




Estudio etnográfico de la movilidad urbana cotidiana local en áreas periféricas de Lima

An ethnographic study of local daily urban mobility in peripheral areas of Lima

Danae ROMÁN GARCÍA^a 

Resumen

La movilidad urbana, como parte fundamental para el desarrollo de la vida cotidiana de las personas, se experimenta y practica de manera diferente según el entorno donde se circula. Con base en el método etnográfico, el artículo evidencia el impacto del entorno local urbano en las condiciones, dificultades y estrategias de movilidad de las personas para realizar sus actividades cotidianas, tomando como casos de estudio las áreas periféricas de dos distritos en Lima. El entorno urbano local se caracteriza por ser difícil y complejo debido a la interrelación entre las pendientes, la escasa infraestructura urbana, la falta de medios de transporte formales y seguros, el clima y la inseguridad ciudadana. Por ello, los habitantes despliegan una serie de estrategias individuales y colectivas que requieren considerables habilidades físicas, conexiones sociales, manejo emocional, mayores presupuestos y tiempo para movilizarse cuando realizan cualquier tipo de actividad fuera de sus hogares. De esta manera, el artículo contribuye al conocimiento sobre la vida cotidiana en zonas de bajos recursos económicos y periféricas, explicando por qué estos espacios tienen las

^a Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Ciencias Sociales, Grupo Interdisciplinario de Investigación en Ciudades y Territorios Urbanos (INCITU- PUCP), Perú. 

✉ Román García: danae.roman@pucp.edu.pe

Recibido: 28 de julio de 2022; Aceptado: 4 de mayo de 2023; Publicacdo en línea: 1 de septiembre de 2024.

Publicación del *Área de Estudios Urbanos*. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto de Investigaciones Gino Germani. ISSN-e: 2250-4060.

peores condiciones de movilidad de la ciudad desde la experiencia de quienes los habitan.

Palabras claves: Movilidad urbana; Vida cotidiana; Medio urbano local; Periferias.

Abstract

Urban mobility, as a fundamental part of people's daily life development, is experienced and practiced differently depending on the environment in which it occurs. Based on the ethnographic method, this article evidences the impact of the local urban environment on people's mobility conditions, challenges and strategies for their daily activities, taking the peripheral areas of two districts in Lima as case studies. The local urban environment is challenging and complex due to the interrelation between the slopes, limited urban infrastructure, a lack of formal and safe transportation options, weather and citizen insecurity. Therefore, residents employ a range of individual and collective strategies that require significant physical abilities, social connections, emotional management, larger budgets and time to mobilize when they carry out any activity outside their homes. This article thus contributes to our understanding of daily life in low-income and peripheral areas, explaining why these spaces exhibit the city's poorest mobility conditions from the perspective of those who inhabit them.

Keywords: Urban mobility; Daily life; Local urban environment; Peripheries.

Introducción

Lima, al igual que otras ciudades de América Latina, se caracteriza por una profunda desigualdad entre clases sociales, que se refleja en sus características urbanas, especialmente en lo que respecta a las infraestructuras y las opciones de movilidad. Estas diferencias varían de acuerdo al nivel de vida de cada zona y a los grupos sociales a los que van dirigidas, lo que genera estructuras e intervenciones discontinuas, de mala calidad o inexistentes en algunos espacios, particularmente en las áreas periféricas (Jirón y Mansilla, 2014).

El impacto del entorno en la movilidad de los residentes de las áreas periféricas y su integración o exclusión en la ciudad se ha analizado desde tres perspectivas. En primer lugar, se aborda la relación entre la estructura urbana, la distribución espacial de distintas infraestructuras y funciones en la ciudad y la movilidad de los habitantes (Brites, 2022; Cebollada y Avellaneda, 2008; Miralles-Guasch, 2002; Montezuma, 2003; Robert et al., 2022; Rodríguez, 2008). En segundo lugar, se analiza desde las prácticas o formas de desplazarse en el territorio, teniendo en cuenta los medios de transporte elegidos y las características socioeconómicas de los habitantes (Avellaneda y Lazo,

2011; Dureau y Gouëset, 2011; Fragoso, 2020; García Pulido, 2015; Imilan et al., 2015; Jirón y Mansilla, 2013; Landon, 2013; Vega Centeno, 2005; Villar-Uribe, 2021). Por último, se examina desde las experiencias, que se enfocan en las vivencias y percepciones de las personas durante sus recorridos (Fragoso, 2020; Jirón, 2007; Jirón y Mansilla, 2013; Rodríguez, 2008; Soldano et al., 2017).

De estos enfoques se concluye que estas zonas albergan a grupos con menores recursos económicos, al tiempo que son zonas empujadas, cuentan con limitadas opciones de medios de transporte, tanto privadas como públicas. Sus viajes hacia el trabajo o el estudio implican recorrer largas distancias y requieren más tiempo en comparación con los promedios metropolitanos, debido a que la localización de funciones, especialmente las económicas, se encuentran alejadas de sus lugares de residencia. Los desplazamientos son complicados, con trasbordos, incómodos, peligrosos y agotadores. Esto afecta de manera particular a grupos vulnerables, como las personas con discapacidad, que tienen escasas o nulas condiciones y posibilidades para movilizarse (Cohen, 2006; Prada, 2021), y a las mujeres, que sufren acoso sexual (Jirón, 2007; Jirón y Zunino Singh, 2017).

Estos estudios se han enfocado principalmente en el impacto del entorno urbano metropolitano en los desplazamientos que se realizan fuera del área de residencia, como el trabajo. No obstante, los problemas de accesibilidad y movilidad en las periferias no se limitan únicamente a esta actividad, sino que se viven en el día a día, en las movi­lidades locales cotidianas, como las visitas a conocidos, la compra de alimentos o el transporte de objetos alrededor del área de residencia. Además, se ha ignorado el impacto del entorno urbano local; es decir, el entorno inmediato al lugar de residencia, en la movilidad cotidiana.

En ese sentido, este artículo busca responder cómo el entorno urbano local y sus características respectivas impactan en la movilidad de los habitantes de las periferias de Lima para realizar sus actividades cotidianas, como visitar conocidos, comprar víveres y transportar objetos. Para ello, se utiliza la etnografía como perspectiva de análisis y método, ya que problematiza la ciudad como artefacto sociocultural; es decir, permite aproximarnos a ella como objeto cuyas particularidades son producto de procesos humanos (Casanova-Berna, 2022). Esto implica vivir y apropiarse de la ciudad a través de la experiencia, que engloba tres dimensiones interrelacionadas: primero, es un espacio de representación donde se generan significaciones; segundo, es una experiencia corporal que los habitantes urbanos emplean de diferentes maneras para desarrollar sus vidas; y, por último, es una experiencia pública donde las personas se relacionan e interactúan (Segura, 2018 en Casanova-Berna, 2022).

