Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Universidad del Perú. Decana de América

Dirección General de Estudios de Posgrado
Facultad de Ciencias Sociales
Unidad de Posgrado

El capital de la movilidad urbana cotidiana

TESIS

Para optar el Grado Académico de Doctor en Ciencias Sociales en la especialidad de Sociología

AUTOR

Gerardo Dante REGALADO REGALADO

ASESOR

Dr. Julio Abel CALDERÓN COCKBURN

Lima, Perú

2025



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Regalado, G. (2025). *El capital de la movilidad urbana cotidiana*. [Tesis de doctorado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Sociales, Unidad de Posgrado]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Gerardo Dante Regalado Regalado
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	07956334
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-6962-0660
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Julio Abel Calderón Cockburn
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	08015995
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-3623-3020
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Nicolás Javier Lynch Gamero
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	10270250
Secretario	
Nombres y apellidos	Carlos Eduardo Cáceres Torres
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	25783162
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Jorge Luis Duárez Mendoza
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	DNI 42197531
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Elisabeth Juana Acha Kutscher
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	06522477

Datos de investigación	
Línea de investigación	E.4.8.2 Proceso de urbanización
Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento.
Ubicación geográfica de la investigación	País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Independencia Urbanización: II zona de Tahuantinsuyo Manzana y lote: S/N Calle: Av. Ollantaytambo Latitud: -11.9783769 Longitud: -77.043773
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Marzo 2018 -Diciembre 2024
URL de disciplinas OCDE	Sociología http://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.04.01 Planificación del transporte y aspectos sociales del transporte http://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.07.04 Arquitectura y urbanismo http://purl.org/pe-repo/ocde/ford#6.04.08

Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Universidad del Perú. Decana de América
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
UNIDAD DE POSGRADO

ACTA DE SUSTENTACIÓN

En Lima, a los trece días del mes de noviembre del año dos mil veinticinco, mediante sustentación presencial a cargo de la Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, a horas 12:30 p.m., bajo la presidencia del Dr. Nicolás Javier Lynch Gamero y con la concurrencia de los demás Miembros del Jurado de Tesis, se inició la ceremonia invitando al graduando, **REGALADO REGALADO, GERARDO DANTE**, para que hiciera la exposición de la tesis para optar el **Grado Académico de Doctor en Ciencias Sociales en la especialidad de Sociología**. Siendo el trabajo titulado:

«El capital de la movilidad urbana cotidiana»

A continuación, fue sometido a las objeciones por parte del Jurado. Terminando esta prueba y, verificada la votación, se consignó la calificación correspondiente a:

A - Excelente - 20

Por tanto, el Jurado, de acuerdo al Reglamento de Grados y Títulos, acordó recomendar a la Facultad de Ciencias Sociales para que proponga que la Universidad Nacional Mayor de San Marcos otorgue el **Grado Académico de Doctor en Ciencias Sociales en la especialidad de Sociología** al graduando, **REGALADO REGALADO, GERARDO DANTE**. Siendo las 1:45 p.m., y para constancia se dispuso se extendiera la presente acta:

Dr. Nicolás Javier Lynch Gamero
Presidente

Dr. Carlos Eduardo Cáceres Torres
Secretario

Dr. Jorge Luis Duárez Mendoza
Miembro

Dra. Elisabeth Juana Acha Kutscher
Miembro

Dr. Julio Abel Calderón Cockburn
Asesor

UNMSM
Firmado digitalmente por DIAZ ARRIOLA Luisa Esther FAU 20148092282 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13.11.2025 16:04:42 -05:00

Dra. LUISA ESTHER DÍAZ ARRIOLA
DIRECTORA DE LA UNIDAD DE POSGRADO

Escaneado con CamScanner

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE
SAN MARCOS
Universidad del Perú, Decana de América

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, Julio Abel Calderón Cockburn en mi condición de asesor acreditado con el Dictamen N.° 0015-UPG-F.CC.SS-2025 de la tesis de investigación académico, cuyo título es «El capital de la movilidad urbana cotidiana», presentado por el magíster Regalado Regalado, Gerardo Dante, para optar el grado académico de Doctor en Ciencias Sociales en la especialidad de Sociología, CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante la Plataforma PIDS, el documento evaluado cuenta con el 16% de similitud, nivel PERMITIDO para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del grado académico de Doctor en Ciencias Sociales en la especialidad de Sociología.

Lima, 14 de octubre de 2025

Firma del Asesor: _____

Nombres y Apellidos del asesor: Julio Abel Calderón Cockburn

DNI: 08015995

La vigencia del presente certificado corresponde a un período de noventa (90) días desde la fecha de su emisión; siempre que no haya observaciones en el texto durante el proceso de revisión por el jurado informante o surja alguna contingencia.

“El hombre encuentra a Dios detrás de cada

puerta que la ciencia logra abrir”

Albert Einstein

Dedicatoria

Quiero dedicar este esfuerzo a los seres que han marcado mi vida desde pequeño hasta hoy en la todavía incompleta madurez de mi vida

A Dios, porque en su inmensa misericordia y bondad me permitió día a día despertar, levantarme y mirar con optimismo esta difícil tarea.

A mi esposa Verónica, quién con su inagotable sonrisa, ayuda incondicional y ejemplo de disciplina me motivo cada día a culminar este propósito.

A mi papá, Víctor Ladislao, que desde el cielo me acompaño las largas noches de estudio y reflexión recordándome siempre esta frase: ¡hijo, la satisfacción más grande de un ser humano, es conseguir todo lo que se anhela con mucho esfuerzo, disciplina y dedicación, pero sobre todo con pasión, esa que pones cuando tocas el violín!

A mi mamá, Ana Carmen, que inculcó desde mi niñez la perseverancia y el estudio, y que, gracias a Dios, aún disfruto de su compañía diciéndome: ¡hijo, todo lo que se empieza se tiene que culminar!

A mis hermanas, Narda, Liliana y Mónica que, aunque solo fueron observadoras silenciosas, me motivaron a dejarles este esfuerzo y ejemplo de perseverancia y compromiso de superación personal y profesional.

A mis sobrinas, Camila y Sofía, porque su sola presencia causa en mi un estímulo para dejarles este legado a manera de ejemplo de vida.

A mi suegro Napoleón, que al observar mi pasión por el estudio me puso el sobre nombre de “el estudiante”, y que espera con un entusiasmo que contagia, asistir a mi sustentación y que me gradúe de doctor.

A mi suegra Emma, que me motivó desde el primer momento a cursar el doctorado, brindándome su aliento indesmayable en ese camino, celebrándome cada pequeño logro.

A mi padrino Abraham, cuya frase la tengo grabada en mi corazón desde pequeño, “a estudiar cabeza gacha”, gran ejemplo y guía para mí en los estudios y en la vida misma.

A mi tío Nemesio, que sin sus enseñanzas de las matemáticas no podría haber logrado finalizar mis estudios superiores y sobre todo este doctorado.

A mi tío Augusto, que desde el cielo me recuerda una frase que en vida me decía:

¡muy bien sobrino, tu sí que le sacas brillo al apellido…¡, por cada peldaño que subía en los estudios y logros profesionales.

A mi amigo, Guillermo Orozco que, aunque no me acompaña físicamente hoy, siempre recuerdo una expresión que a manera de estímulo me decía, ¡arquitecto, para cuando el doctorado, ya pues…!

Agradecimientos

Al doctor Julio Calderón Cockburn por su paciencia, guía escrupulosa y exigencia académica notable, que me inspiraron y exigieron mayores esfuerzos en la reflexión y en el desarrollo del pensamiento crítico a favor de la investigación cuyo producto se muestra a continuación.

Al doctor Nicolás Lynch, por su excelente cátedra en los talleres de sociología durante los tres años del doctorado y por impregnarme de esa energía y pasión por la lectura, reflexión y la investigación.

Al doctor César Lama More, por la formación que brindó en la maestría en Planificación y Gestión Urbano Regional y porque sembró en mí el espíritu de la investigación científica.

A la Sra. Adriana Castillo Flores por su ayuda y coordinación para el desarrollo de la encuesta semi-estructurada en la II zona de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, como miembro del grupo de Vendedores Informales de La Paradita (grupo VIP).

A los quince integrantes del grupo de Vendedores Informales de La Paradita (grupo VIP) por su participación desinteresada en la entrevista semi-estructurada, que con su aporte y disposición se ha logrado desarrollar esta investigación.

Tabla de contenido

Dedicatoria 3

Agradecimientos 4

Capítulo I 25

Presentación de la investigación **25**

Planteamiento del problema **27**

Pregunta General: **31**

Preguntas específicas: **31**

Marco referencial **32**

Marco teórico conceptual **41**

Objeto de estudio **57**

Objetivos de la investigación **58**

Objetivo general: 58

Objetivos específicos 58

Alcances y limitaciones de la investigación **59**

Alcances 59

Limitaciones 59

Hipótesis de trabajo **60**

Hipótesis General de trabajo 60

Hipótesis específicas de trabajo 60

Metodología y técnicas aplicadas en la investigación **61**

Capítulo II 65

Caracterización socio-físico espacial del grupo objetivo **65**

Identificación y caracterización del área de estudio **72**

Capítulo III 83

El urbanismo fragmentador y la metrópoli fragmentada. **83**

Capítulo IV..... 176

La generación de la práctica cotidiana de movilidad socio espacial a partir del habitus ambulante y su capital de motilidad, en la II zona del sector Tahuantinsuyo, distrito de Independencia. ...176

Capítulo V..... 246

La relación habitus ambulante y el campo de la movilidad urbana cotidiana en la construcción de la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial, en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia. 246

Capítulo VI..... 287

Apropiación, agencia y capital de motilidad en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.....287

Capítulo VII..... 306

Conclusiones y recomendaciones 306

Conclusiones 306

Recomendaciones.....325

Referencias..... 327

Anexos..... 335

Anexo 1 335

Anexo 2 Operativización de las variables 337

Anexo 3 344

Anexo 4 440

Anexo 5 448

Lista de tablas

Tabla IV- 1

Perfil socioeconómico de los entrevistados (grupo VIP), GRUPO VIP (Vendedores Informales de la Paradita) 195

Tabla IV- 2

Perfil socio-económico, accesibilidad, competencias, apropiación y capital de motilidad. 230

Tabla V- 1

Capital de Motilidad (en unidades) en función a las condiciones de accesibilidad (unidades de accesibilidad), competencias (unidades de habilidades y competencias) y apropiación (unidades de condición de apropiación) 285

Tabla VI-1

Capital de motilidad y perfil socio-económico 288

Tabla VI-2

Accesibilidad, habilidades y competencias, apropiación, capital de motilidad y agencia 299

Tabla 1

Matriz de consistencia tripartita 335

Tabla I- 1

Operativización de la variable Capital de Motilidad: competencias 337

Tabla I- 2

Operativización de la variable Capital de Motilidad: accesibilidad 339

Tabla I- 3

Operativización de la variable Capital de Motilidad: agencia 340

Tabla I- 4

Operativización de la variable Capital de Motilidad: apropiación 340

Tabla I- 5

Operativización de la variable Movilidad Urbana Cotidiana (variable dependiente): socio-económica 341

Tabla I- 6

Operativización de la variable Movilidad Urbana Cotidiana: espacio-temporal 342

Transcripción de las entrevistas 344

Tabla I- 7

Perfil socioeconómico demográfico del grupo Vendedores Informales de la Paradita (VIP) 440

Tabla I-8

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Accesibilidad 441

Tabla I-9

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Accesibilidad 442

Tabla I-11

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Competencias 444

Tabla I-12

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Apropiación..... 445

Tabla I-13

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Apropiación..... 446

Tabla I-14

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Agencia..... 447

Tabla I-15

Codificación-Accesibilidad..... 448

Tabla I-16

C*odificación- Competencias* 449

Tabla I-17

Codificación- Apropiación 450

Tabla I-18

Codificación- Agencia 451

Lista de figuras

Figura I-1

Esquema teórico conceptual 56

Figura I- 2

Desarrollo del esquema teórico conceptual 57

Figura II-1

Edad de los entrevistados..... 65

Figura II-2

Origen y destino..... 66

Figura II-3

Mercado informal La Paradita..... 66

Figura II-4

Etapas de la vida en las que se encuentran los entrevistados 67

Figura II-5

Sexo de los entrevistados 67

Figura II-6

Condición del empleo 68

Figura II-7

Ingreso per cápita por mes de los entrevistados (soles)..... 68

Figura II-8

Profesión y oficio de los entrevistados 69

Figura II-9

Grado de instrucción de los entrevistados 69

Figura II-10

Tiempo de residencia de los entrevistados..... 70

Figura II-11

Número de hijos de los entrevistados 71

Figura II-12

Estado civil de los entrevistados..... 71

Figura II-13

Estado civil y carga familiar..... 72

Figura II-14

Áreas interdistritales de Lima Metropolitana 73

Figura II-15

Localización del distrito de independencia 74

Figura II-16

Buses alimentadores del metropolitano en las principales arterias del distrito 75

Figura II-17

Desplazamientos a pie 75

Figura II-18

Desplazamientos a pie y acceso a redes de movilidad informal 76

Figura II-19

Desplazamientos a pie y acceso a redes de movilidad informal 76

Figura II-20

Acceso a redes de movilidad informal 77

Figura II-21

Acceso a redes de movilidad informal 77

Figura II-22

Área de trabajo II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, Lima, Perú. 79

figura II-23

Ubicación de La Paradita, Av. Ollantaytambo 2da cuadra. 80

Figura II-24

La Paradita, mercadillo informal de ropa y objetos usados 80

Figura II-25

Los clientes de La Paradita 81

Figura II-26

La Paradita, mercadillo informal de ropa y objetos usados. 81

Figura II-27

La paradita, venta informal de ropa usada 82

Figura III-1

La región metropolitana de Lima y Callao..... 109

Figura III-2

La región metropolitana de Lima y Callao y sus centralidades. 110

Figura III-3

La región metropolitana de Lima y Callao y su crecimiento difuso..... 110

Figura III-4

La urbanización frente a la estructura ecológica. 112

Figura III-5

Avance de la urbanización difusa en la región metropolitana de Lima y Callao..... 113

Figura III-6

Ocupación del suelo en la región metropolitana de Lima y Callao 115

Figura III-7

Áreas de tratamiento normativo de Lima Metropolitana..... 118

Figura III-8

Usos del suelo en la región metropolitana de Lima y Callao..... 119

Figura III-9

Concentración de empleos por manzanas en la región metropolitana de Lima y Callao 121

Figura III-10

Ubicación del área interdistrital de Lima Norte. 123

Figura III-11

Rol y función del área interdistrital de Lima Norte..... 124

Figura III-12

La topografía del área interdistrital de Lima Norte 126

Figura III-13

Viviendas sobre laderas..... 127

Figura III-14

Viviendas modernas en alta densidad..... 127

Figura III-15

viviendas en entornos degradados..... 128

Figura III-16

Lima Norte: abastecimiento de agua con red pública dentro de la vivienda según INEI censo 2017. 129

Figura III-17

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Ancón...... 130

Figura III-18

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Ancón, sector Lomas de Ancón...... 130

Figura III-19

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Ancón, sector Lomas de Ancón...... 131

Figura III-20

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Santa Rosa, sector Asociación Pro-vivienda PROFAM. 131

Figura III-21

Densidad poblacional en el AI-LN..... 134

Figura III-22

Proyecto inmobiliario en comas 135

Figura III-23

Fragmentación socioespacial en puente piedra..... 136

Figura III-24

Inmersión inmobiliaria y usos del suelo comercial zonal..... 137

Figura III-25

Tasa anual de crecimiento por migración y mudanza..... 138

figura III-26

Viviendas en laderas en el distrito de Comas 139

Figura III-27

Viviendas en laderas en el distrito de Puente Piedra 140

Figura III-28

Viviendas en laderas en el distrito de Carabayllo..... 140

Figura III-29

Viviendas en laderas en el distrito de Independencia 141

Figura III-30

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el AI-LN 142

Figura III-31

Viviendas en laderas, cerro La Cruz, distrito de Ancón...... 143

Figura III-32

Viviendas en laderas, A.H. Los Ángeles de Carabayllo, distrito de Carabayllo...... 144

Figura III-33

Viviendas en laderas, sector de Collique, distrito de Comas. 144

Figura III-34

Viviendas en laderas, sector El Ermitaño, distrito de Independencia...... 145

Figura III-35

Viviendas en laderas, sector Cerro La Milla, distrito de San Martín de Porres. 145

Figura III-36

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Ancón..... 147

Figura III-37

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Santa Rosa. 149

Figura III-38

Sector PROFAM, distrito de Santa Rosa. 150

Figura III-39

Urbanización Santa Rosa en playa del mismo nombre, distrito de Santa Rosa. 150

Figura III-40

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Puente Piedra.

..... 152

Figura III-41

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Carabayllo. 154

Figura III-42

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Comas. 156

Figura III-43

Proyecto inmobiliario ciudad sol del retablo, distrito de Comas. 157

Figura III-44

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de los Olivos. .. 158

Figura III-45

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de San Martín de

Porres. 160

Figura III-46

Shopping Center Plaza Norte, distrito de San Martin de Porres 161

Figura III-47

Transporte urbano e infraestructura vial en el distrito de San Martin de Porres 161

Figura III-48

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Independencia.

..... 163

Figura III-49

Ambiente urbano degradado por las condiciones de las viviendas, distrito de Independencia. 164

Figura III-50

Comercio formal e informal en el distrito de Independencia. 164

Figura III-51

Comercio informal, formal y el mototaxi, distrito de Independencia. 165

Figura III-52

Transporte urbano: formal, informal, mototaxi y el comercio informal, distrito de Independencia. . 165

Figura III-53

Comercio formal e informal en las principales vías del distrito de Independencia. 166

Figura III-54

Comercio formal e informal en las principales vías del distrito de Independencia. 166

Figura III-55

Comercio formal e informal en las principales vías del distrito de Independencia 167

Figura III-56

Precariedad de las viviendas en el distrito de Independencia. 168

Figura III-57

La Paradita 169

Figura III-58

Comercio informal en las vías de acceso al Mercado Central de Tahuantinsuyo. 170

Figura III-59

Comercio informal en las vías colindantes al Mercado Central de Tahuantinsuyo..... 171

Figura III-60

Comercio informal La Paradita sobre la Av. Ollantaytambo. 171

Figura III-61

Comercio informal en La Paradita..... 172

Figura IV-1

¿Cómo elije el lugar de destino de su trayecto?..... 196

Figura IV-2

¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente? 196

Figura IV-3

Comercio informal y comercio formal alrededor de La Paradita 200

Figura IV-4

La Paradita, comercio informal de artículos de segunda mano 201

Figura IV-5

Grado de consolidación urbana: semi consolidada 202

Figura IV-6

Grado de consolidación urbana: estado de la calzada y veredas 203

Figura IV-7

Grado de consolidación urbana: estado de la calzada y veredas 204

Figura IV-8

¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente? 205

Figura IV-9

¿Qué días realiza el trayecto? 206

Figura IV-10

¿Hace cuanto realizas el trayecto? (años) 206

Figura IV-11

¿Cuánto dura el trayecto cotidiano? (minutos) 207

Figura IV-12

¿Cuánto gasta en promedio por trayecto? (soles) 208

Figura IV-13

¿Usualmente hace la misma ruta o cambia? 208

Figura IV-14

¿Cuántos trayectos realiza al día? 209

Figura IV-15

¿Cuántos trasbordos realiza para llegar al trabajo/estudio? 209

Figura IV-16

¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de metropolitano o tren) para realizar su trayecto cotidiano? 211

Figura IV-17

¿Realizas algunos trayectos a pie? 211

Figura IV-18

¿Usas siempre el transporte público? 212

Figura IV-19

¿Empleas varios modos de transporte? 212

Figura IV-20

¿Tienes algún medio de transporte personal? 213

Figura IV-21

¿Sientes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamiento? 214

Figura IV-22

¿Conoces tu barrio en su totalidad? 214

Figura IV-23

¿Tienes algún tipo de discapacidad o estado en particular que no te permita realizar los desplazamientos cotidianos en forma cómoda? 215

Figura IV-24

¿Tienes alguna enfermedad crónica que no te permita realizar tus desplazamientos cotidianos de forma cómoda? 215

Figura IV-25

¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto? 216

Figura IV-26

¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar? 216

figura IV-27

¿Consideras que está seguro en el trayecto cotidiano? 217

Figura IV-28

¿Sientes que estas en condiciones físicas para realizar sus trayectos cotidianos? 218

Figura IV-29

¿Tienes licencia de conducir? 218

Figura IV-30

¿Utiliza el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto cotidiano, o para entretenimiento? . 219

Figura IV-31

¿Interactúas con alguna persona para informarte sobre el trayecto a realizar?..... 219

Figura IV-32

¿Cuál es la necesidad para desplazarse cotidianamente? 220

Figura IV-33

¿Cómo elije el lugar de destino de su trayecto cotidiano? 221

Figura IV-34

¿Usualmente dónde va cuando sale de su casa? 221

Figura IV-35

¿Hace el trayecto cotidiano solo o acompañado? 222

Figura IV-36

¿Tu barrio te ofrece facilidades para los desplazamientos cotidianos?..... 222

Figura IV-37

¿Tu barrio te ofrece seguridad para tus desplazamientos cotidianos?..... 223

Figura IV-38

¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano? 224

Figura IV-39

¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano? 224

Figura IV-40

¿Qué piensa de su barrio? 225

Figura IV-41

¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano? 225

Figura IV-42

¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable? 226

Figura IV-43

¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto cotidiano? 227

Figura IV-44

¿Confías en las personas que te transportan? 227

Figura IV-45

¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano? 228

Figura IV-46

¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte? 228

Figura IV-47

¿Consideras que el transporte público en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado? 229

Figura IV-48

Capital de motilidad 231

Figura IV-49

Capital de motilidad y edad 232

Figura IV-50

Capital de motilidad e ingreso per cápita 233

Figura IV-51

Capital de motilidad y tiempo de residencia 234

Figura IV-52

Capital de motilidad y número de hijos 235

Figura IV-53

Capital de motilidad y condición de accesibilidad 237

Figura IV-54

Capital de motilidad y condición de competencias 238

Figura IV-55

*Capital de motilidad y condición de apropiación***.** 239

Figura IV-56

*Condición de accesibilidad, competencias y apropiación***.** 240

Figura IV-57

Capital de motilidad en función a las condiciones de accesibilidad, competencias y apropiación 244

Figura V-1

Grupos de edad 253

Figura v- 2

Género de los entrevistados 253

Figura v- 3

Profesión u oficio de los entrevistados 254

Figura V-4

Grado de instrucción 254

Figura V-5

Ingreso per cápita 255

Figura V-6

Condición del empleo 255

Figura V-7

Lugar de nacimiento 256

Figura V-8

Estado civil..... 256

Figura V-9

Tiempo de residencia en el área de estudio 257

Figura V-10

Número de hijos 257

Figura V-11

Estado civil y carga familiar..... 258

Figura V-12

Lugar de destino de forma cotidiana 259

Figura V-13

¿Qué días realiza el mismo trayecto?..... 260

Figura V-14

¿Usualmente hace la misma ruta o cambia? 260

Figura V-15

¿Hace cuánto tiempo realiza el mismo trayecto cotidiano? 261

Figura V-16

II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia..... 276

Figura V-17

La Paradita, II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia 276

Figura V-18

Av. Ollantaytambo..... 277

Figura V-19

Vías en pendiente 278

Figura V-20

Vereda aterrazada, característica común en el área de estudio..... 278

Figura V-21

Paradero informal de mototaxis 279

Figura V-22

Modo de desplazamiento "a pie" alrededor de La Paradita 280

Figura V-23

Modo de desplazamiento a pie hacia La Paradita 280

Figura V-24

Modos de transporte empleados para dirigirse a "la paradita" 281

Figura V- 25

Modo de transporte "combi" 281

Figura V-26

Alimentador del corredor segregado de alta capacidad "El Metropolitano" 282

Figura V-27

Uso del transporte público 282

Figura VI-1

Volumen de capital de motilidad grupo vip 289

Figura VI-2

Capital de motilidad y condición de apropiación 290

Figura VI-3

Libertad para tomar decisiones de desplazamiento 292

Figura VI-4

Grado de negociación para efectuar desplazamientos 292

Figura VI-5

Nivel de asertividad para la escogencia modal 293

Figura VI-6

Nivel de autoeficacia en los desplazamientos 293

Figura VI-7

Grado de autonomía para efectuar desplazamientos..... 294

Figura VI-8

Grado de control para efectuar desplazamientos..... 294

Figura VI-9

Nivel de autodeterminación para efectuar desplazamientos 295

Figura VI-10

Nivel de pensamiento independiente para efectuar desplazamientos 296

Figura VI-11

Grado de identificación de necesidad de cambio para efectuar desplazamientos..... 297

Figura VI- 12

Nivel de control sobre mi entorno 297

Figura VI-13

Nivel de percepción de mi contexto..... 298

Figura VI-14

Condición de accesibilidad y capacidad de agencia 301

Figura VI-15

Condición de habilidades, competencias y capacidad de agencia 302

Figura VI-16

Condición de apropiación y capacidad de agencia..... 303

Figura VI-17

Capital de motilidad y capacidad de agencia..... 304

Figura VI-18

Accesibilidad al entorno urbano inmediato, habilidades y competencias, apropiación, capital de motilidad y agencia. 305

Capítulo I

Presentación de la investigación

Introducción

Entender el fenómeno de la movilidad urbana cotidiana a partir del concepto de motilidad, aquella capacidad real o potencial que tienen los individuos y/o grupos sociales para efectuar desplazamientos, exige revisar tres dimensiones:1) el acceso al medio físico-espacial, donde residen o trabajan los actores involucrados, que facilita los desplazamientos; 2) las competencias o habilidades del grupo social que emprende desplazamientos, pudiendo ser físicas, psicológicas, tecnológicas, etc.; y 3) La apropiación como interpretación de su capacidad de movimiento, que le otorga un estado de agencia o capacidad de actuación y transformación de las condiciones del tejido urbano para efectuar desplazamientos (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004). Estas posibilidades reales o potenciales de movimiento reconstruyen diariamente un tejido urbano fragmentado social y espacialmente por el urbanismo fragmentador, para alcanzar un espacio de reproducción social, que además de configurar una espacialidad física, se constituye trialécticamente en un espacio social y un espacio simbólico a la vez (Wacquant, 2022).

Las dimensiones antes mencionadas se relacionan con el concepto del "urbanismo fragmentador", práctica que fracciona el estado sobre el cual se construye el espacio urbano donde se realiza la vida cotidiana (Jirón & Mansilla, 2014). Esta práctica, genera una práctica social del movimiento, la "movilidad urbana cotidiana", que a su vez genera un habitus[1] y que, al efectuarse de manera reiterativa, define la misma práctica del movimiento, situación que, en una trama urbana, fragmentada y dividida, determina inconexiones, espacios de beneficios y de perjuicios y por ende desigualdad social (Regalado-Regalado, 2019).

[1] Bourdieu infiere en *Razones Prácticas*, *sobre la teoría de la acción* (1994), "el habitus es ese principio generador y unificador que retraduce las características intrínsecas y relacionales de una posición en un estilo de vida unitario, es decir, un conjunto unitario de elección de personas, bienes y de prácticas" (p.19).

En ese sentido, se plantea en el primer capítulo las preguntas, objetivos e hipótesis de trabajo de la investigación, así como la metodología basada en el método etnográfico particularista que permite identificar, comprender y explicar las conductas de desplazamientos de un grupo social plenamente acotado, individuos que buscan alcanzar un "bien" preciado y escaso, el "espacio urbano", que les permita la reproducción social en un tejido urbano. Esta situación exige una práctica social definida por la naturaleza de sus desplazamientos cotidianos, denominada movilidad urbana cotidiana, aquella generada, de forma más específica, por un "habitus ambulante", en función del capital de motilidad y capacidad de agencia, dentro de un espacio social definido como "campo de la movilidad urbana cotidiana". Es en este espacio donde se posicionan y compiten los individuos involucrados de acuerdo con su capital de motilidad, en su afán de alcanzar el espacio urbano, en el contexto de una práctica social mayor denominada "urbanismo".

El segundo capítulo muestra los primeros hallazgos relacionados con la encuesta efectuada al grupo objetivo, el grupo "Vendedores Informales de La Paradita" con la finalidad de conocer el perfil socio demográfico y económico de dicho colectivo, aquel que realiza una movilidad urbana cotidiana con destino a un lugar denominado "La Paradita" ubicada sobre la calzada de la Av. Ollantaytambo, II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia (Regalado-Regalado, 2019), para instalar un mercadillo informal de artículos de segunda mano.

El tercer capítulo hace una introspección en el concepto del urbanismo como forma de vida y el urbanismo fragmentador como resultado natural de los procesos de urbanización, pero que la planificación urbana en Latinoamérica no ha sabido resolver. Es en este contexto que, la movilidad urbana cotidiana experimenta un contexto de segregación socio-espacial y simbólica en la escala metropolitana, interdistrital y barrial, teniendo en cuenta esta última escala espacial para el análisis e interpretación de los desplazamientos cotidianos de un grupo de individuos (caso de estudio) plenamente identificados que buscan alcanzar un espacio urbano para su reproducción social.

El cuarto capítulo, explica como la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial es generada por el habitus ambulante desde el pensamiento bourdieusiano y su capital de motilidad, categoría que se logra mensurar, y que, a su vez, esta misma práctica da forma al habitus ambulante, en relación con el caso del grupo referido.

El quinto capítulo, define la relación entre el habitus ambulante y campo de la movilidad urbana cotidiana (Regalado-Regalado, 2019), en la construcción de la práctica cotidiana de movilidad socio espacial del grupo caso de estudio, a través de los conceptos teóricos de Pierre Bourdieu, habitus y campo, referidos a la forma de vida denominada urbanismo.

El capítulo sexto, se detiene a realizar una introspección del concepto de apropiación y su relación con la agencia y el capital de motilidad del grupo caso de estudio, en busca de una relación entre el volumen de capital de motilidad, la interpretación de su capacidad de actuación y su capacidad de transformación de las condiciones de desplazamientos del grupo caso de estudio.

Finalmente, el último capítulo realiza la discusión de las principales hallazgos y plantea conclusiones y recomendaciones acerca de la práctica social de movilidad urbana cotidiana en el campo del mismo nombre, del grupo caso de estudio, la naturaleza del capital de motilidad y la capacidad de agencia que los individuos involucrados observan y su habitus ambulante en el marco de un tejido urbano fragmentado y segregado socio espacialmente, como consecuencia de una forma de vida denominada urbanismo.

Planteamiento del problema

La población de la II zona del sector de Tahuantinsuyo, del distrito de Independencia, residen en un tejido urbano fraccionado social y espacialmente y también con relación a la metrópoli de Lima, tratando de recomponer día a día los mosaicos que producto de la fragmentación ha sido particionado el tejido urbano, por medio de la movilidad urbana cotidiana, es decir, efectuando “prácticas sociales de viajes” (Regalado-Regalado, 2019).

Estás práctica sociales del movimiento genera, en palabras de Bourdieu (1998), un habitus[2] relacionado con los desplazamientos y que este a su vez le da forma, diferencia y apreciación a la práctica cotidiana de ejercer desplazamientos, para alcanzar objetivamente la espacialidad física, que se erige como "espacio social"[3] que permite reproducirse socialmente (Marx, 1994)[4], y que represente un "espacio simbólico"[5] diferente y diferenciado que los clasifica en torno a su forma de sentir, actuar y pensar, conviviendo con un urbanismo como estilo de vida, que particiona el espacio urbano.

Esta práctica está relacionada con su capital de "motilidad", entendido como la capacidad real o potencial para efectuar desplazamientos (Regalado, 2018), en función de: sus condiciones de accesibilidad al entorno y a sus redes de movilidad; a las competencias derivadas de las condiciones físicas, adquiridas y de organización del individuo (Canzler, Kaufmann & Kesslring como se cita en Jirón & Mansilla 2014); y que en consecuencia le otorgan la posibilidad de modificar y/o alterar el escenario de la movilidad urbana cotidiana, es decir, su "agencia".

Se entiende, desde el punto de vista urbano, por agencia, como la capacidad de actuación, de incidir, modificar, acondicionar el escenario urbano, en otras palabras, el "campo"[6] de la *movilidad*

[2] Bourdieu aclara en *La distinción. Criterios y bases del gusto* (1998*)*, que "el habitus es a la vez, [...] el principio generador de prácticas [...] Es en la relación entre las dos capacidades que definen al habitus -la capacidad de producir más prácticas [...] y la capacidad de diferenciar y apreciar estás prácticas... donde se constituye el mundo social representado, esto es el espacio de los estilos de vida" (pp. 169-170).

[3] Al respecto, Bourdieu en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1997), "La noción de espacio contiene, por sí misma el principio de una aprehensión relacional del mundo social [...] toda la realidad que designa reside en la exterioridad mutua de los elementos que la componen. Los seres aparentes, directamente visibles, trátese de individuos o grupos, existen y subsisten en y por la diferencia, es decir en tanto que ocupan posiciones relativas en un espacio de relaciones [...], es la realidad más real [...] y el principio real de los comportamientos de los individuos y de los grupos" (p. 47).

[4]Marx explica en *El capital. Crítica de la economía política* (1946), "Lo mismo que una sociedad no puede dejar de consumir, no puede tampoco, ni por un instante, dejar de producir. Considerando dentro de una concatenación constante y en el flujo ininterrumpido de su renovación, todo proceso social de producción es, por tanto, al mismo tiempo, un proceso de reproducción" (p. 505).

[5] Wacquant citando a Bourdieu en *Repensar la ciudad con la trialéctica de Bourdieu* (2022), "Por espacio simbólico, [...] Bourdieu se refiere a [...] las categorías cognitivas a través de la cuales [...] clasificamos personas, lugares, [...] actividades [...] cuadrículas mentales [...] moldean nuestra forma de pensar, sentir y actuar [...]" (p. 821).

[6] Bourdieu al respecto explica en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1997) "[...] describo el espacio social [...] como un campo, [...]" (p.49).

urbana cotidiana. Agencia no es solo capacidad de actuar, sino de alterar o cambiar el contexto, eso diferencia agente de sujeto/ actor[7] (Bourdieu, 1997).

Por lo tanto, niveles reducidos de agencia podría debilitar la "apropiación" de sus condiciones de movilidad, es decir, se subordina su capacidad de desplazamiento en relación con otros grupos sociales o individuos que se constituyen en movilidades dominantes dentro del campo de la movilidad urbana cotidiana, tales como: aquellos que tiene la habilidad de conducir un auto, manejar bicicleta, mejor estado de salud o condición física etc. Esta situación establece diferenciaciones en torno a las competencias, accesos diferenciados a redes de movilidad, limitaciones en los desplazamientos de proximidad ocasionando un uso reducido de los recursos urbanos a escala barrial, comunal, distrital y metropolitana y, por ende, disminuye las posibilidades de alcanzar la geografía de oportunidades que representa la metrópoli en su integridad.

Por ejemplo; Un individuo de unos 35 años, ambulante, residente en la II zona del sector de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, que cotidianamente utiliza "El metropolitano" o Corredor Segregado de Alta Capacidad (COSAC) en Lima (Regalado-Regalado, 2019), para realizar desplazamientos a su lugar de trabajo, tiene que hacer largas colas, porque llega tarde a la estación, porque por su zona de residencia no tiene acceso al bus alimentador y tampoco llegan los mototaxis, y tiene que realizar una caminata de diez minutos para poder abordar un bus que lo lleve a la estación.

Además, si dicho individuo tiene una condición de obesidad mórbida, teniendo en cuenta que dicha zona presenta una topografía con una pendiente significativa, la velocidad de sus desplazamientos es más lenta. Por otro lado, no tiene un celular de última generación que le permita acceder a aplicaciones que le informen en tiempo real, la frecuencia de los buses alimentadores o

[7] Bourdieu indica en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1997) "[...] los sujetos son en realidad agentes actuantes y conscientes dotados de un sentido práctico, ... sistema adquirido de preferencias de principios de visión y de división, de estructuras cognitivas duraderas y de esquemas de acción que orientan la percepción de la situación y la respuesta adaptada". (p.40).

cualquier otra circunstancia que ocurra en la zona y tampoco maneja la tecnología que le permita descargar las aplicaciones en su equipo.

Las condiciones anteriormente mencionadas, disminuyen el capital de motilidad de dicho individuo, porque carece de condiciones de accesibilidad a las redes de movilidad; sus competencias físicas y adquiridas son limitadas. Por lo tanto, merma su capacidad de asumir agencia o su capacidad de modificar las condiciones del *campo de la movilidad urbana cotidiana*, es decir su estructura[8], y como consecuencia, debilita su fuerza de participación en ese campo de poder[9]. Esto ocasiona una incapacidad para apropiarse de sus condiciones de movilidad, frente a otros individuos que gozan de mejor condición física, que pueden acceder a las redes de movilidad, que tienen la habilidad de usar convenientemente la tecnología para efectuar desplazamientos.

En este contexto subordinan su movilidad con relación a estos individuos o grupos sociales, que también se encuentran en la "lucha"[10] en el campo de la movilidad urbana cotidiana y con mejores condiciones de capital de motilidad, de esa manera afectan sus posibilidades de construir el espacio social requerido para ejercer la forma de vida urbana.

En relación con lo anteriormente argumentado, podemos proponer las siguientes interrogantes:

[8] Para Bourdieu en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1997), "esta estructura no es inmutable, la topología que describe un estado de las posiciones sociales permite fundamentar un análisis dinámico de la conservación y de la transformación de la estructura de la distribución de las propiedades actuantes y, con ello el espacio social [...]" (p. 49).

[9] Al respecto Bourdieu expresa en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1997) que, "El campo de poder... no es un campo como los demás: es el espacio de las relaciones de fuerza entre los diferentes tipos de capital..., entre los agentes que está suficientemente provistos de uno de los diferentes tipos de capital para estar en posición de dominar el campo [...]" (p.49). En este aspecto, los agentes que conforman el grupo VIP observan en principio, diferentes, diferenciados y diferenciantes capitales de motilidad en relación con sus habilidades y competencias y nivel de apropiación que les permite mejores posibilidades de alcanzar la ruta o el espacio físico para el movimiento frente a otros actores más desventajados, tales como: agentes más jóvenes, con mayor conocimiento del barrio, mejor estado de salud, mayor grado de estudios, tenencia de licencia de conducir, etc.

[10]Bourdieu en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1997) describe "[...] el espacio social [...] como un campo de fuerzas, cuya necesidad se impone a los agentes que sean adentrado en él, y como un campo de luchas dentro del cual los agentes se enfrentan, con medios y fines diferenciados según su posición en la estructura en el campo de fuerzas, contribuyendo de este modo a conservar o a transformar su estructura" (p. 49).

Pregunta General:

¿De qué manera las características del capital de motilidad de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, territorio fragmentado social y espacialmente debido a un urbanismo fragmentador, motiva una determinada capacidad de agencia, estableciendo ciertas prácticas sociales de viajes, dentro del campo de la movilidad urbana cotidiana, que determinan las posibilidades de alcanzar el espacio urbano para la reproducción social?

Preguntas específicas:

¿Cuál es la naturaleza y características del habitus ambulante que, proveído de un capital de motilidad determinado, genera la práctica cotidiana de movilidad socio espacial en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?

¿De qué manera la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial da forma al habitus ambulante definiendo el campo de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?

¿De qué forma las características del capital de motilidad afecta la agencia en el campo de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?

Marco referencial

La construcción del marco referencial de la presente investigación implica escoger entre una o varias perspectivas que invocan enfoques interdisciplinarios (Hernández, R., Fernández, C & Baptista, P., 2014), debido a que la misma se ciñe al campo de investigación de la sociología urbana y en sintonía con el diseño y el planteamiento de la investigación.

El estudio de la movilidad urbana ha sido un tema recurrente en las investigaciones científicas desde la década de los 90´s. Esto a raíz de: la globalización de la economía con la descentralización y la dispersión de las unidades de producción; las actividades de terciarización de procesos productivos; los procesos de metropolización; el aumento del número de metrópolis y regiones metropolitanas en el mundo y las nuevas funciones de mando y comando que ejercen a nivel global. Así mismo, la aparición y consolidación del teletrabajo por el desarrollo de las nuevas tecnologías de información y comunicación, y la deslocalización residencial de la población de acuerdo con su nivel de empleabilidad y de sus ingresos, etc., ha reconfigurado los procesos que se incuban en la urbe contemporánea.

En este contexto, la investigación científica sobre la movilidad urbana ha tenido un desarrollo temático bastante prolífico y multidiverso. Desde enfoques sobre la estructura urbana, la sostenibilidad urbana, el transporte inteligente, política urbana, el género, el empleo, entre otras líneas de investigación. Sin embargo, esas líneas de investigación en su mayoría se inclinaban mucho más a los aspectos cuantitativos de la movilidad urbana y mucho menos a los aspectos relacionados con la forma de percibir, sentir y actuar de los individuos que desarrollan desplazamientos cotidianos.

En consecuencia, la revisión bibliográfica determinó la utilización de diverso material relacionado con las variables y dimensiones que definen y explican la investigación, tales como: *movilidad urbana cotidiana, practica social, motilidad, capital, capital de motilidad, habitus*,

apropiación, agencia, etc., categorías inferidas en investigaciones de sociología pura y sociología urbana, con base en la teoría sociológica y con estudios empíricos relacionados con la ciudad.

A continuación, referimos los principales estudios que han servido para organizar y guiar la investigación, posteriormente en el desarrollo del estudio se fueron agregando otros autores referidos a categorías más precisas.

En ese sentido y de forma inicial, la presente investigación descubrió un texto de Francisco Adolfo García Jerez del año 2016, cuyo desarrollo teórico conceptual evidenciaba diferencias notables de como observar la naturaleza de los desplazamientos que realizan los individuos en un tejido urbano. En ese sentido, se ubicó un texto del autor citado, desde la perspectiva del sociólogo francés Pierre Bourdieu, *La movilidad socioespacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante*, donde cita autores que reflexionan sobre el fenómeno de los desplazamientos enfocados en la percepción de los viajes y sus implicancias sociales. Es ahí donde aparecen los investigadores que por primera vez introducen el término de "motilidad" con referencia a la movilidad socioespacial en la ciudad, estos son: Kaufmann, Bergman y Joye (2004), Flamm y Kaufmann (2006) y Canzler, Kaufmann y Kesselring (2008).

En efecto, el último texto mencionado anteriormente, fue el que guio la búsqueda de las referencias y la dirección de la investigación, así como definieron las preguntas, objetivos e hipótesis de la investigación. Posteriormente se han observado referencias bibliográficas en tres direcciones: 1) con relación a los fenómenos urbanos y el urbanismo fragmentador; 2) la práctica social y 3) la naturaleza del concepto del capital.

Siguiendo la primera dirección, identificamos un derrotero iniciático ligado a la sociología urbana, con el planteamiento de Manuel Castells (1974), en su libro *La cuestión urbana*, sobre lo que denomina "el elemento intercambio", donde relaciona los flujos intraurbanos y los procesos de urbanización en las metrópolis.

Luego el trabajo de Pablo Vega- Centeno del año 2003, denominado *Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo*, en dicho trabajo el autor introduce el concepto de movilidad desde las ciencias sociales, estableciendo una relación entre los desplazamientos cotidianos y las actividades propias de los procesos de socialización.

De igual forma, se revisó el trabajo de Corvalán, publicado el año 2008, *Transporte, movilidad y exclusión: el caso de Transantiago en Chile,* donde aparece el concepto del capital de movilidad relacionado con la necesidad de desplazamiento frente a un fenómeno galopante de urbanización dispersa, que entiende que los desplazamientos diarios son consecuencia de una necesidad y que sus posibilidades están en función de un capital diferente y diferenciador propiedad de cada individuo[11].

En ese mismo orden de ideas, el ejercicio propedéutico para analizar el hecho de la movilidad urbana cotidiana se exploró un trabajo relacionado con su medición, un texto de Jiménez, M.A. publicado el 2009, titulado *Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos*, donde reflexiona sobre algunas dimensiones del fenómeno como, el origen y destino, motivos de desplazamientos, tiempo de viaje, movimiento pendular, entre otras.

En la búsqueda del fenómeno del urbanismo como forma de vida que fragmenta o urbanismo fragmentador se observó un trabajo de Jirón & Mansilla del año 2014, *Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile*, cuya pesquisa explora sobre la esencia de esa manera de vivir en la ciudad, el urbanismo, que interrumpe la espacialidad urbana y que el urbícola en su movimiento cotidiano trata de recomponer el tejido urbano que lo excluye socialmente.

[11] En efecto, existen desigualdades en las condiciones y oportunidades de desplazamientos como individuos efectuando movilidad urbana, por lo tanto, diferentes capitales de movilidad en relación con la cercanía o distancia de los diferentes recursos urbanos que brinda el tejido urbano (Corvalán, 2008); es un capital inherente al ser humano, diferente, diferenciador y diferenciante.

En una segunda dirección, se revisan investigaciones relacionadas con la esencia de las prácticas sociales vinculadas con la acción humana y sus diferencias diferenciadoras inherentes a cada individuo. Estas son dos publicaciones del sociólogo francés Pierre Bourdieu: 1) *Razones prácticas sobre la teoría de la acción,* del año 1997 en donde nos muestra la naturaleza del habitus como factor que genera las prácticas y que unifica en el sentido clasificatorio y 2) *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto,* publicado el año 1998, en el cual explica la esencia y cualidades del campo y su relación con el capital como energía social que se produce y se reproduce en dicho campo.

Un texto apreciable en relación con lo apuntado anteriormente es el de Alicia Gutiérrez del año 2005, *Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu*, que bajo la perspectiva del sociólogo francés analiza la realidad empírica de los problemas sociales que encarna las prácticas del individuo y sus grupos, de los diversos agentes sociales, analizando y explicando los conceptos de campo, capital, habitus, las estructuras objetivadas y aquellas que se internalizan en el individuo. Esta lectura determina otra mirada a los conceptos fundamentales sobre la reflexión sociológica que plantea Bourdieu.

La tercera dirección que adopta esta investigación está relacionada con el capital como definición desde el planteamiento de Karl Marx en su libro *El capital. Crítica de la economía política,* de 1867, debido a la obvia asociación con el título, enfoque y planteamiento del estudio en su afán de considerar la motilidad como un capital, que circula, crece y decrece, pero también en lo referente a la reproducción social. Es en ese sentido que la revisión de los postulados de Marx inicia tomando su definición de "proceso social de producción y de reproducción social", y luego observando un texto de Dussel publicado el año 1985, *Cuarta parte: procesos de circulación del capital,* cuando asume el postulado de Marx referido al "movimiento perpetuo" del capital, planteando desde la presente investigación una analogía con el capital de motilidad que permite ejercer desplazamiento en un tejido urbano.

Finalmente, en la etapa de formulación del problema, se revisó un texto de actualidad de Loïc Wacquant del año 2022, *Rethinking the city with Bourdieu´s trialectic*, (Wacquant como se cita en Regalado, 2023), que plantea una reformulación teórico conceptual de cómo pensar la ciudad a razón de tres conceptos de connotación espacial: físico, social y simbólico; que se articulan en base a sus capitales buscando trascender, transformarse y enlazarse en el tiempo a partir del habitus que desarrollan los urbícolas.

Con respecto al diseño metodológico se utilizaron dos textos de consulta, el primero publicado el año 2014, referido a la metodología de investigación de Hernández R., Fernández C. & Baptista, M.ª. P., *Metodología de la investigación*, que sirvió para asentar los conceptos que corresponde a una investigación de tipo cualitativa y referida a un grupo de individuos seleccionados e identificados. El segundo referido a la investigación etnográfica de Govea Rodríguez, V., Vera, G., & Vargas, A. M. publicado el año 2011, *Etnografía: una mirada desde corpus teórico de la investigación cualitativa*, dada la naturaleza del caso de estudio que considera un trabajo de campo referido a la observación de las conductas de desplazamiento de un grupo de individuos en un entorno urbano fragmentado y segregado social y espacialmente.

Los textos referenciados anteriormente sirvieron para plantear el problema de investigación y formular objetivos e hipótesis, además del diseño de la investigación.

Seguidamente la investigación orientada por las preguntas objetivos de la investigación proceden a responder las hipótesis de trabajo planteadas, enfocadas en tres instancias: 1) La generación de la práctica cotidiana de movilidad socio espacial a partir del habitus ambulante y su capital de motilidad; 2) La relación habitus ambulante y campo de la movilidad urbana cotidiana en la construcción de la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial y; 3) Apropiación, agencia y capital de motilidad.

En ese sentido, se revisaron inicialmente conceptos referidos a: los fenómenos urbanos que experimentan las ciudades y aglomeraciones urbanas en la globalización, a sus flujos, sus redes, a la

movilidad urbana en textos de: Manuel Castells, *La era de la información. La sociedad red, volumen I,* y *La era de la información. La sociedad red, ambos publicados el año 2005;* el libro de Edward Soja publicado el año 2008, *Postmetrópolis Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*; y un artículo de Sergio Boisier Etcheverry, publicado el año 2006 denominado, *Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región.*

Así mismo, sobre el urbanismo y su interpretación como forma de vida, se revisaron dos textos de: Arturo Almandoz Marte: el primero publicado el año 1993, *Consideraciones conceptuales sobre el urbanismo*; y el segundo difundido el año 2020, *Reconsideraciones epistemológicas y conceptuales sobre el urbanismo*. Además, un artículo de Jorge Juan Eiroa publicado el año 2002 *Sobre el origen del urbanismo y el modelo de vida urbana en el viejo y nuevo mundo*; y finalmente, un artículo notable de Louis Wirth del año 2001, *Leer la ciudad. Ensayos de antropología urbana. El urbanismo como forma de vida.*

En relación con el fenómeno de la fragmentación urbana y segregación social y espacial, se repasaron investigaciones de: Alejandro Guzmán Ramírez & Kitziah Marcela Hernández Sainz, del año 2013, *La fragmentación urbana y la segregación social una aproximación conceptual*; Daniel Kozak, difundido el año 2018*, Revisitando el debate sobre la fragmentación urbana: una década y media después de Splintering Urbanism*; Estefanía Szupiany, publicado el año 2018, *La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano*; Julia Virginia Rofé, del año 2009, *Segregación residencial, hábitat popular y políticas públicas sobre tierra y vivienda en la ciudad de Buenos Aires, Argentina*; Fabián Tron Piñero, publicado el año 2015, *Fragmentación formal y simplificación funcional de la ciudad de Tacubaya, dentro de la metrópoli de México, durante los procesos de expansión urbana de la primera mitad del siglo XX*; finalmente, un artículo de Danilo Veiga, publicado el año 2009, *Desigualdades sociales y fragmentación urbana*.

En ese mismo orden de ideas, exploramos el texto referido a las practicas sociales, el habitus, segregación socioespacial y la apropiación del espacio urbano en pesquisas realizadas por Ana Laura

Elorza, difundido el año 2019, *Representaciones y prácticas en territorios urbanos segregados. Una mirada desde los pobladores de barrios de vivienda social de Córdova (Argentina).*

Una introspección clara de las categorías teórico conceptuales sobre la práctica social, la sociología del espacio y la condición de apropiación, determinó la auscultación de los textos de: George Ritzer, *Teoría sociológica moderna,* del año 2002; Napoleón Murcia, Sandra Susana Jaimes & Jovany Gómez, difundido el año 2016, *La práctica social como expresión de humanidad*; Miguel Martínez López, *Sociologías del espacio: legado teórico y productividad empírica,* publicado el año 2005; Esteban Torres, del año 2015, *El concepto de apropiación en Karl Marx: apuntes preliminares. Balances y desafíos de una década larga (2001-2015), aportes y debates desde la sociología;* y el artículo de Jorge Blanco, Luciana Bosoer y Ricardo Apaolaza, del año 2014, *Movilidad, apropiación y usos del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires*.

En una segunda instancia, la investigación se orienta por explicar cómo se genera la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial como resultado de la acción del habitus ambulante y el capital de motilidad. Para cumplir este objetivo fue importante realizar la medición del capital de motilidad, es decir, la capacidad real o potencial, del grupo social seleccionado y caracterizado individualmente, para ejercer desplazamientos, por lo que se hizo una introspección en el pensamiento bourdieusiano sobre las prácticas sociales puras y aquellas referidas a los desplazamientos en los tejidos urbanos

En ese sentido, se inspeccionaron investigaciones de autores como: Cecilia Arizaga, del año 2021, *La ciudad en la sociología de Pierre Bourdieu. Habitus, estilos de vida urbanos y distinción social*; Francisco Adolfo García Jerez difundido el año 2016, *La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante*; un texto de María Rizo, publicado el año 2006, *Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales*; finalmente un artículo de Tomás Ariztía, del año 2017, *La teoría de las prácticas sociales: particularidades, posibilidades y límites*.

En ese contexto, es necesario declarar que incluimos cuatro textos de nuestra autoría como resultado de los primeros avances de la presente investigación: En primer lugar, un artículo denominado, *El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana*, publicado el año 2020 en la Revista de Arquitectura (Bogotá), dicha publicación representa un ejercicio previo de medir el capital de motilidad en los inicios de esta investigación tomando las ideas y conceptos de Bourdieu y Canzler, Kaufmann & Kesslring (citados en Jirón & Mansilla 2014). En segundo lugar, un artículo periodístico a manera de reflexión sobre las categorías de la movilidad urbana cotidiana, en un contexto urbano como Lima Metropolitana, publicado en el periódico Construcción & Vivienda el 3 de diciembre del 2018. En tercer lugar, un artículo intitulado *Habitus ambulante y movilidad socioespacial en la periferia de Lima*, publicado en la Revista Ciudades, Estados y Política el año 2024, donde ensayamos la descripción del habitus ambulante del grupo VIP. Finalmente, un artículo *intitulado La impronta del promenade architecturale y la trialéctica del espacio urbano. Caso Buenos Aires, Argentina*, publicado en la revista Arquitextos el año 2023, en un intento por ubicar las categorías físicas, sociales y simbólicas del espacio urbano donde se realizan los desplazamientos cotidianos.

Los resultados obtenidos nos sirvieron para reflexionar y comprender acerca de las categorías inherentes a la movilidad urbana cotidiana y al capital de motilidad, para redefinir sus contenidos, alcances y pertinencia para con esta investigación.

Así mismo, se repasaron conceptos de aproximación al *campo*, las desigualdades urbanas referidas a la práctica diaria de desplazamientos en las metrópolis, el imaginario social del individuo y su cotidianidad y el concepto de la agencia y su relación con el empoderamiento para ejercer una acción transformadora.

En ese orden de ideas, se exploraron estudios de: Sylvia Meichsner, publicado el año 2007, *El campo político en la perspectiva teórica de Bourdieu*; Daniel Moreno, Oscar Figueroa y Carole Gurdon, C. del año 2021, *Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana*

de Santiago; finalmente un artículo de Susan Pick, Jenna Sirkin, Issac Ortega, Pavel Osorio, Rocío Martínez, Ulises Xolocotzin. & Martha Givaudan del año 2007, *Escala para medir agencia personal y empoderamiento (ESAGE)*.

En el desarrollo de una tercera instancia efectuamos la revisión de los conceptos relacionados con el habitus ambulante y la definición del campo de la movilidad urbana. Dicho esto, se revisaron las siguientes investigaciones: un artículo de Francisco Crespo García, en una publicación del año 2013, *La práctica del espacio social como escapatoria de ciudad psicótica. Procesos extremos en la constitución de la ciudad. De la crisis a la emergencia en los espacios mundializados*; la investigación de Francisco Adolfo García Jerez publicada en el año 2016, *La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante*, texto que marcó un antes y después en la investigación y aportó las categorías principales para medir el capital de motilidad y las referencias teórico-conceptuales de la agencia; siguiendo la línea de investigación anterior, un texto de Armando Ulises Cerón-Martínez, difundido el año 2019, *Habitus, campo y capital. Lecciones teóricas y metodológicas de un sociólogo bearnés*. En esa misma línea se consultaron textos de: María Rizo, publicado el año 2006 *Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales*; Miguel Martínez López, una investigación del año 2005, *Sociologías del espacio: legado teórico y productividad empírica"*; una investigación de Sylvia Meichsner del año 2007, *El campo político en la perspectiva teórica de Bourdieu*; y finalmente, un artículo de Daniel Moreno, Oscar Figueroa y Carole Gurdon, C., difundido el año 2021, *Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago*.

La cuarta y última instancia, se abordó los conceptos de *apropiación, agencia y capital de motilidad* desde las perspectivas de los siguientes autores: Anthony Giddens, de su libro publicado el año 2006, *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración,* y una investigación de Susan Pick, Jenna Sirkin, Issac Ortega, Pavel Osorio, Rocío Martínez, Ulises

Xolocotzin. & Martha Givaudan, del año 2007, denominada *Escala para medir agencia personal y empoderamiento (ESAGE)*.

Marco teórico conceptual

La selección de las categorías teórico-conceptuales están orientadas al campo de estudio de la sociología urbana, comenzando con el objetivo epistemológico de identificar, dominar, edificar o reedificar y comprobar un "objeto científico" a investigar (Bachelard, como se cita en Bourdieu, 2002), en este caso específico, el objeto de investigación es la *movilidad urbana cotidiana*.

En ese sentido, por ser una categoría urbanística, inferimos que se trata de un "hecho urbano", dentro de un espacio mayor, la ciudad, un espacio producto de la construcción social a través de la historia, su morfología indica una configuración en el tiempo y es que podemos apreciar diversos periodos que han definido su configuración física y que ha sido producida por una acción social determinada, la "práctica urbanística" (Rossi, 2013).

En ese mismo orden de ideas, la práctica del urbanismo representa una acción que se desenvuelve en el tiempo, expresa una organización y estrategia en el tiempo, tiene una velocidad, una dirección, expresa objetividad porque organiza un conjunto de hechos evidentes e individuales, colectivos y también de forma dialéctica, expresan el sentido, pensamiento, creencias y vivencias de los que adoptan el urbanismo como forma de vida, es decir, la práctica del urbanismo se constituye en la expresión del sentido objetivo y subjetivo de sus agentes (Gutiérrez, 2005).

Sin embargo, la presente tesis doctoral, infiere que la práctica del urbanismo "fragmenta" el tejido urbano, porque está relacionado con el fenómeno de la "metropolización", en el sentido del papel que juega en los procesos de urbanización donde se puede identificar poblaciones cuyas relaciones son hacia el exterior de sus barrios, con múltiples posibilidades de alcanzar servicios y equipamientos urbanos y otras que solamente llegan a establecer relaciones con su interior barrial, de características precarias social, física y simbólica, quebrando el tejido urbano y generando

desigualdades sociales, económicas, culturales, etc. (Guzmán Ramírez, Alejandro, & Hernández Sainz, Kitziah Marcela, 2013).

Retomando la idea del urbanismo como práctica, apreciamos que dicho concepto está relacionado con la acción humana, por lo que debemos referirnos de forma más específica a la noción de la *acción social* que, en el marco del presente estudio de sociología urbana, trata de entender e interpretar la *acción social del movimiento* del urbícola en un tejido urbano. Por lo tanto, debemos de entender la acción social como un comportamiento realizado por un individuo, en este caso particular, un comportamiento destinado a moverse, que alude una representación subjetiva respecto a la conducta de otros individuos que también se mueven (Weber, 2016).

De acuerdo con la noción de acción social antes citada, debemos incorporar al presente estudio una precisión a profundidad de dicho concepto con referencia al "acto" en sí. El acto: en primer lugar, este comprende un individuo que actúa o que ejecuta un acto de desplazamiento; en segundo lugar, toda acción está relacionada con un objetivo o finalidad, en este caso la finalidad es el desplazamiento; en tercer lugar, comienza cuando una circunstancia y su desarrollo determina la acción. Por consiguiente, puede tener dos componentes, uno que el individuo que actúa no puede controlar y se encuentra a merced de las condiciones que determinan su forma de actuar, y otro donde el individuo actuante ostenta todo el control sobre los recursos, ambos siempre en relación con su finalidad, en este caso, con su desplazamiento.

Bourdieu (como se cita en García Jerez, 2016) comprende que el actuar humano en su totalidad encierra una dimensión ontológicamente de carácter social, porque se entiende que "los agentes no actúan arbitrariamente". Por lo tanto, cualquier decisión de desplazamiento de viaje, trayectoria y modos de realizarlos, aunque parezcan efectos de impulsos inconscientes, poseen una lógica social cuya coherencia es producto de la existencia en el comportamiento humano de un interés interiorizado por el cual se actúa o se participa en el juego social (como se cita en García Jerez, 2016).

Para Pierre Bourdieu (como se cita en García Jerez, 2016), ese interés podría denominarse "libido" o "Illusio". Este concepto lo define como el suceso de estar inmiscuido en un juego, y creer que dicho juego vale y merece la pena jugarlo, por lo tanto, los esfuerzos y golpes que se originan al jugarlo son totalmente merecidos. Este interés construye un espacio de batallas y disputas, a partir de la existencia de emplazamientos diferentes y diferenciados que, enmarcadas en vínculos de jerarquía, dotan al agente de una mayor o menor proximidad a aquel bien anhelado, aquel que se encuentra en disputa, en este caso se utiliza el *desplazamiento* o la posibilidad de desplazarse, para alcanzar un bien determinado, el espacio urbano.

No obstante, toda acción cuando se vuelve rutinaria o consuetudinaria se constituye en una práctica, costumbres diferentes y diferenciantes que clasifican y distinguen individuos y colectivos, en palabras de Bourdieu (1997), el habitus lo define de la siguiente manera, "Los habitus son principios generadores de prácticas distintivas y distintivas […] pero también son esquemas de clasificatorios, principios de clasificación, principios de visión y división, aficiones, diferentes" (p.20).

Sobre el habitus podemos agregar que, se constituye a partir de una organización sistematizada de conocimientos internalizados que le permite entender, percibir, sentir, estimar y conducirse en el espacio social, al respecto Bourdieu (como se cita en Ritzer, 1997) expresa lo siguiente:

> El habitus incluye las "estructuras mentales o cognitivas" mediante las cuales las personas manejan el mundo social. Las personas están dotadas de una serie de esquemas internalizados por medio de los que perciben, comprenden, aprecian y evalúan el mundo social. Mediante estos esquemas las personas producen sus prácticas y las perciben y las evalúan. Dialécticamente el habitus es "el producto de la internalización de las estructuras del mundo social […] podemos concebir el habitus como estructuras "internalizadas" y "encarnadas" […] Reflejan las divisiones objetivas en la estructura de clases, como los grupos

de edad, los géneros y las clases sociales. Un habitus se adquiere como resultado de la ocupación duradera de una posición dentro del mundo social. (p.491)

No obstante, el habitus evoluciona en relación con la esencia y características de cada individuo y la ubicación que ocupa en el espacio social, a cada individuo le corresponde un habitus diferente en un espacio social determinado. Sin embargo, los individuos que se instalan en el mismo espacio social tienen un habitus con características casi idénticas. Así mismo, el habitus es a su vez una manifestación colectiva que otorga facultades de percibir la vida social en la cual se inscribe, aunque la diversidad de habitus de un grupo social y su organización no implica que determina una uniformidad en todos los agentes. Además, el habitus presenta características de durabilidad y transportabilidad de un espacio social a otro (Bourdieu como se cita en Ritzer, 2002).

Es en este contexto que, se deriva el concepto de *habitus ambulante* constituido por prácticas rutinarias dentro de su vida cotidiana: desarrollando estrategias de desplazamiento a partir de sus conocimientos sobre el espacio urbano que recorre; utilizando e interactuando con la tecnología aplicada y diseñada para efectuar sus traslados cotidianos y socializando con otros agentes que como él busca optimizar sus recorridos. De esta manera, aprecia de manera simbólica sus espacios de desplazamientos y de lo que percibe y siente al ejercer su movilidad cotidiana; y en definitiva su nivel de complacencia y agrado al efectuar sus movimientos en el tejido urbano inmediato en el cual existen o no procesos de planificación de la movilidad urbana (García Jerez, 2016).

El habitus ambulante expresa una particularidad, una manera de vivir, de moverse en un tejido urbano, un conjunto acciones “clasificadas” y “clasificantes”, diferentes y diferenciantes que constituyen un signo de distinción (Bourdieu como se cita en García Jerez, 2016).

Por su parte, el habitus ambulante consuma un determinado acto, consciente y trascendente, se configura en un organismo social y socializado, incorporado al sistema consustancial de la sociedad en general o de alguna estructura social específica o *campo de acción* donde se distingue y es

distinguido, y que a partir de la aceptación de las condiciones de restricción así como de las libertades que asume al existir en ese campo , organiza su forma de percibir, sentir y actuar en la sociedad (Bourdieu, 1997).

Al respecto Kaufmann (como se cita en García Jerez, 2016) indica que la noción de campo se refiere a un espacio de oportunidades definido por un continuo de circunstancias que enfrenta el individuo debido a su entorno físico-espacial, a sus cualidades físicas y mentales, el estrato socio-económico donde pertenece, las posibilidades de socialización que le permita la estructura social en la que se encuentra, así como las políticas urbanas sobre la infraestructura de transporte del medio urbano donde se desenvuelve.

Es entonces pertinente introducir el concepto de campo en referencia a lo anteriormente planteado. Este concepto representa una espacialidad de tipo social, donde los agentes detentan y se organizan en función de una determinada fuerza o potencialidad y en el que se desarrollan luchas, a partir de sus fuerzas, enfrentándose unos con otros utilizando recursos y objetivos disímiles según el lugar o posicionamiento que ocupan en el sistema que se configura como un “espacio de luchas” que a partir de sus acciones tratan de modificar, cambiar, alterar o evolucionar (Bourdieu, 1997).

Es conveniente, a propósito de reflexionar sobre el espacio social como un espacio de luchas y organizado de forma multi-categorial, revisar la noción de Bourdieu:

> Por espacio social, […] Bourdieu […] entiende la distribución multidimensional de agentes en posiciones objetivas definidas por la asignación de recursos eficientes o capital económico, cultural, social y simbólico, para las especies genéricas […] estas múltiples dimensiones pueden ser entendidas en dos ejes de volumen total de capital (en sus diferentes formas pertinentes) y composición del capital (especialmente el peso relativo del capital económico y cultural), con un tercer eje que captura los cambios a lo largo del tiempo en volumen y composición del capital. (Bourdieu, como se cita en Wacquant, 2022, p.821) [traducción propia]

En la misma línea de investigación, observando la analogía entre espacio social y campo, en el entendido de que el espacio urbano es una edificación de sustancia social, podemos inferir que éste se constituye también en un campo, el *campo urbano* o con mayor precisión, *campo del urbanismo fragmentador* donde cada actor en razón a sus fuerzas se enfrenta a una lucha por apropiarse del espacio urbano, y donde podemos distinguir: actores de mando y comando, gestores urbanos, promotores del desarrollo inmobiliario, empresas, organizaciones no gubernamentales, sociedad organizadas y ciudadanos de a pie. Todos con una determinada capacidad y actitud y enfrentados por objetivos diferentes y diferenciantes con el objetivo de alcanzar el espacio urbano según sus expectativas.

No obstante, pensamos que el campo urbano, es un campo mayor donde se materializan campos más especializados, como el *campo de la movilidad urbana cotidiana*, donde distintos y distinguidos urbícolas o actores urbanos, tales como: transportistas, choferes, gestores de la movilidad, empresas de transportes, ciclistas, viandantes, etc., de acuerdo con un conjunto de capacidades cognitivas y materiales luchan por alcanzar el espacio urbano que representa posibilidades de reproducción social.

El campo de la movilidad tiene, por un lado, un campo histórico y activo y, del otro lado, acusa intereses contrapuestos que ocasionan luchas por modificar tanto la distribución del capital que está en juego dentro del campo de la movilidad, como también en redefinir su propia naturaleza (Gutiérrez, 2005). Estos cambios no solo afectan al campo de la movilidad sino a otros campos, dada la correspondiente soberanía de los campos y la pluridimensionalidad del espacio social, desde el punto de vista bourdieusiano.

Al respecto, el campo de la movilidad albergaría a su vez otros muchos espacios, tales como: el transporte en relación con los procesos industriales, los proveedores de movilidad y las políticas urbanas en relación con la movilidad urbana.

Elliot y Urry (como se cita en García Jerez, 2016) inferían sobre la movilidad y las posibilidades de encaje teórico priorizando la relevancia de las relaciones sociales en red y cómo se vinculan con capacidad de movimiento, resultando está en una categoría fundamental en el campo de la movilidad. La movilidad socioespacial se constituye en una especie de capital, cuyos elementos tales como: la accesibilidad, las competencias y la apropiación como engranaje de estas dos a partir del enlace social que el individuo o el grupo instala, estarían definiendo las facilidades que harían práctica la movilidad.

De acuerdo a lo esbozado líneas arriba, se podría hablar de un campo de la movilidad urbana cotidiana, este campo está definido por relaciones sociales de jerarquía y dominación entre diversas posiciones de los involucrados, de relaciones de poder, donde el "agente", es decir, el urbícola, determinará su posición de acuerdo al habitus que le otorgue un determinado capital de motilidad con la finalidad de conseguir facilidades, oportunidades o condiciones de desplazamientos para satisfacer sus necesidades o intereses.

Gutiérrez (2005) refiere que el campo de la movilidad de la misma manera que los campos económicos, culturales, religiosos, etc., son sistemas basados en vinculaciones del tipo social de jerarquía y dominación de acuerdo con su posición en dicho campo. En esta estructura se dan cita una lista de agentes con emplazamientos definidos, que estarían agrupados en especies con distintas posibilidades de acceso a los desplazamientos y con diferentes características en cuanto a gustos y formas de diferenciación con relación a sus posibilidades reales o potenciales de desplazamientos.

Podemos inferir que, el bien codiciado dentro de este específico campo de la movilidad urbana cotidiana, es un "espacio físico para el movimiento", es decir, "la ruta"[12], que comparte con otros agentes, identificado y determinado. Un lugar que nos permite desarrollar las actividades

[12]Pierre Bourdieu, en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1994), explica que, "la ruta además de ser un espacio objetivable tiene una naturaleza social, en relación con lo que afirma Bourdieu [...] lo que existe es [...], un espacio de diferencias [...] con sus divisiones [...] que los agentes sociales tienen [...], que construir, individual y sobre todo colectivamente". (p. 25).

urbanas y que alcanzamos proveídos de una capacidad de movimiento, diferentes y diferenciadoras, que nos permite movernos o potencialmente tener la disposición y capacidad de movimiento, a partir de, la posesión de condiciones físicas, económicas, de organización, conocimientos y sobre todo la apropiación, la capacidad de adueñarse de esa posibilidad real o potencial de efectuar desplazamientos, moverse. Por ende, conseguimos apropiarnos del espacio social y sus mejores beneficios para obtener ventajas relacionadas con la forma de vida urbana y la reproducción social.

Para el pensamiento bourdieusiano el referirse a la noción de campo implica el concepto de "campo social", que son los espacios de juego históricamente constituidos con sus instituciones específicas y sus leyes de funcionamiento propias.

Pierre Bourdieu indica que:

> La posición ocupada en el campo social, es decir, en la estructura de la distribución de las diferentes especies de capital, que asimismo son armas, ordena las representaciones de este espacio y las tomas de posición en las luchas para conservarlo o transformarlo. (Bourdieu, como se cita en García Jerez, 2016, p. 20)

Gutiérrez (2005) añade, que el lugar donde se posesiona el agente está en función de la cantidad de capital, y por la organización de los capitales que cada agente acumule.

De igual manera, Gutiérrez Alicia (2005) haciendo una síntesis del pensamiento de Bourdieu expresa que, las normas que describen un campo pueden ser, en un primer sentido, que los campos se presentan como "estructuras y correlaciones entre posiciones". En ese mismo sentido, el campo social es un sistema de posiciones diferentes y que cohabitan, externas y definidas en relación unas de otras, por su externalidad recíproca y por correlaciones de cercanía, inmediación o de alojamiento, y también por relaciones de orden de posicionamiento espacial (Bourdieu, como se cita en García Jerez, 2016).

En un segundo sentido, Gutiérrez (2005) explica que, un campo se define por lo que está en juego y los intereses específicos del mismo. Por lo tanto, para que funcione un campo es necesario que haya un "bien" en disputa y personas interesadas a involucrarse en dicho juego. Los agentes, en este caso los urbícolas, en la medida que se motive el interés decidirán implicarse en el juego, claro está que entre individuos que ocupan lugares antagónicos en un determinado campo, en este caso, en el campo de la movilidad urbana cotidiana, exista un acuerdo tácito, encubierto, sobre la motivación para jugar y luchar por algún bien que detenta dicho campo.

Al respecto, debemos indicar que, precisamente los pobladores del grupo de estudio juegan o compiten por alcanzar un bien, el *espacio físico*, denominado La paradita y que a la vez se constituye como un *espacio social*[13]; un lugar que ofrece ciertas condiciones para la vida urbana, en el cual puede haber reproducción social y particularmente en este caso, ser aprovechado para proveer un sustento económico para las familias más desfavorecidas. Pero también, ese espacio físico se constituye a su vez como *espacio simbólico*, aquel que podemos distinguir y conocer como expresión de sitio, individuos, cosas o tareas que dan forma a nuestras ideas, pensamientos, acciones y sentimientos (Bourdieu como se cita en Wacquant, 2022).

Conviene hacer un acápite en este nivel de desarrollo del marco teórico conceptual para revisar el concepto de espacio simbólico como categoría que nos permite clasificar objetos, lugares, formas de actuar y personas y a su vez definir y redefinir nuestra forma de percibir, conducirnos y reflexionar, es inherente a nuestra humanidad y nos lleva reflexionar y entender acerca del mundo que habitamos y nuestro pasado individual y colectivo, en ese sentido Bourdieu infiere lo siguiente:

> Por espacio simbólico […] Bourdieu […] se refiere a la topografía de las categorías cognitivas a través de las cuales cortamos la variedad empírica y clasificamos personas, lugares, objetos y actividades. Estas cuadriculas mentales […] moldean nuestra forma de pensar, sentir y

[13]Pierre Bourdieu, en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1994), explica que, "el espacio social, [es] esa realidad invisible, que no se puede mostrar ni tocar con el dedo, y que organiza las prácticas y las representaciones de los agentes" (p.22).

> actuar; sedimentado en el interior del cuerpo, son constitutivas del habitus y por eso llevan nuestra historia individual y colectiva. (Bourdieu, como se cita en Wacquant, 2022, p.821)

En un tercer sentido, Gutiérrez (2005) comprende que la organización del campo es una situación relacionada con el ordenamiento, en un espacio determinado de tiempo, del capital (recurso y bien) particular que está en juego. Esta organización estará en relación con la cantidad de capital acopiado, pero en función con el rango de valor de los capitales acumulados o por la posición que ocupa en la estructura del capital, por consiguiente, los agentes están organizados en relación con la cantidad de capital que detenta de acuerdo con sus diferentes especies y, según el valor referente con respecto a las distintas clases de capital.

Esa organización es también, una condición de correlaciones de fuerza entre los agentes comprometidos en el juego configurándolo en un campo de batallas en la que los agentes que se sitúan en un determinado lugar o posición[14] se interesan por mantener o modificar sus capitales con el objetivo de prolongar o alterar la definición propia del juego y de su posición en él, para alcanzar el espacio de oportunidades que brinda la ciudad, es decir, el espacio social.

Gutiérrez (2005) reflexiona a partir de las categorías planteadas por Bourdieu sobre el campo social, entiende que, para su consolidación es fundamental la conformación de un mercado particular enlazado con dicho campo. En esta especie de espacio económico, hacen su aparición una serie de agentes que producen y ponen un bien en circulación, que consumen y son intermediarios, así como niveles de ganancia. En este mercado coexisten dos mecanismos que activan los roles de dichos agentes: 1) la acumulación y acaparamiento de bienes por algunos y 2) el desprendimiento de otros como resultado de un proceso de comprobación y legalización.

[14]Pierre Bourdieu en *Razones prácticas, sobre la teoría de la acción* (1994), infiere que "la posición ocupada en el espacio social [...] en la estructura de la distribución de las diferentes especies de capital, [...], ordena las representaciones de este espacio y las tomas de posición en las luchas para conservarlo o transformarlo" (p. 25).

En este tipo de mercados, también se elaboran productos en relación con la demanda, gustos o distinciones, así como en los económicos, pero basados en el estado, tipo y disputa entre oferentes. En ese sentido, Bourdieu (como se cita en Gutiérrez, 2005) denomina este proceso el "principio de la homología funcional y estructural" donde la lógica del campo que produce y el que consume coordinan de forma objetiva, por lo tanto, todos los campos– afirmando que gozan de autonomía relativa porque son elementos constitutivos de un espacio global social– se estructuran bajo una misma lógica basada en una distribución desigual de un capital, estableciéndose relaciones jerárquicas y de dominación entre los agentes en función del volumen y jerarquía de los capitales acumulados.

Sin embargo, Jouffe (como se cita en García Jerez, 2016) deduce que, el campo de la movilidad es una estructura constituida por un "capital compuesto" por otros tipos de capitales y a la vez utilitario, porque favorece la acumulación de otros capitales y, por lo tanto, se relaciona con el capital social, económico y físico o de infraestructura de movilidad, de manera que otorga al individuo una determinada capacidad real o potencial para efectuar movimientos.

En ese mismo orden de pensamiento, examinando las ideas de Gutiérrez (2005), si en cada campo existe un determinado bien en disputa y este se establece como un bien exiguo, limitado y se transforma en objeto de deseo, por lo tanto, adquiere la condición de capital, considerado como un conjunto de bienes acumulados que se producen, se distribuyen, se consumen, se invierten y se pierden. En este caso específico, el bien a alcanzar, único en su género, que se agota y que es muy demandado, es *el espacio físico para el movimiento* o, mejor dicho, "la ruta", con características únicas, distintas y distintivas.

Marx (como se cita en Dussel, 1985), entiende que el capital, circula, y como sujeto domina las diversas fases de este movimiento, como valor que en éste se mantiene constante y reproduce, como el sujeto de estas transformaciones que se operan en un movimiento circular, como espiral,

circulo que se amplía. En tanto permanezca en el proceso de producción y no es capaz de moverse se encuentra potencialmente desvalorizado. Si se encuentra en movimiento no puede producir.

El capital, como sujeto que recorre todas las fases, en cuanto a unidad de movimiento, en constante proceso de circular y producir, es *capital circulante* (Marx, como se cita en Dussel, 1985).

Se entiende por capital el conjunto de los recursos reales y posibles que están vinculados a la posesión de una red duradera de relaciones más o menos institucionalizadas, cuyos conocimientos y reconocimientos interactúan, que pertenecen a un conjunto de agentes que presentan características comunes, claramente identificadas y fusionadas por vínculos perpetuos y provechosos (Bourdieu, como se cita en García Jerez, 2016).

En cuanto a la naturaleza del capital, Marx indica que:

> El capital es conceptualizado en su totalidad, como "movimiento" […] "El movimiento es la actualidad […] de lo que está en potencia en cuanto está en potencia […]." Es decir, movimiento es un acto de algo […], pero acto de lo que estaba en potencia de estar donde ahora se encuentra, sin dejar por ello de estar todavía en potencia hacia un término o fin todavía no alcanzado. El "estar-moviéndose todavía" es una realidad (acto), a partir de un punto de partida (pasado) y sin haber llegado a la meta (futuro). De la misma manera el capital, aunque es un sujeto (sustancia) está en perpetuo movimiento (perpetuum movile …), es proceso y es capital (movimiento) en cuanto está actualmente en proceso, en potencia actual de autovalorización. Cuando, por cualquier causa, se aquieta, reposa, no se mueve, deja de ser capital: se transforma en tesoro, máquina herrumbrándose; productos sin comprador corrompiéndose. (Marx, como se cita en Dussel, 1985, p. 271)

Al respecto podríamos buscar una similitud entre lo mencionado por Marx y lo que hemos venido esbozando acerca del capital de motilidad[15]. Podemos inferir que, mientras el sujeto se

[15] En este momento de la investigación conviene aclarar la diferencia entre el concepto de "capital" de Marx y el de Bourdieu. Para Marx, el dinero, producto final de la circulación de mercancías que a su vez es

encuentre en movimiento en el tejido urbano, se encuentra en proceso de producción o aumento de sus posibilidades de movimiento, por lo tanto, mientras esté detenido se está desvalorizando.

En la misma línea, si nos desplazamos o movemos acumulamos conocimientos sobre el entorno urbano inmediato, desarrollamos capacidad para organizarnos, si lo hacemos a pie mantenernos en óptimo estado físico y por lo tanto no enfermarnos. Además, podemos desarrollar cada vez más la práctica de las aplicaciones de internet para geo localizarnos, georreferenciarnos, comunicarnos, divertirnos o entretenernos durante el tiempo de desplazamiento. En otras palabras, estamos asegurando el acceso al entorno urbano inmediato, aumentando y ejercitando nuestras habilidades y destrezas y por ende aumentando nuestras posibilidades reales o potenciales para efectuar movimientos.

Por lo tanto, el espacio urbano se constituye en un sentido dialéctico, en un espacio físico para el movimiento, organizado a partir de un sistema de emplazamientos diferentes y diferenciantes. Estos movimientos son establecidos para cada individuo en función a la pertenencia de un capital específico y, que a su vez que se estructura en relación a tres componentes: a) los individuos en su función de agentes que se organizan de acuerdo a la cantidad de capital que ostentan y sus diferentes combinaciones; b) en función de la organización determinada por la cantidad de bienes económicos y culturales que posee el agente; y c) de acuerdo a la transformación en el tiempo de la cantidad y organización de los capitales que la definen estructuralmente (Bourdieu, 1997).

En ese sentido, Kaufmann, Bergman y Joye & Flamm y Kaufmann (citados en García Jerez, 2016) proponen *superar la geografía de movimientos* para detenerse a mirar a los actores,

---

el producto de los bienes y factores de producción, se convierte en la génesis del capital, Karl Marx, K., El capital. Crítica de la economía política. (4ta Ed., Tomo I). Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica (obra original publicada en 1867), 2014., p. 136. Por otro lado, Bourdieu incide que capital es un equivalente a “poder” distinguiendo entre ellos; el capital económico, social y cultural, que son acumulables y heredados. Como se cita en Meichsner. El campo político en la perspectiva teórica de Bourdieu, 2007, p. 3.

integrando las intenciones de la gente y las razones del porqué de sus desplazamientos o también determinan su inmovilidad. Hace una distinción entre la *movilidad como movimiento efectivo* entre dos puntos en el espacio y la *motilidad* o movilidad potencial de los actores.

En esa misma línea, Kaufmann, Bergman y Joye & Flamm y Kaufmann (citados en García Jerez, 2016), recomiendan diferenciar el movimiento, el desplazamiento real entre dos puntos en el espacio, de la noción de *motilidad* o *movilidad real o potencial* de los actores. Para estos autores, la *motilidad* es la capacidad de una persona para moverse, la forma que un individuo se apropia de lo que es posible en el ámbito del movimiento y coloca este potencial al servicio y beneficio de sus actividades.

Entorno a lo anteriormente inferido, podemos hablar de un *capital de motilidad*, un capital en movimiento, mientras más se mueva, adquirirá mayor volumen y posesionará al individuo de una posición sobre otros agentes que no lo hagan o que no acumulen competencias o tengan un grado de accesibilidad al entorno urbano inmediato que les prevea de mayor capital de motilidad y que sientan que se apropian de su capacidad real o potencial de moverse y por lo tanto desarrollen una *agencia* destinada a satisfacer sus necesidades (Regalado-Regalado, 2019).

Conviene en este acápite, observar el concepto de *agencia* que se ha de introducir como categoría que se relaciona directamente con el *capital de motilidad*. La agencia señala un individuo o agente que acciona en un contexto social estableciendo sus finalidades con autonomía y actuando en función de ellas, es una persona que tiene un nivel de libertad de ejecutar desplazamientos para alcanzar servicios y/o equipamientos urbanos que considera importantes o indispensable para la práctica del urbanismo como forma de vida (Pick,2007)

La agencia que ostenta el individuo se vale del capital de motilidad para la ejecución de sus desplazamientos, como capital que puede ser incrementado o también que pueda disminuir y que en consecuencia habilita ciertas condiciones para obtener servicios que brinda la ciudad, oportunidades que brinda la metrópoli. En esta instancia, es conveniente revisar el concepto desde la noción que

infiere Kaufmann (como se cita en García Jerez, 2016), que entiende que, la motilidad incluye competencias personales y un mecanismo de *apropiación* que define el "campo" de oportunidades reales o el acceso a la geografía de oportunidades, que representa el tejido urbano, y que el actor contempla y reflexiona al momento de desplazarse.

Al respecto Francisco García Jerez (2016), desde una perspectiva estructuralista-constructivista, infiere que, el abordaje de la motilidad nos plantea una oportunidad para estudiar la condición de motilidad, o las motivaciones, los argumentos racionales constitutivos de la esencia de los desplazamientos que ejecutan los actores en la cotidianidad. Esto necesariamente está ligado a *estructuras externas* de cada agente que condicionan estás *prácticas ambulantes* y también *estructuras internas* de cada agente o individuo en la articulación de estrategias para tomar la decisión de sus desplazamientos.

García Jerez (2016) explica que, desde esta perspectiva nos obliga a considerar tres categorías que nos ayudarían a entender tanto las estructuras externas e internas que inciden sobre el individuo en el momento de tomar la decisión de sus desplazamientos. Estas serían: a) el grado de acceso a su entorno urbano inmediato como condicionante de la práctica ambulante; b) sus competencias, aquellas imbuidas de habilidades y destrezas; y c) la apropiación, entendida como la percepción de su capacidad de movimiento y que al final le ayudará a definir su desplazamiento. Estas tres categorías se configuran en las "guías" de esas mismas prácticas ambulantes, que tiene una esencia relacionada con lo social o gregario.

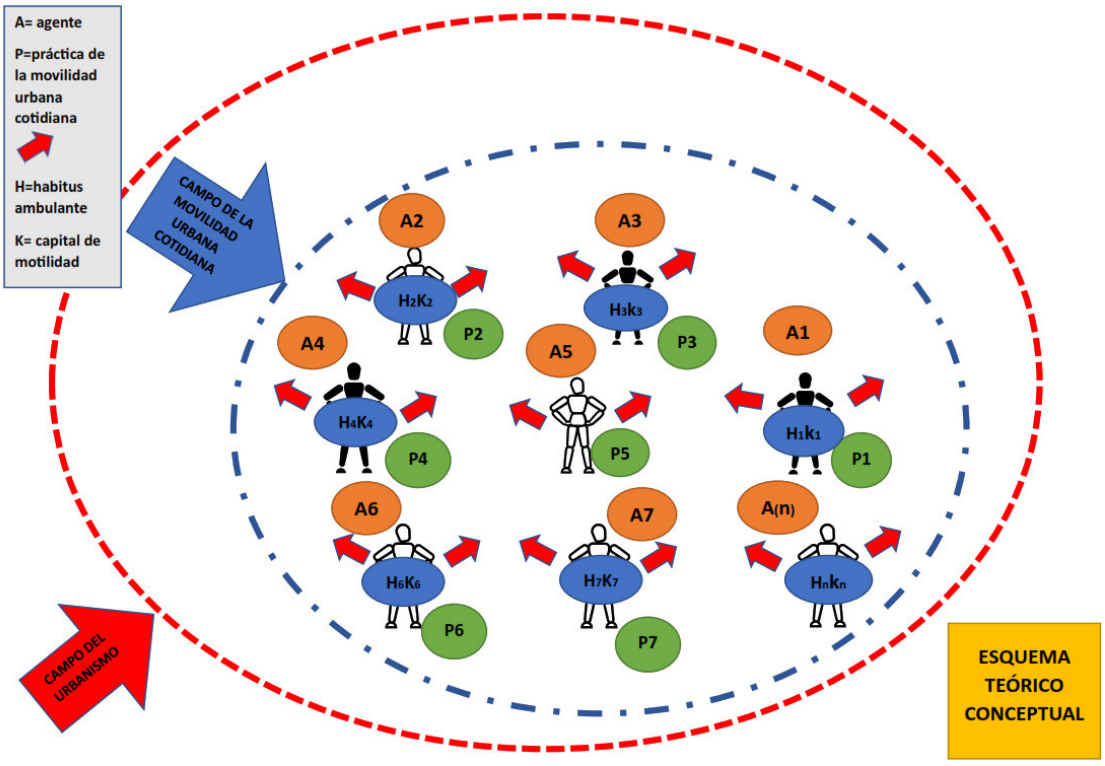
Entorno a lo antes mencionado, Canzler, Kaufmann & Kesslring (como se cita en Jirón & Mansilla 2014) establecen que las categorías antes mencionadas, se constituyen en la *motilidad*, lo que para ellos es, la capacidad de un actor de moverse social y espacialmente. Francisco García Jerez (2016) en sintonía con estos investigadores, define la motilidad como la capacidad que tiene un individuo parta hacer suyo el campo de las posibilidades de movimiento y la manera o forma en la que usa dicha capacidad.

García Jerez (2016) plantea además que, al ser la accesibilidad y las competencias de beneficio general, es decir que no todos los individuos no ostentamos grados de accesibilidad en nuestro entorno urbano inmediato y competencias de forma equilibrada e igualitaria, esto trae consigo un campo de juego, que generará tensiones sociales y escenarios de luchas y conflictos.

Las consideraciones teórico-conceptuales vertidas anteriormente se resumen y explican en los siguientes gráficos.

Figura I- 1

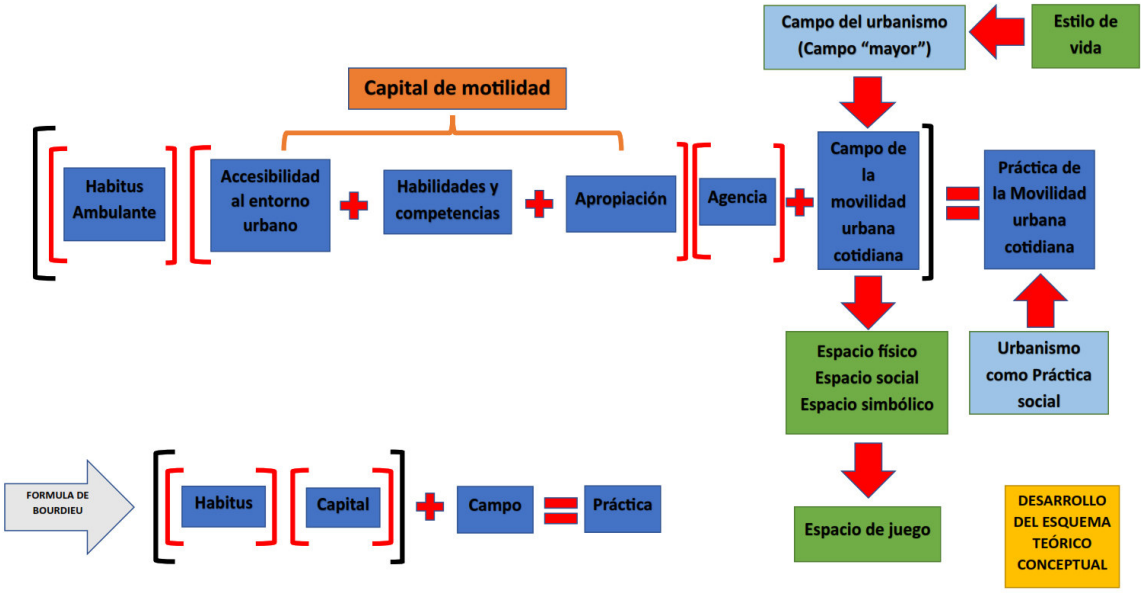
Esquema teórico conceptual



Elaboración propia.

