre los sistemas de transporte. Por un lado, se identifican pocas estrategias en sistemas de transporte, principalmente en la Línea 1, como el corredor. Los viajeros deben adaptarse a las condiciones de viaje de estos pues están mediados por sistemas de organización previamente definidos. Los medios de transporte mencionados tienen una organización, con horarios establecidos y personal encargado de cada tarea. Esta estructuración supone beneficios para los jóvenes en la organización de sus tiempos, pues calculan el momento en que llegarán a su destino y evitan tráfico.

En cambio, los medios de transporte como mototaxis, buses y colectivos (sistemas poco regulados), si bien presentan una organización, no lo hacen con el nivel de precisión de los trenes o corredores. La ruta de estos medios no está definida por horarios, paraderos ni tiempos específicos de llegada o de viaje. Al usar estos sistemas, el sujeto percibe mayor incertidumbre, pero también cuenta con un mayor margen de acción: puede tomar un bus en cualquier parte y a cualquier hora. Esto le ayuda cuando los sistemas de transporte formales no funcionan, tal como sucede en las noches.

Quinto lugar, consideramos que los jóvenes ejercen una participación activa al definir cómo viajar. Ellos continuamente deben tomar decisiones sobre sus viajes de acuerdo con las características de los sistemas de transporte y elaborar estrategias para reducir el impacto de las barreras que encuentran. Esta participación es un reflejo de la inaccesibilidad a la ciudad e implica un desgaste físico/mental para los residentes de San Juan de Lurigancho en tanto los obliga a intervenir continuamente en el uso de diferentes sistemas de transporte, a pesar de los riesgos y la disponibilidad de recursos.

Finalmente, sexto hallazgo, los jóvenes se apropian de los sistemas de transporte de acuerdo con los conocimientos y el contexto. Los usuarios diferencian y marcan sobre que vehículo ocupar, por ejemplo, en el caso de las motos, prefieren los formales por las condiciones de seguridad, en otro momento, se opta por cualquier moto porque uno va apurado. Es decir, hay condiciones para usar un vehículo de un medio de transporte de acuerdo con la necesidad inmediata.

CAPÍTULO SEIS: REPRESENTACIONES SOBRE EL VIAJE Y SAN JUAN DE LURIGANCHO

Al viajar por cualquier medio de transporte por la ciudad, se usan diferentes tipos de transporte por lo cual la experiencia de viaje es distinta en cada individuo de acuerdo con las condiciones de tránsito. En este capítulo presenta las representaciones del espacio, el tiempo y los sistemas de transporte de los jóvenes a partir de sus recorridos y de residir en San Juan de Lurigancho.

En los capítulos anteriores se han desarrollado el análisis de las principales características intermodales, las barreras y estrategias que han desarrollado los jóvenes sobre los viajes. Con los elementos ya desarrollados, esta sección describe la experiencia urbana, común en algunos casos, de los viajes y lugar de origen. La experiencia urbana de la movilidad se ha convertido en una dimensión de análisis a partir del giro de movilidad el cual se ha centrado en entender lo que sucede durante en los viajes, más allá de las condiciones físicas de los sistemas de transporte.

Los estudios como Segura (2012), Vega Centeno (2004) y Leibler y Bland (2012) han estudiado la construcción de representaciones del espacio a partir de los viajes que se realizan, especialmente en población que habita en la periferia y cuenta con pocos recursos económicos, su experiencia urbana ha estado medida por su posición de la ciudad y las representaciones socioespaciales. Por otro lado, los estudios de Jirón y Mansilla (2013) y Martines y Rasse (2019) optan por aproximarse a la experiencia urbana de acuerdo con las características de los desplazamientos, tomando en cuenta la posición del viajero y la organización de la ciudad.

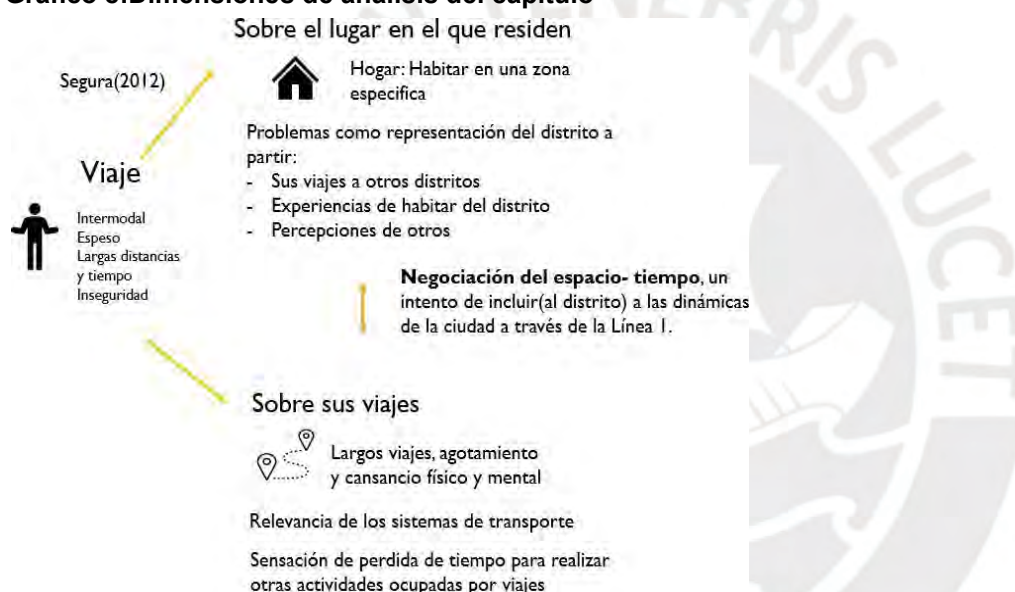
Esta investigación se aproxima de dos formas distintas a la experiencia urbana que organizan las secciones del capítulo. Por un lado, se describen las percepciones del lugar de origen donde se describe los problemas de vivir en San Juan de Lurigancho y en la zona. Por otro lado, se ahonda en las percepciones que tienen los jóvenes sobre los viajes largos, y las valoraciones de los sistemas de transporte.

Uno de los argumentos principales de este capítulo es la experiencia común de habitar en la periferia de la ciudad, lejos de los bienes y servicios de la ciudad, marcado por habitar en San Juan de Lurigancho. Frente a ello, los jóvenes intentan refutar la mala imagen del distrito, cuestionando las dimensiones de distancia/tiempo que los acerca a los centros de la ciudad a partir del uso de sistemas de transporte eficientes, como la Línea 1. Este sistema de transporte es valorado porque permite llegar a diferentes partes de la ciudad, lo que genera una sensación de inclusividad y

reduce el desgaste físico al viajar. A pesar de ello, los viajes de los jóvenes están marcados por desgaste físico y pérdida de tiempo que afecta diferentes aspectos de su vida.

A continuación, se presenta el marco de análisis del capítulo, las características de los viajes de los jóvenes son intermodales, espesos y poco accesibles descritos en el capítulo anterior condicionan las representaciones del hogar y de los viajes. En el primer espacio, los jóvenes asocian el lugar que residen como contenedor de problemas. En cuanto a los viajes, los jóvenes experimentan cansancio por los largos viajes, donde los sistemas de transporte son valorados por transportarlos a su centro de labores.

Gráfico 8: Dimensiones de análisis del capítulo



Fuente: Elaboración propia

6.1 Representaciones sobre el lugar que residen

La experiencia de viaje comienza desde el punto en que uno comienza su recorrido, en este caso, el punto de partida común es San Juan de Lurigancho, pero cada joven parte de un punto específico. En esa línea, esta sección busca presentar la forma en la que representan los jóvenes el distrito que habitan a partir de sus experiencias de residir, sus viajes e interacción con terceros que no residen en el distrito.

Tanto Vega Centeno (2004) como Segura (2012) investigan las experiencias de habitar espacios de residentes con pocos recursos económicos de zonas periféricas de la ciudad, en este contexto, señalan que la percepción de la zona en que residen entra en tensión y comparación con el lugar donde trabajan, es decir, se

construye un “aquí” y un “allá” de acuerdo con sus prácticas de movilidad y la distribución de bienes y servicios de la ciudad. En esa línea, la investigación ha encontrado que los jóvenes identifican diferencias entre las zonas de San Juan de Lurigancho y la percepción en general del distrito. Sumado a ello, hay una percepción negativa de vivir en el distrito por los problemas de transporte que afectan las condiciones de los viajes.

Para entender la construcción de percepción del distrito partimos de la idea de Waquant (2007) de que construimos imágenes de áreas ciudad a partir de otorgar características o percepciones a espacios y los que habitantes que residen en ello. Los jóvenes han construido la imagen de vivir en San Juan de Lurigancho a partir de (i) sus viajes a otros distritos para laborar, (ii) las experiencias de habitar el distrito y (iii) a partir de las percepciones de otros sobre el distrito.

Primer elemento, continuamente los jóvenes tienen que salir del distrito para buscar oportunidades laborales o ir a su centro laboral, lo cual implica viajes largos y desgastantes continuamente. Todos los entrevistados perciben vivir lejos, tomando en cuanto puntos de referencia donde se ubican sus trabajos u oportunidades labores, por ello, perciben que SJL es un distrito distante a sus necesidades. Joel caracteriza al distrito como grande y lejos. Grande por la diversidad de zonas que existen dentro del distrito y por el tamaño de población, y lejos de su centro laboral.

No sé, creo que es porque es alejado es grande, en el este es casi el único distrito, por así decirlo, es casi una provincia más. Literal y es como si, la mayoría de los empleadores de las empresas lo tienen mapeado, “ah ya viene de San Juan de Lurigancho, va a llegar tarde” Y de alguna manera me ha pasado, cuando tuve entrevista de trabajo, o sea, cuando estaba en el último filtro para entrevista, ya era un careo con Gerente, me dijo no crees que se te va dificultar vivir en San Juan de Lurigancho o algo así, y ya pues tuve que ser sincero. (entrevista Joel)

Segundo elemento experiencias de habitar el distrito, se encuentran experiencias comunes entre todos los jóvenes y diferencias por la zona en la habitan. Sobre las experiencias comunes, Martines y Rasse (2019) señalan que los jóvenes que residen en la periferia y viajan a los centros para estudiar comienzan a desarrollar una asociar la zona que residen como contenedora de los aspectos negativos, es decir, se asocia vivir en la periferia con los problemas. Caso similar se encontró en las descripciones de los jóvenes, vivir en San Juan de Lurigancho es sinónimo de problemas de transporte y viajes.

Al preguntarle a los entrevistados acerca de su percepción del distrito se encontró que los jóvenes perciben al distrito con problemas de tráfico, distancias o inseguridad. Como señala Armando, el distrito es peligroso por lo cual tiene que estar

atento para evitar el robo, en el caso de Romina, menciona que el tráfico del distrito pues hay zonas problemáticas y estresantes como Metro hacienda. Las características del distrito, especialmente los que se consideran problemas, generan una sensación negativa de vivir ahí. Sumado a ello, en algunas entrevistas se menciona el aniego ocurrido el 2019 como un problema importante.

Mirando para atrás, para los costados así. Sí, lamentablemente así tienes que comportarte en este distrito ¿no? por su seguridad al menos saber quién está cerca tuyo así (Entrevista Armando, 23 años, Contador)

poco caótico también porque San Juan de Lurigancho tiene sus partes donde si no es tren, los carros se amontonan, te chocan, te roban en medio de ajetreos creo que igual pasa en distritos que son muy concurridos así, pero al menos eso pues. Es caótico San Mario (entrevista Romina, 22 años, asistente de circo)

Sobre las diferencias de vivencias de habitar el distrito, estas se deben a las diferencias que existen entre diversas zonas del distrito. San Juan de Lurigancho está compuesta por diferentes zonas dentro de las cuales se encuentra Caja de Agua, las Flores, Zarate, Mangamarca, Bayóvar, Canto Grande, Mariátegui, Montenegro, Casa Blanca, Jicamarca entre otras zonas. Cada zona puede ser muy diferente que la otra. A modo de ejemplo, la zona de Zarate se encuentra cerca a la salida del distrito a través de la avenida Chimú una de las principales áreas comerciales del distrito, en cambio, la zona de Jicamarca es un área ubicada a límite del distrito que está caracterizado por la venta de lotes y en proceso de urbanización.