Se eligió la etnografía como método de recolección de información debido a que permite observar con rigurosidad la experiencia urbana y, a su vez, complementar

los estudios que consideran la ciudad solo como un espacio concreto, resaltando la dimensión humana y existencial para sus habitantes. La etnografía permite cuestionar los conocimientos generados desde fuera de estos espacios sobre la realidad humana, como la cartografía o las estadísticas, ya que es una perspectiva con los pies sobre tierra (Gravano, 2016 en Casanova-Berna, 2022). Dado que el conocimiento sobre la experiencia urbana es a través de la práctica, es necesario que el investigador se interne y vivencie los procesos que solo ocurren en el terreno. De esa manera, este método permite conocer de primera mano y de manera más próxima el habitar de las personas en la ciudad (Segura, 2006; Soldano et al., 2017).

La etnografía se llevó a cabo desde octubre del año 2019 hasta enero del 2020 en Puente Piedra, y durante junio y agosto del año 2021 y de julio a septiembre del 2022 en Independencia, como parte de la primera y segunda etapa del proyecto Modural.¹ Se realizaron diez visitas a los lugares seleccionados en diferentes días y horarios, cinco visitas en cada espacio. Se participó en las actividades que se desarrollaban tras establecer vínculos de confianza, especialmente con un residente en Puente Piedra y una dirigente en Independencia. La estrategia era acompañar a estos contactos mientras realizaban sus actividades cotidianas, involucrándome en aquellas en las que era posible intervenir o simplemente observar. Al final del día, registraba lo ocurrido en un cuaderno de campo. Esta información se complementó con numerosas conversaciones informales, 40 entrevistas semiestructuradas a residentes de diferentes perfiles y 7 etnografías móviles, estas últimas realizadas en el marco del proyecto Modural.

Los casos de estudio elegidos son los asentamientos humanos Alborada Etapa I, en el distrito de Puente Piedra, y Villacanta, en el distrito de Independencia, que son ejemplos de grupos que residen en zonas periféricas de Lima con las peores condiciones de movilidad y socioeconómicas más desafiantes, identificadas como áreas en rojo en el mapa según la clasificación realizada por Robert et al. (2022) y que reproducimos en la Figura 1. Además, comparten características similares en términos de (falta de) infraestructura urbana, geografía (presencia de pendientes) y grupos socioeconómicos.

El artículo está organizado en tres partes. La primera describe las características sociales, urbanas y de movilidad de la ciudad de Lima, destacando las particularidades de las periferias y los casos de estudios seleccionados. La segunda sección analiza

¹El proyecto Modural estudia las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina, comparando Bogotá y Lima [LINK]. Es un programa financiado por la Agencia Nacional de Investigación de Francia (ANR), donde participan la Université Rennes 2, el IFEA, las Universidades Piloto, Santo Tomás, Jorge Tadeo Lozano y Nacional en Colombia, y de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

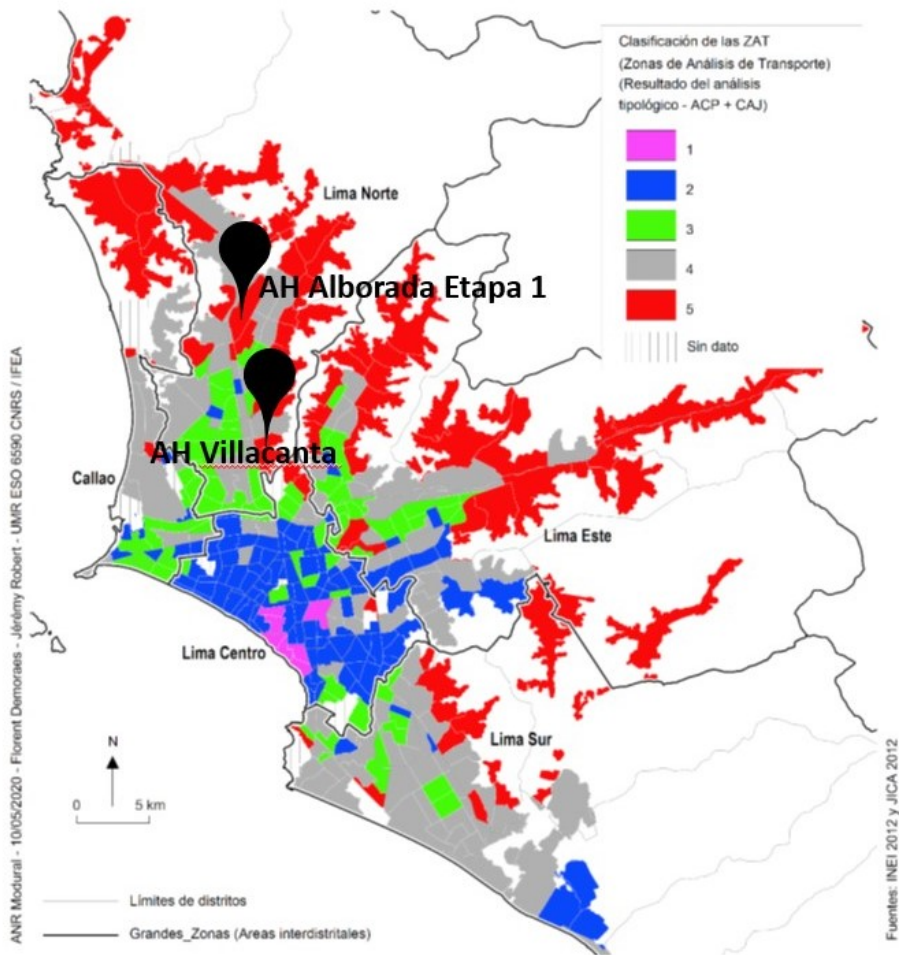


FIGURA 1. Los casos de estudio, Lima
Fuente: Modificado de Robert et al. (2022, p. 19).

las dificultades o barreras de accesibilidad presentes en el entorno urbano local en términos geográficos, ambientales, opciones de movilidad, infraestructura y dinámicas sociales, así como las estrategias, tanto individuales como grupales, que los habitantes de las periferias emplean para movilizarse. Por último, se ilustra el impacto de este entorno en el desarrollo de diversas actividades cotidianas, como la compra de víveres y el transporte de objetos pesados, y en grupos específicos, como madres, adultos de tercera edad y personas con discapacidad.

Entorno urbano y condiciones de movilidad de las áreas periféricas de Lima

En cuanto a las características geográficas de la ciudad de Lima, su área metropolitana se extiende a lo largo de 120 km de norte a sur y alcanza las primeras laderas de la cordillera central de los Andes hacia el este. La ciudad presenta dos conjuntos geográficos diferentes: por un lado, zonas relativamente llanas donde se concentra el área central de la ciudad, así como algunas extensiones en el norte y el sur; por otro lado, pendientes pronunciadas, áreas donde la urbanización informal se expandió a partir de las migraciones masivas desde mediados del siglo pasado (Figura 2). Esta topografía constituye una de las principales dificultades para acceder a las viviendas en estas áreas (Robert et al., 2022).