Figura I- 2

Desarrollo del esquema teórico conceptual



Fuente: Pierre Bourdieu (1998). La distinción (p.99)

Objeto de estudio

El objeto de estudio son los procesos de movilidad urbana cotidiana que se desarrollan dentro de lo que denominamos *campo de la movilidad urbana cotidiana*, a partir de la *agencia* que asumen los actores involucrados, producto del *habitus ambulante* o *práctica social del movimiento*, como consecuencia de la posesión de un *capital de motilidad* (Regalado, 2018). Estos procesos se desarrollan con la finalidad de recomponer una ciudad fragmentada, desigual, amenazadora, que excluye, modifica y segrega las condiciones espaciotemporales sobre las que se fabrica la espacialidad urbana de la vida cotidiana y por ende sus desplazamientos, con la finalidad de alcanzar los recursos urbanos que aseguren el desarrollo de los procesos de producción y reproducción social (Regalado, 2019).

Los procesos de movilidad urbana cotidiana son observados específicamente en el ámbito urbano, concretamente en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, del distrito de Independencia, específicamente en un lugar denominado La Paradita. Este lugar es una vía arterial de nombre Av. Ollantaytambo, cuadra 2, vía que sirve de acceso al Mercado Central de Tahuantinsuyo y rodeado de tejido urbano residencial todavía en proceso de consolidación del tejido urbano, lugar que es utilizado

diariamente por un grupo denominado Vendedores Informales de la Paradita (VIP) para realizar venta informal de objetos de segundo uso.

Este grupo (VIP), utiliza la modalidad de desplazamiento "a pie" para alcanzar y apropiarse de este espacio por algunas horas del día, desarrollando en su día a día, prácticas sociales, basadas en su capital de motilidad, aprovechando las diversas formas y condiciones de desplazamiento, haciendo uso su estado físico, saberes y habilidades desarrolladas por experiencia y socialización, e interpretando su capacidad de movimiento y apropiándose de ella. Estos desplazamientos tratan de reconstruir su territorio fragmentado social y espacialmente con respecto a la metrópoli como consecuencia del ejercicio de un urbanismo que fragmenta. Esta situación se efectiviza en una pérdida de la funcionalidad e integración, en todas las escalas (metrópoli, interdistrital, distrital y zonal) que a pesar de su contigüidad y pertenencia a la estructura urbana de la metrópoli de Lima, la II zona de Tahuantinsuyo, reduce sus expectativas de desarrollo humano, urbano y de reproducción social en la escala local que se extrapola hacia otras escalas urbanas, segregando a su población del alcance de los recursos urbanos que ofrece la región metropolitana de Lima-Callao en todos los niveles de atención.

Objetivos de la investigación

Objetivo general:

"Determinar las características del capital de motilidad de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, territorio fragmentado social y espacialmente debido a un urbanismo fragmentador, que motiva una determinada capacidad de agencia, estableciendo ciertas prácticas sociales de viajes, dentro del campo de la movilidad urbana cotidiana, que determinan las posibilidades de alcanzar el espacio urbano para la reproducción social"

Objetivos específicos

"Determinar la naturaleza y características del habitus ambulante que, proveído de un capital de motilidad determinado, genera la práctica cotidiana de movilidad socio espacial en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia".

“Explicar como la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial da forma al habitus ambulante definiendo el campo de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia”.

“Explicar cómo determinadas características del capital de motilidad afectan la agencia en el campo de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia”.

Alcances y limitaciones de la investigación

Alcances

La presente investigación pretende descubrir las características del capital de motilidad en base a las categorías de accesibilidad, habilidades y/o competencias y apropiación, así como determinar el nivel de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, utilizando una muestra representativa según el perfil socioeconómico y los desplazamientos de acuerdo con el origen y destino determinado y especifico, desde y hacia el lugar conocido como La Paradita y los comerciantes informales que lo conforman.

Por otro lado, es importante alcanzar a mensurar el nivel de agencia del grupo VIP para alcanzar el lugar conocido como La Paradita.

Identificar, analizar y determinar la naturaleza y características de los procesos de desplazamientos de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, utilizando una muestra representativa de acuerdo con el origen y destino determinado y especifico, desde y hacia el lugar conocido como La Paradita y los comerciantes informales que lo conforman.

Limitaciones

El área de trabajo observa un alto nivel de inseguridad ciudadana por lo que las condiciones del levantamiento fotográfico y las entrevistas se deberán de realizar coordinando con la autoridad policial y municipal.

Los pobladores que comercian en la paradita no siempre se hacen presentes todos los días de la semana y a la misma hora, por lo cual, las entrevistas se desarrollarán, no todas, en el mismo lugar de destino, pudiéndose desarrollar entrevistas en los hogares de los involucrados.

Dada la alta vulnerabilidad económica de los entrevistados, se deberán realizar las entrevistas en horas de descanso de sus actividades.

Hipótesis de trabajo

Hipótesis General de trabajo

Los procesos de movilidad urbana cotidiana, que desarrollan los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, territorio metropolitano fragmentado social y espacialmente, debido a un urbanismo fragmentador, están en relación directa con la cantidad de capital de motilidad que ostentan estos pobladores. Este valor que se incrementa o disminuye en función de las condiciones del entorno urbano, sus capacidades y competencias, y por ende su nivel de apropiación, situación que ocasiona la disminución o aumento de su capacidad de agencia en el marco de sus posibilidades de desplazamientos para alcanzar un espacio en la ciudad para su reproducción social.

Hipótesis específicas de trabajo

“La naturaleza urbana del habitus ambulante, en la II zona del sector de Tahuantinsuyo distrito de Independencia determina prácticas cotidianas de movilidad socio espacial, en base a la cantidad de capital de motilidad definido por sus competencias, el entorno urbano y el nivel de apropiación, que le permite desarrollar una capacidad de agencia con la finalidad de alcanzar la mejor posición en el campo de movilidad urbana cotidiana.”.

“La práctica cotidiana de la movilidad socio espacial determina un sistema de disposiciones de comportamientos en los desplazamientos denominado habitus ambulante, como respuesta a la interrelación espacio temporal entre: los saberes prácticos y habilidades, el sentido relacionado con los signos, convicciones y actuaciones, y la materialidad. Este escenario organiza un sistema de

posiciones y relaciones de carácter jerárquico y de control entre los agentes del campo de la movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia".

"Las características del capital de motilidad de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia definidas por: las condiciones precarias para el acceso al entorno urbano, las escasas capacidades y habilidades para ejercer desplazamientos, y por ende la disminución de su capacidad de interpretar su nivel de desplazamientos, es decir, su apropiación, ocasiona una modificación de su nivel de manipulación mediante estrategias y tácticas el escenario de sus desplazamientos, es decir su agencia. Por lo tanto, reducen sus posibilidades de desplazamiento en el campo de la movilidad urbana cotidiana".

Para el ejercicio de la contrastación de las hipótesis planteadas y su congruencia con los objetivos y preguntas de investigación, se ha planteado y formulado una matriz de consistencia tripartita (anexo1) y la correspondiente operativización de las variables (anexo 2) que posibilitan el dimensionamiento del capital de motilidad.

En esa línea, descubrir la características del capital de motilidad, implica encontrar sus dimensiones a partir de: la accesibilidad al entorno urbano inmediato; las competencias y/o habilidades; y el nivel de apropiación del poblador de la II zona de Tahuantinsuyo en el distrito de Independencia, esto influirá en la agencia o capacidad de alterar a su conveniencia el campo de la movilidad urbana cotidiana y por ende aumentarán las posibilidades y condiciones de movilidad para alcanzar los recursos urbanos que posibiliten la producción y reproducción social.

Metodología y técnicas aplicadas en la investigación

El presente estudio se describe como una investigación de tipo mixta no experimental, con una incidencia mayor en el enfoque cualitativo, basado en el método etnográfico de tipo micro-etnografía, particularista. No obstante, se elabora y ejecuta una encuesta para obtener el perfil sociodemográfico del grupo seleccionado (anexo 4).

El método etnográfico para Rodríguez, Vera & Vargas (2011), es una descripción e interpretación de un grupo social, cultural o un sistema. El investigador debe examinar los patrones observables y aprendidos del comportamiento del grupo, las costumbres y las formas de vida, en este caso los procesos de desplazamientos cotidianos.

Muecke, (como se cita en Rodríguez, Vera & Vargas, 2011), indica al respecto que, el procedimiento etnográfico describe como una población determinada maneja su vida rutinaria, unos con otros en su medio ambiente, específicamente las creencias, costumbres y hábitos que constituyen su sentido común, la forma de percibir su mundo.

El método etnográfico, de tipo micro-etnografía-particularista, "se centra en un aspecto de la cultura o una situación social concreta" (Hernández & Sampieri, 2014, p.485), como ocurre en este caso con las prácticas sociales de viajes.

Al respecto, Werner y Schoepfle (citados en Morse, et al., 2003) infieren que: "la etnografía es cualquier descripción parcial o total de un grupo *ethno* (gentes) y *graphy* (descripción), una "descripción de las gentes" (p. 187).

En ese mismo sentido, el estudio etnográfico se ha aplicado a un grupo claramente localizado de individuos que comparten una misma característica: llegan a vender sus artículos de segunda mano en el área denominada La Paradita, al costado del Mercado central de Tahuantinsuyo, 2da cuadra de la av. Ollantaytambo, distrito de Independencia, en Lima Norte (ver figura I-3).

Figura I-3

La paradita



Fuente: Google Earth, junio, 2023.

La etnografía particularista enfocada en este grupo específico pretende entender y explicar la conducta de desplazamiento de estos individuos en un espacio urbano determinado considerando el significado y propósito de sus conductas de movilidad urbana cotidiana.

Por consiguiente, el trabajo de campo realizado requirió en un primer momento de la *observación no participante* como la técnica inicial para el levantamiento de datos sobre el fenómeno de la movilidad urbana cotidiana en el grupo identificado, que llevó a realizar un empadronamiento y encuesta con la finalidad de conocer el perfil sociodemográfico.

En un segundo momento, realizamos una entrevista semi-estructurada previamente sometida a evaluación para confirmar su pertinencia y confiabilidad, para identificar y medir las categorías que nos permita mensurar el *capital de motilidad* del grupo identificado, entorno a las conductas de desplazamientos, en su caminar cotidiano, hacia su destino, La Paradita.

Dicha entrevista semiestructurada contiene un cuestionario (ver anexo 3) que presenta dos momentos: el primero se orienta a recabar información social como género, edad, estado civil, condición laboral, ingreso promedio, tiempo de residencia, etc., y en un segundo momento, formas de pensar, percibir, actuar y la explicación racional de la forma de los desplazamientos cotidianos que desarrollan los individuos del grupo objetivo (Kerlinger, F.D. & Lee, H.B., 2002).

Acto seguido, se ejecutó el trabajo de gabinete procediendo a transcribir las entrevistas (15 casos) para: organizar los datos de forma estructurada, dada su variedad; establecer al nociones, ideas, clasificaciones, tópicos y formas repetitivas en las que se presentan los datos levantados y otorgarles un sentido, interpretación y explicación acerca del fenómeno de la movilidad urbana cotidiana en el contexto donde se evidencia (Hernández & Sampieri, 2014).

Posteriormente se establecieron las unidades de análisis referidas a la movilidad urbana cotidiana y el capital de la motilidad, luego se efectuó una codificación de tipo abierta en un primer momento en base a su concepto y significado, luego se procedió a agruparlas por categorías (codificación axial) (Hernández & Sampieri, 2014), de acuerdo con la operativización de las variables.

A partir de la codificación de los datos, se procedió a elaborar los cuadros de doble entrada como técnica de procesamiento de los datos, que dieron paso a las tablas y figuras que posteriormente se utilizaron para explicar las relaciones e interconexiones con las diferentes categorías de análisis a fin de determinar la comprobación o no de las hipótesis de trabajo, en función a los objetivos planteados y en correlación con las preguntas de investigación.

Capítulo II

Caracterización socio-físico espacial del grupo objetivo

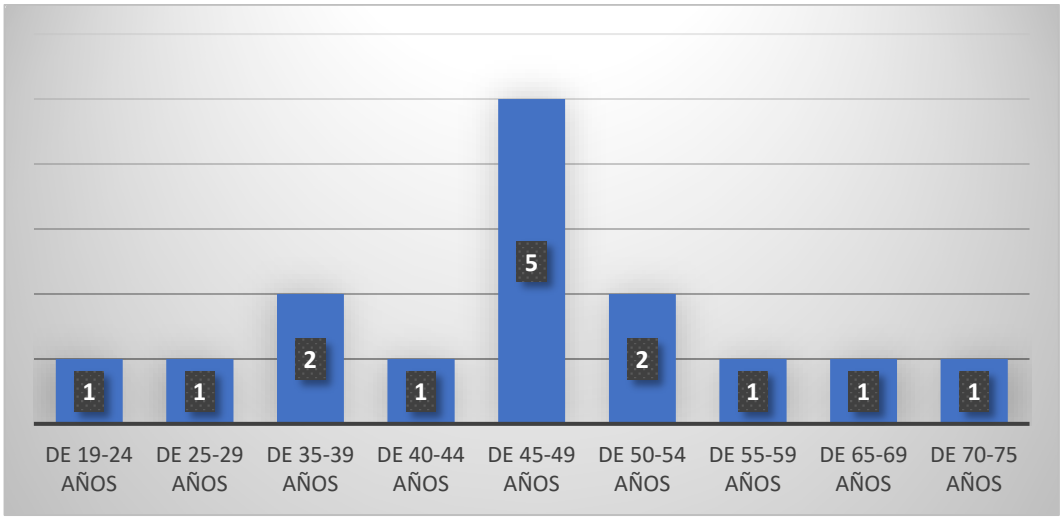
A continuación, se presentan los hallazgos iniciales resultado de la encuesta preliminar realizada como parte del trabajo de campo relacionado con la caracterización socio-físico espacial del grupo objetivo denominado Grupo de los "Vendedores Informales de La Paradita" (Grupo VIP), conjunto de individuos que desarrollan procesos de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.

El grupo observado acoge un número definido de participantes, personas que realizan el comercio informal en el espacio conocido como La Paradita, ubicado en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, precisamente en la 2da cuadra de la av. Ollantaytambo, distrito de Independencia, individuos que se trasladan a ese lugar de forma cotidiana.

El grupo VIP está conformado por 15 personas entre los 19 y 75 años (ver Figura II-1), a las cuales se le realizó una entrevista semiestructurada (ver anexo 3, transcripción de las entrevistas), de estas personas, la mayoría de ellas superan los 45 años.

Figura II- 1

Edad de los entrevistados

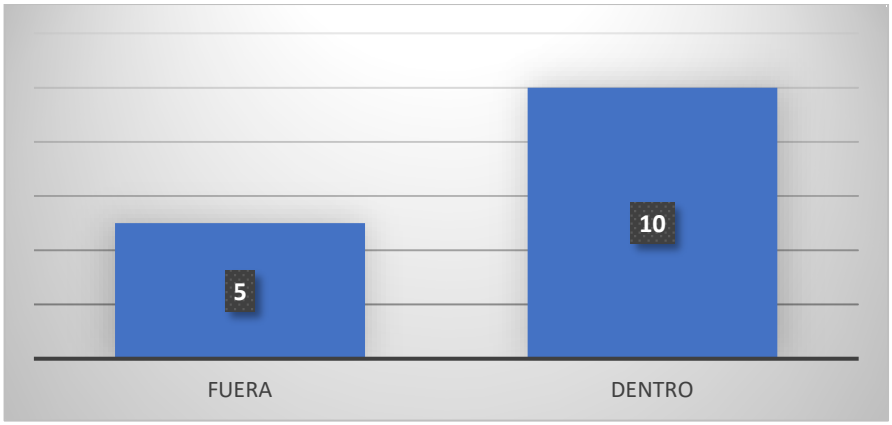


Fuente: encuesta, setiembre 2019.

La encuesta al grupo VIP estableció un perfil socioeconómico determinado y características referidas al arraigo y desplazamientos en esa zona, resultando que: realiza desplazamientos cotidianos en su mayoría *al interior* del sector II de Tahuantinsuyo (ver Figura II-2), en especial a un lugar denominado La Paradita, este espacio es un mercado informal apostado al margen de un mercado formal, en la Av. Ollantaytambo cuadra 2 (ver figura II-3).

Figura II- 2

Origen y destino



Fuente: encuesta, setiembre 2019.

Figura III- 3

Mercado informal La paradita

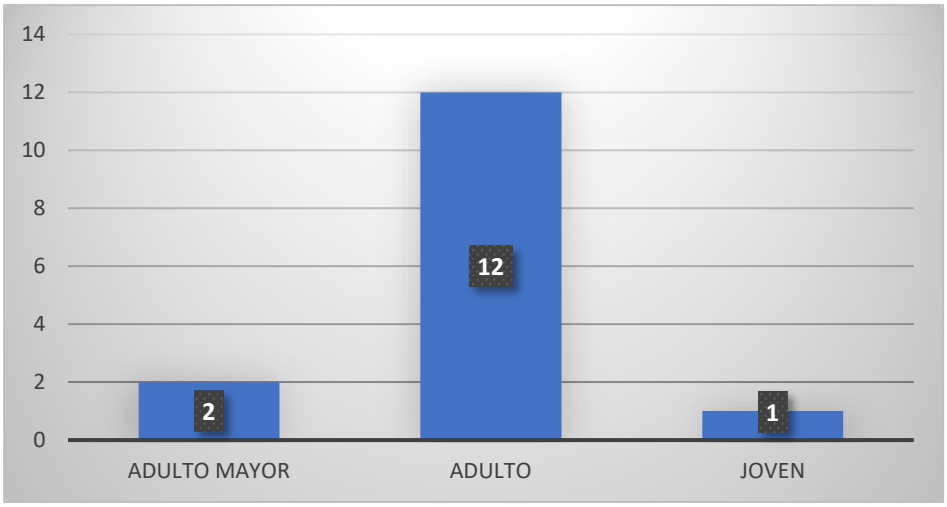


Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

La mayoría son personas que atraviesan la etapa de la adultez (12 de 15), seguidos de una población joven (ver Figura II-4).

Figura II- 3

Etapas de la vida en las que se encuentran los entrevistados

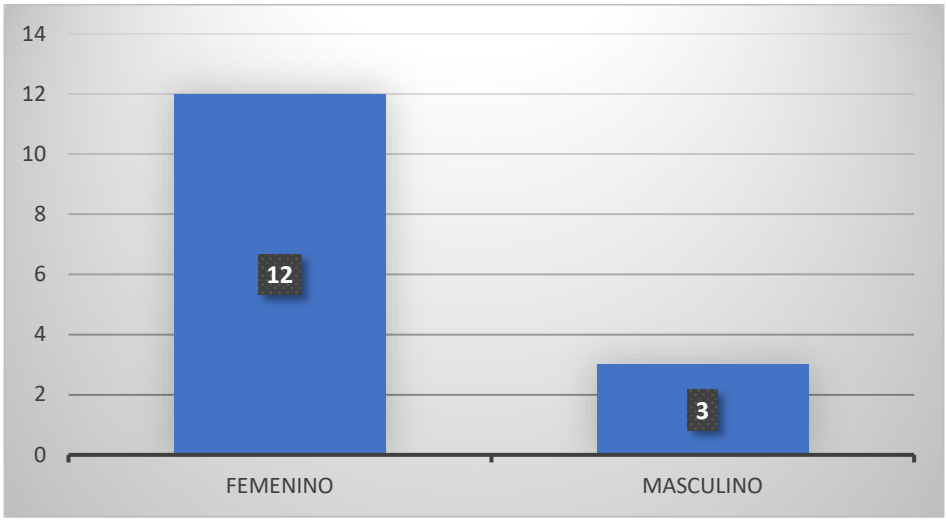


Fuente: encuesta, setiembre 2019.

Dentro de la población analizada el género que predomina es el femenino, de las 15 personas entrevistadas 12 son mujeres. (ver Figura II-5).

Figura II- 4

Sexo de los entrevistados

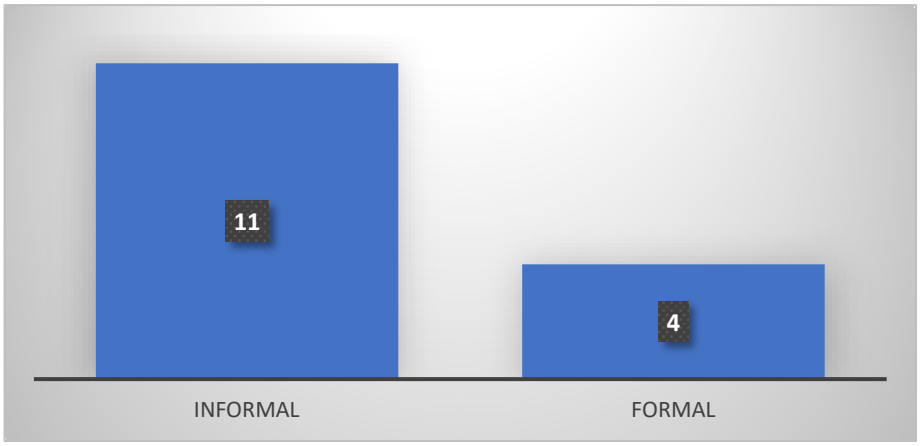


Fuente: encuesta, setiembre 2019.

La población del grupo VIP tiene una condición del empleo del tipo informal, 11 de 15 personas generan su propio empleo (ver figura II-6).

Figura II- 5

Condición del empleo

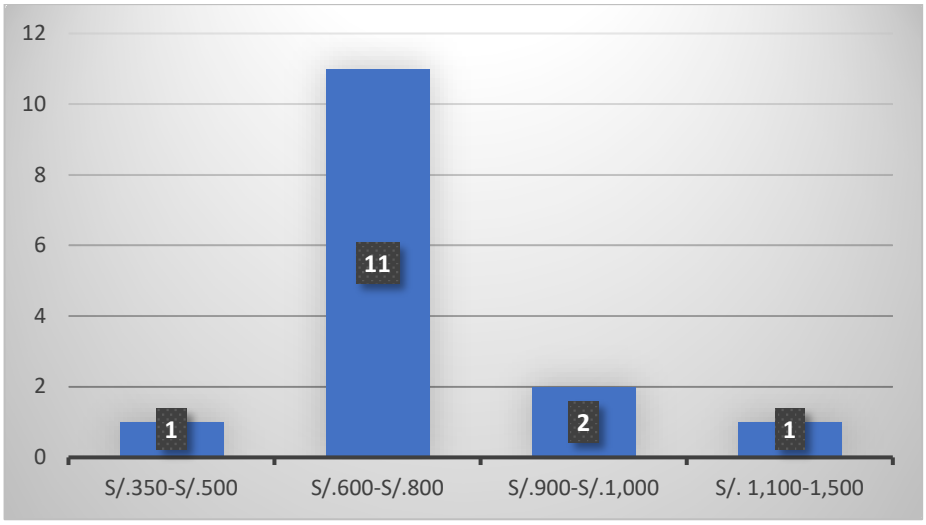


Fuente: encuesta, setiembre 2019.

Esta población del grupo VIP tiene un ingreso per cápita por mes que fluctúa entre los S/. 350 y S/. 1,500 soles, predominando las personas (11 de 15) que reciben ingresos que fluctúan entre S/. 600 y S/. 800 mensuales (ver Figura II-7).

Figura II- 6

Ingreso per cápita por mes de los entrevistados (soles)

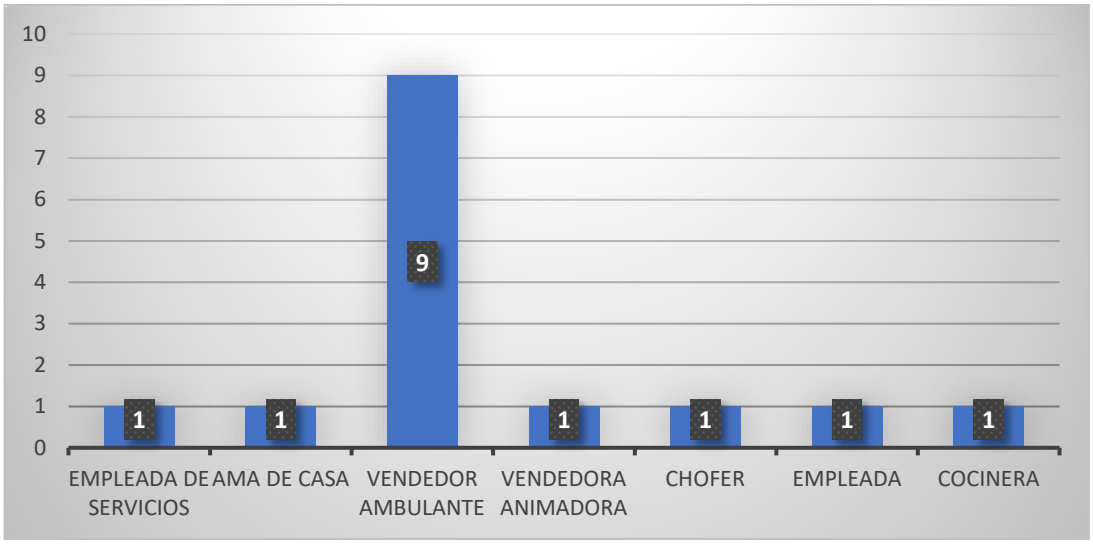


Fuente: encuesta, setiembre 2019.

El oficio más recurrente en el grupo VIP es el de vendedor ambulante, 9 de 15 ejercen la venta ambulatoria, no obstante, la mayoría busca el autoempleo como medio de ganarse la vida (ver Figura II-8).

Figura II- 7

Profesión y oficio de los entrevistados

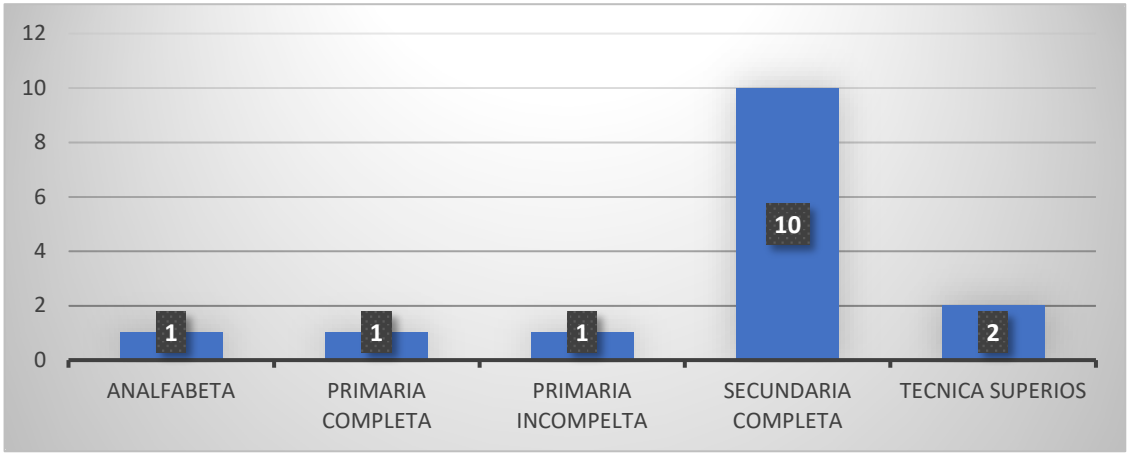


Fuente: encuesta, setiembre 2019.

El grado de instrucción predominantemente en el grupo VIP es la secundaria completa, 10 de 15 personas alcanzaron ese nivel de educación (ver Figura II-9).

Figura II- 8

Grado de instrucción de los entrevistados

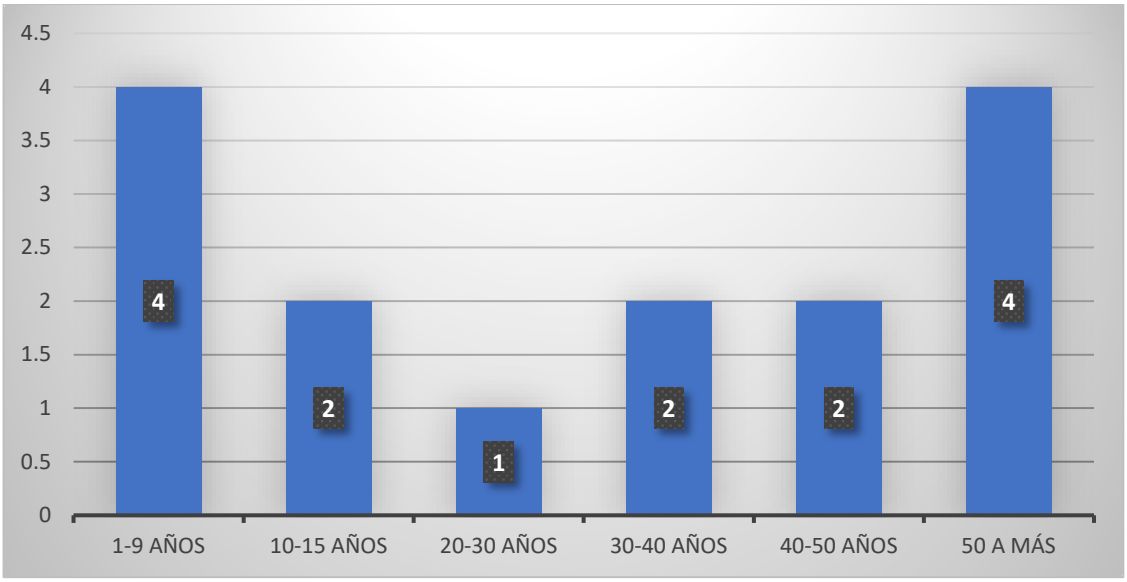


Fuente: encuesta, setiembre 2019.

En cuanto al tiempo de residencia en la II zona de Tahuantinsuyo, el grupo VIP presenta 2 subgrupos mayoritarios, uno que presenta el menor tiempo de residencia (menos de 9 años) y otro que reside en el sector por más de 50 años. Sin embargo, la mayoría de las personas involucradas (9 residentes) superan los 20 años de residencia, mientras un subgrupo menor (6 residentes) alcanzan como máximo los 15 años de residencia en el sector (ver Figura II-10).

Figura II- 9

Tiempo de residencia de los entrevistados



Fuente: encuesta, setiembre 2019.

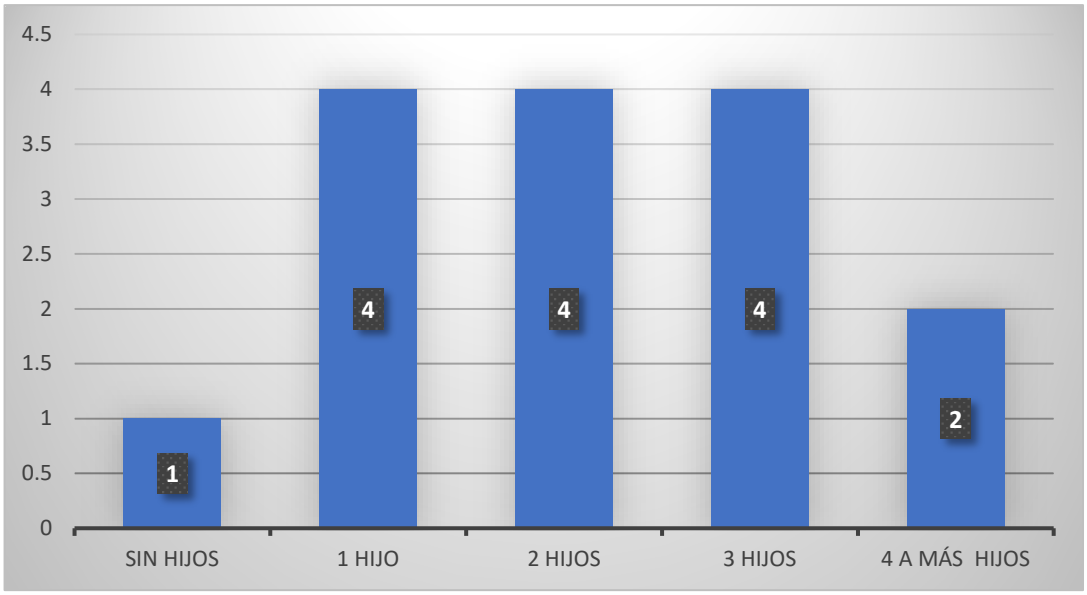
En relación con la carga familiar de las personas que conforman el grupo VIP, podemos inferir que, la mayoría tiene hijos. Un subgrupo de residentes (4 personas) tienen como máximo 1 hijo, un segundo subgrupo (4 residentes) tienen 2 hijos y un tercer subgrupo (6 residentes) tienen más de tres hijos. Cabe mencionar que 2 residentes tienen una carga familiar que sobre pasa los 4 hijos (ver Figura II-11).

En cuanto al estado civil de las personas que conforman el grupo VIP, podemos indicar que: 7 se identifican como solteros, 5 refieren ser casados, 2 se reconocen como convivientes y 1 se identifica como viuda (ver figura II-12), no obstante, 3 personas de los que se identifican como casados tienen

hijos, 6 personas se reconocen como solteros y son “madres solteras” y 2 personas reconocen que son convivientes con hijos (ver figura II-13).

Figura II- 10

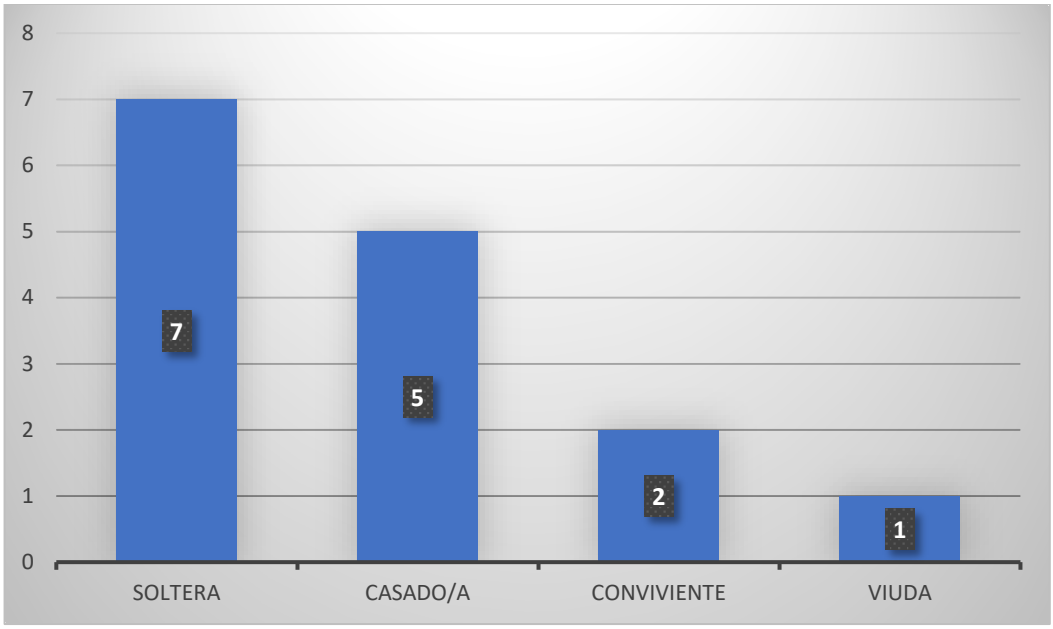
Número de hijos de los entrevistados



Fuente: encuesta, setiembre 2019.

Figura II- 11

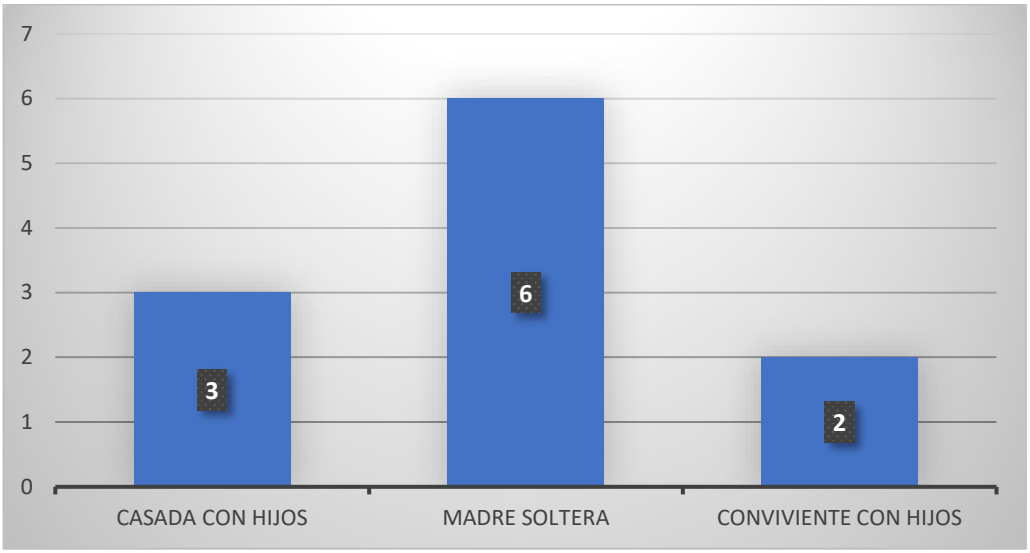
Estado civil de los entrevistados



Fuente: encuesta, setiembre 2019.

Figura II- 12

Estado civil y carga familiar



Fuente: encuesta, setiembre 2019.

Identificación y caracterización del área de estudio

Para esta investigación se ha seleccionado la II zona de Tahuantinsuyo, del distrito de Independencia. Territorio localizado en el extrarradio norte de la metrópoli de Lima, área donde se localiza el grupo VIP, un particular protagonista de los procesos de desplazamientos cotidianos.

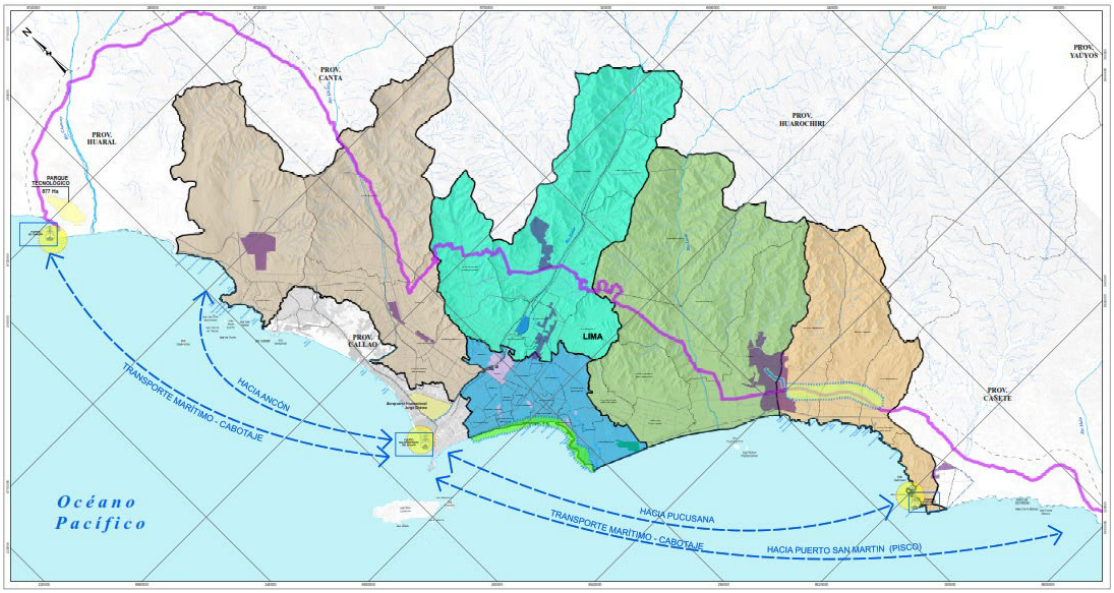
En la escala interdistrital, el área de estudio se localiza en la periferia del área interdistrital Lima Norte[16], esta representa un fragmento metropolitano de la megalópolis de Lima (MML & IMP, 2030) (ver figura II-14), que se relaciona y conecta funcionalmente con Lima Este, Callao y el centro de la metrópoli (Lima Centro), ya que contiene procesos de alta movilidad urbana cotidiana debido a los equipamientos urbanos de jerarquía metropolitana (Regalado-Regalado, 2019), tales como: centros comerciales, hospitales y universidades, y además de tener cierto nivel de escogencia modal, por la presencia del Corredor Segregado de Alta Capacidad (COSAC) o más conocido como *el Metropolitano*,

[16]Para efectos de planeamiento urbano, Lima Metropolitana se dividió en cinco áreas interdistritales: Lima Centro, Lima Este, Lima Norte, Lima Sur y Lima Balnearios (PLANMET al 2040, Instituto Metropolitano de Planificación, IMP, Municipalidad Metropolitana de Lima).

líneas de transporte urbano público denominadas alimentadoras, líneas de colectivos, taxis, combis y mototaxis.

Figura II- 13

Áreas interdistritales de Lima Metropolitana



Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021-2040 (PLANMET-2040).

A nivel distrital, el distrito de Independencia circunscrito al sur de área interdistrital Lima Norte (ver figura II-15) es un territorio con un nivel de semi-consolidación de su tejido urbano en su gran mayoría, sobre todo los adyacentes a los ejes estructurantes de la movilidad metropolitana, tales como: Av. Tupac Amaru, Av. Panamericana Norte, Av. Universitaria, y Av. Naranjal, encontrando sectores con adecuada infraestructura de servicios básicos, equipamientos de jerarquía y cobertura distrital, interdistrital y metropolitana, y un sistema de movilidad público (El Metropolitano y sus alimentadores) que calza con una estructura urbana que promueven la movilidad urbana en las diferentes escalas (ver figura II-16).

Sin embargo, también posee zonas donde la accesibilidad es restringida, en especial en la modalidad de desplazamiento “a pie” (ver figura II-17), por la falta de infraestructura vial completa o terminada, mobiliario urbano, la existencia de barreras arquitectónicas, por las pendientes notables y por la degradación del espacio urbano cuyo nivel de habitabilidad ha descendido producto de la

pobreza monetaria, el desempleo, la inseguridad ciudadana, e inexistencia de políticas estrategias y programas urbanos destinados a la movilidad urbana, entre otros, que desencadenan procesos de deterioro de las estructuras urbanas tales como: condiciones de las viviendas, infraestructura vial y equipamientos de primer nivel de atención, determinando, entre algunos otros procesos, la aparición de la informalidad en los desplazamientos mediante las combis y mototaxis (ver figuras II-18, II-19, II-20 y II-21) no empadronados, segregando social y espacialmente a un importante sector de la población.

Figura II- 14

Localización del distrito de Independencia



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI-LN 2031

Figura II- 15

Buses alimentadores del metropolitano en las principales arterias del distrito



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura II- 16

Desplazamientos a pie



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura II- 17

Desplazamientos a pie y acceso a redes de movilidad informal



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019

Figura II- 18

Desplazamientos a pie y acceso a redes de movilidad informal



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura II- 19

Acceso a redes de movilidad informal



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019

Figura II- 20

Acceso a redes de movilidad informal



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019

Sobre el aspecto socioeconómico podemos inferir que: el 57.9% de su población se encuentra en un estrato económico medio bajo (entre S/. 863.72 y S/. 1,073 al mes) y el 35.4% en el estrato bajo (menos de S/. 863.71 al mes) [17]; el 39% de su población presenta condición de pobreza[18]; su población juvenil (de 10 a 29 años) representa el 34.5% de los habitantes del distrito[19]; el 7.23% % de su población son analfabetas[20] y el 35.09% de su población económicamente activa es trabajador independiente[21] (Regalado-Regalado, 2019).

Este distrito presenta una organización de base bien posesionada y fuerte, registrando 96 clubes de madre, 697 Comités del Programa de vaso de leche y 97 Comedores Populares[22] desarrollan actividades de preparación de alimentos y experiencias productivas en beneficio de la comunidad (Regalado-Regalado, 2019).

En el campo de la salud, este distrito presenta el 37.9% de la población de niños menores de 3 años con anemia y el 14.6% con desnutrición crónica[23], debido principalmente a la situación de pobreza que asciende al 39% del total de la población (Regalado-Regalado, 2019).

A nivel zonal, la localización del área de trabajo, II zona de Tahuantinsuyo (ver figura II-22), presenta características socioeconómicas que acusan un nivel de heterogeneidad y un tejido social micro-diferenciado, de acuerdo con los resultados previos, esta evidencia nos indica la posibilidad de encontrar prácticas sociales de viajes diferentes, diferenciantes y diferenciadoras.

[17] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). Planos estratificados de Lima Metropolitana, 2019.
[18] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). Planos estratificados de Lima Metropolitana, 2019.
[19]XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, 2017.
[20]XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, 2017.
[21] XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, 2017.
[22]Compendio estadístico 2019 Provincia de Lima, Sistema Estadístico Nacional, Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
[23]Acuerdo de gobernabilidad distrital de Independencia. Para crecer en comunidad 2023-2026. Mesa de Concertación para la Lucha Contra la Pobreza, 2022.

Figura II- 21

Área de trabajo II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, Lima, Perú.



Fuente: Google Earth, setiembre, 2019

En ese contexto, el grupo VIP lleva a cabo la mayor parte de sus desplazamientos dentro del distrito "a pie", porque tiene acceso restringido a las redes de movilidad formal, que permitan desplazamientos cotidianos al trabajo y a estudiar, promoviendo la aparición de redes informales de movilidad destinadas al transporte público, combis y mototaxis, donde estos últimos representan el eslabón final del sistema de movilidad motorizada que cobertura el nivel local (ver figuras II-23, II-24, II-25 y II-26).

Los procesos de desplazamientos cotidianos, es decir la *práctica de la movilidad urbana cotidiana* que realiza el grupo VIP, sobre una "ruta" identificada con relación a su entorno urbano, pretende como finalidad alcanzar un lugar que les ofrezca la reproducción social, un espacio trivalente (físico, social y simbólico), denominado La paradita, que les permite la reproducción social e identificarse como urbanita (ver figura II-27), para esa finalidad utiliza su *capital de motilidad*, que propicia un *habitus ambulante* y que a su vez define dicha práctica, asumiendo un nivel de *agencia* determinada, dentro de un espacio de contienda que denominamos el *campo de la movilidad urbana cotidiana*.

Figura II- 22

Ubicación de "La paradita", Av. Ollantaytambo 2da cuadra.



Fuente: Google Earth, junio, 2023.

Figura II- 23

La paradita, mercadillo informal de ropa y objetos usados



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura II- 24

Los clientes de "La paradita"



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura II- 25

La paradita, mercadillo informal de ropa y objetos usados.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura II- 26

La paradita, venta informal de ropa usada



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Capítulo III

El urbanismo fragmentador y la metrópoli fragmentada.

El presente capítulo describe las particularidades del entorno urbano-territorial donde se efectúan los procesos de movilidad urbana cotidiana en las diferentes escalas de una metrópoli fragmentada por un urbanismo fragmentador hasta llegar a la escala barrial, donde precisamente se observan las prácticas de movilidad cotidiana de un grupo de individuos denominado Grupo de Vendedores Informales de La Paradita (VIP) en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia en Lima Norte.

Desde una mirada sociológica, el espacio ha resistido diversas concepciones como tantas "sociologías del espacio" han sido planteadas, lo importante en este sentido es llegar a esclarecer la relación entre las relaciones sociales y la construcción del espacio, del espacio urbano, y como existen ciertos fenómenos sociales que se pueden definir como desequilibrios urbanos e indagar las causas que lo originan como, por ejemplo, los procesos de apropiación del espacio.

Al respecto, Martínez López (2005) nos plantea la siguiente interrogante:

> ¿Qué tipo de relaciones sociales se vinculan a los espacios? […] por qué ocurren ciertos fenómenos socioespaciales percibidos como problemáticos, en qué circunstancias fueron posibles, […] qué importancia tienen en la reproducción de las estructuras sociales de desigualdad y dominación; [...] descubrir relaciones causales no visibles cotidianamente o que contradicen el sentido común, estimamos más fructífero y orientador considerar como "espacios sociales" aquellos que resultan de procesos sociales de producción, de reproducción, de transformación, *de apropiación*, de uso, de gestión y de comunicación. (p.128)

De forma especial, invocamos el proceso de *apropiación*, porque la naturaleza de esta acepción implica dos sentidos, el primero relacionado con la ocupación física del espacio urbano, y la segunda, que recoge las *prácticas sociales* de los individuos y grupos, que de forma cotidiana

reconstituyen un espacio urbano fragmentado con la finalidad de alcanzar los recursos urbanos que le son esquivos en busca de la satisfacción de sus necesidades humanas y sociales, y por otro lado, porque este concepto explicaría la "dimensión espacial" de aquellos procesos sociales que involucran relaciones de poder y dominación, de entornos conflictivos (Blanco, J. et al.,2014)

En ese sentido, entendemos que lo urbano es una categoría social, producto de prácticas sociales que construyen el *espacio urbano* en un tiempo determinado, y que producto de esas prácticas sociales se reproduce una forma de vida, denominada *urbanismo*.

Entendemos por práctica social los tipos de actividades o acciones que el hombre en su devenir espacio-tiempo histórico ha realizado o acometido de forma habitual o continua y es un concepto ligado claramente con los elementos que configuran su cultura. No obstante el concepto de práctica social es polisémico, algunos autores infieren que: es una actividad sujeta y coaccionada de manera imperativa por la sociedad; que es un espacio donde el individuo interacciona con sus homólogos con la finalidad de establecer acuerdos de convivencia, en el que se establecen relaciones de dominación, de poder; que es un producto de la humanidad a partir de sus imaginarios sociales, es decir, su interpretación del mundo, sobre el significado de la vida, formas de pensar, actuar, hablar, etc., producto de sus acuerdos en su calidad de agentes de cambio dentro de la estructura social.

En este sentido, Murcia et al. (2016) plantea tres tendencias para entender el concepto de *práctica social*:

> Una de ellas […] es preponderante su consideración como actividad derivada de las fuertes imposiciones sociales. La segunda tendencia reflexiona sobre algunas posturas teóricas respecto de la práctica social, para quienes ésta es un espacio donde los sujetos se dinamizan, se recrean y construyen acuerdos. Dichos acuerdos se configuran en campos de fuerza y relaciones de poder que atraviesan este escenario en los diferentes contextos en los que acontecen. […] la tercera tendencia, se genera una reflexión en torno al hecho de que la

> práctica social es ante todo una expresión de humanidad desde sus imaginarios sociales; lo anterior sustentado en que los acuerdos sociales se configuran desde las significaciones que las comunidades tienen sobre el mundo, el ser humano, la vida y la muerte y que definen las formas de ser/hacer, decir/representar de los actores de un grupo social. (p.258)

De igual manera, Almandoz (1993) indica que: "lo urbano pasa a ser el escenario de una nueva forma aglomerativa, en un espacio-tiempo posibilitante y demandante a la vez de una nueva práctica social y urbanística" (p.626).

En ese mismo sentido, lo urbano, como forma, debe ser interpretado no solo desde la dimensión físico-espacial, sino desde un punto de vista de concentración de actividades, funciones, individuos y colectividades, innovaciones, flujos materiales e inmateriales que posibilitan las oportunidades de una continua concreción en el espacio-tiempo urbano (Almandoz, 2020). Estas características de la forma, en el sentido que infiere Lefebvre (1974), expresan dos dimensiones, *temporal y espacial*, que se presentan en el fenómeno urbano que son la simultaneidad y la centralidad (Lefebvre como se cita en Almandoz, 2020)

No obstante, es conveniente precisar que las prácticas sociales están regidas y orientadas con relación a los imaginarios sociales, entendido como un conjunto de anhelos, formas de pensar y de conducirse, creencias, incentivos, certidumbre, dogmas, doctrinas, ideales, etc., que la sociedad entiende del mundo en que habita, de sus homólogos, de la vida y la muerte, y que a partir de sus significados se establecen acuerdos sociales sobre las formas de conducirse, pensar, hablar, edificar, significar, etc. (Murcia et al., 2016, p.267).

La práctica social es una expresión de la sociedad, del humanismo como corriente intelectual y cultural, donde el hombre es el centro del universo y es él quién construye su sociedad y el hábitat que alberga, por lo tanto, al ejecutar la práctica social a partir de su propia inherencia de ser socializado y socializador, estampa en la práctica social, la correspondencia con el medio natural o

edificado que lo rodea, por medio de símbolos e imaginación, que en sus procesos de socialización ha representado el mundo que lo alberga, a sus semejantes, y su existencia en el mundo.

Al respecto, Murcia et al. (2016) declara que:

> La práctica social debe ser considerada como expresión de toda la humanidad del ser humano representada en sus imaginarios sociales; esto es, que debe reconocer, en primer lugar, que el ser humano, quien realiza la práctica social es un ser socializado, […], que la relación con el mundo de quién realiza la práctica social está mediada por la dimensión simbólica e imaginaria que ese ser humano socializado ha configurado sobre el mundo, el ser humano, la vida y la muerte. (p.261)

En ese sentido, las prácticas sociales han configurado la vida urbana como forma de habitar, una cultura del habitar. En este sentido, el urbanismo, como práctica social, se configura como un modo de habitar y que se materializa por sus edificaciones en donde la población realiza sus actividades de reproducción social, por medio de una organización social normada y acordada con la constitución de agentes sociales que interaccionan en relación a las normas sociales instituidas y a su vez los urbanitas construyen un imaginario social concreto, contenedor de representaciones, dogmas, hábitos, etc., que establecen diferentes formas de actuación colectivas en el contexto de las normas instituidas que dirigen y controlan la producción y el uso del espacio urbano.

Al respecto, Wirth, L. (2005) expresa lo siguiente:

> El urbanismo en tanto modo característico de vida puede ser enfocado empíricamente desde tres puntos de vista interrelacionados: 1)Como estructura física que comprende una base de población, una tecnología y un orden ecológico; 2) como un sistema de organización social que involucra una estructura social característica, una serie de instituciones sociales y una pauta típica de relaciones sociales; y 3) como un conjunto de actitudes e ideas, y una constelación de personalidades comprometidas en formas típicas de conducta colectiva y sujetas a mecanismos característicos de control social. (p.112)

Es por eso que afirmamos que, el urbanismo como práctica social establece una forma de habitar, esta es, la vida urbana, producto de un proceso consumado de la evolución del hombre en su espacio social que el mismo construyó, y que nos ha llevado a consolidar un patrón de sociedad que construye día a día sus relaciones dentro de dicho espacio y relaciones con la estructura ecológica en la que reside, y que explota racionalmente y a veces de forma irracional, consciente de su valor y el beneficio que le proporciona la acumulación de bienes, esto representa la naturaleza de su evolución sociocultural.

Al respecto, Eiroa (2002) expresa:

> La aparición y desarrollo de la vida urbana, como resultado de un brillante proceso de evolución social que casi inmediatamente tuvo enormes consecuencias, sigue apareciendo ante nosotros como uno de los momentos estelares de la historia humana, ya que trajo consigo la configuración posterior consolidación de un modelo de sociedad capaz de concebir sus relaciones internas, y aún sus relaciones con el medio, desde un punto de vista más racional y fructífero que supuso un gigantesco paso en la ascensión de la cultura. (pp.7-8)

En otro sentido, es fundamental distinguir entre el "urbanismo como forma de vida" y el "urbanismo físico". El primero es producto de una serie de procesos estructurados en función de las necesidades humanas expresadas por actividades que declaran una especialización roles y funciones de la sociedad urbícola, la expresión de la división del trabajo producto de la diversidad de oficios y profesiones, la estratificación y jerarquía de la sociedad urbana, la sobreproducción de alimentos y manufacturas y por ende un superávit de productos que ya no solo satisfacen el consumo interno sino que ofrece la oportunidad de comercializarlos con asentamientos vecinos; y el urbanismo físico que materializa el primero, expresando como es la forma de vida urbana y los espacios que la acogen. Ambos expresan el fenómeno urbano, indesligable el uno del otro (Eiroa, 2002).

En ese aspecto, el espacio urbano se materializa como una estructura social y económica de la sociedad urbana. Producto de una construcción histórica explícita, en función a la actuación de sus

agentes sociales; formas, sentidos, fases, procesos, intereses, conflictos, que siguen transformando el espacio natural.

Castells (2005) respecto al espacio infiere que, “El espacio es un producto material en relación con otros productos materiales – incluida la gente – que participan en relaciones sociales determinadas [históricamente] y que asignan al espacio una forma, una función y un significado social” (p. 488).

Las formas del espacio urbano detentan una naturaleza producto de procesos sociales a partir de las dinámicas de la estructura social que la habita, en ellas se pueden observar tendencias encontradas y evidenciar intenciones estratégicas de los diferentes actores sociales, que revelan el juego oculto de sus intenciones, estas se pueden apreciar en sus formas, actividades urbanas y en el significado de sus prácticas sociales.

Efectivamente, el espacio urbano es el recinto donde habitan las prácticas sociales en un determinado espacio temporal, donde dicho soporte espacial detenta una expresión simbólica inherente a la naturaleza humana, por ende, es el lugar donde conviven las prácticas sociales determinadas por las actividades urbanas y que construyen en su devenir mecanismos de diferenciación social y dinámicas de coerción y coacción entre diversos agentes que participan en el espacio urbano.

Al respecto, Castells (2005) infiere que: “Desde la perspectiva de la teoría social, el espacio es el soporte material de las prácticas sociales que comparten el tiempo… que todo soporte material conlleva siempre un significado simbólico” (p.489). Por lo tanto, es espacio urbano con sus edificaciones, vías, equipamientos, mejor dicho, la “estructura urbana” es el soporte material de las practicas sociales que establecen los diferentes usos del suelo que expresan la ideología económica imperante en un determinado tiempo y que tiene un significado, en el sentido Lefebvriano, como espacio “percibido” por los hacedores de las practicas sociales; el espacio “vivido” como

representación del estatus socioeconómico y el espacio “concebido” como representación de su hábitat.

En el mismo sentido, el espacio, concretamente el espacio urbano, se configura en una estructura de relaciones de diferentes formas y volúmenes, es decir, relaciones sociales, económicas, culturales, de gestión, etc., esto determina una configuración, en este caso, una configuración urbana, que no solo se define por su situación “objetiva” con exterioridades y formas estructuradas limpiamente delimitadas, de la misma manera que, dicho espacio manifiesta representaciones diversas en función del uso ocasionado por prácticas sociales.

Al respecto, Bill Hilier (mencionado en Tron Piñero, 2015) nos explica que, “el espacio equivale a un “set de relaciones” también conocido como configuración. En esta dimensión, a diferencia de la dimensión física con superficies y formas definidas, el espacio puede tener distintas lecturas, dependiendo directamente de su utilización” (p. 5).

En el espacio urbano las relaciones socioeconómicas están determinadas por las prácticas sociales que se configuran a partir de flujos, y estos a su vez definen las formas y procesos espaciales en cada área del espacio urbano, donde se identifican procesos cíclicos y continuos de concentración y difusión, de segregación y acumulación o de segmentación o formas mixtas en relación con el uso del suelo.

En ese sentido, podemos relacionar el constructo anterior con lo que infiere Castells (2005), “los flujos definen las formas y los procesos espaciales. Dentro de cada ciudad, dentro de cada zona, tiene lugar procesos de segregación y segmentación, en un patrón de variación interminable” (p.487).

Es así como, nuestra sociedad urbana está edificada sobre cimientos que están constituidos por flujos, entendidos como, “relaciones y secuencias de reciprocidad, reiteradas y programadas entre lugares, la mayoría de las veces en la actualidad, inconexos o no contiguos, que organizan a los actores sociales en torno a estructuras económicas, políticas y simbólicas” (Castells, 2005, p.489).

Estos flujos están determinados por procesos de desplazamientos de personas, mercancías, recursos o información, y que expresan el fenómeno de la movilidad urbana, donde el sistema de movilidad–conjunto de componentes materiales e intangibles que posibilitan los movimientos de recursos financieros, mercancías, insumos y data–que presenta la urbe se constituye en el "transportador" en el cual se trasladan estos elementos.

Con relación a los flujos y su correlación con la sociedad urbana, Castells (1997) refiere lo siguiente:

> Nuestra sociedad está construida en torno a flujos: flujos de capital, flujos de información, flujos de interacción organizativa, flujos de imágenes, sonidos y símbolos. Los flujos no son solo un elemento de la organización social: son la expresión de los procesos que dominan nuestra vida económica, política y simbólica. (p. 489)

Estos flujos organizan las prácticas sociales y conforman redes por las cuales fluyen las personas, mercancías, recursos e información. Estas redes están acopladas como "horma" a la estructura urbana a partir de la organización de la zonificación y usos del suelo que se plantean desde un instrumento de gestión del territorio como puede ser un "plan urbano". Estos usos del suelo representan y constituyen los puntos de inicio y llegada de los flujos, cuya interacción a manera de prácticas sociales, ya sean de orden social, económica o simbólica, expresan la ideología dominante en la sociedad urbana.

Tanto Castells (2005) y Soja (2008) están de acuerdo en una nueva organización urbana como consecuencia de una economía global, coinciden en la configuración de una nueva escena de inequidades como consecuencia de vínculos de poder.

Al respecto Soja (2008) infiere que:

> La Postmetrópolis es representada ante todo en relación con su geografía empírica reconfigurada, y con los nuevos patrones y especificidades de la forma, función y el

> comportamiento urbano que han aparecido debido a la globalización y a la reestructuración posfordista […], el enfoque se traslada hacia la reorganización concurrente e interdependiente del orden social urbano y hacia el nuevo patrón de estratificación social y desigualdad socioeconómica. (p.334)

En ese mismo sentido Castells (2005) indica que:

> En este nuevo rasgo distintivo de estar conectada globalmente y desconectada localmente, tanto física como socialmente, el que hace de las megaciudades una nueva forma urbana. Una forma que se caracteriza por los vínculos funcionales que se establece a lo largo de un vasto territorio, si bien con una buena medida de discontinuidad en los patrones del uso del suelo. Las jerarquías funcionales y sociales de las megaciudades están difuminadas y mezcladas desde la perspectiva espacial, se organizan en campamentos atrincherados y están salpicadas de forma desigual por bolsas inesperadas de usos indeseables. (p.483)

Aparece entonces una *reestructuración* de las prácticas sociales de forma secular a partir de lo que Castells denomina la "sociedad red", el "espacio de los flujos", y así mismo, una transformación de la sociedad a partir de las nuevas tecnologías de la información y comunicación, que ahora se reedifica en relación a una "red de virtualidad", sumándose a la infraestructura vial de movilidad urbana, que se constituyen en suma, como una estructura capaz de proponer y promover en el espacio urbano procesos sociales de diferenciación, segmentación y segregación de la población, que reorganiza la misma estructura social.

Para Castells (2005), actualmente, la humanidad se agrupa en base a una *razón espacial* configurada por un *espacio de flujos* relacionados a utilidades y actividades, organizados jerárquicamente ejerciendo su poder y dominio.

En ese sentido, Castells (2005) indica lo siguiente:

> La teoría del espacio de flujos parte de la asunción implícita de que las sociedades están organizadas de forma asimétrica en torno a los intereses específicos dominantes de cada estructura social. El espacio de los flujos no es la única lógica espacial de nuestras sociedades. Sin embargo, es la lógica espacial dominante porque es la lógica espacial de los intereses/funciones dominantes de nuestra sociedad. (pp.492-493)

Si bien es cierto, en las urbes de Latinoamérica este escenario todavía no se llega a consolidar del todo, estas no se constituyen como *espacios de flujos*, porque el urbanismo como práctica social no ha alcanzado un nivel de desarrollo tal que permita una conexión sostenible con el mundo global, ni siquiera en el ámbito local, desde el espacio urbano latinoamericano, como sí lo tienen ciudades de Europa, Asia y Norteamérica, solo algunos fragmentos virtuosos e innovadores de las aglomeraciones urbanas más importantes de Latinoamérica pueden participar de la economía global, el resto del tejido se encuentra excluido, segregado, condición que han incrementado la situación de fragmentación del espacio urbano.

En Latinoamérica se ha confirmado el tránsito desde el concepto de "ciudad organizada", desde una visión planificadora del espacio urbano, hacia otro de "urbe natural" o construida por *interés comunitario*, una inclinación connatural como consecuencia del aumento de las inequidades sociales, fabricando "hiper ciudades" (Soja, 2008).

De la misma manera, Soja (2008) explica la noción de "megaciudad":

> Se usa para describir la transformación espacial de la metrópoli moderna, se refiere tanto al enorme tamaño de la población en las mayores aglomeraciones urbanas del mundo como a la creciente, discontinua, fragmentada, policéntrica y casi caleidoscópica estructura socio-espacial […] una de las principales características de la megaciudad es la dificultad para delinear sus fronteras exteriores y por ello, para estimar de forma precisa su población. (p.336)

Es así como se configura este *nuevo escenario urbano* esta "megaciudad", a partir del ejercicio del urbanismo fragmentador como práctica social, que promueve desigualdades marcadas por una configuración físico espacial basada en la *adición morfológica* de tejidos urbanos, por *voluntad colectiva* sobre los centros mayores y desarrollados de la ciudades , esto expresa una diferenciación social marcada por dos caras: una que expresa riqueza, confort, comodidad, y otra que evidencia pobreza y miseria, dos polos altamente diferenciados pero que plantean una relación biunívoca entre ellos, estableciendo procesos de subordinación, diferenciación, jerarquización, precariedad y pobreza urbana frente al acceso a los servicios urbanos básicos.

En ese mismo contexto, la inexistencia de las condiciones para la integración e interconexión a la dinámica de los flujos de información agrava mucho más este escenario frente a la pandemia del Covid-19, en el sentido de la reestructuración de la división del trabajo en las aglomeraciones urbanas, sobre todo en las urbes latinoamericanas, requiriendo de condiciones de alta conectividad informacional para el desarrollo de las actividades laborales "desde casa", donde el trabajo individual, el volumen de horas frente al computador y la conectividad en alta velocidad, son las condiciones obligatorias para los procesos de producción social y económica.

En esa línea, Castells (2006), advierte que:

> Al valorar la dinámica del informacionalismo, es necesario establecer una distinción entre varios procesos de diferenciación social: por una parte, desigualdad, polarización, pobreza y miseria pertenecen al ámbito de las relaciones de distribución/consumo o de la apropiación diferencial de la riqueza generada por el esfuerzo colectivo. Por otra parte, individualización del trabajo, sobreexplotación de los trabajadores, exclusión social e integración perversa son características de cuatro procesos específicos respecto a las relaciones de producción. (p.96)

El *urbanismo fragmentador* producto de prácticas sociales decimonónicas y actuales, se convierte en el promotor de las nuevas configuraciones urbanas en Latinoamérica, cuyo crecimiento difuso, de densidades bajas y que abandona y cambia el modelo de centro-periferia por el modelo

policéntrico y semi-reticular, acelera las desigualdades sociales y económicas asentando cuatro procesos que configuran relaciones de producción perversas, precarias y que fomentan la informalidad económica y físico-espacial.

El primero, la individualización del trabajo enfocada a la producción económica en la que cada individuo contribuye en forma específica sea de forma normada o asalariada o de forma informal o no normada, está última representa la forma más común y dominante en la economía de las urbes latinoamericanas, esta forma de empleo se ha "institucionalizado" (Castells, 2006).

El segundo proceso es la exclusión social, situación por la cual los individuos y grupos sociales son impedidos de forma cíclica y estructurada a la economía urbana de las urbes latinoamericanas, razón por la cual no se les permite el acceso a regímenes económicos y laborales que aseguran su supervivencia autónoma dentro de la estructura social establecida de forma institucionalizada, acentuando las condiciones de precariedad salarial y excluyendo a los individuos y grupos de una economía que gira en torno al capital y sus flujos (Castells, 2006).

Un tercer proceso se relaciona con la sobreexplotación de los trabajadores, situación favorecida por la informalidad de los regímenes laborales lesivos e impregnados de costos sociales altísimos caracterizados por la inestabilidad laboral, inexistencia de derechos laborales como la asistencia en salud y beneficios por capacitación, maternidad, seguridad en el trabajo, asistencia social, previsión social, problemas de salud y por horas extras de trabajo, así como exclusión en la repartición justa y normada de las utilidades que las empresas logran, esta situación obliga a los trabajadores a emplear mayores recursos en los desplazamientos, a conseguir trabajos adicionales de tiempo parcial en otras zonas de la ciudad y a segregarse en áreas de escazas condiciones de habitabilidad con la finalidad de reducir las brechas entre el mercado de empleo y el mercado de la vivienda.

Finalmente un cuarto proceso de integración perversa, que se explica a partir de los afanes que los individuos y sociedad organizada, de manera "institucionalizada" o como acuerdo social,

desarrollan para “adaptarse” a una lógica de recomposición del tejido urbano fragmentado desarrollando procesos de movilidad urbana caracterizados por desplazamientos de naturaleza precaria y que pone en riesgo su integridad física, reduciendo lo que denominamos *capital de motilidad*, entendida por la capacidad real o potencial de ejercer desplazamientos, con la finalidad de alcanzar recursos urbanos que les son esquivos, lejanos e inconexos, pero que son necesarios para su supervivencia.

Pero la fragmentación urbana producto de un urbanismo cuyas prácticas sociales segregan al individuo y a los grupos sociales que este conforma, no es un rasgo negativo en el proceso del desarrollo urbano, las ciudades han experimentado en su devenir histórico diferentes niveles de fragmentación socioeconómica y espacial que han sido abordadas convenientemente desde la planificación urbana con el propósito de establecer una integración social, económica y espacial del espacio urbano, sin embargo, la agudización del fenómeno de la metropolización materializó una realidad que estructura de forma sistematizada una especialización funcional del suelo urbano (Tron Piñero, 2015).

En este sentido, la diferenciación físico espacial que las ciudades latinoamericanas evidencian una fragmentación del espacio exponiendo una realidad socioeconómica que fractura, desintegra, diferencia, materializa un efecto mosaico, divide, parte o descompone el tejido urbano en fragmentos homogéneos que se aprecian tanto a escala megalopolitana, metropolitana o local (Tron Piñero, 2015), y cuya diferenciación se encuentran en variables tales como el ingreso per cápita, los niveles de cobertura de los equipamientos y de infraestructura de servicios básicos, la gestión urbana, etc., que determinan y establecen procesos de segregación y exclusión social, y fenómenos de dispersión y concentración urbana.

Esta fragmentación urbana hace que los urbanitas experimenten realidades individuales en escenarios y tiempos diferentes, y esta a su vez se constituyen en características inherentes a la

globalización y las economías flexibles que pertenecen a una nueva forma de vivir en épocas contemporáneas (Touraine, como se cita en Veiga, 2009).

Se constata que existe una tendencia a una polarización marcada en las áreas metropolitanas de Latinoamérica, una dicotomía en el proceso de metropolización que fragmenta y diversifica la estructura social (Preteceille y Ribeiro y et al., como se cita en Veiga 2009) y por ende un incremento de los estratos socioeconómicos bajos y precarios en las periferias producto del crecimiento difuso y sin planificación urbana.

Esta fragmentación espacial es el resultado de procesos de crecimiento no estructurados ni planificados que se acelera con el desarrollo del proceso de metropolización, determinando contra procesos que están relacionados con el todo metropolitano, de manera que la desarticulación de los fragmentos metropolitanos rompa la configuración espacial unitaria.

La fragmentación urbana es un fenómeno cíclico y sincrónico que observa una realidad socioespacial en continuo cambio porque esta se encuentra inmersa en un contexto cultural organizado a partir de normas y parámetros de corte social en continua adaptación y modificación por los agentes sociales (Tron Piñero, 2015). En las ciudades latinoamericanas la fragmentación urbana ha observado fenómenos que han desencadenado una segregación socio-espacial del tejido urbano, tales como; la migración campo-ciudad, el desarrollo tardío de la industria, el desempleo, la hiperinflación, las altas tasas de crecimiento poblacional, la informalidad, el déficit de viviendas, equipamientos urbanos e infraestructura de servicios básicos, la inseguridad ciudadana, la pandemia Covid-19, etc.

La segregación socio-espacial, como expresión de la fragmentación urbana, es un fenómeno que expresa la desigualdad socio-económica que se torna de forma cíclica y diacrónica en las ciudades latinoamericanas, y es por adición morfológica sobre las áreas con recursos urbanos consolidados que se materializa esa desigualdad, evidencian claramente diferenciación social que

continuamente se retroalimenta excluyendo socialmente, precarizando la vivienda, aumentando las desigualdades económicas y en un contexto de falta de políticas urbanas.

Ahora bien, hay una diferencia consustancial y objetiva en lo que concierne a las escalas de la segregación, al respecto Rofé (2009) indica que, "la segregación tiene escalas diferentes en una misma ciudad y no es lo mismo la segregación a escala local, que en un nivel más general en grandes zonas" (p.40).

Así mismo, la segregación social, explica Rofé (2009):

> Es un complejo fenómeno social, basado en relaciones de vecindad o contigüidad […] la segmentación y sus efectos urbanos según la escala geográfica, dado que puede haber variaciones en un nivel y en el otro. Debemos de conocer en qué nivel o escala espacial es más fuerte la segregación. Con respecto al grado de homogeneidad/heterogeneidad social de las áreas internas de la ciudad. Algunos índices que permiten medir la composición social del área son: la dispersión estadística del ingreso de los hogares [...], importancia de la vivienda social en el bloque dentro del área, aglomeración de familias de igual condición social priorizando la contigüidad por sobre la cercanía. (p.40)

El estudio del fenómeno de la fragmentación urbana y metropolitana está ligado a la diferenciación social como manifestación de la segregación social, como sugiere Veiga (2009):

> Los conceptos de quartere cities (ciudades fragmentadas)- introducido por Peter Marcuse (1996)- y Layered cities (ciudades en capas)- considerando que las áreas de una ciudad están separadas por espacio y tiempo, y constituyen el soporte de diferentes clases y grupos sociales que interactúan entre sí, a través de relaciones que reflejan su distancia y desigualdad social (Marcuse y Van Kempen, 2000; Veiga y Rivoir, 2001). (p.55)

Efectivamente, la nueva configuración que se va construyendo mediante los procesos de fragmentación urbana y metropolitana producto de la segregación socio espacial no determina una

falta de interacción de los individuos y grupos sociales, sino por el contrario, esas dinámicas propiamente llamadas de movilidad urbana tratan de reducir las desigualdades sociales[24], a partir de procesos de desplazamientos cotidianos como consecuencia de la necesidad de supervivencia: para conseguir alimentos, servicios de salud, de educación, acceso al empleo, autoempleo, comercio ambulatorio, etc., salvando la distancia y venciendo la fricción espacial[25], a fin de conseguir *recomponer* los fragmentos urbanos para conseguir alcanzar esos recursos urbanos que le son esquivos, ante la falta de políticas orientadas a la integración y articulación urbana y a procesos de planificación urbana.

Precisamente el escenario de las desigualdades sociales observa un incremento de la distancia entre los estratos socioeconómicos de mayores recursos con los de economía precaria; establecen un orden diferencial en el acceso a las tecnologías de la información y comunicación; marcan una mayor diferenciación en el acceso a los equipamientos urbanos de educación y cultura y por ende menor nivel de instrucción y capacitación; se instala una segregación residencial que se convierte en la materialización de la diferenciación socio-espacial; se establece una mayor diferenciación en los niveles de empleabilidad y de inserción en el mercado laboral; incrementan la segmentación de grupos cuyas culturas no se pueden integrar a la cultura dominante y agudizan la pobreza urbana; discriminan notablemente las posibilidades de alcanzar un estado de bienestar, menor calidad de vida y acceso al territorio de oportunidades que ofrece el todo metropolitano; la polarización se introduce a la escala barrial; se instala un sentimiento de exclusión social y marginalidad en grupos con cierto grado de homogeneidad en relación a su situación socioeconómica convirtiéndose en un "caldo de cultivo" que desencadenará protestas y movimientos

[24]Los desplazamientos en una determinada ciudad indistintamente del grado de consolidación de la urbanización determinan procesos de desplazamientos como consecuencia de necesidades humanas de sobrevivencia, tales como: alimentación y atención de salud como las principales, incluso poniendo en peligro su integridad física, con la finalidad vital de alcanzar recursos urbanos que les son esquivos por falta de políticas urbanas y poder identificarse como urbícolas.

[25]Entendemos la fricción espacial como un fenómeno urbano que afecta al individuo en sus desplazamientos sobre el tejido urbano, ya sea por obstáculos físicos como las barreras arquitectónicas y/o por obstáculos naturales como las pendientes pronunciadas, el mal estado de la superficie de rodadura de la vías, la falta de semáforos, etc.

sociales; se establecen por tanto “acuerdos sociales” que legitiman la “acción social” frente al olvido por parte del Estado, con la finalidad de asegurar la supervivencia social.

En ese mismo sentido, Graham y Marvin (como se cita en Kozac, 2018), infieren que a partir de su concepto de “urbanismo astillado”, explican un conjunto de procesos que, de forma paralela a la infraestructura de integración metropolitana, como son, por ejemplo, las redes de comunicaciones e información; no tienen la cobertura necesaria para ese propósito, de manera que establecen una forma de “segregación” que sostiene una fragmentación del tejido socioespacial. Esto también se ha podido evidenciar en los tiempos de la epidemia del Covid-19, cuando debido a los niveles altos de contagios y muertes, se decretó una cuarentena irrestricta, la accesibilidad a la cobertura del servicio de internet segrego de la educación a distancia, a niños y jóvenes asentados en lugares donde la señal era muy débil o inexistente.

Sin embargo, este tipo de segregación ya tiene vieja data en las metrópolis latinoamericanas, considerando que las áreas de la periferia metropolitana adolecen de redes de infraestructura básica de agua, desagüe y luz, así como de veredas y calzadas y menos de equipamientos urbanos de primer nivel de atención. Este hecho describe una fragmentación del espacio urbano medida por la segregación de familias e individuos viviendo en áreas sin calidad de soporte para el patrón de asentamiento residencial y que decreta condiciones precarias respecto a su calidad de vida.

Siendo la vivienda el material por excelencia con el cual se construyen las urbes (Ciriani, 2014), podemos observar en los procesos de segregación socio-espacial, de las metrópolis latinoamericanas, que se configura un escenario donde miles de familias e individuos de un mismo estrato social *construyen su hábitat*, su vivienda, por medio de una “apropiación deslegitimada” en áreas sin calidad de soporte para el patrón residencial, que configuran áreas socialmente homogéneas y que tienen una apreciación personal intrínseca a su individualidad y como agente social de la *apropiación* ejercida y del sentimiento de pertenencia que los ata al área que ocupan (Ahumada, como se cita en Guzmán Ramírez, A. & Hernández Sainz, K.,2013), esto se puede apreciar

en los perfiles urbanos de las metrópolis latinoamericanas, en un claro proceso de metropolización difusa y que tiende hacia una estructura polinuclear, que expresan la fragmentación social, espacial y simbólica como su principal cara.

Es inherente al fenómeno de la segregación social, la manifestación de homogeneidad y/o heterogeneidad en la estructura urbana de la ciudad, donde se aprecian barrios con características sociales homogéneas, a partir de indicadores como: la renta per cápita, la calidad del hábitat y de las viviendas, la accesibilidad a la infraestructura básica, índice de similaridad y de exposición, etc., y a su vez podemos encontrar zonas o sectores de mayor superficie que la escala del barrio como parte de una jurisdicción que presenta sectores heterogéneos vinculados al estrato socioeconómico de su población.

La metrópoli fragmentada está relacionada a un creciente proceso de "metropolización" que encubre tres fenómenos o subprocesos fragmentación social, fragmentación espacial y fragmentación simbólica, en donde se sospecha que existe independencia de los fragmentos en relación con el todo metropolitano (Castells mencionado en Guzmán Ramírez, A. & Hernández Sainz, K., 2013). No obstante, la fragmentación social se configura a raíz de fenómenos como la polarización socioeconómica como consecuencia del urbanismo, que como forma de vida establece diferentes patrones de consumo en la estructura social, uno de los más evidentes se aprecia en la apropiación del espacio destinado o no para la residencia y esto definitivamente transforma la configuración físico espacial de la metrópoli , fragmentándola espacialmente, plagado de adiciones morfológicas de tejido urbano precario o embrionario como los cinturones de pobreza periféricos.

La metrópoli fragmentada espacial y socialmente, produce una fragmentación simbólica porque los urbanitas transforman o alteran la cosmovisión del espacio en el que habitan, experimentando y perciben nuevos escenarios urbanos en los individuos y grupos sociales afectados (Sarlingo como se cita en Guzmán Ramírez, A. & Hernández Sainz, K.,2013).

Es de esta manera que, se presentan diversos tipos de configuraciones metropolitanas fragmentadas, aquellas por ejemplo como: las que funcionan en red con relación a sus fragmentos conectados con la economía global, cuya jerarquía desarrolla procesos de concentración y diferenciación de áreas de mayores ventajas y economías de aglomeración y de escala, agudizando la polarización y con ello configurando una fragmentación espacial de la metrópoli; las que determinan la aparición de "áreas privadas" de escala barrial reservadas para sectores socioeconómicos con mayores ingresos materializando una polarización social que expresa claramente una decaída y precaria clase media empobrecida y una clase alta con acceso a los recursos urbanos, exponiendo la desigualdad social en el espacio público-privado (Guzmán Ramírez, A. & Hernández Sainz, K., 2013).

Además, se puede constatar en las metrópolis latinoamericanas, una tipología de metrópolis fragmentadas, denominada "nuevas centralidades" o "islas urbanas virtuosas", donde se puede apreciar la desigualdad social en formas de consumo, ocio y entretenimiento, estas son las áreas donde se emplazan los shopping centers o tiendas por departamentos, zonas con mayor dinámica y rotación de reservas, rentas diferenciadas, economías de aglomeración y escala, determinando alteraciones de la forma urbana de las áreas y regiones metropolitanas policéntricas, que operan en red, configurando un tejido urbano fragmentado.

Al respecto Guzmán Ramírez, A. & Hernández Sainz, K. (2013) infieren que:

> La polarización social, de este modo nos conduce a la generación de tensiones sociales, que utiliza el espacio urbano como herramienta en el proceso de identificación social, es aquí donde comienza el proceso de fragmentación […], con la polarización entre pobres y ricos y el empobrecimiento de la clase media, comenzarán a manifestarse lógicas de comportamiento de la clase media direccionadas a exhibir su lugar en la estructura social, es aquí donde el espacio funciona como herramienta en este proceso social. (pp.45-46)

En ese sentido, la fragmentación espacial de la metrópoli se materializa en un fenómeno característico de las metrópolis de latinoamericanas relacionado con las "nuevas centralidades",

entendidas como áreas que desarrollan tres actividades o funciones urbanas inherentes a su condición de centralidad: 1) están dotadas de equipamientos sociales e institucionales, 2) de infraestructura de movilidad urbana tanto personas, mercancías o recursos e información, y 3) de recursos financieros, *anillos o adiciones morfológicas de tejido urbano*, áreas de pobreza urbana, homogéneas y que se emplazan alrededor de las áreas de clases medias y altas más favorecidas, con el objetivo de reducir la distancia entre los mercados de empleo y residencia, algunos autores como Prevot (2001) denominaron como "economía popular" que se expresaba en condiciones de informalidad del empleo y auto empleo con el objetivo de brindar servicios a los nuevos "guetos" de barrios de grupos privilegiados por su condición de acceso a los recursos urbanos (Guzmán Ramírez, A. & Hernández Sainz, K., 2013).

En relación con la fragmentación simbólica, es importante señalar que implica una expresión categorizada como "identificación territorial" que despega a partir de la idea de *comunidad*, entendida como un grupo de acciones e interacciones, comportamientos de índole humano y grupal que están dirigidos hacia una finalidad colectiva y que despierta ciertos anhelos en sus homólogos, esta situación se transforma en cíclica y secular. Estos grupos se cohesionan a partir de sus fines que los identifican, alimentados por sus vínculos sociales, económicos y culturales que se retroalimentan como producto de una serie de interacciones por alcanzar los recursos urbanos esquivos, de manera que comienzan a transformar su realidad espacial en base al imaginario social que ostentan (Guzmán Ramírez, A. & Hernández Sainz, K., 2013).

Es evidente que la fragmentación simbólica de la metrópoli contemporánea es la que experimentamos cuando la recorremos, apreciamos que los grupos humanos y los individuos *asentados o instalados* en dichas áreas que, en la realidad metropolitana de Latinoamérica: son áreas con pendientes que se desarrollan hasta los 45 grados como las estribaciones andinas; que se encuentra en áreas de riesgos de desastres naturales como quebradas o fajas marginales de los ríos, áreas pantanosas o de terrenos inestables; áreas sin posibilidades de cobertura de servicios de

infraestructura básica como el agua, desagüe y alumbrado; o que no forman parte de las áreas de expansión inmediata de la metrópoli, etc. No obstante, estos grupos las transforman según su imaginario social y acometen a la naturaleza adaptando estos espacios para la residencia, estableciendo una forma distinta de *identificación social y cultural*, una "nueva" forma de vivir urbana, que genera además conflictos sociales entre barrios, que el Estado no puede solucionar y que impregna a sus habitantes de una identidad del tipo territorial y espacial.

Al respecto, el espacio que alberga los imaginarios sociales de los individuos o grupos que habitan los fragmentos metropolitanos, se encuentra circunscrito en el espacio físico fragmentado y también en la organización mental de los individuos y constituyen los "habitus"[26] de los agentes sociales (Bourdieu, como se cita en Elorza, 2019) es decir, una estructura de componentes de tipo mental y de conocimientos que los individuos hacen uso para actuar en el espacio social (Ritzer, 2002).

En ese sentido, Bourdieu (como se cita en Elorza, 2019) indica lo siguiente:

> El espacio social[27] está inscripto en las estructuras espaciales a la vez que en las estructuras mentales, en los habitus de los agentes, por lo tanto, las grandes oposiciones sociales objetivadas en el espacio físico […] tienden a reproducirse en los espíritus y en el lenguaje, en la forma de oposiciones constitutivas de un principio de visión y división, es decir, en tanto categorías de percepción y evaluación o de estructuras mentales, en otros términos, en las representaciones sociales y en las prácticas que desarrollan los agentes. (p.56)

[26]Al respecto, el habitus en el sentido bourdieusiano además de contener organizaciones mentales y cognitivas, es factor que genera, reúne y expresa las propiedades inherentes de una forma de vida y que facilitan las relaciones desde una posición en la estructura social que permite elegir a los individuos, clasificar y seleccionar objetos y acometer actos sociales que a partir de la recursividad se convierten en prácticas sociales.

[27]Entendemos desde una postura estructuralista en sintonía con Giddens que la acción social convertida en práctica construye un marco estructural, como condición para la acción y a la vez resultado de la acción, en ese sentido, este marco estructural oprime, da forma, direcciona y subordina al agente y su acto, y que este es atravesado por diferentes estructuras mentales y cognitivas que se inscriben en las diferentes estructuras espaciales que contiene el espacio social.

La metrópoli fragmentada en su configuración físico espacial relaciona las formas de apropiación y de formas de uso del espacio físico, con la producción del espacio en sus diferentes escalas, barrial, zonal, sectorial, distrital, interdistrital y metropolitano etc., y con el modo de cómo se estructura para los fines que han sido creadas para el consumo de forma colectiva (Duhau y Giglia como se cita en Elorza, 2019).

La metrópoli fragmentada en Latinoamérica tiene aspectos particulares en su forma y espacialidad: se dilata, extiende, de escasa densidad de ocupación, autoconstruida y organizada de forma comunitaria, persistentemente tiende a la dispersión.

En ese sentido, Indovina (como se cita en Szupiany, 2018) infiere lo siguiente:

> Enfocado en la transformación de la morfología urbana y en los desafíos que plantean los procesos contemporáneos de urbanización, […] formuló el concepto de Citta difusa […] un cambio de estado y una nueva estructuración del espacio, más allá de la simple expansión de la forma precedente, […], representa un fenómeno evolutivo muy diferente a su estadio anterior. […], ya no dispone de las características físicas propias de la ciudad tradicional -densidad, intensidad, continuidad-, sin embargo, su uso no es generalizable a toda urbanización de baja densidad, siendo solo aplicable al tipo de organización del espacio donde se integran todos los elementos constitutivos de la condición urbana […] la ciudad difusa resulta de una forma autoorganizada y en cierta medida, espontánea, derivando en una estructura territorial segregada e inequitativa. (p.106)

Al respecto, el presente capítulo de esta tesis doctoral, esgrime el concepto de urbanismo fragmentador en el sentido que producto de las prácticas sociales cotidianas y actuales, tiende a *fracturar* el espacio urbano metropolitano, tanto de forma física, social y simbólica, a partir de procesos de apropiación del espacio urbano básicamente residencial, en condiciones de precariedad de las formas de habitar, y que como consecuencia de aquello podemos identificar procesos de segregación socioeconómico espacial, que se materializa en una metrópoli fragmentada.

En relación con el caso de estudio, como lo explica Rofé (2009) esta segregación socioeconómico espacial puede tener diferentes intensidades según la escala espacial, por lo que planteamos el abordaje de tres escalas del espacio urbano, la primera corresponde al ámbito megalopolitano de Lima y Callao, la segunda, a la escala interdistrital de Lima Norte que corresponde a 8 distritos (San Martín de Porres, Los Olivos, Independencia, Comas, Carabayllo, Puente Piedra, Santa Rosa y Ancón), y la tercera, al distrito de Independencia.

Lima y Callao representan la mayor aglomeración urbana del Perú, es una "mega ciudad" en el sentido que explica E. Soja (2008) cuando explica la transfiguración de la región metropolitana:

> En la década de 1920 con el asentamiento de las bases de lo que sería descrito como la producción fordista y el consumo de masas, cuando la región metropolitana comenzó a tomar su forma más representativa, caracterizada por un mundo urbano distinto y cosmopolita, concentrado en el corazón de la ciudad, donde las actividades económicas, políticas y culturales más importantes (así como los *sinecismos* positivos y negativos) estaban más densamente reunidas; y por un mundo suburbano de "clase media" más amplio y culturalmente más homogéneo, fragmentado en términos administrativos y relativamente articulados: una metrópoli dibujada de forma selectiva entre los atractivos de la ciudad y los espacios abiertos del campo, una metrópolis que es cada vez más dependiente del vehículo privado que a su vez permite que tanto el campo como la ciudad sean más accesibles, al menos potencialmente. (p.341)

Cabe entonces definir el concepto del "sinecismo" como la fuerza motriz que construye la ciudad por medio de prácticas sociales que son componentes constitutivos de la esencia humana.