A partir de estas diferencias, la mayoría de los jóvenes reconoce la diferencia entre las zonas, especialmente las que se encuentran a los límites del distrito. Encontramos dos casos en los cuales los jóvenes se han identificado con la zona en la que residen que se diferencian con el distrito. El primer caso es el de Marta, ella vive desde la infancia en Mangamarca y describe la zona como cerrada dado que solo tiene dos salidas que conectan con el resto del destino, ella explica que solo hay tres rutas que pasan por su casa por lo cual para viajar a todos los lugares tiene que pensar cómo llegar a partir de esas rutas. El hecho de vivir en Mangamarca es una experiencia distinta al resto del distrito dado que es una zona alejada y con pocas conexiones en los sistemas de transporte por eso Marta señala que lo problemático que es el tema del transporte que afecta las oportunidades laborales que se presenten.

si es recontra difícil salir de Mangamarca o sea es como que cuando ya te acostumbras pues este ya estás acostumbrado o sea ya es algo de tu día día ¿no? sabes que te va a tomar dos horas, irte dos horas, volver en dos horas, no puedes hacer nada más que viajar en tu bus [...]Y a parte sobre todo al menos vivir en Mangamarca es mucho más limitante por el hecho que no hay muchos buses por así decirlo y la mayoría de veces

cuando quieres ir algún lugar la mayoría o sea la gente opta por tomar un taxi que es mucho más caro (entrevista a Marta, 21 años, practicante de Ingeniería Industrial)

El segundo caso es el de Cesar que vive en Mariátegui, sus padres invadieron la zona en la que vive así que recuerda que durante un tiempo no contaban con los servicios básicos como agua dentro de su hogar. Mariátegui es una de las zonas más alejadas a las salidas⁷ de San Juan de Lurigancho por lo cual tiene que recorrer todo el distrito para salir, él describe que la distancia es bastante y el hecho de pensar que va a viajar 2 horas para llegar a su destino es una carga mental importante que afecta tanto su vida social, como salir con amigos o parejas, como su vida laboral.

La dos es que la distancia es tremenda a pesar de que haya tren. O sea, mira Mariátegui está a 15 minutos de estar en Huarochirí, pues ¿no? Jicamarca. Entonces, es alucinante, ¿no? Si tú lo vez así en Google Maps, la distancia es brutal. Entonces, la carga es mental, ¿no? Sabes de que vives bien lejos y, por lo tanto, tienes que, cuando estás buscando una chamba el factor distancia siempre es crucial, pues ¿no? ¿Cuánto me voy a demorar, si voy a gastar un montón en transbordos? si la chamba digamos que la chamba sea, no sé, en Monterrico ¿no? lo pienso dos veces. Entonces, más allá de la disponibilidad de chamba creo que la elección propia se condiciona mucho también por la distinta. Eso es algo que friega un montón. (Entrevista Cesar, 26 años, asistente de catedra)

A pesar las desventajas acerca de las distancias y tiempo que César y Martha señalan, vivir en Mariátegui o Mangamarca tiene un aspecto positivo que es la tranquilidad y la lejanía de la bulla, del tráfico, del movimiento, describe que como “relajado” la zona en la que vive. Sumado al buen clima que tiene la zona. El habitar un espacio *alejado* es una ventaja frente al estrés y congestión que representa los centros de la ciudad.

El plus es que tú sabes de que cuando estás en Mariátegui estás bien lejos de todo, literal. Es como que ya esté es tu espacio ¿no? Y todo el bullicio del centro, digamos la gente correteando, quejándose, todo eso, pasa de lado; mientras que en Mariátegui todo es relajado, ¿no? No estoy en una avenida, no hay mucho humo. Generalmente, en Mariátegui, sobre todo en los meses finales de año, mientras el centro es nublado, acá hace sol (Entrevista Cesar, 26 años, asistente de catedra)

El tercer elemento que configura la imagen del distrito son las percepciones de otras personas contribuyen a construir una imagen del distrito. Como se ha mencionado San Juan de Lurigancho tiene diversas zonas con características con diferencias abismales. Los jóvenes identifican estas diferencias entre zonas, e incluso marcan distancia y reconocen experiencias distintas. Sin embargo, las personas externas, como empleadores, tienen una idea común del distrito construido que se

⁷ En el 2020, aún está en planes de la construcción de la vía Pasamayito.

asocia a la lejanía, distancia, problemas de transporte, largos viajes, entre otros no. Estas percepciones negativas de terceros generan una sensación de frustración, especialmente cuando afecta el desempeño laboral de los jóvenes.

Y tú sabes que San Juan es bien grande y hay zonas alejadas como Bayóvar o Mariscal, zonas un poco más metidas, eh, que dificulta a todos en el tráfico. Si, eso también me ha costado perdidas laborales porque este, eh, hay personas que te dicen, postulantes que también están ahí, dicen que viven cerca, dicen que viven en San Borja o cerca esas zonas ¿no? Por Surquillo, cerca de Miraflores porque, este, quita bastante oportunidad, es muy frustrante porque eso ya no depende de ti ¿no? El lugar donde estas viviendo por el momento (Entrevista a Armando, 23 años, Contador)

A partir de las experiencias propias, de los viajes y de la experiencia de otros se construye una imagen del distrito que tiene connotaciones negativas por las dificultades de vivir en este distrito por la distancia, la inseguridad, los viajes y sentirse alejados de la dinámica y oportunidades de la ciudad. Sin embargo, la nueva infraestructura de transporte, la Línea 1, contribuye al cambio de percepción de cercanía y lejanía del distrito y de la ciudad a través de los viajes.

6.2 ¿Cómo es viajar desde San Juan de Lurigancho?

En esta sección profundizaremos sobre la noción de experiencia a través de los viajes dado que estos tienen un significado e importancia. En esa línea, Zunino (2018) propone entender a la movilidad a un nivel performativo en cual aprendemos a movernos a un ritmo durante un tiempo y espacio determinado y vamos cambiando nuestro movimiento. Por ello, en esta sección se toma la experiencia como las representaciones prácticas y relaciones que se construyen a través de los viajes enmarcados en las condiciones físicas de los viajes.

Los jóvenes perciben que el viajar para salir o entrar al distrito de San Juan de Lurigancho es complicado por las diferentes barreras que se les presenta que hace que los viajes sean cansados física y mentalmente. Reconocen que ha habido cambios en la forma de movilizarse a partir de la llegada de la Línea 1 dado que ha mejorado sus condiciones en la que viajan han mejorado comprado al viaje en bus. A pesar de ello, siguen realizando viajes largos en los cuales los jóvenes perciben una gran pérdida de tiempo en viajar que podrían destinarlo a otras actividades como de ocio o estudio.

Esta sección se divide en dos diferentes niveles de análisis de la experiencia urbana, en esta sección se ahonda como explican o describen los viajes que realizan

los jóvenes hacia sus centros de trabajo. En la primera subsección busca capturar la percepción de los sistemas de transporte y las valoraciones que se tiene sobre estos para sus viajes y para su vida cotidiana. Al final, se presentan las representaciones de la sensación del tiempo perdido por viajar tan largas distancias y tiempo.

Los jóvenes identifican problemas de transporte del distrito como la falta infraestructura que promueva la interconectividad con el resto de los distritos y mal estado de paraderos, pistas, entre otros. Estas condiciones físicas y materiales afectan su forma de viajar pues aumenta el tiempo de viaje. Sin embargo, estas condiciones han ido cambiando por la ampliación de rutas y construcción de infraestructura como la Línea 1 o el túnel, lo que generó un aumento de las opciones y modos de viajes. A pesar de estos cambios, la experiencia del viaje está marcada por los largos trayectos intermodales con barreras de diferente tipo. La gran parte de los jóvenes, como Eme, reconoce que los viajes de retorno a su hogar son los momentos más estresantes y difíciles de todo el recorrido.

*Salir, yo creo que tiene varias opciones. Por lo menos, ahora, estos últimos años que hay tren, que hay corredor, que abrieron el túnel, ¿no? **ya hay un poco más de, de rutas de salida.** Entonces, yo creo que, eh, si es que evalúas, como te digo, si es que evalúas bien a dónde vas, puedes ver las rutas que tienes disponibles, puedes, de repente, que te conviene un día quizá ir en corredor, o ir en tren, o de repente ir en taxi. Entonces, yo creo que por ahí sí hay opción. Y ya, más o menos puede ir jugando con eso. Con tus tiempos, también. **La vuelta sí se me hace un poco más complicada. Como te digo, a veces, llegar a una estación de tren, de noche, es un poco complicado.** Y también que, en la noche, usualmente, esas estaciones como Arriola, Gamarra, eh, San Borja, eh, la de La Cultura, son estaciones que están tremendamente llenas, entonces, también es una hora de cola ¿no? Entonces, sí. La vuelta, me parece un poco más complicada. Sí, un poco más tormentosa (Entrevista Eme, 25 años, practicante de Entidad pública)*

6.2.1 Percepción de los viajes y distancia

Los jóvenes viajan durante largos periodos de tiempo y a través de los diferentes sistemas de transporte, como se explicó en el capítulo anterior, sus viajes son *esposos* en términos de accesibilidad dadas las constantes barreras se presentan (Jirón y Mansilla, 2013). En ese sentido, en esta subsección se presentará cómo los jóvenes perciben y describen sus viajes hacia el centro de trabajo. Para ello, Segura (2012) afirma que los viajes de los residentes de periferia implican cubrir grandes distancias y esfuerzos en los cuales sus cuerpos *sienten* y *aprenden* sobre las distancias que separa a los residentes de los bienes de la ciudad (2012).

Bajo este aporte se encontró que todos los jóvenes señalan que sus largos viajes hacia sus centros de trabajo son cansados y desgastantes tanto física como

mentalmente. En el caso de Armando señala que es estresante el hecho de viajar por las condiciones del viaje como el tiempo de las colas, el tráfico, que los carros y el tren estén llenos que implica viajar apretado, el constante sentido de alerta por la inseguridad, entre otras condiciones. Su cuerpo siente el desgaste continuo de viajar en diferentes sistemas de transporte.

el cansancio, el estrés, el cansancio y el estrés, de regreso, también un poco de inseguridad en las calles cuando estoy en San Juan ya, este, otro punto es, la ocasión, la ocasión de las personas que están en las calles, que cruzan el semáforo sin precaución, que toman el tren y se empiezan a empujar así, no hay una ocasión ahí. Creo que esa combinación de cosas es lo que uno se hace que se sienta cansado en el viaje (Entrevista a Armando, 23 años, Contador)

Martines y Rasse (2019) al estudiar las dinámicas de movilidad de jóvenes que habitan en la periferia y viajan a su centro de estudios encontraron que la sensación de vivir lejos es una barrera que limita el desarrollo y la satisfacción de las necesidades. Lo que indica que los jóvenes viajan largos periodos de tiempo pueden llegar a sus destinos, pero el desgaste es alto, lo cual influye en la sensación de la zona en la habita y los viajes. Sumado a ello que en la mayoría de los casos los jóvenes no pueden modificar su ruta. Este contexto les genera una sensación de frustración y agobio respecto al poco tiempo que les queda para realizar otras actividades (Martines y Rasse 2019). Al igual que el caso mencionado, los jóvenes se mostraron agobiados y frustrados por las condiciones de sus viajes y expresaron su incomodidad por los largos viajes

A pesar de las sensaciones de cansancio y agotamiento, valoran el uso de la línea 1 pues ha significado, en algunos entrevistados, mejores condiciones de viaje por la rapidez y puntualidad. Como explica Diego viajar en la Línea 1 no se siente cansado en comparación a un viaje en bus, esto se debe a que la sensación de que tiempo en el bus es mayor y más estresante dado el tráfico y las condiciones de los buses. Es interesante la valoración positiva de la línea 1, pero obvian las condiciones de viaje como el estar apretado, correr y esperar la cola por 30 minutos. Lo importante es llegar rápido a su destino, más que comodidad, dadas las condiciones de la estructura de oportunidades del distrito.

Yo no los siento así, no me siento viajar desde San Juan de Lurigancho hasta acá, si es que lo hiciera en carro sí, pero como lo hago en tren si no lo siento tan cansado. (Entrevista a Diego, 28 años, Ingeniero Civil)

Los jóvenes señalan que vivir lejos, genera viajes largos que tiene que tomar en cuenta constantemente al momento de salir de su hogar. Lo cual afecta en diferentes

dimensiones de la vida de los jóvenes, no solo laboral. Así, las salidas y viajes con fines recreativos giran en torno a los horarios de los sistemas de transporte, pues tienen que retornar a casa. Como el caso de Cesar, al momento de salir con sus amigos, piensa en la hora de retorno para alcanzar algún tren de la Línea 1. Su vida social y laboral giran en torno a la disponibilidad de sistemas de transporte que los movilice a estos espacios.