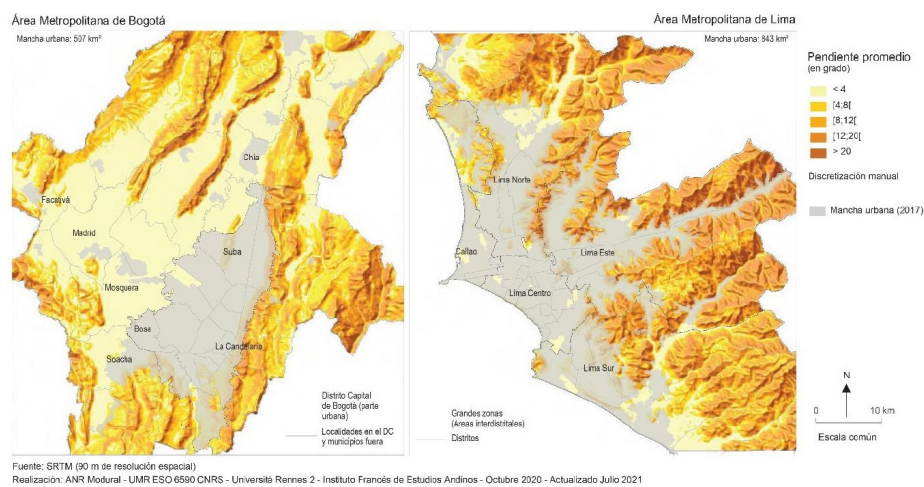


FIGURA 2. Geografía de la ciudad de Lima

Fuente: Robert et al. (2022)

Asimismo, Lima es una ciudad con un modelo centro-periferia, caracterizada por su fragmentación espacial y segregación social (Figura 3). En ella, existen espacios separados entre sí, donde se concentran funciones urbanas específicas, como el estudio y trabajo en la zona central de la ciudad (Vega Centeno et al., 2019). Por otro lado, la periferia tiene una función esencialmente residencial (Avellaneda, 2008). Los grupos socioeconómicos medios-altos y altos tienden a agruparse en las áreas centrales, mientras que los niveles medios-bajos y bajos se distribuyen en la periferia de manera dispersa (Fernández de Córdova et al., 2011).

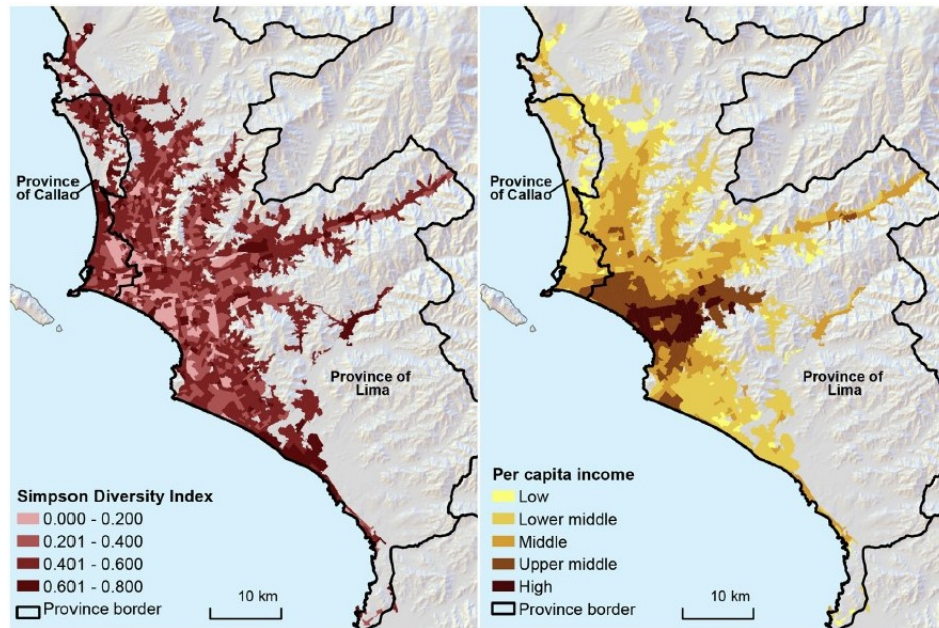


FIGURA 3. Ubicación de clases sociales dentro del territorio de Lima Metropolitana

Fuente: Fernández de Córdova et al. (2011).

Según el Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima Metropolitana realizado por la Agencia de cooperación internacional de Japón (JICA) (De Lima, 2005), los grupos con menores recursos destinan el 42,7 % de su ingreso familiar al transporte, mientras que los sectores con mayores ingresos invierten menos del 10 % de su presupuesto. Además, a medida que una persona tiene ingresos económicos más altos, es más probable que cuente con diversos medios de transporte propios, como automóviles, motocicletas y bicicletas. Por el contrario, las personas de menores ingresos tienen una mayor probabilidad de no contar con ningún medio de transporte.

Debido a esto, la posesión de autos privados en las periferias limeñas es escasa y, cuando se da, se utiliza como una herramienta de trabajo para brindar servicios de

movilidad, como colectivos² o taxis. Lo mismo sucede con el uso de bicicletas, ya que su posesión es casi inexistente debido a la limitada infraestructura ciclista y la geografía. En cuanto a la oferta de transporte público, como el sistema masivo (Metropolitano y tren eléctrico), solo conecta algunas periferias de manera satisfactoria. No obstante, en estas zonas, el sistema de transporte se conforma en su mayoría por autobuses y operadores informales, como combis, colectivos y, en particular, mototaxis. En muchas ocasiones, los mototaxis son una de las pocas alternativas, junto con las escaleras, para desplazarse hacia las viviendas, recorriendo distancias cortas o trayectos empinados (Robert et al., 2022; Vega Centeno et al., 2019).

Los casos de estudio

Ambos asentamientos humanos tienen una antigüedad aproximada de 10 a 25 años, lo que los convierte en áreas periféricas de reciente expansión. Se caracterizan por la presencia de pendientes pronunciadas en las que se encuentran las viviendas, que mayormente están construidas de madera y esteras, y en menor medida, de material noble (ver Figura 4). Aunque hay algunas infraestructuras urbanas, como escaleras de cemento que unen las partes bajas con las pendientes, generalmente alrededor de las casas predomina la arena y la tierra, no existen pistas ni veredas, y algunas escaleras son prefabricadas. No hay áreas verdes ni árboles. Las zonas cuentan con alumbrado público en las avenidas principales, pero no llega a todas las calles o jirones. El servicio de agua es aún limitado, solo algunos hogares tienen instalaciones de agua a domicilio, mientras que la mayoría compra agua de vecinos o recurre a camiones cisternas que recorren las zonas los fines de semana.