En este sentido, E. Soja (2008) infiere lo siguiente:

> El término sinecismo […] la condición que emerge de vivir juntos en una casa, […] desde sus orígenes connotaba un concepto regional del espacio urbano, una forma y un proceso de

> gobierno político, desarrollo económico, orden social e identidad cultural que implicaba no sólo un asentamiento o nodo urbano sino muchos nodos articulados entre sí en una intrincada malla de asentamientos nodales o regiones centradas en ciudades. […], el sinecismo acarrea consigo una dinámica socioespacial similar aquello que se encuentra implícito en la antigua palabra griega, *metrópolis*, literalmente "ciudad madre", la capital o el centro dominante de una constelación de ciudades, pueblos y aldeas "colonizadas", además de sus hinterland menos densamente poblados, que define la *patria territorial* (…), otra variación regional de *Oikos*. […], tanto sinecismo como metrópolis pueden ser considerados descripciones estáticas de la forma espacial, pero también como el contexto específicamente espacial de procesos activos y afectivos de formación, innovación, desarrollo, crecimiento y cambios sociales. […] El sinecismo, en tanto fuerza motriz de la geohistoria, supone la formación de una red regional de asentamientos nucleados y anidados de modo jerárquico, capaces de generar innovación, crecimiento y desarrollo social (así como también individual) desde el interior de su dominio territorial definido. (p.42-43)

Esto definitivamente describe un proceso estructurado de evolución del asentamiento principal de las ciudades latinoamericanas, y particularmente Lima, que desde la explosión de su *corona fundacional* experimento un crecimiento hacia nuevos nodos que asegurarán los servicios necesarios y las nuevas funciones urbanas para el devenir de la vida moderna, una nueva forma de vivir, el urbanismo, y con ello el embrión de la metrópoli hasta que el desborde popular hiciera efecto y dibujara la expresión material que hoy observamos, percibimos y habitamos, y que se configura espacialmente como una forma "megalopolitana" o región metropolitana.

En la misma línea, es importante definir con anterioridad que entendemos por región y su relación conceptual con la ciudad. Citando oportunamente a Boisier S. (2006), entendemos como región la articulación de una ciudad con su entorno, su hinterland, pues se entiende que a partir de esta relación se intercambian flujos de personas, mercancías, insumos, productos, información, etc.,

es decir, de dominación e independencia entre los componentes del sistema, que está conformado por un conjunto de asentamientos humanos que aseguran su dinámica y que pueden sobrepasar su jurisdicción, es imposible hablar de región sin tomar en cuenta su vinculación con una urbe con funciones de crecimiento y desarrollo.

En ese orden de ideas, la noción de *región metropolitana* desde el enfoque de E. Soja (2008), considera que existe una vinculación entre *regionalidad del espacio urbano* y el concepto del sinecismo:

> El concepto de sinecismo tiene un alcance implícitamente regional. Concierne no sólo a un centro urbano singular y densamente poblado sino, más categóricamente, a un sistema regional policéntrico más grande de asentamientos nodales interactivos, una ciudad región. […] la regionalidad del espacio urbano no es sencilla, ya que tendemos a ver la ciudad como un área formalmente delimitada, distinta de su hinterland y de los campos "no urbanos" o "suburbanos" o "rurales". Sólo a dicha área central le son atribuidas, convencionalmente, las cualidades distintivas de la urbanidad o las experiencias del urbanismo en tanto forma de vida. […] El espacio urbano siempre contiene áreas habitadas o, por dicho motivo, deshabitadas o inexploradas que no parecen urbanas en términos tradicionales, pero que de todos modos se encuentran urbanizadas, es decir, que forman parte de un espacio urbano regional y, por lo tanto, se ven profundamente afectadas por el urbanismo en tanto forma de vida y por el sinecismo que es inherente al agrupamiento en un espacio compartido. (p.46)

La fragmentación y segregación socio espacial en las escalas de la metrópoli a partir del urbanismo como forma de vida

La escala de abordaje megalopolitano de Lima y Callao encaja efectivamente en lo que E. Soja (2008) describe como "región metropolitana", se identifica una estructura policéntrica, jerarquizada, todavía semi-reticular, puesto que no todos los núcleos se conectan entre sí, pero que mantienen relaciones de flujos de capital con nodos de menor jerarquía: al norte con Chancay,

Huacho, Huaral, Barranca y Paramonga; al sur con Chilca, Mala, Cañete, Chincha y Pisco; y al este con La Oroya, Tarma, la región metropolitana de Huancayo, Cerro de Pasco; y otros poblados más pequeños. Son precisamente estos asentamientos jerarquizados los que observan una forma de vida urbana, determinada por una fuerza sinécica, que traslada funciones urbanas hacia dichos núcleos que asumen roles y funciones que refuerzan el rol principal de la megalópolis de Lima y Callao, como nodo principal que realiza funciones de consumo, intercambio, producción, informacional y de gestión con relación al mercado del Asia-Pacífico y hacia al Atlántico y con el sistema urbano nacional, como se aprecia en la figura III-1.

Las funciones urbanas y la forma de vida o urbanismo, generalmente en las ciudades Latinoamericanas y precisamente Lima, están orientadas básicamente a fomentar el desarrollo de procesos de concentración y dispersión. Concentración en el entorno de sus *centralidades de consumo* más representativas (ver figura III-2) y dispersión por crecimiento difuso en forma de agregados de tejidos urbanos ocupando áreas que carecen de soporte para la vida urbana, áreas sometidas a peligros muy altos y no mitigables en cuanto a la ocurrencia de eventos naturales y zonas de pendientes notables (ver figura III-3), sin embargo el sinecismo que provocan las centralidades determina áreas en constante presión social de ocupación, es decir, la apropiación de un espacio que no permite una forma de vida denominada urbanismo.

Figura III- 1

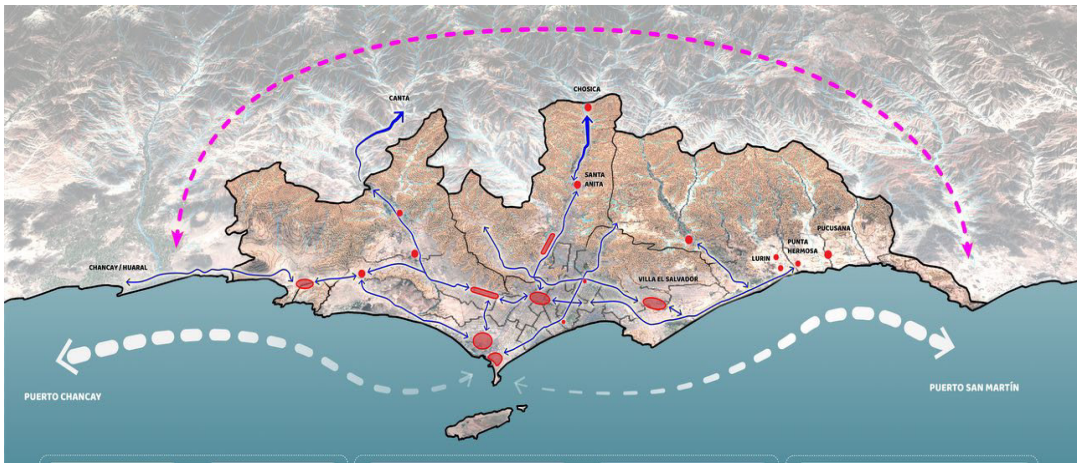
La región metropolitana de Lima y Callao



Fuente: PLAM 2035. Equipo técnico PDRC-IMP, 2014

Figura III- 2

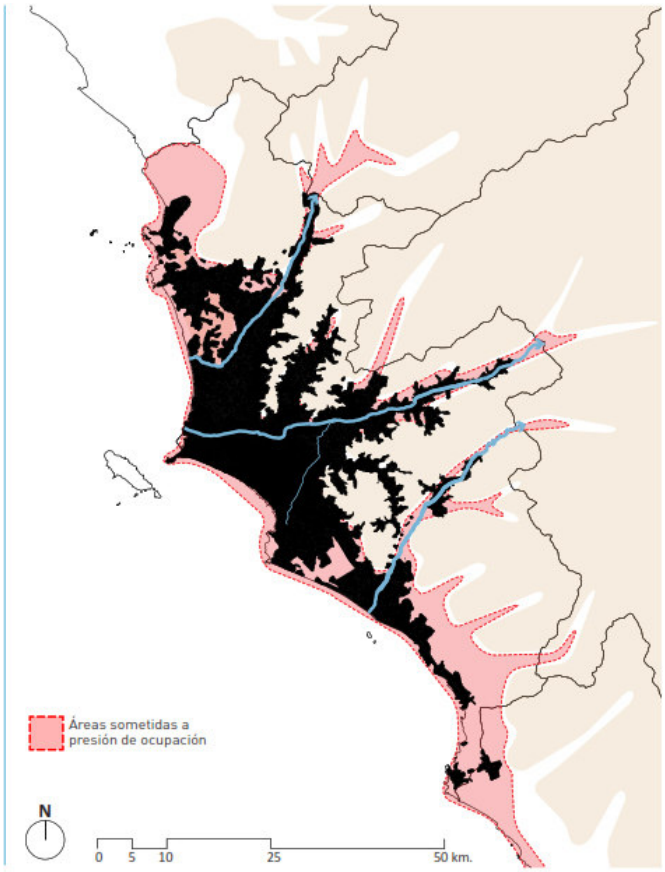
La región metropolitana de Lima y Callao y sus centralidades.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del área interdistrital de Lima Norte al 2031. IMP,2021.

Figura III- 3

La región metropolitana de Lima y Callao y su crecimiento difuso



Fuente: PLAM 2035, IMP, 2014.

Para el abordaje de las escalas de la fragmentación urbana y demostrar que subyacen en él tres tipos de fragmentación: espacial, social y simbólica, se ha procedido a definir dimensiones e indicadores sociales y espaciales que permitan establecer este fenómeno en las diferentes escalas: región metropolitana o megalópolis de Lima y Callao, área interdistrital de Lima Norte (definida así en el PLANMET 2040) y el distrito de Independencia que corresponde al área de estudio de la presente tesis doctoral, estas son:

- Crecimiento urbano
- Estructura ecológica
- Proceso de urbanización
- Ocupación del suelo urbano
- Áreas de tratamiento normativo
- Usos del suelo predominante urbano
- Concentración de empleos por manzana

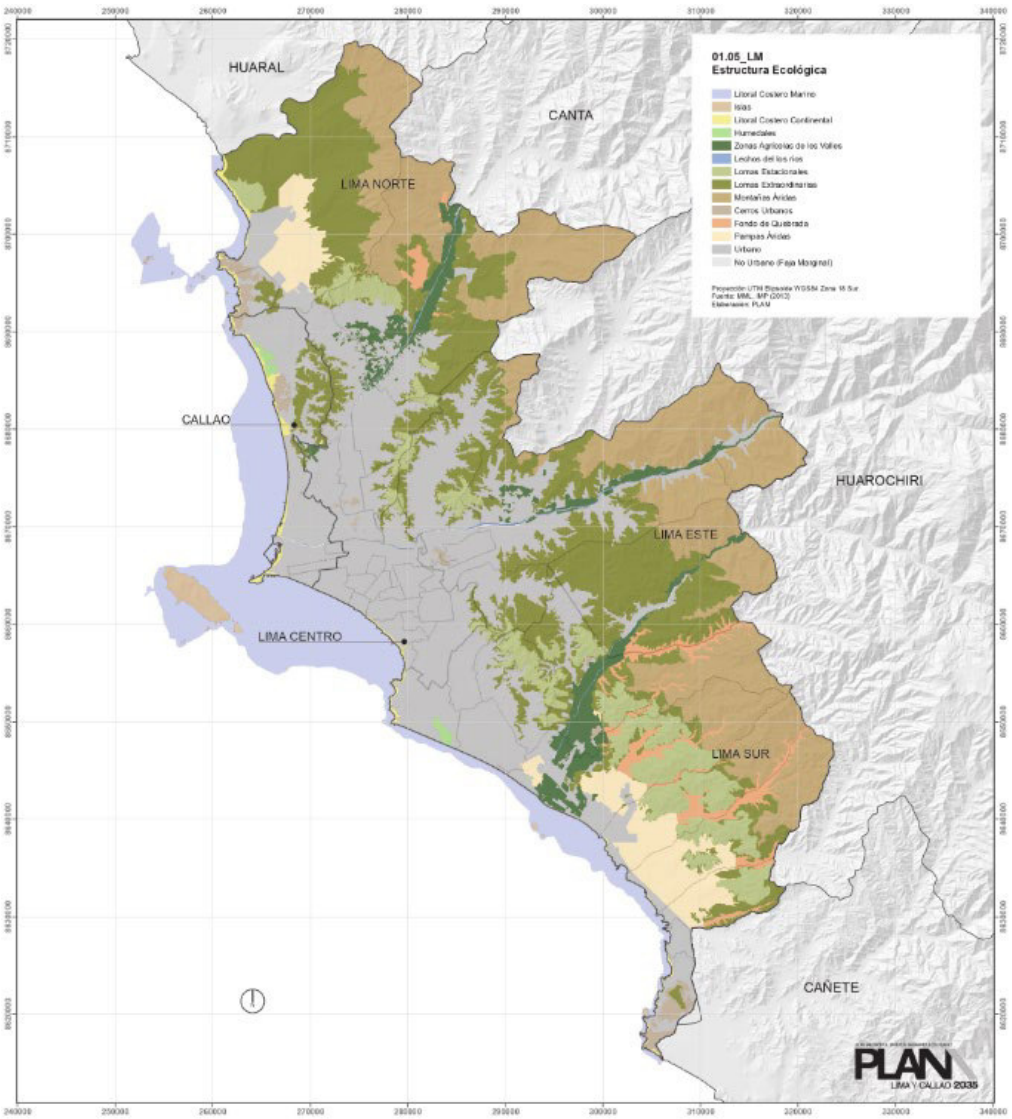
El proceso de crecimiento urbano difuso producto de un urbanismo como forma de vida[28] y por ende práctica social, en la región de Lima y Callao, ha determinado que las posibilidades de crecimiento se orienten, ante la falta de control urbano, hacia la ocupación de las estribaciones andinas de pendientes considerables que, por un lado, presentan condiciones de vulnerabilidad ante riegos por eventos naturales y, por otro lado, las elevadas condiciones económicas de urbanización. En la figura III-4 podemos observar como la urbanización (suelo urbano) ha ido ocupando zonas eriazas y de reservas naturales, aquellos componentes notables de la estructura ecológica de la región metropolitana como: las fajas marginales de los ríos Chillón, Rímac y Lurín, humedales, pantanos, lomas costeras, etc., la urbanización (color gris) ha consumido las zonas agrícolas de los valles, lechos de los ríos y avanza hacia los fondos de quebradas, lugares donde la desigualdad

[28] Entendemos que el urbanismo como forma de vida encarna las políticas urbanas que formula e implementa el Estado en sus diferentes estadios administrativos y jurisdiccionales, así como las dinámicas de la economía urbana que imprime el mercado inmobiliario, tanto el que fomenta el Estado, los urbanizadores formales y los informales como los traficantes y especuladores de tierras.

socioespacial se hace más evidente y debido al asentamiento precario de una población en busca de vivienda en áreas cercanas a la "ciudad consolidada", se configura una fragmentación espacial, social y simbólica, porque determina áreas o mosaicos resultante de una estructura ecológica agredida y muy pronta a ser ocupadas informalmente por población segregada de forma socioespacial.

Figura III- 4

La urbanización frente a la estructura ecológica.



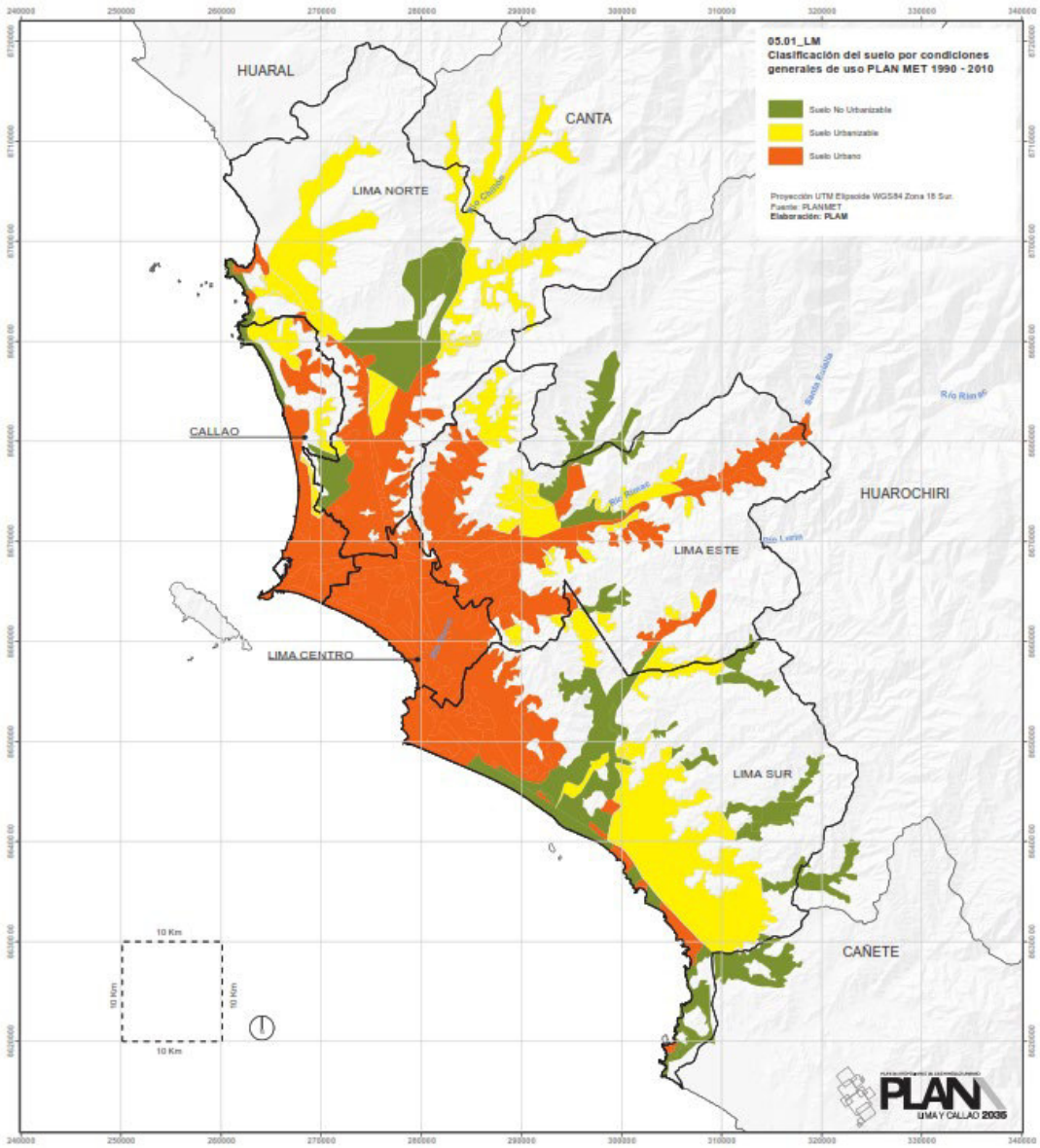
Fuente: PLAM 2035, IMP, 2014.

En la actualidad, la región de Lima y Callao se expande difusamente hacia el norte y sur predominantemente (color naranja), según lo muestra la figura III-5, presionando el suelo con características de urbanizable (color amarillo), y además exponiendo su avance hasta fuera de su

jurisdicción. Hacia el este las condiciones topográficas del valle de la cuenca media y alta del río Rímac de alguna manera frenan la expansión difusa, aunque ya se experimentan ocupación en laderas y quebradas en la zona de Huaycán en el distrito de Ate.

Figura III- 5

Avance de la urbanización difusa en la región metropolitana de Lima y Callao



Fuente: PLAM 2035, IMP, 2014

La figura III-6 nos indica que la tendencia de la expansión urbana mayormente se orienta hacia el sur y balnearios, sobre terrenos que no tienen una mínima capacidad de soporte

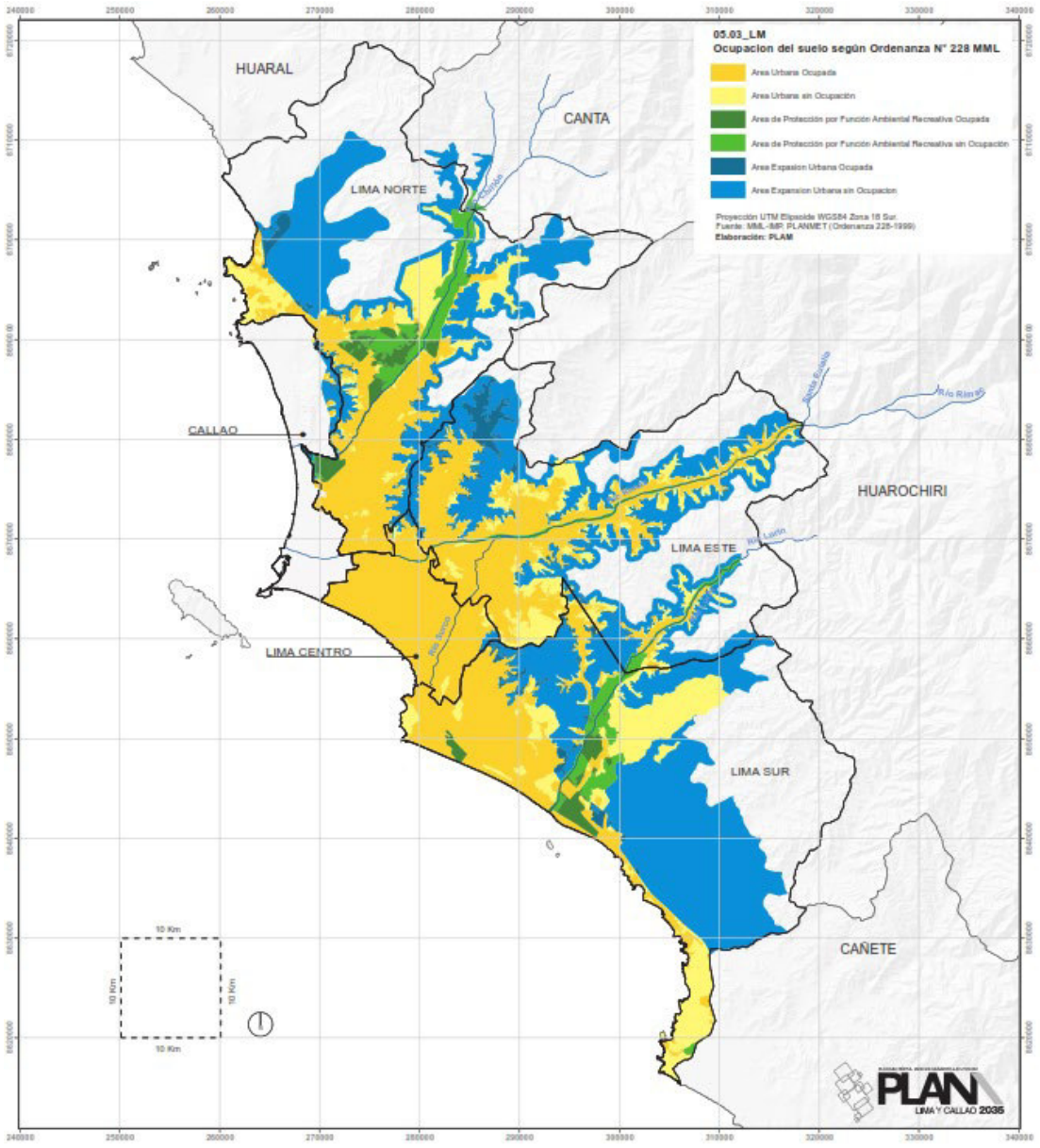
para albergar el uso residencial. Se observa también que las áreas de protección natural por función ambiental han disminuido drásticamente.

En ese contexto, la cuenca baja del río Rímac prácticamente ha desaparecido como área de protección ambiental, la cuenca baja del río Chillón y del río Lurín todavía se conservan frente a una presión constante de la urbanización. Se puede observar también, como la práctica de la planificación urbana contribuye y prepara el territorio para la aparición de procesos de segregación socioespacial estableciendo áreas de *expansión urbana* sobre terrenos pertenecientes a los valles de los ríos Lurín y Chillón que carecen de cobertura actual y a futuro de infraestructura de servicios básicos de agua y desagüe y de equipamientos urbanos de primer nivel de atención, segregando a la población que se asienta en esas áreas, por lo general población de bajos recursos económicos azuzados por especuladores y traficantes de tierras, y que determinan como consecuencia una apropiación ilícita sobre terrenos eriazos del Estado, pero repleta de simbolismo, pues con el tiempo consiguen la legitimación como propietarios.

Sin embargo, dicha figura muestra la ocupación de laderas, quebradas y estribaciones andinas como áreas de expansión *natural*, todas ellas con una fuerte relación con la ciudad consolidada y sus centros de empleo. Esto configura una fragmentación del espacio urbano, en la línea de E. Soja (2008), en el sentido de que el espacio urbano, no solo se expresa en los espacios habitados, sino también en los “no habitados” que también forman parte del espacio urbano regional y se encuentran *urbanizados* que, aunque no tengan un uso del suelo determinado, son afectados por la forma de vida urbana, son afectadas por el urbanismo como práctica social y por el sinecismo que determina más temprano que tarde su ocupación y/o uso.

Figura III- 6

Ocupación del suelo en la región metropolitana de Lima y Callao



Fuente: PLAM 2035, IMP, 2014.

Por otro lado, la planificación urbana, establece una zonificación y usos del suelo, asumiendo un modelo territorial basado en una estructura urbana organizada en áreas de tratamiento normativo.

Esto se constituye en un primer nivel de abstracción de la fragmentación socio físico espacial, pues plantean áreas similares con usos e intensidades homogéneas y en donde se aplican

lineamientos diferenciados de desarrollo urbano. Esta diferenciación abstracta se plasma en el territorio ocasionando fragmentación social, espacial y simbólica, pues les otorga a las diferentes áreas ventajas reales y potenciales para la vida urbana. Esta es una evidencia que la práctica de esta clase de planificación que tiene como raíz ideológica una economía capitalista destinada al consumo.

Según la figura III-7, el Área de Tratamiento Normativo I (MML & IMP, 2014), en lo que concierne solo a Lima, es un área con mayor número de asentamientos humanos precarios, con densidad media, mediana compacidad urbana, donde aparecen cierta mixticidad de usos por ser un territorio que se encuentra en vías de consolidación y sus funciones no están declaradas efectivamente, con predios con áreas menores de 150m2, donde aparece pequeña industria tipo talleres, y sobre todo sometida a una alta contaminación ambiental: acústica, por material particulado PM 10 y PM 2,5, contaminación de los acuíferos y aguas subterráneas, y riesgos por eventos naturales por asentarse en zonas de protección ambiental: humedales, lomas, quebradas y fajas marginales de los ríos Rímac, Lurín y Chillón. Dada la demanda de vivienda en zonas con capacidad de soporte, el asentamiento de personas de bajos recursos en estas zonas declara una segregación social aguda que fragmenta el espacio urbano metropolitano en un primer mosaico mayor.

El Área de Tratamiento Normativo II (MML & IMP, 2014), es una zona degradada por la antigüedad y la contaminación ambiental, es un área que presenta densidades y alturas medias y altas, como también *procesos de gentrificación y de renovación urbana*. Representa un mosaico comercial y de servicios de salud y educación, segregado socialmente por albergar la cada vez menos abundante clase media y por consiguiente fragmentado espacialmente de las áreas más modernas de la ciudad que contiene el Área de Tratamiento Normativo III.

Un tercer fragmento metropolitano es el Área de Tratamiento III (MML & IMP, 2014), el área más moderna y con mayor conexión con el mundo globalizado, es el corazón de la megalópolis en el sentido que se configura como un Central Business District o “Centro de Negocios

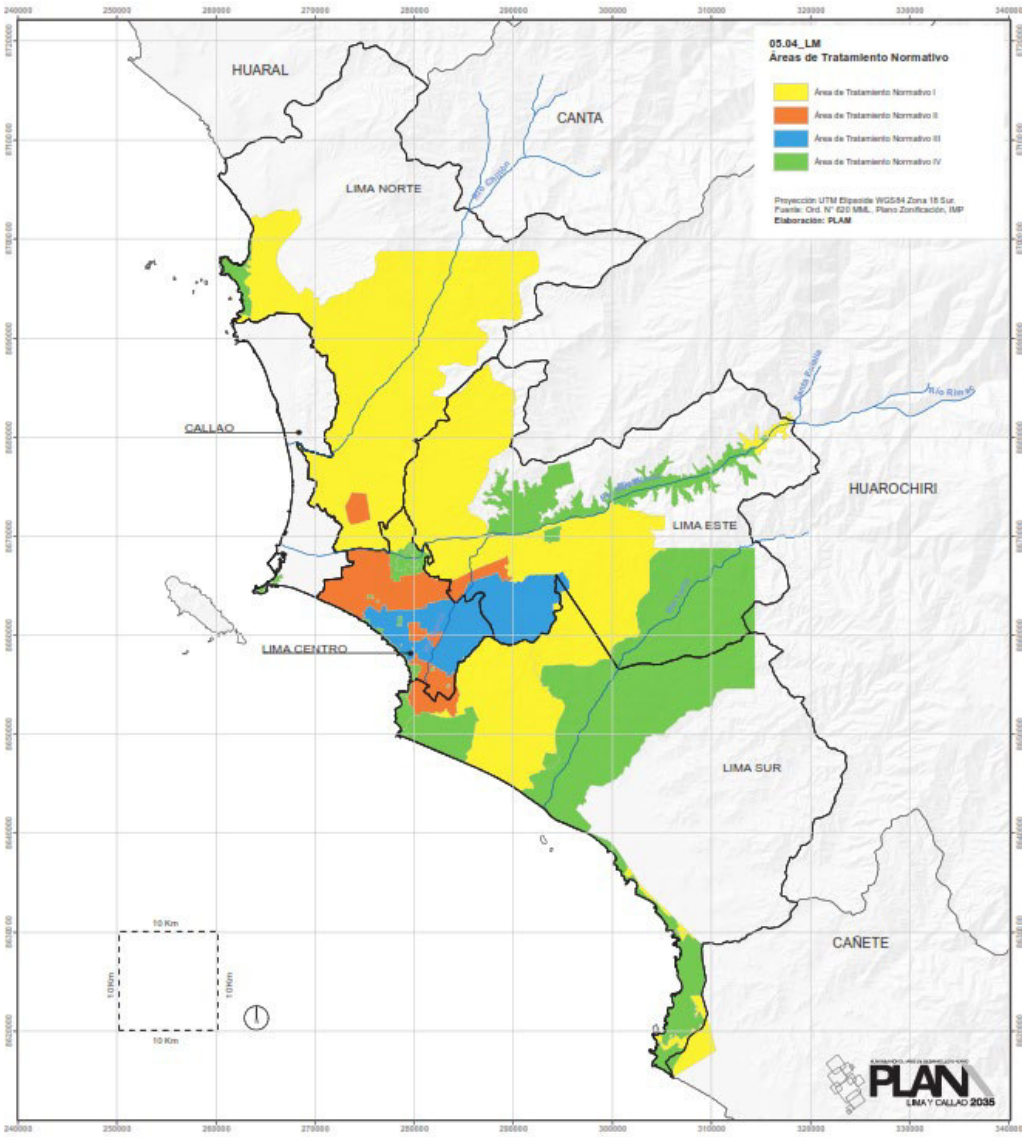
Principal", que reposa en usos terciarios de grandes centros de consumo, cuya compacidad urbana se hace evidente por las altura que alcanza, fragmentado ese territorio de forma espacial por la escala que alcanza su perfil urbano, manifestando desigualdades sociales en función del ingreso per cápita de su población y, representando un símbolo de poder y dominio sobre los pobladores del todo megalopolitano.

Una cuarta es el Área de Tratamiento Normativo IV (MML & IMP, 2014) (ver figura II-7), representa el espacio que contiene los restos de las *áreas de protección ambiental* consumidas por la expansión urbana y otra rezagada en el tiempo como el Centro Histórico por las gestiones ediles, que solo han atinado hacer algo de "acupuntura urbana" rescatando algunos monumentos y sitios históricos de interés, pero sin ninguna propuesta de integración al todo megalopolitano, segregándola social y espacialmente como territorios que sin ser "urbanizados" plenamente, se separan o fragmentan del todo megalopolitano a partir de un urbanismo, que como forma de vida y práctica social, solo las degrada ambientalmente.

Como hemos mencionado anteriormente, la fragmentación espacial, social o simbólica no es una característica "negativa" de una aglomeración urbana, si es que existe un sistema de movilidad a partir de ejes estructurantes de la movilidad que articula en este caso el todo megalopolitano.

Figura III- 7

Áreas de tratamiento Normativo de Lima Metropolitana



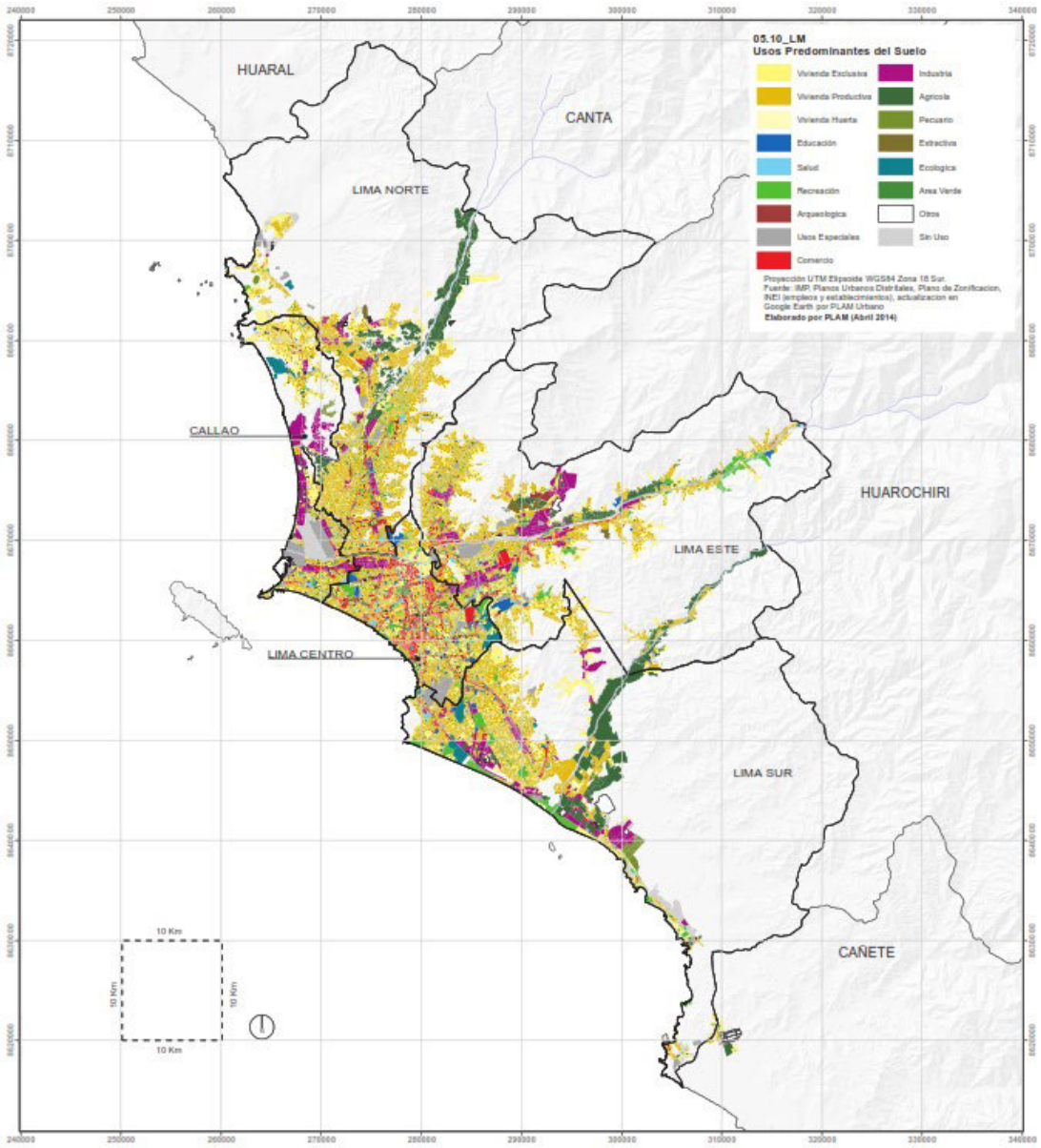
Fuente: PLAM 2035, IMP, 2014.

Otras de las características de las condiciones de fragmentación de la región metropolitana de Lima y Callao, es la distribución de los usos del suelo y que determina la configuración físico espacial y por consecuencia define una fragmentación socioespacial del territorio. La figura III-8 nos muestra en primer lugar las áreas industriales y comerciales que determinan áreas con cierto nivel de homogeneidad a manera de centralidades de empleo y a la vez de consumo. Observamos procesos de concentración y dispersión de estas áreas virtuosas, que son sinónimos de economías de

aglomeración o procesos sinésicos (sinecismo) y de economías de escala que aprovechando la aglomeración reducen sus costos medios para aumentar la producción y la rentabilidad, estas provocan asentamientos diferenciados socialmente que aumenta la segregación socioespacial, sobre todo de la población asentadas en zonas de laderas por estar cerca alas centralidades de empleo.

Figura III- 8

Usos del suelo en la región metropolitana de Lima y Callao



Fuente: PLAM 2035, IMP, 2014.

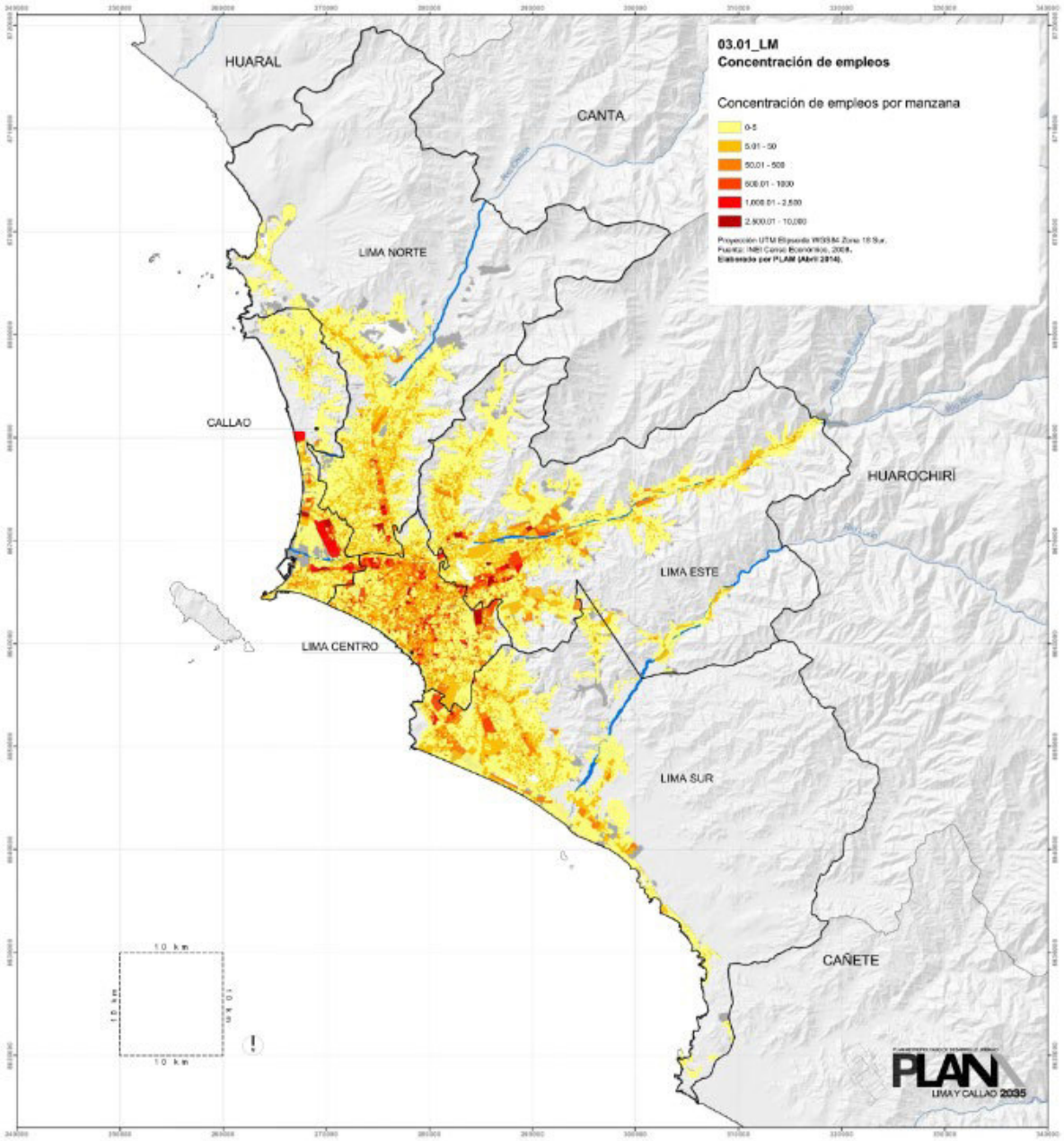
En esa misma línea, respecto a los centros de empleo, en la figura III-9, se observan las manchas rojas que identifican centralidades de empleo del tipo de consumo por manzana, y que básicamente se emplazan en las zonas más consolidadas de la megalópolis. De esta manera se fracciona el espacio megalopolitano: de forma espacial configurando áreas de un fuerte sinecismo o economías de aglomeración con altas rentas diferenciales que excluye estratos con menores ingresos per cápita, servicios de alta especialización funcional articulados por ejes estructurantes de la movilidad urbana "limitados" en su oferta, y precarios en las condiciones de asegurar desplazamientos de personas y mercancías. No obstante, el sistema de movilidad formal e informal se encargan de forma parcial e insostenible ambiental y económicamente de "articular" los entornos de esas centralidades.

Es evidente también una fragmentación social de la megalópolis, como consecuencia de la aparición de centralidades acusa una segregación social diferenciada por los ingresos per cápita de la población mayormente subempleada, anidándose muy cerca de las centralidades, declarando de esta manera una desigualdad que persiste en el tiempo esperando el auxilio del Estado indiferente.

Como consecuencia de la fragmentación social y espacial, se reconoce también una fragmentación simbólica, pues la ocupación de las áreas fragmentadas espacialmente se constituyen en territorios homogéneos a escala megalopolitana, que ante la inminente ocupación de áreas sin capacidad de soporte para la vida humana y definitiva en el tiempo, la población que allí reside construye un imaginario urbano preñado de optimismo en cuanto a las prácticas sociales cotidianas que desarrollan con el tiempo un sentido de pertenencia y orgullo de identificarse con el territorio que ocupan.

Figura III- 9

Concentración de empleos por manzanas en la región metropolitana de Lima y Callao



Fuente: PLAM 2035, IMP, 2014.

La siguiente escala de abordaje corresponde a la fragmentación metropolitana del área interdistrital de Lima Norte (AI-LN), una de las 5 áreas metropolitanas (Lima Centro, Lima Norte, Lima Este, Lima Sur y Balnearios) que han sido separadas para el procedimiento de planificación urbana denominado Plan de Desarrollo Urbano Interdistrital PDU Lima Norte, 2031.

Esta escala nos permite llegar a un nivel mayor de precisión en cuanto a las dimensiones e indicadores anteriores, y es principalmente en este territorio que alcanzamos a vislumbrar el fenómeno de la fragmentación en sus tres características principales: espacial, social y simbólica.

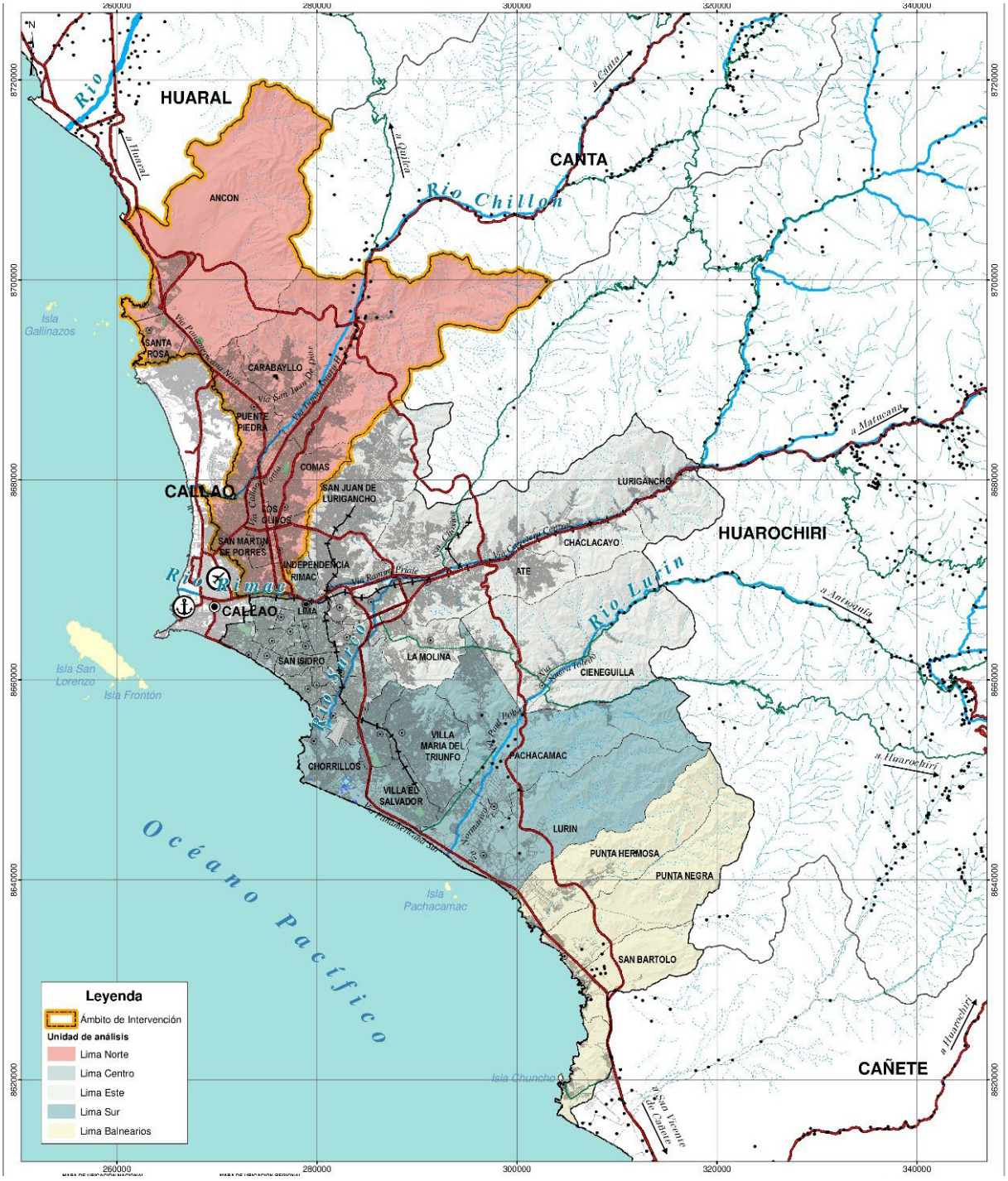
La figura III-10 nos indica la ubicación del AI-LN al norte de la megalópolis de la región metropolitana de Lima y Callao, cuyas características de interconexión con el Callao y con la sierra de la región de Lima favorece al desarrollo de dinámicas económicas potenciales a mediano y corto plazo.

Esta área interdistrital desarrolla funciones complementarias que dinamizan la economía urbana de la megalópolis, y cuyas funciones de articulación con el norte, específicamente con las ciudades de Huaral, Huacho, Chancay, Supe y Barranca a partir de sus tres centralidades: la centralidad mayor SMP-Los Olivos-Independencia (CIM-2) provista de mayores funciones urbanas e interurbanas con relación a Lima Centro y mixticidad de usos; la sub-centralidad Mercado de Huamantanga-Puente Piedra (SC-I) y la Sub-Centralidad Ancón (SC-II), según se observa en la figura III-11., determinan fuertes relaciones funcionales con el gran centro de negocios ubicado en Lima Centro, con el Callao compartiendo funciones de “hubs” de asistencia a las plataformas logísticas y zonas de actividad logística vinculadas al puerto y el aeropuerto del Callao, y a futuro con el puerto de Chancay que se convertirá en un Terminal Portuario Multipropósito ampliando y complementando la capacidad de manejo de carga del puerto del Callao y del país .

Las relaciones con los otros núcleos de la estructura urbana polinuclear y semi-reticular de la megalópolis son más débiles por la falta de un sistema de movilidad que articule efectivamente los desplazamientos, no obstante, la movilidad urbana cotidiana, trata de reconstituir los fragmentos metropolitanos que la práctica social del urbanismo provoca, aunque de manera insostenible social, económica y ambiental.

Figura III- 10

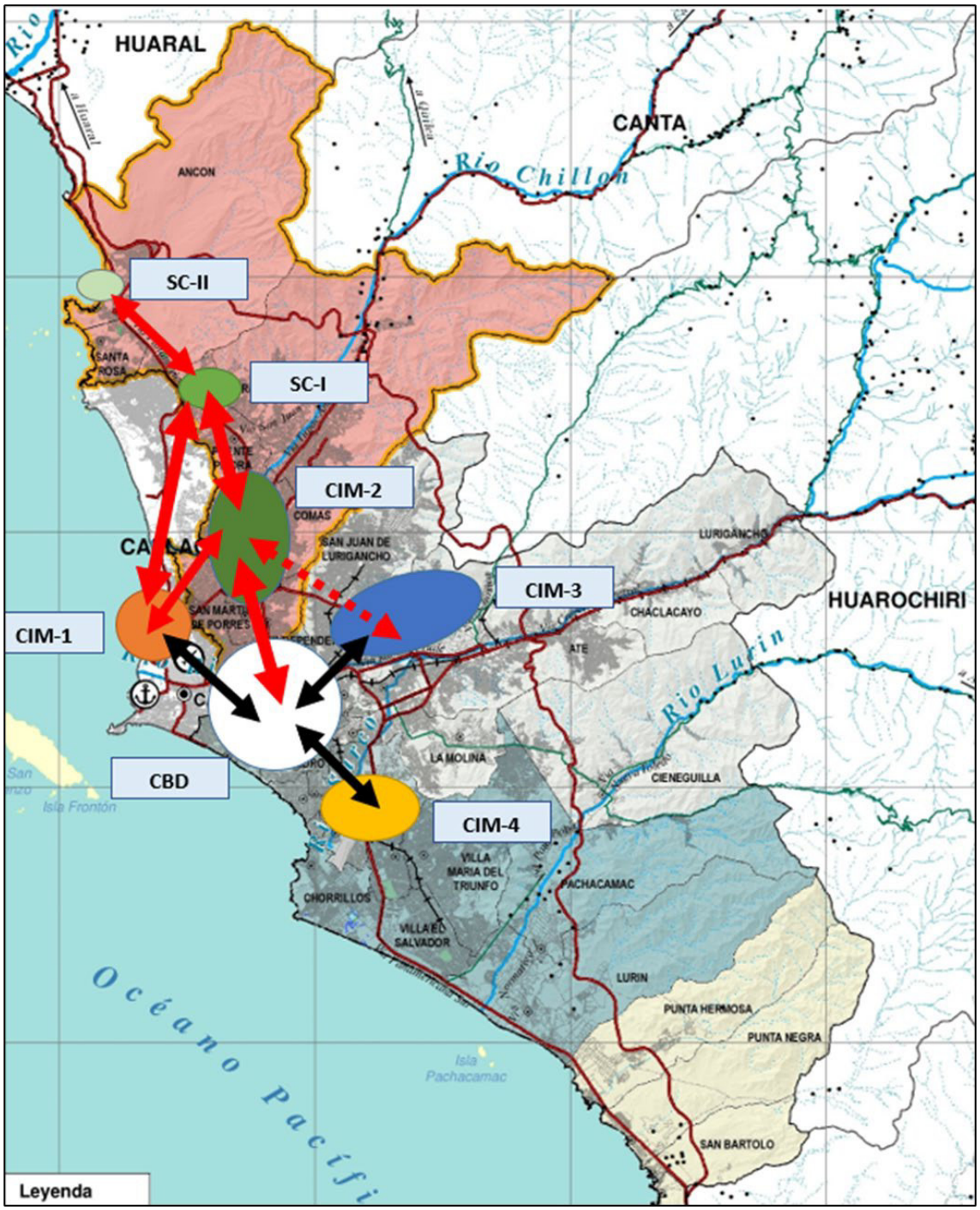
Ubicación del área interdistrital de Lima Norte.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN, 2031

Figura III- 11

Rol y función del área interdistrital de Lima Norte



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN, 2031

Un aspecto importante que resaltar y también determinante son las condiciones topográficas del AI-LN. Como podemos observar en la figura III-12, aproximadamente el 50% de su superficie tiene hasta un 4% de pendiente (color verde), de forma contigua aparecen pendientes fuertemente inclinadas (color amarillo) hasta un 15 a 25%, precisamente estas últimas son las que ocupan aquellas poblaciones con reducidos ingresos per cápita y que configuran una fragmentación socioespacial que se materializa en una constante en casi toda el AI-LN (MML & IMP, 2021), es el perfil urbano dominante que simboliza la precariedad y desigualdad extrema, frente a una cara más moderna alrededor de nuevas y consolidadas centralidades, y otra degradada por la antigüedad de materialidad edificada y por la contaminación ambiental.

No obstante, estos espacios que ofrecen una fricción espacial intensa son de alguna manera alcanzados o apropiados por los pobladores con la ayuda de vehículos de transporte informal, como las combis y mototaxis. Es precisamente el "mototaxi", el *factor facilitador para construir un hábitat totalmente precario*, sin agua, desagüe y luz, pero con la contribución de este vehículo capaz de ayudar a solventar las necesidades de alimentación y construcción de estas áreas sin condiciones para la residencialidad.

Las fuertes pendientes de aquellos "intersticios urbanos" sin capacidad de ser urbanizados, son incorporados a la *oferta informal de terrenos para vivienda* que, aprovechando su cercanía con las centralidades y áreas consolidadas, se vuelven el objetivo final para el acceso al mercado del empleo formal, el subempleo y la informalidad.

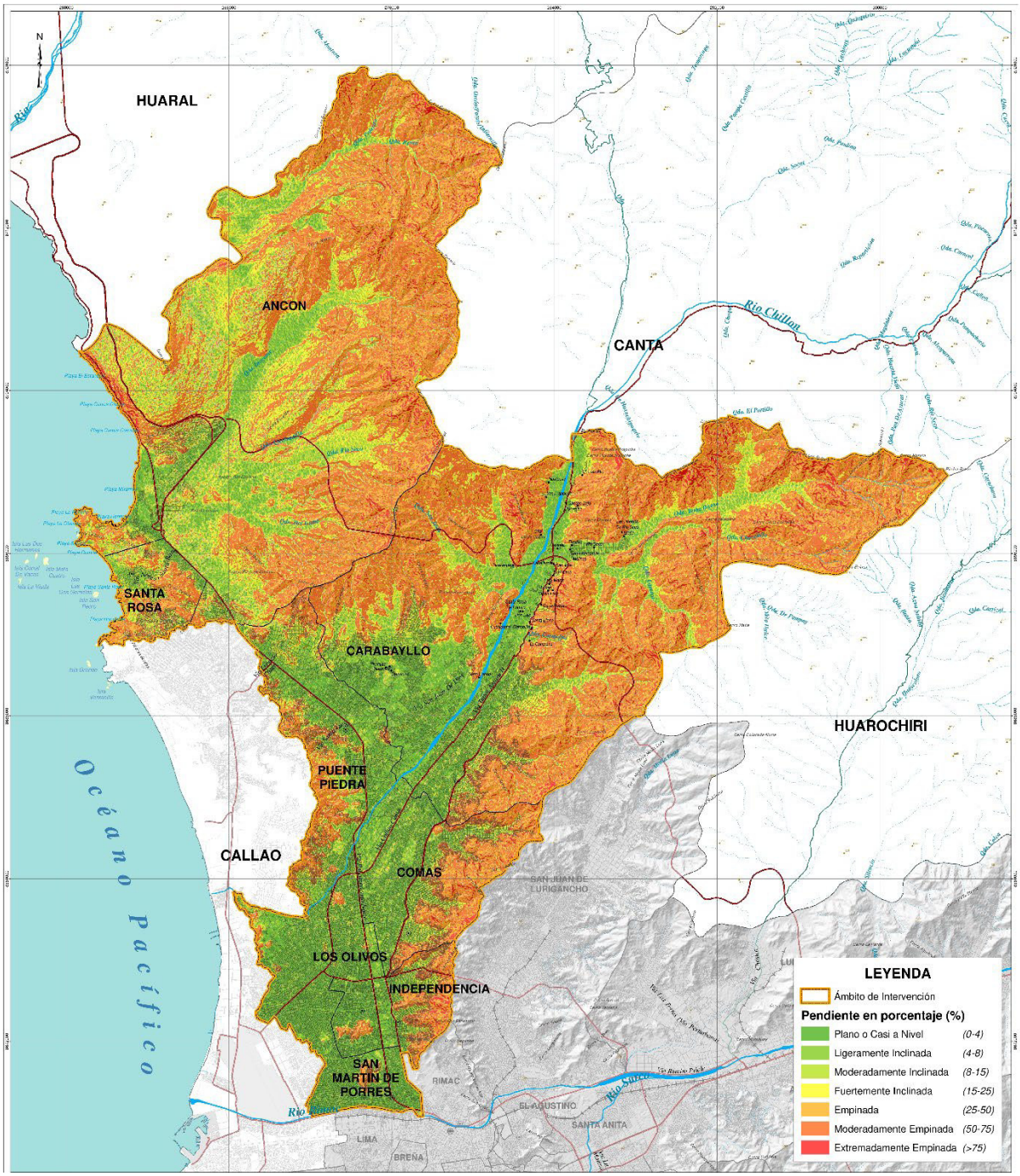
Este fenómeno de la ocupación de laderas señala un "lugar" que entraña mecanismos de *apropiación*[29] que agrupar aquellos pobladores, que desprovistos de oportunidades para el acceso a la vivienda, se vuelcan a dominar la naturaleza para *transformarla y significarla* como su "hábitat",

[29]El lugar actúa como elemento aglutinante de la colectividad y como símbolo de su permanencia en el tiempo. El espacio se constituye en su referente de significado y se convierte en el lugar a través de los mecanismos de apropiación por parte de los sujetos, quienes transforman y significan el espacio que habitan, actuando en él e identificándose con él, tanto de manera individual como colectiva (Pol como se cita en Rizo,2006)

aunque precario, le asegurará el ejercicio de su ciudadanía. Todas estas consideraciones podemos verificarlas en las siguientes figuras.

Figura III- 12

La topografía del área interdistrital de Lima Norte



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 13

Viviendas sobre laderas



Nota: viviendas en la Avenida Tupac Amaru, distrito de Carabayllo.

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 14

Viviendas modernas en alta densidad



Nota: viviendas en el distrito de Carabayllo.

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 15

Viviendas en entornos degradados



Nota: viviendas en la Avenida Tupac Amaru, distrito de Carabayllo.

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

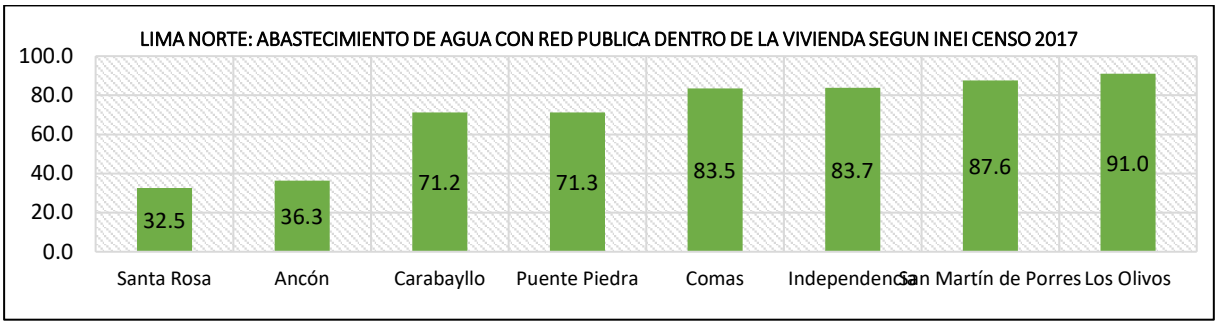
La fragmentación del AI-LN se reconoce a partir de ciertos indicadores sociales que expresan el tipo de fragmentación espacial que ocurre en dicho territorio, por eso es pertinente acotar ciertas dimensiones que expresan las condiciones que observa el asentamiento.

El AI-LN según el Censo del 2017 tiene una población de 2´465,288 habitantes que representa el 28.7% de la población de Lima Metropolitana, donde la población de menores recursos presentan patrones de asentamiento como las “barriadas” o “pueblos jóvenes” en áreas sin capacidad de soporte para la forma de vida urbana y la población con mayores recursos crece por medio de emplazamientos urbanos en áreas dotadas de mejores recursos urbanos, es decir, infraestructura básica de servicios y equipamientos urbanos de primer nivel de atención (MML & IMP, 2021).

Un ejemplo de esta diferenciación asociada con la fragmentación socioespacial que presenta esta área interdistrital, es el acceso al abastecimiento de agua con red pública dentro de la vivienda que indica el Censo del 2017, donde se observa que ninguno de los distritos que conforman dicha área tiene agua potable en sus domicilios al 100%: el mayor déficit de abastecimiento de agua con red pública dentro de la vivienda se muestra en los distritos de Santa Rosa y Ancón (el servicio de abastecimiento de agua no alcanza el 40% del total de sus viviendas); Carabayllo y Puente Piedra no superan el 75% de sus viviendas con abastecimiento de agua con red pública dentro de la vivienda; Independencia, San Martín de Porres y Los Olivos presentan el menor déficit de abastecimiento de agua con red pública en sus domicilios (MML & IMP, 2021), así lo indica la siguiente figura.

Figura III- 16

Lima Norte: abastecimiento de agua con red pública dentro de la vivienda según INEI censo 2017



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN, 2031.

Esta condición de segregación describe una fragmentación socioespacial de la población entre los que tienen un hábitat con capacidad de soporte para desarrollar la vida urbana y otra población en condiciones de segregación, separada, excluida de los servicios de infraestructura básica como, por ejemplo, el servicio de agua potable.

Las figuras que aparece a continuación nos muestran tal condición, viviendas que son abastecidas de agua potable por camiones cisterna, que no se conoce su origen y estado de potabilidad y se almacena en cilindros o tanques prefabricados fuera de las viviendas, este es un

panorama que se repite como una constante en distritos como Santa Rosa, Ancón en mayor número y en las áreas de expansión periférica de los distritos de Carabayllo y Puente Piedra.

Figura III- 17

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Ancón.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 18

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Ancón, sector Lomas de Ancón.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 19

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Ancón, sector Lomas de Ancón.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 20

Viviendas precarias sin acceso al agua potable por red pública, distrito de Santa Rosa, sector Asociación Pro-Vivienda PROFAM.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Según de PDU AI-LN 2031 (MML & IMP, 2021), en dicha área interdistrital se pueden encontrar tres tipologías de distritos: *consolidados* como: San Martín de Porres con 654,083 hab., Comas con 520,450 hab., Los Olivos con 325,884 hab., e Independencia con 211,360 hab.; d*emandados para la expansión urbana inmediata* como: Carabayllo con 33,045 hab., y Puente Piedra con 329,675 hab.; *para expansión a futuro* como: Santa Rosa con 27,863 hab., y Ancón con 62,928 hab., cifras que corresponden al censo 2017.

El área interdistrital Lima Norte observa una dimensión del fenómeno de la fragmentación socio espacial interdistrital, a partir de la cobertura de la infraestructura de servicios básicos.

En un primer nivel de "consolidación" del tejido urbano observamos distritos que se muestran tejidos urbanos cuasi completos con infraestructura de agua potable, alcantarillado, luz y equipamientos urbanos, es decir con mejores posibilidades para la forma de vivir urbana, pero escasas áreas para la expansión urbana, es el caso de Los Olivos, Independencia, San Martín de Porres;

En un segundo nivel de "semi-consolidación" del tejido urbano, distritos como Comas, Carabayllo y Puente Piedra, en los que el fenómeno de la urbanización avanza, beneficiado por las economías de aglomeración en torno a sus centralidades comerciales y que observan áreas de expansión inmediata del área interdistrital que representan oportunidades para la inversión privada y publico-privada y por ende están en la mira de las inmobiliarias y el Estado, sin embargo, la infraestructura de servicios básicos de agua potable domiciliaria aún observa un considerable déficit (entre el 17% y 20%, ver figura III-16).

Finalmente un tercer nivel en "vías de consolidación" que observan áreas de expansión inmediata en la periferia del área interdistrital que podrían ser habitados a futuro, en distritos como Santa Rosa y Ancón, que aunque existe población emplazada de forma precaria e informal azuzada por *agentes* informales, especuladores y traficantes de terrenos, la cobertura de la infraestructura de

servicios básicos, como el agua potable, aún no es confirmada en los Planes Maestros Optimizados de las empresas prestadoras de servicios.

Una dimensión que expresa el grado de dispersión o concentración de la población urbana es la distribución de la población sobre el territorio, específicamente a escala interdistrital, un indicador como la densidad bruta, nos da una idea de la cantidad de personas por hectárea, nos explica en que distrito existe mayor predominancia del patrón de asentamiento residencial y por ende mayor demanda de servicios de infraestructura básica y que existen usos del suelo generadores de empleo lo cual incentiva economías de aglomeración o sinecismo. Sin embargo, la densidad también da cuenta en base a la proporción del territorio ocupado, que tan dispersa puede encontrarse esa población y además el grado de consolidación de la *forma de vida urbana o urbanismo*.

En la figura III-21 podemos observar la distribución de la población en el AI-LN, por un lado, tenemos los distritos de San Martín de Porres, Los Olivos e Independencia, distritos con las densidades poblacionales más altas del área interdistrital (entre los 181 a 240.00 hab./ha.), que a su vez presentan un mayor grado de consolidación, pero que dada sus condiciones geomorfológicas y de conurbación con áreas del Callao, su crecimiento está constreñido a sus límites jurisdiccionales.

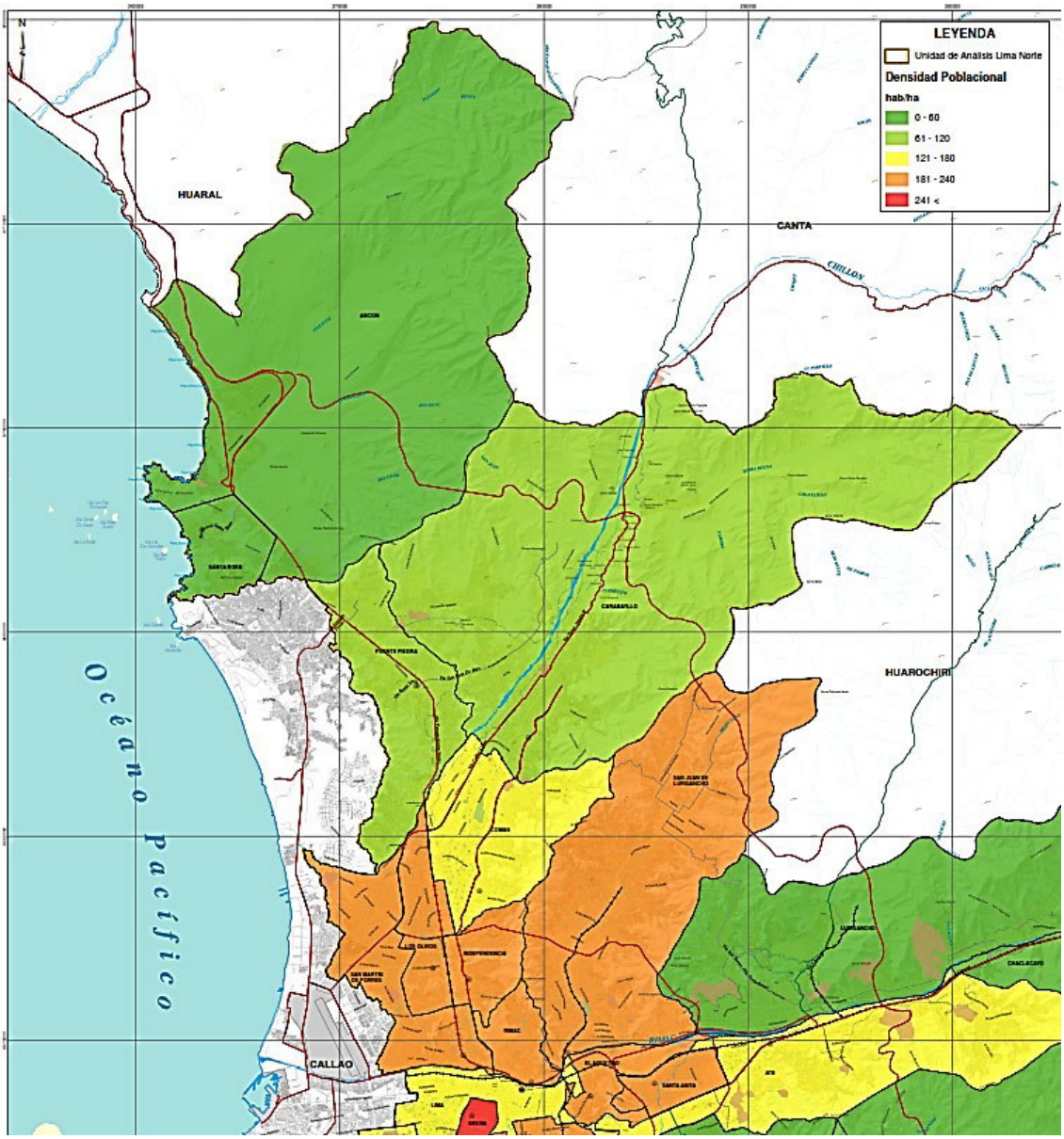
No obstante, en el distrito de Independencia se observa una presión socioespacial hacia las áreas de laderas inestables y de pendiente empinada que, aunque presentan condiciones extremas para el patrón de asentamiento residencial son ocupadas gracias al sinecismo que ejerce sus centralidades o el mercado de empleo formal del distrito, y que también devine en efectos socioeconómicos colaterales que se expresan en la generación de comercio informal, subempleo y autoempleo.

La figura III-21 indica que el distrito de Comas observa una densidad poblacional que fluctúa entre los 121.00 y 180.00 hab./ha., es un distrito que experimenta economías de urbanización debido a la ubicación de proyectos inmobiliarios de alta densidad en la zona del Retablo (figura III-22)

a manera de “ghettos urbanos”[30] inmersos en un tejido urbano por consolidar y plagado de desorden en cuanto a los usos del suelo que alberga, esta es otra de las diversas caras que ofrece la fragmentación socioespacial del AI-LN.

Figura III- 21

Densidad poblacional en el AI-LN



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

[30]El gueto es producto directo de la relación entre morfología social - jerarquía espacial, que segrega grupos y lugares como consecuencia de la fragmentación del tejido urbano y de sus formas de apropiación lo que permite pensar la constitución de la identidad. Alessandri Carlos, A.F. (1996). O lugar no/do mundo. San Pablo: Editora Hucitec.

El distrito de Puente Piedra observa una densidad poblacional con valores que oscilan entre los 109.11 y 120 Hab./ha. (MML & IMP, 2021), y que, en cuanto a su grado de consolidación de su forma de vida urbana, apreciamos una zona central consolidada y un escenario muy común en esta área interdistrital, la ocupación de laderas o estribaciones andinas (figura III-23).

Los distritos de Carabayllo, Santa Rosa y Ancón presentan densidades urbanas cuyos valores están entre los 53.17 y 80 Hab./ha. (MML & IMP, 2021), son distritos que presentan mayor dispersión de población debido a las condiciones de extensión mayor de sus jurisdicciones y cuya forma de vida urbana se extendido entre las zonas de transición hacia las pendientes más elevadas, en zonas de alto riesgo no mitigable en casos de fenómenos naturales. No obstante, el distrito de Carabayllo comienza a presentar algunos “ghettos urbanos” producto de la inmersión de proyectos inmobiliarios en zonas agrícolas y la aparición de usos del suelo de comercio zonal (figura III-24).

Figura III- 22

Proyecto inmobiliario en Comas



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 23

Fragmentación socioespacial en Puente Piedra



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 24

Inmersión inmobiliaria y usos del suelo comercial zonal



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

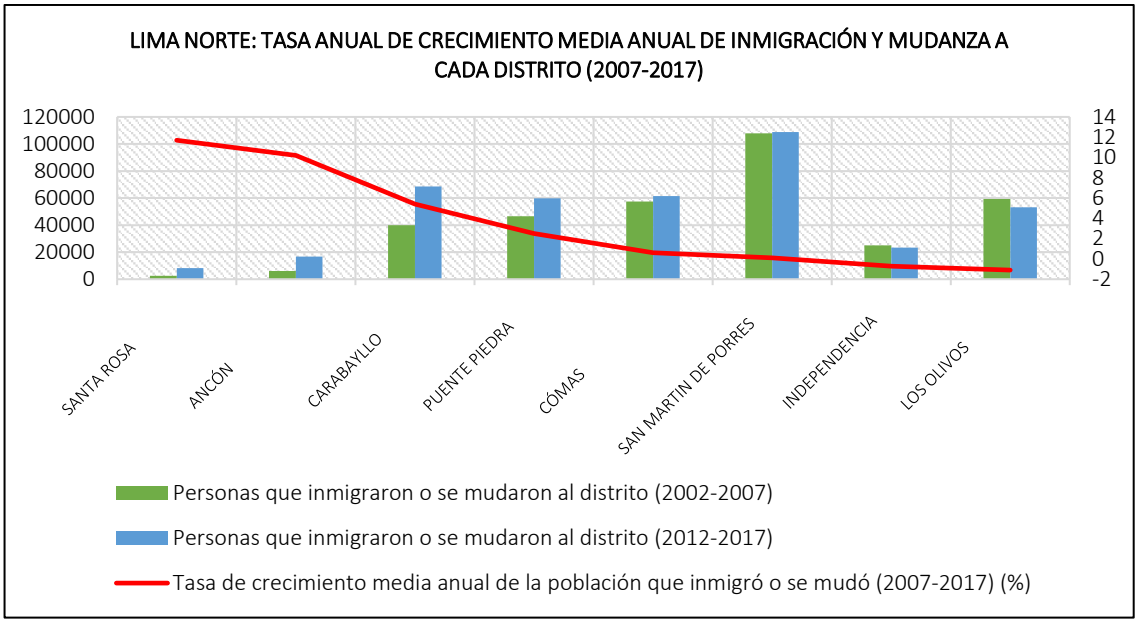
La búsqueda de viviendas por demanda natural frente al crecimiento poblacional determina que algunos distritos por su condición de albergar menores densidades y mayor territorio, aunque estas áreas no provean de la infraestructura básica necesaria y de equipamiento urbanos que determinen posibilidades de patrones de asentamiento residencial, determinan migración o mudanza al interior del AI-LN, para medir esta dimensión es necesario recurrir a la tasa de atracción migrante de naturaleza distrital.

La figura III-25 nos indica que, distritos como Ancón y Santa Rosa presentan mayor tasa de atracción migrante, 10.2% y 11.7% respectivamente, que además presentan mayores tasas de crecimiento en el AI-LN (Ancón 4.77% y Santa Rosa 4.91%)(MML & IMP, 2021), esto infiere ciertas condiciones de aumento de demanda de suelo urbanizable y de especulación sobre terrenos sin capacidad de soporte y con problemas de accesibilidad por la falta de un sistema de movilidad que cobertura todas las escalas de la metrópoli.

Los distritos de Carabayllo y Puente Piedra presentan menores tasa de migración y mudanza, que además de detentar tasa de crecimiento menores, presentan menores áreas para su expansión urbana, no obstante, la ocupación de laderas es una "alternativa", aunque peligrosa, pero la cercanía con las centralidades laborales, que se emplazan en dichos distritos, provoca una fuerza sinécica determinante para la apropiación de un espacio no acondicionado para albergar el patrón de asentamiento residencial. En el caso de San Martín de Porres[31], Independencia y Los Olivos, al tener mayor grado de consolidación del tejido urbano, presenta un interés menor observando tasa de migración y mudanza negativas.

Figura III- 25

Tasa anual de crecimiento por migración y mudanza



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

[31] El Área Interdistrital de Lima Norte, el distrito con la mayor tasa de crecimiento media anual de población inmigrante o que se mudó para residir en el periodo (2007-2017) fueron los distritos de Santa Rosa, con una tasa de 11.7%, y Ancón, con una tasa de 10.2% ambos con una alta tasa de crecimiento de la población que por inmigración o mudanza arribó al distrito. En un segundo grupo de distritos con tasas moderadas y bajas de crecimiento en ese tipo de subpoblación, se encuentran los distritos de Puente Piedra, Comas y San Martín de Porres, con tasas de crecimiento media anual de población inmigrante o que llegue por mudanza en el rango de 2.9 % a 0.1%. En un tercer grupo de distritos con tasas negativas, es decir que entre en 2017, recibieron menos inmigrantes y personas que se mudaron a vivir en el distrito que el número que recibieron en 2007, están los distritos de Independencia (-0.7%), Los Olivos con tasa negativa de -1.1%. Plan de Desarrollo Urbano del AI-LN 2031.

Un aspecto objetivable entorno a la fragmentación socioespacial de la metrópoli de Lima Norte es la vivienda, porque esta pone en evidencia las condiciones físico espaciales y sociales que establece la forma de vida urbana precaria y segregada en la que miles de limeños del área norte de la megalópolis de Lima y Callao viven. El área interdistrital Lima Norte tiene la cuarta parte de las viviendas de la megalópolis Lima-Callao y el 21.26% de ellas ocupan áreas en laderas (MML & IMP, 2021) sometidas a riesgos altos frente a eventos naturales y configurando una situación de fragmentación social, espacial y simbólica.

En forma similar, los distritos de Comas (6.24%), Puente Piedra (5.91%), Carabayllo (4.71%) e Independencia (4.26%) presentan patrones de asentamiento residencial en laderas (otros distritos como Ancón y Santa Rosa observan viviendas en laderas en menor cantidad) (MML & IMP, 2021), esto declara a todas luces una población segregada y excluida de todo recurso urbano, como la infraestructura de servicios básicos o los equipamientos urbanos de primer nivel de atención. Esto podemos observarlo en las siguientes figuras que exponemos a continuación.

Figura III- 26

Viviendas en laderas en el distrito de Comas



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 27

Viviendas en laderas en el distrito de Puente Piedra



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 28

Viviendas en laderas en el distrito de Carabayllo



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 29

Viviendas en laderas en el distrito de Independencia



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

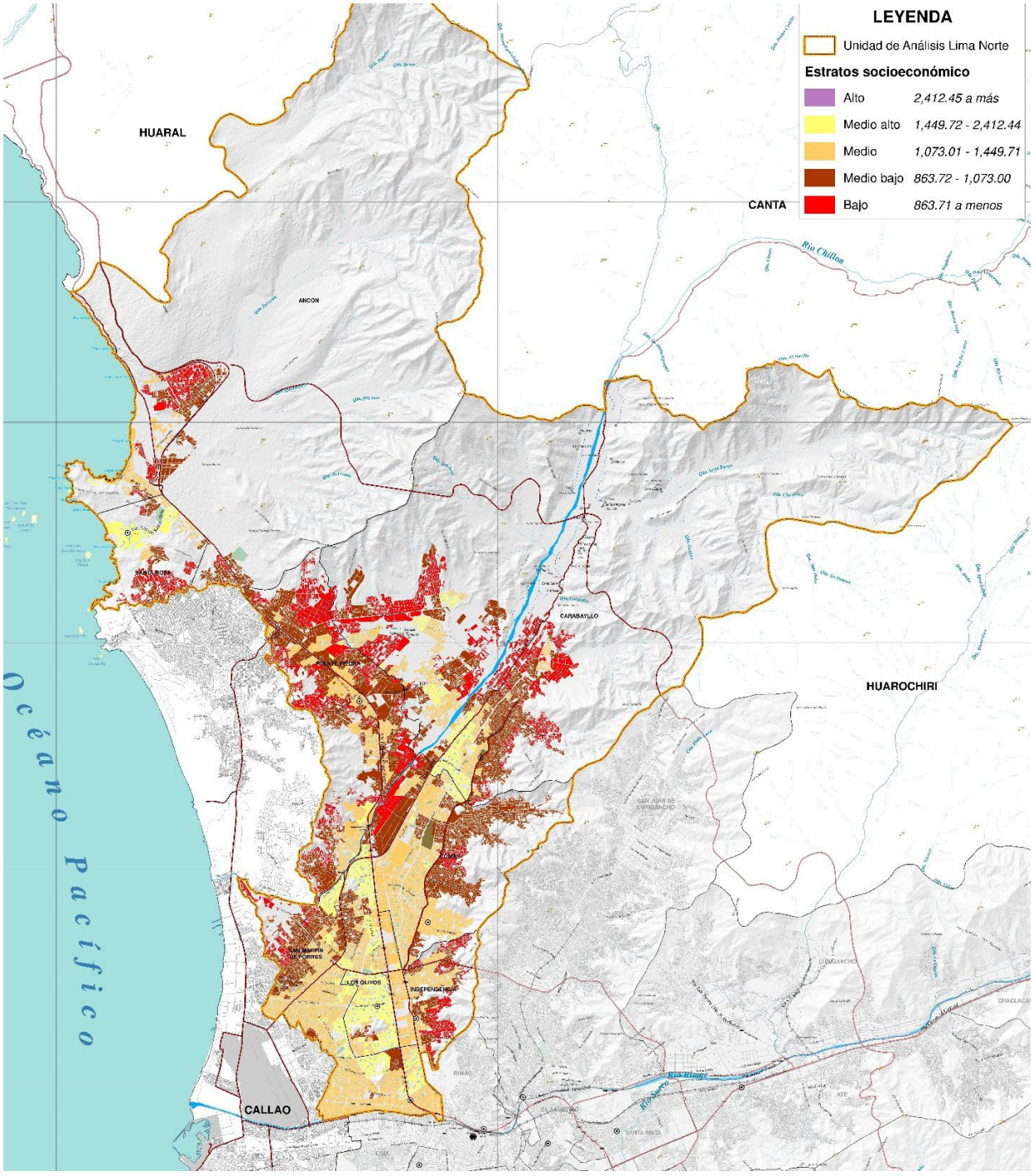
Al respecto, estas viviendas ubicadas en laderas de pendientes pronunciadas (25 a 50%), una de las evidencias más notables de la fragmentación socioespacial, se encuentran en constante riesgo muy alto no mitigable ante eventos naturales, como los sismos, que puede ocasionar movimiento de masas y huaicos. Esta población está totalmente segregada socialmente asumiendo *una forma de vida urbana forzada*, tratando de desarrollar funciones de residencia en áreas sin calidad de soporte para dicho patrón de asentamiento.

La figura III-30 indica la estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el AI-LN donde se observa que los sectores de menores ingresos per cápita por hogares, bajo (color rojo) de menos de S/. 863.71 mensuales y medio bajo (color marrón) con ingresos mensuales que fluctúan entre los S/. 863.72 y S/. 1,073.00 (MML & IMP, 2021) y que precisamente ocupan áreas de laderas y quebradas. Estas áreas son las que experimentan mayor fragmentación socioespacial debido a que no pueden alcanzar adecuadamente los recursos urbanos necesarios para su

residencia, no obstante, el “mototaxi” representa un recurso a la mano y barato y sobre todo que puede resolver el acceso a esas áreas a pesar de la fricción espacial que experimenta.

Figura III- 30

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el AI-LN



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

En ese sentido, tenemos sectores identificados cuya configuración físico espacial nos muestra su forma de crecimiento hacia las zonas de estribaciones andinas, rompiendo toda lógica de la urbanización y el urbanismo como forma de vida.

Según el PDU AI-LN 2031 (MML & IMP, 2021), tenemos en Lima Norte los siguientes sectores:

En Ancón, Cerro La Cruz y Piedras Gordas; en Carabayllo, A.H. Nueva Unión, A. H. Los Ángeles de Carabayllo, Torre Blanca, Cerro Amauta, entre otros; en Comas, Collique, A.H. 2 de mayo, A. H. Cristo Rey; En Independencia, Paraíso y Ermitaño; en San Martín de Porres, Morales Duárez, A.H. Víctor Raúl Haya, Cerro La Milla, etc. (P.343)

En las siguientes figuras podemos observar la configuración físico espacial que tienen los sectores antes mencionados.

Figura III- 31

Viviendas en laderas, Cerro La Cruz, distrito de Ancón.



Fuente: Google Earth, 2022.

Figura III- 32

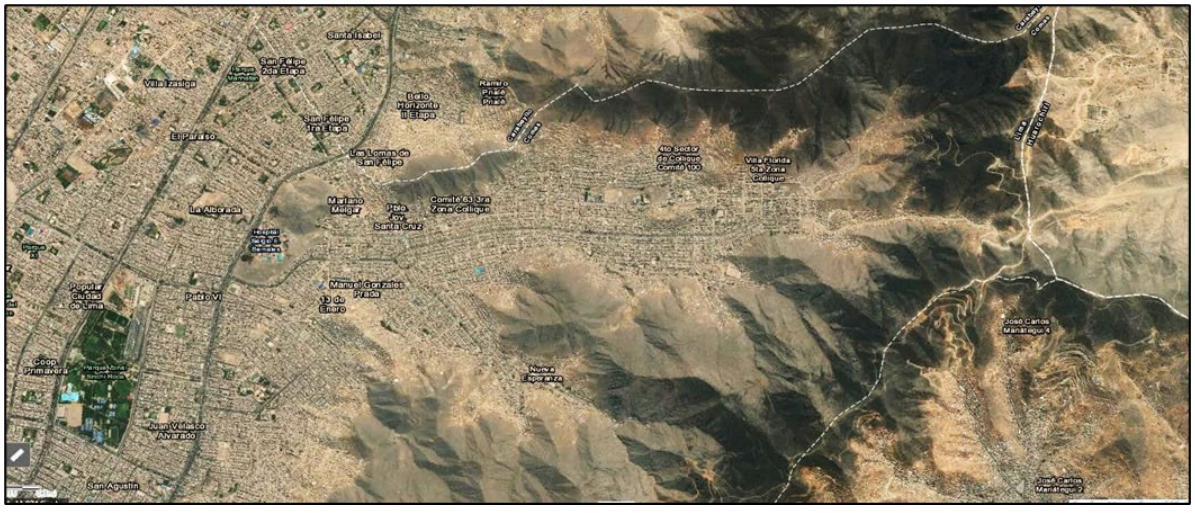
Viviendas en laderas, A.H. Los Ángeles de Carabayllo, distrito de Carabayllo.



Fuente: Google Earth, 2022.

Figura III- 33

Viviendas en laderas, sector de Collique, distrito de Comas.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 34

Viviendas en laderas, sector El Ermitaño, distrito de Independencia.



Fuente: Google Earth, 2022.

Figura III- 35

Viviendas en laderas, sector Cerro la Milla, distrito de San Martín de Porres.



Fuente: Google Earth, 2022.

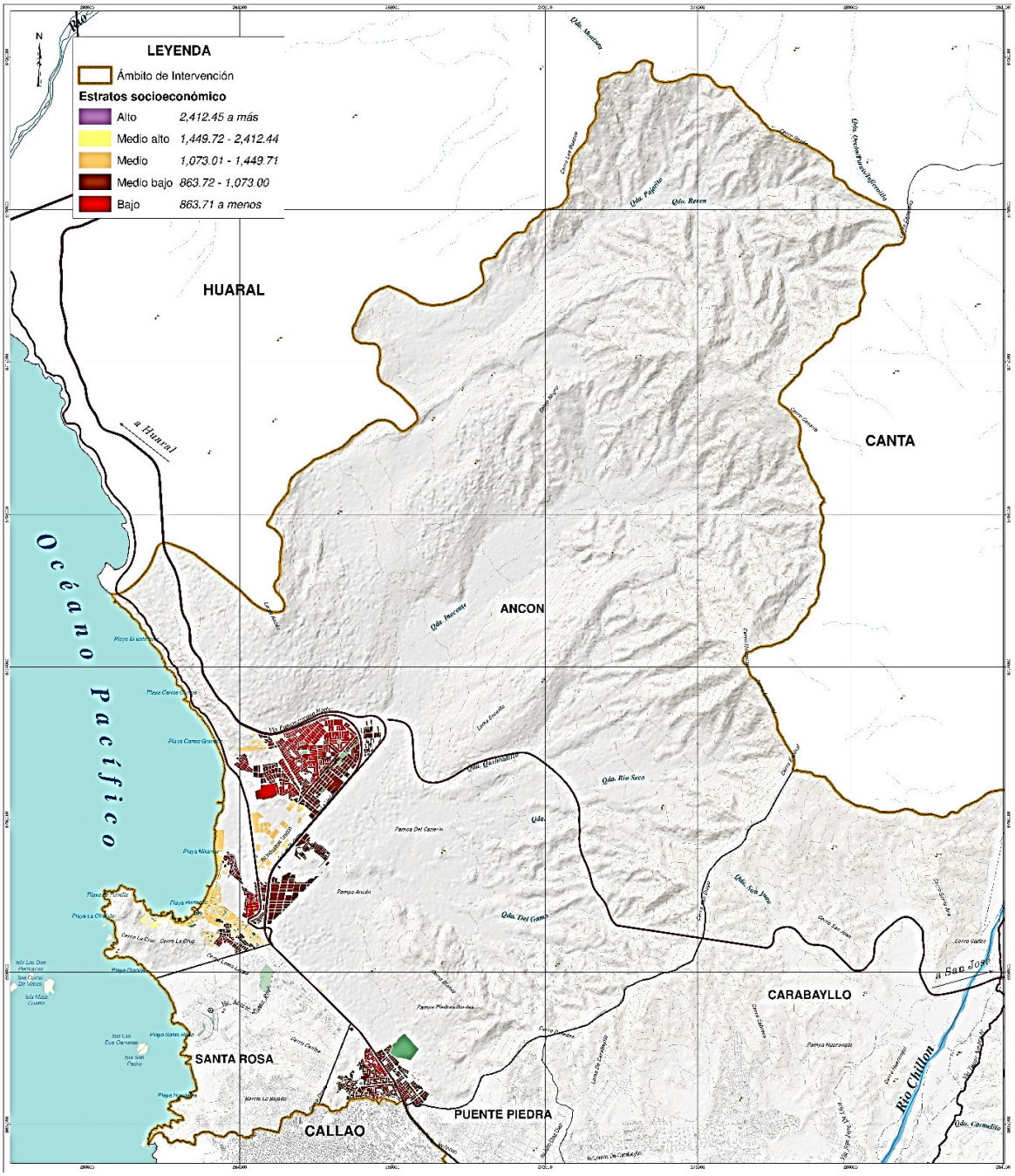
En el mismo sentido, sobre la fragmentación, la figura III-30 nos muestra también un sector contiguo al sector de ingresos medios, que acusa un nivel de fragmentación menor, pero no por eso de menos importancia. El sector de ingresos medios per cápita por hogares, es decir con ingresos mensuales que fluctúan entre los S/. 1,073.00 y S/. 1,449.71 (MML & IMP, 2021) y se acoderan en las franjas de las Av. Universitaria, Av. Túpac Amaru y Av. Canta Callao, vías de carácter metropolitano que albergan usos del suelo escala metropolitana, pero acusan una fragmentación espacial "positiva" porque se encuentra con altos niveles de accesibilidad al sistema de movilidad y alcanza con mayor y mejores condiciones los recursos urbanos ofrecidos por el área interdistrital y la megalópolis.