Sí, es el viaje porque una hora y media sigue siendo una hora y media a pesar de todo. Y es el vivir lejos es fregado, ¿no? Porque, a ver, mira es personal, cuando tenías parejas, ¿no? es difícil completar las citas sabiendo que vives puta en Mariátegui, pues ¿no? Entonces, es jodido y molesto el hecho que, no sé, hay un tono en el centro o, sobre todo, en zonas más alejadas Miraflores, por allá. Yo soy de esas personas que si o si se tiene que quedar a dormir porque ya no hay tren a partir de las 10:30. Entonces, ¿qué haces? Mejor te quedas a dormir. Entonces, mucha de mi vida nocturna que pude tener en prepandemia la tenía que condicionar al hecho de que había o no tren pasado cierta hora. Entonces, prefería quedarme. Prefería buscar un lugar o quedarme en casa de amigos. Entonces, como que mi vida social también ha sido muy definida por la existencia del tren o lo lejos que suena, pues ¿no? vivir en Mariátegui (entrevista Cesar, 26 años, asistente de catedra)

Una condición que se encontró en casi todos los entrevistados es la resignación de las condiciones del viaje, pues no pueden cambiar gran parte de su recorrido, por lo que buscan viajar en la mejor condición posible. El hecho de vivir en San Juan de Lurigancho y trabajar fuera del distrito implica un viaje largo y desgastante por las barreras constantes a través de los trayectos.

6.2.2 Percepción de los sistemas de transporte

En este apartado se profundizará en las percepciones que se construye a partir de viajar en los diferentes sistemas de transporte, todos los jóvenes usan más de tres sistemas de transporte, tanto el motorizado como el no-motorizado. Dadas sus características intermodales, los jóvenes explican la relevancia que tiene en su vida los sistemas de transporte, especialmente en el tren eléctrico. Cabe mencionar que la experiencia en cualquier sistema de transporte varía de acuerdo con el tiempo en cual se viaje. Por ejemplo, los viajes de noche son más cansados que los de mañana, similar caso en los mototaxis, en la noche se optan por mototaxis formales de empresa que cobra más por la sensación de seguridad

Los viajes en moto se toman para distancias cortas, por lo cual los jóvenes lo perciben como un conector que los lleva al paradero o a la estación. Valorán el uso las motos cuando salen tarde de su domicilio pues les permite llegar rápidamente a estaciones y paraderos. En el distrito de San Juan de Lurigancho las motos son

sistemas de transporte importantes pues conectan paraderos cercanos a un reducido costo que va desde 0.50 céntimos⁸

Uno de los sistemas de transporte más valorados por los jóvenes es la Línea 1. Para la gran mayoría de entrevistados tuvo un impacto importante en su forma de viajar y en el acceso a espacios. En el caso de Alicia, explica que la universidad demora 3 horas en viajar a su universidad y que había pocas opciones de viaje; sus experiencias de viaje en buses eran malas porque tenía que correr para buscar los buses, viajar apretada, largos tiempo de espera. Con la llegada de la Línea 1, los jóvenes pudieron viajar de forma más rápida y a diferentes lugares con mayor frecuencia.

[...]Empecé a ir a...cuando ya hice este cambio y empecé en la de Lima iba por evitación que era 1 hora y media; y ahí si era fatal por la entrada del micro, corrías por todos lados; eso era un desastre entonces la llegada del tren para mi fue un cambio de mi vida completo...había cierta estabilidad, no tenías que esperar que el micro venga, no sabías a qué hora iba a llegar el micro; claro iba lleno pero como te decía no era de lo que puedes depender, raramente habían problemas en el tren que dijeras “ah, no me ha movido todo ahora no voy a llegar nunca”, eso entonces a comparación de lo que normalmente era mi vida de horas de horas, realmente horas de horas de estar en un micro parada, sentada en esta zona de adelante donde estaba el conductor, donde ponen los boletos y estaba ahí sentada como sea o ir parada apretada colgando en la entrada, no me hacía ningún problema en ir 1 hora, 1 hora y media en el tren; era hasta acomodado en comparación. (Alicia, 26 años)

El tren eléctrico mejoró algunas condiciones de viaje por su rapidez, la ruta que conectaba importantes puntos de la ciudad y la capacidad de planificar viajes a tiempos exactos sin imprevistos. Sin embargo, esto no se tradujo en una mejor experiencia de viaje de los jóvenes pues cambió la experiencia de viaje a uno rápido pero aplastado. Tanto Alicia como Cesar consideran que si tuvo un impacto positivo en sus viajes y en su experiencia al reducir el cansancio de viajar en bus. Incluso en la siguiente cita de Alicia mostró un asombro y felicidad en demorarse solo 40 minutos en llegar a su trabajo con el tren, a ella le tomaría más horas llegar a su trabajo con otro medio de transporte.

Entonces, en el 2014 ya fue otra cosita, pues ¿no? [...]Entonces, era como que la vida se te pasaba y era dos horas y media. Entonces, era, llegabas cansado, ¿no? Yo llegaba cansado de estar sentado y ya no quería hacer nada. Estaba harto. Entonces era bien incomodo en el 2013. Sin embargo, con el tren era una hora y media, ¿no? Invariablemente, era una hora y media. Otra cosita, pues ¿no? El tren en todo caso, para que quede ahí, lo aprecio más porque me permitía regresar más rápido y por lo tanto podría yo, digamos, ahorrarme la tremenda fatiga que era estar sentado

⁸ Precios prepandemia

dos horas y media en el bus, pues ¿no? (Entrevista Cesar, 26 años, asistente de cátedra)

Y no se si es justamente por vivir en San Juan y que todo este lejos que era cuestión de ya pues estas acostumbrado o que, claro en prepandemia dices “son 3 hora en el día” en el que estoy usando más en avanzar mis cosas estando en casa, pero en ese momento, estando en ese momento es pero estoy bien ¿no? O sea, si salgo temprano me demoro hasta 40 minutos para llegar a mi casa o sea estoy lejísimos. Normalmente esto me tomaría mucho tiempo, pero con el tren llego en 40 minutos o sea es una locura... (Entrevista Alicia, 26 años)

San Juan de Lurigancho tiene pocas vías que conecten con otros distritos por la morfología de *cuello de botella*, en este contexto físico, La Línea 1 surge como una mejor alternativa en comparación a otro sistema de transporte disponible en el distrito. Sumado a ello, el contexto social del distrito como las pocas oportunidades laborales y un alto porcentaje de población de estratos bajo. La línea 1 aumenta el alcance de una diversidad de lugares que pueden tener oportunidades laborales para los jóvenes.

6.2.3 Percepción del tiempo

En este apartado se centrará en la percepción del tiempo de los trayectos de los jóvenes. La ubicación del punto de partida y de los bienes y servicios que uno desea son variables importantes para definir el tiempo de viaje. Especialmente porque todos los jóvenes trabajan fuera del distrito en el que residen. Los viajes en su mayoría toman aproximadamente 1 hora y 30 en las mañanas y en las noches 2 horas en promedio. La percepción del tiempo es una variable pues los jóvenes pueden viajar 20 minutos en tren, recorrer 3 distritos, en cambio, viajar 20 minutos en un bus que avanza 4 cuadras por el tráfico.

Sumado a este desgaste el viaje es percibido como tiempo perdido en cual los jóvenes podrían estar realizando otras actividades. Los periodos de tiempo de viaje son percibidos como largos, desgastantes, molestos, incómodos. Tanto Natalia como Dafne, explican la pérdida de tiempo y lo agobiante que puede ser viajar desde/hacia San Juan de Lurigancho. Asimismo, contabilizan el tiempo “perdido” diariamente por los problemas de transporte, lo cual sienten que podrían usarse de otra manera si es que no hubiera tráfico, colas, entre otras

*O sea, si me molesta pasar mucho tiempo en el transporte público la verdad porque ese tiempo no lo vas a recuperar de ninguna manera, muchas veces al menos antes si cuando tenía que esperar 1 hora, 1 hora y media de cola. **Hablamos prácticamente de 5 horas al día o sea si se pierde un montón de tiempo**, me molestaba un poco eso, pero igual está el tema de cómo organizas tu tiempo sin problemas (Entrevista Natalia, 25 años, oficinista)*

Físicamente es agotante, mentalmente creo que la puedes emplear en “n” cosas desde; leer, el celular, libros ósea puede ser productivo también, pero si obvio que me encantaría reducir ese tiempo definitivamente (Entrevista Dafne, 28 años)

Los largos viajes se han incorporado en las rutinas de los jóvenes, ellos y ellas señalan que tiene que viajar ese tiempo dado que viven lejos. Marta explica que va a viajar 4 horas durante el día y con resignación señala que uno tiene que tratar de relajarse porque va a haber tráfico y va a demorar su viaje. Así como este caso, la mayoría busca pasar el tiempo realizando actividades como escuchar música o podcast para pasar el tiempo mientras viaja o realiza una cola dado que es una forma de relajarse

viajar en San Juan de Lurigancho es o sea yo pensaría algo o sea tienes que tomar tu tiempo obviamente es como que es un tiempo que tienes que seguir. son dos horas esas dos horas vas a estar viajando si o si, o sea obviamente también no es un buen tiempo para como que escuchas música o tal vez relajarte o sea relajarte denotar forma porque igual te estresa con el tráfico (entrevista a Marta, 21 años, practicante de Ingeniería Industrial)

Muchos de los entrevistados señalan que pierden el tiempo en sus viajes, tiempo que podría ser aprovechado para realizar otras actividades. Una coincidencia que se encontró con la investigación Martínez y Rasse (2019) es que los entrevistados al describir las dificultades de sus viajes corporizan en su narración al expresar suspiros, miradas hacia abajo y cambios en los tonos de voz. Los entrevistados se lamentan cuando se les consulta sobre sus trayectos y su tiempo. Se muestran resignados, cansados e incluso reniegan de que tengan que viajar a su centro de labores.

Los jóvenes señalan que sus viajes son largos en cuestiones de tiempo, pero podrían ser más largos si usaran sistemas de transporte como buses y combi. Como se ha mencionado anteriormente, la línea 1 logra una renegociación espacial y temporal sobre el acceso a ciertos puntos de la ciudad. La experiencia del tiempo también está medida por el uso de sistemas de transporte, como el caso de los residentes de San Juan de Lurigancho, su percepción de tiempo de sus viajes cambio, pues ahora viajar a Gamarra puede tomar 30 minutos a través de la línea 1, en cambio, el viaje en bus puede demorar horas. La percepción de lejanía puede cambiar a través del cambio de la percepción del tiempo y del uso de sistemas de transporte.

6.3 Percepción del distrito: Renegociando los espacios en la ciudad

A partir de todo lo desarrollado, en esta subsección se centrará en la percepción que construyen los residentes del distrito de San Juan de Lurigancho asociado con su experiencia de viajar en la Línea 1. Los jóvenes tienen una experiencia común como

parte de vivir en la periferia, en cual, su percepción se centra en los problemas que representan al distrito. A partir de esta experiencia, los jóvenes negocian la percepción de lejanía – cercanía del distrito a través del uso los medios de transporte eficientes como la Línea.

En todas las entrevistas se ha encontrado una percepción común y problemática del distrito basadas en la posición geográfica del distrito. Segura (2012) explica que hay una experiencia común de habitar en la periferia que se construye frente a la necesidad permanente de incorporar el lugar donde se vive y con el resto de la ciudad a nivel social y espacial. Esta idea es clave para entender cómo los jóvenes que residen han construido una experiencia urbana *desde* San Juan de Lurigancho e intentan incorporarse al resto de la ciudad.

El vivir en San Juan de Lurigancho es problemático por la distancia hacia puntos importantes que concentran oportunidades laborales de la ciudad y por los largos viajes que se tiene que realizar para llegar a los centros de trabajo. Como se mencionó en el capítulo anterior, se requiere planificación y conocimiento para poder llegar a sus destinos de la mejor forma posible.

Frente a la distancia física del distrito a sus lugares de trabajo, los jóvenes intentan renegociar distancias- tiempo en cuando a su acceso a la ciudad. El tren eléctrico es un medio que usan los jóvenes para cuestionar las nociones de distancia o lejanía del distrito, además de negociar la accesibilidad a las oportunidades que les brinda la ciudad. Como señala Carlos, la lejanía a ciertos espacios se reduce si usa la Línea 1 que lo puede llegar rápidamente a estos lugares. Un menor tiempo de viaje se traduce a un lugar más cercano.

*yo creo que no al menos en la zona donde yo vivo yo siento que a veces me dicen vives en San Juan de Lurigancho, ahh vives muy lejos, pero como te he contado. En 20 minutos puedo llegar al Jockey Plaza sin ningún problema si no hay tráfico, máximo 40 minutos o 1 hora, puedo, **yo de San Juan de Lurigancho puedo llegar a la zona de financiera, a san Isidro rápido, al centro de Lima rápido, no es que esté tan lejos como otros distritos no sé. Yo no lo siento muy alejado como mucha gente piensa.** A parte el tren eléctrico, por ejemplo, si no hubiese tren eléctrico yo no estaría en el trabajo en el estoy ahorita porque me resultaría difícil llegar ahí (Entrevista a Carlos, 23 años, practicante de contabilidad)*

Los sistemas de transporte, como la Línea 1 tienen importante papel para acercar a lugares donde se ubican centros laborales, pues facilita la llegada a estos lugares. Como señalan los entrevistados, el vivir en San Juan de Lurigancho no tendría que ser un problema para trabajar en diferentes lugares de la ciudad dado que pueden llegar con facilidad por la presencia de sistemas de transporte eficientes. Esta

idea se repite en varias entrevistas, los jóvenes cuestionan las dimensiones espaciales de la ciudad a partir de una nueva infraestructura de transporte, como la Línea 1, pues algunas zonas que antes les parecía lejanas se convierten en cercanas e incluso hay mayor frecuencia de visitar esas zonas.