Los habitantes son migrantes procedentes de diferentes ciudades del país, así como limeños de primera generación. La gran mayoría de ellos trabaja en el rubro de servicios básicos, desempeñando labores como obreros de construcción civil, gasfiteros, electricistas y otras profesiones manuales en los distritos de los alrededores. Debido a la demanda de empleo y mayores salarios, a veces se movilizan a los distritos del área central de Lima. La gran mayoría de las mujeres se dedica al cuidado del hogar y de los hijos; solo algunas de ellas, aquellas con hijos mayores, trabajan en mercados o centros comerciales cercanos. La mayoría no dispone de ningún medio de transporte, y quienes sí, tienen mototaxis o autos viejos que utilizan principalmente para el trabajo.

²Automóviles a menudo viejos o sin licencias ni seguros que trasladan entre 3 a 4 personas por rutas relativamente cortas. Los pasajes son más elevados que el del transporte público, pero mucho más reducidos que el de un taxi.



FIGURA 4. Entorno urbano del AH La Alborada Etapa I, Puente Piedra (izquierda); y del AH Villacanta, Independencia (derecha)

Hallazgos principales

Barreras de accesibilidad y estrategias

En cuanto a las características geográficas, los desplazamientos resultan bastante difíciles debido a las empinadas pendientes que requieren que las personas suban numerosas cuadras y/o escaleras para movilizarse, o bien asciendan por caminos improvisados que son resbaladizos debido a la tierra que se desprende. Aunque esta característica genera dificultades en los desplazamientos, como mayor tiempo y esfuerzo físico, los vecinos señalan que es una circunstancia que no pueden cambiar, por lo que solo les queda adaptarse. No obstante, algunos resaltan dos beneficios de esta situación: primero, se mantienen en forma a través del ejercicio, y segundo, disfrutan de una de las mejores vistas de la ciudad.

Es una zona [con] bastante pendiente. Y la roca [con la] que han construido sus casas ahí, es una roca que le llaman roca negra, que desliza rápidamente. Entonces, esas personas están totalmente en alto riesgo de sufrir accidentes o derrumbes (*Entrevista Residente, mujer, 46 años*).

Serán... 20 [minutos] hasta mi casa [...]. Es regular porque ahí hay pura escalera nomás. Es regular. Pero uno se acostumbra a subir y bajar, y ya no lo ve tan difícil que como cuando uno viene por primera vez, no pueden subir y se están agarrando escalera por escalera (*Entrevista a Residente, mujer, 50 años*).

Hoy en día camino, ya me distraigo, y es parte de mi salud. Y también cuando llevo a mi hijo, [o] recojo a mi hijo del colegio, caminamos más que nada; también para que [mi hijo] haga ejercicio (*Entrevista a Residente, mujer, 28 años*).



FIGURA 5. Vista de la ciudad de Lima desde el AH La Alborada Etapa I durante la noche, Puente Piedra.

Fuente: Archivo propio. Diciembre, 2019

El problema principal para las personas que residen en estos espacios no son las pendientes geográficas *per se*, sino que estas se ven agravadas por la falta de infraestructura urbana. El entorno se caracteriza por la ausencia de pistas, calles o veredas asfaltadas. Por lo tanto, las personas caminan por senderos de tierra o arena, o bien por escaleras improvisadas hechas de madera, piedra o bolsas de arena, lo que no les permite una movilidad segura y rápida. Esto ha provocado resbalones y accidentes, como caídas e incluso la muerte de personas alcoholizadas. Por ello, optan por senderos con caminos asfaltados, que muchas veces se encuentran alejados de sus

hogares o rutas locales, o bien ascienden y descienden despacio para evitar caídas. De esta manera, sus recorridos suelen llevar entre 20 y 50 minutos desde las áreas planas.

Han muerto personas por esto en esta escalera [...], se habían caído [y] habían sufrido derrames en el oído, en la cabeza. Y ahora últimamente, ya no ocurre. Por eso, cuán importantes son las obras para nuestra calidad y puedan mejorar nuestra vida (*Entrevista a Dirigente zonal 1, mujer, 46 años*).



FIGURA 6. Infraestructura de movilidad improvisada en el Asentamiento Humano Villacanta, Independencia

Fuente: Archivo propio. Julio, 2021

Ante esta situación, los vecinos se organizan para realizar faenas en las que se reúnen un día de la semana, especialmente los domingos, durante tres a cuatro horas, donde construyen de manera conjunta las veredas y escaleras en sus respectivos barrios. Un miembro de cada familia debe participar en estas actividades, o de lo contrario

deberá pagar una multa; es usual que la mayoría de los participantes sean hombres. Del mismo modo, los operadores de mototaxis han organizado esfuerzos para construir o mejorar la calidad de las pistas por donde suelen trabajar, ya que muchos de los espacios por donde circulan tienen huecos o baches que malogran sus vehículos. Por lo tanto, arreglar las pistas les resulta más económico y facilita su trabajo en comparación con realizar constantes mantenimientos en sus vehículos o tomar caminos alternativos que suelen ser más largos. Esto es posible gracias a que la mayoría de los hombres residentes en estas zonas se dedican al rubro de la construcción y, por ende, poseen los conocimientos para llevar a cabo estas tareas.

Donde yo vivo, están mis escaleras [que] nosotros mismos –con mis vecinos, mis cuñados– hemos juntado nuestro dinero, hemos cargado nuestro material, ahorrando de nuestro bolsillo; hemos cargado y en dos domingos, hemos hecho nuestra faena (*Entrevista a Residente, hombre, 43 años*).



FIGURA 7. Realización de faena comunal para la construcción de escaleras en el asentamiento humano Villacanta, Independencia

Fuente: Archivo propio. Agosto, 2021

Asimismo, las condiciones ambientales y temporales tienen un rol importante dentro de la movilidad de las personas. Algunas zonas se encuentran sucias por heces de perros

y basura acumulada. Tanto en invierno como verano, es difícil caminar. Durante el verano, la falta de árboles o áreas verdes que proporcionen sombra o protección contra los rayos solares aumenta la sensación térmica. A esto se suma el polvo que se levanta cuando las personas se movilizan, ensuciando su ropa y calzado. Durante el invierno, estas zonas experimentan una gran cantidad de lloviznas, humedad y nubosidad, por lo que es usual que las personas también ensucien sus zapatos o vestimenta con barro, y que por los charcos de agua formados, deban salir más abrigadas, se resbalen o no vean mientras caminan, usualmente en la madrugada. Ante esto, optan por tomar medios de movilidad –principalmente el mototaxi– para evitar ensuciarse, o se limpian cuando llegan a sus destinos.

La humedad es más alta aquí, y cuando es verano, el calor es tremendo. O sea, todo es tremendo aquí. Entonces, gastas en medicina, gastas en articulaciones, que te duele el hueso, te duele la espalda, la columna, porque cargas tremendas bolsas a pie, desde la parte de abajo a veces hasta aquí (*Entrevista a Residente, mujer, 43 años*).