A nivel distrital tenemos ciertas variaciones de intensidad de la fragmentación socioespacial, que a continuación detallamos.

El distrito de Ancón presenta en su mayoría una población de ingresos mensuales per cápita bajo (color rojo) con menos de S/. 863.71 mensuales y medio bajo (color marrón) con ingresos que fluctúan entre los y S/. 863.72 y S/. 1,073.00 (MML & IMP, 2021) (figura III-36), esta población por razones de accesibilidad a la Carretera Panamericana Norte se asienta desde pendientes casi planas con dirección a las zonas más altas, pero que la cercanía al eje estructurante de movilidad urbana mencionado le permiten alcanzar, con ciertos niveles de fricción espacial, los recursos urbanos que el área interdistrital en sus zonas más consolidadas ofrece (MML & IMP, 2021). La particularidad que tiene este distrito limítrofe del área jurisdiccional de la megalópolis es la cercanía al proyecto de Terminal Multipropósito de Chancay, proyecto ya en ejecución que generará puestos de trabajo y economías aglomeración y de urbanización, incidiendo en la dinámica de la urbanización que acelerará el crecimiento urbano desmedido y áreas sin calidad de soporte y de protección ambiental, de los distritos de Ancón y Santa Rosa. Este escenario ya se puede corroborar observándose en la ocupación de la Pampa de Ancón y los sectores de Lomas que son áreas importantes de la estructura ecológica del área interdistrital y reserva natural de biodiversidad que deben ser protegidas.

Figura III- 36

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Ancón



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

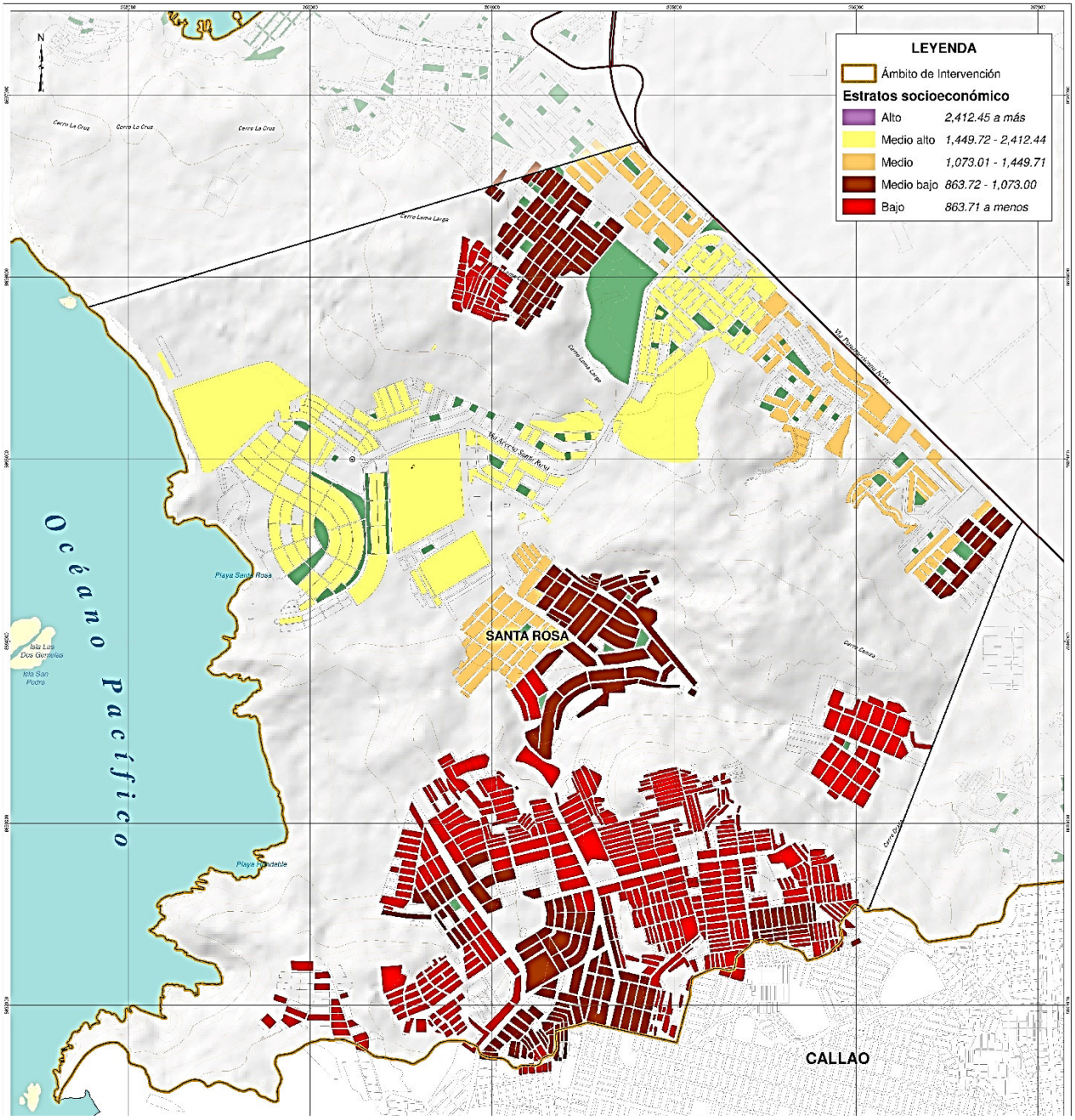
En el distrito de Santa Rosa la fragmentación socioespacial presenta dos caras de una misma moneda (figura III-37). Por un lado, se encuentra población de ingresos mensuales per cápita bajo (color rojo) con menos de S/. 863.71 mensuales y medio bajo (color marrón) con ingresos que fluctúan entre los y S/. 863.72 y S/. 1,073.00 (MML & IMP, 2021), ubicadas mayoritariamente en las

zonas contiguas al Callao afectadas por su economía de urbanización producto de la energía sinécica que irradia sus zonas actividad logística. Esta población ocupa principalmente áreas de laderas como el sector de PROFAM (figura III-38), sector sin capacidad de soporte para el patrón de asentamiento residencial, es decir, presenta déficit de infraestructura de servicios básicos de agua y desagüe, su grado de consolidación urbana es mínimo, se encuentra en constante riesgo por eventos naturales de sismos y con nivel de precariedad de sus viviendas construidas sin un mínimo de supervisión técnica y sin materiales acordes con las condiciones mínimas de seguridad y nivel de habitabilidad. Además de carecer de un saneamiento físico legal que le otorgue seguridad y valor para emprender una inversión en su vivienda, como lo podemos comprobar en la figura III-39.

La otra cara de la fragmentación socioespacial se observa en las zonas contiguas a la Carretera Panamericana Norte, donde se asienta población cuyos niveles de ingresos per cápita mensual son medio alto (S/. 1,449.72 a S/. 2,412.44) y alto (S/. 2,412.45 a más) (MML & IMP, 2021). Esta población observa una diferenciación social y espacial muy marcada pues tiene asegurada accesibilidad y conexión posible con el sistema de movilidad y por ende las condiciones para alcanzar los recursos urbanos que el área interdistrital ofrece. Además, estas mismas condiciones se observan en los sectores que se asientan en el litoral, con diferencias marcadas en las condiciones de habitabilidad sus viviendas, acceso a infraestructura de servicios básicos como agua, desagüe y luz. Este fragmento del tejido urbano observa densidades bajas, son viviendas de playa de sectores económicos con mayores recursos, observan áreas verdes y espacios públicos en condiciones propicias y por ende detentan una mayor renta diferencial apreciable que se configura como un "gueto" insertado en un área mayor que exhibe pobreza urbana muy marcada.

Figura III- 37

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Santa Rosa.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 38

Sector PROFAM, distrito de Santa Rosa.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 39

Urbanización Santa Rosa en playa del mismo nombre, distrito de Santa Rosa.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

En el distrito de Puente Piedra la fragmentación socioespacial presenta un grado más intenso debido a que se observa un mayor número de tejidos urbanos “segmentados”, conurbados y claramente diferenciados por sus niveles de ingresos per cápita y todos siguiendo una dirección morfológica lineal en paralelo a la Carretera Panamericana Norte. Tres son los estratos por ingresos per cápita encontrados en pequeñas áreas segmentadas: bajos, de ingresos mensuales per cápita con menos de S/. 863.71 (color rojo); medio bajo con ingresos que fluctúan entre los y S/. 863.72 y S/. 1,073.00(color marrón); y medio alto con ingresos mensuales per cápita que están en el rango de S/. 1,073.00 y S/. S/. 2,412.44 (MML & IMP, 2021) (figura III-40).

La fragmentación socioespacial es tal que se pueden distinguir pequeños mosaicos o tejidos urbanos diferenciados en sentido axial de Carretera Panamericana Norte: de norte a sur observamos mayormente estratos medio bajos y medios, población con mayor accesibilidad al sistema de movilidad y por ende a los recursos urbanos del área interdistrital Lima Norte.

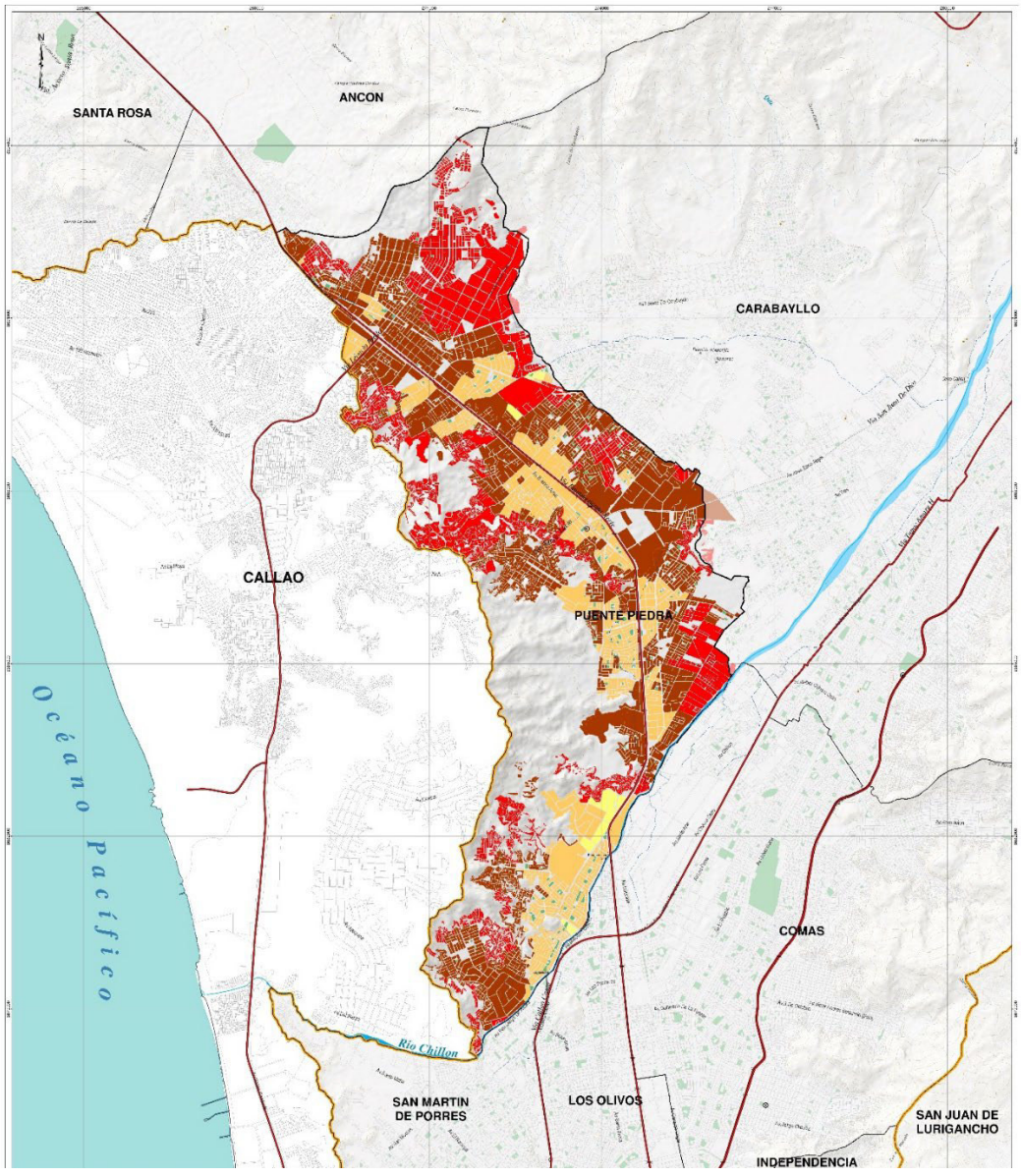
Por otro lado, se desarrolla la urbanización de forma tangencial a la Carretera Panamericana Norte, por el este hacia zonas de protección ambiental no aptas para la vida urbana y por el oeste hacia cerros de pendiente considerable y que son ocupadas por la presión de la fuerza sinécica que tiene la urbanización espontánea y sin planificación, pero que obedece a la lógica de la apropiación de un espacio cuya contigüidad con áreas con mayores recursos urbanos crea esta demanda irracional de espacios para vivir sin ningún tipo de soporte para patrones de asentamiento residencial.

Es importante precisar que este distrito tiene un área comercial de jerarquía interdistrital como el Mercado de Huamantanga en el distrito de Puente Piedra, que recibe productos desde la sierra y que su comercialización genera economías urbanas de aglomeración que atrae a comercios de escala zonal (MML & IMP, 2021).

Este escenario nos describe un *proceso de integración-fragmentación*, fenómeno por el cual este distrito se configura espacialmente en un tejido urbano en donde la diferenciación socioeconómica es evidentemente más fuerte, observándose una población de menos recursos que se acodera con la de mayores recursos tratando de construir diversas estrategias para obtener los servicios urbanos para la reproducción de la vida urbana.

Figura III- 40

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Puente Piedra.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

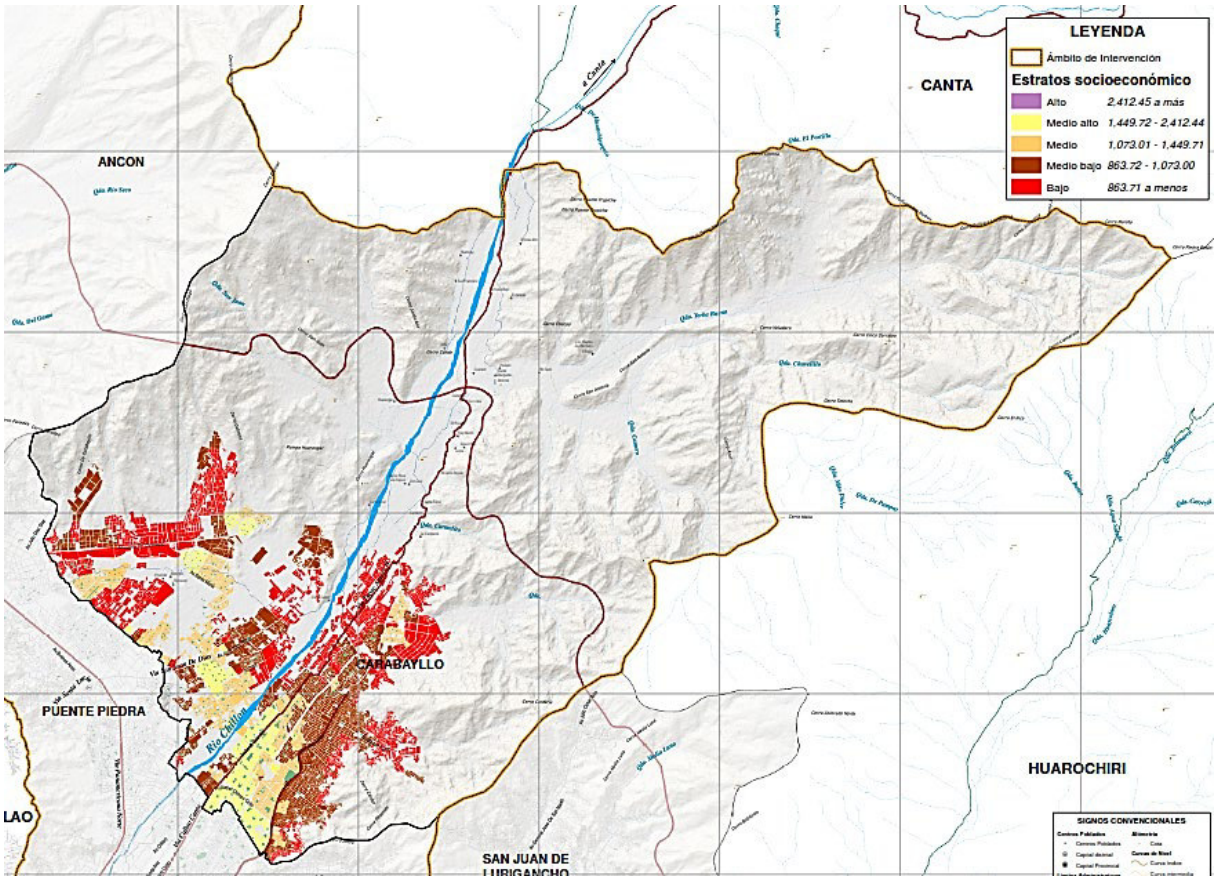
El distrito de Carabayllo, el más amplio territorialmente hablando, observa un panorama bastante similar al de Puente Piedra en cuanto a la fragmentación socioespacial. La urbanización espontánea se ha configurado espacialmente en paralelo al trazo de la Carretera Canta Callao, vía de acceso importante de penetración hacia la sierra de Lima y que corre de forma paralela al río Chillón, que a su vez divide dicho distrito en dos áreas. Una hacia el oeste que colinda con el distrito de Puente Piedra y que recibe la fuerza sinécica de las economías de aglomeración generadas por el avance de la urbanización (sobre todo las que origina el mercado de Huamantanga y su entorno) y avanza inexorablemente hacia las Pampas de Huarangal, zona sin calidad de soporte para la vida urbana y otra a partir de la franja marginal derecha del río Chillón que avanza hacia las estribaciones andinas asentándose peligrosamente en la quebrada Carmelito, y los cerros Condor y Pirámide, zonas peligrosas en caso de un evento natural.

La fragmentación socioespacial que observa este distrito presenta un tejido urbano con claras zonas de diferenciación socioeconómica, donde predominan una población con ingreso per cápita baja, es decir, con menos de S/. 863.71 (color rojo) y medio bajo con ingresos que fluctúan entre los y S/. 863.72 y S/. 1,073.00 (color marrón) (MML & IMP, 2021), precisamente son estás poblaciones las que se segregan asentándose en zonas de laderas, de forma tangencial a la Carretera Canta Callao de forma que aprovechan una posibilidad de accesibilidad a los recursos urbanos de esta área interdistrital y sobre todo del distrito de Puente Piedra, como se observa en la figura III-41.

Sin embargo, también se observa áreas con ingresos per cápita medio (S/. 1,073.01 a S/. 1,449.71) y medio alto (S/. 1,449.72 a S/. 2,412.44) que se asientan de forma colindante con el distrito de Puente Piedra (MML & IMP, 2021), aprovechando los recursos urbanos que ostenta, además de presentar un mercado de empleo informal y subempleo atractivo que puede aumentar la renta per cápita de esa población fragmentada y otorgarles mejores posibilidades para la reproducción de la vida urbana.

Figura III- 41

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Carabayllo.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

El distrito de Comas presenta una fragmentación socioespacial que se materializa en tres claras zonas de diferenciación socioeconómica (figura III-42). Una de ellas hacia el sur, de ingresos per cápita medio (S/. 1,073.01 a S/. 1,449.71) (MML & IMP, 2021), direccionadas por la Carretera Panamericana Norte y la Av. Gerardo Unger o Tupac Amaru, ambas vías de jerarquía metropolitana y principales ejes estructurantes que conforman el sistema de movilidad, y que observan modos de transporte de alta demanda como es el Corredor Segregado de Alta Capacidad o también llamado El Metropolitano y su sistema de alimentadores.

El distrito de Comas presenta un fragmento urbano que observa niveles de semi consolidación urbana con recursos urbanos que aseguran la reproducción social y la forma de vivir en la ciudad, en especial aquellos cercanos a la Panamericana Norte. Además, esta zona observa

equipamientos urbanos de jerarquía zonal e interdistrital que se consolidan como un mercado de empleo atractivo y genera una fuerza sinécica que ofrece mayores posibilidades para la generación de economías urbanas de aglomeración, en especial para el comercio zonal y metropolitano, además de generar posibilidades para proyectos inmobiliarios que ya comienzan a aparecer, como la Ciudad del Retablo (figura III-43).

Un fragmento claramente diferenciado, es el que se ubica entre la Av. Universitaria y la Av. Tupac Amaru. Es una población que tiene ingresos medio bajo (S/.863.72 a S/. 1,073.00), acoderada convenientemente alrededor de la población con rentas medias per cápita para el aprovechamiento de las facilidades de movilidad que ofrece la Av. Universitaria, vía de jerarquía metropolitana que atraviesa el área interdistrital y permite el acceso hacia los distritos de Los Olivos, San Martín de Porres y la provincia del Callao, y que facilita accesos a los equipamientos urbanos de jerarquía interdistrital y hasta megalopolitana (MML & IMP, 2021). No obstante, esta población carece de equipamientos urbanos de recreación, tornándose un hábitat que observa una constante fricción del espacio en los procesos de desplazamiento que les permitan alcanzar los recursos necesarios para la reproducción de la vida urbana.

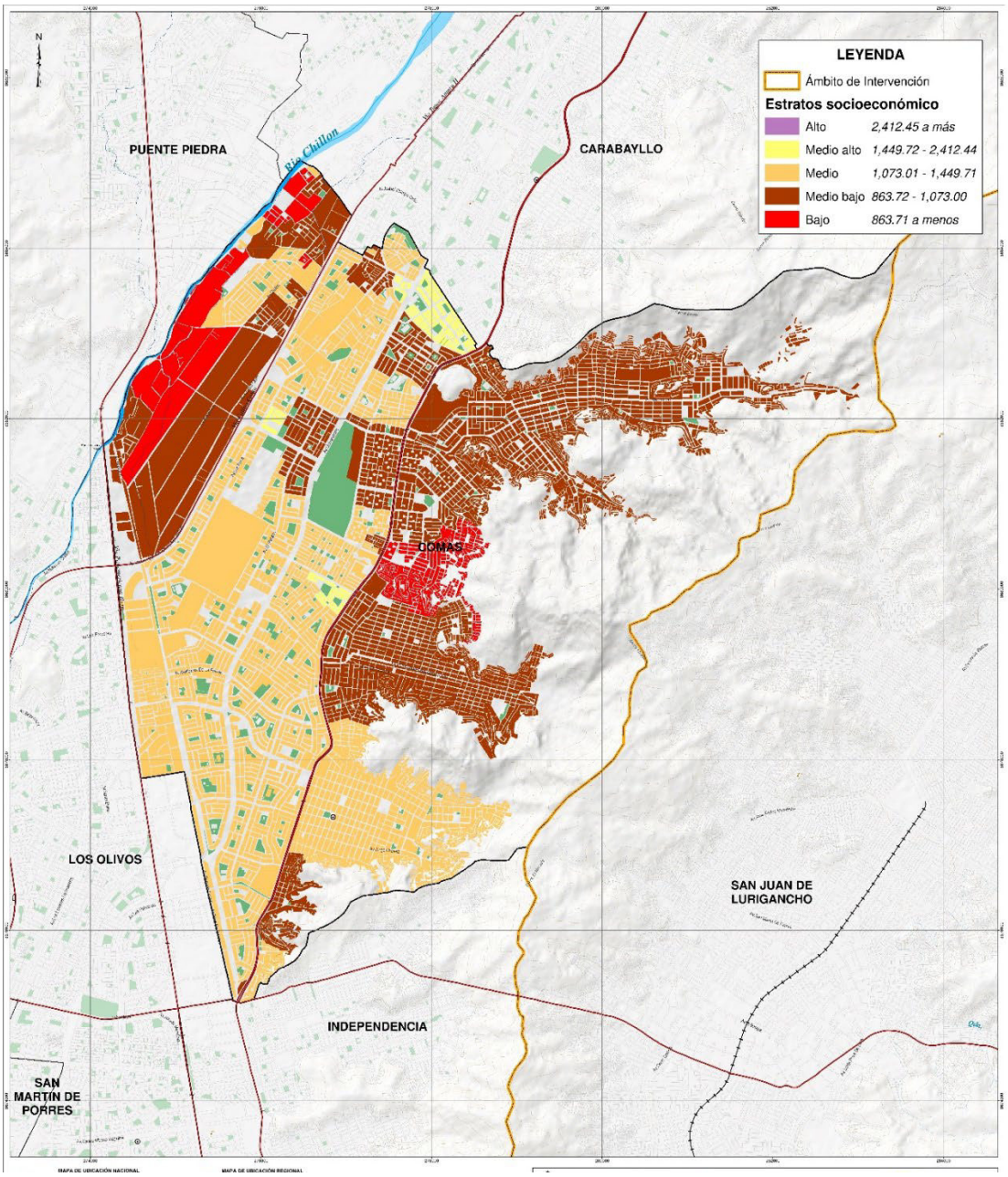
Un tercer fragmento diferenciado en el distrito de Comas está representado por una población de ingresos per cápita bajo (menos de S/. 863.71), y que se materializa en una pequeña área inserta entre la población de ingresos medio bajo, tangencial a la Av. Universitaria y con dirección este, hacia las estribaciones andinas, área de riesgo muy alto ante remoción de masa y activación de quebradas y una más extensa asentada en la franja marginal derecha del río Chillón, condición que representa un riesgo inminente ante eventos naturales como la inundación fluvial.

Estos asentamientos contiguos a áreas de mayores ingresos tratan de aprovechar la fuerza sinécica de los usos del suelo más consolidados que generan un mercado de empleo informal, subempleo y/o autoempleo, utilizar los equipamientos de jerarquía interdistrital como el Parque

Zonal Sinchi Roca, y otros equipamientos de comercio, salud y educación carentes en sus fragmentos respectivos.

Figura III- 42

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Comas.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 43

Proyecto inmobiliario Ciudad Sol del Retablo, distrito de Comas.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

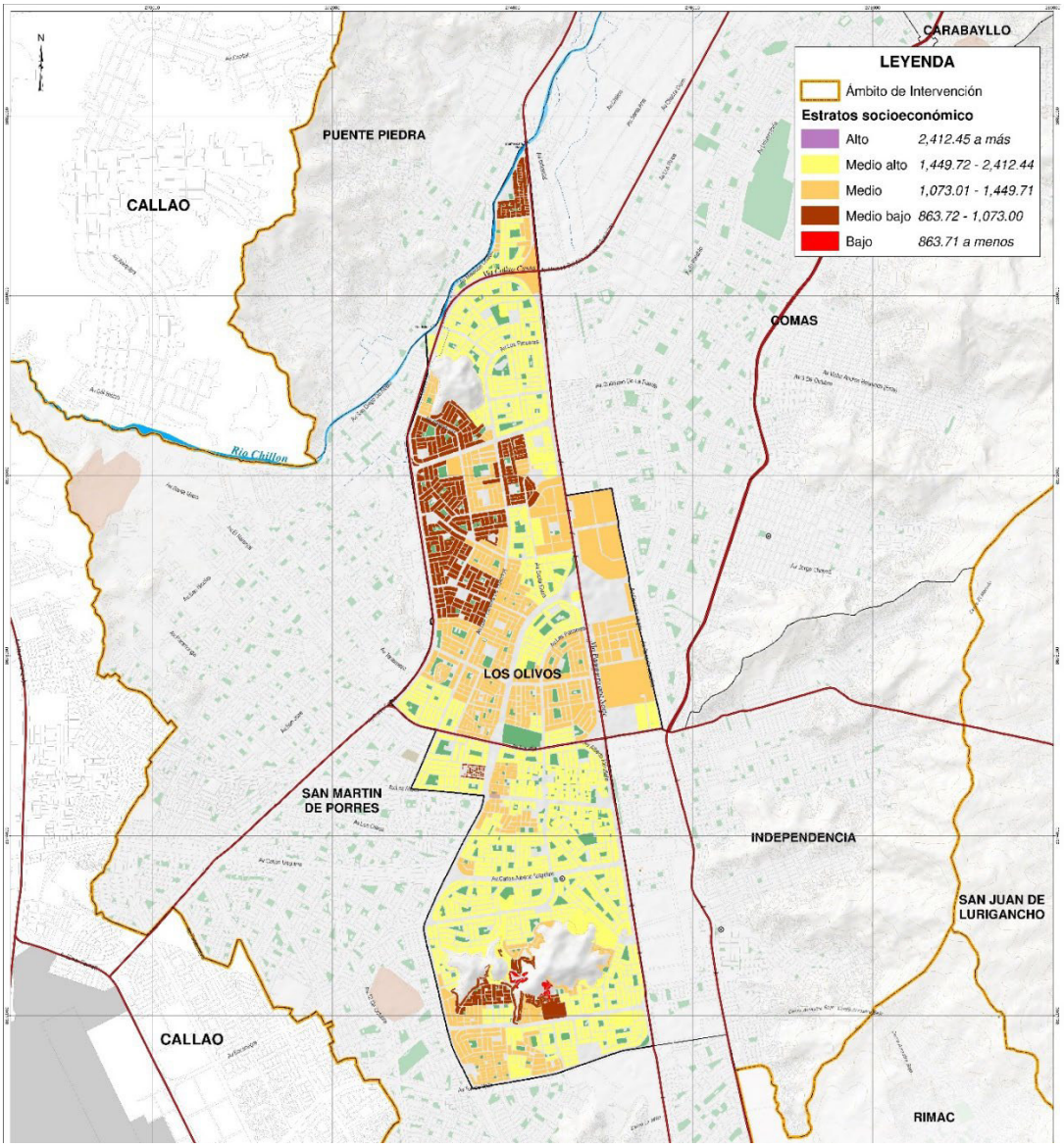
En el distrito de Los Olivos observa una fragmentación socioespacial no tan marcada e intensa (figura III-44), compuesta por tejidos urbanos más extensos que los anteriores distritos y más consolidados, de ingresos medio (S/. 1,073.01 a S/. 1,449.71) y medio alto (S/. 1,449.72 a S/. 2,412.44) (MML & IMP, 2021), rodeado de un entorno urbano consolidado, dotado de infraestructura de servicios básicos y equipamientos urbanos de jerarquía distrital e interdistrital, que aseguran una mejor calidad de vida, además de observar una trama urbana que facilita los desplazamientos a partir de vías metropolitanas tales como, Av. Canta Callao, Panamericana Norte, Gerardo Unger y Naranjal que garantiza accesos a los recursos urbanos del área interdistrital de Lima Norte y la megalópolis.

No obstante, presenta un sector de ingresos medio bajo (S/. 863.72 a S/. 1,073.00) en colindancia con el distrito de Puente Piedra y la vía Canta Callao (MML & IMP, 2021) que por su cercanía al centro de empleo que observa ese distrito, el asentamiento aprovecha la fuerza sinécica para reproducir convenientemente la vida urbana. Sin embargo, la población de este distrito

experimenta una fragmentación simbólica importante ya que, al presentar un nivel mayor de consolidación urbana y socioeconómica, representa un área de renta diferencial elevada con respecto a otros fragmentos y distritos, constituyéndose en un mercado de empleos atractivo y principal del área interdistrital.

Figura III- 44

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Los Olivos.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

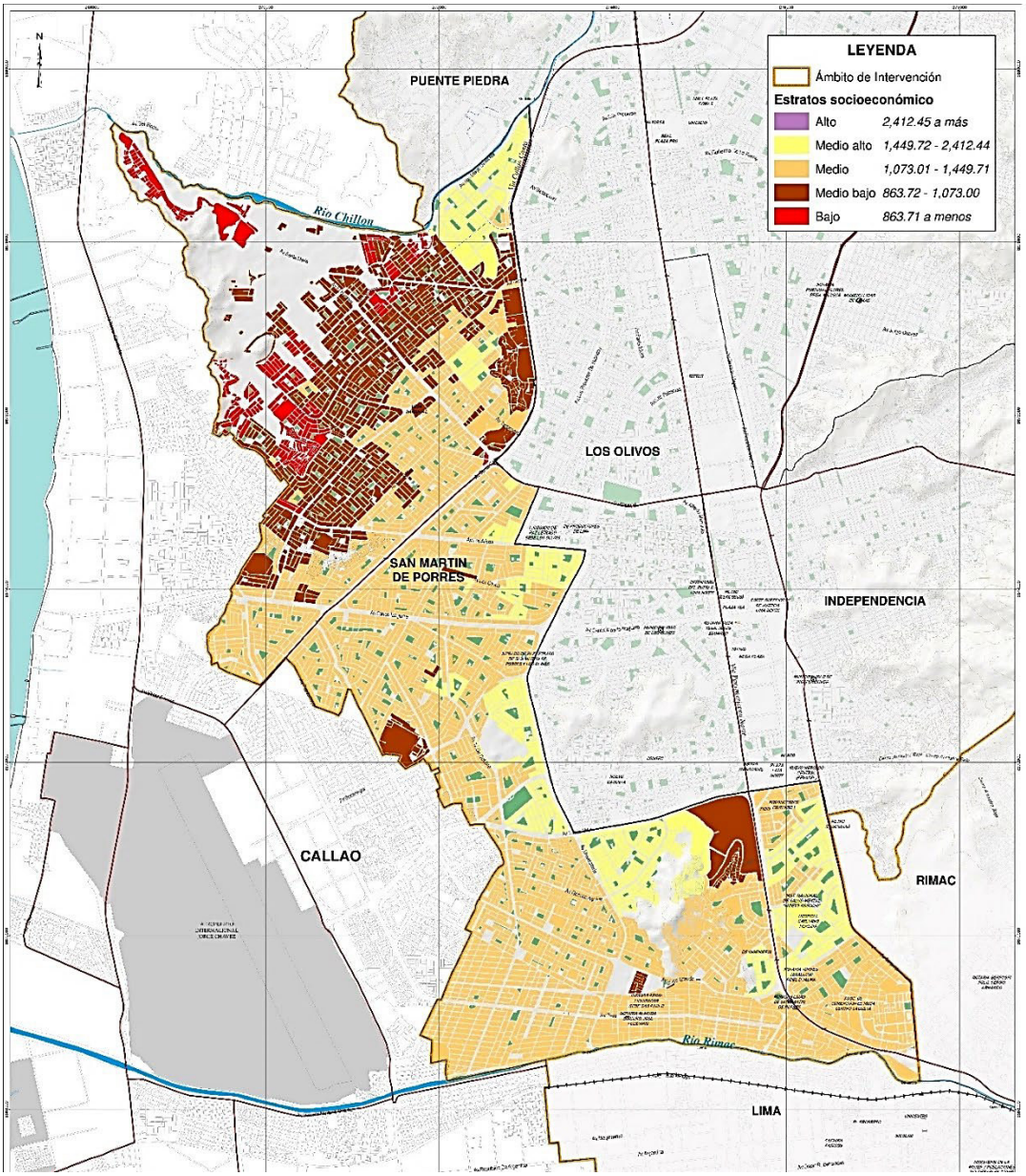
El distrito de San Martín de Porres, por su antigüedad y porque fue una de las primeras áreas ocupadas después de la explosión de la corona fundacional en la evolución urbana de nuestra ciudad capital. Se distingue una fragmentación socioespacial en áreas más extensas de ingresos medio (S/. 1,073.01 a S/. 1,449.71) y medio alto (S/. 1,449.72 a S/. 2,412.44) (MML & IMP, 2021), producto de la descentralización de funciones metropolitanas desde Lima Centro, las cuales han ser absorbidas por este distrito generó ciertas dinámicas socioeconómicas que en el tiempo se consolidaron en centralidades y mercado de empleos formales, subempleo, autoempleo e informalidad. Esto indudablemente sumado a los mejores recursos urbanos que ostenta y a los mayores recursos económicos garantiza una reproducción adecuada de la vida urbana. No obstante, estos fragmentos por la antigüedad de sus viviendas, los riesgos de inundación de los asentamientos inadecuados sobre la faja marginal izquierda del río Rímac, sin políticas de renovación urbana y la inseguridad ciudadana, tiende a fragmentarse de forma simbólica.

Sin embargo, también presenta fragmentos considerables hacia el norte hasta el río Chillón y en colindancia con la provincia del Callao de ingresos medio bajo (S/. 863.72 a S/. 1,073.00) y bajo (menos de S/. 863.71), tales como las asentadas en el Cerro La Milla, el Cerro Candela, alrededores de la Huaca El Paraíso (MML & IMP, 2021), que se asientan producto del sinecismo que ofrece el Callao zona de actividad logística (aeropuerto Jorge Chávez y el puerto), como mercado de empleo y la conexión mediante la Av. Naranjal que les ofrece la oportunidad de alcanzar los recursos urbanos en otros fragmentos del distrito y del área interdistrital. Estos tejidos urbanos acusan una diferenciación socioeconómica fuerte dada la condición de pobreza urbana y precaria consolidación del tejido urbano, que sumado a la escasez de recursos económicos desarrollan problemas para alcanzar la reproducción adecuada de la vida urbana.

Este escenario podemos observarlo en las figuras III-46 y III-47.

Figura III- 45

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de San Martín de Porres.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 46

Shopping Center Plaza Norte, distrito de San Martin de Porres



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Figura III- 47

Transporte urbano e infraestructura vial en el distrito de San Martin de Porres



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

El último distrito que conforma el área interdistrital de Lima Norte es Independencia, y precisamente es ahí donde se localiza el área de trabajo de la presente tesis doctoral.

Es un territorio fragmentado de manera socioespacial en tres áreas claramente diferenciadas. En la figura III-48 podemos apreciar claramente un primer fragmento donde se asienta población de ingresos medio (S/. 1,073.01 a S/. 1,449.71) (MML & IMP, 2021) y representa el área más privilegiada en materia de accesibilidad por el sistema de movilidad urbana, especialmente por el Corredor Segregado de Alta Capacidad o El Metropolitano que circula por la Av. Tupac Amaru. Además, su articulación e integración desde y hacia este sector es facilitada por la Av. Tomás Valle que va hasta el Callao, y en sentido norte sur articulada a Lima Centro y la megalópolis por medio de la Panamericana Norte y hacia el este por medio de la Av. Naranjal y la Av. Tupac Amaru se conecta con el distrito de Comas.

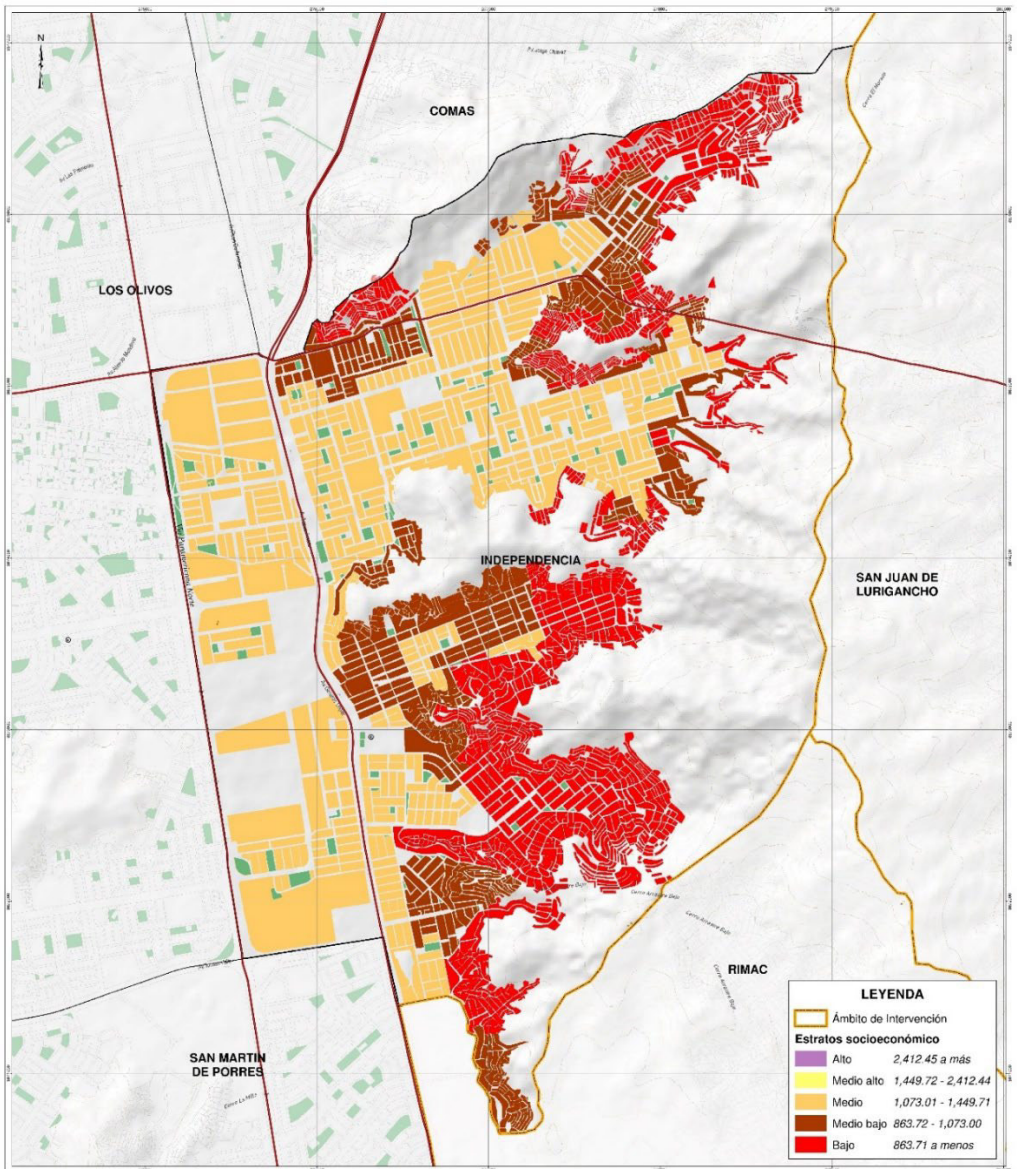
Este es un fragmento presenta una urbanización consolidada, aunque la antigüedad de sus viviendas exprese un deterioro de las condiciones urbano ambientales del hábitat (figura III-49). No obstante, la cantidad de recursos urbanos como los equipamientos de salud, educación y comercio, otorgan una fuerza sinécica importante que convenientemente articulan esta área al resto del área interdistrital. Sin embargo, los niveles de inseguridad ciudadana, la precariedad urbana del entorno, el bajo nivel de habitabilidad de las viviendas, la fricción del espacio que existe por su emplazamiento en pendientes que exceden el 10% (MML & IMP, 2021) y el comercio informal que aprovecha las economías de aglomeración de las áreas comerciales de jerarquía interdistrital, producen una fragmentación simbólica de este territorio con respecto al distrito y a Lima Norte.

Este fragmento observa una economía informal pujante y creciente en combinación con comercios formales de jerarquía zonal, distrital, interdistrital y megalopolitana (figuras II-50, III-51 y III-52), combinación entre la movilidad urbana informal que representa el mototaxi y los mercados de alimentos y productos del hogar del tipo informal, generan un sinecismo capaz de

reproducir deseconomías de aglomeración que incentiva la urbanización espontánea y la edificabilidad en altura en viviendas no preparadas para una densidad edificatoria mayor.

Figura III- 48

Estratificación a nivel de manzanas por ingreso económico per cápita en el distrito de Independencia.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del AI – LN 2031.

Las principales vías del distrito que avanzan tangencialmente a la Av. Tupac Amaru, casi todos los días de la semana albergan comercio informal al lado de comercios formales, aumentando la fricción del espacio para el acceso a las zonas más altas del distrito (figuras 53, 54 y 55).

Figura III- 49

Ambiente urbano degradado por las condiciones de las viviendas, distrito de Independencia.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 50

Comercio formal e informal en el distrito de Independencia.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 51

Comercio informal, formal y el mototaxi, distrito de Independencia.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 52

Transporte urbano: formal, informal, mototaxi y el comercio informal, distrito de Independencia.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 53

Comercio formal e informal en las principales vías del distrito de Independencia.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 54

Comercio formal e informal en las principales vías del distrito de Independencia.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 55

Comercio formal e informal en las principales vías del distrito de Independencia



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Luego se evidencia un segundo fragmento con población de ingresos medio bajo (S/. 863.72 a 1,073.00) (MML & IMP, 2021), aprovechando el sinecismo producto de los recursos urbanos de este primer fragmento y sus áreas comerciales que provee de empleos informales y subempleos que a su vez genera delincuencia. Esta área se asienta en su mayoría sobre laderas de las estribaciones andinas, es por eso por lo que se encuentra en continuo peligro ante un sismo o deslizamientos.

Esta población al presentar ingreso per cápita reducidos, disminuyen sus posibilidades directas de beneficiarse con los recursos urbanos necesarios para el desarrollo y reproducción de la vida urbana, además, las viviendas presentan precariedad en sus condiciones de habitabilidad producto de procesos de autoconstrucción sin supervisión técnica (figura III-56).

Figura III- 56

Precariedad de las viviendas en el distrito de Independencia.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

El último fragmento que se acodera al segundo fragmento es una población de escasos recursos económicos, con ingresos per cápita bajo (menos de S/. 863.71), población segregada de forma social y económica de los servicios urbanos que ofrece el distrito y área interdistrital (MML & IMP, 2021), y que desarrolla estrategias para sus desplazamientos de tal manera que puedan alcanzar la reproducción de la vida urbana. Se asientan sobre pendientes que en la mayoría de los casos superan el 20% de inclinación, y la urbanización espontánea avanza con dirección a los cerros que colindan con el distrito de San Juan de Lurigancho perteneciente a Lima Este, incrementando los costos de urbanización que serán difíciles de asumir por el Estado.

Este fragmento perteneciente a la II zona del sector Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, presenta un espacio de comercio informal sobre la av. Ollantaytambo (ver figura III-57), es precisamente la segunda cuadra de la citada avenida donde se "asienta" un comercio informal denominado La Paradita[32], ocupa la berma del Centro Educativo de Educación Básica Especial "CEBE" Tahuantinsuyo perteneciente a la Unidad de Gestión Educativa Local N.º 2. Es en este lugar donde se

[32] La Paradita es el destino de los desplazamientos cotidianos del grupo Vendedores Informales de La Paradita (VIP).

identificado un colectivo de individuos que realizan la venta de “artículos de segunda mano” en toda la extensión de la cuadra del CEBE, en especial el comercio de prendas de vestir de segundo uso, producto del reciclaje en otros distritos, pero que proveen los recursos para asegurar de alguna forma la reproducción de la vida urbana que esta población alberga en su imaginario social.

Figura III- 57

La Paradita



Fuente: Google Earth, junio, 2023.

Las siguientes figuras se puede observar las actividades formales e informales del comercio vecinal que rodea al área denominada La Paradita, en especial en la Av. Ollantaytambo y las vías de acceso al Mercado Central de Tahuantinsuyo.

Este lugar se configura en un espacio segregado física, social y simbólicamente producto de una fragmentación socio espacial como consecuencia de un *urbanismo fragmentador* o *urbanización que segrega* en el sentido de que las actividades comerciales del Mercado Central de Tahuantinsuyo y alrededores no han tenido planificación y control urbano. Esta situación desencadena el descontrol de las deseconomías urbanas de aglomeración comercial y por ende la aparición del comercio de artículos de primera necesidad que han rebasado la oferta de equipamientos y usos del suelo

comercial zonal y vecinal, que la gestión local no ha otorgado, ocasionado la ocupación informal del espacio público.

Este escenario de informalidad da lugar a un *patrón de asentamiento informal* en los alrededores del Mercado Central de Tahuantinsuyo, precisamente en la Av. Ollantaytambo segunda cuadra, donde se venden artículos de segunda mano reciclados, actividad comercial segregada espacialmente porque no se realiza en un espacio adecuado para esta actividad. Segregado socialmente porque constituye un espacio de reproducción social como respuesta al empleo formal inexistente y que brinda la posibilidad de generar autoempleo e informalidad y segregado simbólicamente, porque para los individuos involucrados ese espacio social significa su "espacio de trabajo" que les permite autodefinirse como "urbanitas" aunque las condiciones del tejido urbano y de la estructura social con la que se identifican jueguen en su contra.

Figura III- 58

Comercio Informal en las vías de acceso al Mercado Central de Tahuantinsuyo.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 59

Comercio Informal en las vías colindantes al Mercado Central de Tahuantinsuyo



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 60

Comercio Informal "La Paradita" sobre la av. Ollantaytambo.



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Figura III- 61

Comercio Informal en "La Paradita".



Fuente: archivo fotográfico del investigador, 2019.

Ante estas evidencias en relación con el urbanismo fragmentador y la metrópoli fragmentada debemos esgrimir las siguientes consideraciones a manera de conclusión preliminar.

La forma de vida urbana, o el urbanismo como forma de vida, está constituida por una serie de prácticas sociales con la finalidad de asegurar la reproducción de una estructura social en un espacio urbano, como fiel expresión de las relaciones entre individuos y la edificación y reedificación cotidiana de su hábitat. En dicho espacio social se reproducen en el día a día relaciones de dominación y de desigualdad, entre los agentes o pobladores mejor dotados y los menos que, a través de la apropiación de un espacio urbano, le significa una posibilidad de vivir como urbanita[33], y por ende ejercer ciudadanía.

Sin embargo, las practicas sociales mediante las cuales reedifica el espacio urbano de forma cotidiana, está plagada de ciertas imposiciones sociales, de tendencias, modas, etc., las cuales exigen

[33]Persona que vive acomodada a los usos y costumbres de la ciudad. Real Academia Española (2014). Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.)

determinados comportamientos y construcción de acuerdos para una sana convivencia y socialización en el espacio urbano, y que la práctica social responde a la naturaleza del ser humano vivir en comunidad con relación a su cosmovisión que tiene del mundo, de su vida y su futuro.

El espacio urbano configurado a partir del ejercicio de las prácticas sociales se materializa en el hecho de construir su propio hábitat, con el fin de asegurar la reproducción de forma de vida urbana, en las mejores condiciones de sostenibilidad.

En ese sentido, el espacio urbano es el soporte material donde se realizan actividades urbanas destinadas a la reproducción social, este expresa un significado para el individuo y su colectividad, se percibe de una manera diferente por cada uno de los individuos y grupos sociales, se vive en función de sus condiciones socioeconómicas y representa su "locus", su habitáculo esencial para la vida urbana, que le permite integrarse y ser referido en su condición de urbanita.

Debemos entender también que, los individuos y grupos al ejercer el urbanismo como forma de vida, desarrollan desplazamientos y por ende flujos, con el afán de reproducirse socialmente buscando los recursos urbanos necesarios. Por lo tanto, las sociedades urbanitas se van a organizar a partir de los espacios que le permitan organizar y administrar sus flujos para alcanzar recursos que aseguren su subsistencia, estos son los espacios urbanos, pero en esta estructura de flujos habrán dominantes y dominados, aquella población que este mejor posesionada de forma socioeconómica frente a otra más desventajada, que se encuentren asentadas en áreas de mayor consolidación del espacio urbano y de menor fricción espacial que otras, sobre todo áreas que viene siendo forzadas contra natura para albergar patrones de asentamiento residencial.

Es así como, un asentamiento humano en determinadas condiciones socioeconómica y/o asentado en áreas con ciertas condiciones geomorfológicas y topográficas, determina a partir de la práctica social de la planificación urbana o urbanismo, un proceso de fragmentación, que puede ser negativa o positiva, y que se aprecia a partir de tres características: espacial, social y simbólica. Esto se constituye como el *urbanismo fragmentador*. En sí, la fragmentación no es necesariamente un

desequilibrio de las aglomeraciones urbanas, puede ser que el espacio urbano fragmentado se constituya en un espacio virtuoso, que genere economías de urbanización, de aglomeración o de escala, desarrollando una fuerza sinécica capaz de generar sinergias que contribuyan a un crecimiento urbano sostenible. Sin embargo, la otra cara de la moneda expresa que, la fragmentación de índole negativa, segrega de forma espacial, social y simbólica tejidos urbanos con menos posibilidades de integración con un área urbana mayor, sea distrital, interdistrital, metropolitana o megalopolitana, a partir de sus condiciones en las que se asienta y de sus características socioeconómicas que ostenta, restándole esas condiciones, el acceso a los recursos urbanos necesarios para la reproducción del urbanismo como forma de vida.

El urbanismo como práctica social, sino se desarrolla en condiciones que permitan la integración y articulación con áreas mayores, determina tejidos urbanos que se fragmentan: de forma socioeconómica en relación con sus ingresos per cápita mensual, que de ser escasos determina menos posibilidades para la reproducción de la vida urbana y que, si se añade las condiciones precarias del entorno urbano y su relación inadecuada con la naturaleza, la fragmentación es mayor. De forma espacial, se constituye en la fragmentación por antonomasia, es una de las caras que en su mayoría se observa en las ciudades latinoamericanas; viviendas asentadas en zona de laderas, quebradas, fajas marginales de los ríos, en áreas de protección ambiental, no solo atentando contra sus estructuras ecológicas sino también, sometiendo a las poblaciones a riesgos altos no mitigables en caso de eventos naturales; y de forma simbólica, cuando el esfuerzo por ejercer el urbanismo como forma de vida, construyen y moldean una agencia o capacidad de transformar el escenario que habitan, que les permite identificarse, percibirse, actuar y sentirse como urbanita.

La aglomeración de Lima y Callao y su naturaleza megalopolitana, aunque la constitución y la norma expresen que tiene un “régimen especial”, provincial y que son ambas metropolitanas, se encuentra constituida y definida por cinco fragmentos metropolitanos: Lima Centro, que ostenta el

mayor centro de negocios de la megalópolis; Lima Este, que recibe la fuerza sinécica que le permite consolidar sus centralidades más importantes y generar economías de urbanización importantes; Lima Sur y balnearios, que comienza a presentar centralidades de carácter megalopolitano y desarrollar el eje costero de balnearios como zonas de recreación, ocio y vivienda temporal; Callao como la gran zona de actividad logística, y finalmente, Lima Norte, que constituye el segundo centro de empleos de la megalópolis y detenta funciones de mando y comando en claro rol de dinamizador de la economía megalopolitana.

El fragmento metropolitano de Lima Norte en relación con la megalópolis de Lima y Callao asume el rol de principal dinamizador de la economía megalopolitana y a su vez, detenta funciones metropolitanas de alta especialización. Es un espacio urbano fragmentado, que acusa un tejido urbano con una segregación socioespacial altamente diferenciada y evidenciada tanto por su calidad de asentamiento, relación con la naturaleza y estructura ecológica, como por sus características que definen los ingresos per cápita mensual de su población, donde predominan ingresos bajos y medio bajos, y que ante la demanda natural de espacio para la expansión urbana y con la finalidad de ejercer el urbanismo como forma de vida, la población que demanda un hábitat y una vivienda, ante la falta de respuesta por parte del Estado; se asienta a partir de sus condiciones socioeconómicas en áreas con baja capacidad de soporte para el patrón de asentamiento residencial, sometidas a riesgos por eventos naturales, de fuerte pendiente y sobre estribaciones andinas, de baja consolidación urbana, de déficit de cobertura de infraestructura de servicios básicos. Sin embargo, permite alcanzar un “mercado de empleo” atractivo en esta zona interdistrital, que en la mayoría y reducidas posibilidades le ofrece formas de autoempleo o subempleo, pero que significa para esta población Identificarse como ciudadano e integrarse a una forma de vida llamada, *urbanismo*.

Capítulo IV

La generación de la práctica cotidiana de movilidad socio espacial a partir del habitus ambulante y su capital de motilidad, en la II zona del sector Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.

En el capítulo anterior inferimos que entendemos el urbanismo como una forma de vida y este a su vez se constituye como una práctica social. Esta se encuentra constituida por una serie de actividades rutinarias que constituyen la forma de vida urbana, de sentir, vivir y percibir el medio urbano como un conjunto de individuos que reproducen una serie de relaciones de diferente índole entre sí (Ledrut como se cita en Rizo, 2006), para establecer lo que para ellos representa y significa vivir en la ciudad, ser un urbanita.

Asimismo, estas actividades rutinarias están referidas a actos sociales que desarrollamos cotidianamente, por lo que, el objetivo de este capítulo es inferir sobre cómo se genera la práctica social cotidiana de la movilidad socio espacial a partir del habitus ambulante, "el sujeto social en movimiento" en un entorno urbano determinado y facilitador para la movilidad urbana cotidiana, aprovechando sus capacidades, habilidades y destrezas, obtiene una capacidad real o potencial para desplazarse en ese tejido urbano, es decir, hace uso de su capital de motilidad, ese entorno es la ciudad.

No obstante, desde el punto de vista sociológico, conviene mencionar algunas formas de entender la ciudad: i) la urbe entendida como una estructura compleja que establece una serie de relaciones sociales de carácter simbiótico cuya organización tiene la propiedad de reconstituirse o autoorganizarse; la ciudad como "idea" o "imagen"- imaginario social- cuya materialización está relacionada con lo que sus habitantes piensen, crean y perciban acerca de ella; ii) la ciudad como expresión de la actividad "constructiva" del hombre, la edificación como expresión de la razón de ser de la forma de vida urbana: y iii) la "ciudad como constructora de sentidos", aquel espacio que produce y reproduce un conjunto de rasgos que distinguen a sus *habitantes*, les otorga una distinción

diferenciable y una forma de internalizar de forma individual el mundo social urbano al que pertenecen (Ramoneda, como se cita en Rizo, 2006).

Las prácticas sociales en la ciudad tienen el afán de satisfacer las necesidades de las personas que adoptan el modo de vida urbano, la práctica del urbanismo como forma de residencia, por lo tanto, dichas "conductas rutinizadas" (Reckwitz como se cita en Ariztia, 2017), se expresan en la forma de asentarse en el territorio y construir un tejido urbano cuyas funciones de producción, consumo, intercambio y gestión se objetivizan en la estructura urbana que detentan, actividades como la industria, comercio, servicios, recreación y ocio, finanzas, comunicaciones, logística urbana, desplazamientos, entre otras, tiene una estructura de elementos que se entrecruzan, algunos relacionados con la fisiología humana, formas de pensar, formas de usar los objetos, otras que representan un significado, conocimientos útiles, que evocan sentimientos, fines altruistas o materiales, etc.

Al respecto, Reckwitz (como se cita en Ariztia, 2017) infiere lo siguiente:

> … "la práctica[34] es una forma rutinizada de conducta que está compuesta por distintos elementos interconectados: actividades del cuerpo, actividades mentales, objetos y uso, y otras formas de conocimiento que están en la base tales como significados, saberes prácticos, emociones y motivaciones … la práctica forma una unidad cuya existencia depende de la interconexión específica entre estos distintos elementos". (p. 224)

En ese sentido, las actividades que se desarrollan en un tejido urbano determinado de forma cotidiana, frecuente, habitual, consuetudinariamente, convocan una serie elementos como, por ejemplo, la actividad de los desplazamientos que dan origen a la movilidad urbana cotidiana. Esta actividad expresa un comportamiento frente a su entorno o medio ambiente que requiere de:

[34] Si bien Reckwitz no se refiere precisamente a la "práctica de la movilidad urbana", tomamos esa definición de práctica para relacionarla efectivamente con las conductas de desplazamiento. Ariztía, T. La teoría de las prácticas sociales: particularidades, posibilidades y límites. Cinta de Moebio. Revista de Epistemología de Ciencias Sociales, número 59, año 2017.

actividades físicas como caminar o montar una bicicleta, mentales como planificar la ruta del desplazamiento o determinar el objetivo del desplazamiento, utilizar objetos que pueden ser desde la vereda o calzada hasta una bicicleta, mototaxi, auto, combis o bus, además de contener sentimientos de libertad, de apropiación de sus posibilidades de desplazamientos, conocer el tejido urbano sobre el cual se desplazará, apreciar o manifestar sentimientos de seguridad o desprotección y también determinar y asumir la causa o el objetivo del porqué de su desplazamiento.

Por lo tanto, la práctica social considera una interacción e interrelación entre competencias que involucran: las habilidades y las destrezas producto del conocimiento basado en la práctica; el sentido valoración, significado, creencias y sentimientos acerca de lo que se dice y se hace; y los objetos o materialidades que son fundamentalmente necesarios para llevar a cabo esa conducta rutinaria y la hacen posible o no por su capacidad de transformar o manipular a través de estrategias y procedimientos el escenario de los acontecimientos, es decir, las materialidades nos provee u otorgan posibilidades para desarrollar un determinado nivel agencia — entendida como la capacidad de modificar el entorno o medio con una actuación determinada — en cuanto a estructurar las conductas cotidianas. Sin embargo, la realidad urbana, como consecuencia de ausencia o de planificación y gestión urbana efectiva, delimitará nuestra agencia, en cuanto y de qué manera podemos cambiar el escenario de la movilidad o, mejor dicho, la estructura del campo de la movilidad urbana cotidiana, para alcanzar el bien deseado, un espacio urbano “trivalente” (físico, social y simbólico) que permita la reproducción social como urbanita.

En torno a lo mencionado anteriormente, Reckwitz, Shatzky, Shove, et, al. (como se cita en Ariztia, 2017) proponen: “entender las prácticas como formas de hacer y/o decir que surgen de la interrelación espacio temporal de tres elementos: competencias, sentido y materialidades” (p. 224). En esa dirección, las actividades rutinarias en la ciudad, en especial las actividades de desplazamiento o movilidad socio espacial, requieren de ciertas condiciones inmanentes en el ser humano y sus colectivos, como: las *competencias*, es decir, de habilidades y destrezas que el urbanita ha

interiorizado como capital cultural incorporado desde la familia y la escuela; de *sentidos*, aspectos relacionados con los objetivos o causas, juicios de valor y formas culturales que determinaran la razón por la cual se ejecuta cierto desplazamiento; y las *formas materiales*, aquellas que se constituyen como herramientas, infraestructura y recursos económicos para el desplazamiento, que posibilitarán la ejecución de la práctica cotidiana de movilidad socio-espacial.

En ese sentido, las actividades rutinarias para los desplazamientos cotidianos en un tejido urbano requieren de diversas estrategias y tácticas que se orientan con relación a las habilidades, destrezas, fines, emociones, en comunión con el nivel de consolidación de los procesos de urbanización, donde la infraestructura del sistema de movilidad determinará las facilidades y posibilidades para los desplazamientos. No obstante, el concurso de estas competencias, sentidos y materialidad tiene una variabilidad de acuerdo con el individuo o grupo social contenida en la naturaleza del capital de motilidad urbana.

Al respecto, podemos abordar la explicación desde el punto de vista de la movilidad socio espacial cotidiana con respecto a cada uno de los elementos que determinan el ejercicio de la práctica de los desplazamientos, es decir, competencias, sentido y materialidades.

i) Las *competencias* implican dos aspectos fundamentales, las habilidades y destrezas que forman parte del aprendizaje que los padres y maestros enseñan, en el seno familiar y en la escuela respectivamente, según Pierre Bourdieu capital cultural incorporado (como se cita en Meichsner, 2007), son conocimientos basados en el sentido común o experiencias vividas -como el tiempo de residencia en un barrio- que plantean ciertas condiciones para la ejecución de las conductas rutinarias de desplazamientos y que también toman en cuenta las experiencias con el objetivo de poder evaluar la performance de la práctica a realizar y su conveniencia. Por ejemplo, en las prácticas de los desplazamientos cuando se elige una ruta de algunas identificadas previamente, para saber si la elegida representa menor tiempo, mejores alternativas sobre los modos de viaje o mejores condiciones de seguridad para los desplazamientos. Estas elecciones basadas en las competencias o

conocimientos prácticos determinan muchas veces su formalización a partir de reglas o procedimientos que suelen ser acuerdos tácitos dentro de los núcleos familiares o grupos de estudiantes, facilitando habilidades o destrezas que son utilizadas para desplazarse por el tejido urbano, muchas veces adquieren la naturaleza de competencias duraderas en el tiempo (Ariztia, 2017), cuando están relacionadas al acceso de recursos urbanos, tales como los equipamientos urbanos de educación, salud, comercio o recreación y ocio.

ii) En cuanto al componente denominado *sentido*, este se encuentra relacionado con aspectos afectivos, de causa, de valoración y formas culturales que determinan la razón o fin por la cual se ejerce tal desplazamiento. Estas formas de evaluación o de valoración de estas actividades rutinarias de desplazamientos establecen una comparación entre lo que puede ser mejor o no, se establecen significados, alcances, certidumbre, opiniones, sentimientos o emociones que se asocian con dichas prácticas y a su vez esta significación es trasladada a otros individuos o grupos de individuos, y también podrían compartirse por otras prácticas (Ariztia, 2017).

Este componente ofrece al urbanita la facultad de identificar y seleccionar, por ejemplo, las rutas de transporte público más seguras, rápidas, accesibles, económicas, para ejercer desplazamientos, así también le otorga ciertos significados de clase o estrato socio-económico por la forma que ejerce su desplazamiento, también establece ciertas creencias o certidumbre sobre qué forma de desplazamiento son más rápidas y seguras, y ciertas afectaciones en el ánimo o el disfrute de los desplazamientos.

iii) En lo que respecta al tercer componente de las prácticas sociales, las materialidades, estas representan un conjunto de recursos y objetos, que en el tejido urbano observamos y que permiten opciones o posibilidades de desplazamientos. Esta están constituidas por herramientas, infraestructuras y recursos, y se encuentran incorporados en la práctica misma, es decir, son apropiados por el individuos o sus grupos, no son “simplemente” elementos externos , y representan las posibilidades de hacer realidad la práctica de la movilidad socio espacial, y diversas opciones de

desplazamientos o de lo contrario determinar su inviabilidad, en otras palabras, puede determinar un cambio de las estrategias o tácticas sobre el tejido urbano en relación con las posibilidades de desplazamientos (Ariztia, 2017).

Al respecto, las materialidades las mayoría de estas deben ser proveídas, en su mayoría, por el gobierno local o estatal, sin embargo, en muchas ciudades latinoamericanas y especialmente en Lima-Callao, el Estado en sus diferentes escalas administrativas desarrolla una velocidad ínfima con respecto a la velocidad que presenta la urbanización y por lo tanto las materialidades, sean herramientas, infraestructura y/o recursos llegan tarde o no aparecen como parte del desarrollo urbano, sobre todo en las periferias urbanas segregadas de manera socio-espacial y simbólica . Por ejemplo, el transporte público como los trenes urbanos, subterráneos, los corredores de segregados de alta capacidad, etc., constituyen herramientas que facilitan la práctica de movilidad urbana; las pistas, veredas, bermas, pasos a desnivel, viaductos, etc., representan infraestructura para el movimiento; y los sistemas tecnológicos como las redes de semaforización, reguladores de velocidad, sensores, cámaras de videovigilancia, etc., constituyen recursos tecnológicos a favor de la movilidad urbana cotidiana. Esta taxonomía de las “materialidades” en su conjunto se denominan “sistema de movilidad” un conjunto de componentes destinados al transporte, infraestructura vial motorizada y no motorizada y la logística de la movilidad (componente tecnológico), está debe tomar la *estructura urbana* como su “horma” para su concepción, diseño y operación.

Es evidente que las condiciones de los procesos de urbanización, en cuanto a su grado de consolidación, determinen que algunos tejidos urbanos otorguen mejores facilidades materiales de ejercer desplazamientos y otros no. En este sentido, un tejido urbano consolidado materialmente brinda herramientas, tales como: la red de semaforización, la señalética, acceso a las aplicaciones tecnológicas de movilidad (Google Earth, waze, Google maps): infraestructura, tales como: los puentes peatonales, las ciclovías, viaductos, veredas y pistas en buen estado de operación y con pendientes menores al 5%, alumbrado público, transporte público o privado; y recursos tales como:

el porcentaje de los ingresos per cápita destinado a movilidad urbana o transporte público subsidiado por el gobierno local, ser propietario de algún modo de transporte: un automóvil, una moto, mototaxi, bicicleta, scooter.

Las prácticas sociales en su generalidad son el "resultado" de ejecutar un acto social y serán observables cuando se estén ejecutando. Shatzky (como se cita en Ariztia, 2017) indica que: "se puede entender las prácticas como performances, el foco de análisis está en la situación concreta de su ejecución…, se observa que las prácticas solo existen a través de la realización concreta- su performance- y, por tanto, son contingentes" (p. 226).

Es así como, mediante las prácticas sociales podemos entender la vida social y, por lo tanto, la práctica cotidiana de movilidad socio espacial expresa un aspecto sustancial de la forma de vida llamada urbanismo, la manera como se desplazan los urbanitas. Los desplazamientos que operan en la ciudad están referidos a una serie de prácticas sociales o actividades rutinarias, tales como: de producción manufacturera, industrial, procesamientos, construcción, servicios, consumo, etc., todas ellas relacionadas con el transporte y la movilidad urbana, pues necesitan de la fuerza humana, de insumos y recursos para ser efectuadas, por lo que han de desplazarse de algún lugar dentro del tejido urbano para que dicha actividad se realice.

En otro sentido, las prácticas sociales pueden determinar la aparición de otras nuevas y/o pueden dejar de ser realizadas, gracias a la variación, modificación o la inexistencia de correlación entre los elementos que la componen, el reemplazo de algunas herramientas por nuevas tecnologías, la extinción de algunas habilidades o destrezas (Ariztia, 2017).

Al respecto, algunos componentes de la práctica cotidiana de movilidad socio espacial, como las herramientas tecnológicas, han sido reemplazados por aplicaciones que se operan desde los celulares, por ejemplo: las guías de calles impresas han sido reemplazadas por aplicaciones tales como el Waze o Google Maps; las tarjetas electrónicas para el cobro del costo de los pasajes en el servicio de transporte público reemplazó al histórico cobrador y "picador"; el uso de aplicaciones

como In drive, Cabify o Uber para solicitar un taxi, reemplazó al paradero de taxis establecidos en algunos barrios que se llamaban por teléfono fijo, entre otras prácticas. Además, las prácticas asociadas a la movilidad socio espacial, como todas las demás, están en continua competencia, en especial por el tiempo de ejecución o de duración de esta y también por el costo, como, por ejemplo: los desplazamientos utilizando bicicleta, moto o scooter en competencia con los autos o el transporte público: los mototaxis compitiendo con el taxi para el acceso a zonas peri-urbanas o de pendientes notables, etc.

Por otro lado, las practicas sociales también pueden entenderse como un ente, un ser, una unidad que puede repetirse hasta el infinito, es decir, es de naturaleza recursiva, tiene un significado más allá de su "performance" y su tiempo de ejecución. En este sentido, el individuo o colectivo se constituyen como una especie de "habitáculo" de la práctica que tras la recursividad la actualiza cíclicamente, relacionando sus componentes (competencias, sentido y materialidad), volviéndose una especie de "actor" que da vida un determinado papel teniendo como escenario, para este caso, la forma de vida urbana o urbanismo. Por lo tanto, las prácticas sociales estructuran el mundo social y, para este caso, la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial organiza el espacio urbano, la forma de vivir urbana o el urbanismo.

Comprender que la práctica social es una entidad que organiza el mundo social, nos remite al concepto de habitus como el productor de actividades rutinarias en el espacio trivalente que representa la ciudad. Este espacio trivalente de naturaleza urbana, social y simbólica, cuyo significado entraña la necesidad práctica de convivir, advierte la presencia de individuos y grupos que interaccionan entre sí, y que a partir de esa coexistencia construida en base a la comunicación y acuerdos tácitos consiguen alcanzar la satisfacción de sus necesidades hasta un futuro próximo.

Al respecto, el habitus según Bourdieu (indicado en Ritzer, 2002): "es el producto de la internalización de las estructuras del mundo social… estructuras sociales internalizadas "encarnadas" (p. 491). Los individuos tienen una determinada forma de interiorizar el significado de lo que ellos

conciben, perciben, viven, valoran y entienden, como el medio ambiente donde habitan, asumiendo un lugar en el espacio social y su estructura, cuya disposición de clases, a partir de la diferenciación jerarquizada en cuanto a su edad, su género, su cultura, sus ingresos económicos, etc., le otorga al individuo o grupo social un determinado posicionamiento.

Este habitus, por lo tanto, suele ser disímil de acuerdo con la posición de los individuos o grupos en la estructura social, pero que tiende a asociarse para configurar colectivos con cierto grado de similitud en los habitus, que dan sentido a su ser social.

El habitus interioriza la externalidad que *percibe, vive y siente*, en este caso, la ciudad con sus significados y materialidades y lo transfiere de generación en generación, otorgándole una duración determinada, por lo que engendra una historia a través de acciones, tanto individuales como colectivas, a partir de las prácticas o formas de decir y hacer, que traducen vínculos entre lo que se dice y lo que se hace dentro de un espacio-tiempo determinado, asumiendo una conducta con base fisiológica y mental.

Al respecto, Wacquant (2022) resalta lo siguiente:

> Una concreción empírica es el entorno construido de una ciudad, con su infraestructura, edificios, pasajes, espacios públicos, etc., que actúa como contenedor duro y pivote de las especies de capital desigualmente distribuidos (espacio social) entre las diferentes categorías sociales [existentes], de personas (espacio simbólico). El espacio físico entra en la fórmula de la acción, […] como espacio de concretización de categorías mentales. Cada uno de estos espacios es "consistente" con su historia específica con su historia específica, concretada por arreglos de esquemas cognitivos, distribuciones de capital y paisaje en evolución de la ciudad, así como con la historia de sus relaciones con los otros dos. Porque cada espacio es a la vez producto, apuesta y arma en luchas histórica por la apropiación de bienes materiales y simbólicos. (p. 821)

Por un lado, los hábitus son el fundamento esencial para la producción de prácticas diferentes y diferenciadas, que organizan de manera clasificatoria las acciones de los individuos o colectivos como, por ejemplo, el consumo, la forma de vivir, de relacionarse, de moverse, etc., sin embargo, esta diferenciación no es la misma para todos los individuos o colectivos.

En ese sentido, el concepto del habitus como generador de prácticas, nos permite posesionarnos en el *individuo como sujeto social*, en esas relaciones con otros sujetos producto de la historia y que habitan en el espacio social, porque en un sentido, estos sujetos sociales son construidos históricamente por estructuras sociales, y en otro sentido, se hacen objetivables como práctica cultural, porque se desplazan, adquieren movimiento, es la cultura incorporada desde la familia y escuela , de manera que se puede observar su habitus, como consecuencia de su cultura incorporada, la adhesión de sus construcciones mentales más hondas, a los instrumentos que le otorgan una forma anticipada de reflexión de su "inconsciente social", que posibilitan y direccionan la mayor parte de sus actuaciones, sus prácticas pre-racionales, pero siempre en la busca de una finalidad de naturaleza práctica[35] (Rizo, 2006).

Es así que, la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial, se observa en un *sujeto social* que camina, que se desplaza, a partir de lo que ha interiorizado desde las experiencias en su familia y su escuela, que observa que se hace habitualmente por sus padres, hermanos, amigos del barrio, compañeros de la escuela, de cómo caminar en su entorno, en su barrio, aquel que su imaginario social representa como su lugar de residencia y en las relaciones con otros sujetos sociales que lo rodean, y que expresa como conocimiento rudimentario, pero que al ser interiorizado o "hecho cuerpo" subyacen en él esquemas mentales internalizados, que se convierten en "mecanismos" instintivos, automáticos, reflejos, para realizar desplazamientos, tales como: ir a comprar a la bodega

[35] El habitus engendra continuamente metáforas prácticas, esto es, en un lenguaje distinto, transferencias (de las que las transferencia de costumbres motrices no es más que un ejemplo particular) o, en mejor, transposiciones sistemáticas impuestas por las condiciones particulares de su puesta en práctica. Pierre Bourdieu, Razones Prácticas sobre la teoría de la acción. Barcelona: Anagrama, 1997, p.172.

cercana, al mercado, al parque, a la escuela, etc., movimientos no antes reflexionados, pero que se reconocen como un fin último, satisfacer una necesidad vital, importante o complementaria, es el *sujeto social en movimiento*, el habitus ambulante.

En la naturaleza social del espacio urbano, el habitus es un conjunto complejo de ordenaciones — un acto físico, organizado y que distingue— y de conocimientos —que entraña una estructura de conocimientos incorporados, que lo puede trasladar de un medio donde realiza una práctica a otra y se puede pronosticar, advertir, presentir, etc. —, es la interiorización de las condiciones del mundo social, es decir, lo social *hecho cuerpo* (Arizaga, 2021), es el individuo que ejerce un acto de desplazamiento, que camina o que se mueve o transita por las calles en un vehículo, en palabras de Bourdieu, un *habitus urbano* o un *habitus urbanita*.

En esta línea, Rizo (2006) nos infiere lo siguiente:

> El habitus se explica a partir de los conceptos de "disposición" y "esquema": el término disposición parece particularmente apropiado para expresar todo lo que recubre el concepto de habitus (definido como sistema de disposiciones): en efecto, expresa ante todo el resultado de una acción organizadora que reviste, por lo mismo, un sentido muy próximo al de términos como estructura; además designa una manera de ser, una propensión o una inclinación" […], el esquema tiene una connotación más cognitivista y deriva del concepto de "sistema simbólico" de Levi-Strauss (1977). Como esquema el habitus es sistemático y puede explicar la relativa concordancia entre las diferentes prácticas de las que participa el sujeto; a la vez es transferible, es decir, puede transponerse de un ámbito de la práctica a otro, […] Esta última característica hace que el habitus de los sujetos sea, en cierta manera predecible. (p. 2)

Además de entrañar disposiciones y ordenaciones cognitivas, el habitus tiene una naturaleza que alberga múltiples dimensiones: puede adquirir una estructura de *conocimientos ordinarios lógicos (Eidos)*; observa *orientaciones del tipo moral (ethos)* para conducirse; una *selección de*

expresiones y poses (hexis); y algún tipo de preferencia, forma distinguible, de *inclinación (aisthesis)*, en el habitus subyacen representaciones del conocimiento práctico o incorporado, acuerdos morales, formas de oposición o enfrentamiento con algunas posturas o acuerdos tácitos entre la lógica y la moralidad, así como también dimensiones corporales e intelectuales (Rizo, 2006).

Esencialmente, el *habitus ambulante*, el *sujeto social en movimiento*, observa esa característica multi-dimensional, porque: reside en él una estructura de conocimientos básicos o prácticos que le permite, por ejemplo, caminar sobre la vereda, esperar el cambio de rojo a verde en el semáforo, cruzar un parque en diagonal utilizando la línea más corta entre dos puntos, etc.; utilizar orientaciones morales que distingan por ejemplo, el bien y el mal, lo peligroso de lo que no lo es, cruzar por las esquinas, reconocer su fragilidad frente al automóvil, saber que zonas son seguras del barrio donde vive, que personas pueden ser confiables o no, etc.; actuar de una manera singular realizando posturas o gestos que expresen sus emociones, estados de ánimo, sentimientos, etc.; establecer ciertas rutas, formas de caminar, preferencias en los modos de transportes, en la escogencia modal, en los horarios y rutas más cortas, más seguras, con menos barreras urbanísticas, etc.; utilizar sus condiciones físicas para agilizar, apurar o ralentizar los desplazamientos, utilizar aplicaciones en el celular o cualquier dispositivo electrónico para planificar desplazamientos más óptimos.

En otro sentido, el habitus, es una estructura cerrada permeable, abierta, sus ordenaciones y esquemas cognitivos son impactados por situaciones y escenarios sociales nuevos, que pueden afectarlo, si bien es cierto el habitus puede durar inexorablemente, pero también puede acusar perturbación en su estructura (Bourdieu como se cita en Rizo, 2006).

En ese mismo sentido, el *habitus ambulante*, como estructura permeable, abierto, sometido a nuevas interacciones con otros en un determinado ámbito de actuación, puede sufrir alteraciones en sus planos dimensionales: puede reforzar o debilitar sus conocimientos sobre la lógica de sus desplazamientos cambiando la forma de comprender tal o cual ruta; puede asumir un mayor peligro

frente a diferentes escenarios que involucren una ruta de desplazamientos determinada; puede asumir otras formas de expresión de emociones, posturas, gestos ante escenarios sociales distintos, cambiantes; puede cambiar la preferencia o gusto por alguna ruta de desplazamiento en especial, o por un modo alterno de desplazamiento o escogencia modal, o la manera de desplazarse frente a las barreras arquitectónicas y urbanísticas que contiene la ruta de desplazamiento, etc.

Por lo tanto, el *habitus ambulante* se constituye en un conjunto de prácticas cotidianas de desplazamientos, es el ejercicio de la libertad de establecer por ejemplo: aquellas rutas que nos proveen de rapidez, seguridad, de acceso a servicios de consumo y alimentación; de la utilización de las tecnologías de información y comunicaciones, como las apps o aplicaciones móviles en los celulares o tabletas que nos informen y guíen sobre que ruta de transporte tomar en función de nuestro destino; la imagen, idea, simbolismo que para el caminante expresa las rutas de desplazamientos en función a su memoria colectiva, recuerdos, etc.; la cantidad y modos de transporte que puede acceder; y el nivel de satisfacción que le ofrece el servicio de transporte, y el sistema de movilidad en su totalidad, dentro de las políticas urbanas de movilidad socio-espacial que el gobierno local efectiviza o la falta total de éstas (García Jerez, 2016).

Por otro lado, y en sentido contrario, la práctica orienta su acción a dar forma al habitus (Bourdieu como se cita en Ritzer, 2002), a partir de: esquemas de "percepción" que organizan como se percibe el mundo social; esquemas de "pensamiento" que representa un conjunto organizado de conocimiento e interpretación de la vida cotidiana y de criterios de diferenciación y de identificación de opciones, que facilitan a los actores conocer, comprender y organizar lo que se percibe como mundo social y sus normas que han de servir para evaluar y emitir juicios de valor sobre los fenómenos sociales que se experimentan; y esquemas de "actuación" que producen prácticas de forma individual y/o colectivas de los agentes (Schwingel como se cita en Meichsner, 2007).

Estos esquemas en la cotidianidad de la acción humana son apropiados e internalizados, y recursivos, sugiriendo un comportamiento destinado a tomar una determinada postura y posición en

el entorno donde actúan, en este caso, la ciudad, como el lugar donde las prácticas se constituyen en habitus de desplazamientos, es decir, que se practican (Rizo, 2006).

Respecto a la recursividad, debemos inferir que, de forma específica, la práctica social del movimiento cotidiano impregna una propiedad de recursividad, de movimiento perpetuo al habitus ambulante y por consiguiente a su capital de motilidad, en clara evocación y relación con respecto a una característica (Marx, como se cita en Dussel, 1985).

En otro sentido, cuando nos referimos a la práctica social que adquiere movimiento recursivo y, por lo tanto, desarrolla el habitus ambulante en la ciudad.

Bourdieu (citado por Arizaga, 2021), infiere lo siguiente:

> La ciudad resulta un espacio social de distinción y pertenencia […] cuando hablamos de una identidad barrial estamos hablando de los hábitos que identificamos como propios de los residentes de ese barrio, de sus capitales y los modos en que esos capitales se distribuyen con respecto a otros grupos sociales, residentes de otros barrios (p.155).

La ciudad es un espacio social que, selecciona, distingue, segrega, prestigia, en relación con el "barrio" que habitan, cuyas condiciones de habitabilidad pueden otorgar cierto reconocimiento, tales como: tener pistas y veredas, agua, luz, desagüe, internet, áreas verdes, equipamientos urbanos, acceso a las redes de transporte público, etc., por el contrario, condiciones precarias de habitabilidad, elevaría el grado de desprestigio del barrio en el que viven ciertas comunidades, además de ser propensas a desarrollar altos niveles de morbilidad y mortalidad debido a la falta de consolidación del tejido urbano y por ende, precarias condiciones de habitabilidad.

En esa misma línea, la identificación social no solo es inherente a la naturaleza humana, sino también al espacio urbano o barrio, se da una relación biunívoca individuo-barrio, donde el individuo y sus habitus pueden otorgarle al barrio cierto reconocimiento, el caso por ejemplo de Villa El Salvador, distrito limeño del sur de la megalópolis de Lima y Callao, cuya comunidad autogestionaria

"construyó" su propio hábitat de forma tal que recibió el premio "Príncipe de Asturias de la Concordia" en 1987, como ejemplo de solidaridad y cooperación, o pueden afectarlo negativamente, como los barrios más peligrosos de nuestra ciudad capital en el distrito del Callao, conocido como Los Barracones, donde conviven la miseria, el narcotráfico, la extorsión y el sicariato.

En ese mismo orden de ideas, el binomio individuo-barrio se mimetiza en una sola entidad que se aloja en una confluencia de varios espacios estructurados y estructurantes, entre ellos el social y simbólico, que le otorgan conciencia y lo identifican como urbanita.

Al respecto, Arizaga (2021) explica lo siguiente:

> La ciudad resulta un campo estructurado de posiciones en lucha por los capitales en disputa, al tiempo que la ciudad moderna por su complejidad es el lugar por antonomasia donde confluye la diversidad de campos que coexisten autónomamente y en interrelación. […], la ciudad adquiere su significado socio cultural y simbólico como constructora de sentido e identidades. La ciudad es el espacio en donde los grupos y clases sociales se identifican y se distinguen unos de otros, donde configuran sus habitus y los despliegan. (p.170)

Al respecto, identificarse como urbanita exige adoptar el urbanismo como forma de vida, que fragmenta la ciudad, clasifica al individuo y se clasifica ella misma (Bourdieu, como se cita en Arizaga, 2021). Efectivamente, las poblaciones asentadas en áreas que no tienen capacidad de soporte para la vida y residencia, "imita" el modo de vida urbano, autoproclamándose *urbanita*, imitando prácticas, formas de desplazarse, de hablar, de socializar, actitudes, etc. Es decir, conductas que no forman parte de su habitus ambulante primigenio, pero que producto de un proceso autodidacta practicado de forma cotidiana, expresa una alteración y modificación de su habitus originario, detentando una forma de vida urbana, aunque con ciertas restricciones que trata de salvar con el escaso capital económico y social que ostenta.

Por otro lado, el habitus se relaciona con el concepto de *identidad*, ambos se configuran como parte del aspecto subjetivo de la cultura, es decir, de la forma de pensar, creer, actuar, percibir

y hablar del individuo. La interrelación entre identidad y habitus define al individuo sobre lo que es y lo que no es, y lo caracteriza perdurablemente, en el tiempo y el espacio, lo configura en un ser único y cuya interrelación e interacción social edifican su propia identidad, determinando sus hábitus o su cultura que lo lleva a ejercer prácticas sociales, consigo mismo, con sus semejantes y con el medio que los rodea (Rizo, 2006). En este caso particular nos referimos al *habitus ambulante* que se identifica como un *sujeto social en movimiento*, que piensa, actúa y percibe sus desplazamientos en el espacio-tiempo, le otorga unicidad y forma de sociabilidad en beneficio de su identidad como viandante y le facilita las condiciones necesarias para alterar y/o modificar sus procesos de desplazamiento en el tejido urbano.

Es entonces necesario caracterizar el habitus ambulante del *sujeto social en movimiento* (Regalado, 2023), de la II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia en la periferia norte de la megalópolis de Lima y Callao, comenzando con la determinación o medición del *capital de motilidad* y la configuración y caracterización de su *habitus ambulante*, que genera la *práctica social de movilidad urbana cotidiana* y que esta a su vez define la forma del *habitus ambulante*.

Sin embargo, es conveniente reflexionar sobre las diferencias entre *motilidad* y *movilidad* dado que, en este concierto de ideas, vamos a hacer la inmersión en un análisis de datos cualitativos que se desprenden de la evidencia empírica del trabajo de campo ejecutado. Algunos autores acerca de la motilidad indican que es “la energía del movimiento” y que esta expresa además de la superación del tiempo y del espacio, connotaciones sociales, culturales, simbólicas, psicológicas, procesos cognitivos, etc.

Al respecto Sarmiento-Casas (2018) cita y comenta acerca de los hallazgos empíricos:

> La necesidad de reconocer diferenciación social y cultural de los contextos en donde se desempeña la movilidad condujo a autores como Vincent Kaufmann a consolidar la noción de *motilidad* como “movilidad en potencia” (2014:7). Kaufmann et al. (2004) argumentan que las estructuras dinámicas sociales son interdependientes con los desplazamientos actuales o potenciales de personas, bienes e información, de manera que las movilidades sociales y

> espaciales se encuentran intrínsecamente vinculadas. Entienden a la *motilidad* como un fenómeno más allá de la movilidad real, sino también como el potencial de las personas, grupos y otras entidades de desplazarse a través de la apropiación de variadas movilidades socio-espaciales. Mientras que la movilidad puede conceptualizarse como la habilidad de superar distancias físicas, costos o fricciones, la motilidad no sólo incluye los desplazamientos observables sino también un cambio en las condiciones de una persona, objeto o idea […] Desde esta perspectiva, la *motilidad* tiene el potencial de dar forma a las configuraciones territoriales, tanto materiales como inmateriales (Brighenti, 2012). (p.173)

Académicos tales como: Canzler, Kaufmann y Kesselring (2008), Flamm y Kaufmann, Bergman y Joye (2004), definieron una nueva categoría analítica que podría dar respuestas al fenómeno de la movilidad socio-espacial, tanto de colectivos como de personas en forma individual, denominada *motilidad*[36] (citados por García Jerez, 2016). Este concepto expresa la capacidad de desplazarse en forma real o como oportunidad latente que ostentan los individuos, colectivos, organismos y otros seres y como es generada, alterada, modificada, debido a su apropiación o forma de hacer suya esta posibilidad de superar el tiempo y la distancia de forma física.

La motilidad está circunscrita a las motivaciones, raciocinios, reflexiones, lógicas interiores que albergan las posibilidades de desplazamientos en los que el sujeto o agente realiza en su vida cotidiana como práctica social rutinizada de conducta. Este comportamiento está ligado, tanto a, estructuras o factores externos que alteran sus prácticas de desplazamientos, como internos que cada agente posee y que organiza estratégicamente para accionar sus movimientos para efectuar desplazamientos (García Jerez, 2016).

Sin embargo, esta práctica social de la movilidad urbana cotidiana, por su naturaleza recurrente, genera una interacción social que entraña circunstancias conflictivas, problemáticas, hasta escenarios de violencia y de irracionalidad. Basta ver los problemas del transporte público

[36] Facultad de moverse; capacidad para realizar movimientos complejos y coordinados. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., [versión 23.6 en línea]. https://dle.rae.es [4 de junio de 2023].

urbano en Lima y sus distritos, como el caso de Independencia y la zona II de Tahuantinsuyo, donde los procesos de desplazamientos muestran una irracionalidad y violencia, de sus agentes o sujetos sociales en movimiento que trasgreden cualquier norma de tránsito, moral y ética, convirtiéndose en criminales, que apropiados de un volante y segados por la necesidad y apetito económico se vuelven victimarios de la sociedad.

Esta situación ha sido explicada por Pierre Bourdieu (como se cita en García Jerez, 2016), cuando infiere que toda conducta del ser humano tiene una característica "ontológicamente social", que los actos que se acometen no son inconscientes, sino que implica un razonamiento lógico y social, que subyace en un "propósito interiorizado" como explicación de su actuación, en una circunstancia que define un "juego social" en el que se es partícipe, como es el caso de los procesos de desplazamientos cuya oferta es definida por el sistema de movilidad de un determinado tejido urbano.