Felizmente los trabajo que he tenido el tren me ayudaba porque si fuera usar micros esa si sería otra la historia; o sea una vez que subes al tren llegas rapidísimo hacia donde vayas entonces gracias a dios en los trabajos que he tenido, he podido utilizar el tren para acercarme un buen tramo en el camino y poder llegar mucho más rápido (Entrevista a Alicia, 25 años, asistente de investigación)

*Me da bastante, bastantes formas de llegar a un punto. Y yo digo que A menos que viva cerca mi trabajo, me dificulta, se me hace dificultoso. Pero, donde yo viva, siempre va a ser difícil, si el trabajo queda algo lejos, pues. Pero el vivir cerca de una estación ya me permite estar... yo tengo mis beneficios, pues. O sea, no me imagino yo viviendo, pues, en Chorrillos, por ejemplo, no sé, o en Callao. ¿Cómo llegaría? Entonces, si aun así demoro bastante, **ya el tren, el tren nos ha dado bastante, bastante versatilidad de, en cuestión de transporte.** (Entrevista a Diego, 28 años, Ingeniero Civil)*

6.4 Conclusiones

A lo largo del capítulo hemos descrito experiencias, representaciones y sensaciones que los jóvenes van construyendo a través de sus recorridos desde San Juan de Lurigancho hacia la ciudad. A modo de resumen se presenta el siguiente cuadro que condensa los principales argumentos del capítulo

Tabla 14: Experiencia urbana de los jóvenes trabajadores que residen en San Juan de Lurigancho, 2018-2019

Experiencia urbana de los jóvenes trabajadores	
Sobre SJL	Sobre sus trayectos
A partir de sus viajes, el distrito es percibido como lejano y distante tomando como puntos de referencia sus centros de trabajo y centros de la ciudad.	Los sistemas de transporte son altamente valorados para poder salir del distrito, especialmente el caso del tren eléctrico.
A partir de las percepciones de otros, mirada general de un distrito lejano con problemas de transporte.	Los largos viajes, incluso en tren, implican un cansancio mental y físico
A partir de su experiencia, distrito peligroso donde hay que andar con cuidado. Cabe mencionar que hay diferentes zonas dentro del distrito que se caracterizan por pocas rutas de transporte, mayor tiempo de viaje, inseguridad, entre otros, pero, también son descritos como zonas tranquilas	Percepción de tiempo en viajes que limita que puedan realizar otras actividades. El tren generó un viaje más corto, pero aun así siguen siendo viajes largos. Cuestionar el tiempo de viaje en cada sistema de transporte
Renegociación: Intento de cuestionar las dimensiones espaciotemporales del acceso a la ciudad a través del tren eléctrico dado que limita el tiempo de desplazamiento y conecta con puntos de la ciudad lo que permite que los jóvenes renegocian la sensación de lejanía.	

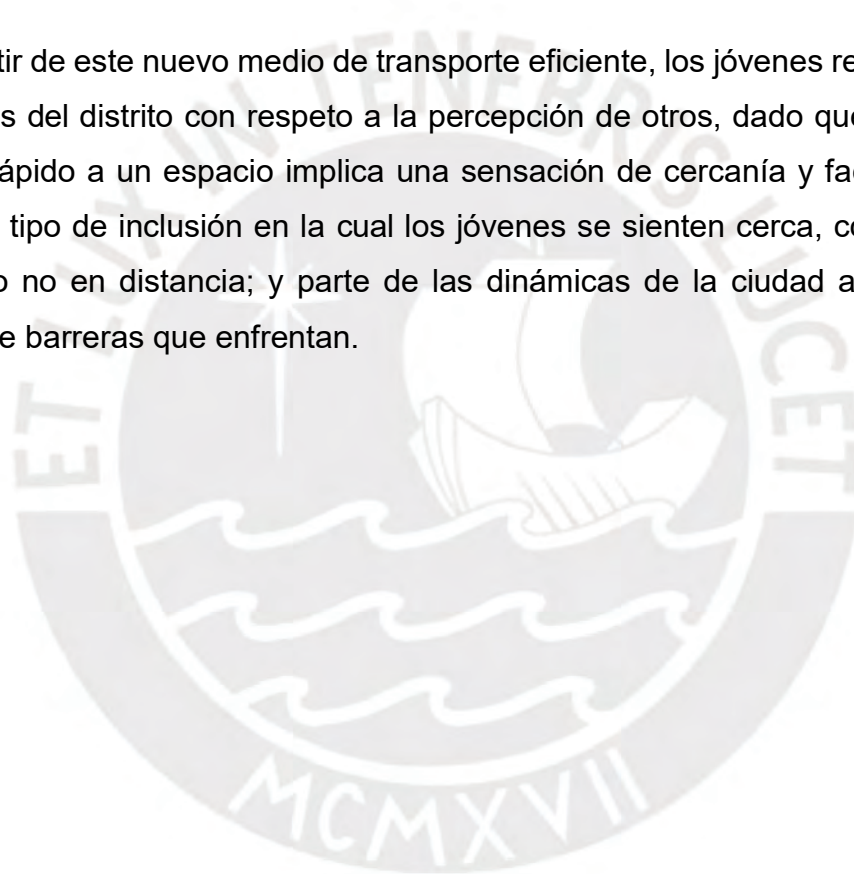
Fuente: Elaboración propia

Las experiencias de habitar desde la periferia, marcada por una experiencia común, donde el distrito es un contenedor de características negativas como la percepción de lejanía de las dinámicas de la ciudad, problemas de transporte,

inseguridad y marcado por largos viajes se alinea con los hallazgos de las investigaciones de Segura (2012) y Martines y Rasse (2019). Asimismo, estas ideas son reforzadas por las percepciones de SJL por parte de personas externas.

A lo largo de los viajes de los jóvenes se les presentan diferentes barreras con las que tiene que lidiar, por ello, sus viajes son considerados desgastante y requieren invertir recursos y largos periodos de tiempo durante el día. Se identifica una sensación de insatisfacción de los jóvenes por las condiciones de los viajes, pero a la vez de resignación dado que no pueden viajar de otra forma. A pesar de ello, hay cierto optimismo dado que sus condiciones de viaje han mejorado a partir del uso de la Línea 1.

A partir de este nuevo medio de transporte eficiente, los jóvenes renegocian las percepciones del distrito con respecto a la percepción de otros, dado que les permite llegar más rápido a un espacio implica una sensación de cercanía y factibilidad. Se identifica un tipo de inclusión en la cual los jóvenes se sienten cerca, con relación a tiempo, pero no en distancia; y parte de las dinámicas de la ciudad a pesar de la diversidad de barreras que enfrentan.



CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES

La investigación planteó estudiar la movilidad como un objeto (Jirón y Imilán, 2018) en tanto resultado de la negociación entre la estructura de oportunidades, los recursos y la experiencia urbana de los jóvenes. Estos tres elementos configuran tanto las características, las barreras y estrategias de los jóvenes en sus viajes. La estructura de oportunidades está compuesta principalmente por 3 elementos que definen el marco de las características de los viajes: la estructura urbana de la ciudad(territorialidad) y las características socioeconómicas de San Juan de Lurigancho(sociedad) y la oferta de transporte disponible(mercado)

Sobre el primer elemento de la estructura urbana, la metrópoli está caracterizada por un *policentrismo centralizado* (Gonzales y Del Pozo, 2012, Vega Centeno, 2017); es decir, el empleo y los servicios se concentra en distritos específicos como Cercado, San Isidro, Miraflores, entre otros. Por ello, el 56% de las personas que trabajan viajan a otros distritos por motivos laborales, es decir, el distrito no logra satisfacer las necesidades de empleo de sus habitantes (INEI, 2017), sumado a ello, el S JL es el distrito que más viajes genera en la ciudad (ATU. 2019). Dentro de esta estructura, el distrito de San Juan de Lurigancho posee dificultades en la cercanía y accesibilidad a estos lugares.

Segundo, el mercado de transporte y el equipamiento de San Juan de Lurigancho está basado en los buses, mototaxis y el tren eléctrico principalmente. Este distrito se ubica en una quebrada enmarcada entre montañas, las principales salidas del distrito se centran en un área específica, es decir, tiene la forma de cuello de botella. Esta condición afecta la disponibilidad y las condiciones de viaje dado que a los residentes se les dificulta salir del distrito por las pocas salidas, además, como hay una gran población del distrito, las horas de tráfico son intensas

Tercero, sobre las condiciones sociales S JL es un distrito en donde la mayoría pertenece al estrato económico medio y bajo (INEI, 2020). En el 2020, el 25% de la población no ha logrado terminar la educación secundaria antes de los 18 años (PNUD, 2020), además su población supera el millón de habitantes que representa el 11% de la población de Lima metropolitana (INEI, 2020). A partir de lo mencionado el distrito de San Juan de Lurigancho tiene una estructura de oportunidades que limita el acceso de sus residentes a los centros de la ciudad donde se concentran las oportunidades laborales. En este contexto, la falta de infraestructura de transporte

limita las opciones de viaje de los jóvenes, a pesar de su necesidad por desplazarse hacia los distritos ubicados en las centralidades de la ciudad.

La pregunta principal que se planteó la investigación es conocer cómo es la movilidad cotidiana laboral- características intermodales, barreras y estrategias en los desplazamientos y su experiencia - de los jóvenes trabajadores de 18-29 años residentes de sectores medios en San Juan de Lurigancho (2018-2019). Las características intermodales señalan los diferentes medios de transporte que usan los jóvenes para llegar a su centro de labores, pero en el trayecto se presentan barreras que pueden afectar sus viajes, a partir de ello, los jóvenes hacen uso de sus recursos (como dinero, tiempo y conocimientos) y toman decisiones continuamente para sobrellevar las barreras y poder llegar a su destino. Durante los viajes, con las características mencionadas, los viajes contribuyen a formar una experiencia urbana que es una percepción de la forma de viajar sobre la ciudad.

Las características modales indica la cantidad de medios de transporte que usa para llegar a un destino: su centro de laborales, entonces surgen preguntas ¿Qué medios de transporte usan? ¿Cómo se integran en sus rutinas de movilidad? Se encontró que los viajes de los jóvenes implican tomar varios medios de transporte (como tren, bus, moto, colectivo, etc) para poder llegar a sus trabajos, por ello tienen que saber las opciones que cuentan, las rutas disponibles, posibles caminos, analizar costos y riesgos que implica cada medio de transporte. Sus viajes requieren un conocimiento experto sobre cómo llegar de la mejor forma a su centro de labores y como resultado hay diferentes formas de viajar a un punto de la ciudad, por ello, en muchos casos los jóvenes viajan de una forma en la mañana y en la noche de otra.

Dentro de las rutinas de movilidad, la Línea 1 funciona como un conector con sus centros de trabajo, pues la mayoría toma el tren y luego opta por otro sistema de transporte que lo lleve a su centro de trabajo, es decir, el tren es un medio de transporte que articula sus viajes. Asimismo, el uso de mototaxi, especialmente en las zonas más alejadas de las avenidas principales, es importante pues conecta con paraderos de buses y estaciones, y un medio es barato y pueden encontrar una moto al salir de su casa.

Las barreras y estrategias que analizan el nivel de accesibilidad de los viajes a través del concepto de “espesura” del viaje (Jirón y Mansilla, 2013), surgieron preguntas como ¿Qué tipo de obstáculos enfrentan los jóvenes en sus viajes? ¿Con qué frecuencia se presentan? ¿Qué estrategias elaboran? ¿Qué recursos hacen uso?

La investigación identificó una variedad de barreras (temporal, física y seguridad principalmente) y sus subtipos que se encuentran constantemente a lo largo de sus trayectos, los jóvenes deben enfrentar algún obstáculo y elaborar tácticas para minimizar sus consecuencias y llegar a su destino. Las principales estrategias consisten en evitar (p.j. las horas de tráfico), gestionar el cuerpo (“pasar desapercibido”) y realizar otra actividad durante el viaje (p.j escuchar música o dormir). Ante la presencia de múltiples barreras, los jóvenes no siempre pueden evitarlo o reducir el impacto en las condiciones de sus viajes.