Durante el día, se registran menos robos, por lo que la población tiene la percepción de que estas áreas son relativamente tranquilas. Pero esta cambia radicalmente durante las horas de la tarde y la noche debido a la mayor frecuencia de estos delitos, la falta cantidad de alumbrado público, la nula presencia policial y la venta y consumo de drogas o bebidas alcohólicas en las calles. Por eso, los habitantes optan por desplazarse por caminos más largos, pero menos problemáticos; es decir, donde existan áreas iluminadas o con diversos negocios y establecimientos; o bien esperan o coordinan con vecinos para movilizarse juntos hacia sus residencias. Esta última opción es una forma de acompañarse y cuidarse mutuamente contra posibles asaltos, ahorrar dinero y hacer el tiempo de desplazamiento más agradable. Sin embargo, debido a las diferencias en los horarios de las personas y a que los asaltos pueden ocurrir incluso estando acompañadas, las personas también recurren al mototaxi, lo que les genera más gastos económicos. Por lo tanto, de manera colectiva, la población se ha organizado para comprar cámaras de seguridad y/o formar comités ciudadanos que vigilan constantemente las zonas.

No, acá a veces robaban, ¿no? Por todos lados roban ya, con más frecuencia allá, pero acá como ya se han armado las rondas vecinales [no]. Se pasan la voz. Están atentos, tenemos un WhatsApp, te voy a mostrar [...]. En estas rondas solamente estamos 15 personas de confianza, el resto no ingresa. Mira, dice: “Ha habido varias personas por la casa de ella y mi casa, al parecer chamos; salieron los vecinos y se fueron abajo, imagino [que] por San Pedro”. Entonces, los vecinos están visualizando, hay rondas, gente de aquí, gente de abajo y de más abajo. Entonces, así, ¿no? El otro dice “avisaré”, porque se pasan la voz y tenemos un sistema de alarma y hemos colocado cámaras allá

Entrevistador: ¿Dónde?

[En] ese palo blanco.

Entrevistador: ¿Cuál fue la necesidad?

Para reducir la inseguridad ciudadana, pues ya que las autoridades no hacen nada,

nosotros hemos armado nuestra chancha.³ La municipalidad nos ha dado una alerta también, y nosotros hemos armado nuestras bocinas, nuestros megáfonos. Ahí ese es nuestro local comunal, ya hay unos delegados de la ronda (*Entrevista a Dirigente zonal 1, mujer, 46 años*).

Para muchos, la movilidad a pie es físicamente incómoda, agotadora y, en algunos casos peligrosa, por lo que optan por desplazarse en mototaxi, una de las pocas opciones de movilidad motorizada que tienen, aparte de los taxis. No obstante, este medio de transporte es utilizado principalmente por poblaciones vulnerables, como personas con discapacidad, personas de tercera edad, mujeres gestantes o con niños. Los mototaxis recorren distancias cortas y los precios oscilan entre S/. 1, cuando la ruta es de bajada, a S/. 2,50 para las subidas; no obstante, estos precios pueden aumentar de acuerdo a la ubicación del hogar en la pendiente y si hay pistas asfaltadas. Los conductores argumentan que se requiere más gasolina o que estos entornos deterioran y ensucian más sus vehículos, lo cual también ocurre con los taxis. Para las personas que viven en las zonas bajas o medias, este es un precio relativamente accesible y eficiente, dado que los mototaxis las dejan en la puerta de sus casas. Sin embargo, para quienes viven en las zonas más altas, es costoso, por lo que optan por caminar o son llevados hasta los últimos tramos accesibles, que deben complementar a pie.

El mototaxi permite ahorrar tiempo, ya que en comparación con caminar, donde se requieren entre 30 y 50 minutos para subir, este servicio lo hace entre 10 a 15 minutos, además de que ayuda a evitar o disminuir la probabilidad de robos, especialmente durante la noche:

Ahorita tú vives a una cuadra adentro en un parque, y la avenida está a una cuadra, ¿no? Y tú sabes que el peligro de una cuadra hacia tu casa es un peligro inminente. ¿Por qué? Porque a veces hasta en la puerta de tu casa, la delincuencia está ahí. Entonces, ¿qué hacen? Se van con moto. ¿Y esta moto qué hace? Le dejamos en su puerta (*Entrevista a Operador móvil, hombre, 40 años*).

Este vehículo es uno de los pocos medios de transporte, junto con los taxis, que pueden ingresar por espacios sin asfaltar y lejanos de las avenidas principales, y el único que se desplaza por calles angostas y a las áreas más altas y empinadas. Es el medio de transporte más utilizado por las personas para realizar todo tipo de viajes, especialmente alrededor de sus zonas. Se consideran como eficientes y cómodos, dado que recogen y dejan a las personas en cualquier lugar; transportan solo a dos pasajeros que van sentados, alivian el cargar objetos pesados, evitan que las personas se embarren o ensucien durante el viaje, reducen el tiempo de traslado, aminoran el esfuerzo físico al subir pendientes, brindan seguridad contra robos y algunos conductores ayudan a

³Jerga peruana que significa colecta voluntaria de dinero.

los pasajeros a desembarcar cuando lo requieren, especialmente a adultos de tercera edad o personas con bolsas y niños.

Claro, nos ayuda a cargar, las amas de casa que prácticamente llevamos una bolsa pesada y que queremos movernos desde el mercado a la casa. No creo que el colectivo quiera ni permita entrar, pero en cambio la mototaxi sí puede entrar, porque tiene un paradero que ayuda de alguna manera a las personas a trasladarse cuando se tienen paquetes pesados (*Entrevista a Residente, mujer, 36 años*).

No obstante, debido al incremento de mototaxis informales vinculadas al establecimiento de mafias, así como a los crímenes y delitos que se han cometido en estos vehículos o cuando circulaban por las zonas, ha surgido una sensación de inseguridad en cuanto a su uso. Ante ello, los vecinos optan por tomar mototaxis que pertenezcan a sus familiares, conocidos o vecinos, ya que les cobran menos o incluso los llevan gratis, su optan por los servicios formales reconocidos por el Municipio. De manera colectiva, a través de sus representantes, han exigido a la Municipalidad que realice fiscalizaciones o intervenciones, aunque hasta el momento no se ha logrado cambiar o frenar el problema de la informalidad.



FIGURA 8. Mototaxi mobilizándose en el asentamiento humano Villacanta, Independencia

Fuente: Archivo propio. Agosto, 2021

Además, los problemas de accesibilidad a estas zonas se ven agravados por la presencia de vehículos particulares, ya sean autos o mototaxis, que estacionan en las pistas o calles, por lo que quienes se desplazan deben tomar caminos alternativos o dejar a los usuarios lejos de sus destinos. Esta situación también impide el ingreso de ambulancias, camiones de bomberos y vehículos de recolección de basura. Por lo tanto, los habitantes deben movilizar a personas u objetos para evitar problemas mayores, como fallecimientos, pérdida material o acumulación de basura en sus zonas.