Bourdieu, este "interés interiorizado" lo denomina "illusio" o "libido" como "el hecho de estar en el "juego", de creer que el juego merece la pena jugar […]; significa reconocer el juego y reconocer los envites […¨], la diversidad de interés será lo que genere un espacio de luchas y conflictos" (Bourdieu, como se cita en García Jerez, 2016, pp.18-19).

Ahora, ¿por qué se juega?, ¿cuál es premio?

En este sentido, los entrevistados (grupo VIP), como lo detalla la Tabla IV-1, laboran en el comercio informal, el lugar que visitan y residen temporalmente para la venta callejera está contiguo a un mercado formal de la zona II de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, como ya se ha detallado en el capítulo II de la presente tesis doctoral. Por lo tanto, "el juego" es llegar a vender o comprar en ese lugar artículos de segunda mano, ubicándose de forma privilegiada cerca de un comercio formal como es el mercado barrial de dicha zona, aprovechándose de sus economías de aglomeración para ofrecer productos que aseguren una renta cotidiana ante una condición crónica de desempleo.

En primer lugar, el ejercicio de definir el *habitus ambulante* de los entrevistados (grupo VIP), está guiado por lo que infiere García Jerez (2016):

> Los agentes no llevan a cabo actos gratuitos" […] cualquier decisión de desplazamiento, de viaje, trayectoria y modos de realizarlos, aunque parezcan efectos de impulsos inconscientes, poseen una lógica social cuya coherencia es producto de la existencia en el comportamiento humano de un interés interiorizado por el cual se actúa o se participa. (pp. 18-19)

En la misma línea de observación, el grupo VIP (Vendedores Informales de La Paradita), materia de esta investigación, en su mayoría se dedica a la venta, una actividad asociada a prácticas de intercambio en el sector económico popular, una actividad que no precisa en un primer momento de formación académica y que responde más a la intuición de las necesidades de los pobladores inmersos en un hábitat con carencias de empleo y que responde a necesidades de "supervivencia" , en la que el capital requerido es bastante bajo y está a la mano de cualquier tipo de persona.

Tabla IV- 1

Perfil socioeconómico de los entrevistados (grupo VIP), GRUPO VIP (Vendedores Informales de la Paradita)

PERFIL SOCIO-ECONÓMICO	Edad	Profesión u oficio	Ingreso promedio mensual (S/.)	Actividad laboral	Tiempo de residencia (Años)	Grado de instrucción	Estado civil	Hijos
Gilmer	29	Vendedor Informal	1000	Ventas/ Limpieza	8	Secundaria.	Soltero	0
Claudia	46	Vendedor Informal	600	Ventas	9	Secundaria	Conviviente	3
Jacinta	50	Vendedor Informal	600	Ventas	12	2do primaria	Soltera	3
Milagros	47	Vendedor Informal	600	Ventas	15	Secundaria	Soltera	4
Luis Enrique	47	Chofer	1000	Taxista	47	Secundaria	Casado	3
Fanny	23	Vendedora Informal/animadora	800	Independiente/ venta	23	Secundaria	Conviviente	1
Adriana	46	Empleada domestica	800	Trabajadora de limpieza	40	Técnica Superior	Soltera	2
Consuelo	43	Cocinera	1500	Cocinera en mercado	18	Secundaria	Soltera	1
Susana	65	Vendedor Informal	600	Ventas	65	Superior	Soltera	1
Maribel	38	Vendedor Informal	600	Ventas	38	Secundaria	Casada	3
María	36	Empleada	800	Empleada pública	36	Secundaria	Soltera	2
Esther	51	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Primaria	Casada	2
Javier Vicente	48	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Secundaria	Casada	1
Faustina	73	Ama de casa	350	Ama de casa	58	Analfabeta	Viuda	5
Ada María	55	Ama de casa	600	Ventas	55	Secundaria	Casada	2

Elaborado a partir de la encuesta como parte del trabajo de campo, diciembre 2019.

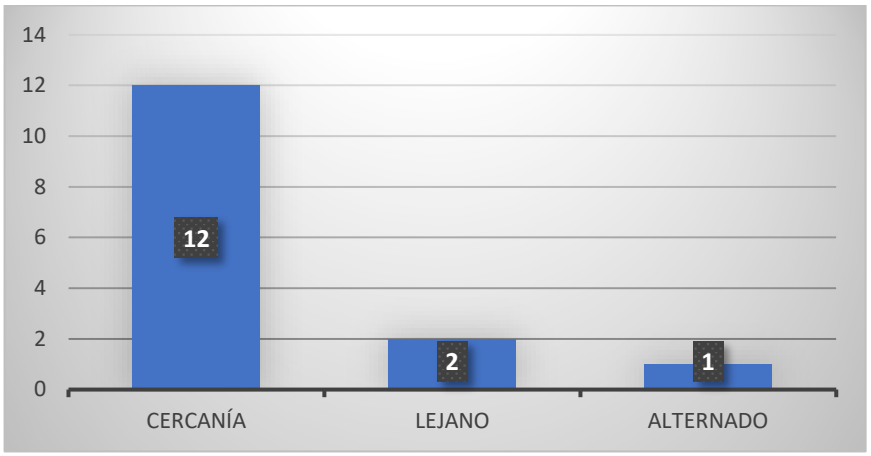
La búsqueda de ingresos en un entorno de desempleo crónico deviene en prácticas sociales dirigidas a ofertar muchas veces artículos de segundo uso los cuales se exhiben de manera ambulatoria sobre el espacio público.

En segundo lugar, los montos que logran generar como renta, la mayoría de las veces se encuentran por debajo del rango del salario mínimo (S/. 1,025 soles, según el Ministerio de Economía y Finanzas, 2022).

En tercer lugar, el sitio o La Paradita donde pueden expender esos artículos se encuentra muy cerca a sus lugares de residencia, como lo muestra la figura IV-1. Asimismo, dicho espacio se constituye en lugar cotidiano de destino, como lo indica más adelante la figura IV-2.

Figura IV- 1

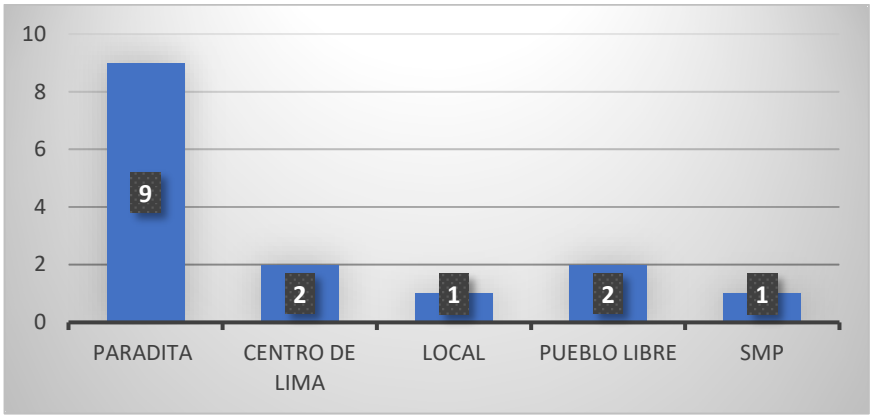
¿Cómo elije el lugar de destino de su trayecto?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 2

¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En cuarto lugar, como también lo indica la Tabla IV-1, la mayoría de los entrevistados (grupo VIP), solo tiene secundaria como grado de instrucción último alcanzado, por lo que, la venta ambulatoria se vuelve una “oportunidad” asequible de forma inmediata para conseguir dinero.

Finalmente, en quinto lugar, la misma tabla mencionada, indica una carga familiar en su mayoría de más de 2 hijos, razón más que suficiente para establecer estrategias de supervivencia

económica a fin de alcanzar ingresos que les permita asegurar de alguna forma solventar necesidades de alimentación.

Por lo tanto, existe una necesidad de realizar una práctica social de movilidad urbana cotidiana, para alcanzar un "mercado" en un entorno informal, que le provee una oportunidad de conseguir algún ingreso económico a fin de asegurar su "supervivencia" en un tejido urbano que, aunque segrega social, espacial y culturalmente, se constituye en un *espacio de oportunidades*.

En este contexto y en relación con el marco teorético revisado, el *habitus ambulante* expresado anteriormente, está arraigado y generado por un "interés interiorizado", que es el de supervivencia, de conseguir un ingreso económico que le configure una posibilidad de pertenecer a ese hábitat que lo alberga y que de alguna manera le permita alcanzar recursos urbanos para su reproducción social.

Es importante señalar que, la práctica social de movilidad cotidiana esbozada genera el *habitus ambulante de un sujeto social* que se desplaza para alcanzar recursos económicos que les son esquivos en una economía formal, pero a su vez ese habitus ambulante reconstituye y unifica (Regalado, 2024) la práctica social de la movilidad urbana cotidiana, de desplazarse diariamente a La Paradita, para solventar sus necesidades económicas más apremiantes.

Sin embargo, el "habitus ambulante" definido anteriormente, este proveído de ciertas características que le proporciona un "capital" para ejercer desplazamientos (Regalado, 2024).

En esa misma línea, el fenómeno del movimiento, según Kaufmann, Bergman y Joye (2004), puede adoptar múltiples formas permutables, cuyas condiciones y potencialidades permiten concebirlo como una forma de "capital", es decir, un "capital de desplazamiento o de movimiento" (como se cita en García Jerez, 2016). Este capital se compone de diversas características, entre ellas una dimensión exterior que se interioriza, la cual está definida por el *grado de acces*o o la *accesibilidad* al entorno o tejido urbano, en función de las condiciones o niveles de consolidación urbana o de urbanización (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004, como se cita en García Jerez, 2014).

A su vez, existen externalidades que influyen en dicha movilidad: por un lado, las f*acultativas u opcionales*, como los modos de transporte, los servicios de comunicación, señalética, paraderos, terminales de cercanía y otros equipamientos asociados; y por otro, las externalidades "condicionales", que afectan los desplazamientos en términos económicos, sociales o políticos, tales como la densidad urbana permitida, la distribución del espacio, las políticas públicas de transporte y vivienda, el ingreso per cápita y la ubicación socioeconómica de los individuos (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004, como se cita en García Jerez, 2014).

Una segunda característica del capital de movimiento, según Kaufmann, Bergman y Joye (2004), es de tipo interior que se exterioriza y se relaciona con la *competencia* de los sujetos sociales (como se cita en García Jerez, 2014). Esta dimensión aptitudinal abarca las *destrezas* y *habilidades* que las personas poseen, y que pueden ser de diversa índole: físicas (como el estado de salud, la práctica deportiva o la predisposición genética), cognitivas (como el conocimiento adquirido para conducir un auto, bicicleta o scooter), y organizativas (como la capacidad para planificar rutas, identificar atajos o utilizar herramientas tecnológicas para la movilidad, tales como Waze, Google Maps o Google Earth) (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004, como se cita en García Jerez, 2014). Estas competencias permiten a los sujetos movilizarse de manera estratégica en función de sus recursos personales y del entorno.

No obstante, existe una capacidad de *conocer y entender el nivel o posibilidades inmediatas o futuras de moverse*, desplazarse, en relación con sus condiciones de acceso al entorno urbano inmediato y sus competencias y habilidades. Esa capacidad se denomina "apropiación".

Para Kaufmann, Bergman y Joye (2004), como se cita en García Jerez (2016), la apropiación es "la capacidad de interpretación que atesoran los individuos y grupos acerca del grado de acceso disponible y sus competencias, y conforme a ello actúan de un modo singular" (García Jerez, 2016, p.26).

Esta capacidad es una de las características de tipo reflexiva y comprensiva del ser humano y, responde a sus fines, aspiraciones, necesidades, motivaciones, costumbres, valores éticos y morales,

todas ellas, formas de apreciar las posibilidades o alternativas de movimiento que pueden llevar a cabo, entendiéndose como actores que utilizan las condiciones del entorno urbano y competencias y habilidades en aras de alcanzar el objetivo central, llegar al destino "deseado" (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004, como se cita en García Jerez, 2014).

Es así como el sujeto social en movimiento, apropiado de su capital de motilidad puede ejercer "agencia", es decir, puede actuar como actor y modificar el escenario y las condiciones utilizando tácticas, maniobras, pericias, etc., en el "campo de la movilidad urbana cotidiana".

El concepto de campo, desde la óptica de Bourdieu (como se cita en García Jerez, 2016) explica que, "es un sistema basado en relaciones jerárquicas y de dominaciones entre posiciones donde cada agente" (p. 21), en este caso, el sujeto social en movimiento, se ubica en una posición marcada con respecto a otros agentes, convenientemente clasificadas y con desiguales condiciones para ejecutar desplazamientos y por ende, movilidad urbana cotidiana, y que se caracterizan por cualidades y formas de entender y diferenciarse de otro agente en relación a sus posibilidades y/u oportunidades para realizar desplazamientos inmediatos, programados o deseados (Bourdieu, como se cita en García Jerez, 2014).

El concepto de "campo" se ha de abordar en el capítulo V de la presente tesis doctoral, donde se examina como la relación entre habitus ambulante y campo de la movilidad urbana cotidiana reedifica de forma cíclica la práctica cotidiana de la movilidad socioespacial (Regalado, 2018).

De acuerdo con las categorías de Kaufmann, Bergman y Joye (2004)—accesibilidad, competencias y apropiación como componentes del capital de motilidad (citado en García Jerez, 2016)—se procede al análisis de las variables o componentes de la motilidad en el área de estudio.

El tejido urbano de dicha área presenta un nivel mediano de consolidación de la urbanización, es decir, su estructura urbana se encuentra en un proceso de adecuación a las actividades urbanas que alberga y desarrolla. Los patrones de asentamiento residencial de mediana densidad y comercio zonal son los más abundantes y, estos últimos, en proceso de generación de

economías de aglomeración y de deseconomías urbanas, acusando fenómenos de informalidad en el comercio, producto del desempleo y el subempleo que caracteriza a la zona en cuestión.

La población residente, diariamente se desplaza a buscar recursos económicos hacia mercados formales, acoderándose muy cerca a ellos, generando un patrón de asentamiento informal denominado La Paradita, espacio que alberga comercio informal. Son espacios públicos ocupados de manera pacífica, pero de forma conveniente al lado del comercio formal, de manera que puedan ejercer la venta de productos de segundo uso, sobre todo ropa y calzados.

Este patrón de asentamiento comercial informal, aprovecha las externalidades que genera el comercio formal, mercados municipales o privados, dada la oferta que estos ofrecen, por tratarse de "centros generadores de viajes", que marcan la pauta en esta zona, de los desplazamientos cotidianos, toda vez que son una población que por sus reducidos presupuestos familiares e ingresos per cápita, viven el día a día, es decir, la venta diaria es su sustento diario, al no tener trabajos formales, buscan diariamente la "oportunidad" de llevar, como mínimo, algún tipo de alimento a su mesa.

Figura IV- 3

Comercio informal y comercio formal alrededor de La Paradita



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura IV- 4

La Paradita, comercio informal de artículos de segunda mano



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Es así como, el nivel de acceso al tejido urbano de su entorno inmediato, que le permite el sustento diario, se convierte en un componente importante de sus desplazamientos cotidianos

El grado de semi-consolidación de dicha zona —medida a partir de las condiciones de habitabilidad que ofrecen las viviendas de acuerdo con su nivel de finalización de obra y la capacidad de habitabilidad del tejido urbano inmediato, en referencia a la infraestructura de servicios básicos e infraestructura para la movilidad urbana—ofrece una accesibilidad óptima al sistema de movilidad, entendido por la infraestructura vial motorizada y no motorizada, que le otorga la posibilidad de desplazamientos a pie o en vehículos hacia las zonas de equipamientos comerciales y de educación.

Figura IV- 5

Grado de consolidación urbana: semi consolidada



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

La facilidad que brinda el estado de las veredas y la calzada es fundamental para desarrollar desplazamientos “a pie”, aunque por la topografía que presenta el distrito y la zona en mención, las calles en su mayoría se encuentran en pendiente regularmente pronunciada, si bien puede ser un obstáculo para este modo de desplazamiento, la población ya se encuentra acostumbrada, salvo aquella que tiene alguna enfermedad crónica o discapacidad (Regalado, 2019).

Estas condiciones de la infraestructura vial no motorizada, como las veredas, han sido interiorizada por los urbanitas de esta zona, como una condición sine qua non, y que forma parte de su *habitus*, porque es una estructura objetivada que se “interioriza”.

Figura IV- 6

Grado de consolidación urbana: estado de la calzada y veredas



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura IV- 7

Grado de consolidación urbana: estado de la calzada y veredas



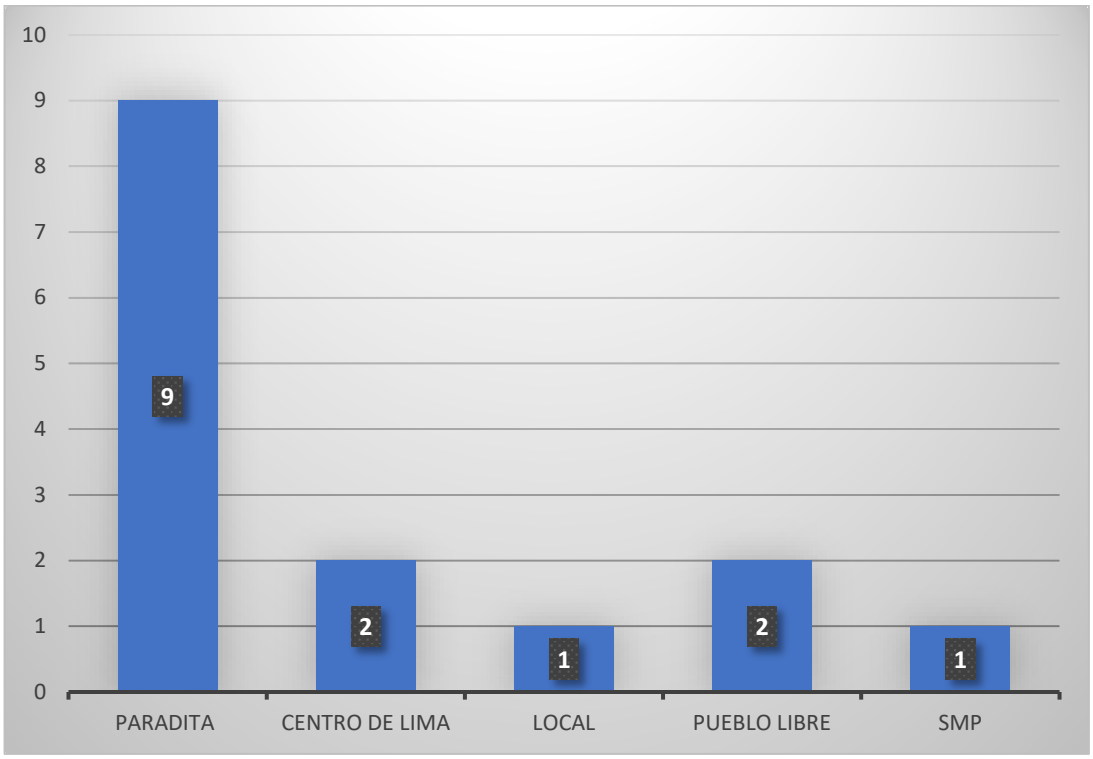
Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Regalado (2019) afirma que, “la accesibilidad es un factor que puede otorgar facilidades, confort, pero también limitaciones y obstáculos que afectan los desplazamientos de los individuos en un medio urbano específico” (p. 73).

Al respecto, la mayoría de las personas entrevistadas (9 de 15 personas) realizan cotidianamente desplazamientos o “trayectos cotidianos” dentro del área de estudio, desde su domicilio y específicamente a La Paradita, sus veredas y calzada facilitan desplazamientos regularmente confortables diariamente, a pesar de la topografía (Regalado, 2019) (ver figura IV-8); 6 de 15 personas desarrollan ese trayecto todos los días, 4 personas sábado y domingo (ver figura IV-9); y 5 de 15 personas tienen el mismo destino por 5 años, en general 9 de 15 personas desarrollan el trayecto hacia La Paradita hace más de 5 años (ver figura IV-10).

Figura IV- 8

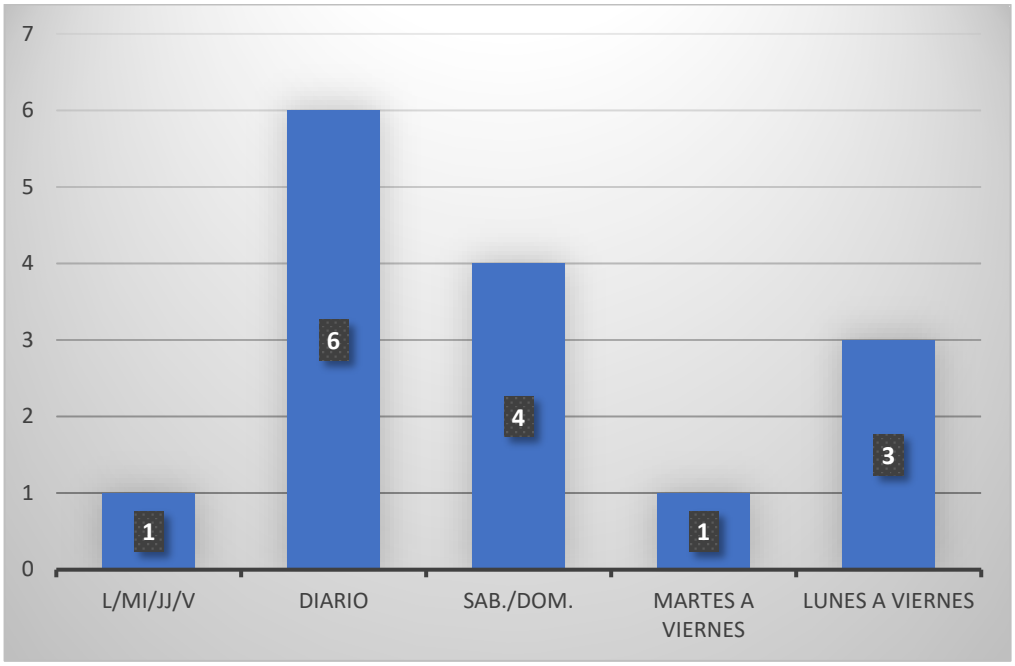
¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 9

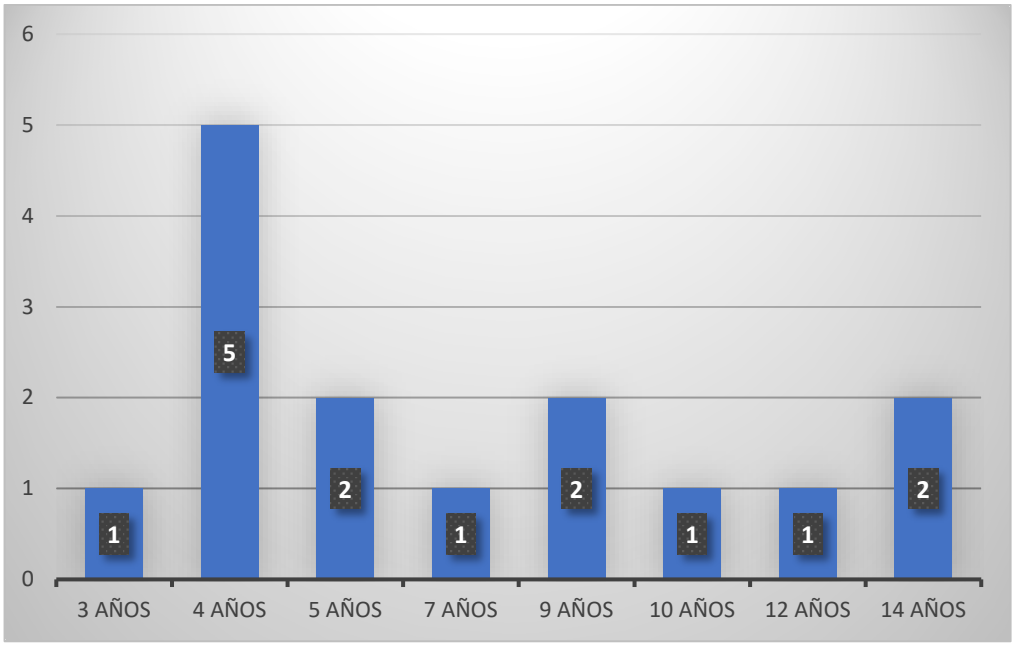
¿Qué días realiza el trayecto?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 10

¿Hace cuanto realizas el trayecto? (años)

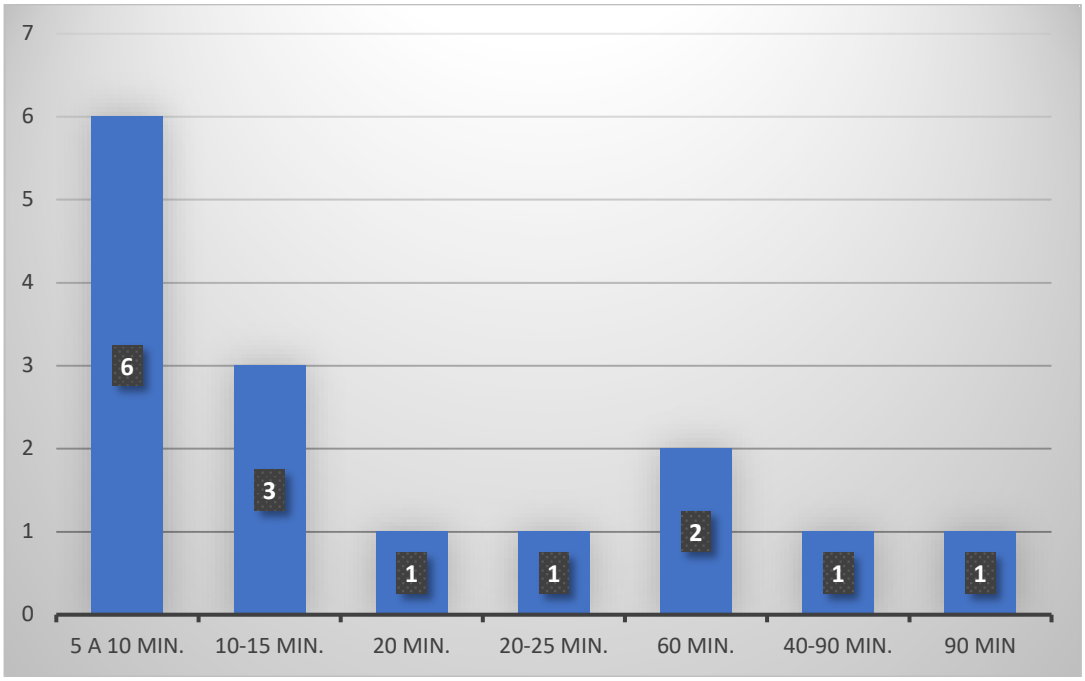


Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019

El entorno urbano y su accesibilidad permiten a la mayoría de los entrevistados (grupo VIP), (11 personas de 15) desarrollar trayectos que en promedio son cortos, entre 5-25 minutos (Regalado, 2019) (ver figura IV-11). En cuanto al costo del pasaje, la mayoría de los entrevistados (10 de 15 personas) gastan en promedio entre 2 y 3.5 soles (ver figura IV-12) y un número mayor representativo (10 de 15 personas) siempre utiliza la misma ruta (ver figura III-13); la mayoría (14 de 15 personas) realiza 4 trayectos diarios (ver figura IV-14); y la mayoría no hace trasbordos (ver figura IV-15).

Figura IV- 11

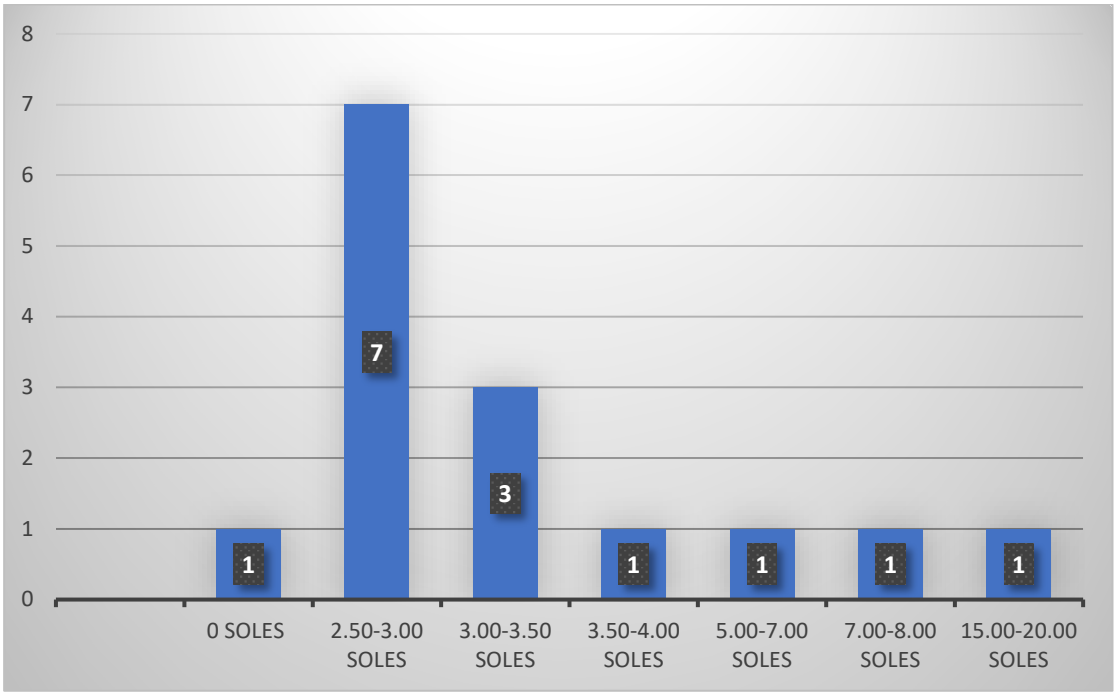
¿Cuánto dura el trayecto cotidiano? (minutos)



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 12

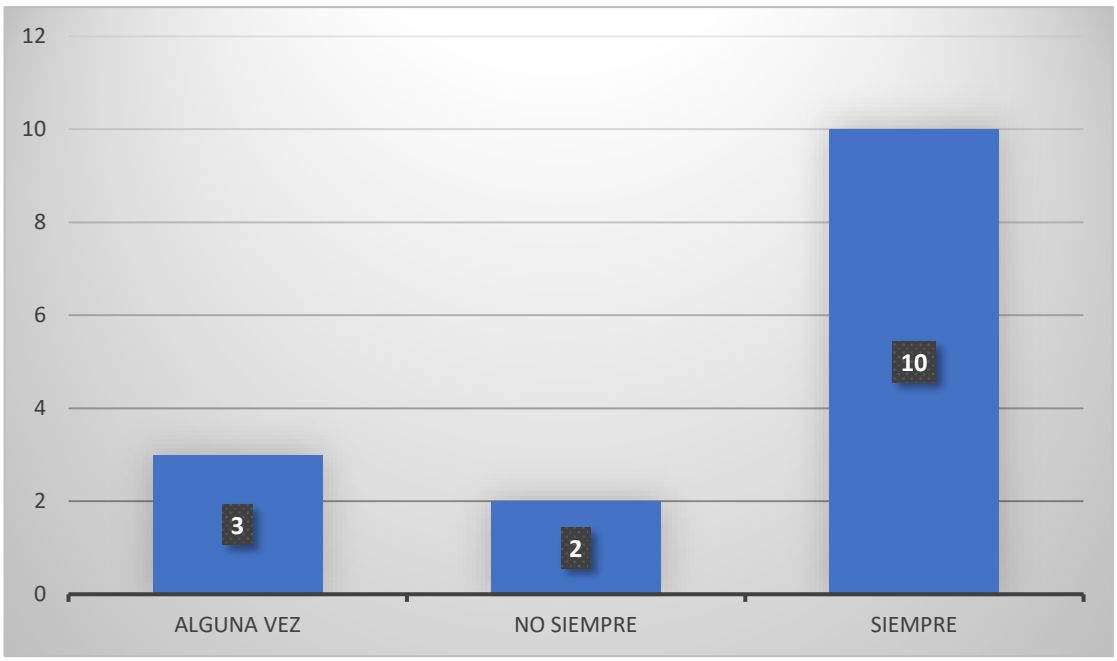
¿Cuánto gasta en promedio por trayecto? (soles)



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 13

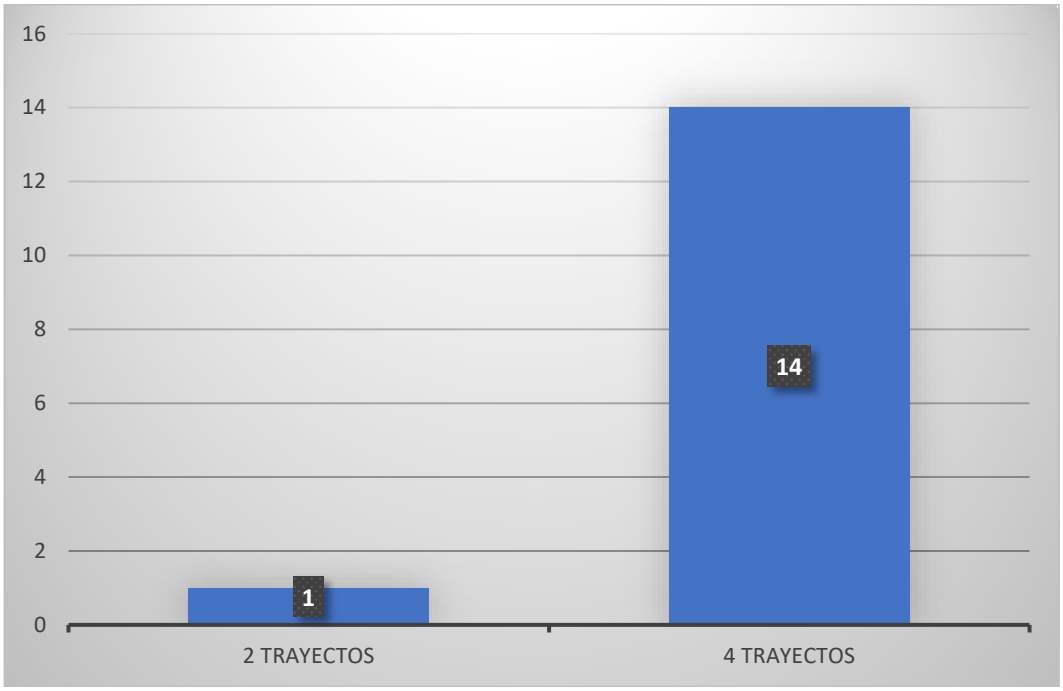
¿Usualmente hace la misma ruta o cambia?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 14

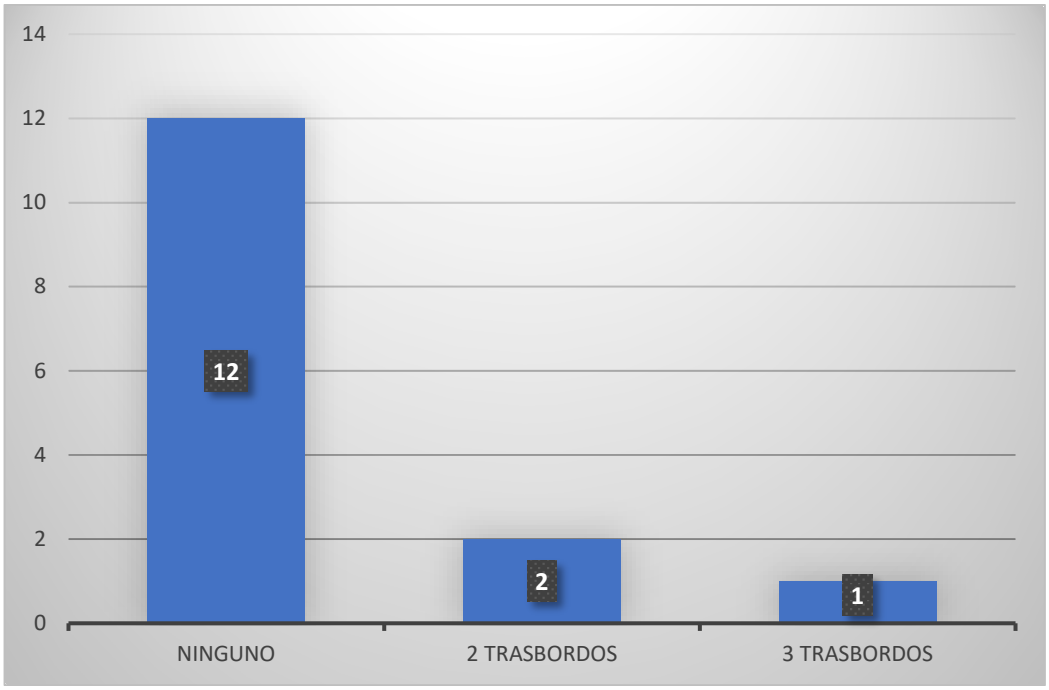
¿Cuántos trayectos realiza al día?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 15

¿Cuántos trasbordos realiza para llegar al trabajo/estudio?



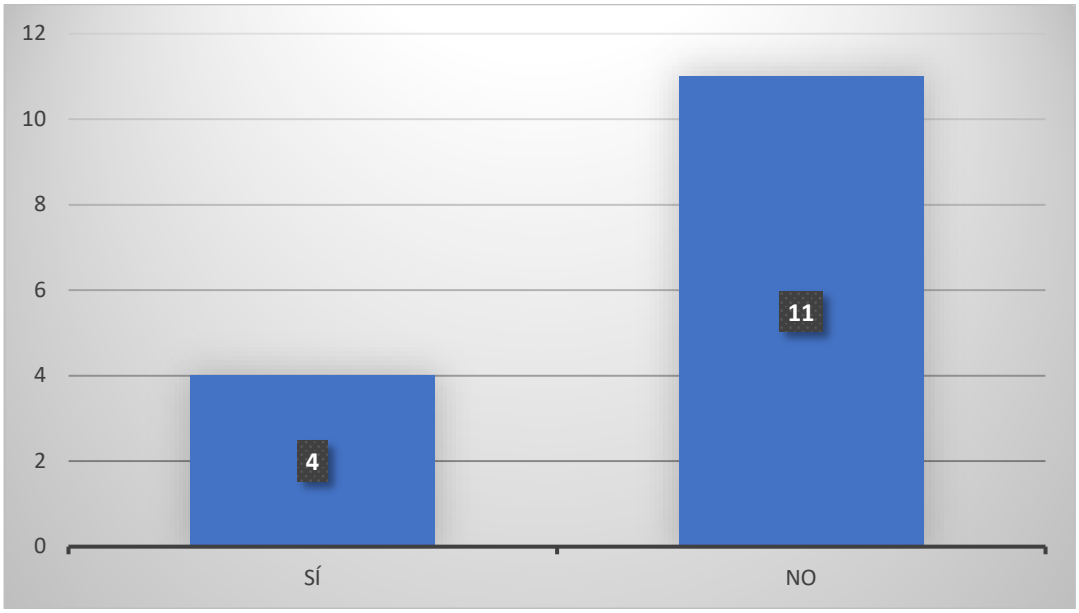
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

La mayoría de estas personas pertenecientes al grupo VIP (11 de 15 personas) no maneja dispositivos), tales como tarjetas del Corredor Segregado de Ala Capacidad (COSAC) o Metropolitano o el Tren Eléctrico (Regalado, 2019) (ver figura IV-16); la gran mayoría (11 de 15 personas) realizan desplazamientos a pie en su trayecto cotidiano (ver figura IV-17); 13 de 15 personas utiliza el transporte público (ver figura IV-18); de esa mayoría (12 de 15 personas) utiliza tanto mototaxi como bus de transporte público (ver figura IV-19); y la mayoría (12 de 15 personas) no cuenta con automóvil propio, pero si 2 personas tiene una bicicleta (ver figura IV-20).

Por lo tanto, la accesibilidad al entorno urbano inmediato manifiesta características que otorgan facilidades para los desplazamientos cotidianos, en específico hacia La Paradita, en la mayoría de los días de la semana, sin alterar su ruta por varios años, con la posibilidad de ejecutar varios trayectos, no tiene necesidad de utilizar el transporte público financiado por el Estado y sobre todo desarrollando viajes a pie. Esta situación confirma que el medio urbano donde se desarrollan dichos desplazamientos se constituye en un componente importante en la constitución de su capital de motilidad, una posibilidad constante para ejercer desplazamientos cortos en menor tiempo y a su vez, incrementar su capacidad de apropiación, de sentirse identificado con su barrio y valorar las opciones del entorno para alcanzar ese otro espacio que le brinde posibilidades de reproducción social.

Figura IV- 16

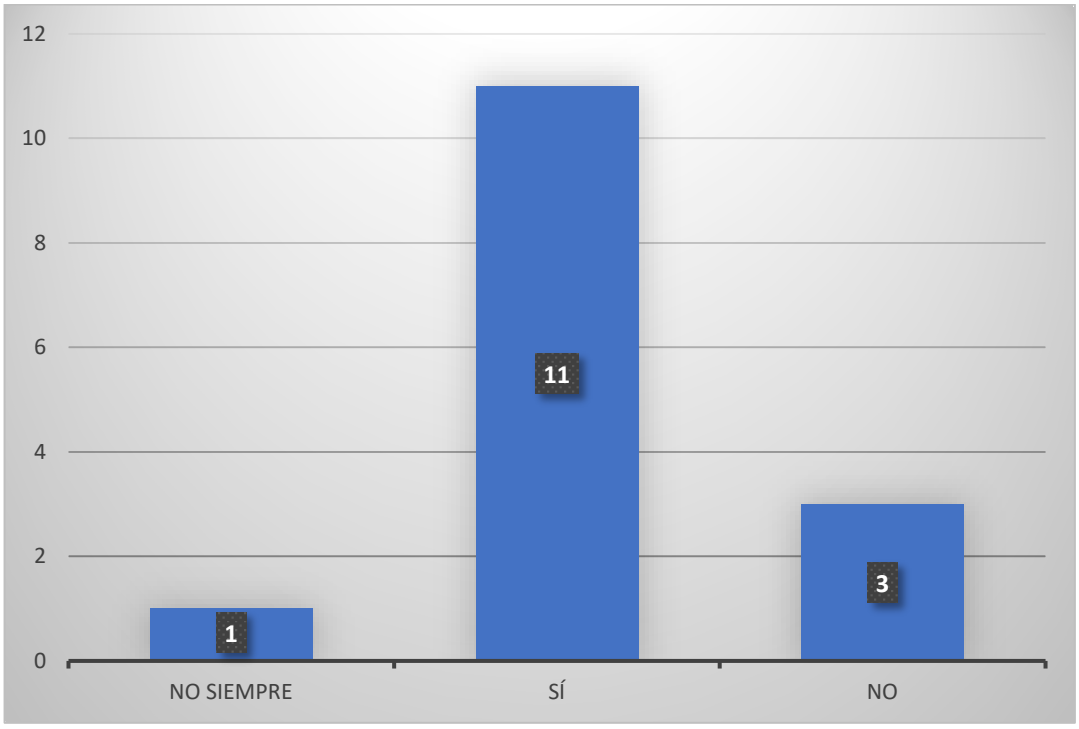
¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de metropolitano o tren) para realizar su trayecto cotidiano?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 17

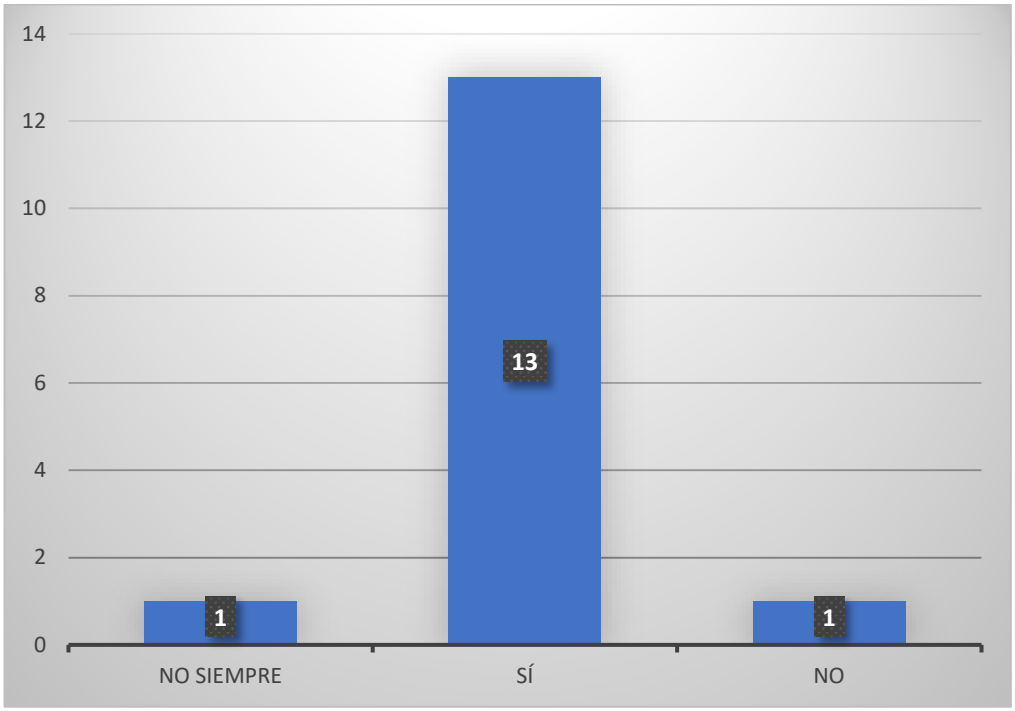
¿Realizas algunos trayectos a pie?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 18

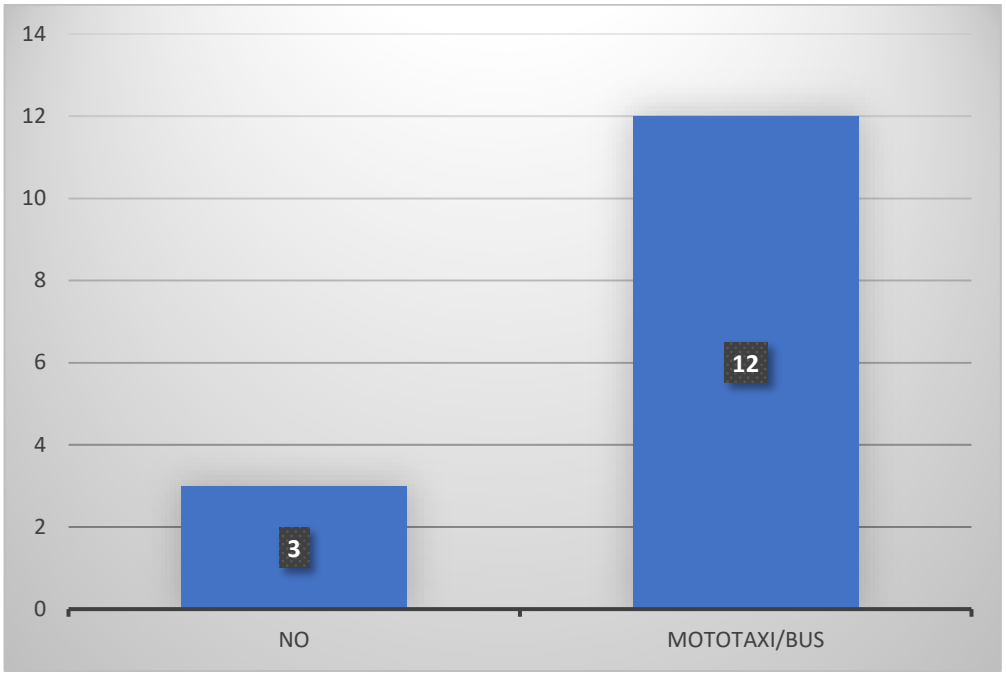
¿Usas siempre el transporte público?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 19

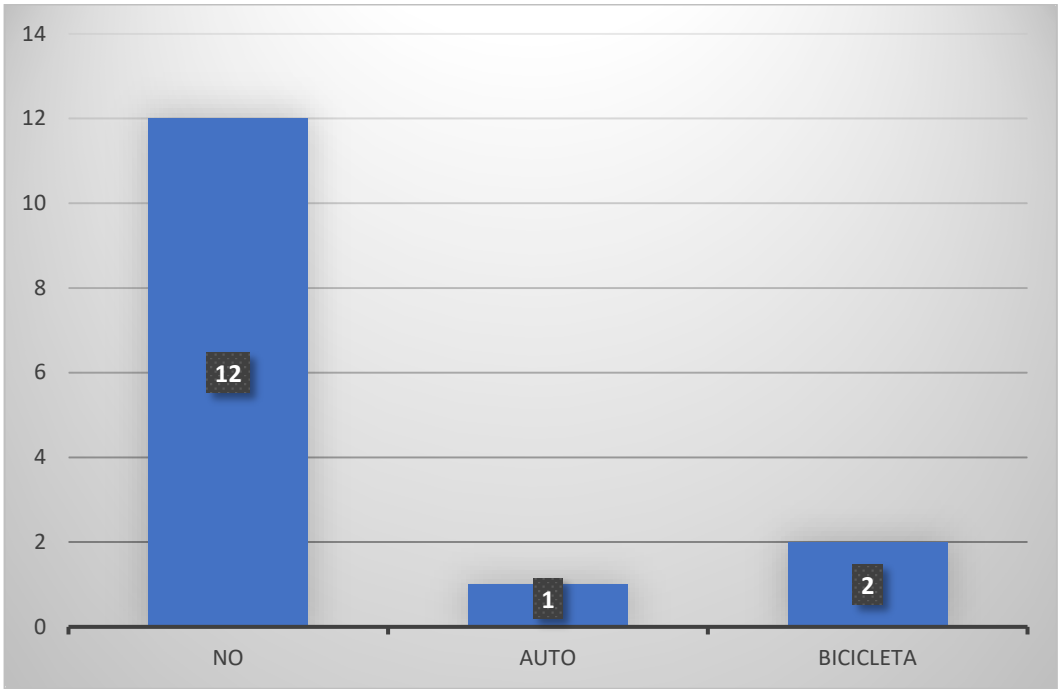
¿Empleas varios modos de transporte?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 20

¿Tienes algún medio de transporte personal?



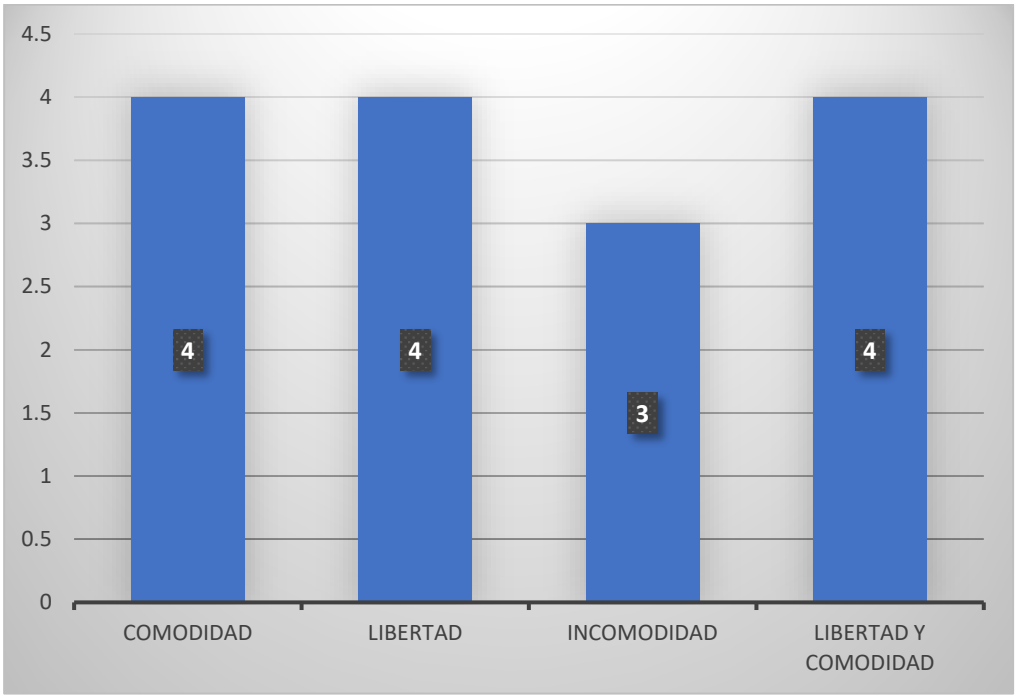
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Para Regalado (2019), "las destrezas y habilidades incluyen las competencias que desarrollan los individuos para efectuar desplazamientos. Estas incluyen: competencias físicas y de buena salud, conocimientos de informática, aplicaciones, internet y, de organización para el desplazamiento, todas las que podemos construir de la mano de nuestros vecinos, colegas de trabajo y familiares" (p. 73).

La mayoría de las personas que conforman el grupo VIP indican que pueden desplazarse en libertad y comodidad (ver figura IV-21), debido a que casi la mayoría conoce el barrio en su totalidad (ver figura IV-22); más de la mitad (9 de 15 personas) no presentan discapacidad para ejecutar desplazamientos (ver figura IV-23); y 10 de 15 personas no observan alguna enfermedad crónica que les dificulte los desplazamientos (ver figura IV-24).

Figura IV- 21

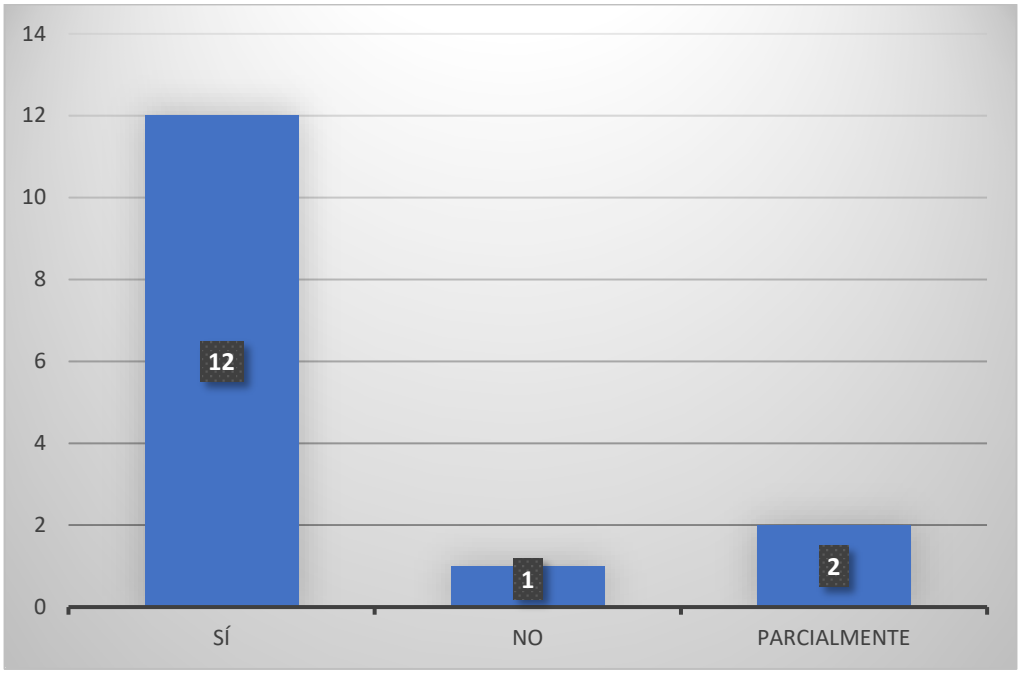
¿Sientes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamiento?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 22

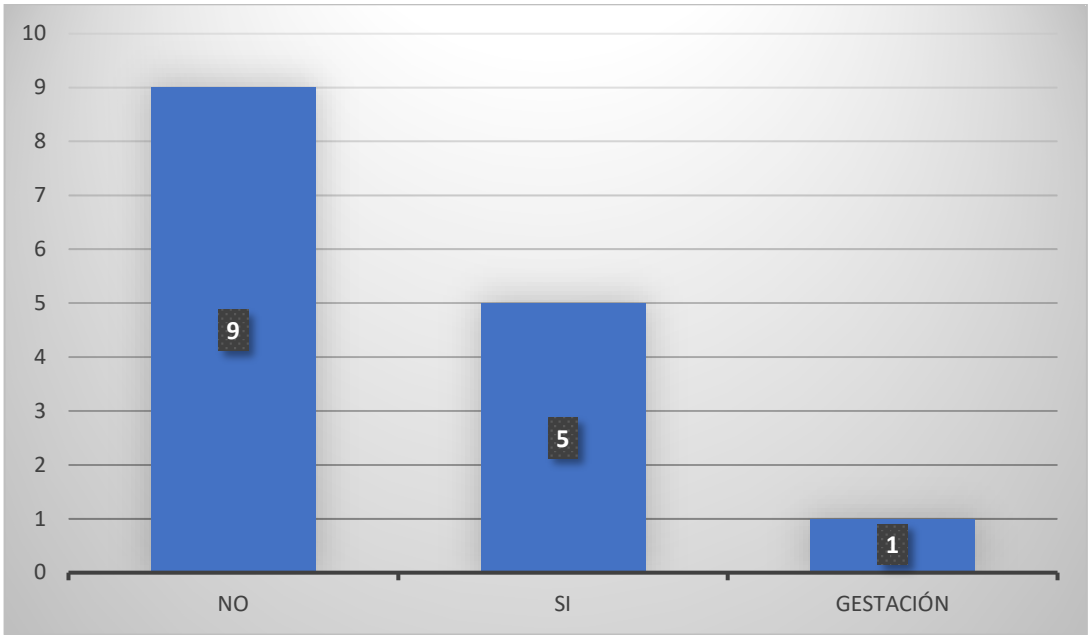
¿Conoces tu barrio en su totalidad?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 23

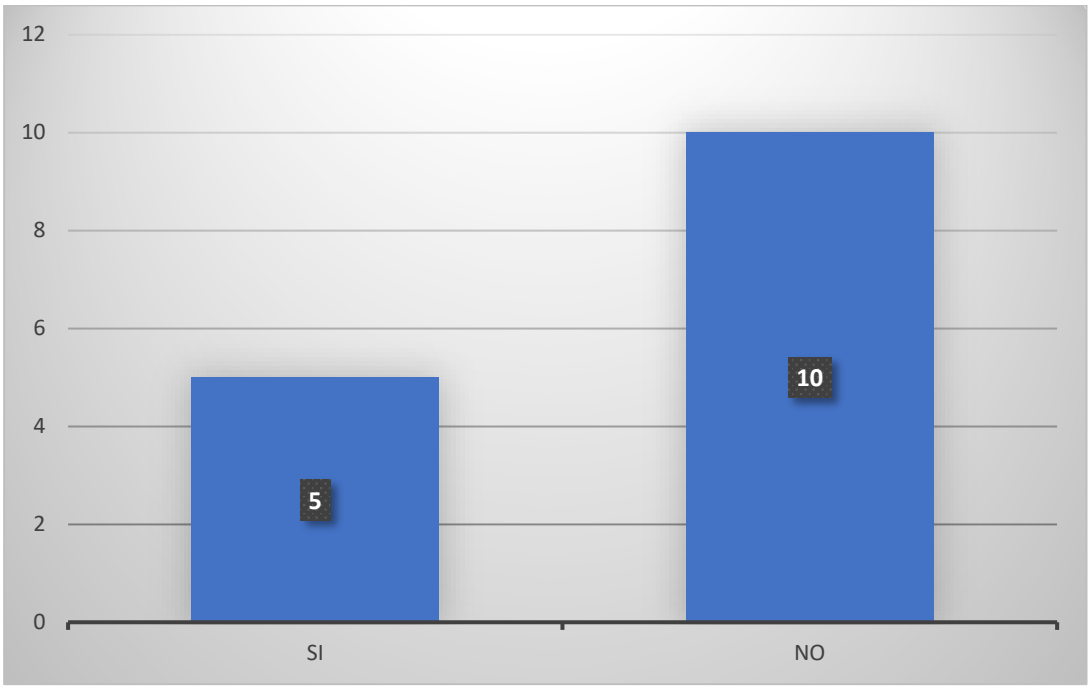
¿Tienes algún tipo de discapacidad o estado en particular que no te permita realizar los desplazamientos cotidianos en forma cómoda?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 24

¿Tienes alguna enfermedad crónica que no te permita realizar tus desplazamientos cotidianos de forma cómoda?

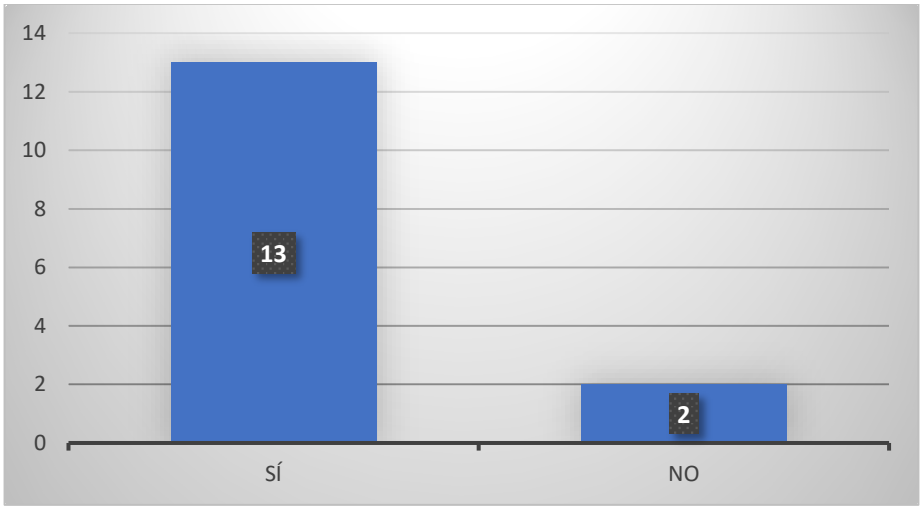


Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

La gran mayoría del grupo VIP (13 de 15 personas) conoce a vecinos que ejecutan los mismos trayectos cotidianos (ver figura IV-25). La mayoría (12 personas de 15) considera que es importante llegar temprano, esa inferencia es significativa, puesto que llegar temprano a La Paradita significa mejores oportunidades de venta; ver figura IV-26); y más de la mitad (9 de 15 personas aseguran estar seguros del trayecto que ejecutan a diario con destino a La Paradita (ver figura IV-27).

Figura IV- 25

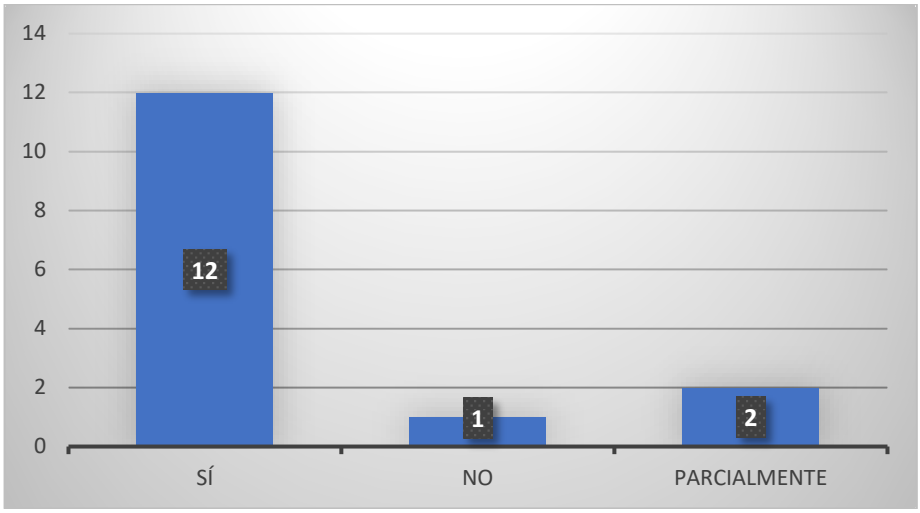
¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 26

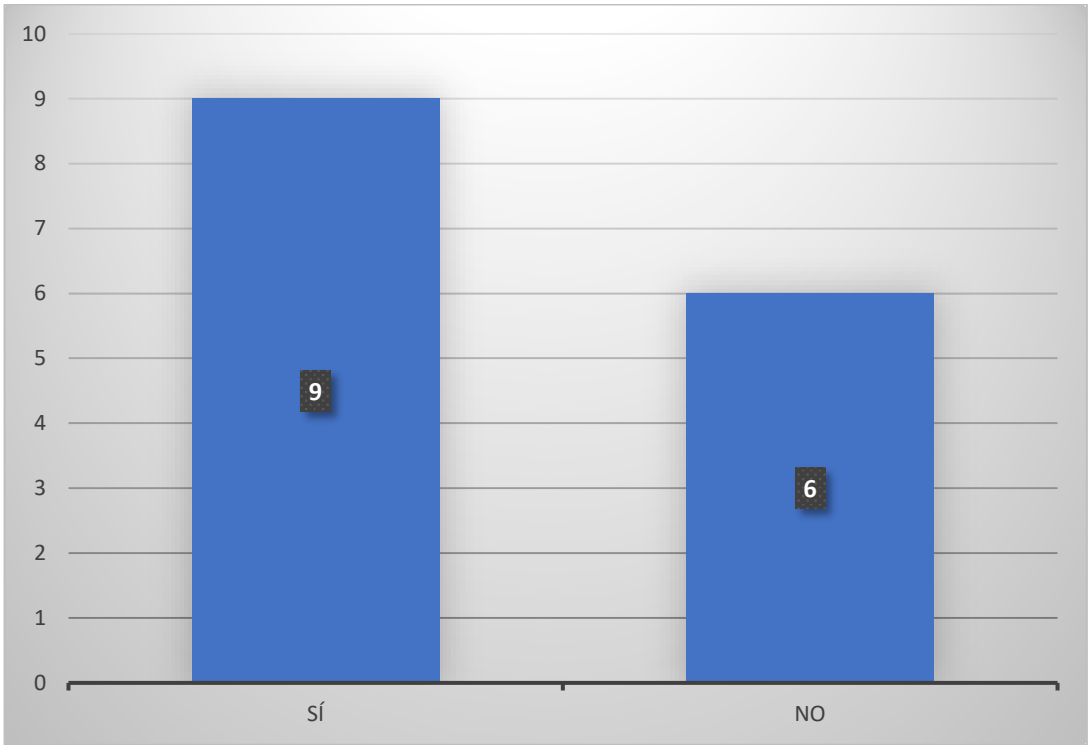
¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 27

¿Consideras que está seguro en el trayecto cotidiano?



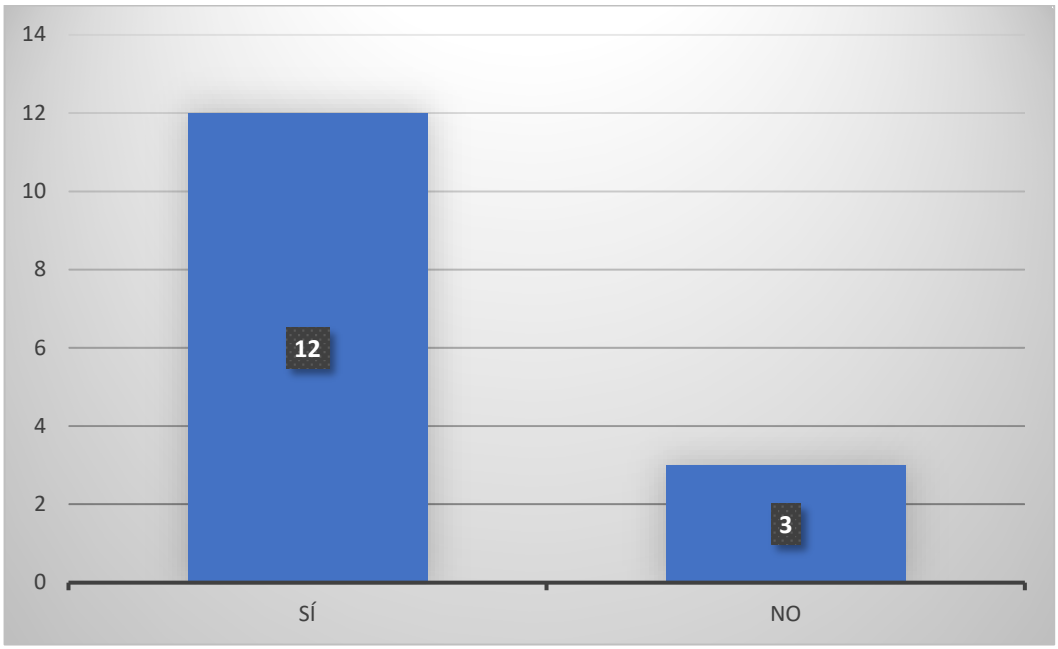
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En otro sentido, sentirse en condiciones físicas para realizar desplazamientos es una de las mayores competencias que tiene los integrantes del grupo VIP, 12 de 15 personas indican que se encuentran en buen estado físico (ver figura IV-28); sin embargo, casi la mayoría (13 de 15 personas) no cuenta con licencia de conducir (ver figura IV-29); así mismo 13 de 15 personas utiliza el teléfono celular en sus desplazamientos, sea para escuchar música y entretenerse o para informarse sobre alguna noticia o accidente en la ruta (ver figura IV-30; y la mayoría (10 de 15 personas) interactúa para informarse sobre la ruta diaria (ver figura IV-31).

En consecuencia, el grupo VIP presenta en su mayoría condiciones de habilidades y competencias óptimas para ejercer desplazamientos cotidianos hacia La Paradita, debido a su condición mayoritaria de población adulto joven, su buen estado físico y por la habilidad de socializar e interactuar con vecinos acerca de la ruta, esta condición le otorga mejores posibilidades para aprovechar la infraestructura para la movilidad que tiene el entorno urbano inmediato.

Figura IV- 28

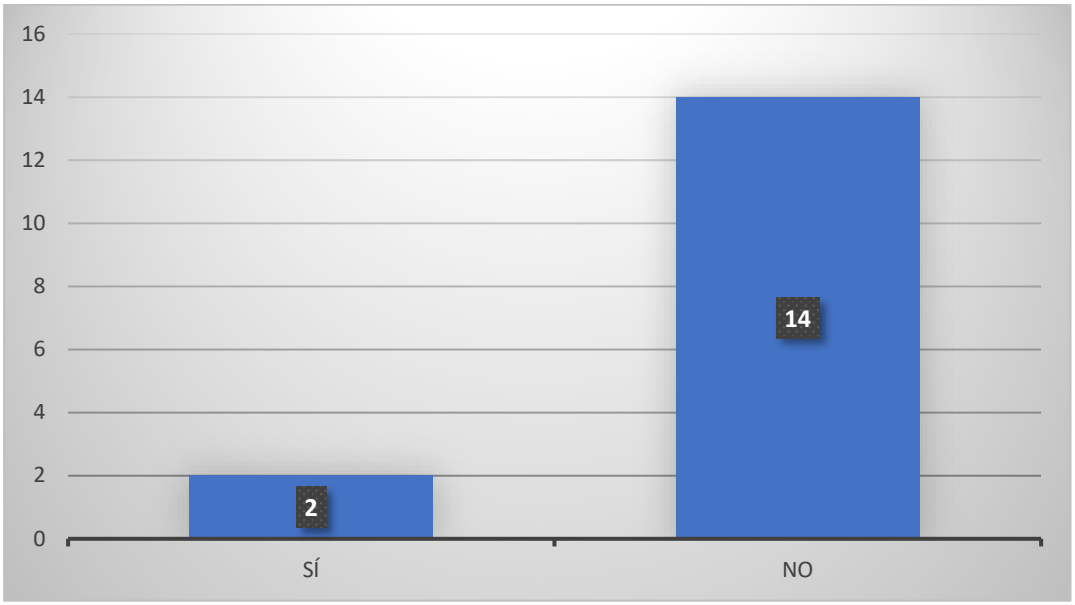
¿Sientes que estas en condiciones físicas para realizar sus trayectos cotidianos?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 29

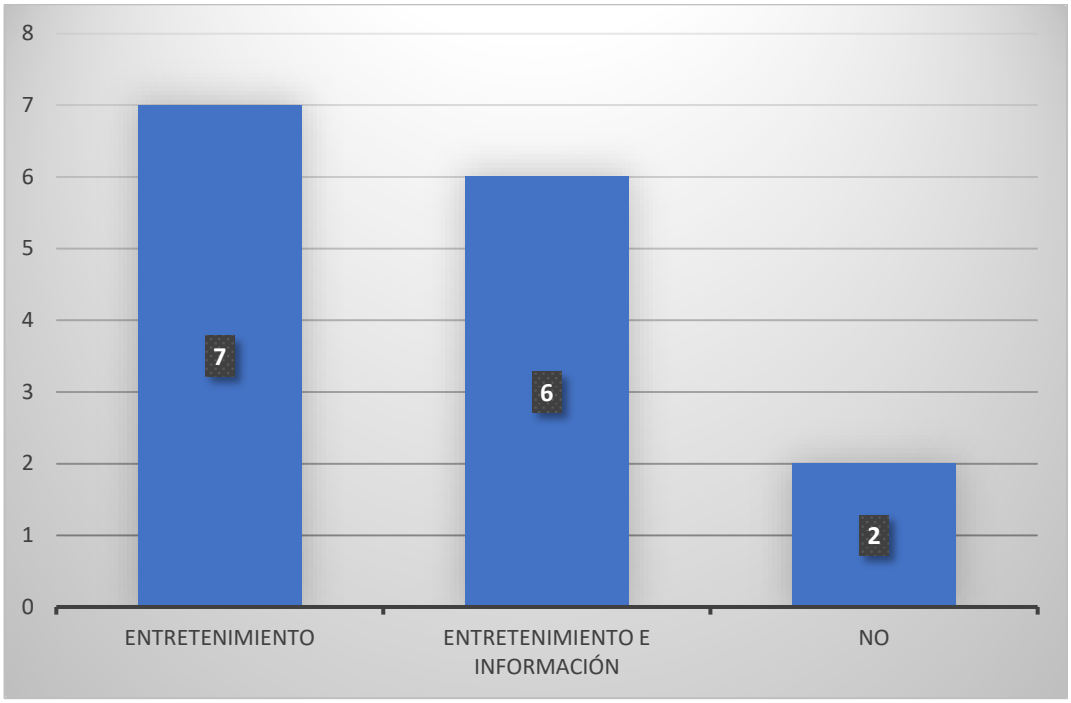
¿Tienes licencia de conducir?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 30

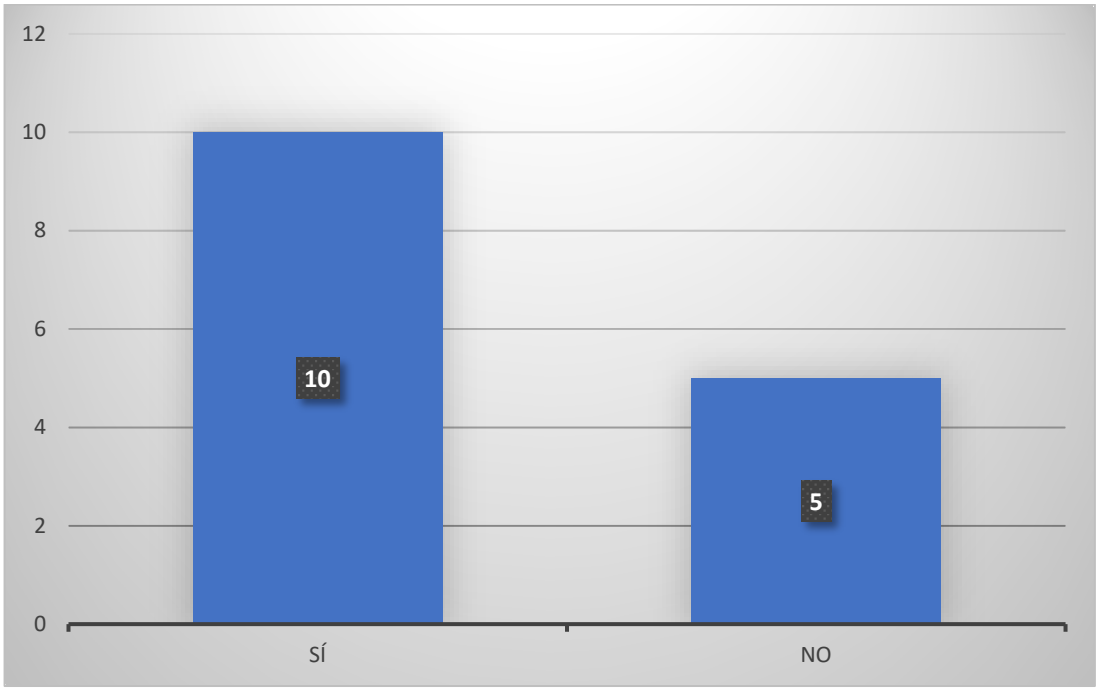
¿Utiliza el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto cotidiano, o para entretenimiento?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 31

¿Interactúas con alguna persona para informarte sobre el trayecto a realizar?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

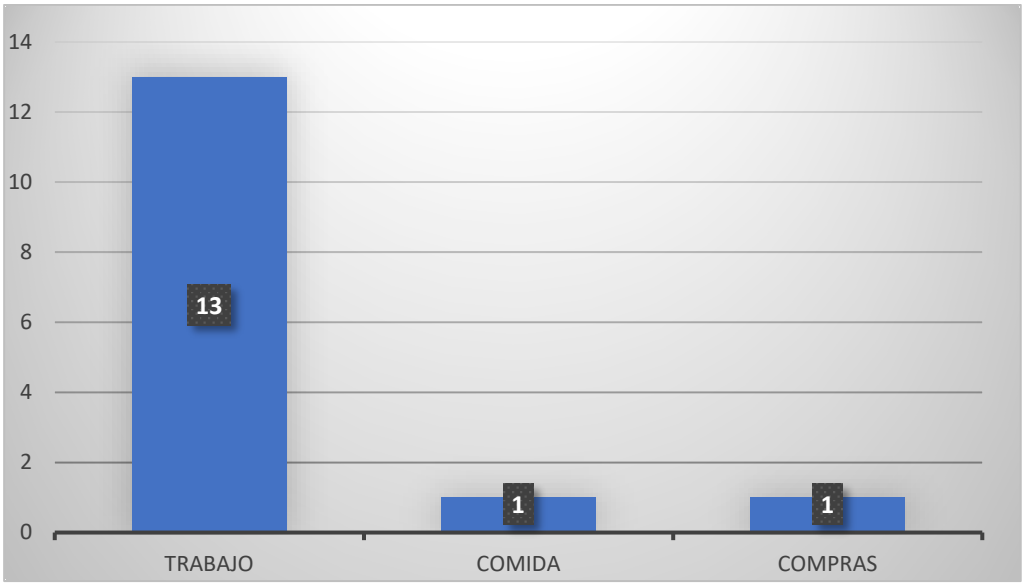
Según Regalado (2019), “la apropiación, […] es definida como la capacidad del individuo para interpretar su grado de movilidad, de manera que le otorgue poder, dominación, acción social, sobre otros individuos que también requieren moverse, es decir, adquieren empoderamiento sobre sus condiciones de movilidad urbana cotidiana” (p. 76).

En tal sentido, la población en cuestión (grupo VIP) indica lo siguiente: en la gran mayoría (13 de 15 personas) la motivación principal para desplazarse diariamente es por trabajo (ver figura IV-32); 12 de 15 personas tiene el criterio de elegir el lugar de destino de su trayecto cotidiano en relación con la cercanía a su domicilio (ver figura IV-33); 10 de las 15 personas acuden usualmente a La Paradita (ver figura IV-34).

Un número mayor (13 de 15 personas) se desplazan diariamente solos, pues se sienten empoderados para ejercer su movilidad cotidiana (ver figura IV-35); estas personas (10 de 15 personas) perciben que su entorno barrial ofrece condiciones o facilidades para efectuar desplazamientos cotidianos (ver figura IV-36).

Figura IV- 32

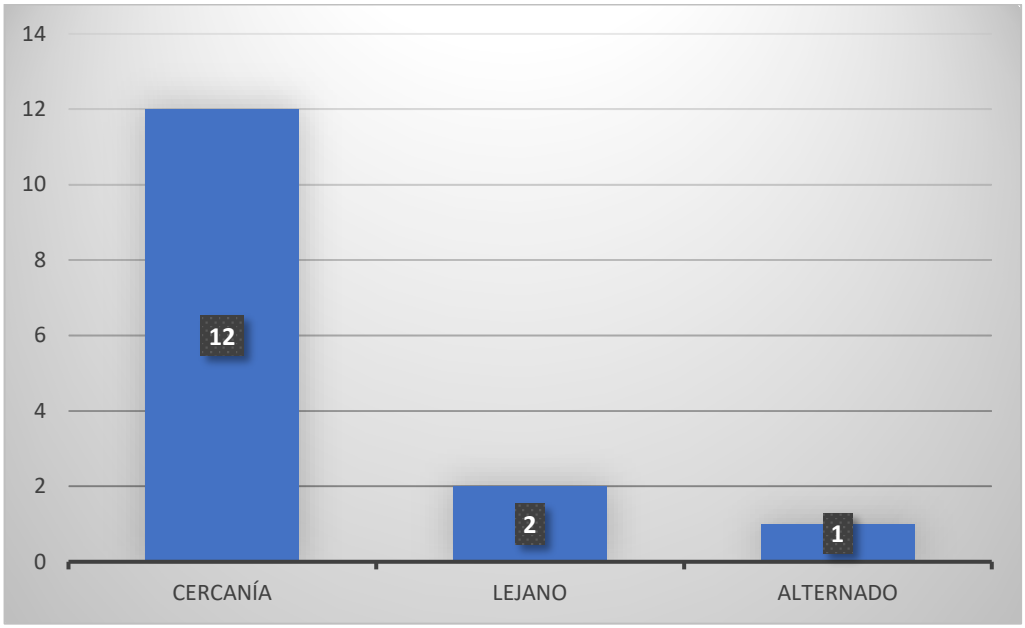
¿Cuál es la necesidad para desplazarse cotidianamente?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 33

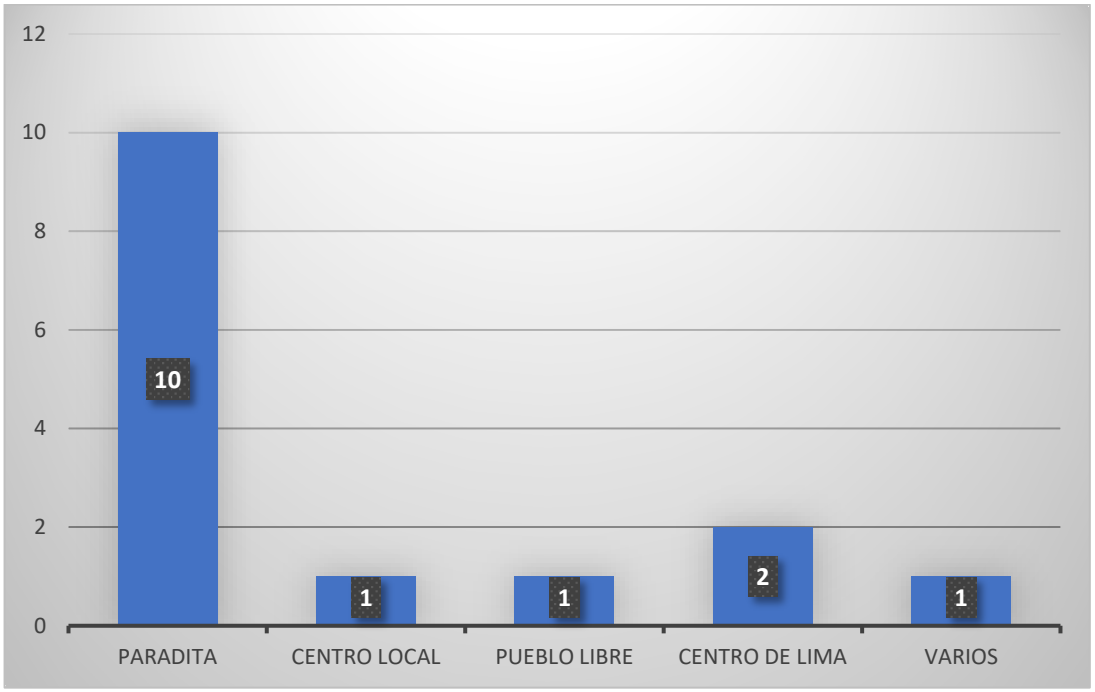
¿Cómo elije el lugar de destino de su trayecto cotidiano?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 34

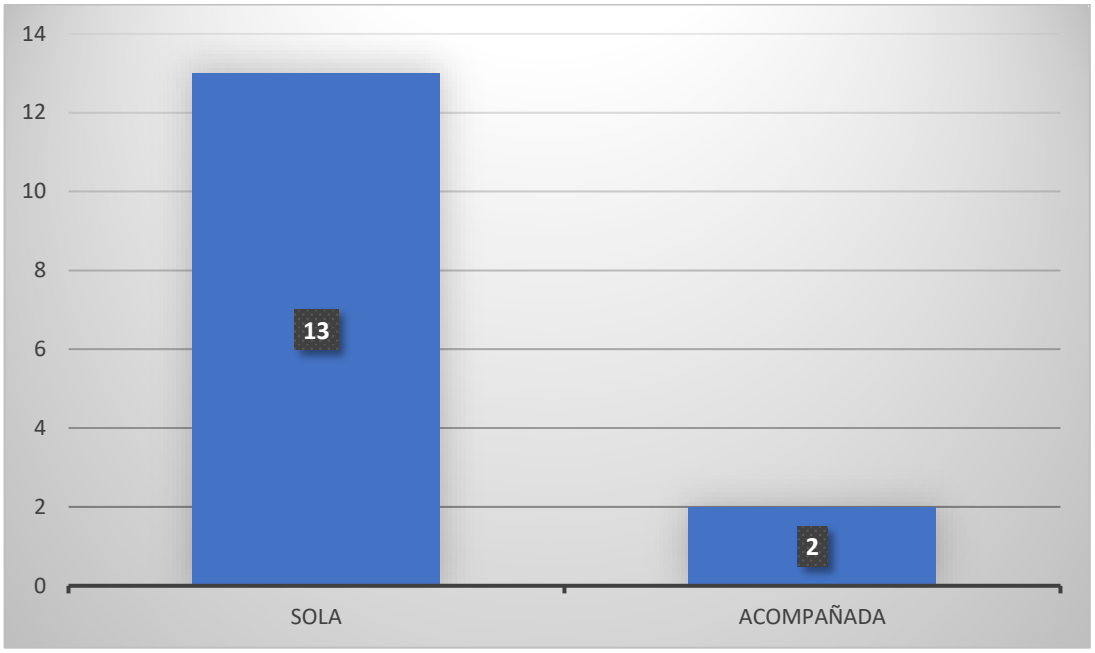
¿Usualmente dónde va cuando sale de su casa?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 35

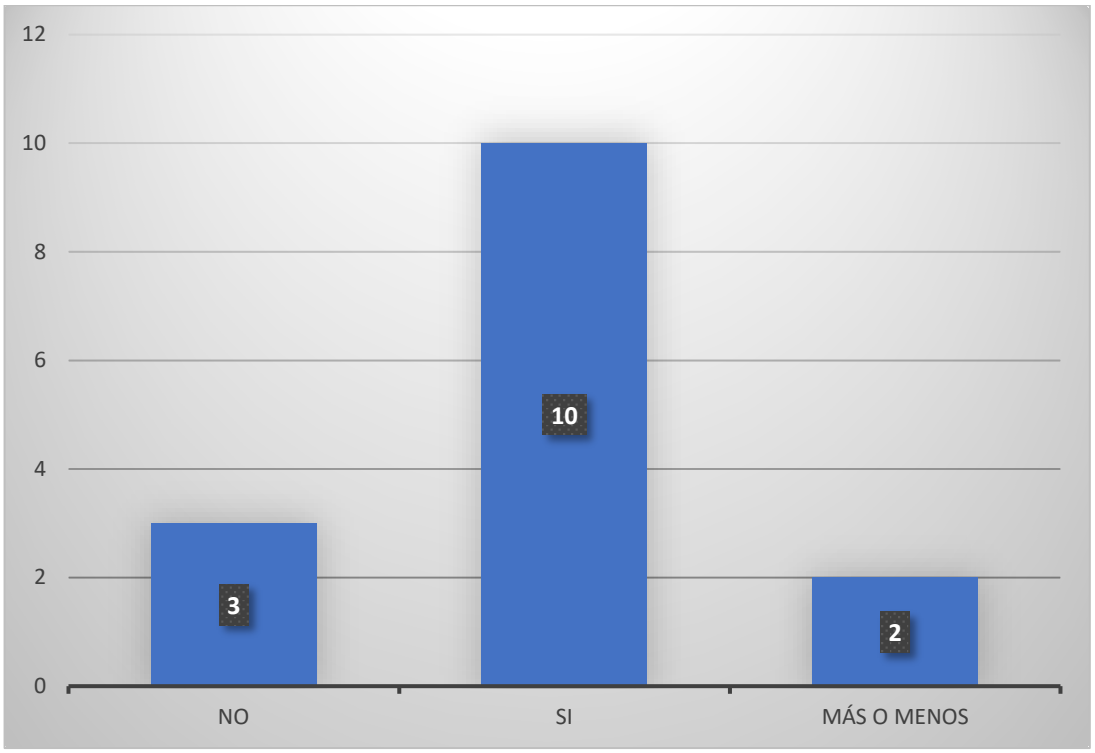
¿Hace el trayecto cotidiano solo o acompañado?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 36

¿Tu barrio te ofrece facilidades para los desplazamientos cotidianos?



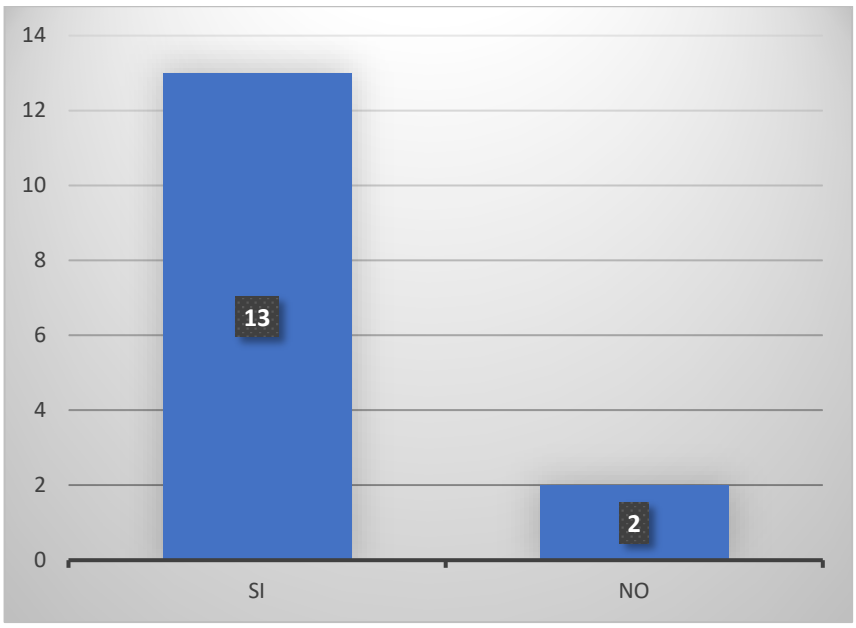
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

La mayoría de los miembros del grupo VIP se siente poderosos en su barrio, porque les ofrece seguridad para ejercer desplazamientos cotidianos (13 de 15 personas, ver figura IV-37); 11 de 15 personas entrevistadas (grupo VIP), interactúan libremente con sus semejantes durante el trayecto (Regalado, 2019) (Ver figura IV-38); 9 de 15 personas considera que el trayecto cotidiano (hacia La Paradita) está cerca de su domicilio (ver figura IV-39); 9 de 15 personas piensa que su barrio es seguro (ver figura IV-40); más de la mitad (8 de 15 personas considera que llega a tiempo al realizar el trayecto cotidiano (ver figura IV-41).