La presencia de múltiples o pocas barreras van a definir el nivel de accesibilidad a un determinado lugar. Se encontró una diversidad de barreras, incluso dos al mismo tiempo, en la cual está asociada a un poco nivel de accesibilidad. En términos y en base a la propuesta teórica de Jirón y Mansilla (2013), se identificó características que definen los viajes como “espesos” que implican una multiplicidad de barreras que afectan las condiciones de viaje. Según estos autores, un viaje espeso indica una probable experiencia de exclusión social. Una manifestación del poco nivel de accesibilidad es la participación activa de los jóvenes para decidir constantemente alguna estrategia o encontrar una mejor forma de viaje. Asimismo, los jóvenes deben invertir sus recursos disponibles y conocimientos para llevar a idear y materializar esas estrategias planteadas.

Una de la diferencia significativa se produce en la presencia de una barrera seguridad, específicamente en torno al acoso, entre hombres y mujeres. La corporalidad de las mujeres está en constante disputa en los espacios públicos, pues se ven expuestas a ser tocadas y/o ser acosadas de múltiples formas. Debido a estas experiencias y percepciones, han desarrollado un sentido de alerta permanente cuando transitan por la ciudad, con énfasis en las noches y cuando se movilizan en servicios de transporte informal (como taxis colectivos). A pesar de que el tren es considerado un medio de transporte seguro, ello no implica poder bajar la guardia. Las mujeres experimentan una mayor espesura en los viajes que los hombres, especialmente en los viajes de noche.

La **experiencia urbana** se refiere a la construcción de percepciones sobre el habitar en la ciudad, el viaje y el transporte, todo ello a través de sus recorridos. En esta dimensión se combina el aporte de Jirón y Mansilla (2013) de aproximación de la experiencia de acuerdo con las características de los viajes (barreras y espesura) y de Segura (2012) sobre las representaciones del espacio asociado a la posición

dentro de la organización de la ciudad. Sobre ello, surgieron preguntas como. ¿Cómo experimentan los viajes los jóvenes? ¿Cómo perciben el habitar de SJL y la ciudad a través de los viajes? Sobre ello, se identificó que habitar el distrito de SJL está marcado por experiencias negativas asociadas a la inseguridad, problemas de transporte, largo tiempo de viaje para movilizarse, entre otros. La percepción de los jóvenes de que sus viajes están marcados por la sensación de cansancio, desgaste emocional y físico por viajar a destinos lejanos al distrito y los viajes largos, cuyo impacto es día a tras día. Se percibe resignación por viajar de la forma en que lo hacen dado que no tiene mejores opciones. El vivir en San Juan de Lurigancho implica una forma específica de viajar que está caracterizado por desgaste, cansancio y resignación largos tiempos y distancias.

Asimismo, los jóvenes consideran que el uso de sistemas de transporte les permite renegociar las dimensiones del espacio- tiempo de sus viajes dado que cuestionan la percepción de lejanía del distrito en torno a los centros de la ciudad. Pues, el tren (Línea 1) los acerca, en tiempo, a diferentes puntos de la ciudad y relativizan la lejanía, espacial, del distrito. Es decir, hay una percepción de no estar tan lejos en cuestiones de tiempo, incluso en distancia. A pesar de que la experiencia de los viajes, en el tren, puede ser mala para los jóvenes pues implica viajar apretados y esperar largo tiempo en las colas para ingresar; los jóvenes están dispuestos a viajar en estas condiciones con tal de viajar más rápido.

Es interesante notar una contradicción entre las dos formas de percepciones de los viajes. Por un lado, se identifican una multiplicidad de barreras que se presentan continuamente, por ello los jóvenes deben elaborar estrategias y hacer uso de diversos recursos; en esa línea, se tiene una experiencia negativa de habitar el distrito, el desgaste por los largos viajes, los problemas de transporte, entre otros. A pesar de todo, se identifica que la Línea 1 les posibilita renegociar y generar un tipo de inclusión a la ciudad, su valoración e impacto es positivo, pues les reduce los tiempos de viaje. Es un tipo de integración marcada una experiencia compleja.

En suma, de todo lo mencionado, puede concluir que las características de la movilidad de los jóvenes son intermodales, espesos, y para viajar de la forma en lo que hacen requiere un conocimiento experto de la ciudad y los sistemas de transporte. También, cuentan con una participación activa de los jóvenes para decidir constantemente la mejor forma de viajar es una forma de poca accesibilidad. Las condiciones de sus viajes son malas porque son desgastantes, complicadas y

saturadas. A pesar de ello, los viajes, Línea 1, les permite cuestionar y renegociar las dimensiones distancia- tiempo de sus viajes desde San Juan de Lurigancho hacia los centros de la ciudad donde pueden acceder a puestos de empleo. Es decir, el uso de la Línea 1 reduce los tiempos de viaje, por lo cual se perciben más cerca espacialmente de ciertos puntos de la ciudad.

Al ser jóvenes valoran mucho el hecho de viajar más rápido dado que tienen otras actividades que realizar como estudiar, sumado a ello, su vida social está marcada por la disponibilidad de los sistemas de transporte pues requieren volver a casa. El hecho de que sean trabajadores implica que diariamente se tengan que viajar por lo cual las condiciones en las viajan las experimentan día a día (tanto las estrategias, las barreras y las características intermodales). Sumado a ello, al tener los recursos pueden sobrellevar mejor las barreras dado que pueden pagar otros sistemas de transporte, como colectivos, para llegar más rápido o viajar en mejores condiciones a sus destinos

El marco teórico de la investigación estuvo centrado en la estructura de oportunidades del San Juan de Lurigancho y en los recursos que cuentan los jóvenes para elaborar estrategias, a modo de resultado se produce las condiciones de viaje y sus dimensiones como la intermodalidad, las barreras y la experiencia urbana. El aporte teórico de esta investigación cuestiona la forma de estudiar la accesibilidad en la movilidad, por un lado, Avellanada (2007) y Hernández (2018) se aproximan a través de indicadores como la ubicación geográfica, los sistemas de transporte y los recursos de las personas. En cambio, Jirón y Mansilla (2013) y Martínez y Rasse (2019) se han centrado en identificar las características de los desplazamientos que pueden afectar o no su acceso a un bien o servicio. Sin embargo, estas aproximaciones no incorporan un enfoque de experiencia urbana, donde el uso de medios de transporte puede cuestionar las dimensiones, temporales y espaciales, de la ciudad.

Entonces, se concluye que las dimensiones de la movilidad, tanto de las dimensiones como la accesibilidad y la experiencia tiene diferencias significativas, incluso contradictorias. Ello debido a que, si bien sus viajes son espesos dada su ubicación en la periferia de los centros de la ciudad, los jóvenes se sienten próximos, en cuestiones de tiempo, a acceder a las oportunidades que les brinda la ciudad. Por ello, se propone el estudio de la movilidad a través de múltiples dimensiones dado que enriquece el análisis de los viajes.

La experiencia urbana al viajar incorpora la percepción de los viajes y sus destinos. El hecho de que los sujetos perciban que puedan llegar a los espacios que forman parte dinámicas de la ciudad forma es un tipo de accesibilidad. La capacidad de renegociar las distancias y el tiempo en torno a ciertos espacios ha sido adquirida a partir del uso del tren eléctrico pues les permite llegar con cierta rapidez a diferentes puntos de la ciudad a pesar de las barreras y condiciones de sus viajes. Por ello, la investigación apunta a renegociar las percepciones de cercanía – lejanía ciertos lugares, por parte de residentes de distritos alejados de las centralidades como es el caso de San Juan de Lurigancho.

Antes de finalizar es importante mencionar tres limitaciones de los alcances de la investigación. La primera limitación es entorno al desarrollo del trabajo de campo que se realizó a distancia por las medidas de restricción por la pandemia del COVID-19, por lo cual no se pudo realizar el seguimiento y observación de las prácticas de movilidad de los jóvenes, lo cual hubiera permitido identificar barreras de tipo de habilidad, analizar cómo se elaboran las estrategias a tiempo real. La información que nos brindan los entrevistados sobre sus prácticas de movilidad depende de la memoria y la reflexión actual.

La segunda limitación metodológica es acerca de la limitada muestra de los casos, por ello la investigación se limita a un ejercicio analítico en cual se describen pocos casos de análisis. Sumado a ello, dadas las características de selección de la muestra, la información no permite generalizar la información acerca de las prácticas de movilidad del distrito, para ello se requiere una mayor selección de casos.

Tercera limitación, entorno a la aproximación teórica, no se ha tomado en consideración las diferencias significativas entre los viajes y sus condiciones de los hombres y las mujeres, la investigación si bien reconoce diferencias en las dimensiones de la movilidad como el caso de las barreras de inseguridad por el acoso sexual, no presenta un análisis desde una perspectiva de género que este reflejada tanto en el marco teórico como en la presentación de los resultados.

Los principales temas que merecen un mayor énfasis son dos. El primero es acerca de las prácticas de movilidad de las mujeres. Es importante reconocer y evidenciar las relaciones de poder en torno al género, las mujeres perciben el espacio que habitan de forma diferencia. Soto (2011) propone una crítica feminista a cerca de la planificación y experiencia de los espacios urbanos, las prácticas de movilidad de las mujeres están ligado a su rol de cuidado y mantención del hogar. Por ello,

considero un especial énfasis en torno a las prácticas de la movilidad desde un enfoque de género.

La segunda línea de investigación que planteo es acerca de los modos de aprendizaje sobre la ciudad y sus sistemas de transporte. El saber viajar (Imilán, Jirón y Iturra, 2012) son prácticas aprendidas que se incorporan en las elecciones sobre el movimiento del viaje. Los jóvenes entrevistados tenían un conocimiento amplio sobre los usos de los sistemas de transporte. Por ello, es importante estudiar cómo se ha aprendido a viajar en la ciudad de Lima. También, sobre el aprendizaje del funcionamiento del tren eléctrico que implica usar tarjetas para ingresar, aprender sobre estaciones, sobre usos dentro de andenes, entre otros.



BIBLIOGRAFÍA

- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (2019). Sistema de Análisis de Viajes en Lima y Callao. Consultado de: 08 de enero del 2022
<http://bigdata.atu.gob.pe:3007/mapanalisis/>
- 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 público en Lima Metropolitana. Lima, CIES, IEP (Doc. de trabajo, 155. Serie Economía, 49)
- Chávez, 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. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and planning D: society and space*, 28(1), 17-31.
- Damatteis, G. (2006). En la encrucijada de la territorialidad urbana. *Bitácora Urbano Territorial.*, 10(1), 53–63. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74831071005.pdf>
- Daude, C., Fajardo, G., Brassiolo, P., Estrada, R., Goytia, C., Sanguinetti, P., Vargas, J. (2017). RED 2017. Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina. Bogotá: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1090>
- Della Porta, D. y Keating, M.I (Eds.) (2013). Enfoques y metodologías de las Ciencias Sociales: una perspectiva pluralista. Madrid: Akal
- Dematteis, G. (2006). En la encrucijada de la territorialidad urbana. *Bitácora Urbano Territorial*, 10(1), 53–63.
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18711>
- George, A. L. & Bennett, A. (2005). Case studies and theory development in the social sciences. Cambridge, Inglaterra: MIT Press
- Giuseppe D. (2006). En la encrucijada de la territorialidad urbana. *Bitácora*, Vol.10, N° 1, p. 53-63

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

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

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.

Hernández, 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

Imilán, 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).

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

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

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

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

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 Lima (18 de enero del 2020). Plan de Desvío por obras en Av. Proceres de la Independencia. Consultado el 13 de junio del 2023
<http://www.gmu.munlima.gob.pe/index.php/es-es/noticias-gtu/item/214-plan-de-desvio-por-obras-en-av-proceres-de-la-independencia>

Municipalidad de San Juan de Lurigancho. Población.
<http://munisjl.gob.pe/poblacion.php>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020). Estudios sobre la seguridad y la presencia de mujeres en el transporte público. Consultado: 25 de octubre del 2021. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/560781/Estudio_sobre_la_seguridad_y_presencia_de_mujeres_en_el_transporte_p%C3%BAblico.pdf

OSITRAN (2018). Informe de desempeño 2018: Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1. Consultado el 13 de junio del 2023: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/04/ID_2018_LINEA1.pdf

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/>

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

PNUD Perú (2020). Reto de la Igualdad. Una lectura de las dinámicas territoriales en el Perú

Protransporte (2005). Resumen ejecutivo del Estudio de Corredores complementarios. Consultado el 14 de junio del 2023. https://protransporte.gob.pe/pdf/info/publi1/CC_RESUMEN%20EJECUTIVO.pdf

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>

Segura, R (2012). Elementos para la crítica de la noción de segregación residencial socioeconómica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de la Plata. *Revista del área de Estudios urbanos del instituto de investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias sociales (UBA)*

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Soto P. (2016). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16(2017), 127-146.