El año pasado hubo un incendio y los bomberos no pudieron subir. La casa se quemó. Si no fuera por la ayuda de los vecinos, que alcanzaban agua, porque no pudo subir ningún bombero (*Entrevista a Dirigente zonal 2, mujer, 42 años*).

Impacto en las actividades cotidianas

De manera general, la movilidad para llevar a cabo actividades cotidianas como compras en mercados o bodegas; se realiza principalmente a pie y, en menor medida, utilizando mototaxis. Los hombres, que son quienes mayoritariamente trabajan y, por lo tanto, disponen de recursos económicos, tienen más posibilidades de usar las mototaxis, pero también son más propensos a ser asaltados con armas de fuego. Debido a que pueden emplear su fuerza física para defenderse, cuando caminan, suelen hacerlo solos; por lo tanto, su experiencia de movilidad es menos incómoda, dada sus opciones y libertad de movimiento, pero es más riesgosa en virtud de sus posibilidades económicas y su condición de género.

Cuando estaba yendo con un compañero más, llegamos a [un] punto y ahí aparecieron dos delincuentes, [que] nos pusieron la pistola en la cabeza y nos robaron (*Entrevista a Residente, hombre, 45 años*).

Los hombres, de manera excepcional, se desplazan para comprar víveres u otros relacionados al hogar, como recoger a los niños de la escuela, dado que las encargadas de estas actividades son principalmente las mujeres. En comparación con los hombres, las mujeres se desplazan de manera diaria o interdiaria según sus ingresos del día. Suelen hacerlo con sus hijos pequeños o en brazos, ya que no pueden dejarlos solos en casa o no tienen en quién apoyarse. Debido a que las distancias son largas, utilizan con mayor frecuencia los mototaxis, pero, por el costo, optan por caminar y subir una gran cantidad de escalones. La precariedad del entorno y de muchas de las escaleras hacen que sus desplazamientos sean más riesgosos, ya que generalmente no tienen las manos libres: cargan las bolsas en una mano y a sus hijos en la otra, lo que los expone a un alto riesgo de sufrir graves accidentes sin posibilidad de agarrarse. Ante esta situación, optan por comprar pocas cantidades de comida, y se desplazan lentamente, realizando

pausas, manteniendo la calma, cargando a sus hijos en las espaldas y haciendo uso de sus manos cuando necesitan sostenerse, como se observa en la fotografía **Figura 10**.

Las mujeres perciben la movilidad como más riesgosa e incómoda, ya que, además de la delincuencia, se suman el acoso sexual y la violencia hacia la mujer en los espacios públicos y en los vehículos de traslado. Esto hace que el desplazamiento sea una experiencia estresante, por lo que optan por viajar acompañadas de sus parejas, hijos o vecinos, evitan salir durante la noche o utilizan mototaxis para no caminar. Cuando lo hacen, se aseguran de que el conductor del vehículo sea un conocido o una persona de confianza; también, sus familiares anotan las placas o cambian de vehículo cuando otro pasajero parece sospechoso o potencialmente peligroso. Al mismo tiempo, las mujeres llevan a sus niños al colegio en mototaxi por temor a posibles accidentes o secuestros, a pesar de que estos establecimientos pueden encontrarse bastante cerca de sus hogares. Esto genera un mayor estrés, gasto económico y pérdida de tiempo para ellas, lo que refleja y agrava las inequidades de género existentes.

Me siento insegura. Cuando voy cerquita y estoy sola, yo me monto (en un mototaxi). Cuando se monta otra persona, yo me bajo; y más siendo hombre, hombres no (*Entrevista a Residente, mujer, 52 años*).

En medio camino, el mototaxista se detiene para recoger a un hombre. Yo sigo mirando hacia un lado. El hombre ingresa y lo ignoro, pero al pasar unos segundos, me percató [de] que está alcoholizado y se empieza acercar a mí. Asustada, decido bajarme y tomar otro (*Cuaderno de campo, 1 de agosto, 2022*).

Entrevistador: ¿Por qué no dejas que tu hijo vaya y regrese solo del colegio?
Puede que... Si se ha escuchado que raptan a los niños, entonces no, si es más grandecito sí, pero ahora, todavía no (*Entrevista a Residente, mujer, 28 años*).

Otros grupos particularmente afectados por las condiciones del entorno urbano son las personas con discapacidades y los adultos de tercera edad, cuya movilidad se ve reducida o totalmente limitada. En el caso de las personas con discapacidades, solo salen de sus hogares cuando es una emergencia, ya que su movilidad requiere bastante esfuerzo o la asistencia de familiares o vecinos para trasladarse. En cuanto a los adultos de la tercera edad, realizan un esfuerzo mayor para moverse debido a las limitaciones físicas propias de la edad, que se agravan por las dificultades presentes en su entorno geográfico y urbano, como pendientes, escaleras precarias y la falta de espacios públicos. Muchos de ellos optan por moverse ocasionalmente o por quedarse en sus hogares, lo que afecta su calidad de vida.

El otro problema [es que] si hay alguien que se pone mal, por ejemplo, no están las escaleras para trasladarlo, es tener que bajarlo en mantas, cosas así, porque no puedes utilizar la silla de ruedas (*Entrevista a Residente, hombre, 46 años*).



FIGURA 9. Mujer con niño a espaldas y una bolsa de compras en la mano subiendo escaleras improvisadas de bolsas de tierra en el asentamiento humano Villacanta, Independencia

Fuente: Archivo propio. Agosto, 2021

Pero lo que sí, acá hay un problema, son nuestros ancianos, a mí me parte el alma. Nuestros ancianos no puedan salir afuera a un parque, una pampa, [porque] no hay, lo que ves es así, y ellos ya casi ni pueden ni trasladarse [...]. Solo hay callecitas, pasajitos, ¿no? No pueden ni trasladarse o moverse a otro lado, porque les es dificultoso y sufren, se quedan en casa encerrados (*Dirigente zonal 1, mujer, 46 años*).

Bueno, las escaleras, es bravo.⁴ Ahorita sí puedo subir ¿no? Como has visto tú. Pero [alguien] de más edad, es bravo. Porque de movilidad, abajo agarras tu colectivo, y llegas a la pista y de ahí carro a donde quieras hay: para el Callao, para el centro, para el norte, para donde sea encuentras carro, hay. Pero de las escaleras, no. Mientras más envejezco, más bravo se hace. Yo le digo a mi hijo, dentro de cinco años ya tiraré la toalla, porque ya estoy con 72 años, ya pues, pero esto me sirve, es buen ejercicio (*Entrevista a Residente, hombre, 72 años*).

Otro aspecto a resaltar es la movilidad cotidiana para el traslado de objetos pesados, ya sean destinados a la vivienda (como catres, colchones, electrodomésticos) o materiales de construcción para la realización de faenas (como bolsas de cemento y herramientas). Estos tipos de desplazamientos involucran una gran cantidad de acciones, recursos y personas, lo que los convierte en actividades de movilidad complicadas. Las personas compran estos elementos en lugares cercanos a sus viviendas y los trasladan en taxi hasta lugares cercanos a sus hogares o a espacios donde llevarán a cabo sus actividades.