Este escenario indica que la población involucrada (grupo VIP), siente que se identifica con su barrio a partir de pensarlo y percibirlo seguro, que tiene libertad para reproducirse socialmente, sociabilizar con vecinos mientras camina, que el espacio cotidiano La Paradita se encuentra cerca a su casa y que la ruta que desarrolla cotidianamente le permite llegar a tiempo.

Figura IV- 37

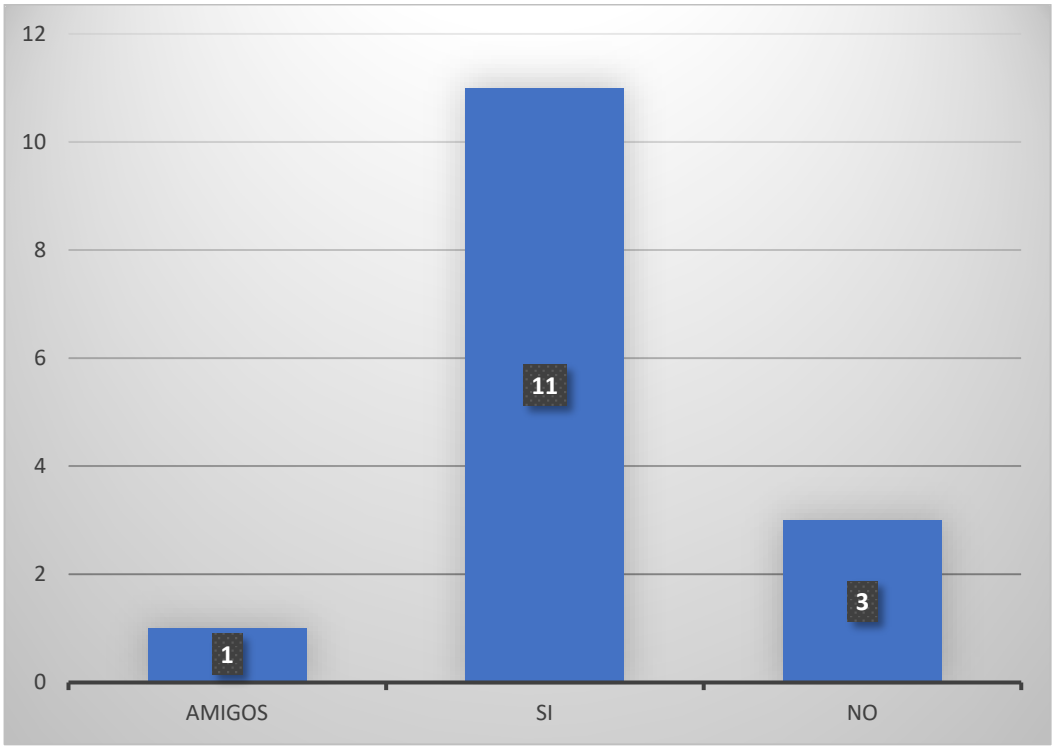
¿Tu barrio te ofrece seguridad para tus desplazamientos cotidianos?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 38

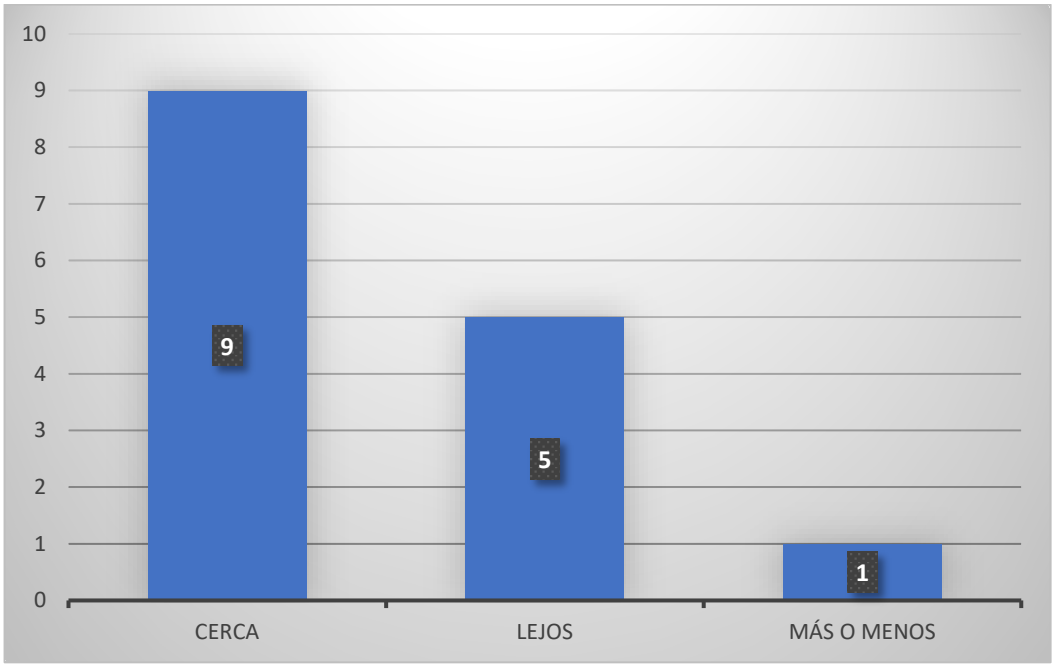
¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 39

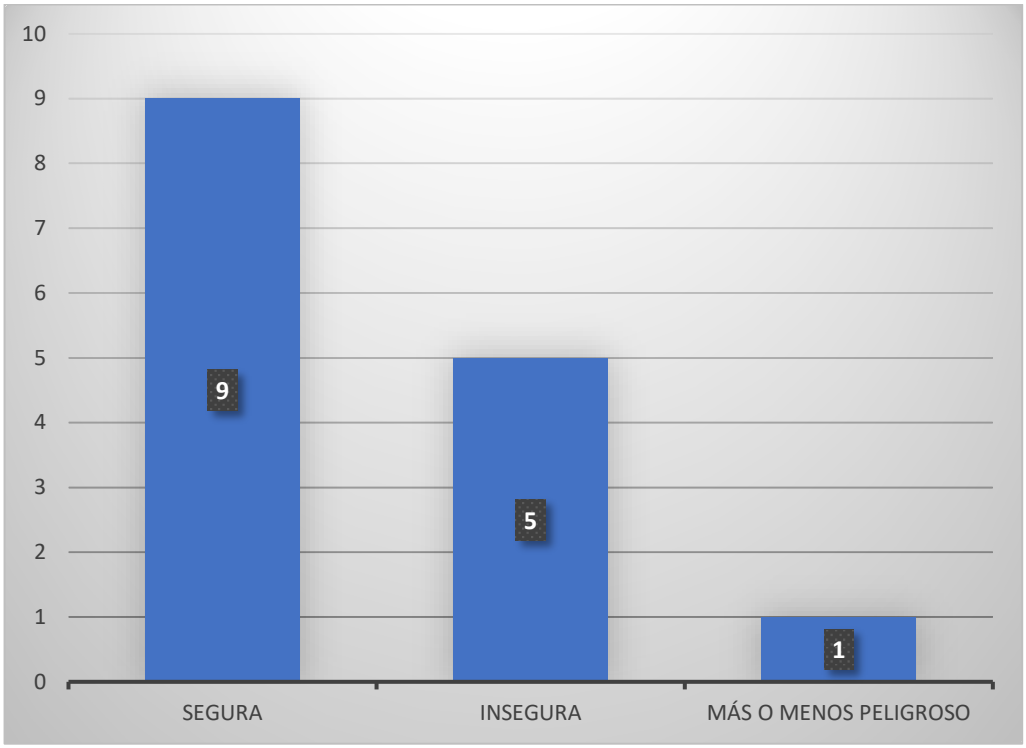
¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 40

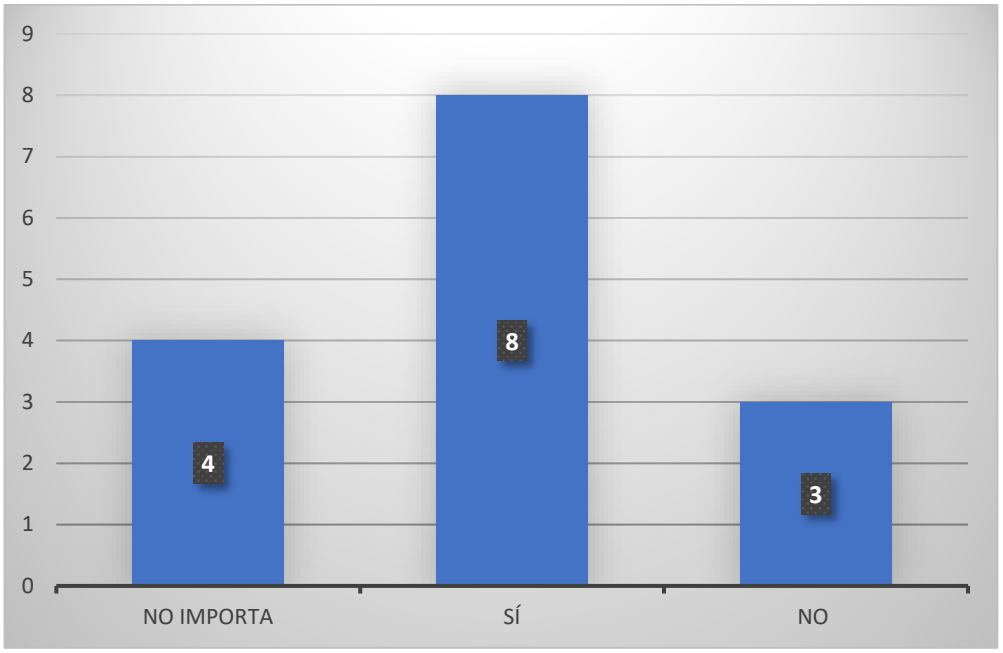
¿Qué piensa de su barrio?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 41

¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?



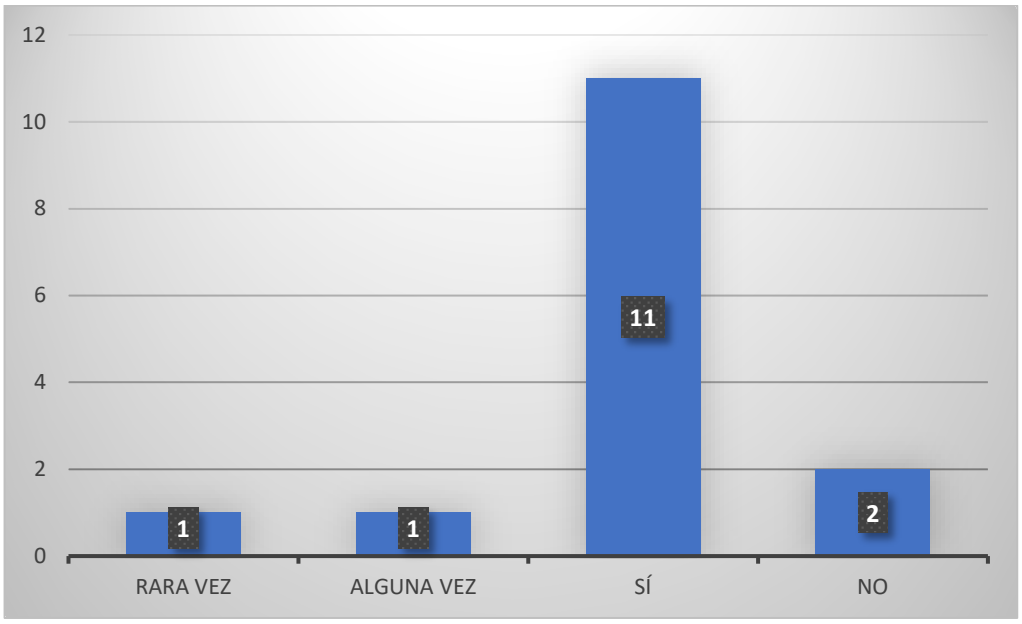
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Por otro lado, en cuanto a identificación con la capacidad de desplazamiento en torno al servicio de transporte que usualmente utiliza, tenemos que: 11 de 15 personas piensa que el transporte público que utiliza es confortable (ver figura IV-42); 13 de 15 personas considera que es independiente a la hora de efectuar el trayecto cotidiano (ver figura IV-43); 12 de 15 personas confía en la persona que lo transporta (ver figura IV-44); no obstante, 13 de 15 personas considera que sí es vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano (ver figura IV-45); para 9 de 15 personas el tiempo que utiliza en sus desplazamientos no tiene mayor importancia, sin embargo, 4 de 15 personas considera que el tiempo de desplazamiento lo somete a cierto estrés (ver figura IV-46).

Por otro lado, casi la totalidad de los involucrados (14 de 15 personas) considera que el transporte utilizado en sus desplazamientos es administrado por el gobierno (ver figura IV-47).

Figura IV- 42

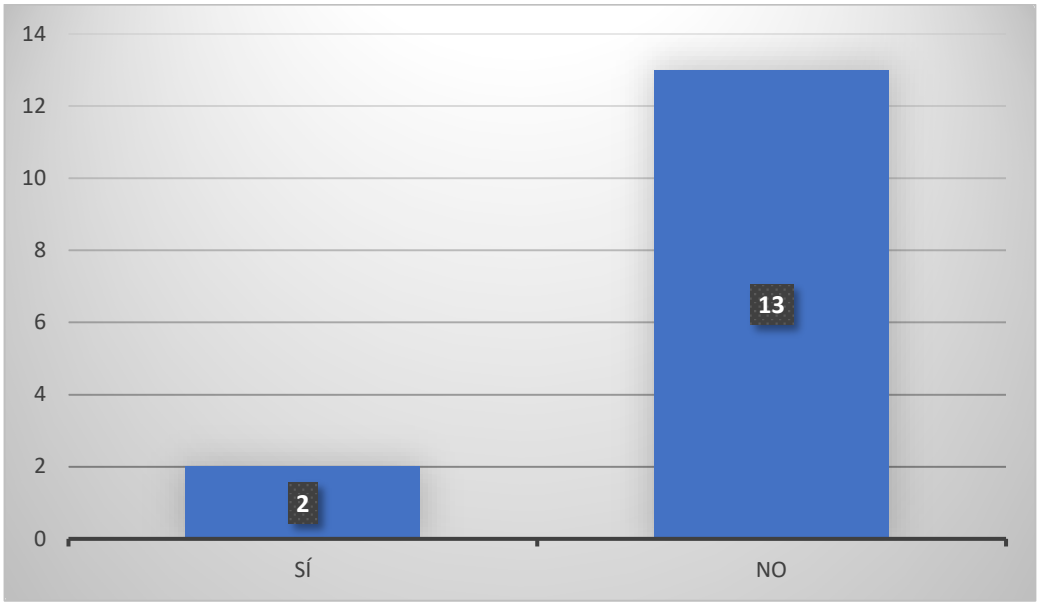
¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 43

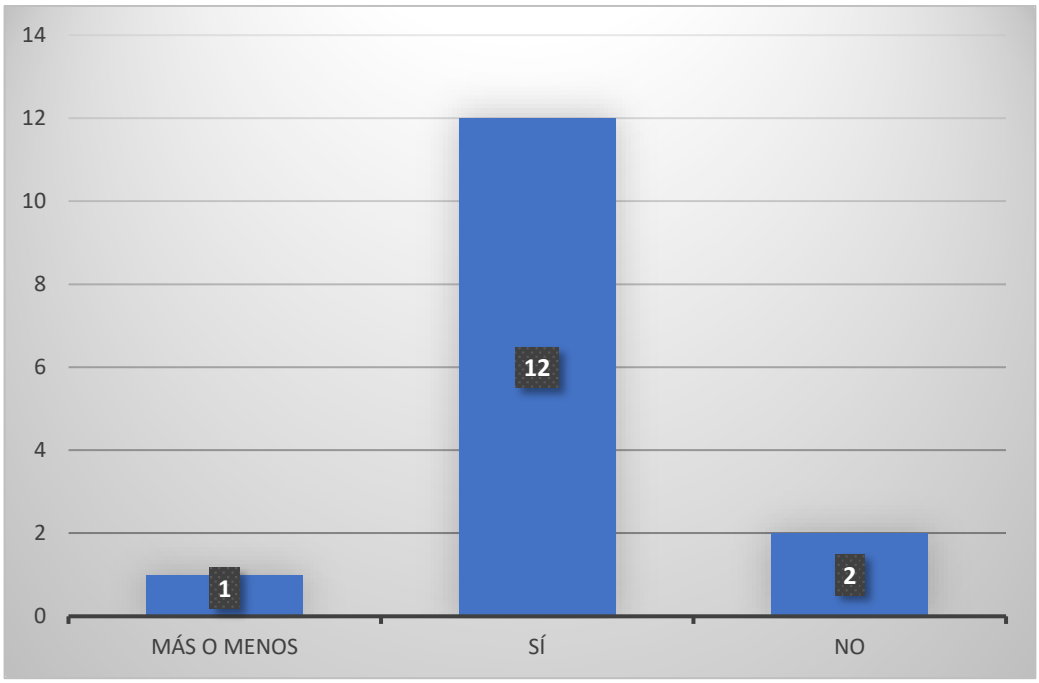
¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto cotidiano?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 44

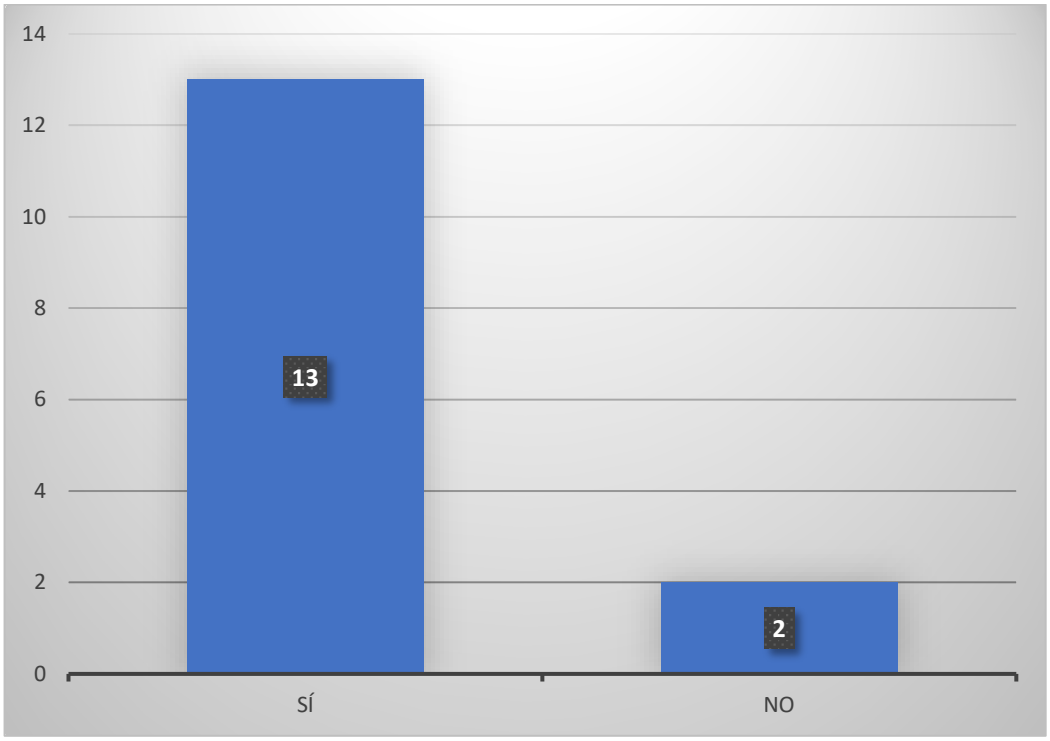
¿Confías en las personas que te transportan?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 45

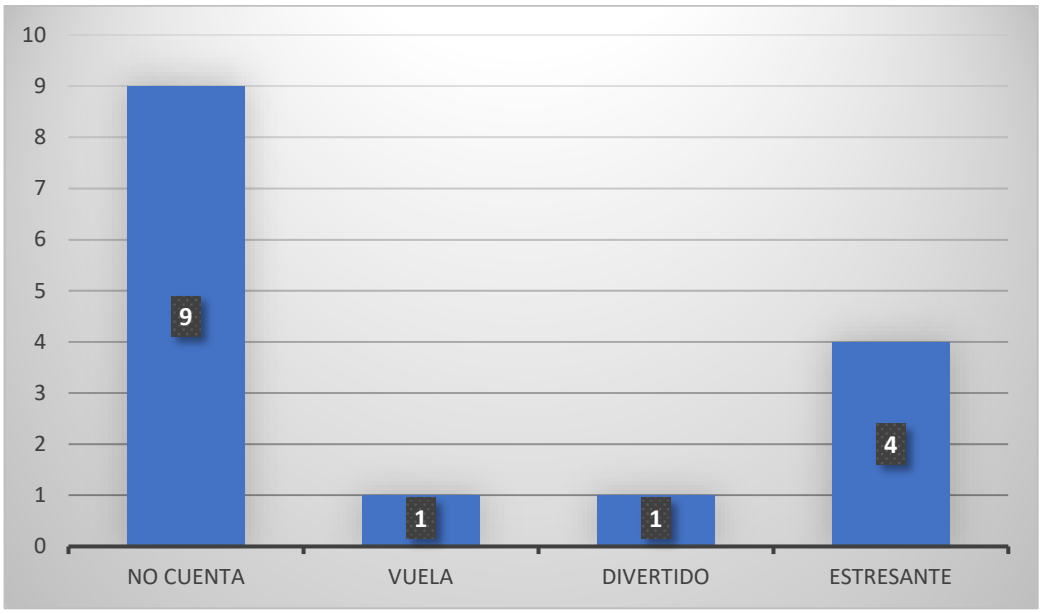
¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 46

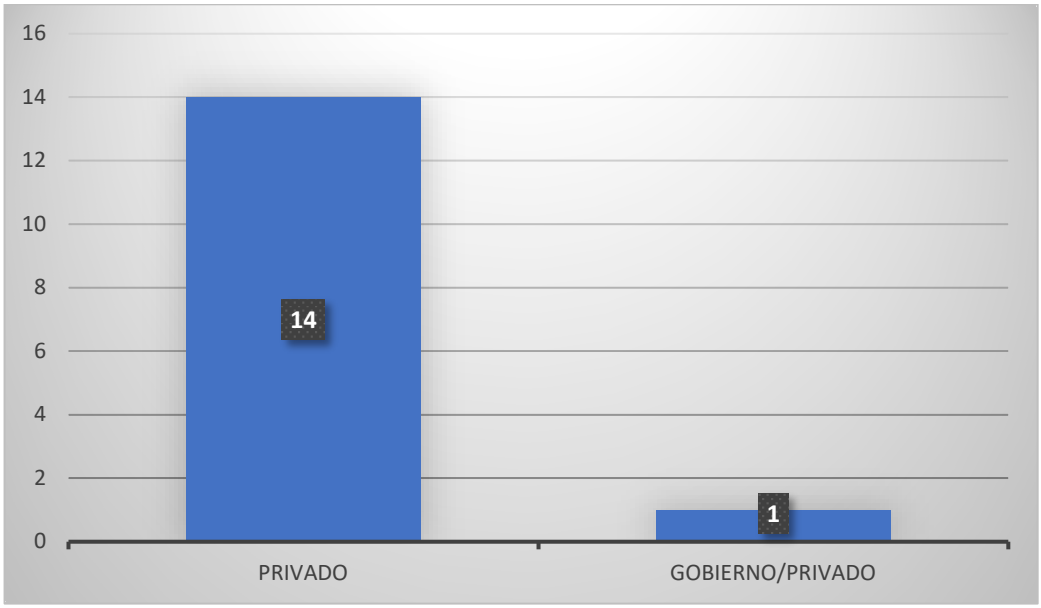
¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura IV- 47

¿Consideras que el transporte público en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En consecuencia, el grupo en mención considera que el modo de transporte con que se identifica tiene: cierto nivel de confort o comodidad; que a la hora de efectuar el desplazamiento cotidiano o la ruta son totalmente independientes; que los choferes de las unidades de transporte (combi, bus o mototaxi) son confiables y que están bajo la administración estatal, no obstante perciben cierto nivel de inseguridad ante accidentes de tránsito; que el tiempo de viaje no reviste mucha importancia aunque algunos opinan que les provoca alguna angustia y estrés.

El diseño de la investigación del tipo cualitativo exige una reducción de los datos recogidos en las entrevistas para luego ser codificados, de acuerdo con la metodología planteada (micro-etnografía particularista) para mensurar el capital de la motilidad, que figura en el capítulo I de esta investigación y conforme a la reducción y categorización de los datos levantados en el trabajo de campo (anexo 3) , se infieren los siguientes hallazgos de la investigación con relación a los productos de la tabla de doble entrada por cada categoría (Accesibilidad, Competencias y Apropiación) y subcategorías y comparándolas con el perfil socio-económico de los entrevistados (grupo VIP) (Regalado, 2019), conforme a la tabla que a continuación se presenta:

Tabla IV- 2

Perfil socio-económico, accesibilidad, competencias, apropiación y capital de motilidad.

PERFIL SOCIO-ECONÓMICO									Categorías			
PERFIL SOCIO-ECONÓMICO	Edad	Profesión u oficio	Ingreso promedio mensual (S/.)	Actividad laboral	Tiempo de residencia (Años)	Grado de instrucción	Estado civil	Hijos	**Condición de accesibilidad**	**Condición de Competencias**	**Condición de apropiación**	**Capital de Motilidad**
Gilmer	29	Vendedor Informal	1000	Ventas/ Limpieza	8	Secun.	Soltero	0	14	19	28	61
Claudia	46	Vendedor Informal	600	Ventas	9	Secun.	Conviviente	3	22	15	23	60
Jacinta	50	Vendedor Informal	600	Ventas	12	2do primaria	Soltera	3	14	18	27	59
Milagros	47	Vendedor Informal	600	Ventas	15	Secun.	Soltera	4	21	13	25	59
Luis Enrique	47	Chofer	1000	Taxista	47	Secun.	Casado	3	23	18	18	59
Fanny	23	Vendedora Informal/animadora	800	Independiente/ venta	23	Secun.	Conviviente	1	26	14	17	57
Adriana	46	Empleada domestica	800	Trabajadora de limpieza	40	Técnica Superior	Soltera	2	23	17	15	55
Consuelo	43	Cocinera	1500	Cocinera en mercado	18	Secun.	Soltera	1	19	13	22	54
Susana	65	Vendedor Informal	600	Ventas	65	Superior	Soltera	1	12	15	27	54
Maribel	38	Vendedor Informal	600	Ventas	38	Secun.	Casada	3	20	11	22	53
María	36	Empleada	800	Empleada pública	36	Secun.	Soltera	2	13	13	27	53
Esther	51	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Primaria	Casada	2	15	15	23	53
Javier Vicente	48	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Secun.	Casada	1	10	18	22	50
Faustina	73	Ama de casa	350	Ama de casa	58	Analfabeta	Viuda	5	19	9	21	49
Ada María	55	Ama de casa	600	Ventas	55	Secun.	Casada	2	11	13	23	47
Leyenda			Alto capital de motilidad				Valores máximos de la categoría					
			Mediano capital de motilidad				Valores medios de la categoría					
			Bajo capital de motilidad				Valores mínimos de la categoría					

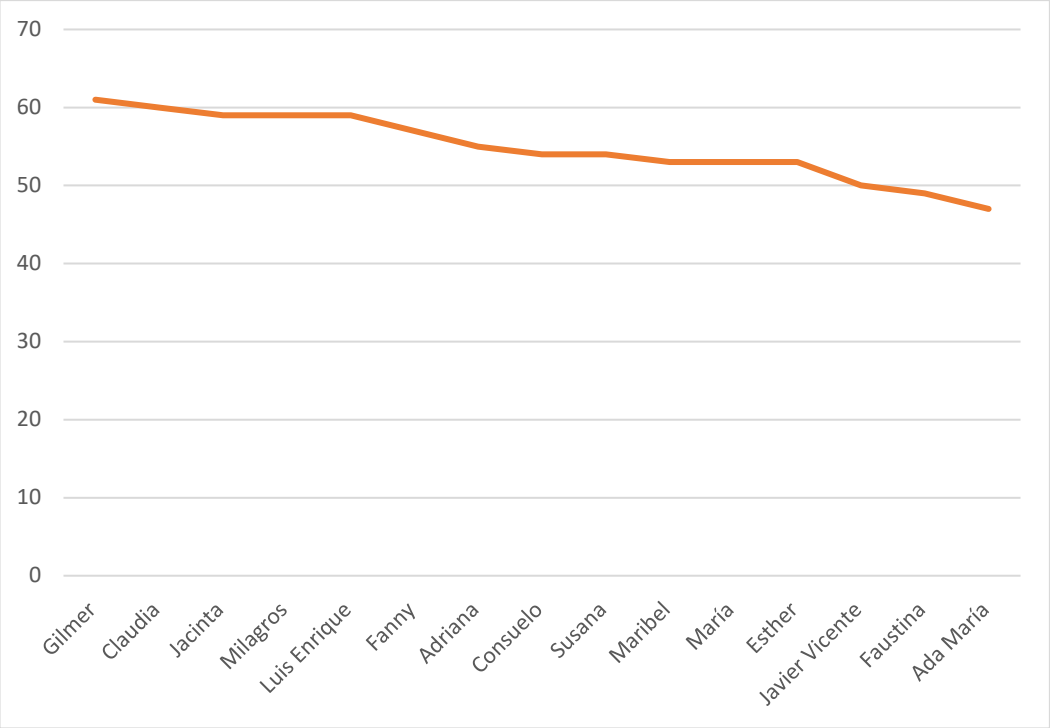
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

De los datos proporcionados por la tabla anterior podemos inferir y construir en base a gráficos lo siguiente:

El gráfico IV-48 nos indica el capital de motilidad de la muestra seleccionada, cuyo valor máximo es de 61 puntos, un valor mediano de 54 puntos y valor mínimo de 47 puntos.

Figura IV- 48

Capital de motilidad



Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

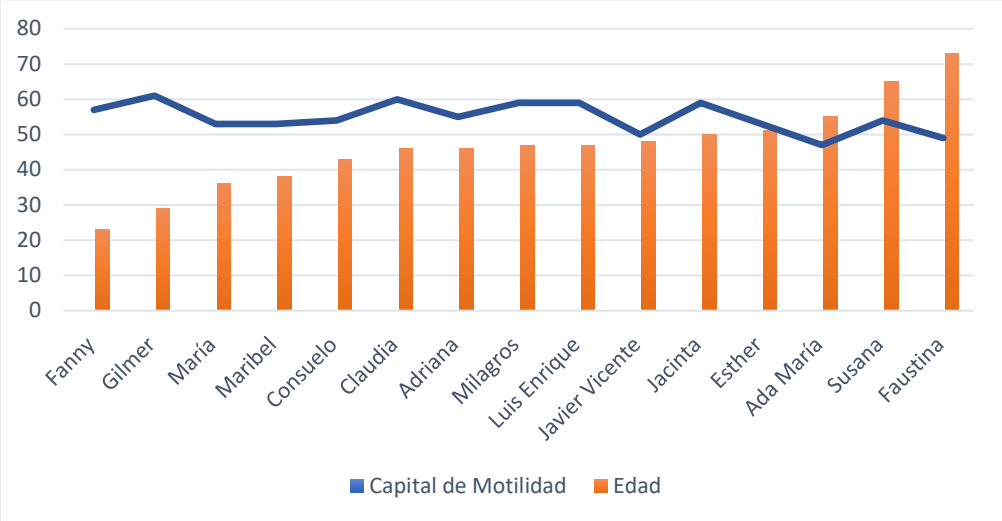
Del gráfico anterior se desprende que el capital de motilidad del grupo en cuestión, es diferente por cada entrevistado, no es una constante y está en relación con las siguientes categorías de análisis, como se muestra a continuación.

La figura IV-49 muestra que la edad influye en el capital de motilidad, aunque no lo determina por completo, ya que también intervienen factores como competencias, habilidades y apropiación. De los 15 entrevistados del grupo VIP (todos menores de 50 años), 9 presentan un capital de motilidad alto. En contraste, quienes superan los 50 años tienden a tener una menor capacidad de desplazamiento. La mayoría de los jóvenes y adultos menores de 40 años muestran niveles moderados de motilidad, mientras que los niveles más bajos se observan en personas mayores de 50 años.

La evidencia empírica del grupo VIP indica que la edad puede afectar la capacidad de movimiento en el entorno urbano, especialmente cuando se relaciona con competencias individuales como la condición física, discapacidades, enfermedades crónicas o el envejecimiento natural, factores que pueden reducir la capacidad de desplazamiento.

Figura IV- 49

Capital de motilidad y edad



Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

Existe una relación directamente proporcional entre el capital de motilidad y el ingreso per cápita: a mayor ingreso mensual, mayores y mejores son las posibilidades de desplazamiento en el entorno urbano. Sin embargo, esta relación no es absoluta, ya que depende del monto que cada persona destina a la movilidad dentro de su canasta básica.

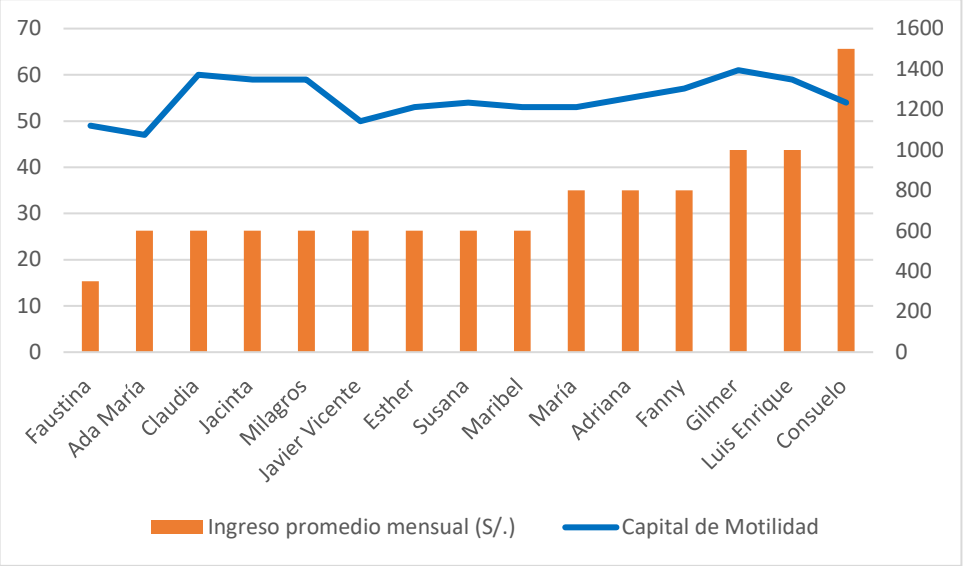
En la figura IV-50 se observa que la mayoría de los entrevistados (grupo VIP) con mayor capital de motilidad tienen ingresos entre S/. 600 y S/. 1,000 soles, lo que les permite tener las mejores oportunidades para desplazamientos motorizados en el tejido urbano y sus alrededores. Los que tienen un capital de motilidad de valor medio no superan los S/. 800 soles, lo que les limita las

opciones de desplazamiento, por lo que recurren a estrategias como viajar a pie o "regatear"[37] el costo del pasaje en transporte público. Finalmente, los entrevistados con menor capital de motilidad, cuyo ingreso es inferior a los S/. 600 soles, enfrentan mayores desventajas, realizando desplazamientos a pie o solicitando "una jaladita" o "aventón"[38] de conductores de transporte público o vehículos privados.

La evidencia empírica sobre la relación entre el capital de motilidad y los ingresos per cápita muestra que, aunque no siempre existe una correlación directa entre mayor ingreso y mayor capacidad de movimiento, un mayor ingreso permite al urbanita disponer de mejores opciones de desplazamiento. Con un mayor presupuesto, el individuo puede elegir modos de transporte más eficientes, ahorrando tiempo y reduciendo distancias, tanto en su entorno urbano inmediato como en otras áreas de la metrópoli, como en Lima Norte.

Figura IV- 50

Capital de motilidad e ingreso per cápita



Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

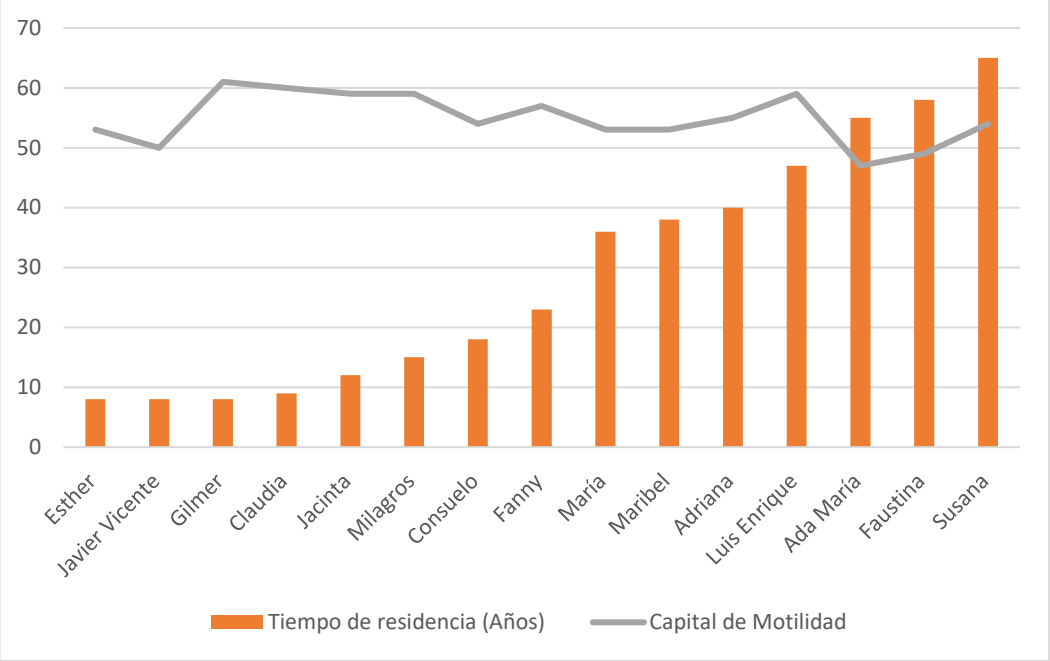
[37] Dicho del comprador y del vendedor: debatir el precio de algo puesto en venta. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., [versión 23.6 en línea]. https://dle.rae.es [4 de junio de 2023].

[38] Se le conoce también como "autostop" o "empujón" en Perú, Panamá, México, entre otros. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., [versión 23.6 en línea]. https://dle.rae.es [4 de junio de 2023].

El análisis sobre el tiempo de residencia muestra que, en general, existe una relación indirectamente proporcional entre el tiempo de residencia y la motilidad. Según la figura IV-51, la mayoría de los entrevistados (grupo VIP) con mayor capital de motilidad tienen menos de 15 años de residencia en el área de estudio. En contraste, aquellos con valores moderados de capital de motilidad han vivido en el lugar por menos de 40 años, mientras que los que tienen más de 40 años de residencia muestran menores niveles de motilidad. Aunque un conocimiento profundo del barrio puede estar vinculado a una larga residencia, factores como la edad, ingresos y condición de salud pueden limitar el aprovechamiento de este conocimiento, especialmente en áreas con un desarrollo urbano informal o no planificado.

Figura IV- 51

Capital de motilidad y tiempo de residencia



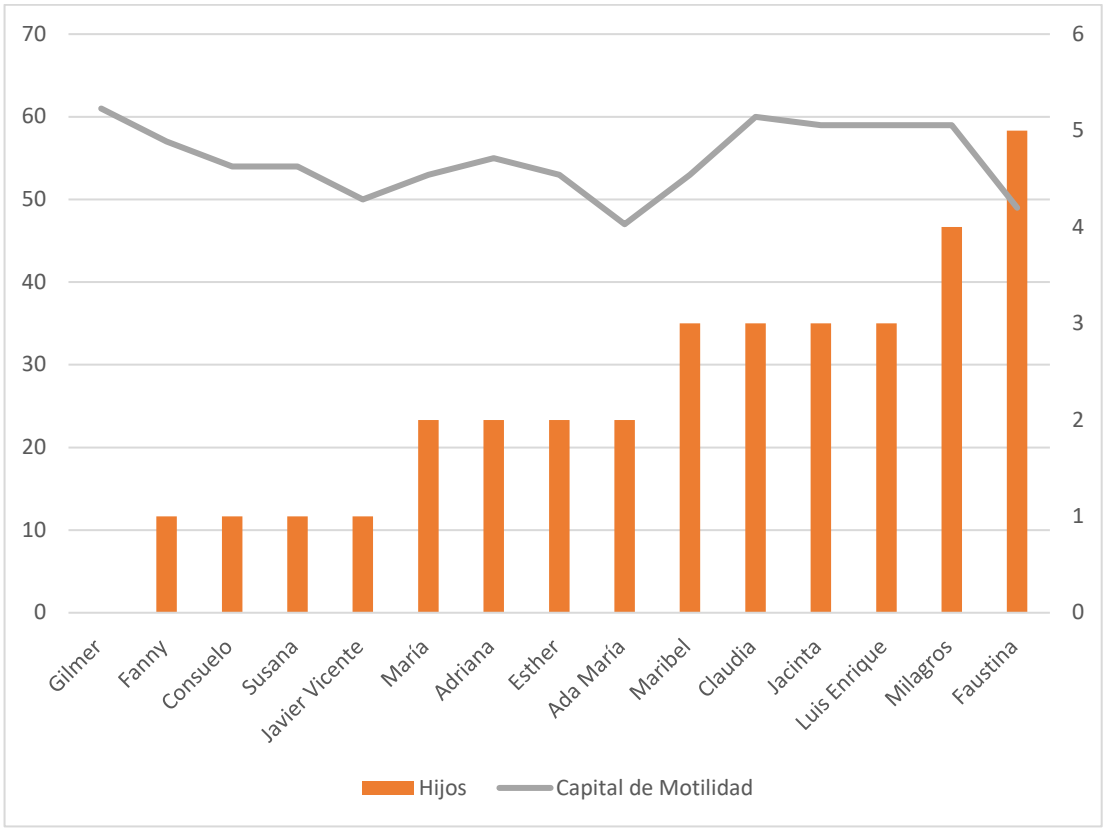
Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

El análisis sobre la relación entre capital de motilidad y el número de hijos revela que no existe una correlación directamente proporcional. Según la figura IV-52, el número de hijos no determina de manera clara el capital de motilidad. Se observan tres situaciones diferenciadas: a) no se puede afirmar que "a mayor cantidad de hijos se requiere mayor capital de motilidad", ya que, por

ejemplo, Faustina con 5 hijos tiene uno de los menores volúmenes de capital, mientras que Gilmer, sin hijos, tiene el mayor volumen; b) las personas con 2 hijos tienen un capital de motilidad promedio, aunque Ada María, con 2 hijos, presenta uno de los volúmenes más bajos del grupo VIP; y c) aquellos con 1 hijo tienen volúmenes de capital que varían entre 50 y 57 puntos, es decir, valores bajos y medios. Se sugiere que la relación entre capital de motilidad y número de hijos podría ser indirectamente proporcional, ya que un ingreso per cápita reducido, asociado a condiciones de subempleo o autoempleo (ver tabla IV-1), obliga a priorizar la alimentación familiar, lo que limita las opciones de desplazamiento motorizado y obliga a realizar más viajes a pie.

Figura IV- 52

Capital de motilidad y número de hijos



Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

Considerando que el capital de motilidad presenta tres (03) componentes[39] que nos permite valorarlo y mensurarlo de manera efectiva: las condiciones de accesibilidad al entorno urbano inmediato, las condiciones de competencias y habilidades y las condiciones de apropiación, que se refiere al grado de interpretación de las posibilidades de movilidad y las tácticas que realiza el sujeto o grupo social para alcanzar las condiciones de movilidad (Kaufmann, Bergman y Joye, como se cita en García Jerez, 2016).

Este análisis, destaca la relación entre las dimensiones del capital de motilidad y sus valores, basados en la observación empírica del grupo VIP. La accesibilidad se considera una condición externa, supeditada al espacio urbano y sus características, mientras que las competencias, habilidades y apropiación son factores internos al individuo. La consolidación del entorno urbano tiene un impacto directo en las condiciones de accesibilidad, como se ha observado en el área de estudio. En particular, las condiciones de semi-consolidación del tejido urbano presentan barreras que dificultan los desplazamientos, como la pendiente, que exige un mayor esfuerzo físico, y la falta de veredas en buen estado, lo que genera "fricción espacial". Estas dificultades limitan el acceso a los recursos urbanos esenciales y a las viviendas, afectando la capacidad de desplazamiento de los individuos en el área.

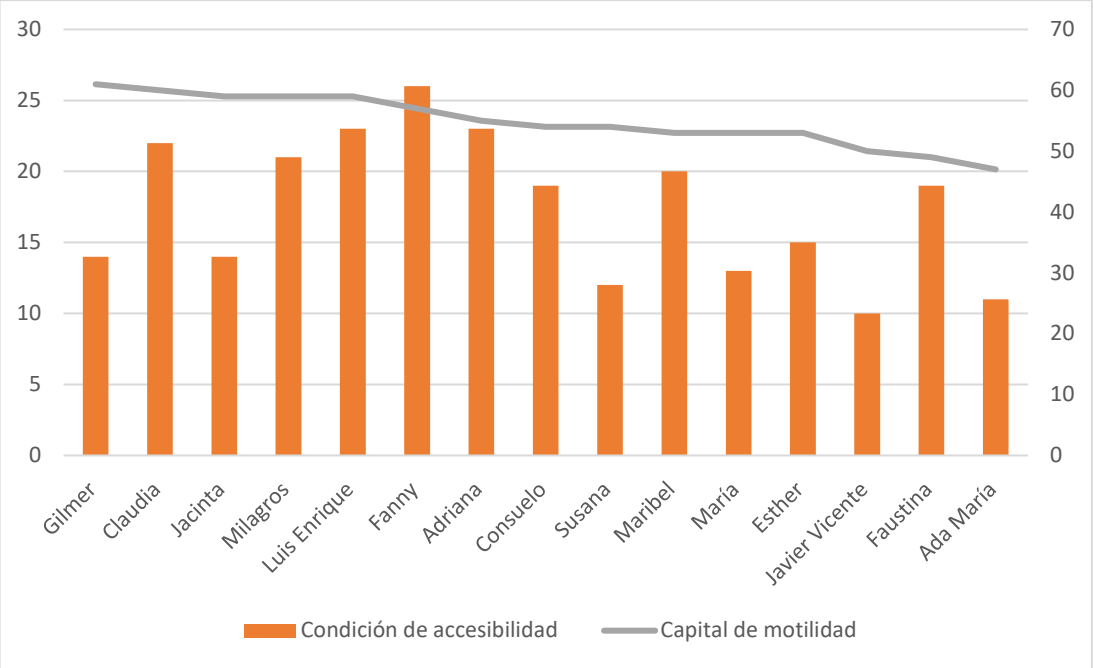
La figura IV-53 revela que existe una relación directamente proporcional entre el capital de motilidad y las condiciones de accesibilidad. Aquellos miembros del grupo VIP con los mayores valores de motilidad tienden a vivir en áreas con mejores condiciones de consolidación urbana. En cambio, los valores de motilidad disminuyen a medida que se reducen las condiciones de consolidación urbana. Sin embargo, se observa que, en algunos casos, incluso con condiciones de accesibilidad más bajas, es posible mantener un alto capital de motilidad, ya que este déficit puede

[39] Ese capital está compuesto [...]: el grado de acceso, las competencias y la apropiación. Kaufmann, Bergman y Joye (como se cita en García Jerez, 2016).

ser compensado por las competencias y la apropiación del individuo, como se explicará más adelante.

Figura IV- 53

Capital de motilidad y condición de accesibilidad



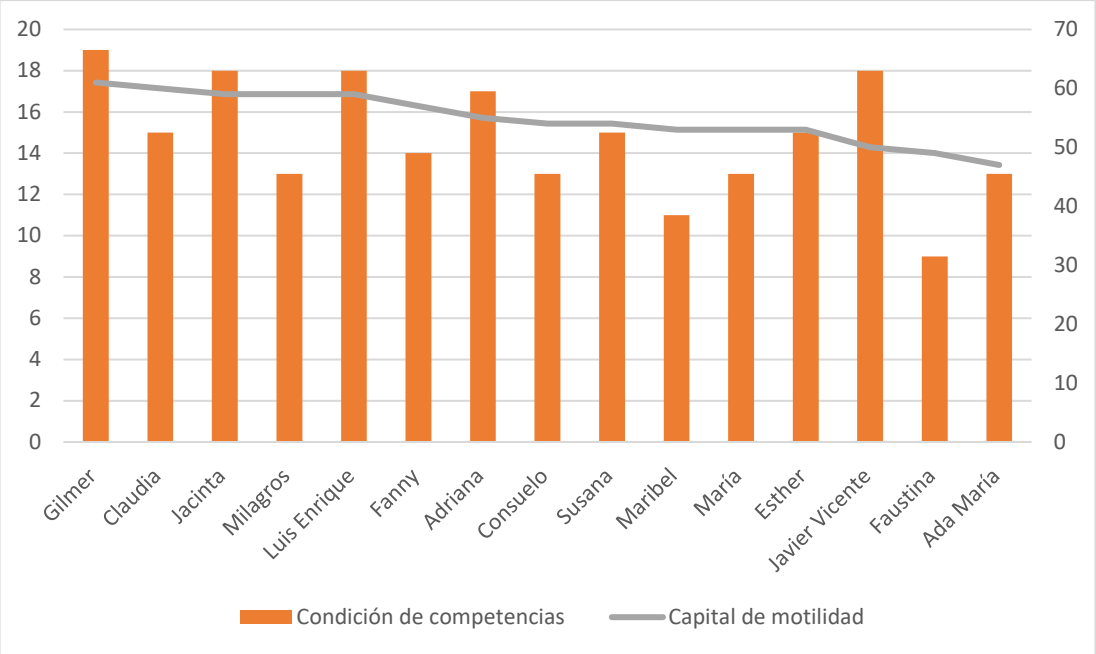
Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

La relación entre el capital de motilidad y las competencias se refleja en la figura IV-54, donde se observa que el capital de motilidad está directamente proporcional a las competencias y habilidades de los entrevistados. Las personas con mayores valores de capital de motilidad también poseen un nivel alto de competencias y habilidades, como un buen estado de salud, un conocimiento físico y social del barrio, y el uso de aplicaciones tecnológicas para el desplazamiento. No obstante, se encuentran casos en los que altos valores de competencias y habilidades corresponden a bajos valores de capital de motilidad, lo que puede deberse a limitaciones en las condiciones de accesibilidad y apropiación. En resumen, aquellos entrevistados con habilidades como el conocimiento del entorno, un buen estado de salud y el uso de tecnologías para la movilidad,

tienden a mantener un capital de motilidad elevado, facilitando su nivel de apropiación del entorno urbano.

Figura IV- 54

Capital de motilidad y condición de competencias



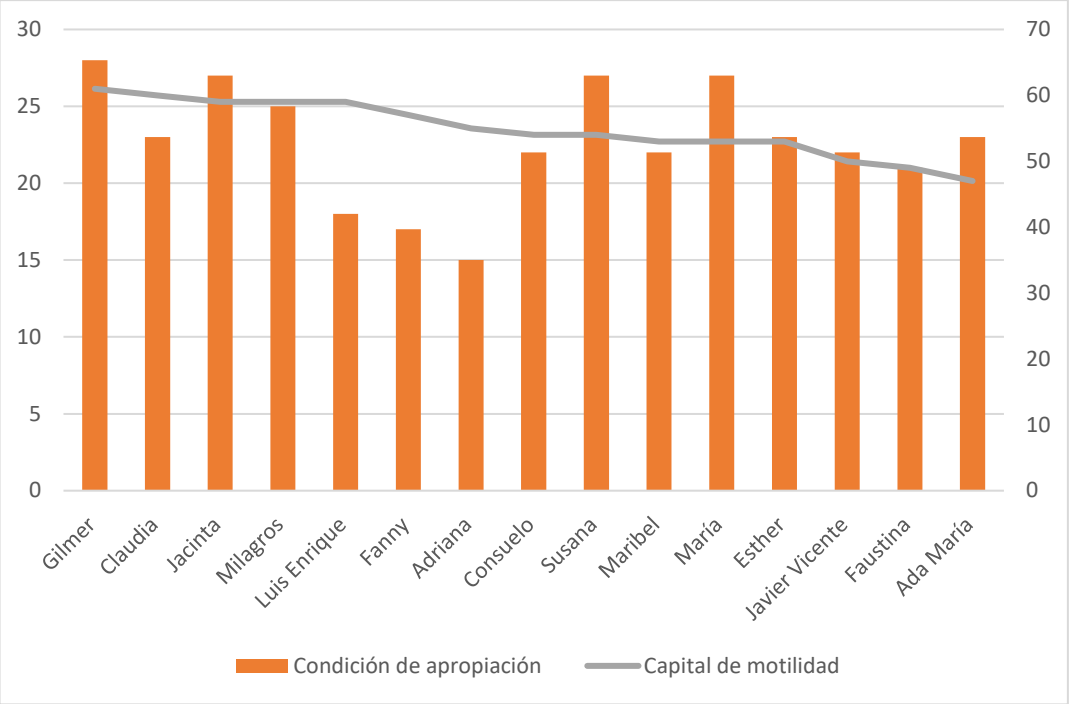
Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

La relación entre el capital de motilidad y la apropiación está influenciada por las condiciones de accesibilidad y competencias. La apropiación se refiere a cómo los urbanitas perciben y utilizan los medios de desplazamiento, experimentando la libertad de controlar su movimiento y tomar decisiones sobre su desplazamiento en el espacio urbano. Según la figura IV-55, se observa una relación directamente proporcional entre el capital de motilidad y la apropiación. Es decir, los individuos con mayores valores de capital de motilidad tienen también mayores condiciones de apropiación. Estos urbanitas se sienten seguros y mantienen el control sobre su capacidad de movimiento en su entorno inmediato, como en la II zona de Tahuantinsuyo, en el distrito de Independencia, con ciertas competencias que les permiten tomar decisiones de manera libre sobre

cómo y cuándo desplazarse para acceder a los recursos urbanos necesarios para su reproducción social.

Figura IV- 55

Capital de motilidad y condición de apropiación.



Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

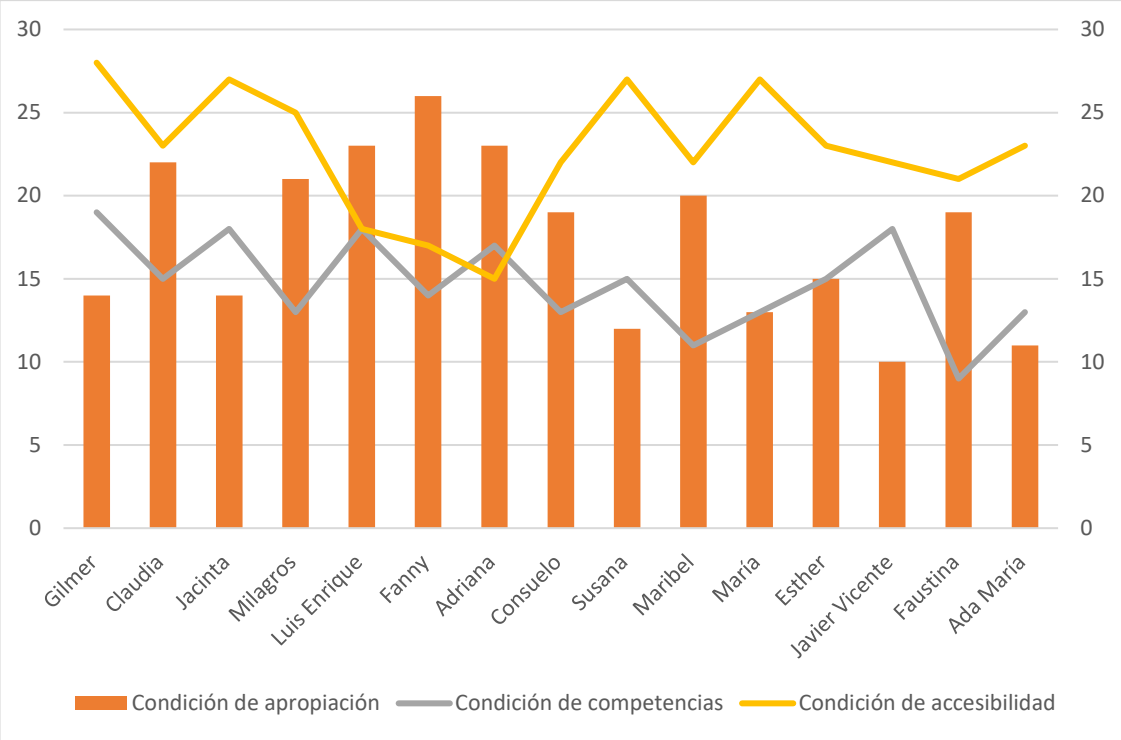
Se puede afirmar que una adecuada accesibilidad, que permita desplazamientos eficaces y eficientes, junto con competencias y habilidades que brinden a los individuos control y libertad sobre sus desplazamientos, pueden incrementar los valores del capital de motilidad. Sin embargo, altos niveles de apropiación no necesariamente implican altos valores de accesibilidad o competencias, ya que la apropiación está más relacionada con aspectos subjetivos como identidad, percepción, representación y simbolismo.

En este sentido, la figura IV-56 muestra que altos valores de apropiación están relacionados con valores mínimos de competencias y accesibilidad. De manera general, la apropiación se configura como una categoría que abarca tanto aspectos materiales del entorno urbano como aspectos simbólicos y, especialmente, afectivos, los cuales se inculcan desde la familia y la escuela sobre lo

que representa el espacio urbano para el ejercicio del movimiento. Estos aspectos se desarrollarán más a fondo en el capítulo V.

Figura IV- 56

*Condición de accesibilidad, competencias y apropiación***.**



Elaborado a partir de la encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

Sin embargo, entorno a la apropiación y su relación con la accesibilidad y competencias que nos muestra la evidencia empírica, nos exige un abordaje preliminar a manera de preparación con los tópicos que abordaremos en el capítulo V.

El proceso de apropiación se desarrolla en un espacio social cargado de relaciones de poder, dominación y conflictos, fenómenos sociales que combinan materia y significado. En el contexto de la movilidad urbana cotidiana, esto se traduce en prácticas diarias de movimiento que buscan satisfacer necesidades vitales y realizar acciones sociales, incluso cuando estas acciones están sometidas a procesos de exclusión, inclusión, condicionamientos, inhibición o pueden aumentar las posibilidades de lograr ese fin (Blanco, Bosoer y Apaloaza, 2014).

Así, la apropiación en un tejido urbano, producto de un urbanismo fragmentador, se convierte en una necesidad para la supervivencia. En este contexto, los urbanitas más desventajados en habilidades, competencias y que viven en áreas con limitaciones urbanísticas —debido a la morfología urbana que restringe sus desplazamientos cotidianos— deben recurrir a niveles de *apropiación* del capital de motilidad para alcanzar el "bien en juego", es decir, *el desplazamiento*.

En primer lugar, la apropiación del capital de motilidad en contextos urbanos fragmentados se lleva a cabo mediante diversas estrategias. Los miembros del grupo VIP recurren, por ejemplo, a desplazamientos a pie, solicitar una “jaladita” o regatear el precio del pasaje en el transporte público. Además, existen motivaciones tanto internas como externas que impulsan sus desplazamientos, tales como la responsabilidad hacia sus hijos o la carga familiar, que los lleva a buscar el sustento diario. También influye su percepción del barrio, desde una perspectiva identitaria, como herederos de los primeros migrantes que se asentaron "casi formalmente" en el sector II de Tahuantinsuyo[40]. Según Villa Fernández, J.A., Carmona Ochoa, G. y Vázquez Rodríguez, G. (2022), este tipo de vivencias constituye una "herencia sociocultural que es transmitida por sus habitantes" (p.188). Además, la *amistad* juega un papel relevante, pues la posibilidad de acceder a recursos materiales o dinerarios de conocidos facilita los desplazamientos. En resumen, a través de la apropiación, el urbanita construye o reconstruye prácticas de desplazamiento para acceder a áreas de empleo y a equipamientos urbanos, en busca de servicios esenciales como salud, educación, alimentación y recreación.

En segundo lugar, la apropiación del espacio urbano desde una perspectiva material se aborda desde dos enfoques principales:

a) La apropiación basada en la competencia por un “espacio exclusivo”, como las calles, parques, senderos, bulevares, etc., que puede ser apropiado tanto de manera individual como colectiva por el

[40]No toda la expansión geográfica de Independencia se debe a las invasiones. En 1963 el gobierno de Belaúnde designó un trazo al norte de la urbanización Independencia (i.e. Pampa de Cueva) como una "urbanización popular": las familias que recibieran lotes en esta urbanización, después nombrada "Tahuantinsuyo", colaborarían con la Junta Nacional de Vivienda para desarrollar la zona.

grupo VIP.

b) La apropiación que implica la transformación de un espacio urbano para el movimiento, como por ejemplo, modificar temporalmente una calzada destinada a la circulación vial motorizada para convertirla en un espacio peatonal o, en algunos casos, atravesar terrenos privados no cercados o áreas destinadas para parque sin habilitar, creando trayectos "provisionales" que se convierten en prácticas consuetudinarias adoptadas por la comunidad.

Además, se habla de la apropiación simbólica o afectiva del espacio urbano por parte de individuos y/o colectivos (grupo VIP). Desde un enfoque cognoscitivo, la accesibilidad es apropiada a través de estrategias de familiarización que se transmiten de generación en generación. Esto implica identificar e incorporar las vías, parques, senderos y caminos cercanos al hogar como *espacios urbanos para el movimiento*, en los cuales los individuos aprenden y practican el desplazamiento cotidiano, ya sea de manera individual o colectiva, con el objetivo de alcanzar un bien necesario para su supervivencia en el contexto urbano. Como mencionan Blanco, Bosoer y Apaloaza (2014), este proceso se convierte en una forma de vida dentro del urbanismo.

En tercer lugar, se observa un "afecto" o "adhesión" hacia la accesibilidad de los *espacios para el movimiento*, en el sentido de que los usuarios de estos espacios desarrollan un “sentimiento de propiedad” que los hace sentir que estos lugares les pertenecen. Establecen una relación recíproca entre ese espacio y ellos, marcada por la temporalidad de su ocupación hasta lograr alcanzar el bien en juego, que es el *espacio urbano para el movimiento* (Blanco, Bosoer y Apaloaza, 2014).

En cuarto lugar, existe una apropiación identitaria hacia la accesibilidad, en cuanto al *espacio para el movimiento*, porque se refiere a un individuo específico dentro del grupo VIP, quien se siente afinidad con ese espacio, probablemente debido a los años de residencia en el barrio (Blanco, Bosoer y Apaloaza, 2014).

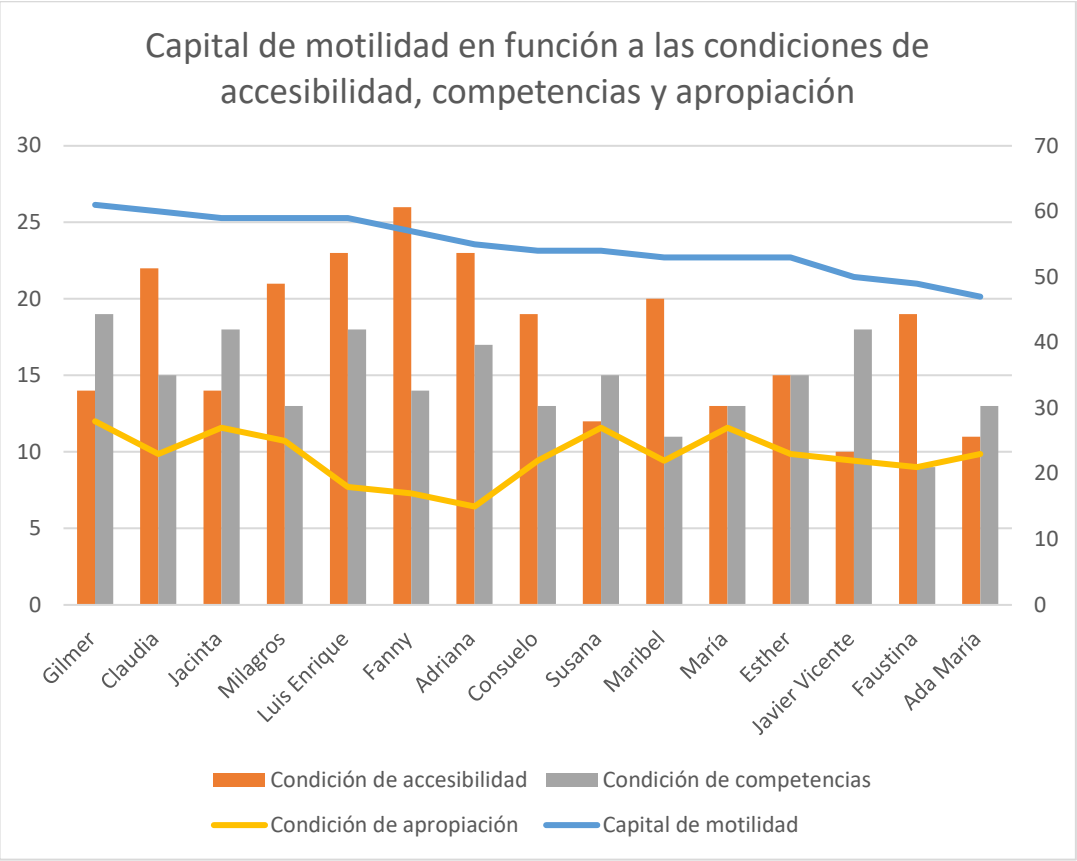
Asimismo, las formas de apropiación de las habilidades y/o competencias del individuo también se destacan. Primero, estas competencias se aprenden desde la familia, como el conocimiento de rutas específicas, por ejemplo, para llegar al Mercado Central de Tahuantinsuyo, el cruce seguro de calles, el uso de semáforos, entre otros. En un segundo momento, surge un sentido de apego emocional hacia ciertas capacidades y habilidades que son valoradas como "facilidades" para los desplazamientos, como el uso del teléfono móvil, interactuar con vecinos, o realizar desplazamientos a pie por razones de salud y ahorro. En un tercer momento, el individuo se identifica con una habilidad o competencia, como ser ciclista, peatón, sociable, emprendedor, o colaborador, por ejemplo (Blanco, Bosoer y Apaloaza, 2014).

En este sentido, la figura IV-57 indica que, a valores más bajos de condiciones de apropiación, la accesibilidad tiende a mostrar valores máximos, mientras que las competencias presentan valores mínimos. Esto sugiere que, en contextos donde la accesibilidad es óptima, las competencias y habilidades del individuo no juegan un papel tan determinante en los niveles de apropiación. En otras palabras, para los miembros del grupo VIP con mejores condiciones de accesibilidad y apropiación, las competencias y habilidades mínimas no afectan significativamente su capital de motilidad.

De manera similar, la figura IV-57 ilustra que los valores máximos de capital de motilidad en los entrevistados (grupo VIP) se asocian con altos valores de accesibilidad y competencias, pero con valores intermedios de apropiación. Por el contrario, los valores medianos de capital de motilidad tienden a estar vinculados a condiciones máximas de accesibilidad, valores medios de competencias y valores mínimos de apropiación. Finalmente, los valores más bajos de capital de motilidad se relacionan principalmente con bajos valores tanto de apropiación como de accesibilidad, aunque mantienen valores intermedios de competencias

Figura IV- 57

Capital de motilidad en función a las condiciones de accesibilidad, competencias y apropiación



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Respecto a lo anteriormente mencionado, cuando el capital de motilidad aumenta, suele estar acompañado de mejores condiciones de accesibilidad en el entorno urbano inmediato, tales como: veredas y pistas terminadas, superficies de rodadura en buen estado, menor presencia de barreras arquitectónicas y urbanísticas; así como de mejores habilidades y competencias, tales como poseer licencia de conducir, saber manejar bicicleta, o utilizar tecnología aplicada a la movilidad. En contraste, las condiciones de apropiación no se presentan como factores determinantes en estos casos, ya que el individuo puede presentar un menor grado de conocimiento o familiarización con el espacio a recorrer, no requiere hacer suyo el espacio ni establecer vínculos afectivos o identitarios con él, pues tiene la seguridad de que podrá alcanzarlo sin mayores obstáculos.

En la misma línea de observación, los valores medianos de capital de motilidad se asocian con niveles también medianos de competencias: ausencia de buena condición física, presencia de enfermedades crónicas, o menor nivel educativo, por ejemplo. Sin embargo, estos individuos pueden habitar un entorno urbano inmediato con condiciones aceptables para facilitar el desplazamiento. Aun así, las condiciones de apropiación—cognitiva, afectiva o identitaria—se presentan como mínimas.

Por otro lado, los valores mínimos de capital de motilidad están estrechamente vinculados a condiciones precarias de accesibilidad en el entorno urbano inmediato y a competencias medianas del individuo, conformando un escenario difícil de revertir mediante condiciones mínimas de apropiación. En estos casos, se observa una limitada capacidad de los individuos para ejercer desplazamientos cotidianos dentro de un entorno urbano fragmentado.

Finalmente, todas estas condiciones observadas inciden directamente en la posibilidad del individuo de construir una *agencia*, es decir, una capacidad de control y razonamiento práctico sobre su entorno que asegure su autonomía, participación, autodeterminación e independencia. En otras palabras, una condición que le permita transformar sus circunstancias de desplazamiento, situación que será abordada con mayor profundidad en el capítulo V.

Capítulo V

La relación habitus ambulante y el campo de la movilidad urbana cotidiana en la construcción de la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial, en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.

El urbanismo como forma de vida requiere de relaciones, asociaciones, interacciones, correspondencias, nexos, vínculos, toda situación que asegure la reproducción social. Sin embargo, también puede reproducir competitividad, exclusión, exacerbado individualismo, relaciones simuladas, alteración del orden público, actividades ilícitas, grupos favorecidos, grupos dominantes y dominados.

Autores como Simmel, Wirth, Zimmerman, Redfield, etc. comprendieron que la vida urbana observa características marcadas por elevados ratios de asociacionismo, movilidad social y movilidad residencial y por empleo, movimientos progresistas, de protesta, de innovación, así como diversas patologías sociales y psíquicas que decantarían en un incremento de la delincuencia y la aparición de grupos oligárquicos que dominarían el espacio urbano para su uso y disfrute bajo el pretexto de la democracia (Martínez López, M., 2005).

Es importante señalar que el *espacio urbano* es el repositorio de todas esas prácticas mencionadas de interacción, asociacionismo, interrelación, opresión, exclusión, etc., este se convierte en un *objeto de deseo* como resultado, la mayoría de las veces en las ciudades latinoamericanas, de procesos *naturales* o espontáneo de ocupación de suelos no-urbanos, muchos sin capacidad de soporte para alberga un patrón de ocupación residencial u otros, sin embargo, algunos otros obedecen a un devenir de la planificación urbana por medio instrumentos de gestión del territorio impulsados por intereses políticos, es así que podemos comprender que, algunos grupos sociales tienen un papel de dominador, gracias a una ubicación privilegiada en la política o en el mercado y otros, los más desventajados, dominados, que viven en una precariedad crónica tanto social, económica y cultural, es decir, son segregados.

Es entonces preciso señalar, como introducción a este capítulo de esta tesis doctoral, la importancia de comprender el espacio y sobre todo el *espacio urbano* como un "producto de la sociedad" , como consecuencia de la evolución de una sucesión de hechos de manufactura, de construcción, como lo expresa el fenómeno de la urbanización y la edificación del hábitat, pero también debe entenderse que, el *espacio urbano* debe asumirse como producto de la apropiación del territorio urbano o no-urbano a fin de decretar su naturaleza privada o de carácter comunitario o colectivo (Martínez López, M., 2005).

En ese sentido, el espacio urbano, sociológicamente hablando, representa un "lugar" que se imagina, que se planifica, que comunica, que sirve de alojamiento de símbolos, de proyectos o modelos, de una manera de vivir y una representación de elementos de una o varias culturas. Todo esto se incorpora como parte inherente de los diversos grupos sociales y colectividades que implica el reconocimiento de distintas culturas como elementos diferenciadores y diferenciados, y que son estas culturas y/o subculturas las que construyen formas de ser y conducirse como urbícola (Martínez López, M., 2005).

En ese mismo orden de ideas, los vínculos que se desarrollan dentro del tejido urbano tienden a diferenciarse en: *elementales*, aquellas que alteran de forma directa la subjetividad del individuo y que expresan vínculos concretos, cordiales, expresivos, emotivos e irracionales y que por ende están relacionadas con la moral, las creencias, costumbres, todas estas subyacen en las emociones y los "hábitos"; y las *complementarias* asociadas intrínsecamente a la vida en la urbe (Crespo García, F., 2013), es decir, actividades de producción, consumo, intercambio y gestión que aseguren la reproducción social.

Con respecto a lo anteriormente mencionado, es pertinente precisar características tanto de las relaciones elementales como de las complementarias, porque ambas subyacen en la naturaleza del *habitus ambulante*.

Son relaciones elementales o primarias, porque nacen a partir de los vínculos de convivencia necesaria y obligada, una vinculación que no le interesa edificar, no obstante, se presenta. Las relaciones familiares, de vecinos, barriales se fundan en relaciones del tipo elemental y se expresan básicamente en el espacio y geografía de lo local, esos espacios cuya naturaleza se encuentra configurado de *sentimientos, tradiciones, creencias y una narración propia*, "el barrio", aquella estructura de vínculos subjetivos, cuya sustancia caracterizada por la "cercanía" y la "convivencia" dentro de un espacio claramente y definidamente delimitado, no requiere de formalidad alguna (Crespo García, F., 2013).

Es evidente que ambos tipos de relaciones coexisten en el ámbito barrial de manera asincrónica, sincrónica y, en ocasiones, conflictiva. La interacción entre lo subjetivo —propio de las relaciones primarias— y lo objetivo —característico de las relaciones complementarias— influye directamente en el proceso de apropiación del espacio. Asimismo, condiciona la capacidad de los individuos para interpretar su propio grado de movilidad, otorgándoles así una posibilidad de acción social sobre otros miembros de la comunidad.

Resulta que, la relación primaria imbuida de sentimientos ha de establecer un vínculo con las relaciones complementarias sujetas a intereses de orden lógico, y determinarán un "comportamiento" cuya lógica social responda a un interés interiorizado (García Jerez, 2016), es decir, este vínculo define un *habitus ambulante*, en relación con lo inferido en el capítulo III, donde se identificó su existencia, y que a partir del orden lógico que se expresa en una actitud de supervivencia en un tejido urbano fragmentado por un urbanismo fragmentador (capítulo II), ejecuta una práctica de movilidad urbana cotidiana desde y hacia un lugar conveniente (La Paradita) con el objetivo de satisfacer una carencia vital orientada hacia un interés interiorizado debido a sus condiciones precarias de empleo.

Es conveniente anotar también que, el habitus en el sentido puro del concepto es concebido por Bourdieu como: "el principio generador de prácticas sociales… permite superar el problema del

sujeto individual al constituirse como lugar de incorporación de lo social en el sujeto" (como se cita en Rizo, 2006). En consecuencia, el *habitus ambulante*, es un principio generador de prácticas sociales de "movimiento" que se incorpora en *el individuo en movimiento* que *interioriza una acción social de movimiento*.

Es así como un grupo de pobladores (grupo de Vendedores Informales de la Paradita, VIP) de la II zona de Tahuantinsuyo en el distrito de Independencia, acomete una decisión de desplazamiento guiada por una razón socializada en respuesta a un finalidad interior, conseguir beneficios dinerarios producto de la venta de artículo de segundo uso apropiándose de un espacio público, y está práctica de desplazamiento se hace cotidiana, desarrollando una especies de habitus particular, el "habitus ambulante" de los pobladores que conforman el grupo VIP.

El habitus ambulante del poblador de la II zona de Tahuantinsuyo en el distrito de Independencia, por un lado establece relaciones complementarias que se sustentan en intereses del tipo lógico o racional, como sucede con el propósito de alcanzar el espacio urbano conocido como La Paradita y sus bondades como espacio de reproducción social, estas relaciones se materializan en actividades económicas de naturaleza urbana, como parte de la estructura económica de la ciudad, del tejido urbano y su inherente estructura urbana, que expresa formas de consumo y producción como parte constitutiva de un libre mercado, de la división del trabajo y la especialización laboral, aunque en este caso de estudio, en una estructura social plena de desigualdades sociales, económicas y culturales.

El habitus ambulante desde su nivel de condición de apropiación material y simbólica, genera una práctica social del movimiento cotidiano en el grupo VIP conducente a alcanzar el bien en juego, *el espacio urbano para el movimiento* (de naturaleza físico, social, económico y simbólico que ofrece una posibilidad de reproducirse socialmente) y esta a su vez "concibe la forma" de la recurrencia de la práctica social del movimiento del grupo en cuestión, en un espacio determinado.

En un primer momento, dicho espacio es de manufactura social, que ofrece posibilidades de desplazamiento en función de la posición que ocupa, sea chofer, cobrador, peatón, ciclista, etc., de acuerdo a sus habilidades y competencias, sean estás dinerarias, de salud, de edad, etc., y las condiciones que ostenta su entorno urbano inmediato para la movilidad urbana cotidiana, en dos sentidos: a) como espacio que le permite circular, desplazarse utilizando y apropiándose de la materialidad y simbolismo de lo que representa la trama vial como: la vereda, calzadas, rampas, parques, senderos, rutas, etc.; y b) como estructura urbana que contiene determinados usos del suelo que le da la posibilidad de reproducción social, es decir, producir y/o consumir bienes y servicios, acceder de acuerdo a su nivel empleabilidad en relación con su grado de instrucción o nivel de formación y especialización.

Por lo tanto, en este caso específico, alcanzar un espacio urbano que se configura como "bien escaso" (La Paradita), ante la magra condición de su economía y falta de empleo, haciéndose de él, aunque de forma temporal, a partir de la inherente apropiación de sus condiciones de accesibilidad al entorno urbano inmediato y sus capacidades y/o habilidades que detenta como individuo, en función de la agencia que le otorga dichas condiciones.

Por otro lado, el habitus ambulante del poblador de la II zona de Tahuantinsuyo en el distrito de Independencia, establece también relaciones de características subjetivas, que tratan de buscar un nexo vinculante con relaciones complementarias o de intereses, es decir, trata de relacionar los "sentimental" o "emocional" con los intereses económicos y/o sociales, sin embargo, el interés interiorizado basado en una lógica social, como lo representa la práctica social de movilidad cotidiana dirigida a obtener recursos económicos para la subsistencia, se impone frente a motivaciones de orden sentimental o de la propia cultura.

Por consiguiente, la movilidad urbana cotidiana se constituye en una práctica complementaria por antonomasia, cuya circulación lógica o errática (nómada) como consecuencia de los diversos procesos de desplazamientos, brinda las posibilidades de "habitar" o "residir" de manera

continua o temporal en fragmentos o tejidos urbanos segregados espacial, social y culturalmente a fin de satisfacer un interés interiorizado, en este caso de estudio, un interés económico.

El habitus ambulante genera la práctica social de la movilidad urbana cotidiana y esta a su vez da forma al habitus ambulante. En este sentido, la movilidad produce una *forma de vida urbana* o *urbanismo*, establece la dinámica social y económica de los tejidos o la estructura urbana, especialmente trata de reconfigurar o unir los fragmentos de una urbe fragmentada por un urbanismo fragmentador y, configura y establece un habitus ambulante que se desprende cada vez más de relaciones elementales o subjetivas, colocando relaciones más objetivables como los intereses por sobre los sentimientos.

En relación con esta situación, George Simmel indica lo siguiente:

> La preminencia de esa forma de organización económica, que opera precisamente haciendo aquello tan intrínsecamente urbano como es la sustitución de los sentimientos por los intereses, obedece a la paulatina objetivación de las formas de relación en la ciudad, objetivación que no es más que un mecanismo de defensa natural de la vida subjetiva ante la creciente complejidad de las situaciones que se le presenta externamente en el día a día en la ciudad. (Simmel, como se cita en Crespo García, F., 2013, p. 150)

En otro sentido, el habitus ambulante subyace en "estructuras mentales y cognitivas" que posibilita que los individuos puedan dirigir o maniobrar el mundo social, a partir de diversos esquemas que se interiorizan para que puedan entender, advertir, notar, intuir, discernir y valorar el mundo social (Bourdieu, 1989, como se cita en Ritzer, 2002).

En ese orden, precisemos las características más notables del *habitus* y específicamente del *habitus ambulante* que expresa el grupo VIP, pobladores de la II zona de Tahuantinsuyo en el distrito de Independencia.

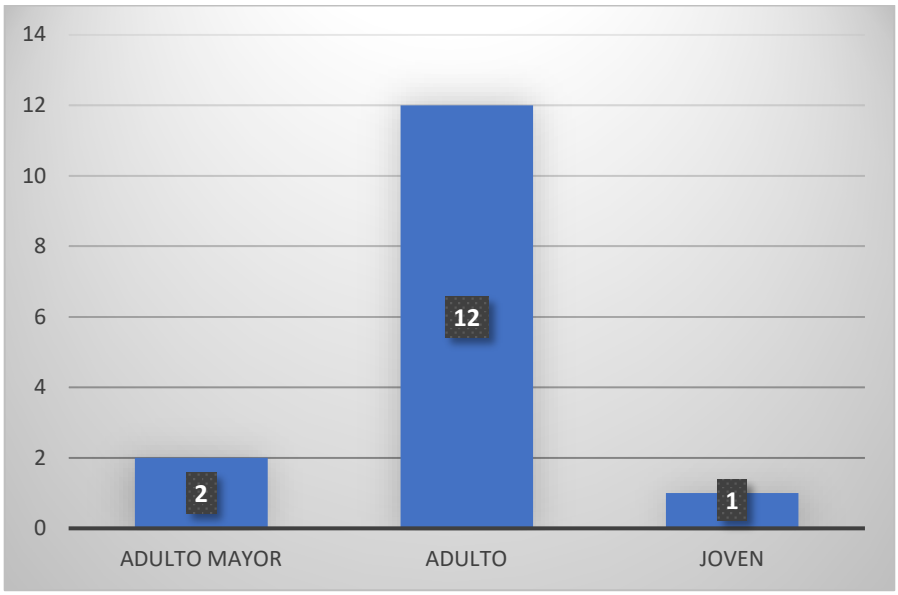
En primer orden, el habitus ambulante, según Bourdieu, es "el producto de la internalización de las estructuras del mundo social […] que reflejan las divisiones objetivas en la estructura de clases, como los grupos de edad, los géneros y las clases sociales" (Bourdieu, 1984, como se citó en Ritzer, 2002, p. 491).

Con relación al caso de estudio, la estructura del mundo social en el cual se reproducen presenta ciertas divisiones objetivas, como: grupo de edad, género, profesión u oficio que ejercen, grado de instrucción, ingreso per cápita, condición del empleo, lugar de nacimiento, estado civil, tiempo de residencia y número de hijos.

Al respecto, los entrevistados (grupo VIP) presentan una estructura social con las siguientes características: de 15 personas 12 se encuentran en el grupo de edad de adulto (27 a 59 años) (figura V-1), y de 15 personas 12 son mujeres (figura V-2); de 15 personas 9 tienen oficio de "vendedor" (figura V-3); 10 casos de 15 han alcanzado el grado de instrucción secundaria (figura V-4); 11 de 15 personas tienen un ingreso per cápita por debajo del salario mínimo vital (figura V-5); 11 personas de 15 se encuentran dentro de la economía informal (figura V-6); 7 de 15 personas han nacido en su mismo lugar de residencia (figura V-7) de 15 personas 7 son solteros (figura V-8); casi la tercer parte reside en el distrito más de 10 años y 9 con más de 20 años (figura V-9); 10 personas de 15 tiene más de 2 hijos (figura V-10) y 6 personas de 15 son madres solteras y 2 son convivientes con hijos (figura V-11).