Soto P. (2011). La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas. *La Ventana*, Numero 34.

Torres, D., Perleche, D., Aiquipa, A., Tuanama, M., & Sánchez, C. (2021). Análisis situacional de la propagación de COVID-19 en San Juan de Lurigancho - Urbes-Lab. <https://www.urbeslab.com/analisis-situacional-de-la-propagacion-de-covid-19-en-san-juan-de-lurigancho/>

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., Dextre, C., J. y Alegre, M (2011). Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima metropolitana. En: Lima_ Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano

Vergel-Tovar, C. Erik. (2022). Sustainable transit and land use in Latin America and the Caribbean: A review of recent developments and research findings. *Advances in Transport Policy and Planning* Volume 9. Pages 29-73. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.05.001>

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.

Vega Centeno, P., Dammert Guardia, M., Moschella, P., Vilela, M., Bensús, V., Fernández de Córdova, G., y Pereyra, O. (2019). Las centralidades de Lima metropolitana en el siglo XXI: una aproximación empírica. 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

Wacquant, L. (2007). *Los condenados de la ciudad. Guetos, periferias y Estado*. Buenos Aires, Siglo XXI.

ANEXOS

Anexo A: Guía de entrevistas

Buenos días/tardes, soy Edith Huerta Gonzales, estudio Sociología de la universidad católica. Estoy haciendo un estudio de movilidad urbana laboral en jóvenes de San Juan de Lurigancho en el **2018 y 2019**, entonces las respuestas son antes de la pandemia, para ello requiero que me responda algunas preguntas. Agradezco su tiempo por colaborar con esta investigación. Toda información que me brinde será usada únicamente con fines académicos.

Me gustaría poder preguntarle si se puede grabar en audio la entrevista, toda la información que me brinde será usada con fines académicos

A continuación, me gustaría hacerles unas preguntas para comenzar

1. ¿Cuántos años tiene?
2. ¿Género?
3. ¿En qué parte de San Juan vives? ¿Con quienes vives? ¿desde cuándo?
4. ¿Dónde trabaja?
5. ¿Cuánto tiempo llevas trabajando en ese lugar?
6. ¿Dónde se ubica su trabajo?
7. ¿Tiene hijos?

Sobre su lugar de residencia:

8. Puede describirme el lugar donde vives ¿Cómo es?
 - o [Equipamiento, calidad, servicio público, entorno físico]
 - o [distancia/cercanía con infraestructura transporte y tiempo de espera y para llegar y acceder a un sistema de transporte]
9. Me contaste que llevas viviendo _____ años en este lugar. ¿Cuáles creen que han sido los principales cambios?
 - o [sensaciones (inseguridad)
 - o Indagar por “problemas”
 - o Si no hay cambios, preguntar ¿por qué no siente los cambios?
10. Cuéntame un poco del lugar de donde trabajas. Descripción
 - o **[Equipamiento, calidad, servicio público, entorno físico, etc.]**

Gracias, las siguientes preguntas están relacionadas a como se moviliza diariamente para ir a trabajo, estos viajes están enmarcados en los años 2018 y el 2019. Mientras más detalles mejor. La dinámica de la entrevista es hablar de los diferentes tramos que recorre para llegar y volver de su trabajo. Así que vamos a ir céntranos en cada tramo de su recorrido. También me gustaría saber si puedes buscar Google maps y compartir tu pantalla.

Sobre movilidad urbana:

a) Desplazamientos para ir al trabajo, prepandemia en un día normal

Cuénteme su rutina desde que se levanta hasta que llega a su trabajo

Momento 1: desde la casa hasta llegar a la estación de partida

11. Preparativos para salir. ¿Qué haces antes de salir al trabajo?
12. Puerta de su casa.
13. ¿Como llegas al tren?
 - i. ¿Qué pasa si sales más tarde, usas otro medio de transporte?
 - ii. ¿Cuántos medios de transporte usas para llegar al tren?
 - iii. ¿Cómo interactuaras con otras personas mientras estas viajando? En la moto, en el paradero, en el bus
 - iv. ¿Qué hacen las otras personas a tu alrededor mientras viajas?

14. ¿Qué haces mientras tratas de llegar al tren?
(si camina, que hace mientras camina, si va en moto que hace en moto)
15. ¿tiene un tiempo máximo para llegar a la estación desde que sale de su casa? ¿Qué pasa si se pasa del tiempo?

(barreras- estrategias- recursos)

16. ¿tiene alguna dificultad física o corporal que afecta sus viajes hacia su trabajo?
17. ¿Su viaje cambia si sale 10 minutos más tarde? ¿es verano o invierno? ¿Día noche?
¿Como así?
18. ¿tiene un tiempo máximo para llegar a la estación/tomar el carro/ caminar?
v. ¿Cómo decidió destinarle cada tiempo?
vi. ¿Qué pasa si se pasa del tiempo destinado?
19. ¿Siente que puede cambiar su ruta de viaje con facilidad o es muy difícil? O no tiene opciones
20. ¿Cuánto dinero gasta?
21. ¿Cómo sabe moto/tren/ bus es la mejor forma de llegar a su “destino”? ¿De qué depende?

Momento 2: El espacio de llegada como espacio de interacción

22. ¿Por dónde llegas a la estación? ¿Hacia dónde te diriges?
i. ¿Por dónde llegas a la estación? (mostrar el mapa)
23. ¿Qué haces al llegar a la estación?
24. ¿Cómo decides donde esperar para entrar a la estación? ¿Qué haces mientras esperas en la cola?
25. ¿Cómo interactuaras con otras personas mientras estas en la estación de tren esperando?
26. ¿Qué hacen las otras personas a tu alrededor?
27. ¿Compras algo en la cola de espera?
28. ¿Y cómo haces desde que ingresas a la estación hasta subir el tren?
ii. ¿Escaleras? ¿Ascensor?
iii. ¿Dónde te paras en el andén? ¿Qué haces mientras esperas el tren?
iv. ¿Qué parte del tren sueles subir, primeros vagones, al medio, al final?

(barreras- estrategias- recursos)

29. ¿El tiempo de la cola es un problema? ¿Cuándo lo es?
30. ¿Cómo aprendió a usar la tarjeta del tren/corredor? ¿Le fue fácil? ¿ha tenido problemas?
i. ¿Ha sentido problemas con la tecnología del tren, o de los buses que afectado sus viajes? Por ejemplo, problemas para usar las tarjetas del tren o del bus
ii. ¿En qué momento recarga su tarjeta del tren? Si usa corredor también.
31. ¿La tarjeta del tren puede ser un problema? ¿Qué pasa si no la tiene recargada?
32. ¿Tomar el tren es la mejor opción para llegar rápido a su trabajo? ¿Cómo así?
(conocer las otras posibles rutas que puede tomar)

Momento 2.1: interacción en el viaje y entre las dos estaciones

33. ¿Tienes un lugar de pararte dentro del tren específico? ¿Cómo así te paras/ sientas ahí?
34. ¿Es difícil salir del tren?
35. ¿Cuánto tiempo estas dentro del tren?
36. ¿Cómo interactuaras con otras personas mientras estas en la estación de tren viajando?
37. ¿Qué hacen las otras personas a tu alrededor?
38. ¿Qué haces cuando llegas a tu estación de destino?
i. ¿Por dónde bajas?

- ii. *¿Bajas por escaleras, ascensor?*
 - iii. *¿Cómo bajas? (¿Corriendo, despacio?)*
39. *¿Cómo es estación en la cual bajas?*
40. *¿En esa estación hay más gente que transita o menos o cómo es? ¿Eso es una dificultad? ¿Cómo te afecta?*
41. *¿Al bajar del tren hacia dónde vas?*
- iv. *Preguntar al salir de la estación, ¿hacia dónde va?*

(barreras- estrategias- recursos)

Momento 3: desde la salida del tren hasta la llegada de al trabajo

42. *¿Tomas algún carro? ¿Haces cola? ¿Cuánto tiempo viajas en el carro? ¿Cómo viajas en el carro?*
- i. *¿Tiene problemas para cumplir su rutina? ¿Qué tipo de problemas?*
 - ii. *¿Qué sistema de transporte dirías que pasas más tiempo? ¿Cómo así?*
 - iii. *Y ¿Cómo decidió optar por un sistema que por otro?*
43. *¿Qué haces mientras viaja carro/corredor/colectivo/ camina?*
- 44.

(barreras- estrategias- recursos)

45. *¿tiene un tiempo máximo para esperar tomar el carro/micro/combi/colectivo?*
- vii. *¿Cómo decidió destinarle cada tiempo?*
 - viii. *¿Qué pasa si se pasa del tiempo destinado?*
46. *¿Cómo viaja en el carro/micro/combi/colectivo? ¿Cuánto tiempo viaja? ¿Cómo encuentra el carro/micro/combi/colectivo al subir?*
47. *¿Qué haces mientras viajas?*
48. *¿Cómo interactuaras con otras personas mientras estas en el carro/corredor/moto?*
49. *¿Qué hacen las otras personas a tu alrededor en los diferentes viajes?*
50. *¿Cómo decide tomar combi o colectivo o caminar o corredor?*
- *Ver las opciones que tiene para llegar al trabajo y analizar que sistema de transporte usa y como toma esa decisión*

Durante el trabajo

51. *¿Sales del trabajo en alguna ocasión? ¿Cuánto tiempo? ¿Para qué?*

Momento 4: desde que sales del trabajo hasta llegar a una estación

52. *Y al volver del trabajo, cuénteme su rutina desde que sale del trabajo hasta que llega a su casa, las horas, el transporte que usa, y las dificultades que tiene normalmente en un día que vuelve a la casa.*
53. *¿A que hora sale del trabajo?*
54. *¿Cómo interactuaras con otras personas mientras estas volviendo a casa?*
55. *¿Qué hacen las otras personas a tu alrededor?*
56. *¿Cuánto tiempo le toma desde que sale del trabajo hasta llegar al tren?*
57. *¿Cómo llega la estación?*
58. *¿la hora que llega a la estación es importante? ¿Cómo así?*
59. *¿Sigue con frecuencia esta ruta?*

(barreras- estrategias- recursos)

60. *¿tiene un tiempo máximo para llegar a la estación/tomar el carro/ caminar?*
- ix. *¿Cómo decidió destinarle cada tiempo?*
 - x. *¿Qué pasa si se pasa del tiempo destinado?*
61. *¿El cambio de horario te afecta?*
62. *¿Cómo decide volver a la estación de tren para ir a su casa?*

63. ¿Cómo viaja en el carro/micro/combi/colectivo? ¿Cuánto tiempo viaja? ¿Cómo encuentra el carro/micro/combi/colectivo al subir?
64. ¿Qué haces mientras viajas?
65. ¿Cómo decide tomar combi o colectivo o caminar o corredor?
- Ver las opciones que tiene para llegar al trabajo y analizar qué sistema de transporte usa y como toma esa decisión.

Momento 5: Llegada a la estación y como interactúa con esta

66. ¿Por dónde llegas a la estación? ¿Hacia dónde te diriges?
- i. ¿Por dónde llegas a la estación? (mostrar el mapa)
67. ¿Qué haces al llegar a la estación?
68. ¿Cómo decides donde esperar para entrar a la estación? ¿Qué haces mientras esperas en la cola?
69. ¿Compras algo en la cola de espera?
70. ¿Y cómo haces desde que ingresas a la estación hasta subir el tren?
- xi. ¿Escaleras? ¿Ascensor?
 - i. ¿Dónde te paras en el andén? ¿Qué haces mientras esperas el tren?
 - ii. ¿Qué parte del tren sueles subir, primeros vagones, al medio, al final?
71. ¿Qué haces desde que llegas a la estación?
- i. ¿Dónde te paras en el andén?
 - iii. ¿Qué parte del tren sueles subir?

(barreras- estrategias- recursos)

72. ¿El tiempo de la cola es un problema? ¿Cuándo lo es?
73. ¿En qué momento recarga su tarjeta del tren? Si usa corredor también.
74. ¿Tomar el tren es la mejor opción para llegar rápido a su trabajo? ¿Cómo así? (conocer las otras posibles rutas que puede tomar)

Momento 5.1: interacción en el viaje y entre las dos estaciones

75. ¿Tienes un lugar de pararte dentro del tren específico? ¿Cómo así te paras/ sientas ahí?
76. ¿Cuánto tiempo estas dentro del tren?
77. ¿Qué haces cuando llegas a tu estación de destino?
- i. ¿Por dónde bajas?
 - ii. ¿Bajas por escaleras, ascensor?
 - iii. ¿Cómo bajas? (¿Corriendo, despacio?)
78. ¿Cómo es estación en la cual bajas? ¿
79. ¿En esa estación hay más gente que transita o menos o cómo es? ¿Eso es una dificultad? ¿Cómo te afecta?
80. ¿Al bajar del tren hacia dónde vas?
81. Preguntar al salir de la estación, ¿hacia dónde va?