La movilidad en estas zonas tiene un costo elevado en comparación con la que se realiza en las partes centrales de la ciudad, y se incrementa cuanto más arriba esté la vivienda en la pendiente, incluso si la distancia es menor. Esto ocurre por varios factores, como la poca oferta de taxis, la percepción de inseguridad sobre la zona, la falta de demanda para retornar a sus áreas de trabajo –lo que se considera un “viaje perdido”–, la dificultad de subida en las pendientes, poca infraestructura urbana que requiere un mayor esfuerzo por parte de los vehículos y un mayor consumo de gasolina, el tiempo necesario para subir y bajar los objetos y la suciedad que se genera dentro y fuera del auto. Ante este escenario, muchos vehículos se niegan a realizar la ruta o aumentan excesivamente los precios. Para ilustrar, un viaje de 6 a 8 minutos puede costar un mínimo de S/. 20 soles (equivalente a USD 5, con un tipo de cambio de USD 1 dólar por S/. 4 soles).

Además, debido a los problemas de accesibilidad en estas zonas, las personas deben caminar considerables tramos para transportar sus objetos, ya que las entradas a sus casas están alejadas o no accesibles para vehículos motorizados. Esto implica un control emocional importante, ya que el nerviosismo o el miedo pueden perjudicar el traslado en espacios inestables, donde la calma y la concentración son importantes para evitar resbalones y, por lo tanto, prevenir la caída de los objetos que se están

⁴Jerga peruana que significa severo, difícil.

transportando o evitar accidentes graves. Para ilustrar esto, tomemos el caso de Mario, un residente del Asentamiento Humano La Alborada, quien desea llevar un colchón que recién ha comprado para su vivienda.

Debido a su itinerario, Mario decide comprar el colchón un fin de semana para contar con el apoyo de un vecino; y dado los costos, lo adquiere en el distrito adyacente, Ventanilla, que se ubica a unos 10 minutos de su hogar en colectivo. Traslada el objeto en un taxi hasta el último lugar accesible para el vehículo, este tiene un costo de S/. 25, y conlleva 20 minutos, tanto el viaje como el ubicar y desembarcar el objeto del auto, que lo deja a unos 120 metros de su casa. Cuando llega, el taxista desembarca el colchón de manera apurada, lo sostiene contra una pared y él deja los demás elementos –como colcha y almohadas– en el piso de tierra. Felizmente, estas se encuentran en bolsas de plástico transparente. El taxista se retira rápidamente. Mario deja las cosas y va a la casa de su vecino, que se encuentra a unas 15 escaleras debajo de la suya. Toca la puerta, le avisa para que le ayude. Mario abre la puerta de madera de su casa. Luego, ambos suben a donde nos dejó el taxista.

Empiezan a bajar el colchón por los escalones, siempre viendo hacia atrás y abajo para no dar un paso en falso. Para ello, se mueven de manera coordinada, conversando constantemente, y realizando varias pausas para observar mejor los alrededores y analizar el siguiente paso a dar. Al llegar frente a la puerta, mueven el colchón y se encuentran en un retiro de 10 metros que no se encuentra asfaltado, es pura tierra y roca y es bastante empinado. Dicho espacio provoca que Mario resbale, su vecino sostiene fuertemente el colchón y le dice que tenga cuidado, que pise en una de las rocas que se encuentran al lado de su pie. Mario le hace caso y, con esfuerzo, se estabiliza. Veo que ambos están sudando debido al intenso calor del día y al esfuerzo realizado. El polvo que generan los movimientos fastidia la vista y los ensucia. Ingresan por la puerta de madera y dejan el colchón sosteniéndose en ella. Se detienen a mirar el interior de la vivienda, que tiene roca y tierra alrededor, pero es un área relativamente plana; en esta, se encuentra el baño y el cuarto de Mario. Cargan el colchón, no tienen problemas para caminar y lo ingresan en el cuarto (*Notas de trabajo de campo, 29 de diciembre 2019*).

Todo el traslado demoró al menos doce minutos, durante los cuales ambos se esforzaron por que el colchón –cubierto por una bolsa de plástico– no se ensuciara y evitar caerse. El traslado fue complicado debido al entorno, la falta de infraestructura, la pendiente geográfica, la radiación del sol, el polvo y la limitación de contar con una sola persona para ayudar. Pero fue llevado a cabo de manera exitosa gracias a la constante coordinación, control emocional, concentración, conocimiento del área y la fuerza física de ambos. Conversando con el informante, me comentó que incluso para el traslado de objetos más pesados –como refrigeradoras, bidones de agua, bolsas de cemento, entre otros–, es mucho más complicado debido al peso. Esto requiere la ayuda de una mayor cantidad de personas o bien contratar personal para hacerlo.

Para el traslado de materiales de construcción para la realización de faenas, como bolsas de cemento y herramientas, los vecinos se organizan para comprar los materiales en áreas circundantes, a pesar de un costo más elevado de lo normal, pero que les ahorra tiempo y esfuerzo físico, y posiblemente dinero en comparación con la opción

de traer los materiales desde las áreas planas del distrito. Debido a los problemas de accesibilidad ya descritos en la primera sección, los habitantes deben cargar por sí mismos estos materiales o pagar a obreros para que los trasladen desde el último punto accesible en vehículo hasta el área donde se realizará la actividad. Todo esto incrementa los costos en términos de tiempo, dinero, esfuerzo físico y mano de obra; por lo que tienden a recurrir al recaudo de mayores cuotas, donaciones o ayuda de familiares o vecinos.

Estas circunstancias imponen una gran carga a los residentes, ya que, al igual que en el caso anterior, el transporte de materiales pesados en áreas de riesgo debido a la falta de infraestructura y las fuertes pendientes puede dar lugar a accidentes. A esto se suma que por la transmisión del COVID-19 y sus variantes, la mayoría de los participantes utilizan mascarillas para protegerse, las cuales resultan incómodas durante el transporte de objetos, ya que causan fatiga e incluso deben ser constantemente acomodadas cuando se mueven por el rostro y obstruyen la visión.

Construir en el cerro, como le repito, nos sale caro. A veces se paga el doble de lo que cuesta el material comprado para cargar. Cuanto más alto vivas, más caro te cobran por cargar una bolsa de cemento, por traer un metro cúbico de arena, de piedra. Todo eso más caro te cobran (*Entrevista a Dirigente zonal 2, mujer, 46 años*).