Figura V- 1

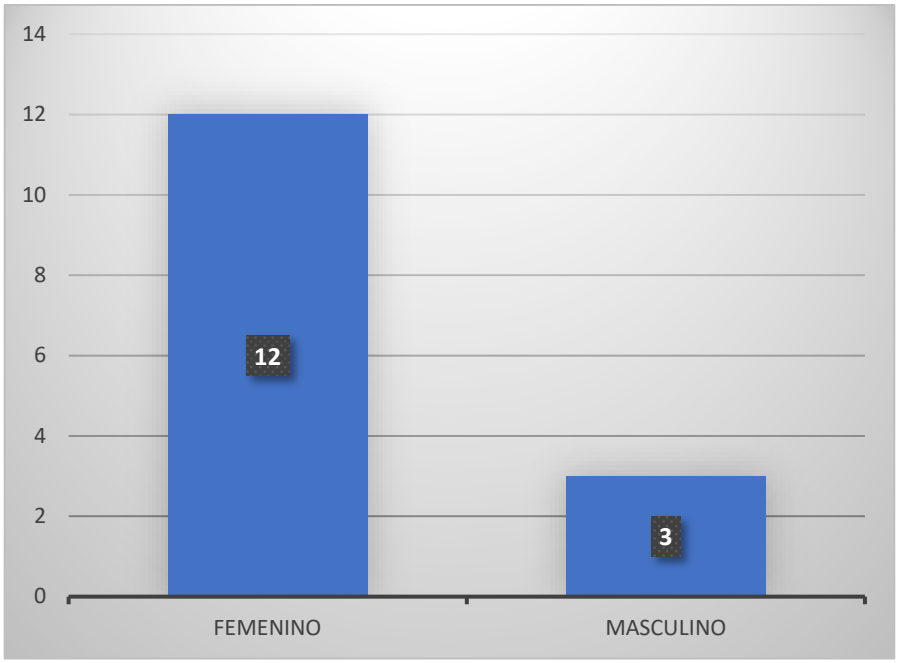
Grupos de edad



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 2

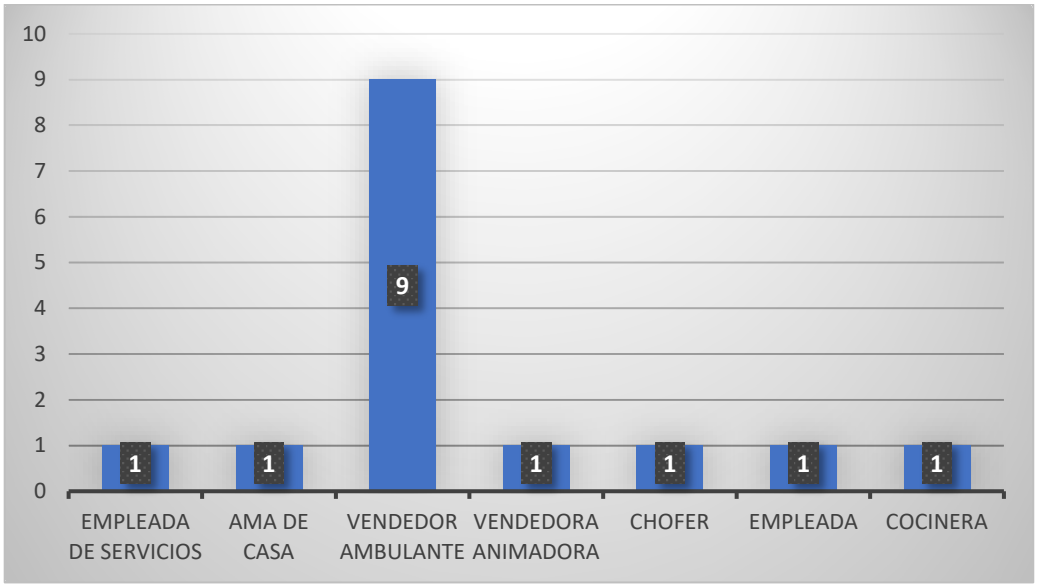
Género de los entrevistados



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 3

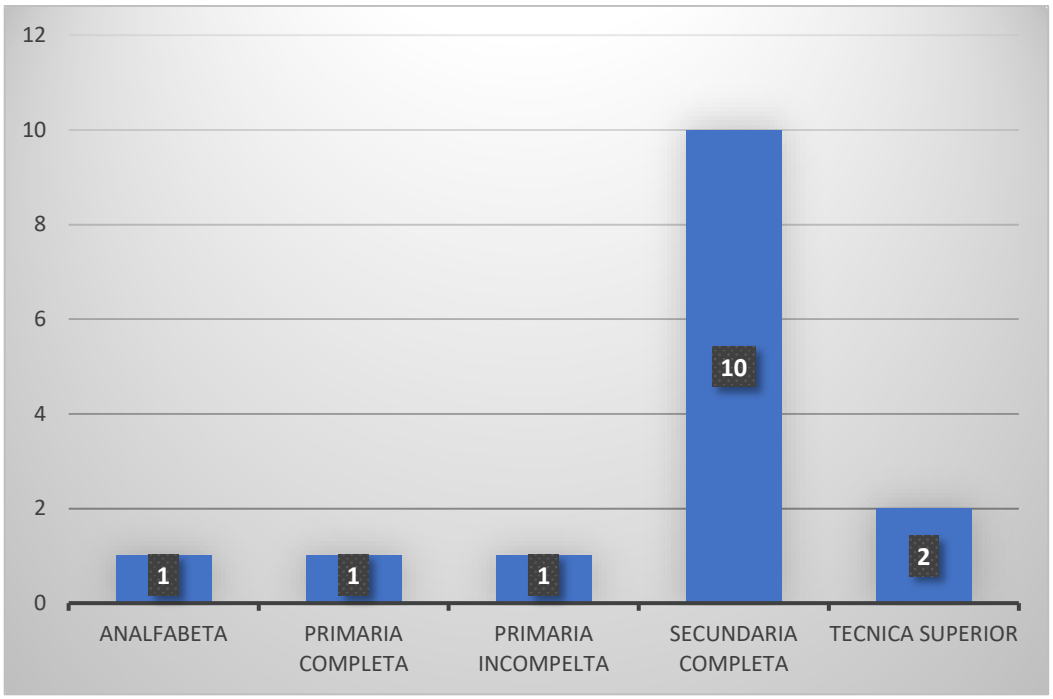
Profesión u oficio de los entrevistados



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 4

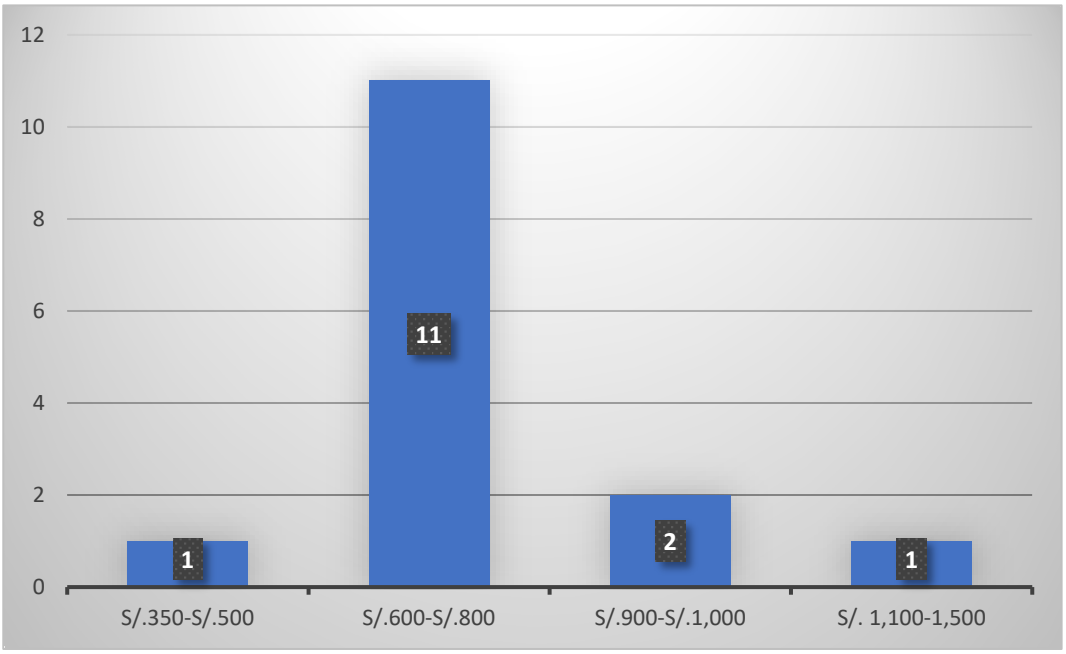
Grado de instrucción



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 5

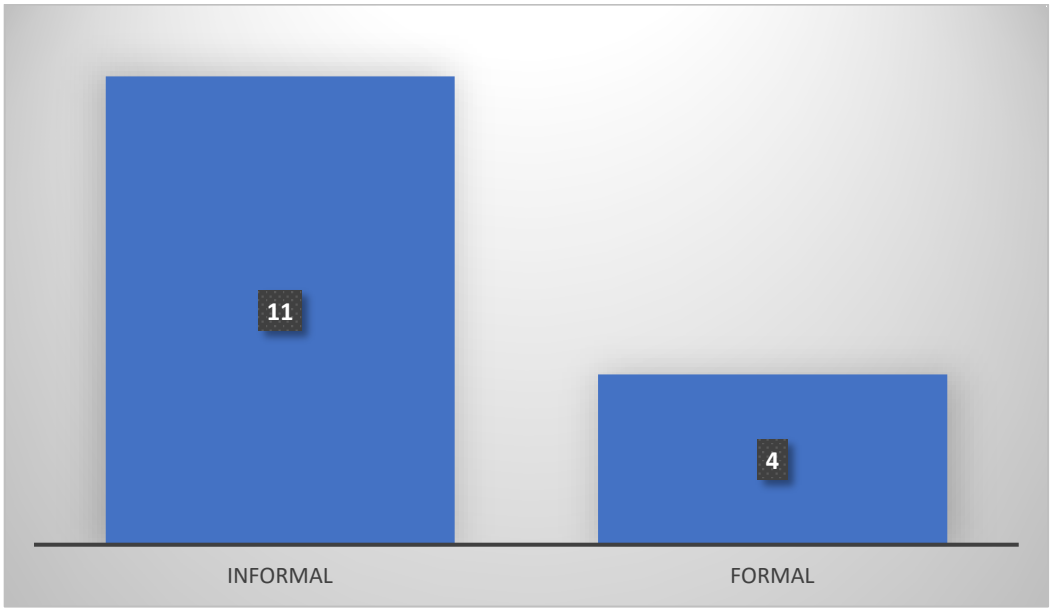
Ingreso per cápita



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 6

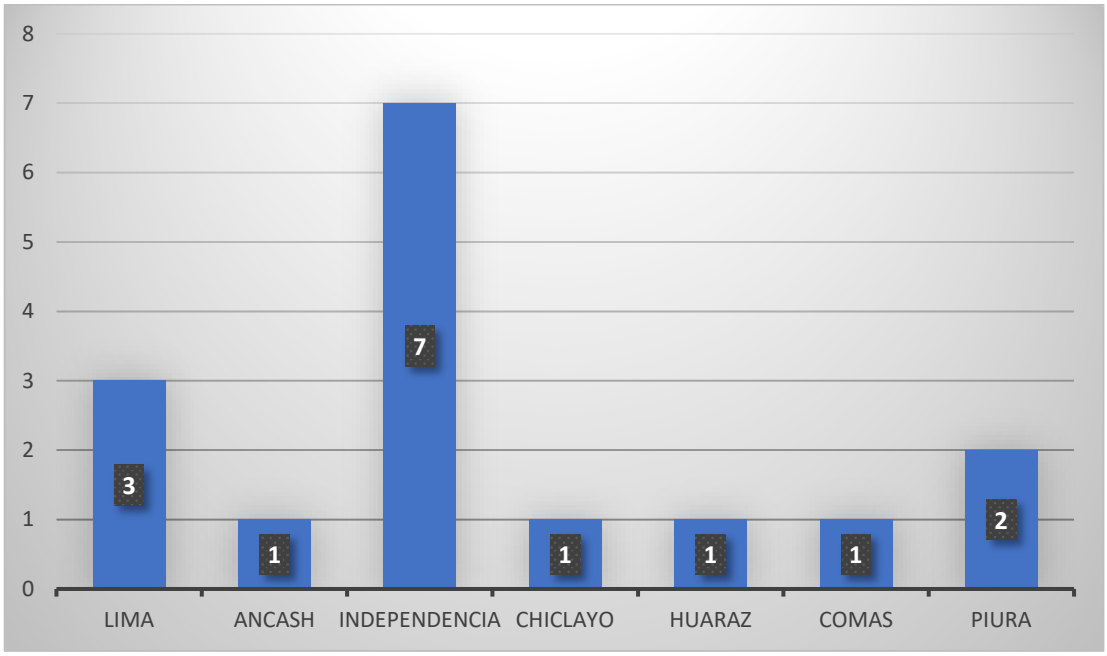
Condición del empleo



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 7

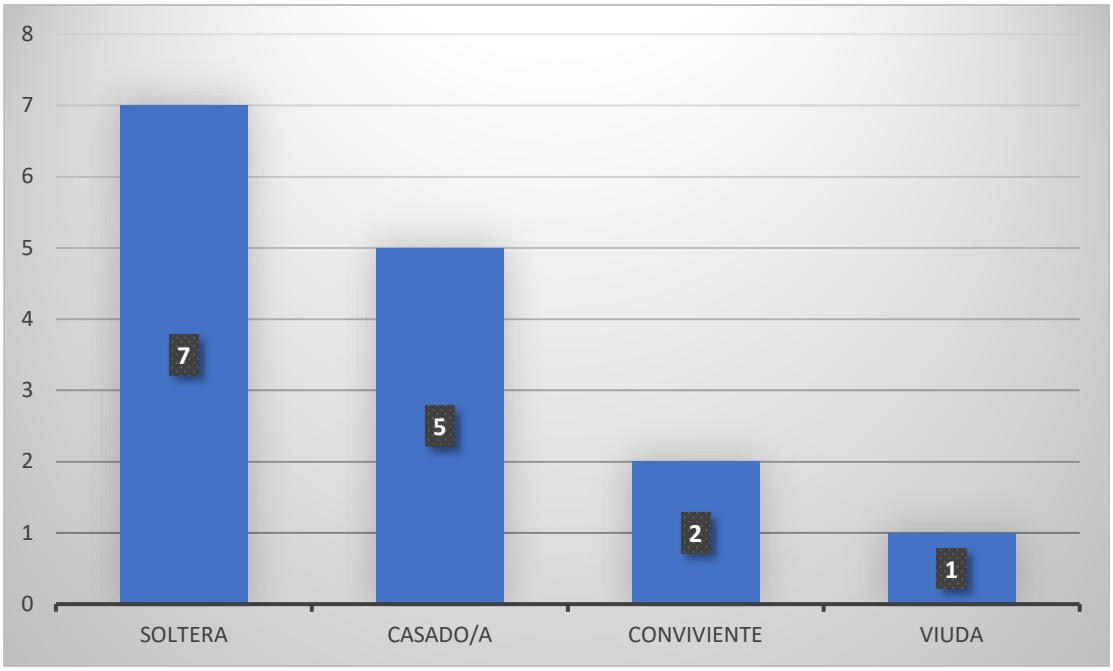
Lugar de nacimiento



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 8

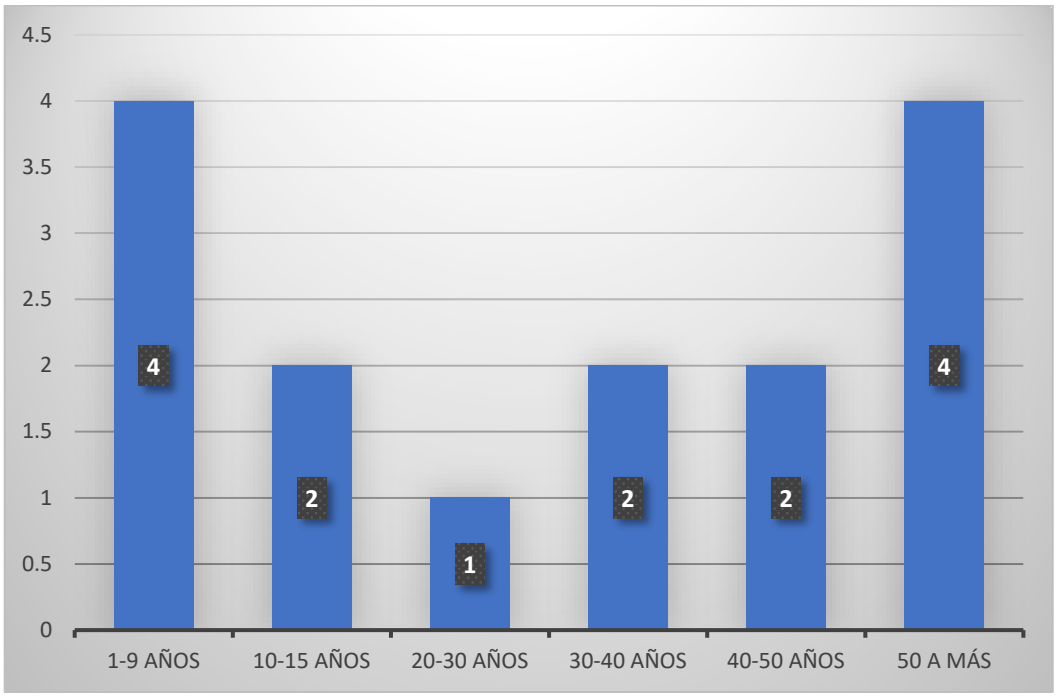
Estado civil



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 9

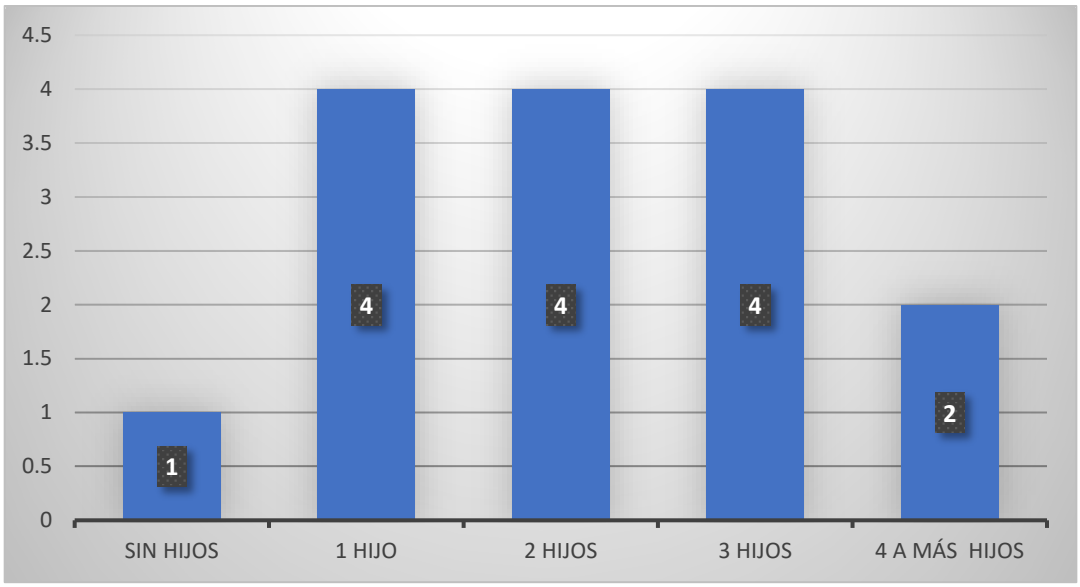
Tiempo de residencia en el área de estudio



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 10

Número de hijos

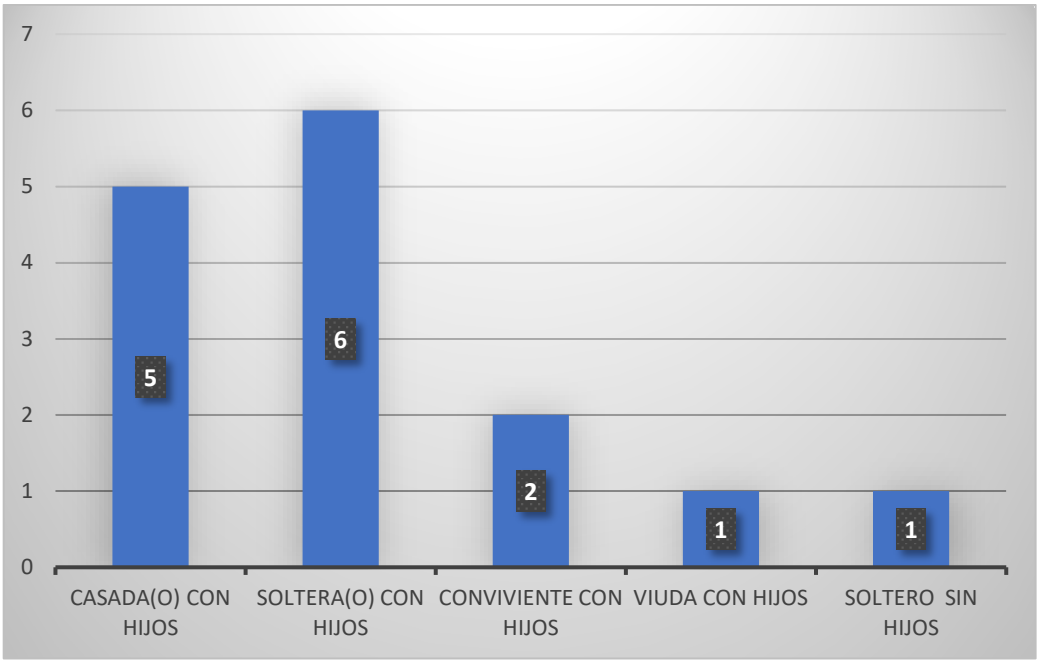


Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

En tal sentido, los entrevistados (grupo VIP) entienden de forma objetiva que su "mundo social" al cual se adscriben por medio de la práctica social de la movilidad urbana cotidiana y da forma a un *habitus ambulante* , presenta en su totalidad individuos jóvenes mujeres, cuyo principal actividad económica son las ventas de artículos de segunda mano de manera informal en un espacio denominado La Paradita, posiblemente su bajo nivel de empleabilidad se deba al escaso grado de instrucción alcanzado, por lo que la venta informal se ha convertido en la actividad que les permite alcanzar cuando menos un salario vital, dentro de una economía informal, donde sobresale niveles notables de desempleo y aunque en su mayoría no se han mudado de su lugar de nacimiento por más de 10 años (figura V-9), casi la totalidad de los entrevistados tienen una carga familiar considerable (14personas de 15, ver figura V-11)[41] razón que requiere mayor movilidad urbana cotidiana para alcanzar los recursos y servicios urbanos.

Figura V- 11

Estado civil y carga familiar



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

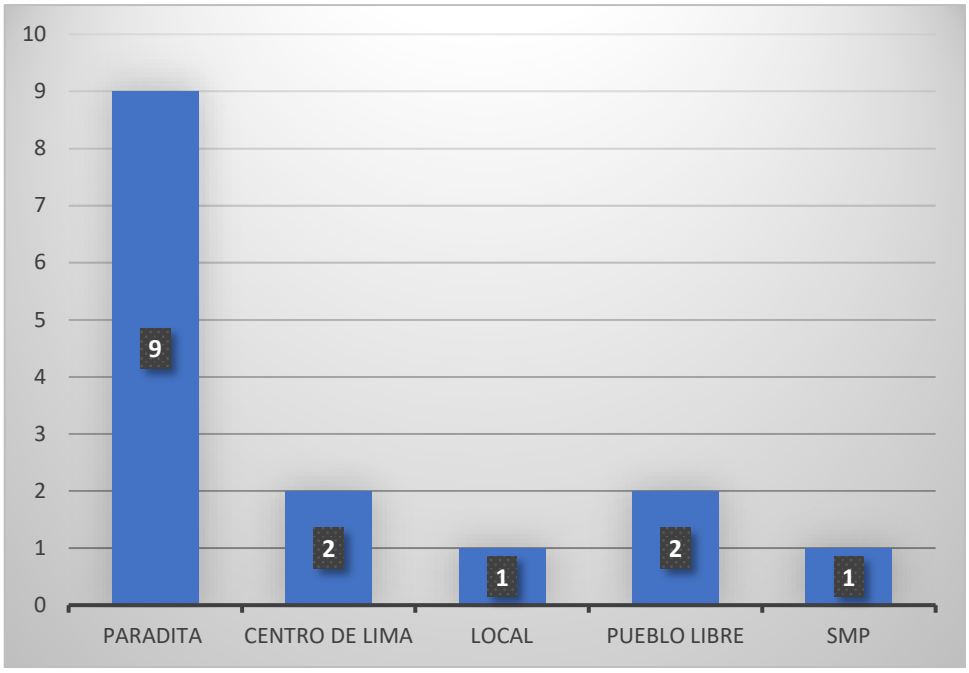
[41] La figura IV-11 nos indica que en el grupo VIP existe 5 personas casadas con hijos, 6 personas solteras con hijos, 2 personas que conviven con hijos, una viuda con hijos y un soltero sin carga familiar.

En otro sentido, el habitus ambulante se modifica y cambia en relación con las características de lugar en donde se posesiona el individuo con respecto a su mundo social, en esa línea resulta que, ninguno de los entrevistados tiene el mismo *habitus ambulante*, no obstante, si son individuos que comparten un mismo lugar en la estructura social, como resulta ser en este caso, los habitus ambulantes son bastante idénticos (Ritzer, 2002).

En esa línea, recordando que la mayoría de los entrevistados pertenecen al comercio informal (figura V-6) o en algún día de la semana ejercen esa actividad, se ha podido confirmar en el trabajo de campo que se dedican a la venta ambulatoria de artículos de segunda mano, se ubican en un espacio público denominado La Paradita, acuden cotidianamente a ese lugar (figura V-12), de forma casi diaria (9 personas de 15), realizando la misma ruta (10 personas de 15), y 9 personas de 15 realizan el mismo trayecto l por más de 5 años, como lo indican las figuras V-13, V-14 y V-15 respectivamente.

Figura V- 12

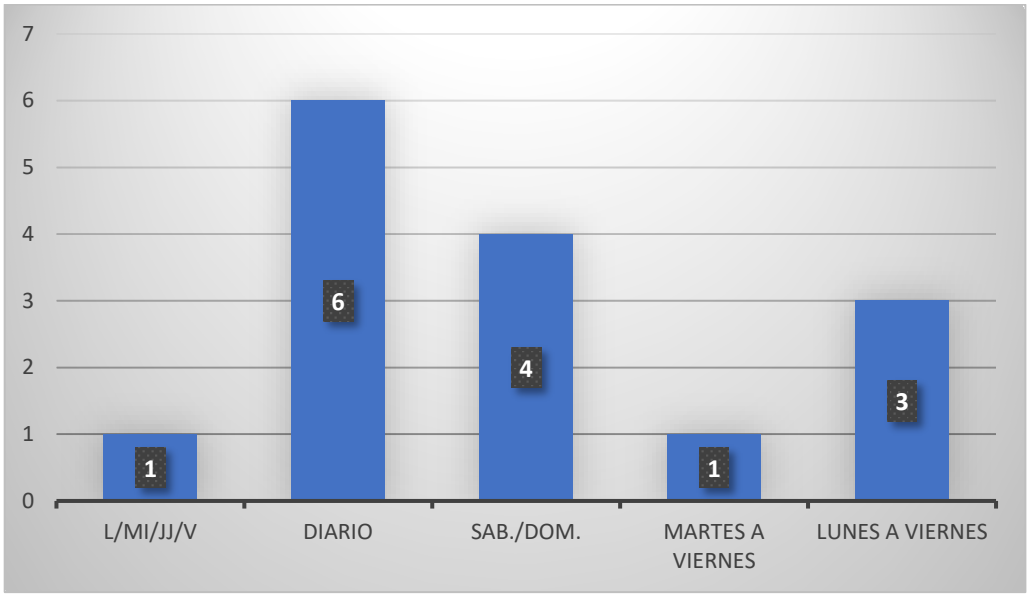
Lugar de destino de forma cotidiana



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura V- 13

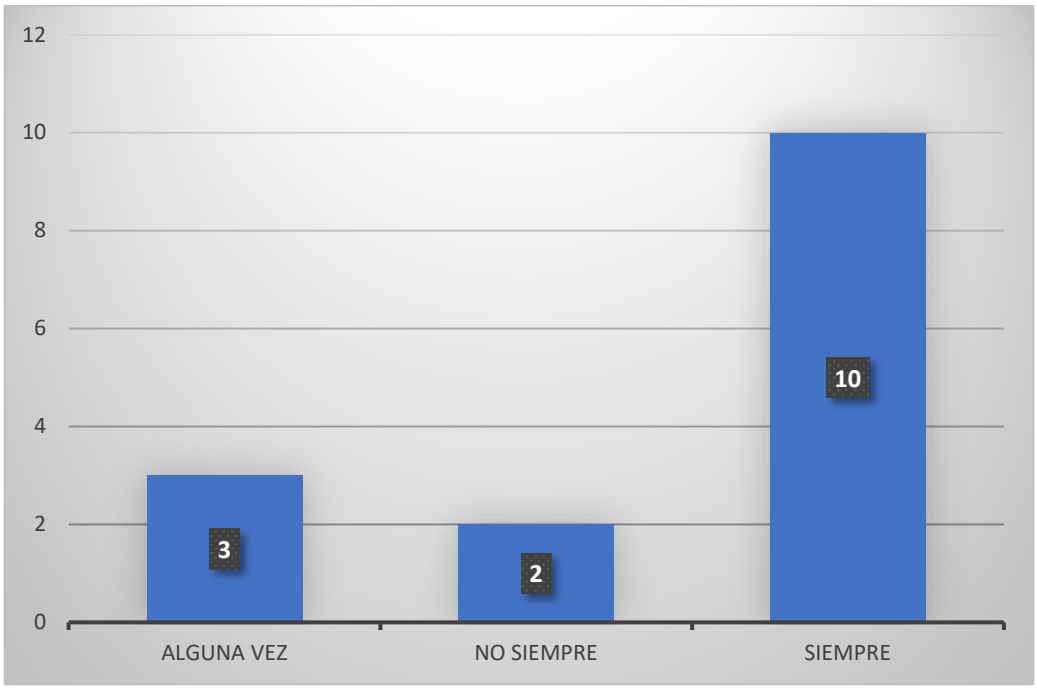
¿Qué días realiza el mismo trayecto?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura V- 14

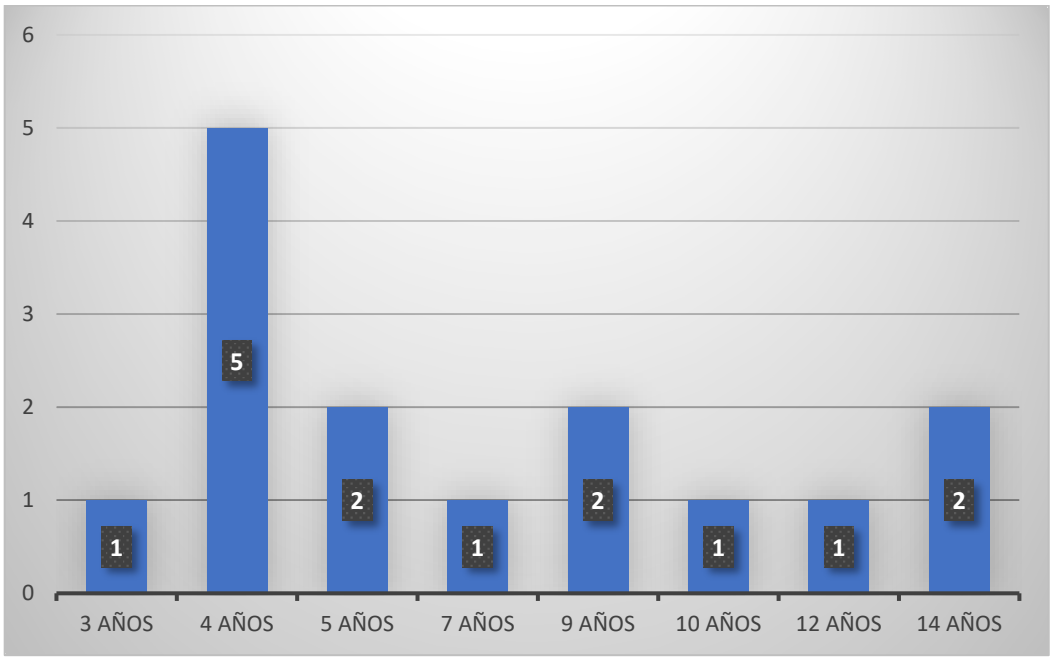
¿Usualmente hace la misma ruta o cambia?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura V- 15

¿Hace cuánto tiempo realiza el mismo trayecto cotidiano?



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En esa misma línea, el habitus ambulante resulta ser también un fenómeno grupal o que puede ser adscrito a grupos de individuos y colectividades. Además, el *habitus ambulante* le otorga conciencia del mundo social a los individuos que lo realizan, pero hay que tener en cuenta de que existen una cantidad notable de habitus y habitus ambulante, lo que demuestra que la estructura social y sus características no coaccionan y tampoco obligan a actuar de una misma manera a todos los individuos (Ritzer, 2002).

Al respecto, el *habitus ambulante* es una conducta previa a la acción social de desplazarse, que ocurre de manera inconsciente. Funciona como un "manipulador del movimiento involuntario" con premeditación y puede transformar el espacio social de la movilidad urbana diaria. Este comportamiento surge de un aprendizaje constante del espacio urbano, una estructura socialmente construida que se interioriza y se mantiene hasta que el espacio mismo cambie.

En ese sentido Bourdieu y Passeron infieren lo siguiente:

> El “habitus” no es instintivo ni racional, sino pre-reflexivo, pre-racional, pre-consciente, un “operador de cálculo inconsciente”, una “intencionalidad sin intención” capaz de reproducir y modificar de forma simultánea las condiciones sociales que le formaron por ser un “producto de la interiorización” de los principios de una arbitrariedad cultural capaz de perpetuarse una vez terminada la acción pedagógica. (Bourdieu & Passeron, como se cita en Cerón, 2019, p. 315)

En ese sentido, los urbanitas a través del *habitus ambulante* se relacionan con el tejido urbano, sin embargo, el *habitus ambulante* no puede entender como ha sido producido, quizás cuando empezó a caminar por primera vez, y reconoce que es producto de la “naturaleza humana”, que busca cambiar de lugar en el tiempo, es un saber utilitario destinado al desplazamiento creado “ex nihilo”, en palabras de Bourdieu (2012), “es un conocimiento práctico que no contiene el conocimiento de sus propios principios” (p.243).

Además, debemos entender que el *habitus ambulante* se encuentra de forma constante afectado en su naturaleza y estructura por las experiencias que suceden en el espacio urbano, por ejemplo, cambios en la ruta por reparación o instalación de servicios básicos (agua, luz, gas, alcantarillado), el comercio ambulante, etc., accidentes de tránsito, homicidios en la vía pública, incendios, sucesos climáticos, etc., es por eso que su estructura de disposiciones está de forma continua alterados y puede sufrir modificaciones, es así que puede cambiar su estructura, por ejemplo: cambiar de ruta, utilizar otro tipo de transporte, hacer trasbordos, caminar por la calzada, subir o bajar alguna cuesta, el habitus ambulante se mantiene en el tiempo pero su estructura no es perdurable, se transforma (Bourdieu & Wacquant, 2005).

En ese aspecto, la mayoría de los entrevistados tienen un *habitus ambulante* muy parecido en cuanto a: ejecutar la ruta dentro del sector II de Tahuantinsuyo, desarrollar trayectos cortos en tiempo y distancia, transportar mercaderías, pero sí algo los identifica es, el destino cotidiano, un lugar conocido como La Paradita, que alcanzan realizando diariamente el mismo trayecto cotidiano.

Además, la mayoría realiza la venta informal, como se ha explicado anteriormente. Sin embargo, indican que también tienen otros desplazamientos hacia destinos diferentes que deben asumir modificando su habitus ambulante para desarrollar una nueva ruta.

En ese mismo orden de ideas, entendiendo la ruta como el camino que une el origen y destino en un espacio urbano, podemos inferir que el *habitus ambulante* en un primer momento, a partir de su capital de motilidad desarrolla su desplazamiento por el camino, sin embargo, las contingencias físicas, sociales y simbólicas que pudieran alterar la naturaleza del espacio urbano, pueden modificar la estructura del habitus ambulante y por lo tanto su capital de motilidad, pueden ser afectaciones en cualquiera de sus tres componentes (accesibilidad, habilidades y apropiación), como por ejemplo: una construcción o instalación de servicios urbanos, una huelga de transporte, un accidente, una condición de enfermedad, otro propósito de viaje cotidiano, una lluvia anómala, una protesta social, el congestionamiento de tráfico, etc. Por lo tanto, podemos inferir que existe una relación directamente proporcional entre las condiciones que experimenta el camino a transitar o la ruta y el habitus ambulante.

Por otra parte, el habitus ambulante es consecuencia de diversas prácticas sociales que han devenido en el tiempo y el espacio, por lo tanto, el habitus ambulante genera nuevos sucesos, nuevas historias en relación con una estructura que el mismo ha construido (Ritzer, 2002).

Es en ese aspecto, que observando el tiempo de residencia (9 personas de 15 tienen más de 20 años de residencia, figura V-9) y la temporalidad de los desplazamientos cotidianos (9 personas de 15 tienen de 5 años a más de efectuar el mismo desplazamiento hacia La Paradita, figura V-15), podemos inferir que es un habitus ambulante que se ha mantenido en el tiempo y que ha construido una “historia” acerca con relación a la apropiación de una vía pública para realizar venta informal.

En el caso que se analiza resulta que, el *desplazamiento* se constituye en el “bien a alcanzar” por el grupo VIP, es una construcción social producto del habitus ambulante de los mismos y que a su vez es formado y unificado por la práctica de la movilidad urbana cotidiana que los agentes

involucrados realizan en función de sus necesidades económicas de supervivencia en un tejido urbano fragmentado.

En esa misma dirección de pensamiento, Bourdieu indica lo siguiente:

> La función mediadora de la práctica en su definición del habitus como "sistema de disposiciones estructuradas y estructuradoras constituido por la práctica y constantemente orientado al cumplimiento de funciones prácticas" […]La práctica tiende a dar forma al habitus y, a su vez el habitus sirve para unificar y generar la práctica. (Bourdieu, como se cita en Ritzer, 2002, p.494)

Por lo tanto, para el caso que examinamos, el *habitus ambulante* es un conjunto organizado y relacionado de medios articulados y que a su vez articulan prácticas de movilidad urbana cotidiana, que se encuentran direccionados de forma consuetudinariamente hacia una utilidad funcional, hacia una costumbre que resuelve una necesidad. En consecuencia, l*a práctica de la movilidad urbana cotidiana* va a configurar, a moldear el *habitus ambulante* y este va a unir y producir de forma frecuente la práctica de la movilidad urbana cotidiana.

No obstante, el habitus ambulante propone una idea y las posibilidades de una conducta, no la impone, invita a los individuos que acometen una acción determinada de desplazamiento a razonar y elegir como desplazarse, por lo que los individuos se comprometen en una reflexión de su elección de forma sensata de las diversas posibilidades que se le presentan, reflejando indudablemente la forma de ejercer el habitus ambulante (Bourdieu, como se cita en Ritzer, 2002).

El habitus ambulante colabora y plantea las formas o maneras que los individuos puede elegir sus tácticas para llevar a cabo su accionar o actuar de manera razonada y con una lógica de la praxis (Bourdieu, como se cita en Ritzer, 2002).

En esa idea de razonamiento, el habitus ambulante de las personas del Grupo VIP, se desplazan para constituir el espacio que se materializa en La Paradita, plantea una diversidad de

formas y opciones que les permite identificar y elegir sus estrategias de desplazamiento para constituir ese espacio, de forma razonada y deliberada con un sentido práctico y lógico.

En consecuencia, el habitus ambulante de los agentes que configuran ese "otro" espacio denominado La Paradita, no es un esquema o andamiaje que se torne estable e invariable, puesto que plantea diversas opciones y estrategias de desplazamiento, sino que, los agentes involucrados acomodan al devenir de las situaciones del mundo social al que pertenecen. El *habitus ambulante*, actúa en un plano inferior de la consciencia, de reconocer su realidad, entorno y la forma de relacionarse con el tejido urbano circundante, de la facultad de expresarse y comunicarse, fuera del ámbito interior y de la observación de la intención, del deseo, o la gana (Bourdieu, como se cita en Ritzer, 2002).

En ese sentido, los involucrados desarrollan una práctica de movilidad urbana cotidiana analizando y eligiendo la estrategia más conveniente, que podría variar de acuerdo con la coyuntura que atraviesan y a su capital de motilidad. Sin embargo, creemos que, el *habitus ambulante*, materia de análisis, precisa que, en su creación y configuración, una conexión en un estado consciente, que luego se vuelve repetitivo, aterriza en un nivel por debajo del plano consciente, lejos de la expresión, comunicación y la voluntad.

En ese escenario, la práctica social de la movilidad urbana cotidiana relaciona el habitus ambulante con el espacio, específicamente con el *espacio físico para el movimiento* o en otros términos "la ruta". En este sentido, *el habitus ambulante se configura partir del ejercicio de la práctica de la movilidad urbana cotidiana y en el sentido opuesto*, *la práctica de la movilidad urbana cotidiana genera el habitus ambulante* (Ritzer, 2002)[42], esta relación biunívoca entre *habitus*

[42] "El habitus produce el mundo social y es producido por él. Por un lado, el habitus es una "estructura estructuradora", es decir una estructura que estructura el mundo social [...], es una estructura estructurada por el mundo social [...] Bourdieu lo describe también así, es la dialéctica de la internalización de la externalidad de la internalidad" (Ritzer, 2002, p.494)

ambulante y *práctica de la movilidad urbana cotidiana* se objetivizan en el espacio físico para el movimiento, es decir, sobre la ruta.

Conviene hacer un acápite en este nivel de desarrollo para, observar un concepto, el "espacio físico para el movimiento" que comienza a asociarse con la práctica de la movilidad urbana cotidiana y el habitus ambulante. El espacio físico para el movimiento o en otras palabras *la ruta,* con relación a la presente investigación, es un espacio de naturaleza urbana, un *espacio urbano*, un componente de la estructura urbana que presenta condiciones, de acuerdo con su nivel de consolidación física, para efectuar desplazamientos.

Respecto al concepto de espacio, desde el enfoque bourdieusiano relacionado con la noción de la "diferenciación", se entiende que, el *espacio para el movimiento* es la expresión de un conjunto de posicionamientos diferenciados y que conviven, externamente unos con otros demostrando relaciones de: cercanía, proximidad, contigüidad, de organización entre ellos (Bourdieu, 1997).

En coincidencia con lo anteriormente mencionado sobre el espacio, consideramos que el espacio físico para el movimiento o la ruta es una estructura estructuradora y diferenciadora de sus componentes. Así mismo, el espacio físico para el movimiento o la ruta es un contenedor de componentes inseparables de dos tipos, los objetos, en este caso la "estructura urbana" y el sistema de acciones, en este caso, la movilidad urbana cotidiana.

Al respecto, es importante reflexionar sobre el concepto de la concepción "trialéctica del espacio urbano"[43] desde la línea de investigación de Wacquant (2022), entendiendo que todo

[43]Para Bourdieu, los espacios social, simbólico y físico están seriamente relacionados con la acción social, en este caso, con la acción social de desplazarse, estos en su recursividad experimentan roces, fricciones como consecuencia de las contiendas que en ellos se instalan, en un constante estado beligerante por cambiar sus interrelaciones y condiciones, produciendo formas similares o diametralmente separadas, en este caso, de desplazamientos (Bourdieu, 1982). Por otro lado, Wacquant infiere que las relaciones trialécticas entre los espacios mencionados son básicamente imperfectas, conociendo de la permeabilidad del espacio social, de la casi nula deformabilidad del espacio físico y de la cierta libertad que goza el espacio simbólico producto de la evolución cultural, por lo tanto, el espacio urbano debería pensarse como resultado de diferentes, diferenciados y diferenciadores formas de capital y por ende de habitus (Wacquant, 2022).

espacio urbano tiene tres valores espaciales: físico, social y simbólico, es entonces necesario que se precise que al hablar de espacio urbano, también debemos de comprender que tiene valores pertenecientes a: categorías cognitivas (espacio simbólico), una organización e interacción de acuerdo a posiciones otorgadas por un capital, en este caso específico el "capital de motilidad" (espacio social) y además está sujeto a descripciones físicas mensurables, pertenecientes a categorías urbanísticas (espacio físico).

Por lo tanto, consideramos que el espacio urbano es un "espacio trivalente" porque su naturaleza social, simbólica y física, se encuentra implicada en la acción social del desplazamiento intercambiando sus funciones entre sí e impactados y desarticulados como consecuencia de los enfrentamientos en cada uno de estos espacios y entre estos mismos (Wacquant, 2022).

En cuanto a la naturaleza socio-espacial del espacio urbano, este se edifica y redifica a partir de la participación de los *agentes* o los colectivos de la sociedad y que realizan desplazamientos diariamente, se distribuyen espacialmente en base a su capital cultural y su capital económico que en su adición le otorgan una ubicación, posicionamiento y jerarquía, una forma de capital peculiar y particular, "capital de motilidad", dicho espacio social puede ser transformado por los agentes en su interacción y contienda" (Bourdieu, 1997).

Por lo tanto, la naturaleza socio-espacial del espacio urbano, tiene una relación directa con la práctica social, en específico, con la práctica de la movilidad urbana cotidiana porque dicha práctica social está imbuida en la "vida diaria" del ser humano, en su existencialidad (Bourdieu, 1998).

Sin embargo, por un lado, es conveniente indicar que entendemos que la naturaleza socio-espacial, inherente al espacio urbano, en relación con la *práctica de la movilidad urbana cotidiana*, se constituye a partir de tres dimensiones: 1) los diversos agentes tales como: peatones, choferes, ciclistas, etc.; 2) los diversos capitales de motilidad que ostentan los agentes; y 3) el aumento o disminución del capital en un periodo determinado de tiempo (Bourdieu, 1997).

En cuanto a la naturaleza simbólico-espacial del espacio urbano, está referida a valores epistémicos[44], que nos permite examinar la experiencia y efectuar clasificaciones de lugares, objetos, actividades, individuos, en este caso preciso, el entorno urbano inmediato, las vías, el perfil urbano, las actividades urbanas tales como: el comercio, la recreación, el habitar, la movilidad o desplazamientos urbanos, condensándolas en una grilla cognitiva que diseña nuestra forma de pensar, actuar y conducirnos en el espacio urbano (Wacquant, 2022).

Por otro lado, la naturaleza socio-espacial del espacio urbano es la *condición progenitora* de la que emerge la noción de "campo" que es un tipología particular y especial de espacio social, cuya naturaleza muestra un cierto grado de autogobierno, una estructura de dos polos y que detenta el monopolio de la autoridad de forma particular y especializada. En este caso, el "campo de la movilidad urbana cotidiana" es un espacio social autónomo y autogobernado, con una estructura configurada por la posición que los agentes toman en relación con su capital de motilidad y el habitus ambulante que realizan cotidianamente para alcanzar la movilidad urbana cotidiana y que dicho campo de fuerzas y contiendas establece una bipolaridad, entre los que "fracasan" en obtener el "premio" en disputa (el desplazamiento)[45] y los que lo "ganan" (Wacquant, 2022).

En ese sentido, el habitus ambulante va a actuar en un determinado habitáculo o "espacio trivalente", conocido como *espacio urbano* con ciertas características, y que Bourdieu (como se cita en Meichsner,2007) lo relaciona con el concepto de "campo", "la estructura en la que el habitus opera se llama campo" (p.10), y que denominaremos *campo de la movilidad urbana cotidiana.*

[44]Conjunto de conocimientos que condicionan las formas de entender e interpretar el mundo en determi nadas épocas. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., [versión 23.6 en línea]. https://dle.rae.es [9 de junio de 2023]

[45] Campo de la movilidad. En él se pondría en juego la posibilidad real o potencial de desplazarse y lo que ello implica [...] García Jerez, F.A. La movilidad socio espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: Capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. 2016, (p.23). http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-63572016000200002&lng=en&tlng=es

Para entender la noción de *campo de la movilidad urbana cotidiana,* es indispensable revisar la idea de campo de Bourdieu:

> El campo (es decir el espacio de juego, las apuestas, etc.) se ofrece claramente como lo que es, una construcción social arbitraria y artificial, un artefacto que se invoca como tal en lo que define su autonomía, reglas explicitas y específicas, espacio y tiempo estrictamente delimitados y extraordinarios, y la entrada en el juego adquiere la forma de un cuasi contrato que a veces es explícitamente evocado. (Bourdieu, como se cita en García Jerez, 2016, p.19)

En ese sentido, Bourdieu define el *campo de la movilidad urbana cotidiana* como un "espacio de juego", una construcción social contraria a la razón, delimitada en el tiempo y en el espacio, cuyo ingreso implica aceptar un acuerdo tácito. Esta idea fue retomada por García Jerez (2016) y posteriormente citada en Regalado (2024, p.115).

Luego, en esa línea de razonamiento, el *campo de la movilidad urbana cotidiana* al ser un espacio de naturaleza trivalente[46], que se edifica o fábrica de forma diaria, sin guardar una lógica racional y una estructura material, constituyéndose en un instrumento autónomo que detenta principios generales y específicos y que define y delimita un tiempo y un espacio fuera de un orden establecido, en el que ingresa o se participa sabiendo de antemano las formas de comportamiento, con la finalidad de alcanzar un objetivo, el desplazamiento, superando el tiempo y el espacio.

En ese orden de precisiones tenemos que, entre el habitus ambulante y el campo de la movilidad urbana cotidiana existe una relación lógica y biunívoca, entendiendo que el habitus se ha fabricado en un campo determinado y está en condiciones de indicar y enseñar una conducta en ese propio campo guardan una lógica y raciocinio. Esas conductas aparecen como resultado de la

[46] una concreción empírica es el entorno construido de una ciudad, con su infraestructura, edificios, pasajes, espacios públicos, etc., que actúa como contenedor duro y pivote de las especies de capital desigualmente distribuidas (espacio social) entre las diferentes categorías sociales salientes, de personas (espacio simbólico). El espacio físico entra críticamente en la fórmula de la acción... como espacio de concretización de categorías mentales. Wacquant, L. Rethinking the city with Bourdieu` s trialectic. 2022, City, p.821.

interacción entre las ordenaciones atribuidas a cada clase social—entendiendo que el habitus ambulante es un producto de la clase social[47]—, los movimientos y disposición de los elementos que integran de los diversos campos que habitan en el mundo social (Bourdieu como se cita en Meichsner,2007)

En esa misma línea, las diversas formas de prácticas y en específico la práctica de la movilidad urbana cotidiana, son producto de la relación entre la esencia y la condición del habitus ambulante, considerando el capital de motilidad como su condición única y principal per se, y las características distintivas y particulares del campo (un campo donde se establecen las luchas entre agentes, unos con mayor capital de motilidad que otros, por alcanzar el "bien en juego", el *desplazamiento*) relacionado con la actuación del agente, así como de la cantidad de agentes que se sitúan en dicho con campo a partir de su capital de motilidad (Meichsner, 2007).

Además, podemos inferir que el *campo de la movilidad urbana cotidiana* propicia la manufactura de "otro" campo, espacio que denominamos "La Paradita" que se forma a partir de las prácticas de desplazamientos de los entrevistados, este también es un espacio de naturaleza social, donde los agentes involucrados desarrollan una práctica económica que es la venta de artículos de segundo uso.

Respecto a lo anterior, es conveniente citar a Bourdieu & Wacquant:

> Estos campos se llaman también campos de lucha, de poder o de juego […], existen en un número no definido y funcionan como espacios parciales del espacio social […] Estos son descritos como "microcosmos relativamente autónomos" […] que suelen presentarse con la diversificación creciente de la sociedad. (Bourdieu & Wacquant, como se cita en Meichsner, 2007, pp. 10-11)

[47]El habitus es también estructura estructurada: el principio de división en clases lógicas que organiza la percepción del mundo social es a su vez producto de la incorporación de la división de clases sociales. Pierre Bourdieu. La distinción. Criterio y bases sociales del gusto. Buenos Aires: Taurus, 1998, p.170.

En consecuencia podemos inferir que, el urbanismo es una práctica social "mayor" que establece el *campo del urbanismo como forma de vida* y que este alberga diversos campos concernientes, entre otros, a las prácticas que se desarrollan en base a las actividades urbanas que se expresan en una estructura urbana determinada, a través de los usos del suelo y donde la práctica social de la movilidad urbana cotidiana adquiere la categoría de campo, un *campo del movimiento*, y que en su seno se "pone en juego" la posibilidad de desplazamiento, en este caso hacia un espacio urbano denominado La Paradita.

Por otra parte, el campo de la movilidad urbana cotidiana despliega un conjunto de vínculos de poder dentro de sí, con la finalidad de alcanzar un nivel de mayor ventaja o de mejores condiciones de apropiación por parte de los agentes mejor equipados de "capital de motilidad" para efectuar desplazamientos que, en el mayor de los casos, pretenden constantemente incrementar su capital (Regalado, 2018), o en todo caso tratar de mantenerlo. Sin embargo, existen en ese mismo campo agentes con menor capital de motilidad, que de forma constante están empeñados en buscar distintas opciones para no cumplir con las reglas establecidas en dicho campo (Bourdieu, como se cita en Meichsner, 2007).

En ese sentido, apreciamos objetivamente aquellas estrategias fuera de *las reglas del campo de la movilidad urbana cotidiana* y que conducen a alcanzar la posibilidad de desplazamiento, tales como: abordar las unidades de transporte público en paraderos no reglamentados; bajarse de un bus de transporte público sin pagar el pasaje; cruzar por senderos, propiedad privada o vías no autorizadas; fingir alguna discapacidad para obtener desplazamientos gratis o mejores condiciones como pasajero dentro de las unidades de transporte público; pagar con monedas falsas o un valor monetario menor de la tarifa reglamentaria del pasaje, etc.

Ahora bien, las diversas posiciones en el campo de la movilidad urbana cotidiana por parte de los agentes dotados de disímiles capitales de motilidad generan interacciones que determinan una relativa posición dentro del campo y que le provee de situaciones y opciones para hacerse del

bien en juego, “el desplazamiento”, que en algunas situaciones genera nuevas reglas y aprovechamiento de mejores satisfacciones para efectuar sus desplazamientos. A partir del capital de la motilidad se observan diferentes campos de movilidad dentro del campo mayor del urbanismo y en función al tipo de estructura social que acomete (Bourdieu, como se cita en Meichsner, 2007). De esta manera se puede inferir también que, el valor de las diversas formas de capital de motilidad define las características de los diversos campos de movilidad urbana y otorgan el poder de decisión en relación con las maneras y formas más convenientes para ejercer los desplazamientos (Meichsner, 2007).

Al respecto, el campo de la movilidad urbana cotidiana es un conglomerado de diversas ubicaciones u posicionamientos que conviven en un determinado espectro de un campo social, se relacionan en su exterior con otros campos a partir de vínculos de cercanía o de distancia, así como por vínculos de posición espacial, tales como: arriba, abajo e intermedio (García Jerez, 2016).

En ese mismo orden de ideas y, en primer lugar, existen diversos campos de la movilidad cotidiana, pues podemos considerar que, para desplazamientos de otros tipos de agentes, tales como: diversos tipos empresas de bienes y servicios, logística, de seguridad y emergencia, etc., se deben considerar tipos diferentes de *capitales de motilidad*, todos ellos residen y actúan en un campo mayor denominado “campo urbano”. Estos diversos campos se relacionan entre sí y con los usos del suelo, como origen y destino, que pueden estar en una situación de cercanía o de lejanía, o a media distancia, así como, con relación a su ubicación espacial de acuerdo con el capital de motilidad que este en juego, por ejemplo, en relación con los modos de transporte en el caso de la logística urbana.

En segundo orden, el campo de movilidad urbana cotidiana se configura principalmente por el “bien que está en juego”, y los beneficios que brindará al ser poseído, las mejores posibilidades y condiciones para ejercer movimientos. No obstante, no basta tener un bien deseado, sino que para que el campo opere es necesario que ese bien sea un *objeto de deseo* y que tenga “agentes” o

personas interesadas en jugar. Esta situación va a depender del interés que tengan estas personas por satisfacer sus necesidades, de manera que decidan participar en el juego (García Jerez, 2016).

En tercer orden, la composición del campo observa en un tiempo determinado, una distribución del capital de motilidad específico que se pone en juego para obtener "otro" capital, esta situación estará en función del capital de motilidad adquirido y consolidado, sin embargo, también se encuentra en función de la cantidad de capital de motilidad que se acumula o el nivel en que se encuentra, dicho capital, en un sistema jerárquico de capitales (García Jerez, 2016).

En consecuencia, en el campo de la movilidad urbana cotidiana los actores se encuentran organizados y localizados en relación con la "cantidad" de capital de motilidad que detenta y el volumen relativo con relación a otros capitales de motilidad que habitan en el mimo campo, en este caso el capital de motilidad le otorga la capacidad real o potencial para desplazarse en función de su volumen y posición (García Jerez, 2016).

Así mismo, la disposición de los agentes en el campo de movilidad urbana cotidiana presenta una disposición de vínculos en estado de tensión y a su vez involucrados activamente en el "juego", determinando un espacio de disputas, donde los agentes, realizan esfuerzos por aumentar o mantener el capital de motilidad, pero no perderlo, y en estas circunstancias pueden alterar las normas de combate.

Por lo tanto, ¿El bien por el cual luchan los agentes en el campo de la movilidad urbana cotidiana, es el "desplazamiento"?

Al respecto, Jouffe indica lo siguiente:

> La movilidad como un campo constituido por un capital de segundo orden y marginal, en definitiva, un "paracapital" que estaría compuesto por otros capitales y puesto al servicio de la acumulación de estos, no al revés, o sea un recurso susceptible de acumulación, pero no objeto de lucha por sí. […]. Este "paracapital" estaría configurado, por tanto, por tres

> capitales: el social, el económico y el acceso, los cuales reportan al sujeto una posición con respecto a su grado de movilidad. […] su premisa sitúa la centralidad y el grado de infraestructura que posee el barrio y la vivienda – ambas como expresiones del hábitat – como las variables independientes para entender y explicar las lógicas de desplazamientos reales o potenciales de los individuos. (Jouffe, 2011, como se cita en García Jerez, 2016, p.24)

Bajo la premisa precedente, debemos comprender *el paracapital*, el "desplazamiento", como un *capital territorial* porque unifica las categorías de: movilidad urbana, el transporte y el espacio en una sola unidad de análisis. A partir de este paracapital o capital territorial podemos entender el habitus ambulante de los actores del campo de la movilidad urbana cotidiana, frente a territorios fragmentados y segmentados de forma socio-espacial, como la escala urbana más pequeña de una ciudad, el barrio, y en este caso que nos atañe, la zona II de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia.

Es así como, ese paracapital, *el desplazamiento*, se debe entender como el "bien" que se encuentra en juego y que los agentes "luchan" por apropiarse, es, aquel que se alcanza en función del capital de motilidad. En otras palabras, un determinado agente a partir del capital de motilidad ingresa a disputar un juego en el que las posibilidad de desplazamiento está definida por un paracapital, a partir de tres categorías mencionadas anteriormente, por ejemplo: el espacio representado por la infraestructura vial, el transporte definido por los diversos modos o vehículos de transporte que ofrece el tejido urbano y la propia movilidad urbana, como demanda, como el volumen de personas, mercancías y servicios que se desplazan de forma cotidiana, es en ese campo que el agente hace uso del capital de motilidad que ostenta en tiempo real para apropiarse "momentáneamente" de ese paracapital, no para acumularlo, sino para servirse de él, de aprovecharlo, de encontrar un espacio ventajoso, seguro, eficaz, sostenible y eficiente que le permita superar el tiempo y el espacio, hacia su destino.

En otro sentido, los campos de movilidad urbana y específicamente los campos de movilidad urbana cotidiana adquieren una situación relevante en la estructura social, en busca de reconocimiento, por medio de contiendas entre agentes mejor dotados de capital de motilidad, para afianzar su poder simbólico, de manera que le otorgue la posibilidad de imponer, a otros más desventajado en capital de motilidad, distintas normas de conducta en el juego por conseguir el ansiado desplazamiento (Meichsner, 2007).

En ese mismo orden de ideas, los agentes dotados de mayores volúmenes de capital de motilidad, por ejemplo: pueden alcanzar ir sentados en un bus de transporte público porque están más cerca a los paraderos o tienen mejor condición física para alcanzar los paraderos; pueden usar taxis debido a mejores condiciones de ingreso per cápita en comparación a otros con limitaciones de dinero destinado a movilidad obligándolos a usar transporte público o desarrollar desplazamientos a pie o regatear el costo del pasaje; tienen una mejor accesibilidad porque se encuentran en mejor condición física o de salud frente a otros que desarrollan "fricción espacial" por tener condición de morbilidad crónica; llegan a su destino a tiempo porque usan determinadas aplicaciones tecnológicas en el celular para encontrar la mejor ruta frente a otros con no tienen esa habilidad, etc.

Precisamente el presente caso de estudio, en relación con las categorías estudiadas, identifica un "campo de la movilidad urbana cotidiana" relacionado con la II zona de Tahuantinsuyo (ver figura V-16), en el cual se puede ubicar el espacio urbano denominado "La Paradita" (ver figura V-17).

Las personas entrevistadas (grupo VIP) y, por ende, agentes involucrados en lo que denominamos "campo de la movilidad urbana cotidiana" residen y trabajan en este tejido urbano, cuyas condiciones de consolidación urbana todavía no están concluidas en lo que se refiere a las viviendas y equipamientos urbanos de primer nivel de atención, conforme se ha expuesto en el capítulo I y II.

Figura V- 16

II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia



Fuente: Google Earth, 2023.

Figura V- 17

La Paradita, II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia



Fuente: Google Earth, 2023.

El *paracapital* en juego en el campo de la movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, observa las siguientes condiciones.

En cuanto a los espacios para los desplazamientos, las vías que usan los agentes involucrados en el campo referido para desplazarse hacia el destino denominado La Paradita, son producto de una estructura urbana, sin planeamiento urbano, que "encaja" o usó como "horma" en sus barrios más jóvenes, las estribaciones andinas para constituirse en asentamientos humanos, con pendientes que pueden oscilar en los 5 a 20%, por lo que sus vías longitudinales presentan una cierta fricción espacial para los desplazamientos a pie. (figuras V-18, V-19 y V-20).

Figura V- 18

Av. Ollantaytambo



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura V- 19

Vías en pendiente



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura V- 20

Vereda aterrazada, característica común en el área de estudio



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Siguiendo la definición teórica de lo que denominamos paracapital, observamos en las figuras que mostramos a continuación, el modo de transporte, segunda categoría que define el paracapital, más popular, usado y de mayor circulación, es el “mototaxi”, que se combina con el modo “a pie” como lo muestran las figuras V-21, V-22 y V-23. Además, la figura V-27 nos precisa que 12 personas de 15 usan el mototaxi o alguna “combi” o “Alimentador del Corredor Segregado de Alta Capacidad El Metropolitano para llegar a La Paradita (figuras V-24 y V-25), y la figura V-26 confirma que 13 personas de 15 usan el transporte público, corroborando las anteriores afirmaciones.

Figura V- 21

Paradero informal de mototaxis



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura V- 22

Modo de desplazamiento "a pie" alrededor de la paradita



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura V- 23

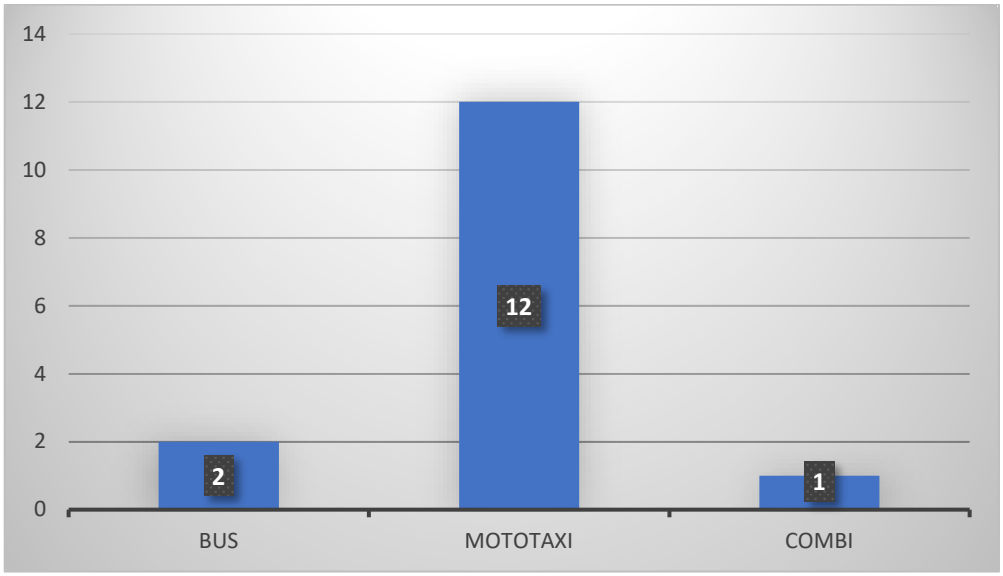
Modo de desplazamiento a pie hacia la paradita



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura V- 24

Modos de transporte empleados para dirigirse a "la paradita"



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Figura V- 25

Modo de transporte "combi"



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura V- 26

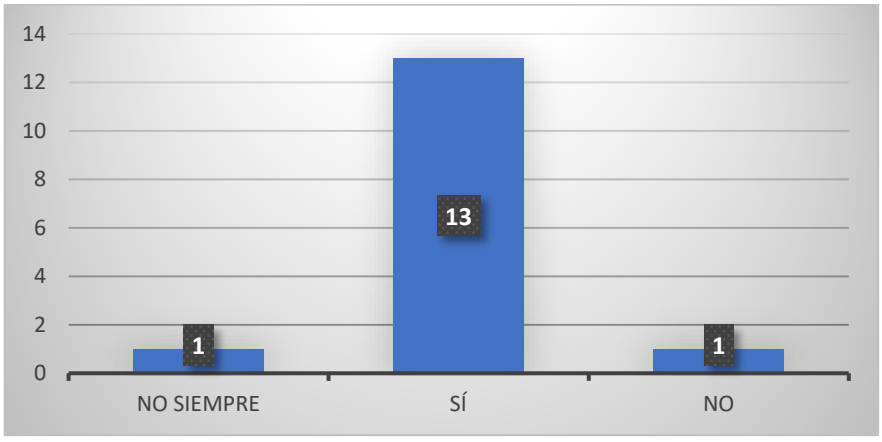
Alimentador del Corredor Segregado de Alta Capacidad "El Metropolitano"



Fuente: archivo fotográfico del trabajo de campo 2019-2020.

Figura V- 27

Uso del transporte público



Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

En consecuencia, la categoría que define y mensura este paracapital, el desplazamiento, es la naturaleza de la movilidad urbana cotidiana, esta indica que los agentes involucrados que configuran el campo de movilidad urbana cotidiana, y que determinan "otro" campo, denominado La Paradita, son en su totalidad 15 personas (Grupo VIP), y que estas observan una práctica social que en su

mayoría es desarrollada por mujeres adultas, con oficio de ventas, grado de instrucción último el nivel secundario, con ingresos per cápita que fluctúan ente los S/. 600 y S/. 1,000 soles, cuya condición de empleo es informal, que nacieron en su mayoría en el distrito de Independencia y Lima, estado civil solteras, con un tiempo de residencia media de 9 años, con una carga familiar de más de dos hijos y son madres solteras (ver tabla V-1), tal y cual nos hemos referido al inicio del presente capítulo.

Esta situación nos emplaza a inferir que, el habitus ambulante, en su condición de una estructura estructurante y estructuradora, define y genera normas y reglas de conducta que determina la práctica social de la movilidad urbana cotidiana, una práctica social distinta y distinguible entre otras, y que esta se constituye en un "campo particular", *el campo de la movilidad urbana cotidiana*, sistema que se sustenta en relaciones de dominación y jerarquía entre las posiciones de los agentes involucrados, aquellos que están mejor dotados de capital de motilidad dominan a los más desventajados, los cuales dotados de habitus ambulantes distintos y distinguibles por su capital de motilidad, ejecutan desplazamientos en disimiles condiciones y características.

Sin embargo, consideramos que deberíamos de forma preliminar, explicar la composición del campo de la movilidad urbana cotidiana, que está en relación con el capital de motilidad adquirido y consolidado, con sus valores y el nivel jerárquico en que se encuentra, tomando los valores alcanzados del capital de motilidad que indicamos en el capítulo IV.

Al respecto, como mostramos en la tabla V-1, el capital de motilidad en función a las condiciones de accesibilidad, competencias y apropiación, podemos observar que de los 15 individuos que participan y conforman ese campo de la movilidad urbana cotidiana que: 5 de ellos obtienen los mayores valores de capital de motilidad (entre 59 y 61 unidades); 7 de ellos obtiene valores medios (entre 53 y 57 unidades) y 3 de ellos obtienen los valores de capital mínimos (entre 47 y 50 unidades).

Si desglosamos en función de las categorías en que se mensuró el capital de motilidad: accesibilidad, competencias y apropiación, encontramos que los agentes mejor posicionados y con mayor capital de motilidad (entre 59 y 61 unidades) tienen valores altos de apropiación, mejor capacidad de decisión y empoderamiento para ejercer desplazamientos, así como también mejor accesibilidad al entorno urbano inmediato, y competencias y/o habilidades en un nivel medio. Por lo tanto, estos agentes son los que ejercen una condición de dominación y mejor posicionamiento en el campo, pudiendo ejercer desplazamientos eficaces y eficientes (Regalado, 2019).

Respecto a los agentes que detentan niveles medios de capital de motilidad (entre 53 a 57 unidades), en su mayoría tienen niveles altos de accesibilidad al entorno urbano inmediato, pero presentan en su mayoría niveles medios en su condición de competencias y/o habilidades para desplazarse. Sin embargo, la condición de apropiación fluctúa entre niveles máximos y mínimos, en clara correspondencia con sus niveles altos y medios de sus condiciones de accesibilidad y habilidades y/o competencias. Estos agentes son aquellos que se benefician con condiciones de accesibilidad mayor para situarse en una posición intermedia de volumen de capital de motilidad, jugando a su favor la consolidación del tejido urbano y supliendo sus carencias de competencias y/o habilidades con una mayor condición de apropiación.

Mientras que, los agentes con menor capital de motilidad (entre 47 a 50 unidades) que juegan en el campo de la movilidad urbana cotidiana observan en su mayoría niveles mínimos de accesibilidad al entorno urbano inmediato, son los de más edad determinando menores condiciones de habilidades y/o competencias, sin embargo, observan condiciones medias de apropiación. Estos agentes son los más desventajados en el campo, no obstante, los niveles medios de apropiación tratan de suplir las carencias de las otras categorías con el fin de alcanzar desplazamientos.

Es conveniente precisar que, el fin de alcanzar prontamente la mejor ubicación en el espacio urbano denominado La Paradita que se encuentra en la Av. Ollantaytambo cuadra 2 y al lado inmediato del ingreso al “Mercado Central de Tahuantinsuyo” significan tres ventajas para los

conformantes del grupo VIP: a) una ubicación estratégica y privilegiada para exhibir sus productos, b) mayores y mejores probabilidades de ventas debido a la presencia de clientes que salen o entran del mercado por ese ingreso y c) el llegar temprano significa que se puede ganar la "primera ubicación" y por ende la "primera venta" a los clientes que llegan al mercado en las primeras horas de la mañana.

Tabla V- 1

Capital de Motilidad (en unidades) en función a las condiciones de accesibilidad (unidades de accesibilidad), competencias (unidades de habilidades y competencias) y apropiación (unidades de condición de apropiación)

PERFIL SOCIO-ECONÓMICO									Categorías			
PERFIL SOCIO-ECONÓMICO	Edad	Profesión u oficio	Ingreso promedio mensual (S/.)	Actividad laboral	Tiempo de residencia (Años)	Grado de instrucción	Estado civil	Hijos	**Condición de accesibilidad**	**Condición de Competencias**	**Condición de apropiación**	**Capital de Motilidad**
Gilmer	29	Vendedor Informal	1000	Ventas/ Limpieza	8	Secun.	Soltero	0	14	19	28	61
Claudia	46	Vendedor Informal	600	Ventas	9	Secun.	Conviviente	3	22	15	23	60
Jacinta	50	Vendedor Informal	600	Ventas	12	2do primaria	Soltera	3	14	18	27	59
Milagros	47	Vendedor Informal	600	Ventas	15	Secun.	Soltera	4	21	13	25	59
Luis Enrique	47	Chofer	1000	Taxista	47	Secun.	Casado	3	23	18	18	59
Fanny	23	Vendedora Informal/animadora	800	Independiente/ venta	23	Secun.	Conviviente	1	26	14	17	57
Adriana	46	Empleada domestica	800	Trabajadora de limpieza	40	Técnica Superior	Soltera	2	23	17	15	55
Consuelo	43	Cocinera	1500	Cocinera en mercado	18	Secun.	Soltera	1	19	13	22	54
Susana	65	Vendedor Informal	600	Ventas	65	Superior	Soltera	1	12	15	27	54
Maribel	38	Vendedor Informal	600	Ventas	38	Secun.	Casada	3	20	11	22	53
María	36	Empleada	800	Empleada pública	36	Secun.	Soltera	2	13	13	27	53
Esther	51	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Primaria	Casada	2	15	15	23	53
Javier Vicente	48	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Secun.	Casada	1	10	18	22	50
Faustina	73	Ama de casa	350	Ama de casa	58	Analfabeta	Viuda	5	19	9	21	49
Ada María	55	Ama de casa	600	Ventas	55	Secun.	Casada	2	11	13	23	47
Leyenda			Alto capital de motilidad				Valores máximos de la categoría					
			Mediano capital de motilidad				Valores medios de la categoría					
			Bajo capital de motilidad				Valores mínimos de la categoría					

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En este sentido y conforme lo expresa la tabla V-1 con relación al grupo VIP, 5 personas de 15, tienen mayor volumen de capital de motilidad (entre 59 y 61 unidades) que descansa en mejores condiciones de acceso al entorno urbano inmediato, mejores y mayores habilidades y competencias, y una condición de apropiación elevada, por lo tanto, tienen mayores posibilidades de alcanzar La Paradita en tiempo y espacio, consiguiendo y apropiándose de un espacio físico ventajoso para vender sus productos sobre todo muy cerca al mercado formal; 7 personas de las 15, presentan niveles medios de capital de motilidad (entre 53 a 57 unidades), por lo tanto las posibilidades de alcanzar desplazamientos hacia La Paradita para vender sus artículos, eso significa que dicho capital descansa en valores medios y altos de accesibilidad y valores medio de habilidades y competencias lo que obligarán a utilizar una mayor condición de apropiación alcanzando lugares en La Paradita más distante del mercado formal y por ende reduce las posibilidades de venta con relación a aquellos que ocupan espacios más adelante ; por último, 3 personas de 15 tienen los valores más bajos de capital de motilidad (entre 47 y 50 unidades) sustentados en su mayoría en valores medios de accesibilidad al entorno urbano inmediato, variados niveles de condiciones de competencias y habilidades (Regalado, 2019) y por ende, se ven obligados a suplir dichas falencias alcanzando niveles medios de condición de apropiación, circunstancia que afecta alcanzar espacios beneficiosos para la exhibición de sus productos y la consecuente venta.

Capítulo VI

Apropiación, agencia y capital de motilidad en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.

En el capítulo V hemos comprendido como el *hábitus ambulante* estructura el *campo de la movilidad urbana cotidiana* (Regalado, 2018) a partir de principios que determinan prácticas de movilidad diferentes y diferenciadoras, otorgando a cada uno de los agentes intervinientes una posición y jerarquía distintos y distintivos, en la medida del volumen de su capital de motilidad que poseen y les permite ejercer el desplazamiento que se configura como un paracapital, que puede ser apropiado, a partir del "juego" en el que participan los agentes.

En este caso específico (tabla VI-1), tenemos 15 personas, la mayoría adultas, que viven en la II zona del sector de Tahuantinsuyo y que tienen un nivel de ingresos precarios, conforme lo hemos descrito en el capítulo III, tienen un destino de desplazamiento cotidiano conocido como La Paradita (cuadra 2 de la Av. Ollantaytambo, distrito de Independencia) en el que de forma informal y cotidiana venden objetos de segunda mano sobre la calzada, y que para alcanzar dicho espacio utilizan su *capital de motilidad* que propicia una acción de desplazamiento denominada *habitus ambulante* dentro del *campo de la movilidad urbana cotidiana*.

El volumen de este capital de motilidad (tabla VI-1 y figura VI-1) constituido y medido en unidades de; accesibilidad al entorno urbano, habilidades y competencias y, condición de apropiación de las dos primeras, nos indica con referencia al volumen del *capital de motilidad* que de las 15 personas que cotidianamente se desplazan hacia La Paradita: 5 tienen un volumen mayor (entre 59 y 61 unidades) y por consiguiente mejor posición y jerarquía para alcanzar los desplazamientos; 7 un volumen medio (entre 53 y 57 unidades) y por ende medianas posibilidades para alcanzar desplazamientos frente a los primeros, alcanzando posiciones y jerarquías medias; y 3 personas un volumen bajo (entre 47 y 50 unidades), lo que indica que están limitadas en sus

posibilidades de alcanzar desplazamientos y como consecuencia alcanzan la última posición y el menor nivel de jerarquía.

Tabla VI-1

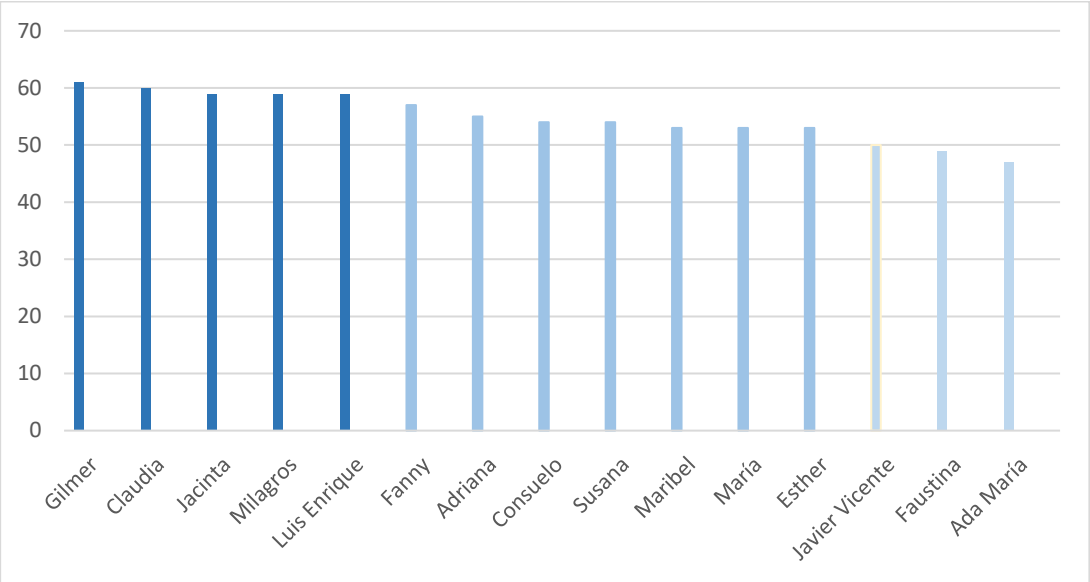
Capital de motilidad y perfil socio-económico

CAPITAL DE MOTILIDAD Y PERFIL SOCIO-ECONÓMICO									
	PERFIL SOCIO-ECONÓMICO								
PERFIL SOCIO-ECONÓMICO	Edad	Profesión u oficio	Ingreso promedio mensual (S/.)	Actividad laboral	Tiempo de residencia (Años)	Grado de instrucción	Estado civil	Hijos	**Capital de Motilidad**
Gilmer	29	Vendedor Informal	1000	Ventas/ Limpieza	8	Secun.	Soltero	0	61
Claudia	46	Vendedor Informal	600	Ventas	9	Secun.	Conviviente	3	60
Jacinta	50	Vendedor Informal	600	Ventas	12	2do primaria	Soltera	3	59
Milagros	47	Vendedor Informal	600	Ventas	15	Secun.	Soltera	4	59
Luis Enrique	47	Chofer	1000	Taxista	47	Secun.	Casado	3	59
Fanny	23	Vendedora Informal/animadora	800	Independiente/ venta	23	Secun.	Conviviente	1	57
Adriana	46	Empleada domestica	800	Trabajadora de limpieza	40	Técnica Superior	Soltera	2	55
Consuelo	43	Cocinera	1500	Cocinera en mercado	18	Secun.	Soltera	1	54
Susana	65	Vendedor Informal	600	Ventas	65	Superior	Soltera	1	54
Maribel	38	Vendedor Informal	600	Ventas	38	Secun.	Casada	3	53
María	36	Empleada	800	Empleada pública	36	Secun.	Soltera	2	53
Esther	51	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Primaria	Casada	2	53
Javier Vicente	48	Vendedor Informal	600	Ventas	8	Secun.	Casada	1	50
Faustina	73	Ama de casa	350	Ama de casa	58	Analfabeta	Viuda	5	49
Ada María	55	Ama de casa	600	Ventas	55	Secun.	Casada	2	47
Leyenda			Alto capital de motilidad/ mayor jerarquía y mejor posición						
			Mediano capital de motilidad/ mediana jerarquía y posición media						
			Bajo capital de motilidad/ menor jerarquía y posición						

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura VI- 1

Volumen de Capital de Motilidad Grupo VIP



Alto capital de motilidad	
Mediano capital de motilidad	
Bajo capital de motilidad	

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

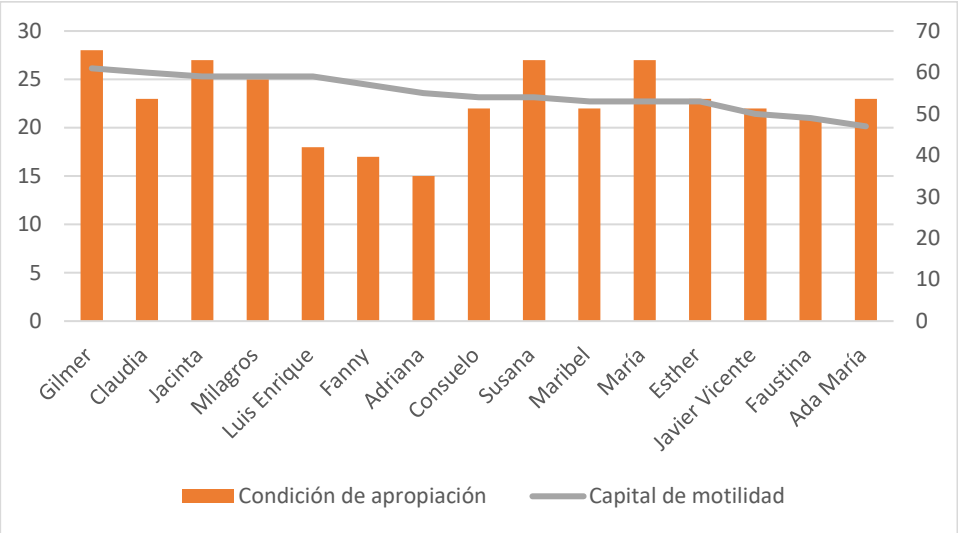
Sin embargo, existe una condición incorporada en el capital de motilidad que interpreta el nivel de capacidad de desplazamiento, la "condición de apropiación", y esta se encuentra en relación con su condición de accesibilidad al tejido urbano inmediato y la condición de competencia, determinando un estado de conducta singular que le permite superar el tiempo y el espacio, es decir, ejercer desplazamiento.

En esa misma línea de razonamiento, en la figura VI-2, podemos advertir que, la condición de apropiación, para niveles máximos y constantes de capital de motilidad, se mantiene, no varía sustancialmente sus valores, que son también los máximos alcanzados por los entrevistados, mientras que el capital de motilidad disminuye hacia valores medios, la condición de apropiación por lo general tiende a disminuir sustancialmente. Sin embargo, se puede inferir que, a niveles mínimos de capital de motilidad, la condición de apropiación presenta niveles máximos.

Podemos entender entonces, que los entrevistados con capital de motilidad de nivel bajo, ostentan una mayor capacidad de desplazamiento, a fin de suplir las condiciones de accesibilidad y de competencias que les infiere menor capital de motilidad, desarrollando estrategias de desplazamiento imbuidos de condiciones de seguridad, confiabilidad en los modos de transporte, elección segura del destino y un nivel de empoderamiento que le otorgan mayores posibilidades llegar al lugar de destino y solventar sus necesidades.

Figura VI- 2

Capital de motilidad y condición de apropiación



Fuente: encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

Por lo tanto, la práctica social de la movilidad cotidiana presenta una relación directa con las condiciones de apropiación, pero este último va a incidir en el concepto de "agencia", una condición del agente para transformar el escenario donde se desenvuelve, por lo que la apropiación le otorga, a dicha agencia, un grado interpretación de la realidad en función de su capital de motilidad, para definir la finalidad de su actuación y direccionar sus pretensiones y significaciones en torno a sus necesidades de desplazamiento.

En esa misma línea, en cuanto a la agencia, debemos enfatizar que dicho concepto se enroca con la idea de cómo se explica la conducta del ser humano en su continua búsqueda de la satisfacción dentro de un espacio social.

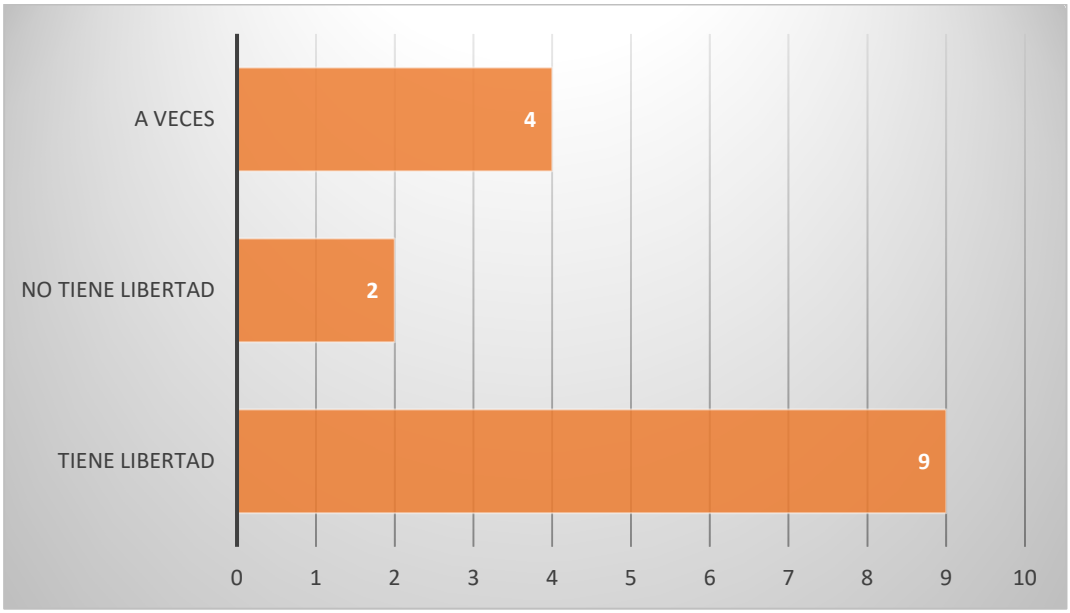
Amartya Sen (como se cita en Pick, 2007) infiere que la "agencia" es una habilidad que ostenta un humano, una capacidad o competencia para establecer fines inherentes a su naturaleza humana de forma libre, consciente, a su libre albedrío, y que esta modela o diseña su conducta, con la finalidad de alcanzar, porque considera que es importante para su existencia social.

El concepto de *agencia* va mucho más allá del "hecho", en esta investigación, del "hecho del movimiento", esta categoría incorpora un "deseo", una representación, un simbolismo, un motivo o un "móvil", y un objetivo definido, que los urbanitas incorporan a sus desplazamientos (Kabeer, 1999b; Sen, 1999, como se cita en Pick, 2007).

Al respecto, hemos observado al medir de forma empírica las dimensiones de la agencia en los integrantes del grupo VIP que, la mayoría aprecian que tienen *libertad o autonomía* en la toma de decisiones que *modifiquen o alteren* las condiciones del entorno para efectuar desplazamientos (ver figura VI-3). Por otro lado, casi todos tienen una alta capacidad para negociar ventajas en sus desplazamientos, por ejemplo, pueden desde solicitar la reducción del costo del pasaje y hasta exigir desembarcar en zonas no admitidas (ver figura VI-4).

Figura VI- 3

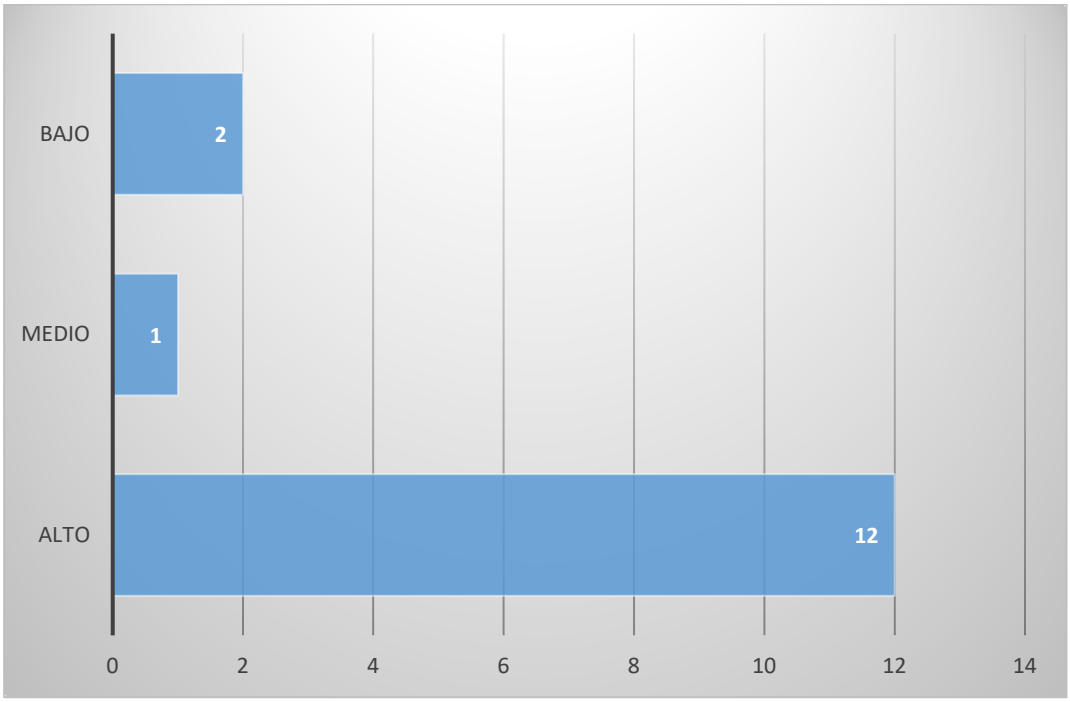
Libertad para tomar decisiones de desplazamiento



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura VI- 4

Grado de negociación para efectuar desplazamientos

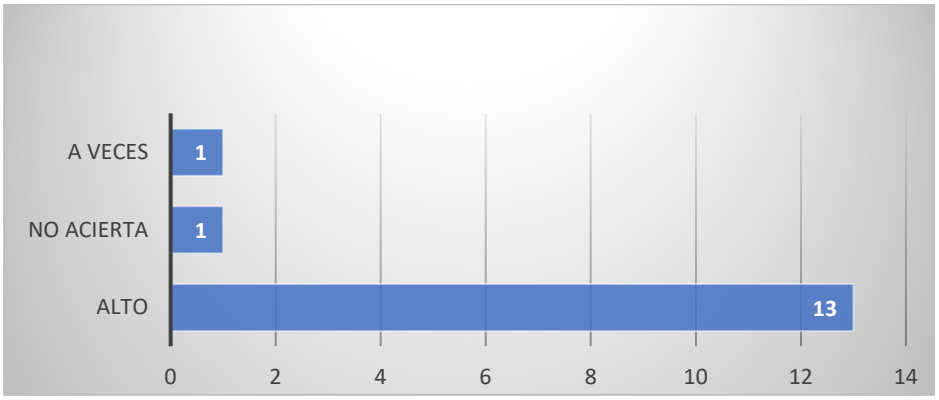


Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En relación con el asertividad al momento de elegir un medio de transporte, la mayoría de los habitantes encuestados manifiestan un alto nivel de confianza en la elección del modo que les permitirá llegar a su destino, tanto dentro como fuera de su área de residencia (Regalado, 2019) (véase figura VI-5). No obstante, muchos reconocen que sus desplazamientos no resultan del todo eficaces, debido a factores que dificultan el acceso al transporte, como la distancia a los paraderos, las condiciones topográficas y el mal estado de las veredas y calzadas (Regalado, 2019) (véase figura VI-6).

Figura VI- 5

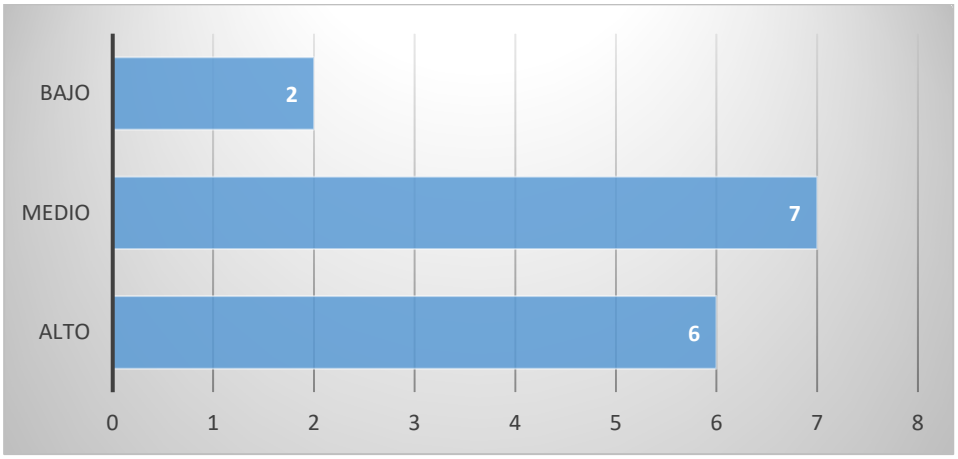
Nivel de asertividad para la escogencia modal



Fuente: encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

Figura VI- 6

Nivel de autoeficacia en los desplazamientos

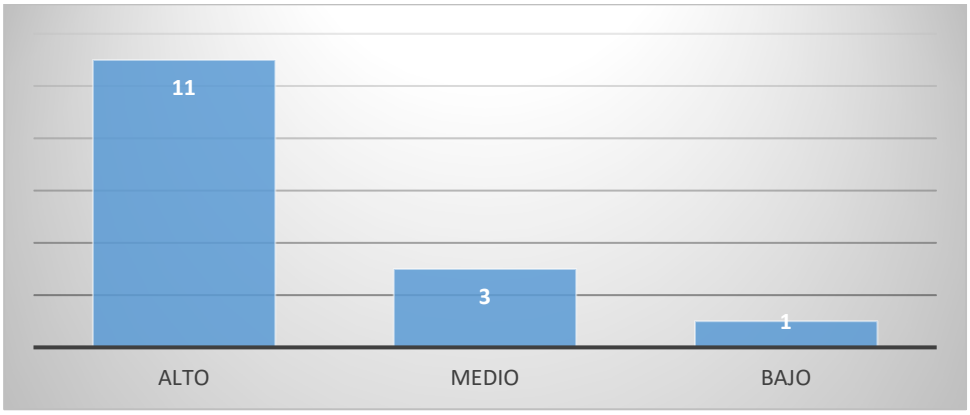


Fuente: encuesta del trabajo de campo, diciembre 2019.

La mayoría de los habitantes de esta zona presenta un elevado nivel de autonomía en sus desplazamientos, lo que implica que pueden decidir libremente cuándo, a qué hora y hacia dónde trasladarse (Regalado, 2019) (véase figura VI-7). Cerca de la mitad de la población encuestada percibe tener un alto grado de control sobre sus trayectos, mientras que un grupo ligeramente menor señala contar solo con un control moderado, posiblemente debido a la informalidad del sistema de transporte, que no siempre respeta las rutas establecidas, o a la variabilidad en los tiempos de viaje (Regalado, 2019) (véase figura VI-8).