(barreras- estrategias- recursos)

Momento 6: desde la salida del tren hasta la llegada de a casa.

82. ¿tomas carro, caminas, moto? ¿Cuánto tiempo viajas? ¿Qué haces mientras viajas?
83. ¿La noche es un factor de riesgo? ¿En que sentido?
84. ¿Cómo describiría el viaje de vuelta a su casa?
- Preguntar por si se repite la misma ruta: ¿Siente que es lo mismo viajar para ir al trabajo que para volver?
- Si es diferente: ¿Cómo decidió cambiar la ruta de ir y volver del trabajo?

(barreras- estrategias- recursos)

85. Al volver a casa ¿Es más difícil conseguir carro/moto/colectivo para volver a casa? ¿Más tiempo de espera?

86. En las noches cuanto es tiempo máximo de espera.

[Cantidad de desplazamientos- tiempo- duración de cada desplazamiento- rutinas de movilidad laboral – diferencias entre la ida y la vuelta]

A continuación, te quiero preguntar sobre diferentes dificultades que tiene para llegar a su trabajo, como el dinero, el tiempo de viaje, conseguir a bus a tiempo, las esperas... entre otros.

b. Barreras – preguntar por cada barrera.

87. ¿Qué tipo de dificultades siente que son los que más le afecta al viajar en las mañanas?

88. ¿Ha pasado situaciones en las cuales requiere de ayuda de alguien para tomar algún carro/tren/bus?

[Presencia de dificultades o barreras - financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas – tiempo que dura cada barrera y la frecuencia]

En esta sección quiero conocer sobre como resuelve las dificultades para llegar a su trabajo y como decide tomar la ruta para llegar a trabajo.

c. Estrategias

89. ¿Cómo recomendarías llegar desde san juan de Lurigancho hasta el lugar de trabajo?

90. ¿Cómo siente que aprendió a usar una ruta de viaje (ida y vuelta)? ¿Alguien le enseñó?

ii. ¿tiene muchas alternativas para viajar? ¿Cómo aprendiste?

[Opciones para movilizarse- motivos por el cual toma decisiones respecto a su movilidad, elaboración de estrategias, momentos de tomar una estrategia, tipos de estrategias]

Sobre recursos individuales y familiares:

a) Género

91. ¿Ha sentido miedo al momento de movilizarse? ¿Cómo así?

92. ¿Ha experimentado situaciones de acoso al movilizarse? ¿Ha sido de forma constante o reiterativa?

93. ¿Qué es lo más le preocupa cuando está en un bus, carro o tren?

94. ¿En qué momentos siente miedo al movilizarse?

95. ¿Tiene obligaciones en el hogar por lo cual tenga que movilizarse como llegar a su hermana al colegio y luego ir trabajar? ¿Y eso le afecta?

[sensaciones de miedo inseguridad, y tareas de cuidado]

b) Recurso económico

96. ¿Cuánto dinero gasta en movilizarse diariamente?

97. ¿Cuánto dinero puede gastar máximo en movilizarse?

[Capacidad de pago para movilizarse]

c) Recurso humano

98. Cuéntame las primeras veces que viajas de esa forma ¿Cómo aprendiste a tomar el tren, carro, moto, etc

99. ¿Cómo explicarías a alguien que no sabe como viajar en tren hasta su trabajo?

100. ¿Tiene alguna aplicación para saber el tráfico o que rutas tomar? ¿La usa con frecuencia? ¿Por qué no la usa/usa? ¿En qué situaciones?

¿Ha tenido problemas para informarse sobre el tráfico?

[conocimiento a los sistemas de transporte y manejar uno, acceso a información y capacidad física]

d) Recurso material

101. ¿Tiene auto? ¿Lo usas? ¿Con que frecuencia? ¿lo usa en esa frecuencia?

102. ¿tiene bicicleta? ¿Lo usa? ¿Con que frecuencia?

[acceso o disponibilidad de tener algún sistema de transporte]

e) Recurso social

103. ¿Comparte viajes con alguno de sus familiares? ¿Amigos?

104. ¿Ha tenido problemas para llegar a su trabajo y su familia lo ha ayudado? ¿Qué paso?

algunas preguntas para cerrar la entrevista....

1. ¿Qué sientes al viajar tantas horas?
2. ¿Crees que vivir en San Juan de Lurigancho ha afectado conseguir trabajo? ¿y llegar a tiempo a tu trabajo? ¿Cómo así?
3. ¿Como describirías que es viajar desde San Juan de Lurigancho?
4. Si no hubiera el tren, ¿Cómo se movilizaría?
5. ¿Sería más fácil viajar si solo usara un sistema de transporte? ¿Cómo sería la forma más fácil llegar a su trabajo/volver?

Finalmente, hemos concluido la entrevista, muchas gracias por su tiempo. Agradezco todas sus respuestas brindadas. Reitero que la información que me brinde será usada únicamente con fines académicos.



Anexo B: Codificación utilizado para las entrevistas

Dimensión	conceptualización	Código	Descripción
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 disponibles y elecciones de un grupo social	Descripción_movil	descripción del viaje
		Descripción_fijo	descripción de paradero, estación
		Posicion_viaje	va sentado, parado, donde va parado (especialmente tren)
		Actividad_movil	actividad durante el viaje
		Estado_movil	Carro lleno, tren lleno, carro vacío
		Preparativos	preparativos para salir o volver del trabajo.
		Actividad_fija	actividad durante los tiempos de espera, colas, paraderos
		interaccion_movil	interacciones que se logra durante el trayecto.
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 negociación constantemente entre el espacio y el tiempo con el fin de realizar actividades cotidianas	Eleccion_viaje	cuantas opciones tiene de viajar, en qué momento viajar (salir antes o salir después)
		Motivo_eleccion	xq elije esa opción de viaje (a veces carro o tren)
		Superar_barrera	forma en la que se evita/atraviesa una barrera en un tiempo determinado
Accesibilidad	La combinación y expresión de las barreras que configura la forma de "espesura" en los desplazamientos de las personas.	barreras_mismotiepo	presencia de dos o más barreras en un mismo tiempo
		Duracion_barrera	dura todo el viaje, dura poco
		momento_barrera	momento en el aparece en el tiempo y en espacio
			Total, barreras durante todo el recorrido
Barreras	Las barreras se dividen en financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emociones	Barre_financieras	Vinculado a la capacidad de pago para acceder a sistemas de transporte
		Barrera_fisicas	condiciones materiales del espacio de los sistemas de transporte
		Barre_organizacio nales	las cantidades de actividades que realizan en los recorridos
		Barre_temporales	relacionada al tiempo del viaje (horas, temporadas, días)
		Barre_de habilidad	vinculado a las habilidades de las personas para manejar un sistema de transporte
		Barrera_tecnológic as	Capacidad de usar tecnología para mejorar los viajes
experiencia	Narrativas y percepciones que se construyen a partir de las caracterices de los desplazamientos	Percepcion_movil	percepcion del viaje, cansado, estresante
		percepcion_Sanju an	percepcion de viajar(salir o entrar) desde san juan: oportunidad o limite.
		Acompañamiento	el viaje se realiza acompañado o no

Intermodalidad	Los diferentes modos de transporte que usa una persona para realizar un viaje, tomando en cuenta que para movilizarse a un lugar se usan diferentes modos de transporte	Tren	Estos códigos se ven unir a los códigos anteriores
		Couster	
		Colectivo	
		Corredor	
		Mototaxi	
		Caminata	
Recursos, características del hogar		Comercios	Descripción de los servicios que se ubican próximos al hogar
		Carac_vivienda	Describen los servicios básicos y la descripción física del a vivienda
		Vecinos	Vinculado a la descripción de la relación entre los vecinos de la zona en la vive
		Lugar_resi_percec_seguridad	La percepción de inseguridad de los jóvenes entorno a su hogar
		Pistas_vere	condiciones de vistas y veredas de la zona en la viven
		problema_reside	Principales problemas que afectan a la zona que residen
		cambi_residenc	Los cambios que percibe el entrevistado a largo de los años que lleva viviendo



Anexo C: Descripción de los recorridos de los entrevistados

1. Carlos

Estudiante de 23 años. Vive a pocas cuadras de la estación los Jardines, cerca de la avenida 13 de enero desde hace 9 años. La ubicación de su hogar se encuentra cercana (4 cuadras) de una de las avenidas principales del distrito en las cuales se encuentra un supermercado, tiendas, bancos, mercados, entre otros. Sin embargo, la zona carece de áreas verdes, para Carlos este es un aspecto por considerar importante. Los principales problemas de la zona es la delincuencia dado que ya ha presenciado robos por la zona en la que vive.

Trabaja con un horario regular y estable en una empresa ubicada en Miraflores como parte de sus prácticas preprofesionales. Su viaje consiste en caminar hasta la estación los Jardines, luego viajar hasta la estación Cultura, al bajar opta por tomar un colectivo o corredor⁹ para llegar a su trabajo. Si horario laboral comienza es regular y comienza a las 9:00 am, y finaliza a las 7:00pm donde percibe una inseguridad por al robo al volver a su domicilio

Tabla 1: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Carlos

Hora de salida 7:40	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00	09:10
Caminata /moto										
Viaje en tren										
Corredor										
Caminata										
Costo	1.5		0.75			0.75				

Hora de salida 5:30	05:30	05:40	05:50	06:00	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50
Caminata										
Corredor										
viaje de tren										
Moto										
Costo	0.75		0.75			0.75		2		

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

2. Joel

Joven de 22 años. Vive en la zona de Mariscal Cáceres. Joel ha presenciado cambios en la zona en la que vive como la expansión de casas en la zona y considera que ha mejorado las pistas y los servicios básicos. Vive cerca de un mercado, colegio

nacional, lozas deportivas. El paradero más cercano se encuentra a 5 cuadras en cual se ubican un supermercado y otros comercios. Los principales problemas de la zona son las peleas callejeras por las cantinas, poca iluminación, robos, venta de drogas entre otros.

Trabajo durante la temporada de circos en San Juan de Miraflores, su horario laboral varía de acuerdo con la demanda del trabajo, por lo cual podría haber días en que los podía salir del trabajo a las 8:00 PM o a las 11:00 PM, dependía de la temporada y afluencia de gente a su centro de labores. Viaja con un grupo de amigos de forma regular. Su forma de viaje comienza con una caminata hasta el paradero, luego un carro para llegar hasta la estación Bayóvar, viaja hasta Atocongo y luego camina hacia su trabajo. Al volver del trabajo, el papá de un amigo de trabajo que también vive en San Juan de Lurigancho los lleva hasta el paradero 8 de la Avenida Wiese, toma un carro hasta su paradero y luego caminar unas 6 cuadras hasta su casa a las 1:00AM aproximadamente.

Tabla 2: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Joel

Hora de salida: 12:30PM	12:30	12:40	12:50	01:00	01:10	01:20	01:30	01:40	01:50	02:00	02:10	02:20	02:30
Caminata													
Bus													
Tren													
Caminata													
Costo		0.5					0.75						

Hora de salida 11:30PM	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	01:00
Viaje en auto privado										
Bus										
caminata										
Costo									1	

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

3. Mario

Estudiante de 22 años de Ingeniería civil. Vive a unas cuadras de la estación los Postes. Ha vivido toda tu vida por la zona, se encuentra cerca de un gran mercado donde puede encontrar alimentos básicos, tiendas, entre otros. Cerca de su domicilio se encuentran dos avenidas principales por lo cual puede tomar diferentes rutas de transporte para llegar a cualquier lugar.

El joven realiza prácticas preprofesionales en San Miguel con un horario regular que comienza a las 8:00am hasta la 1:00pm, luego va a la universidad por estudios o

Hora de salida 10:30PM	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40
viaje an auto privado								
Mototaxi								
Costo								2

Fuente: Elaboración: propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

6. Armando

Joven contador de 23 años, vive, toda su vida, en una avenida paralela a la Avenida los Jardines este. Cerca de la zona se encuentra “Hacienda” donde se encuentra el supermercado Metro, cine, tiendas, bancos, discotecas y restaurantes, una de las zonas más comerciales de Lima. Al estar rodeada de comercios genera que las pistas se encuentren llenas de basura y de ambulantes. Los principales cambios de la zona es que ha habido un importante ha aumento el comercio ambulatorio y de tiendas.

Trabaja en una empresa en San isidro, tiene un horario regular y estable que comienza a las 9:00 AM hasta las 6:00PM. Él sale de su hogar y camina hasta la estación los Jardines, luego viaja hasta la estación hasta Angamos. Se dirige al paradero y toma un carro que va toda la Avenida Angamos, camina hasta el trabajo. Al salir de su trabajo, vuelve a tomar el mismo carro en sentido contrario, llega a la estación a esperar la cola del tren, que él señala que puede ser una hora de cola aproximante en la estación Angamos. Ha considerado comprar un carro, pero considera que sería cansado manejar a su domicilio, incluso demora más.