Conclusiones

El artículo explica cómo el entorno urbano local en las áreas periféricas de la ciudad de Lima dificulta de manera considerable la movilidad de los residentes en la realización de actividades cotidianas. Las características geográficas –como las pendientes pronunciadas–, la falta de infraestructura, la escasez de opciones de transporte seguro y formal, el clima y las dinámicas sociales –como la inseguridad– se entrelazan y generan una serie de obstáculos para el acceso y desplazamiento. Estos provocan que los desplazamientos sean difíciles, costosos, extenuantes y requieran mayor tiempo y esfuerzo, tanto mental como físico, para ser llevados a cabo. Ante estas dificultades, los residentes han desarrollado estrategias individuales y colectivas, que son numerosas y complejas, y que requieren de una amplia red social, pero también tienen un alto costo en términos económicos, temporales, físicos y emocionales para mitigar estos desafíos.

La etnografía permitió exponer por qué estos espacios tienen las peores condiciones de movilidad en la ciudad, a través de las significaciones, experiencias y dinámicas de quienes las habitan y cómo responden de manera individual y colectiva. Esta metodología involucró vivir y experimentar el terreno y las actividades desde la

perspectiva de sus residentes, destacando tipos de movilidad que han sido dejados de lado en los estudios urbanos y que se encuentran ligados al desarrollo de la vida cotidiana, como caminatas cortas para visitar amigos, comprar víveres y trasladar objetos en las áreas cercanas a sus hogares. Esto abre pistas e información sobre barreras que no se toman en cuenta en las movilidades más estudiadas (como el desplazamiento al trabajo), así como de las condiciones de los entornos locales y su impacto en la calidad de vida de los residentes. Finalmente, se expuso cómo estos ambientes agravan inequidades sociales de manera diferente, como en el caso de las mujeres, quienes deben destinar más recursos para hacer frente a las dificultades; y cómo reducen parcial o totalmente la movilidad de grupos vulnerables, como personas con discapacidades y adultos de la tercera edad.

El artículo evidenció la situación desventajosa en la que las poblaciones pobres y periféricas desarrollan su vida cotidiana y cómo, a pesar de las estrategias que han implementado y que han mejorado parcialmente su situación, no son suficientes para eliminar por completo estas dificultades. Esto reflejan, a su vez, el estado de exclusión en el que se encuentran en comparación con la ciudad en general, que los lleva a utilizar sus propios recursos, que podrían destinar para cubrir otras necesidades y proyectos personales y familiares. Este uso acentúa las desigualdades preexistentes entre estas poblaciones y grupos lejanos a esta realidad, que no deben preocuparse, pensar ni vivir estas circunstancias. Por lo tanto, es necesario realizar investigaciones y utilizar metodologías, como la etnografía, que permitan acercarnos a la experiencia urbana de las personas y descubrir cómo estas circunstancias afectan sus vidas personales y colectivas, así como profundizar en aquellas movilidades diferenciales que surgen basadas en género, discapacidad y edad, especialmente en niños y adultos mayores. Que se les dé voz, que se profundice en lo más íntimo y significativo de quienes han sido largamente ignorados, y que se expongan los mecanismos que expliquen cómo y por qué las grandes desigualdades sociales siguen siendo uno de los mayores retos en las ciudades de América Latina.

Declaración de contribuciones de autoría (CRediT)

Román García: Conceptualización (Conceptualization); Curación de datos (Data curation); Análisis formal (Formal Analysis); Investigación (Investigation); Metodología (Methodology); Redacción - preparación del borrador original (Writing – original draft); Redacción - revisión y edición (Writing – review & editing).

Agradecimientos

Muchas gracias a Pablo Vega Centeno, Manuel Dammert y Jérémy Robert por su apoyo y comentarios realizados en la exposición de esta propuesta. Y al proyecto MODURAL por permitirme recolectar y utilizar parte de la información que aquí se menciona.

Referencias bibliográficas

- Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 28(2), 9-35.
- 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*, 4, 47-58.
- Brites, W. (2022). Asentamientos y hábitat. El rol condicionante del espacio urbano en Posadas, Argentina. *Urbano*. <https://doi.org/10.22320/07183607.2022.25.45.03>
- Casanova-Berna, N. (2022). Etnografía de la vida urbana. *Procesos Urbanos*, 9(1), e561.
- Cebollada, À. y Avellaneda, P. (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova*, 13(270), 47.
- Cohen, R. (2006). *Cidade, corpo e deficiência: percursos e discursos possíveis na experiência urbana* [Tese de Doutorado em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social]. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- De Lima, C. D. T. (2005). *Plan Maestro de Transporte Urbano para el área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú*. Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA).
- Dureau, F. y Gouëset, V. (2011). Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009). *Territorios*, 25, 65-94.
- Fernández de Córdova, G., Moschella, P. y Bogdanovich, L. (2011). Los sectores segregados periféricos ¿son los nuevos espacios para el desarrollo urbano de la metrópoli de Lima y Callao? En *Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano* (pp. 237-272).
- Fragoso, D. (2020). Viviendo en la periferia: una visión desde la movilidad cotidiana. *Revista Ciencia Multidisciplinaria CUNORI*, 4(2), 29-38.
- García Pulido, J. (2015). *Una aproximación a la movilidad urbana desde la perspectiva de lo social: Un estudio de caso de Ciudad Verde, Soacha* [Tesis de grado]. Pontificia Universidad Javeriana.
- Imilan, W., Jirón, P. y Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Antropologías del Sur*, 2(3), 87-103.

- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12(29), 173-197.
- Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56, 53-74.
- Jirón, P. y Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista EURE*, 40(121), 5-28. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>.
- Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017). Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio. Dossier*, 16, 1-8.
- Landon, P. (2013). *Movilidad cotidiana y exclusión social: anverso y reverso de la instalación de la autopista acceso sur en la periferia pobre de la metrópolis de Santiago de Chile*.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Ariel Geografía.
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. En *Cuadernos de la CEPAL*.
- Prada, L. (2021). *Movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual: un acercamiento a sus experiencias y estrategias para desplazarse en la ciudad de Bogotá* [Tesis de Licenciatura]. Universidad Santo Tomás.
- Robert, J., Gouëset, V., Demoraes, F., Vega Centeno, P., Pereyra, O., Flechas, A. L., Lucas, M., Moreno Luna, C., Moreno, M. M., Pardo, C. F., Pinzón Rueda, J. A., Prieto, G., Saenz Acosta, H. y Villar-Uribe, J. R. (2022). Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis. *Territorios*, 46. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9942>
- Rodríguez, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE (Santiago)*, 34(103), 49-71.
- Segura, R. (2006). Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico. *Cuadernos del IDES*, 9.
- Soldano, D., Borthagaray, A., DA Representação, N., Miño, M., Natale, D., Palma Arce, C. y Perret Marino, G. (2017). *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Vega Centeno, P. (2005). *La movilidad espacial en los procesos urbanos: dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica* [Tesis de Doctorado]. Université Catholique de Louvain.
- Vega Centeno, P., Dammert, M., Moschella, P., Vilela, M., Bensús, V., Fernández de Córdova, G. y Pereira, O. (2019). *Las centralidades de Lima Metropolitana en el Siglo XXI*. PUCP.
- Villar-Uribe, J. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá-Colombia. *Uirbe. Revista Brasileira de*

Gestão Urbana, 13.