Tabla 6: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Armando

Hora de Salida : 6:45AM	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20	08:30
Caminata												
Viaje												
Bus												
Caminata												
Costo			1.5					1				

Hora de salida: 6:00PM	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50
Caminata												
Bus												
viaje en tren												
Caminata												
Costo		1					1.5					

Fuente: Elaboración: propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

7. Diego

Joven de 24 años que vive en Zarate, cerca de la gran avenida comercial Gran Chimú, en la cual hay todo tipo de comercios, pero en la zona en la que vive es residencial por lo cual es tranquila. También, se encuentra cerca a paraderos de buses que se ubican en la avenida colindante a la zona residencial.

Trabaja en un centro de ventas de repuestos en San Luis, su horario laboral comienza a las 10:00 AM hasta las 7:45:PM. Su recorrido comienza con una caminata hasta la estación Caja de Agua para dirigirse hacia la estación la Cultura. Luego camina unas cuabras para tomar un carro que lo deje cerca de su trabajo que se ubica en la avenida por la Avenida Tiahuanaco- San Luis. La vuelta es la misma rutina, el mayor problema que identifica Diego en sus viajes son las colas.

Tabla 7: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Diego

Hora de salida 9:15AM	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00
caminata						
Tren						
Caminata						
bus						
Costo		1.5				0.5

Hora de salida 8:00PM	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00	09:10	09:20
bus									
caminata									
tren									
caminata									
Costo	0.5				1.5				

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

8. Cesar

Joven historiador de 26 años que vive en Mariátegui, Cesar señala que, a pesar de tener 30 años, sigue siendo considerado un asentamiento humano, en las cuales la gran parte de sus vecinos son de provincia, y sus padres invadieron la casa en la que viven. Además, cuenta que con los años mejoró se dotaron de servicios básicos como el agua, la luz, entre otros, así que actualmente la zona cuenta con todos los servicios, lozas deportivas y mercados cercanos. Aunque menciona que algunas zonas de Mariátegui todavía siguen invadiendo. Algunos problemas que identifica son las peleas entre pandilleros, pero con el tiempo se redujo, presencia de borrachitos

(personas alcohólicas) y fumones (personas que consumen sustancias ilícitas), y robos.

Trabaja como Asistente de cátedra en San Marcos y como asistente de tutoría en UPC. Tiene un horario de trabajo cambiante dado que depende del día que dicte y de las solicitudes de las tutorías. En un día normal de trabajo, sale a las 12:00 AM de su casa para ir a San Marcos para dictar clases, para ello, salía caminando hacia el paradero de su casa, luego tomaba una combi para llegar a la Estación Bayóvar para dirigirse a la estación Grau. Al salir de la estación, se dirigía al paradero y esperaba un "Chosicano" que lo llevaba hasta San Marcos. Luego terminaba dictar clases hasta las 8:00 PM o 10:00 PM y se dirigía hacia Magdalena del Mar para recoger exámenes que corregir como parte de la tutoría, para llegar, tomaba un carro desde San Marcos hasta la Avenida Bolívar, luego otro carro hacia la Avenida Brasil, al estar en esta avenida tomaba otro carro toda la Avenida Brasil y caminaba hacia la dirección de la profesora.

Al volver de Magdalena del Mar a las 10:00PM aproximadamente, caminaba hacia el paradero del corredor morado en la avenida Brasil, este corredor se dirigía San Juan de Lurigancho, llegaba hacia media noche a su paradero de destino, luego tomaba una combi informal que lo dejaba en su paradero. El paradero tenía que caminar a su casa, durante la caminata tenía miedo por los asaltos, así que esperaba a alguien más para caminar juntos.

Tabla 8: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de César

Hora de salida: 12:30PM	12:30	12:40	12:50	01:00	01:10	01:20	01:30	01:40	01:50	02:00	02:10	02:20
Caminata												
Combi												
Tren												
Bus												
Caminata												
Costo			0.5		0.75				1			

Hora de salida 9:00PM	09:00	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	
Caminata																						
Bus																						
Bus																						
Bus																						
Caminata																						
Tiempo de recoger exámenes																						
Corredor morado																						
Combi																						
Caminata																						
Costo			1	1	1																	

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

9. Eme

Joven estudiante de 25 años, vive en la avenida 13 de enero. Cerca de su casa se ubica un gran mercado, un jardín, tiendas, peluquerías, boticas, entre otros comercios. Cerca de su casa se ubica un paradero de buses en los cuales transitan diversas rutas de transporte, otro paradero, el de hacienda se encuentra a 5 minutos en mototaxi en el cual se encuentra la estación de tren. Los principales problemas de su zona se vinculan al mercado por la basura y por la cantidad de camiones que se estacionan que genera congestión en las mañanas

Trabaja en una entidad pública como practicante y estudia por las noches en una universidad privada. Comienza su día temprano y toma una moto hacia la estación los Jardines, la cola la demora, luego toma el tren hasta la estación Arriola, al salir de la estación toma un colectivo que la deja en la puerta de su trabajo. A la salida de su trabajo se dirige hacia su universidad, camina hasta la Avenida Salaverry y toma un carro que la lleva hasta su universidad. Al salir de clase a las 10:00pm, toma un carro por recorrer toda la Av Salaverry, camina hacia la avenida Arequipa/Tacna para tomar un colectivo, este se dirige a San Juan de Lurigancho. Otra opción de viaje es la ruta del Corredor Morado, pero hay tráfico y llega más tarde, por ello opta por el colectivo. Al llegar a su paradero, toma una moto y llega a su casa. Durante todo el viaje de vuelta percibe miedo e inseguridad.

Tabla 9: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Eme

Hora de salida 7:15AM	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
Moto					
Tren					
Colectivo					
Costo	1		0.75		2.5

Hora de salida: 5PM	05:00	05:10	05:20			10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10
caminata													
Bus													
Universidad, salida: 10PM													
Bus													
Caminata													
Colectivo													
Moto													
Costo			1				1			5			2

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

10. Diego

Joven Ingeniero Civil de 28 años que reside en Canto Rey. Diego describe la zona como tranquila, cerca de su casa se ubica un colegio, una comisaría y un mercado. Es una zona residencial que cuenta con todos los servicios básicos. Hay un paradero de motos cerca de la casa, y un poco más lejos se encuentra la avenida principal, los paraderos de diferentes buses, colectivos y la estación del tren. Los cambios de la zona evidencian un importante movimiento económico a partir de la construcción de un Metro, de la universidad César Vallejo y la estación Los Jardines. Los principales problemas son el abandono de la alameda, el poco mantenimiento a las áreas verdes, la acumulación de basura, *borrachitos* y ambulantes informales.

Trabaja en las oficinas que se ubican cerca de la Embajada de EE. UU en Surco. En las mañanas sale caminando de su casa hacia la estación San Martín, viaja hasta la estación Angamos, luego camina hacia el paradero para tomar un carro específico que lo lleva hacia su trabajo. A la vuelta tiene dos rutas, una en tren y otra en carro. Las colas de una hora en la estación Angamos para entrar al tren es un factor que influye en decidir cómo viajar. Opta en la mayoría de las veces la ruta de carro a pesar de que demorar más, prefiere viajar sentado. Su celular es un elemento importante durante todos sus viajes, pues se pasa viendo videos o escuchando podcast lo cual hace que el tiempo no se ha percibo como perdido.

Tabla 10: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Diego

Hora de salida: 7:30AM	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40
Caminata/Moto								
Viaje de tren								
Bus								
Caminata								
Costo			1.5			1.5		

Hora de salida 5:30PM	05:30	05:40	05:50	06:00	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	
Caminata																						
Viaje en bus																						
Caminata																						
Costo											3.5											

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

11. Natalia

Joven de 25 años, vive a unas cuadras de la avenida del paradero 8 de la avenida Las flores. Ella vive en una zona tranquila y cerrada dado que hay cerradas, su casa se ubica entre dos avenidas principales: Los jardines y las flores, por lo cual tiene cerca comercios, diferentes paraderos de buses y la estación. Los principales problemas

que identifica es la inseguridad, que se ido reduciendo, y la bulla producto de las discotecas de las avenidas principales

Trabaja en las oficinas administrativas en dos lugares: Miraflores y San Isidro. podía elegir en qué oficina laborar, eligió Miraflores porque le quedaba más cerca, pero algunas veces tenía que ir a la otra oficina. Su viaje inicia temprano, sale rápido de su casa sin desayunar, se dirige hacia la estación los Jardines, toma el tren hasta la estación la Cultura, luego toma el corredor y camina hacia su trabajo. Al volver sigue la misma ruta, pero sale a las 8pm (su salida es a las 6pm) para evitar horas punta. Lo más importante para ella al viajar es la seguridad, por ello evita tomar motos y siempre está alerta.

Tabla 11: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Natalia

Hora de salida 7:30AM	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00	09:10	09:20
Caminata												
Tren												
Corredor												
Caminata												
Costo				0.75						0.75		

Hora de salida: 6:00PM pero se queda hasta las 8:00PM por el trafico	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40
Caminata					
Corredor					
Tren					
Caminata					
Costo		0.75	0.75		

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de esperar para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

12. Alicia

Joven de 26 años que vive en la zona de San Carlos. Alicia describe la zona como tranquila y residencial, pero con la llegada de la estación del tren, aparecieron bancos, comercios y negocios. Según la entrevistada, comenzaron a construirse hace 5 a 6 años, academias preuniversitarias, casinos, colegios y mercados de la zona. El paradero más cercano se encuentra a 5 cuadras de su casa que sería en la avenida principal donde pasan muchas líneas de buses. El principal problema de la zona es la inseguridad por la recurrencia de robos y la falta vigilancia en la zona. Cabe mencionar que por la zona se ubican dos penales: Castro Castro y Lurigancho.

Ella es correctora de estilo y asistente de investigación en la escuela de Posgrado de la Universidad de Lima. Tiene un horario casi regular. Sale de su casa caminando hacia la estación San Carlos, toma el tren y viaja hasta la Cultura, luego camina unas cuadras y toma un carro hasta el paradero de la universidad y camina hasta ingresar a su destino. Al volver del trabajo, prefiere viajar con sus amigas hasta llegar a la Avenida Canadá, luego camina con miedo hasta la estación la Cultura, toma el tren y luego camina a su casa. Por ahorrar un poco puede cambiar las rutas de ir a su trabajo y prefiere quedarse en la oficina un rato para poder evitar las horas pico.

Tabla 12: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Alicia

Hora de salida 5:30AM	05:50	06:00	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	
Caminata													
Tren													
Caminata													
Bus													
Caminata													
Costo					1.5						1.5		

Hora de salida: 6:50PM	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20	
Caminata											
Carro											
Tren											
Caminata											
Costo				1.5				1.5			

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero

13. Dafne

Joven de 29 años que reside en Casa Blanca, Dafne describe como una zona en la cual hay que andar con cuidado. Cerca se ubican mercados y lejos de la avenida principal. Cuentan con todos los servicios básicos, pero el agua a veces se corta los fines de semana y el servicio de recojo de basura puede ser problema dado que no pasa seguido y genera puntos de aglomeración de basura en las pistas y avenidas. Por la zona es común la circulación de mototaxis y combis. Los principales problemas que identifica son la informalidad de los sistemas de transporte, la contaminación auditiva, la seguridad y violencia familiar.

Trabaja en San Isidro, tiene un horario laboral estable. Su viaje inicia con una caminata hacia la avenida principal, luego espera un colectivo que la lleva a la primera estación de tren: Bayóvar. Viaja hasta la estación Angamos, baja y se dirige a un

paradero para tomar un couster, luego camina hasta su centro de labores. Viaja acompañada de su esposo, tanto de ida como de vuelta y se reparten tareas durante el viaje. Al volver, ella cambia de ruta para evitar el tráfico, sale de su trabajo y camina hacia el parque Kennedy, toma un carro que va todo Benavides y llega a la estación Cabitos, viaja hasta la estación Bayóvar, vuelve a tomar el colectivo (los verdecitos) que la dejan cerca de su hogar junto con su esposo. Luego camina hasta su hogar.

Tabla 13: Descripción de viaje de ida y vuelta al trabajo de Dafne

Salida del hogar 6:30AM	06:30	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
Caminata										
Colectivo verde										
tren										
bus/combi										
Caminata										
Costo			1			1.5			1	

Horario de salida: 6:30PM	06:30	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
Caminata										
Bus										
Tren										
Colectivo verde										
Caminata										
Costo			1			1.5			1	

Fuente: Elaboración propia

Nota: Una menor intensidad del color son los tiempos de espera para acceder a este servicio de transporte, puede ser las colas o tiempo de espera en el paradero