Figura VI- 7

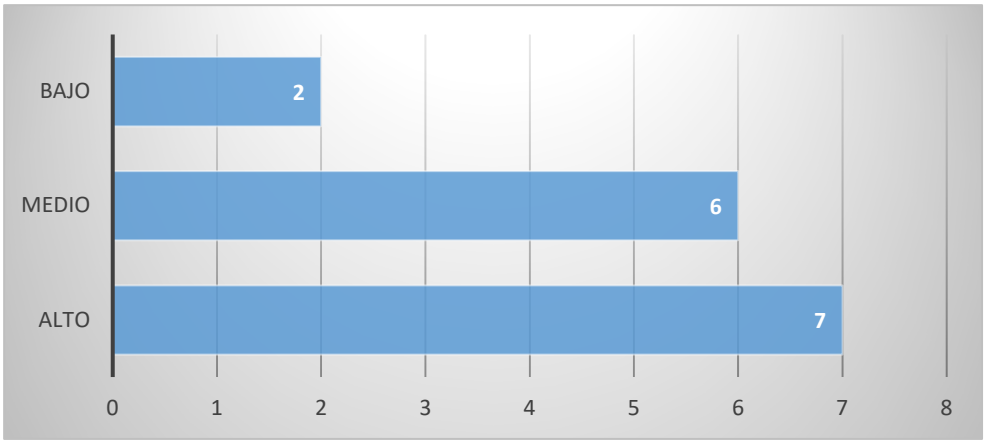
Grado de autonomía para efectuar desplazamientos



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura VI- 8

Grado de control para efectuar desplazamientos

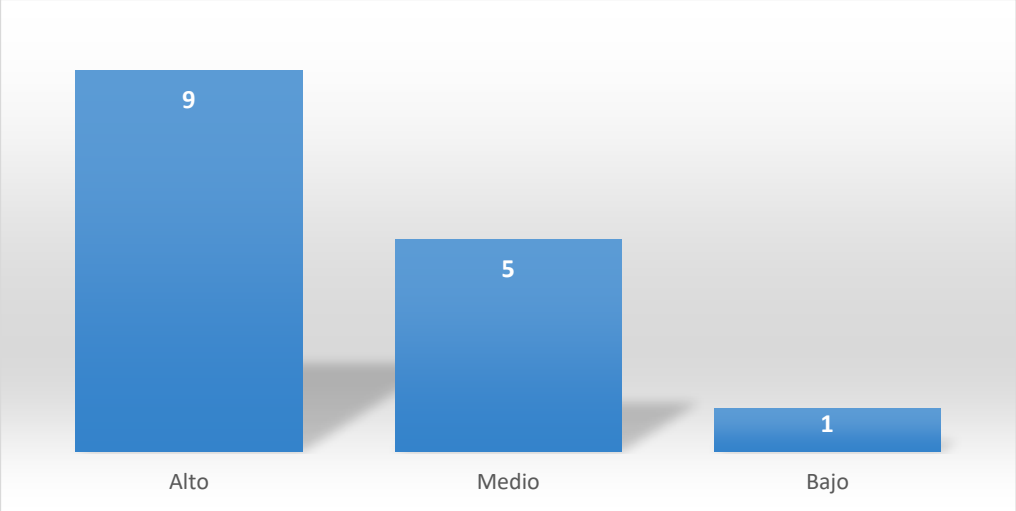


Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

La mayoría de los entrevistados presenta un alto nivel de autodeterminación, mientras que aproximadamente una tercera parte considera que su grado de autodeterminación es medio, lo cual podría estar relacionado principalmente con el ingreso per cápita que perciben (Regalado, 2019) (véase figura VI-9). Por otro lado, el nivel de pensamiento independiente dentro de la muestra resulta considerablemente elevado, ya que casi la totalidad de los participantes manifiesta la capacidad de reflexionar sobre sus desplazamientos en cualquier momento del día (Regalado, 2019) (véase figura VI-10).

Figura VI- 9

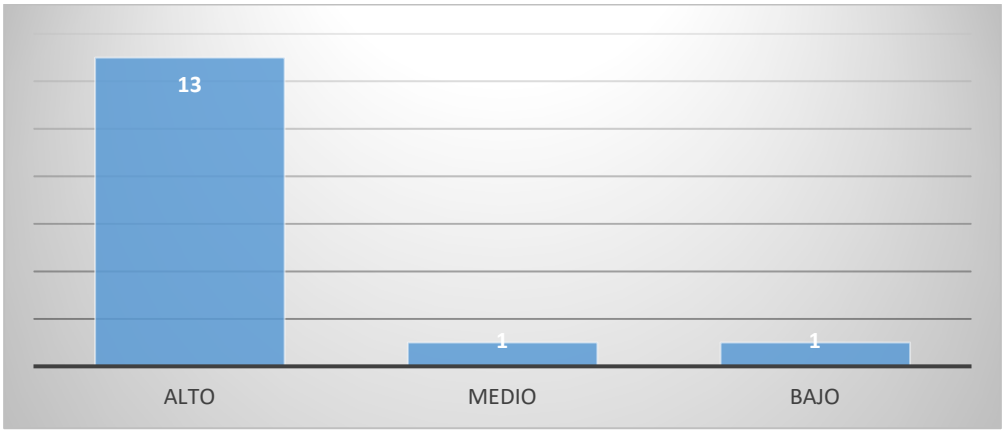
Nivel de autodeterminación para efectuar desplazamientos



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura VI- 10

Nivel de pensamiento independiente para efectuar desplazamientos[48]



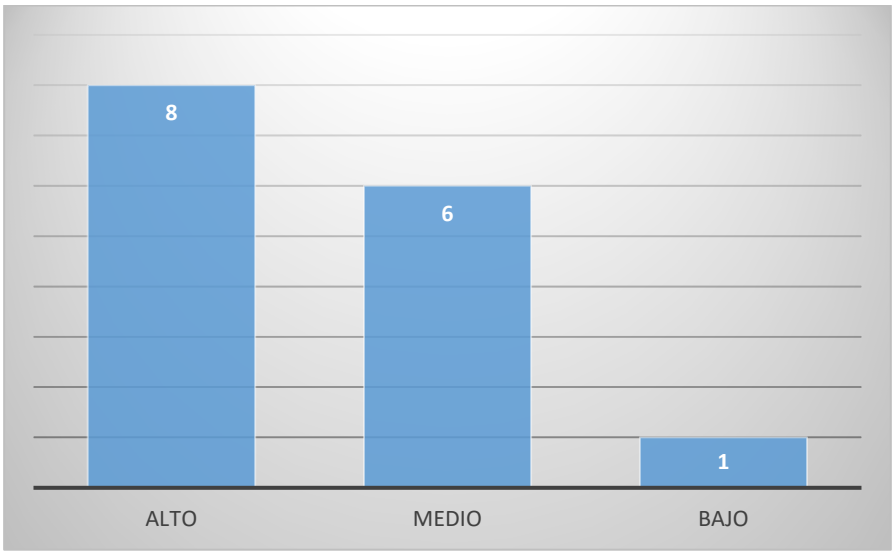
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

No obstante, casi la totalidad de los encuestados considera necesario modificar sus rutas de desplazamiento hacia barrios vecinos, con el fin de atender mejor sus necesidades laborales (véase figura VI-11). De igual forma, la mitad de la muestra percibe que carece de control sobre su entorno, dado que su campo de movilidad cotidiana está condicionado por la informalidad del sistema (véase figura VI-12). A pesar de ello, el nivel de percepción es elevado, lo que permite a los pobladores afrontar y resolver eficazmente los problemas relacionados con sus desplazamientos diarios hacia sus centros de trabajo (véase figura VI-13).

[48]Se refiere a la fortaleza que tiene su pensamiento y que evita cambiar pese al clima del entorno familiar o amical o a la subjetividad que pueda encontrar en otras opiniones, de manera que su pensamiento está basado en la confianza para ejercer una acción, en el enfoque y la valoración de otras posibilidades para ejecutar un desplazamiento en el tejido urbano.

Figura VI- 11

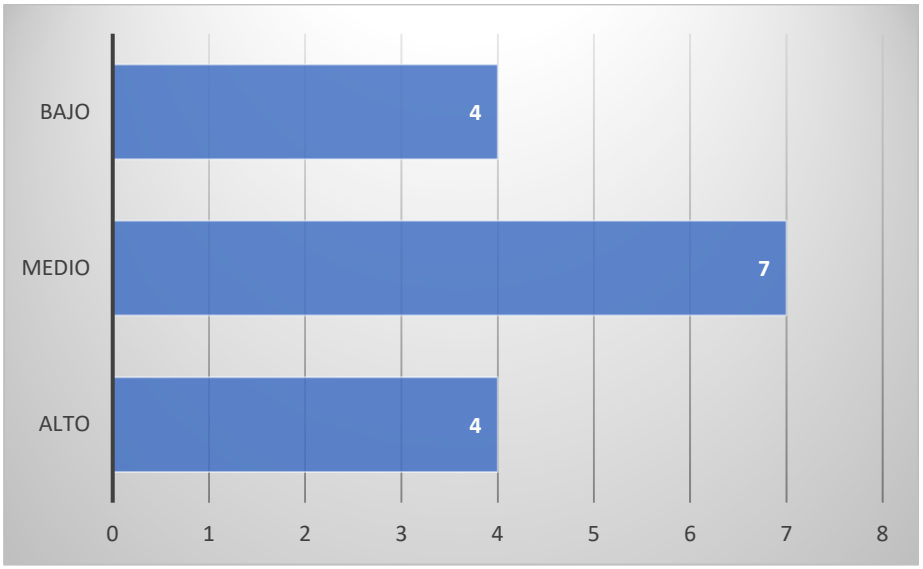
Grado de identificación de necesidad de cambio para efectuar desplazamientos



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura VI- 12

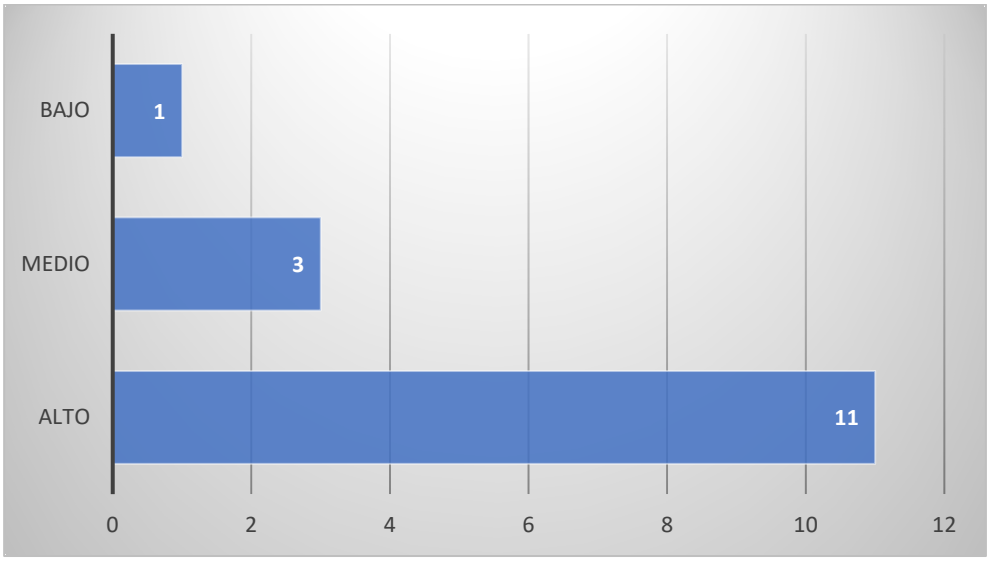
Nivel de control sobre mi entorno



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Figura VI- 13

Nivel de percepción de mi contexto



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

A continuación, y este orden de ideas, presentamos en la tabla VI-2, el nivel de agencia por cada uno de los entrevistados de acuerdo con las categorías y dimensiones (tabuladas, reducidas y codificadas, revisar anexo 4) que sirvieron para el análisis siguiente.

Tabla VI-2

Accesibilidad, habilidades y competencias, apropiación, capital de motilidad y agencia

Grupo VIP	Accesibilidad al entorno urbano	Habilidades y competencias	Apropiación	Capital de Motilidad	Agencia
Gilmer	14	19	28	61	20
Claudia	22	15	23	60	16
Jacinta	14	18	27	59	16
Milagros	21	13	25	59	18
Luis Enrique	23	18	18	59	21
Fanny	26	14	17	57	18
Adriana	23	17	15	55	21
Consuelo	19	13	22	54	19
Susana	12	15	27	54	3
Maribel	20	11	22	53	17
María	13	13	27	53	19
Esther	15	15	23	53	17
Javier Vicente	10	18	22	50	20
Faustina	19	9	21	49	8
Ada María	11	13	23	47	16
Alto condición (accesibilidad, habilidades y competencias y apropiación)		Alto capital de motilidad		Alto capital de motilidad	
Mediana condición (accesibilidad, habilidades y competencias y apropiación		Medi ano capital de motilidad		Mediano capital de motilidad	
Baja condición (accesibilidad, habilidades y competencias y apropiación)		Bajo capital de motilidad		Bajo capital de motilidad	

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Haciendo una comparación entre las condiciones de accesibilidad, habilidades y competencias y apropiación (Regalado, 2019), con la capacidad de agencia, encontramos relaciones que explican como los integrantes del grupo VIP, a partir de las categorías señaladas entiende, interpretan y acometen sus reales o potenciales capacidades de desplazamientos.

La figura VI-14 nos muestra la relación que existe entre la condición de accesibilidad a su entorno urbano inmediato y su capacidad agencia, es decir, el estado que permite satisfacer sus necesidades de desplazamiento, de transformar las condiciones o el escenario o campo de la movilidad urbana cotidiana (Regalado, 2018) a fin de superar el tiempo y el espacio, esta muestra en el mayor número de casos (13 personas de 15) una relación inversamente proporcional, es decir, a mayores condiciones de accesibilidad al entorno urbano inmediato menor capacidad de agencia y viceversa.

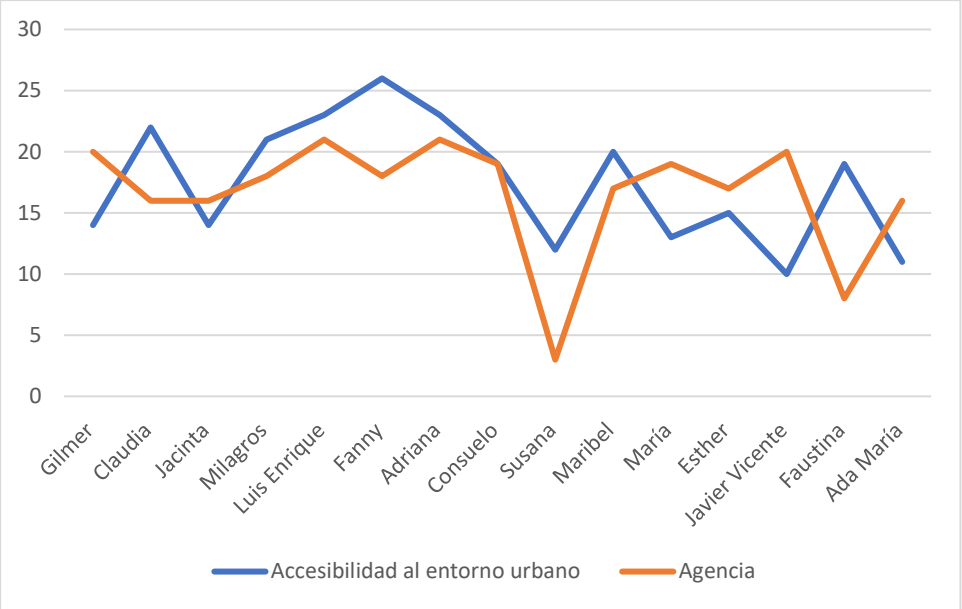
En ese sentido, a menores condiciones de accesibilidad a su entorno urbano inmediato que facilite los desplazamientos, la capacidad de agencia tiende a aumentar mostrando mayor grado de autoeficacia[49] y empoderamiento[50], sin embargo, a mayores valores de condición de accesibilidad la capacidad de agencia disminuye porque el individuo se siente seguro de su entorno urbano inmediato. Este fenómeno nos indica que, al constituirse el tejido urbano no consolidado e inconexo en obstáculo para el desplazamiento, es decir a mayor fricción espacial, la capacidad de agencia tiende a aumentar en el agente, que lucha por transformar un escenario adverso para conseguir desplazamientos eficaces y óptimos, en este caso para alcanzar La Paradita. No obstante, la figura

[49] Para Pick, S., Sirkin, J., Ortega, I., Osorio, P., Martínez, R., Xolocotzin, U. & Givaudan, M. *Escala para medir agencia personal y empoderamiento (ESAGE),* (2007), "Autoeficacia [...] los individuos poseen un sistema propio que les permite ejercer cierto grado de control sobre sus pensamientos, sentimientos y acciones [...] sirve como función de autorregulación la proporcionar a los individuos la capacidad de alterar su entorno e influir en sus acciones [...] necesaria para el cambio de conductas", (pp. 295-304).
[50]Según Pick, S., Sirkin, J., Ortega, I., Osorio, P., Martínez, R., Xolocotzin, U. & Givaudan. M. *Escala para medir agencia personal y empoderamiento (ESAGE)*, (2007), Empoderamiento, una vez que la agencia comienza a impactar [...]en las organizaciones y la comunidad se convierte en empoderamiento [...] a menudo sucede en etapas", (p.297).

citada muestra dos casos especiales, el caso de Faustina (73 años) y el de Susana (65 años) donde la edad puede estar afectando sus niveles de agencia, los más bajos del grupo VIP.

Figura VI- 14

Condición de accesibilidad y capacidad de agencia



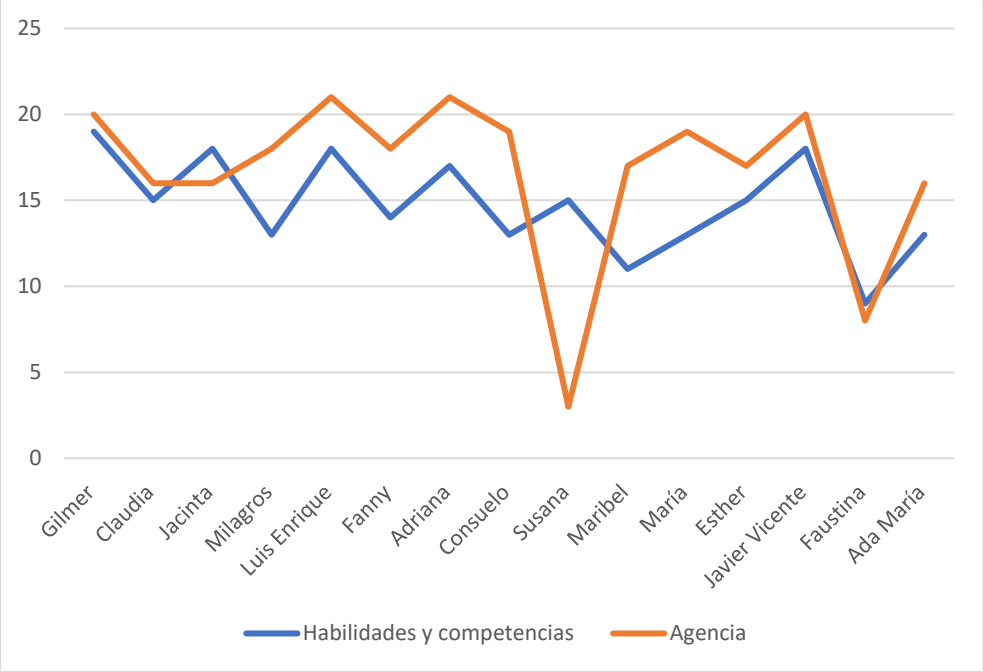
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En otro sentido, la figura VI-15 nos indica que, la condición de competencias y/o habilidades que ostentan los encuestados, tales como: el conocimiento del barrio, la utilización de las tecnologías de información y comunicación, el estado de salud o la condición de discapacidad, entre otras, expresa, en la gran mayoría de los entrevistados, una relación directa con la capacidad de agencia. Sin embargo, observamos dos casos: Faustina (73 años), analfabeta, ama de casa, con el nivel más bajo de agencia y el de Susana (65 años), con estudios superiores y madre soltera, con el menor valor en habilidades y competencias y con un nivel de agencia mínimo, el segundo más bajo, esto puede darse debido probablemente a: su reducida carga familiar (1 hijo), la importancia mínima de la puntualidad, no utilizar el celular para informarse sobre la ruta y/o condiciones del desplazamiento, etc. (ver anexo 2, 3 y 4).

Esta relación nos explica que las condiciones físicas, intelectuales, de conocimiento del tejido urbano, etc., pueden incrementar los niveles de *capacidad de agencia*, es decir, son factores que pueden determinar la modificación y adecuación de las condiciones de efectuar desplazamientos y así poder superar el tiempo y espacio con la finalidad de alcanzar los recursos urbanos, en específico el lugar donde pueden conseguir recursos económicos a fin de mantener su condición de urbanita.

Figura VI- 15

Condición de habilidades, competencias y capacidad de agencia



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

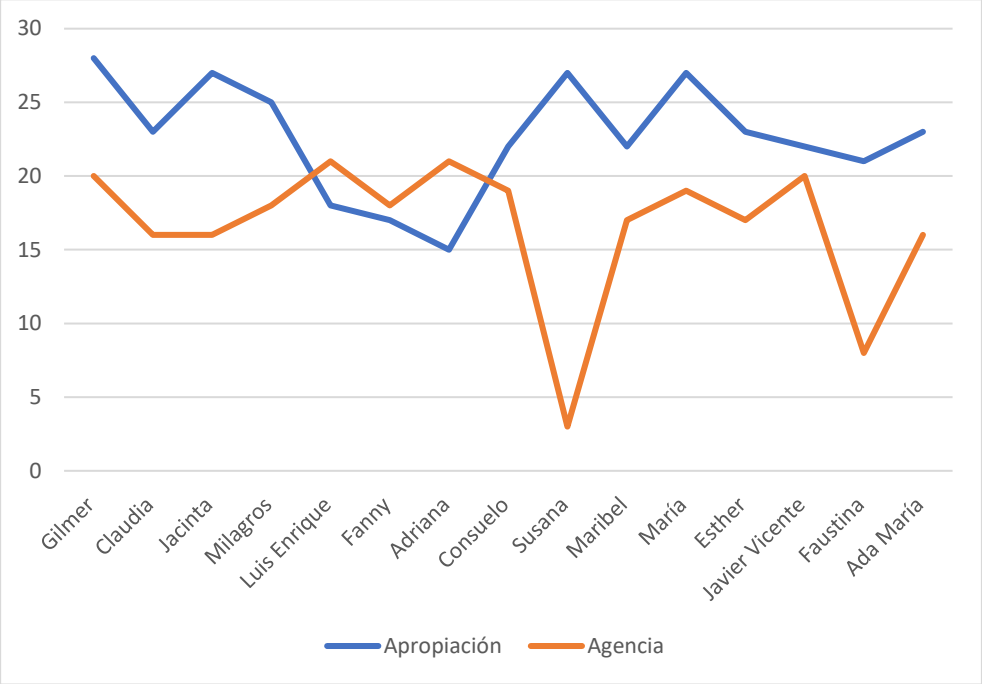
Respecto a la relación entre la condición de apropiación y la capacidad de agencia, la figura VI-16 nos muestra que a mayores niveles de apropiación la capacidad de agencia tiende a disminuir, se indica entonces una relación inversamente proporcional, es decir, a menores valores de agencia le corresponde mayores niveles de apropiación y viceversa, esto sucede en la gran mayoría de los casos.

Esta situación expresa, con relación a las características de los entrevistados, que la interpretación o el sentido que adquiere el desplazamiento o su grado de movilidad que le permita la

acción social y configure la práctica social de la movilidad urbana cotidiana, no incide notablemente en la capacidad de agencia, por lo tanto, individuos cuya condición de apropiación sea mayor, podrían o no establecer estrategias de desplazamientos para transformar una realidad que le puede ser adversa en el campo de la movilidad urbana cotidiana frente a otros agentes con mejores niveles de condición de accesibilidad o de competencias pero con menores niveles de apropiación, por lo tanto, la capacidad de agencia puede considerarse una "reserva" para condiciones desfavorables futuras.

Figura VI- 16

Condición de apropiación y capacidad de agencia



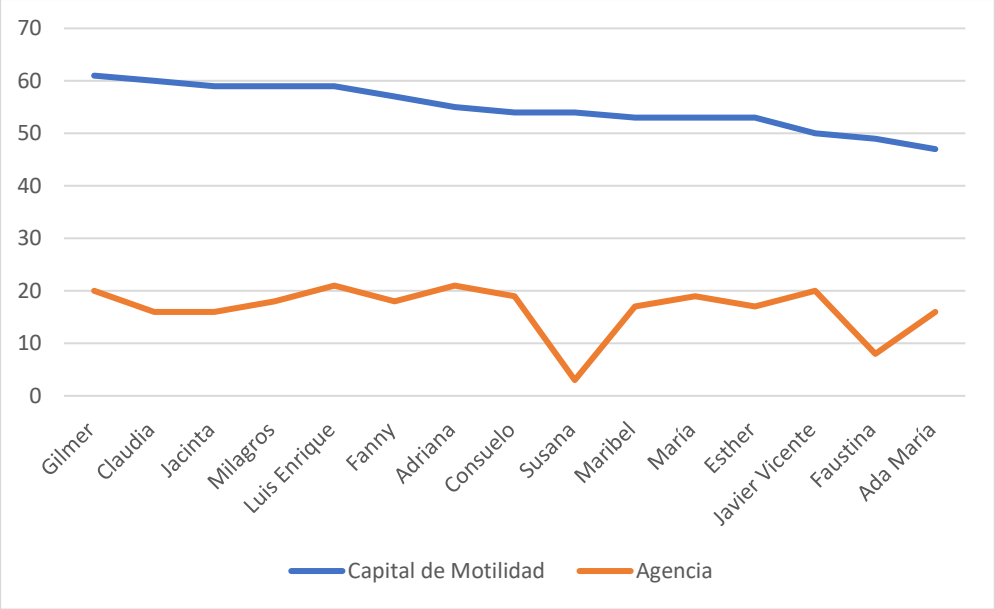
Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

En cuanto a la relación entre agencia y capital de motilidad, la figura VI-17 nos muestra cómo mientras el capital de motilidad desciende, la agencia tiene un comportamiento singular y no se encuentra en relación directa con el capital de motilidad.

Mientras se muestran valores altos de capital de motilidad, la agencia muestra valores asintóticos[51], es decir, se mantienen en un mismo nivel, valores medios. Sin embargo, mientras el capital de motilidad disminuye hacia valores medios, la agencia muestra por lo general valores medios. Para valores mínimos de capital de motilidad la agencia tiende a mostrar niveles mínimos de forma casi asintótica.

Figura VI- 17

Capital de motilidad y capacidad de agencia



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

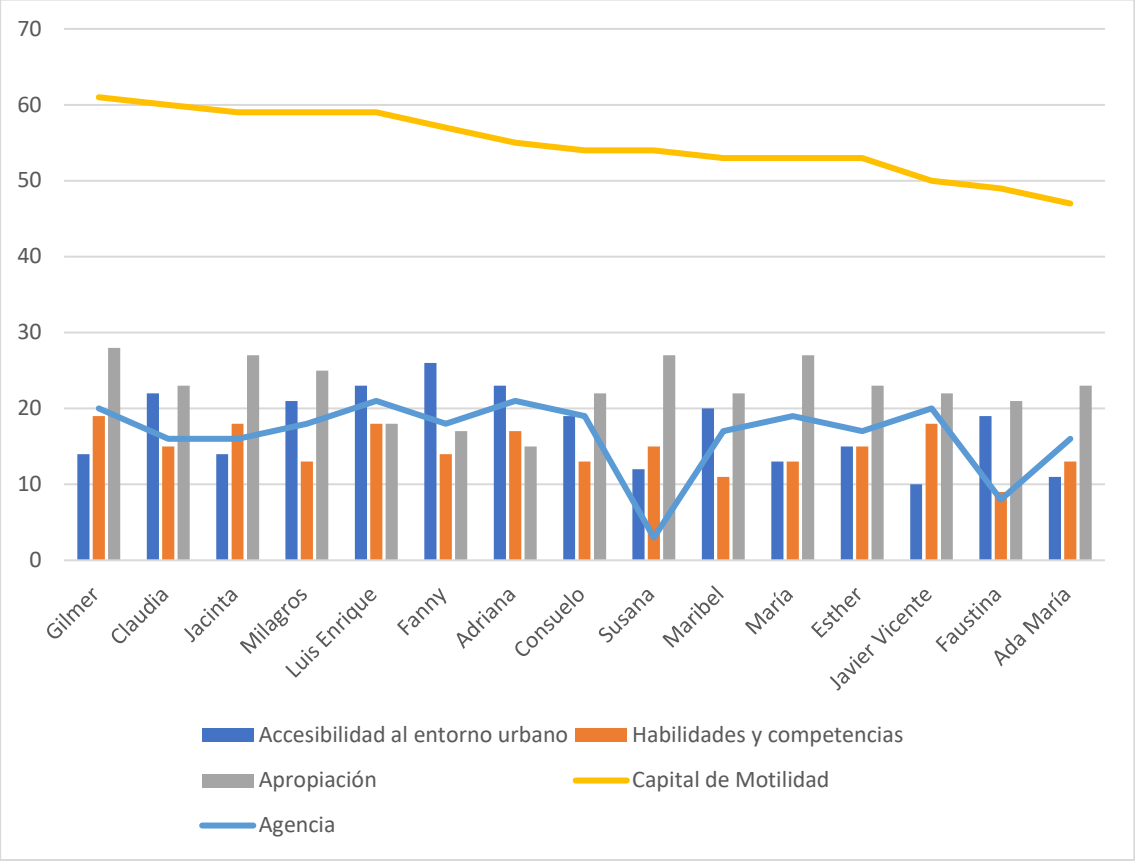
Finalmente, en el gráfico V-18, observamos tres condiciones importantes concernientes al capital de la motilidad, sus componentes y su relación con la agencia: a) la agencia casi siempre no supera los niveles de apropiación de los componentes del capital de la motilidad (accesibilidad y habilidades y competencias) razón por la cual estimamos que esta, no influye categóricamente en la agencia; b) la agencia no supera en la mayoría de casos los niveles de accesibilidad al tejido urbano inmediato, por lo que no debe de alterar este componente físico del capital de motilidad y; c) donde

[51]Dicho de una curva: Que se acerca indefinidamente a una recta o a otra curva sin llegar nunca a encontr arla. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., [versión 23.6 en línea]. https://dle.rae.es [12 de junio de 2023].

se apoya la agencia en la mayoría de los casos es en las habilidades y competencias, por lo que podemos inferir que dicho componente del capital de motilidad puede otorgar una mayor capacidad de agencia para transformar el campo de la movilidad urbana cotidiana.

Figura VI- 18

Accesibilidad al entorno urbano inmediato, habilidades y competencias, apropiación, capital de motilidad y agencia.



Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Capítulo VII

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

En el presente capítulo presentamos los principales hallazgos de la investigación en sintonía con las preguntas e hipótesis de trabajo que han guiado la pesquisa sobre la *movilidad urbana cotidiana*. La auscultación de un grupo seleccionado denominado "Vendedores Informales de la Paradita" (VIP) presentes en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, ha permitido identificar un *Habitus Ambulante* particular que expresa una forma o estilo de desplazarse en ellos, y que genera una práctica social del movimiento***,*** en otras palabras, ***l****a práctica social de la movilidad urbana cotidiana.*

Esta condición en el ejercicio de su recursividad, consolida y define esta forma de habitus ambulante, relación biunívoca que produce tal fuerza social que se genera y regenera con todas sus características y propiedades produciendo una red de relaciones, a partir de los desplazamientos, que establecen un campo, el *campo de la movilidad urbana cotidiana*, en la que cada individuo del grupo VIP dotado de un *capital de motilidad* diferente, diferenciado y diferenciante, desarrolla una capacidad de *agencia*. Sin embargo, su condición de inmerso en una *metrópoli fragmentada* experimenta una lucha desigual por alcanzar recursos urbanos que el *urbanismo fragmentador* como forma de vida le exige para ser considerado urbanita.

En ese contexto, la urbanización producida sin orientación y control por parte de la planificación y en particular del planeamiento urbano (componente físico espacial de la planificación urbana), ha determinado ser el producto de un *urbanismo fragmentador* que solo preconiza la ocupación del *espacio físico* sin importar la capacidad de soporte para el tipo de patrón de asentamiento que allí se solicita. En consecuencia, produce un hábitat precario, sin capacidad de habitabilidad, pero con dos componentes notables, por un lado, las relaciones y configuraciones

sociales que ahí se fermentan y consolidan, y por el otro, un sentido de pertenencia a un grupo o colectivo con un interés compartido, que se vuelve un imperativo en sus vidas.

En ese sentido y en relación con el caso que nos compete, se responde y discute la pregunta principal que ha motivado el ejercicio de la presente pesquisa:

¿En qué medida las características del capital de motilidad de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, territorio fragmentado social y espacialmente debido a un urbanismo fragmentador, motiva una determinada capacidad de agencia, estableciendo ciertas prácticas sociales de viajes, dentro del campo de la movilidad urbana cotidiana, que determinan las posibilidades de alcanzar el espacio urbano para la reproducción social?

Los pobladores de la II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, residen en una estructura urbana inacabada en sus áreas periurbanas, donde la pobreza urbana expresa una fragmentación del tejido urbano con niveles notables de segregación física, social y económica. No obstante, el urbanita encuentra las posibilidades de reproducción social, desarrollando, innumerables prácticas sociales, una de ellas la práctica social de la movilidad urbana cotidiana, como consecuencia del urbanismo como forma de vida e instrumento de gestión del territorio urbano.

Al respecto, el sujeto social en movimiento o habitus ambulante en dicha zona, presenta una primera característica que determina cierta condición de su capital de motilidad, el ejercicio de un urbanismo fragmentador, porque se encuentra en un tejido urbano que ha sido fragmentado por esa forma de vida, en todas las escalas del espacio urbano, que segrega social y espacialmente al habitus ambulante.

Esta situación, va a determinar dos escenarios: 1) un aumento del capital de motilidad, si los flujos de personas se encuentran de forma conexa y/o contiguas y organizando a los actores sociales en torno a estructuras socioeconómicas, políticas y simbólicas formales, integradas y organizadas en

busca del bien común; o 2) una disminución de ese capital, si prima la desconexión, desorganización, la informalidad, el interés privado sobre el público.

Al respecto, los patrones de asentamiento residencial en áreas sin capacidad de soporte para albergar la vida humana con relación a las actividades de consumo o comercio de primera necesidad en una urbanización periférica e informal establecen dos fenómenos diferenciados pero relacionados. Por un lado, genera flujos inconexos, desorganizados e informales y por otro lado, establece segregación socioeconómico espacial fragmentando el tejido urbano, y no solo eso, promueve deseconomías de aglomeración que se materializa en el comercio y la movilidad urbana informal en dicha área.

Una segunda característica que describe el capital de motilidad es el habitus ambulante que, al ser una estructura estructurante y estructuradora, va a plantear las normas o reglas de conducta en la estructura del mundo social del movimiento en el que habita.

Es en ese sentido que, el habitus ambulante del grupo analizado modifica su ruta por alguna razón intempestiva, como: un accidente de tránsito, la ejecución de obras públicas, la ausencia de los modos de transporte que utiliza frecuentemente, cambios de rutas de estos o por acciones de violencia social, etc. De esta manera, los componentes del capital de motilidad como, las habilidades y competencias relacionados con el conocimiento del barrio, las formas de socialización con agentes que comparten el mismo interés de desplazamientos, la utilización de las TIC´s, etc., podrían provocar un aumento de su condición de apropiación y por ende su capital de motilidad o en caso contrario disminuirlo.

Una tercera característica del capital de motilidad son las condiciones en las que se genera la ejecución de la práctica social de la movilidad urbana cotidiana. Si esta práctica social del movimiento es generada en un entorno fragmentado social y espacialmente producto del urbanismo fragmentador, el habitus ambulante, resultado de la internalización de las estructuras del mundo

social del movimiento, provisto de un determinado capital de motilidad, es modificado en sus tres componentes:

1) Las beneficiosas o precarias condiciones de accesibilidad al entorno urbano inmediato;

2) La existencia o debilidades en cuanto a las habilidades y competencias propias del sujeto social en movimiento que pueden favorecer o no, para alcanzar el desplazamiento sobre la ruta; y

3) La condición favorable o desfavorable de apropiación, la apreciación y reflexión sobre las posibilidades de desplazamiento, que le permita ejecutar tácticas sociales para el desplazamiento y sortear las barreras propias de un hábitat en vías de consolidación urbana, de la falta de habilidades y competencias o de las condiciones precarias de ingresos per cápita debido a su situación socioeconómica.

En ese orden de ideas, la consolidación del nivel de accesibilidad del entorno urbano inmediato sea, por ejemplo: las aceras, calzadas, pistas, alumbrado público, rampas, escalinatas, bermas, señalética, semáforos, etc., van a determinar mejores y mayores facilidades para los desplazamientos. Dadas esas condiciones, el capital de motilidad tiende a aumentar.

Por otro lado, la adquisición o aprendizaje de habilidades y competencias, tales como, conocimiento del barrio, facilidad para la socialización, efectuar ejercicios físicos, tener un buen estado de salud, etc., incrementará el capital de motilidad.

En definitiva, la mejora de estos dos componentes consolidará y aumentará la condición de apreciación y reflexión sobre las posibilidades de desplazamientos, esto indudablemente aumentará el capital de motilidad.

Por lo tanto, la condición de apropiación de las posibilidades de desplazamiento, que reposa en componentes objetivos como es la ruta o el espacio físico para el movimiento y sus condiciones, además está ligada a vínculos subjetivos como, por ejemplo, creencias sobre la efectividad de la ruta, las emociones o forma de percibir el camino escogido, la forma como ha aprendido la ruta desde su

hogar o escuela, las relaciones con sus vecinos, etc. Esta condición de apropiación se puede ver transfigurada si el nivel de accesibilidad al entorno urbano inmediato es modificado temporal o permanentemente, o si las habilidades y competencias son alteradas como, por ejemplo, la disminución de la condición física o del estado de salud, la disminución de los ingresos per cápita o la reducción de su nivel de empleabilidad dada su incipiente formación educativa.

Este vínculo entre lo objetivo y subjetivo va determinar las posibilidades potenciales de interpretar su grado de movilidad para alcanzar recursos urbanos en las diferentes escalas de la metrópoli empezando por la escala barrial, y como consecuencia de estas alteraciones, la agencia o la capacidad de ocasionar un cambio tanto en los escenarios adversos como en los más favorables puede determinar una subordinación de sus prácticas de viajes frente a sujetos sociales en movimiento mejor dotados de capital de motilidad y posicionados en el campo de la movilidad urbana cotidiana.

Al respecto, la agencia del grupo analizado permite alcanzar a partir de su capital de motilidad otro espacio, un lugar que le permita reproducción social, “La Paradita”. Cuando dichos individuos presentan reducidas habilidades y competencias o la fricción espacial del entorno urbano inmediato aumenta, la agencia aumenta y permite superar el escenario adverso de desplazamiento o la ruta.

Sin embargo, cuando la condición de apropiación es mayor, la agencia presenta una condición de reserva, esta condición encontrada revela que los urbanitas que residen en áreas periféricas aprecian y reflexionan sus posibilidades de desplazamiento, es decir, se apropian de su desplazamiento en función de su precario nivel socio-económico, pero utilizando sus habilidades y competencias, tales como el estado de salud y físico, el conocimiento del barrio y de los vecinos, de manera que otorgan al habitus ambulante las condiciones de producir y reproducir el mundo social de los desplazamientos y a la vez ser producido y reproducido por él.

En ese orden de ideas, al examinar el colectivo de individuos antes mencionado, encontramos una práctica social de movilidad urbana cotidiana singular, cuya evidencia empírica nos resuelve la siguiente interrogante.

¿Cuál es la naturaleza y características del habitus ambulante que, proveído de un capital de motilidad determinado, genera la práctica cotidiana de movilidad socio espacial en la II zona del sector Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?,

La naturaleza y características del *habitus ambulante* que observamos en los individuos del grupo VIP, está determinada a partir de la internalización de las condiciones de su tejido urbano correspondiente y de conductas propias de su estructura social, de cómo sienten, actúan y perciben el movimiento.

El estado de consolidación precaria de su entorno urbano inmediato que utilizan para superar el tiempo y la distancia, muestra elementos subjetivos como: los significados que encarna el espacio físico para el movimiento o la ruta, las emociones, creencias, valores, etc., que se vinculan con sus formas de caminar, socializar y comprender su desplazamiento, en un contexto de fragmentación y segregación socioeconómico espacial por sus condiciones de desempleo, escaso ingreso percápita, bajo nivel de empleabilidad, por su grado de instrucción, etc.

El *habitus ambulante* para dicho grupo en cuestión, invoca una relación biunívoca individuo-barrio en relación con su entorno urbano inmediato, la II zona del sector de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, que se configura en una sola entidad. Esta entraña lo social y simbólico, que le confiere conciencia, sentido, identifica y distinguen como urbanita, en un tejido urbano que observa condiciones inacabadas de la infraestructura vial, que presenta pendientes notables, donde solo el transporte informal como el mototaxi o los desplazamientos a pie, pueden garantizar accesibilidad en situación de fricción espacial.

En efecto, el *habitus ambulante* del grupo en cuestión se presenta en sus individuos como un conjunto organizado de disposiciones e ideas que expresa una manera de: caminar, actuar sus

desplazamientos, relacionarse con sus pares, de alerta, de previsión, de buscar información, de escogencia modal en cuanto a los modos de transporte que son básicamente dos, el mototaxi y a pie, etc.

Este habitus ambulante además se transfiere a sus generaciones y vecinos y también lo utilizan para realizar otras actividades dentro de la ruta que cotidianamente transitan, como es ejercer la venta ambulatoria. Esta característica del habitus ambulante está muy ligada a la estructura de conocimientos adquiridos en el hogar, escuela y vecindario. Precisamente los individuos del grupo VIP tienen mínimo ocho años de tiempo de residencia, algunos como los de más edad han sido descendientes directos de los primeros pobladores de ese sector.

En ese sentido, esa condición les otorga mayor conocimiento de: la evolución urbana del barrio, de sus calles, negocios, servicios, atajos, rutas convenientes y eficaces; la forma de conducirse por la ruta en cuanto a su nivel de socialización, de comunicarse con los vecinos; de sus expresiones acerca del confort, seguridad, de su educación vial, velocidad que debe imprimir a los desplazamientos, superación de obstáculos, etc.

Estas características les permiten, por ejemplo: una determinada forma de caminar por la vereda, mirar hacia ambos lados para advertir el paso de vehículos debido a la falta de señalética y/o semáforos o elementos de seguridad vial, caminar sobre vías sin alumbrado público o vías sin continuidad, distinguir las calles peligrosas, reconocer su fragilidad frente al transporte motorizado, etc.

Estos actos revisten un primer interés interiorizado, alcanzar el desplazamiento sobre un espacio físico para el movimiento, la ruta, para luego llevar acabo el segundo interés interiorizado, apropiarse de un espacio urbano que le ha de ofrecer reproducción social, La Paradita, frente a su condición de desempleo, al ejercicio del oficio de vendedor informal, ínfimos ingresos percápita que en promedio no superan el salario mínimo, considerable carga familiar en promedio de 3 hijos por

jefe de familia y condiciones precarias de empleabilidad debido a que solo alcanza en su gran mayoría la secundaria completa.

Esta situación obliga a apropiarse de ese espacio urbano no preparado para el comercio (calzada de la Av. Ollantaytambo) pero que sin embargo, su cercanía al Mercado Central de Tahuantinsuyo le confiere oportunidades de aprovechar las economías de aglomeración que este equipamiento urbano de comercio formal ocasiona.

Por lo tanto, el habitus ambulante genera una práctica social de movimiento que entraña un interés interiorizado de supervivencia en un mundo de desigualdades sociales y económicas que obliga al individuo del grupo VIP a buscar ingresos económicos en un territorio fragmentado y segregado social y espacialmente.

Para esa finalidad utiliza ciertos medios objetivos que dispone como: el sistema de movilidad en las condiciones precarias que observa su infraestructura vial y sus modos de transporte; sus reducidas condiciones socioeconómicas como el ingreso per cápita, etc. No obstante, también se sirve de medios subjetivos como sus habilidades y competencias que ha interiorizado como capital cultural desde el hogar, la escuela y el barrio. Estos son: la forma de caminar, su nivel de socialización con los vecinos y amigos, el conocimiento del barrio y de las rutas más eficientes y eficaces, la identificación con sus pares que están en la misma condición socioeconómica, el sentido de pertenencia hacia el barrio, la condición de desempleo, la responsabilidad por la carga familiar y su relación con la necesidad de conseguir ingresos para sobrevivir.

Además, aspectos como: la forma de percibir el barrio, la percepción de seguridad y confort en la ruta para el desplazamiento, la certidumbre de conseguir un lugar para la venta informal, la opinión sobre las posibilidades y condiciones de la ruta, la localización de las fuentes de información sobre las condiciones de la ruta con relación a eventos fortuitos, la emoción por sentirse útil e identificada como habitante del barrio y su ciudad.

Esta condición le otorga al habitus ambulante un determinado capital de motilidad entendido como una estructura internalizada de recursos objetivos y subjetivos acumulados durante sus vidas que le brindan una posibilidad de desplazamiento en un tejido urbano fragmentado y en condiciones de segregación socioespacial como es la II zona de Tahuantinsuyo en el distrito de Independencia.

En ese sentido, el habitus ambulante del grupo en cuestión utiliza su capital de motilidad para ejercitar sus desplazamientos, sin embargo, en condiciones de severo estado de desempleo y bajo nivel de empleabilidad. En ese escenario, el capital observa ciertas características diferentes, diferenciantes y diferenciadoras que determina aumento o disminución de sus volúmenes en función de las condiciones de cada individuo del grupo VIP, aunque el habitus ambulante argumente el mismo interés interiorizado de supervivencia en un mismo espacio urbano de naturaleza social y simbólica.

El capital de motilidad de los individuos del grupo VIP contiene y describe tres componentes apreciables, estos son:

1) Accesibilidad al entorno urbano inmediato, que presenta condiciones precarias para efectuar desplazamientos, tales como: el grado de semi-consolidación de su nivel de habitabilidad, inacabado e inadecuado sistema de movilidad como su infraestructura vial, veredas aterrazadas y calzadas en pendiente por la topografía notable, ausencia de alumbrado público, limitaciones tanto para los viajes a pie o motorizados; inexistencia de paraderos y señalética de movilidad urbana, escasos modos de transporte urbano y presencia de transporte informal como mototaxis, etc. Estas características físicas se constituyen en barreras urbanísticas que condicionan su trayecto cotidiano a La Paradita, utilizando más tiempo en el desplazamiento, incremento del costo del pasaje, mayor uso del transporte público mototaxi o combi, etc.

2) Competencias y habilidades vinculadas con los conocimientos adquiridos y condiciones para organizar de forma estratégica los desplazamientos: relacionados con tiempo de residencia, estado físico y de salud, formación ética y moral en el hogar, grado de instrucción alcanzado, oficios incorporados. En ese sentido, los individuos del grupo VIP, observan ciertas características como: que la mayoría conoce su barrio; no tienen alguna limitación relacionada con la discapacidad física o mental para ejecutar desplazamientos; mantienen buena condición de salud física y mental; la mayoría conoce a sus vecinos que ejecutan los mismos trayectos o el mismo destino. Además, reconocen que es importante la puntualidad para alcanzar mejor posicionamiento en La Paradita; experimentan seguridad en el desplazamiento en su trayecto diario; presentan buena condición física; no tienen licencia de conducir; utilizan el teléfono celular en sus desplazamientos e interactúa socialmente sobre la ruta.
3) Nivel de apropiación de sus posibilidades de desplazamientos, considerando que: la principal motivación para desplazarse es por trabajo; buscan elegir destinos cerca de su vivienda; la gran mayoría tiene como destino final La Paradita; se desplazan solos e interactúan porque se sientes confiados y seguros de sus posibilidades para el desplazamiento cotidiano en el barrio. Al mismo tiempo, el individuo del grupo VIP confía en el transporte público que utiliza y que considera que es administrado por el gobierno y es confortable; opina que es independiente a la hora de efectuar desplazamientos; confía en la persona que lo transporta, aunque vulnerable en su trayecto, que no se preocupa del tiempo y que en algunas ocasiones altera su estado de ánimo.

En ese contexto, a partir de la medición del capital de motilidad del grupo VIP en relación con sus componentes, encontramos que no es un valor idéntico para cada individuo, sin embargo, la diferencia entre el mayor y el menor no es muy amplia

Al respecto se puede señalar que, la edad si bien podría determinar una condición ventajosa, no es determinante porque existen factores como la condición física o de salud que pudieran afectarla significativamente.

Así mismo; el ingreso per cápita, si bien asegura mejores y mayores oportunidades de desplazamientos esta más relacionado con la proporción de este recurso económico que se reserva para transporte. Sin embargo, la carga familiar no es un factor que determine mayores desplazamientos, pero sí una disminución del capital de motilidad en el sentido económico. Así mismo, el tiempo de residencia no es una característica que incremente necesariamente su capital de motilidad porque va a estar sujeto a sus condiciones físicas, de salud o ingreso per cápita.

Con respecto a la relación del capital de motilidad con cada uno de sus componentes, la investigación infiere que: el nivel de accesibilidad al entorno urbano inmediato está en relación proporcional directa con capital de motilidad. Por lo tanto, mejores y mayores competencias y habilidades determinaran un aumento de capital de motilidad y mejoras en las estrategias de accesibilidad al entorno urbano inmediato.

Por otra parte, el capital de motilidad se relaciona con el nivel de apropiación de forma directamente proporcional, incluso podría suplir algunas condiciones menores de habilidades y competencias como el reducido conocimiento del barrio o alguna falencia física o de salud. Al mismo tiempo, la apropiación funciona como una especie de "energía de reserva" que puede ayudar a compensar los discretos volúmenes de nivel de accesibilidad al entorno urbano y de competencias y habilidades, pues es una energía interna, subjetiva.

No obstante, la apropiación mantiene una conexión con las materialidades del mundo social del desplazamiento que rodea al individuo del grupo VIP, encarna significados en el espacio físico para el movimiento o la ruta, cuando hace suyo el espacio exclusivo para el desplazamiento o cuando le cambia de función vial destinada a los desplazamientos motorizados por un espacio destinado a la circulación peatonal. Se puede señalar que la apropiación se apodera de forma simbólica de la

accesibilidad del entorno inmediato en el que se desplaza el grupo VIP a partir de: estrategias de familiarización de los desplazamientos, de cómo saber y que se debe hacer para desplazarse y reconociendo las características físicas de los componentes de la ruta, tales como: calzadas, veredas, parques, bermas, caminos adyacentes a las viviendas.

Cabe destacar que, la apropiación expresa un cierto grado de afecto o adhesión sobre las condiciones de accesibilidad de la ruta cotidiana, es un sentimiento de propiedad en la relación espacio tiempo; e invoca un sentimiento de afinidad relacionado con los años de residencia en el barrio.

Dentro de ese orden de ideas y con relación al habitus ambulante del grupo VIP, observamos que este reside en un habitáculo singular relacionado y posicionado jerárquicamente con relación a otros agentes que realizan el mismo desplazamiento hacia La Paradita, de acuerdo con su capital de motilidad, pero con el mismo interés interiorizado.

Este espacio está regido por relaciones de poder, de juego, de luchas por apropiarse de forma material y simbólica del desplazamiento sobre la ruta o espacio urbano depositario de todas las prácticas sociales de movilidad urbana cotidiana generadas por el habitus ambulante, estructura social, arbitraria y artificial denominada el campo de la movilidad urbana cotidiana. En ese sentido, y con relación al grupo VIP, respondemos la siguiente interrogante.

¿De qué manera la práctica cotidiana de la movilidad socio espacial da forma al habitus ambulante definiendo el campo de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?

En ese sentido precisamos que, la recursividad del movimiento de los individuos del grupo VIP – naturaleza innata de la práctica cotidiana de la movilidad socio-espacial−, que da forma al habitus ambulante, permite apropiarse del desplazamiento para alcanzar un espacio de reproducción social que para ellos significa La Paradita, está regido por vínculos que se diferencian entre los subjetivos y los organizacionales.

Los vínculos que hacen referencia a la subjetividad del individuo del grupo VIP, que a partir del interés interiorizado de supervivencia establece relaciones familiares, de vecinos sobre la ruta en el barrio, de cooperación con su símil, amical por compartir el mismo interés, emocional al descubrir una posibilidad de ingresos económicos , empatía con vecinos que comparten el barrio y sus problemas y a veces de corte irracional como la ansiedad, preocupación, desgano, frustración, generalmente por no alcanzar la condiciones requeridas para el desplazamiento sobre la ruta.

Los vínculos organizacionales a su vez reflejan la asociación con las actividades propias del grupo en cuestión, son básicamente objetivos, que implica apropiarse de un espacio para la venta informal o gestionar la organización de la distribución espacial de los vendedores informales en La Paradita.

La relación entre los vínculos subjetivos y organizacionales de forma reiterativa va a señalar una condición, del grupo en cuestión, de apropiación, que va a interpretar sus posibilidades de éxito y un comportamiento destinado al movimiento, para alcanzar la ruta, y por ende el espacio de reproducción social, La Paradita, sin embargo, en un tejido urbano como la II zona del sector de Tahuantinsuyo, son las condiciones objetivas las que rigen esa forma de moverse por el barrio.

En ese contexto, el comportamiento del movimiento de los individuos del grupo VIP se reproducen en una estructura social que expresa segregación social y económica. Esta situación complica aún más la recursividad del habitus ambulante en su proceso de consolidación y unificación de sus disposiciones como una estructura estructuradora que estructura el mundo social del movimiento.

Es así que características socioeconómicas como: la predominancia del género femenino, la presencia mayoritaria de individuos de edad adulta, el mínimo grado de instrucción alcanzado, ingresos per cápita por debajo del salario mínimo, el predominio de la economía informal, promedio de dos hijos como carga familiar, etc., modifican la configuración y conducta del habitus ambulante, determinando en el grupo VIP una serie de coincidencias en sus desplazamientos como: el destino de

los viajes, los días de ejecución del trayecto sobre la ruta, los cambios de ruta, el tiempo de viaje, son mayormente idénticos.

No obstante, también las contingencias objetivables que aparecen en la ruta, como: accidentes, reparaciones en las vías, movimientos sociales, alteración del clima, obliga a la práctica social de la movilidad urbana cotidiana a reedificar sus condiciones de recursividad y por lo tanto a modificar la estructura del habitus ambulante.

En ese escenario, la práctica social de la movilidad urbana cotidiana se alberga en un espacio físico para el movimiento, "la ruta", este espacio con relación al grupo en cuestión, objetivamente, es un espacio parte del tejido urbano del barrio en la II zona del sector de Tahuantinsuyo. Sin embargo, representa el mundo social del desplazamiento donde el habitus ambulante posiciona a los agentes que realizan desplazamientos en base al volumen de su capital de motilidad, pero también expresa categorías cognitivas relacionadas con lo simbólico, en tanto otorga a los individuos sentido de pertenencia al barrio, afecto por el entorno debido a su tiempo de residencia, emociones al apropiarse de las posibilidades de desplazamiento en su cotidianidad.

Por ejemplo, los individuos del grupo VIP se identifican con la II zona de Tahuantinsuyo porque fueron descendientes de los primeros pobladores o algunos fundadores; fueron protagonistas de los cambios que ha sufrido su barrio; han visto desarrollarse los negocios y mercados de abastos, se han organizado para exigir mejoras en sus espacios públicos al gobierno local, sienten emociones de empatía por las condiciones de precariedad que experimentan sus vecinos, etc.

Es así como la práctica social de la movilidad urbana cotidiana del grupo VIP configura el campo de la movilidad urbana cotidiana (Regalado, 2019) donde opera el habitus ambulante, que en su recursividad del desplazamiento hacia La Paradita, lo edifica y reedifica, determinando que cada agente (individuo del grupo VIP) en sus desplazamientos autónomos determina también la naturaleza autónoma de dicho campo, además de plantear de forma tácita ciertas reglas de

comportamiento lógico y racional en el acto de desplazamiento sobre la ruta, tales como: destinar el menor tiempo para el desplazamiento, alcanzar la ruta de forma rutinaria y temprana, anticipar riesgos o retrasos, etc.

El habitus ambulante del grupo VIP se alberga y posiciona en el campo de la movilidad urbana cotidiana (Regalado, 2018) en función a su volumen de capital de motilidad, que objetivamente es la ruta para alcanzar un espacio de reproducción social, La Paradita. No obstante, alcanzar la ruta no es el fin ulterior, la finalidad es apropiarse de La Paradita para ejercer el comercio ambulatorio informal y generar ingresos económicos debido a su situación precaria de desempleo, es el bien mayor en juego.

Por lo tanto, el individuo del grupo VIP encarna un habitus ambulante utilizando su capital de motilidad, como capital de segundo orden, un "capital accesorio" que, relacionado con la condición de su capital económico, social y de sus componentes (accesibilidad al entorno urbano inmediato, habilidades y competencias y apropiación), puede aumentar o disminuir. No obstante, el capital de motilidad no se acumula sino se utiliza para ejercer desplazamientos eficaces y eficientes.

En ese contexto, los quince individuos que conforman el grupo VIP, en función a la medida y características de su capital de motilidad compiten entre sí en su calidad de "agentes del movimiento" en el campo de la movilidad urbana cotidiana.

La "competición" se da entre: agentes con altas, medianas y bajas probabilidades para el desplazamiento. En cuanto a los agentes con altas probabilidades de desplazamientos son aquellos individuos del grupo VIP que tienen condiciones de accesibilidad a partir de un tejido urbano consolidado, poseen un buen estado físico y buena salud e interpretan favorablemente su condición de apropiación, estos generalmente son los jóvenes adultos solteros que tienen ingresos económicos por debajo del promedio del grupo, con mayor carga familiar y tienen poco tiempo de residencia en el barrio. En ese sentido tienen altas posibilidades de alcanzar en La Paradita mejores lugares para la venta.

En cuanto a los agentes con medianas probabilidades de desplazamientos, estos son individuos que residen en tejidos urbanos semi-consolidados. Presentan habilidades y competencias reducidas por condición de salud o física y con disminuidas necesidades para interpretar sus posibilidades para apropiarse de su desplazamientos, porque las condiciones de accesibilidad al tejido urbano presentan algunas facilidades para el desplazamiento: Estos en su mayoría son adultos solteros, con los mayores ingresos económicos del grupo y menor carga familiar que les permite tener mayor presupuesto para elegir el modo de transporte, y que al haber vivido toda su vida en el barrio pueden plantear estrategias alternativas. Estas son: utilizar más de un modo de transporte o combinar transporte público administrado por el gobierno con uno privado, desplazarse por atajos, solicitar ayuda de sus vecinos con movilidad propia, con la finalidad de alcanzar un lugar, aunque no tan estratégico y beneficioso, para vender en La Paradita.

Respecto a aquellos agentes con bajas probabilidades de desplazamientos, estos son: individuos que residen en tejidos urbanos en vías de consolidación, es decir, con una infraestructura para la movilidad escasa. Presentan ciertas habilidades y competencias relacionadas con la edad adulta mayor, grado de instrucción elemental y su condición de ama de casa; con medianas posibilidades para interpretar la apropiación de sus desplazamientos debido a sus reducidas necesidades económicas, en su mayoría adultos casados, con los menores ingresos económicos del grupo, con reducida carga familiar por la edad adulta de sus hijos que en su mayoría son ellas las que representan una responsabilidad ante sus hijos. Por lo tanto, alcanzarán algunos espacios residuales para la venta informal en La Paradita.

En suma, estos agentes del movimiento son capaces de cambiar el escenario de las posibilidades de desplazamiento, cuyos capitales social y económicos son bastante similares así como las condiciones de accesibilidad al entorno urbano inmediato (Regalado, 2019), la diferencia básicamente está en el componente habilidades y competencias y la condición de apropiación de su capital de motilidad que afecta significativamente su volumen y por lo tanto, enfrentan en esas

condiciones la lucha por alcanzar el desplazamiento que los lleva La Paradita, en un contexto de fragmentación urbana que se agrava por un sistema de movilidad urbana inacabado y segregación socioespacial.

En ese contexto, el posicionamiento de estos agentes en relación con su capital de motilidad observa mayor volumen en los agentes con altos valores de apropiación y de accesibilidad al entorno urbano inmediato (Regalado, 2019). Sin embargo, los agentes con menores condiciones de accesibilidad y de habilidades y competencias suplen estas carencias a partir de un nivel mayor de apropiación, haciendo uso de fortalezas cognitivas basadas en sus emociones, afectos, sentido de identidad, empoderamiento, etc. (Regalado, 2019), para cambiar el escenario desfavorable del desplazamiento sobre la ruta, con miras a alcanzar el espacio de reproducción social, La Paradita. De esta manera se reorganizan las posiciones en el campo de la movilidad urbana cotidiana, se reconfigura la naturaleza de la práctica social de la movilidad urbana cotidiana y por ende la estructura del habitus ambulante del grupo VIP.

En ese sentido podemos apreciar que los agentes con medianas y bajas probabilidades de desplazamientos recurren a la identificación con el barrio, a su sentido de arraigo y su capacidad de sociabilidad para: reconocer otras rutas más cortas o más largas según sea el caso, delibera sobre que atajos tomar o que acciones emprender en cuanto a desviarse de la ruta, habla con vecinos que tienen las mismas necesidades de desplazamientos sobre las condiciones de la ruta y las posibilidades de alcanzar La Paradita, busca información en los medios de comunicación o redes sociales sobre eventos que presenta la ruta, reflexiona sobre el horario de sus desplazamientos y que modos de transporte alternativo utilizar.

En ese orden de ideas, observamos que el individuo del grupo VIP desarrolla esa capacidad de transformar el escenario desfavorable de su desplazamiento a partir de su condición de agente del movimiento que encarna una habilidad capaz de establecer fines inherentes a su condición humana. De esta manera transforma su conducta en un medio adverso y modifica su posición en el

campo de la movilidad urbana cotidiana, de manera que puede sortear los escollos presentados o intempestivos en la ruta que efectúa para apropiarse de su desplazamiento, esto es su condición de agencia. Al respecto inferimos lo siguiente en razón a la pregunta que formulamos a continuación.

¿De qué forma la alteración del capital de motilidad afecta la agencia en el campo de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?

En principio, debemos de precisar que la *agencia* mantiene una relación directa con un componente del capital de motilidad, *la apropiación*. La agencia incorpora un móvil, un motivo, un deseo y necesidad imperiosa para su existencia social, en el individuo del grupo VIP, determinando una conducta específica de movilidad urbana cotidiana, que el individuo incorpora a su práctica social de movimiento que le permite utilizar su capacidad de apropiación para ejecutar el desplazamiento sobre la ruta, bien en juego en el campo de la movilidad urbana cotidiana, para luego alcanzar el espacio de reproducción social como fin ulterior, La Paradita.

En ese contexto, el grupo VIP observa que la agencia que imprimen a sus desplazamientos cotidiano hacia La Paradita indican que: tiene una total libertad o autonomía para tomar decisiones que faciliten sus desplazamientos, pueden negociar las condiciones económicas del costo del pasaje, tiene un grado apropiado de asertividad para la escogencia modal de su forma de transporte frente a los obstáculos o barreras urbanísticas y salvar la fricción espacial o eventos fortuitos, observar un pensamiento fuerte no influenciable, identifican su necesidad de desplazamiento, y controlan su entorno porque tiene un nivel adecuado de percepción de su barrio.

En ese sentido, la mayor condición de agencia de los individuos del grupo VIP se presenta para otorgar las condiciones para sortear el estado inacabado de la infraestructura vial y vencer la fricción espacial, en otras palabras, las condiciones precarias de accesibilidad al entorno urbano inmediato reducen el capital de motilidad y por lo tanto solicita mayor condición de agencia, por lo que ha de imprimir al individuo mayor empoderamiento y autoeficacia.

En efecto, la falta de una accesibilidad al entorno urbano inmediato por las condiciones precarias de la infraestructura vial determina mayores obstáculos a vencer y por lo tanto mayor condición de trasformación del escenario para la movilidad urbana cotidiana, es decir, la agencia, es en ese contexto, una actitud del individuo, debiendo ser mucho más audaz, atrevido, eficaz, enfrentar los obstáculos, asumir fortaleza anímica, organizar y tomar las riendas de sus desplazamientos.

Por otro lado, la reducción de las condiciones de habilidades y competencias de los individuos del grupo VIP disminuye el capital de motilidad y afecta la agencia porque disminuye las posibilidades de desarrollar estrategias, cambios de ruta, utilizar atajos y medios de transporte alternativos, desarrollar menos tiempo, todo esto en perjuicio de los desplazamientos cotidianos.

Con respecto a la *apropiación*, el capital de motilidad se reduce ostensiblemente, si disminuyen las condiciones de reflexión e interpretación de las posibilidades de desplazamiento, es decir, la condición de apropiación, sin embargo, la agencia tiende a aumentar y en sentido opuesto, en ese escenario la agencia se convierte en una reserva esperando a intervenir si el nivel de apropiación desciende.

Esta inferencia radica en que la *apropiación* tiene una naturaleza dual, objetiva y subjetiva, en cambio la agencia tiene raíces subjetivas. Mientras la apropiación considera aspectos materiales como la infraestructura vial, el transporte, recursos económicos, y aspectos subjetivos como: el sentido de pertenencia y la identificación con el barrio, afectos, familiaridades, vecindad, etc., la *agencia* reposa en aspectos puramente subjetivos como la motivación que genera el desplazamiento, los objetivos por los cuales nos movemos, la necesidad y el significado del desplazamiento.,

Por lo tanto, el campo de la movilidad urbana cotidiana es afectado en su estructura al alterarse el capital de motilidad y por consiguiente el habitus ambulante, de manera que, el campo se reestructura a partir de nuevas posiciones jerarquizadas en relación a los nuevos volúmenes de capital de motilidad que detentan los agentes provisto de una condición de agencia que le otorga

sentido, motivación, aliciente, deseos por alcanzar el desplazamiento sobre la ruta encarnada en un espacio físico, social y simbólico, un espacio urbano fragmentado y segregado socio espacialmente.

Recomendaciones

En base a los resultados de la presente investigación, debemos precisar algunas recomendaciones:

a) Con relación a la línea de investigación desarrollada

   i. Se recomienda abrir la línea de investigación referida al "campo del urbanismo" en el sentido estrictamente bourdieusiano, que acoge campos específicos relacionados con las actividades urbanas que se desprenden de los usos del suelo que entrañan patrones de asentamientos específicos, de manera que podamos explicar los distintos fenómenos que entraña la movilidad urbana.

   ii. La línea de investigación referida a la movilidad urbana cotidiana se abre de forma interesante hacia otros fenómenos relacionados con la micro-movilidad o de grupos específicos que tienen movilidad específica, por ejemplo: las mercancías de acuerdo con su tipo, la población escolar o universitaria, el consumo urbano cotidiano tanto de bienes como de servicios, el empleo informal, la movilidad cotidiana en la tercera edad o de género, etc.

b) Con relación a los principales hallazgos

   i. El urbanismo, además de ser ciencia aplicada e interdisciplinaria para el diseño y planificación de la ciudad, también es una *práctica social*, entendida como el hecho de "construir ciudad", generada por una especie de "habitus planificador" relacionado con la formulación e implementación de los instrumentos de gestión del territorio urbano, por lo tanto, abre una línea de investigación sobre la praxis urbana en el sentido que plantea Aldo Rossi.

ii. Debemos indagar por otras prácticas sociales que se presentan en la ciudad, aquellas que muestran ausencia de procesos de planificación urbana, tales como aspectos relacionados con la informalidad: el comercio ambulante, la construcción o autoconstrucción, las invasiones de terrenos, el transporte urbano, etc., cada una con *un habitus y capital diferente y diferenciado*, porque entender la ciudad a partir de sus procesos o fenómenos específicos o en escalas menores, ayuda a retroalimentar los procesos de planificación urbana desde la escala barrial hasta la escala metropolitana.

c) Con respecto a la aplicación de los resultados obtenidos

i. Consideramos que llevar a cabo la medición−creemos que por primera vez en la comunidad académica− del capital de motilidad en un grupo identificado dentro de un tejido fragmentado y segregado de forma socio-espacial, a partir de las dimensiones planteadas por Kaufmann, Bergman y Joye (2004) es uno de los principales logros de la presente investigación. En ese sentido creemos que, los resultados obtenidos pueden aplicarse a la planificación urbana en la escala barrial, algo no muy estudiado e implementado en Lima y en el Perú. Precisamente esa escala urbana es tan importante como la escala metropolitana o megalopolitana, porque nos muestra la incubación de procesos urbanos que cuando se extrapolan dibujan la configuración físico espacial de la ciudad, en especial de las áreas periurbanas.

ii. También existen posibilidades de utilización de los datos obtenidos en la medición del capital de motilidad de forma desagregada, la accesibilidad al entorno urbano inmediato nos muestra el nivel de consolidación del tejido urbano para facilitar los desplazamientos, esta información puede ser utilizada para la formulación de planes de micro-movilidad.

Referencias

Alessandri Carlos, A.F. (2007). Os lugares da metrópole: a questão dos guetos urbanos. *O lugar no / do mundo.* (pp. 41-49). https://gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/O_lugar_no_do_mundo.pdf

Almandoz Marte, A. (1993). Consideraciones conceptuales sobre el urbanismo. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, *(98),* 625-636. https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/83913

Almandoz, Arturo (2020). Reconsideraciones epistemológicas y conceptuales sobre el urbanismo. EURE, 46(137),273-284. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19660638014

Arizaga, C. (2021). La ciudad en la sociología de Pierre Bourdieu. Habitus, estilos de vida urbanos y distinción social. En V. Paiva (Comp.), *Sociología y vida urbana* (pp. 149-173). Teseo Press. https://www.teseopress.com/sociologiayvidaurbana/

Ariztía, T. (2017). La teoría de las prácticas sociales: particularidades, posibilidades y límites. *Cinta De Moebio. Revista De Epistemología De Ciencias Sociales*, (59). https://cintademoebio.uchile.cl/index.php/CDM/article/view/45391

Blanco, J., Bosoer, L. y Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y usos del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. 18.* https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14977

Boisier Etcheverry, Sergio. (2006). Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región. *Estudios sociales (Hermosillo, Son.), 14(28)*, 163-190. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-45572006000200006&lng=es&tlng=es.

Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas sobre la teoría de la acción* (K. Thomas, Trad.). Anagrama. (Obra original publicada en 1994).

Bourdieu, P. (1998). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto* (M.ª del Carmen Ruiz de Elvira, Trad.). Taurus (Obra original publicada en 1979).

Bourdieu, P & Wacquant, L. (2005). *Una invitación a la sociología reflexiva*. (A. Dilon, Trad.). Siglo Veintiuno editores. (Obra original publicada en 1992).

Bourdieu, P. (2012). Bosquejo de una teoría práctica. (M. C. Prado, Trad.). Prometeo Libros. (Obra original publicada en 1972).

Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Siglo XXI.

Castells, M. (2005). *La era de la información. La sociedad red.* (Martínez y Alborés, Trad.; 3era. ed., Vol. I). Alianza Editorial (Trabajo original publicado en 1997).

Castells, M. (2006). *La era de la información. La sociedad red.* (Martínez y Alborés, Trad.; 3era. ed., Vol. III). Alianza Editorial (Trabajo original publicado en 1997).

Cerón, A. (2019). Habitus, campo y capital. Lecciones teóricas y metodológicas de un sociólogo bearnés. *Cinta de Moebio 66*: 310-320. https://doi.org/10.4067/S0717-554X2019000300310

Ciriani, E. (2014). *Todavía la arquitectura*. Arcadia Mediática.

Corvalán, A. L. (2008). Transporte, movilidad y exclusión: el caso de Transantiago en Chile. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona*, *12*(270). https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm

Crespo García, F. (2013). *La práctica del espacio social como escapatoria de ciudad psicótica* [Conferencia]. *Procesos extremos en la constitución de la ciudad. De la crisis a la emergencia en los espacios mundializados.* Sevilla, España. https://www.academia.edu/17973904/

Dussel, E. (1985). Cuarta parte: proceso de circulación del capital. En La producción teórica de Marx: un comentario a los Grundrisse. (pp. 247-269). https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/otros/20120424102231/15cap14.pdf

Eiroa, J.J. (2002). Sobre el origen del urbanismo y el modelo de vida urbana en el viejo y nuevo mundo. En *Evolución urbana y actividad económica en los núcleos históricos* (pp. 7-48). https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1125626

Elorza, A.L. (2019). Representaciones y prácticas en territorios urbanos segregados. Una mirada desde los pobladores de barrios de vivienda social de Córdova (Argentina). En Calderón Cockburn, J.C. & Aguiar Antía, S. (Coord.). *Segregación socio-espacial en las ciudades latinoamericanas* (pp. 53-69). Editorial Teseo. https://www.teseopress.com/segregacionsocioespacial/chapter/sin_titulo-4/

García Jerez, Francisco Adolfo. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía, (31)*, 15-32. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-63572016000200002&lng=en&tlng=es

Giddens, A. (2006). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Amorrortu editores.

Gutiérrez, A. (2005). *Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu.* Tierradenadie Ediciones. https://www.academia.edu/81335386/Las_pr%C3%A1cticas_sociales_una_introducci%C3%B3n_a_Pierre_Bourdieu

Guzmán Ramírez, Alejandro, & Hernández Sainz, Kitziah Marcela (2013). La fragmentación urbana y la segregación social una aproximación conceptual. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, *(14),*41-55. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477947373004

Hernández R., Fernández C. & Baptista, Mª. P. (2014). *Metodología de la investigación* (6ta. Ed.). Mc Graw Hill Education.

Instituto Metropolitano de Planificación (IMP). (2020). P*lan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040- Plan Met 2040*. http://imp.gob.pe/plan-met-2040-2/

Instituto Metropolitano de Planificación (IMP). (2021). *Plan de Desarrollo Urbano del área interdistrital de Lima Norte al 2031*. http://imp.gob.pe/lima-norte/

Instituto nacional de Estadística e Informática (INEI). (2019). Provincia de Lima, compendio estadístico. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1714/Libro.pdf

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2020). *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzanas 2020. Según ingreso per cápita del hogar*. http://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/inei-publica-planos-estratificados-por-ingreso-a-nivel-de-manzanas-de-grandes-ciudades-12369/

Jiménez, M. (2009). Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. *Notas de población, CEPAL, 88*, 163-185. https://hdl.handle.net/11362/12850

Jirón, P. & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista EURE, 40* (112), 5-28. http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/130629

Kerlinger, F.D. & Lee, H.B. (2002). *Investigación del comportamiento. Métodos de investigación en ciencias sociales* (4ta edición). McGraw-Hill/Interamerican Editores.

Kozak, Daniel. (2018). Revisitando el debate sobre la fragmentación urbana: una década y media después de “Splintering Urbanism”». *Revista Iberoamericana de Urbanismo, (14).* https://raco.cat/index.php/RIURB/article/view/351858

Martínez López, M. (2005). Sociologías del espacio: legado teórico y productividad empírica. R*EIS: Revista Española de Investigaciones Sociológicas, 109*, 127-154. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1262062

Marx, K. (2014). *El capital. Crítica de la economía política* (4ta Ed., Tomo I). Fondo de Cultura Económica (Obra original publicada en 1867).

Meichsner, Sylvia (2007). El campo político en la perspectiva teórica de Bourdieu. Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*, II* (3),1-22. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=211015576006

Mesa de Concertación para la Lucha Contra la Pobreza (2022). *Acuerdo de gobernabilidad distrital de Independencia. Para creer en comunidad 2023-2026.* https://www.mesadeconcertacion.org.pe/storage/documentos/2022-10-11/ag-dist-independencia.pdf

Morse, J. M., Bottorff, J. L., Boyle, J. S., Carey, M. A. 1., Chapman, L., & Cohen, M. Z. (2003). *Asuntos críticos en los métodos de investigación cualitativa* (1. edición.). Colombia: Universidad de Antioquía, Facultad de Enfermería

Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), & Instituto Metropolitano de Planificación (IMP). (2014). *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao 2035 (PLAM 2035).* https://transitemos.org/publicaciones-3/plan-lima-y-callao-2035/

Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) & Instituto Metropolitano de Planificación (IMP). (2020). *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao 2040*. https://www.imp.gob.pe/plan-met-2040-2/

Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) & Instituto Metropolitano de Planificación (IMP). (2021). *Plan de Desarrollo Urbano del área interdistrital de Lima Norte al 2031.* http://www.imp.gob.pe/du-lima-norte/

Murcia, Napoleón, & Jaimes, Sandra Susana, & Gómez, Jovany (2016). La práctica social como expresión de humanidad. *Cinta de Moebio, (57),* 257-274. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10148922002

Pick, S., Sirkin, J., Ortega, I., Osorio, P., Martínez, R., Xolocotzin, U. & Givaudan, M. (2007) Escala para medir agencia personal y empoderamiento (ESAGE). *Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psichology, 41* (3), 295-304. https://www.researchgate.net/publication/26604737_Escala_Para_Medir_Agencia_Personal_y_Empoderamiento_ESAGE

Regalado, G. (2018, diciembre 3). El capital de la movilidad urbana cotidiana. *Construcción y vivienda*. https://www.construccionyvivienda.com/2018/12/03/el-capital-de-la-movilidad-urbana-cotidiana/

Regalado-Regalado, G. D. (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima metropolitana. *Revista de Arquitectura (Bogotá), 22*(1), 67–81. https://doi.org/10.14718/RevArq.2020.3038

Regalado, G. (2023), La impronta de la promenade architecturale y la naturaleza trivalente del espacio urbano. Caso Buenos Aires, Argentina. *Arquitextos 30* (38), 35-50. https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Arquitextos/article/view/6194/9639

Regalado Regalado, G. (2024) Habitus ambulante y movilidad socioespacial en la periferia de Lima. *Revista Ciudades, Estados y Política, 11*(1), 109-141. https://doi.org/10.15446/rcep.v11n1.110116

Ritzer, G. (2002). *Teoría sociológica moderna* (C. Casado Rodríguez, Trad.; 5ta ed.) McGraw-Hill (Obra original publicada en 1993)

Rizo, M. (2006). Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales*. Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, (*6)*. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2912919

Rodríguez G., Vera V., G., & Vargas, A. M. (2011). Etnografía: una mirada desde corpus teórico de la investigación cualitativa. *Omnia, 17*(2),26-39. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=73719138003

Rofé, V. (2009). Segregación residencial, hábitat popular y políticas públicas sobre tierra y vivienda en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. En *Tópicos actuales en las ciudades latinoamericanas*, (pp. 37-71). https://www.researchgate.net/publication/320626870_Topicos_actuales_en_las_Ciudades_Latinoamericanas

Rossi, A. (2013). *La arquitectura de la ciudad* (J.M. Ferrer-Ferrer y S. Tarragó Cid, Trads.). Gustavo Gili. (Obra original publicada en 1982)

Sarmiento-Casas, C.A. (2018). Ambulantes: la motilidad del comercio callejero en la Ciudad de México. *Quid 16* (12), 168-193. https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/5034

Soja, E. (2008). *Postmetrópolis Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños.

Szupiany, E. (2018). "La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano" en *Revista de Estudios Sociales Contemporáneos* (19), 99-116. IMESCIDEHESI/CONICET, Universidad Nacional de Cuyo. https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/89153

Torres, E. (2015). El concepto de apropiación en Karl Marx: apuntes preliminares. *Balances y desafíos de una década larga (2001-2015), aportes y debates desde la sociología.* [Ponencia] Jornadas

de Sociología de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina. https://bdigital.uncu.edu.ar/fichas.php?idobjeto=7266

Tron Piñero, F. (2015). *Fragmentación formal y simplificación funcional de la ciudad de Tacubaya, dentro de la metrópoli de México, durante los procesos de expansión urbana de la primera mitad del siglo XX*. [Tesis de doctoral, Universidad Politécnica de Madrid]. Archivo Digital UPM. https://oa.upm.es/cgi/oai2?verb=GetRecord&metadataPrefix=oai_dc&identifier=oai:oa.upm.es:37284

Vega-Centeno, P. (2003). Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. *Debates en sociología, (28)*, 19-51.

Veiga, D. (2009). Desigualdades sociales y fragmentación urbana. En Poggiese &Cohen Egler (Comp.) *Otro desarrollo urbano* (pp. 51-61) CLACSO. http://biblioteca.clacso.org.ar/clacso/formacion-virtual/20130712045243/07veiga.pdf

Villa Fernández, J.A., Carmona Ochoa, G. y Vázquez Rodríguez, G. (2022). Una mirada a la apropiación del espacio en asentamientos populares a partir del significado sociocultural: Barrio del tanquecito. En Carmona Ochoa, G. (Coord.). *Urbanismo y arquitectura: 11 aproximaciones*. (pp. 163-203). LABYRINTHOS.

Wacquant, L. (2022). Rethinking the city with Bourdieu´s trialectic. *City*, *26*(5-6), 820-830. https://doi.org/10.1080/13604813.2022.2125181

Weber, M. (2016). Economía y sociedad. (J. Medina Echavarría, J. Roura Parella, E. Ímaz, E. García Máynez y F. Gil Villegas, Trads.). Fondo de Cultura Económica. (Obra original publicada en 1922)

Wirth, Louis (2001). Leer la ciudad. Ensayos de antropología urbana. El urbanismo como forma de vida. *Revista de Estudios Sociales, (10),* 110-115. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81501014

Anexos

Anexo 1

Tabla 1

Matriz de consistencia tripartita

MATRIZ DE CONSISTENCIA TRIPARTITA		
PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS
¿De qué manera las características del capital de motilidad de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, territorio fragmentado social y espacialmente debido a un urbanismo fragmentador, motiva una determinada capacidad de agencia, estableciendo ciertas prácticas sociales de viajes, dentro del campo de la movilidad urbana cotidiana, que determinan las posibilidades de alcanzar el	"Determinar las características del capital de motilidad de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia, territorio fragmentado social y espacialmente debido a un urbanismo fragmentador, que motiva una determinada capacidad de agencia,	Los procesos de movilidad urbana cotidiana, que desarrollan los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, territorio metropolitano fragmentado social y espacialmente, debido a un urbanismo fragmentador, están en relación directa con el capital de motilidad que ostentan estos pobladores. Este valor que se incrementa o disminuye en función de las condiciones del entorno urbano, sus capacidades y competencias, y por ende su nivel

espacio urbano para la reproducción social?	estableciendo ciertas prácticas sociales de viajes, dentro del campo de la movilidad urbana cotidiana, que determinan las posibilidades de alcanzar el espacio urbano para la reproducción social"	de apropiación, situación que ocasiona la disminución o aumento de su capacidad de agencia en el marco de sus posibilidades de desplazamientos para alcanzar un espacio urbano para la reproducción social.

PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECIFICAS
¿Cuál es la naturaleza y características del **habitus ambulante**, que provisto de un **capital de motilidad** determinado, genera la **práctica cotidiana de movilidad socio espacial** en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?	Determinar la naturaleza y características del **habitus ambulante**, que, provisto de un **capital de motilidad** determinado, genera la **práctica cotidiana de movilidad socio espacial** en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia	La naturaleza urbana del **habitus ambulante,** en la II zona del sector de Tahuantinsuyo distrito de Independencia se caracteriza por generar **prácticas cotidianas de movilidad socio espacial**, bajo el sustento de su **capital de motilidad** determinado por sus competencias, el entorno urbano y el nivel de apropiación, que le permita desarrollar una capacidad de **agencia** con la finalidad de alcanzar la mejor posición en el campo de **movilidad urbana cotidiana**.
¿De qué manera la **práctica cotidiana de la movilidad socio espacial** da forma al **habitus ambulante** definiendo el **campo de movilidad urbana** cotidiana en la II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?	Explicar como la **práctica cotidiana de la movilidad socio espacial** da forma al **habitus ambulante** definiendo el **campo de movilidad urbana cotidiana** en la II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.	**La práctica cotidiana de la movilidad socio espacial** determina un sistema de disposiciones de comportamientos en los desplazamientos denominado **habitus ambulante**, como respuesta a la interrelación espacio temporal entre: los saberes prácticos y habilidades, el sentido relacionado con los significados, creencias y acciones, y la materialidad. Esta situación establece un sistema de posiciones y relaciones de índole jerárquica y de dominación entre los agentes del **campo de la movilidad urbana cotidiana** en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.
¿De qué forma las características del capital de motilidad afecta la agencia en el campo de movilidad	Explicar cómo determinadas características del	Las características del capital de motilidad de los pobladores de la II zona del sector de Tahuantinsuyo,

urbana cotidiana en la II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia?	**capital de motilidad** afecta la **agencia** en el campo de movilidad urbana cotidiana en la II zona del sector de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia.	distrito de Independencia definidas por: las condicciones precarias para el acceso al entorno urbano, las escasas capacidades y habilidades para ejercer desplazamientos, y por ende la disminución de su capacidad de interpretar su nivel de desplazamientos, es decir, su apropiación, ocasiona una alteración de su capacidad de manipular mediante estrategias y tácticas el escenario de sus desplazamientos, es decir su agencia. De esta manera, reducen sus posibilidades de desplazamiento en el campo de la movilidad urbana cotidiana

Fuente: elaboración propia

Anexo 2 Operativización de las variables

Tabla I- 1

Operativización de la variable Capital de Motilidad: competencias

CAPITAL DE MOTILIDAD (VARIABLE INDEPENDIENTE)

	DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PREGUNTA
COMPETENCIAS		Percepción del desplazamiento	Percepción al desplazarse: comodidad, incomodidad, libertad.	¿Sientes que tienes libertad, comodidad, para realizar el trayecto cotidiano?
		Conocimiento del barrio	Afirmación, negación, conoce parcialmente	¿Conoces tu barrio?

Presencia de discapacidad física o estado en particular para desplazarse	Tiene, tiene enfermedad crónica, no tiene	¿Tienes algún tipo de discapacidad o estado en particular que no te permita realizar los desplazamientos de forma cómoda?
Presencia de enfermedad crónica	Tiene, no tiene	¿Tienes alguna enfermedad crónica que no te permita realizar tus desplazamientos de forma cómoda?
Nivel de conocimiento de vecinos con iguales necesidades de desplazamientos	Si conoce, no conoce	¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto que tú?
Grado de importancia de la puntualidad para elección del trayecto de desplazamiento cotidiano	Si importa, no importa	¿Es importante la puntualidad para establecer la ruta del proyecto cotidiano?
Nivel de percepción de la seguridad de los desplazamientos	Está seguro, no está seguro	¿Considera que está segura en el trayecto cotidiano?
Condición física	Si tiene, no tiene	¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos cotidianos?
Licencia de conducir	Si tiene, no tiene	¿Tienes licencia de conducir?
Nivel de la utilización de la tecnología de información y comunicación	Utiliza para información y/o entretenimiento, no utiliza	¿Utiliza el teléfono para informarte y/o planificar tus trayectos cotidianos o para entretenimiento?
Nivel de sociabilidad	Si interactúa, no interactúa, de vez en cuando.	¿Interactúas con alguna persona para informarte

			acerca del trayecto cotidiano que realizas?

Fuente: elaboración propia, setiembre 2019.

Tabla I- 2

Operativización de la variable Capital de Motilidad: accesibilidad

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PREGUNTA
ACCESIBILIDAD	Origen y destino	Lugar de origen y/o destino: lugar, distrito	¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente y desde dónde?
	Frecuencia diaria de trayectos	Días	¿Qué días realiza el trayecto cotidiano?
	Historicidad de trayecto cotidiano	Años	¿Hace cuánto tiempo realizas el trayecto cotidiano?
	Percepción de la duración de trayecto cotidiano	Minutos, hora	¿Cuánto dura el trayecto cotidiano?
	Percepción económica para desarrollar el trayecto cotidiano.	Gasto en soles o dólares	¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
	Cambios de rutas de trayectos cotidianos	Siempre, no siempre, alguna vez	¿Usualmente hace la misma ruta o cambia?
	Frecuencia semanal de trayectos	Número	¿Cuántos trayectos realiza al día?
	Frecuencia de variación de trayectos	Número de trasbordos	¿Cuántos trasbordos realiza para llegar a su lugar de destino?
	Uso de dispositivos tecnológicos de pago electrónico	Si, no	¿Usa algún dispositivo (tarjeta de metropolitano o tren) para pagar su trayecto cotidiano?
	Frecuencia de trayectos a pie	Si, no, no siempre	¿Realizas algún trayecto a pie?
	Frecuencia de uso del transporte público	Si, no, no siempre	¿Empleas varios modos de transporte?
	Tenencia de transporte personal	Auto, bicicleta, no tiene	¿Tienes algún medio de transporte personal?
	Uso de varios modos de transporte	No, si (mototaxi, bus)	¿Usas siempre el transporte público?

Fuente: elaboración propia, setiembre 2019.

Tabla I- 3

Operativización de la variable Capital de Motilidad: agencia

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PREGUNTA
AGENCIA	Grado de libertad para tomar decisiones de desplazamiento	Tiene libertad, no tiene libertad, a veces	¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
	Grado de negociación para efectuar desplazamientos	Alto, medio, bajo	¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?
	Nivel de asertividad para la escogencia modal	Alto, a veces, no acierta	¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?
	Nivel de autoeficacia en los desplazamientos	Alto, medio, bajo	¿Con que frecuencia logra llegar a su lugar de destino?
	Grado de autonomía para efectuar desplazamientos	Alto, medio, bajo	¿Es Usted independiente al efectuar sus desplazamientos o depende de otros?
	Grado de control para efectuar desplazamientos	Alto, medio, bajo	¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?
	Nivel de autodeterminación	Alto, medio, bajo	¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
	Nivel de pensamiento independiente	Alto, medio, bajo	¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?
	Grado de identificación de necesidad de cambio	Alto, medio, bajo	¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamiento?
	Nivel de percepción del contexto urbano	Alto, medio, bajo	¿Distingue Usted las características de su entorno que lo rodea para efectuar desplazamientos?
	Nivel de control sobre el entorno urbano	Alto, medio, bajo	¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?

Fuente: elaboración propia, setiembre 2019.

Tabla I- 4

Operativización de la variable Capital de Motilidad: apropiación

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PREGUNTA
APROPIACIÓN	Grado de necesidad de desplazamientos cotidianos	Necesidad, actividad	¿Cuál es la necesidad para desplazarse cotidianamente?
	Grado de necesidad de elección de destino	Cercano, lejano, alternado	¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto cotidiano?
	Lugar recurrente de origen y destino cotidiano	Lugar	¿Usualmente dónde va cuando sale de su casa?
	Número de acompañantes en los desplazamientos	Número de acompañantes	¿Hace el trayecto cotidiano solo o acompañado?

	Nivel de percepción de facilidades para los desplazamientos en el barrio	Si, no, más o menos	¿Tu barrio te ofrece facilidades para los desplazamientos cotidianos?
	Nivel de seguridad en los desplazamientos	Si, no, más o menos	¿Tu barrio te ofrece seguridad en tus desplazamientos cotidianos?
	Grado de Interacción con otras personas	Si, no, amigos	¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
	Nivel de percepción de la distancia entre el origen y destino de los desplazamientos cotidianos	Cerca, lejos, más o menos	¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
	Nivel de percepción de las condiciones de los desplazamientos cotidianos	No cuenta, vuela, divertido, estresante	¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
	Nivel de percepción del barrio	Inseguro, no inseguro, más o menos inseguro	¿Qué piensas de tu barrio?
	Nivel de eficiencia del trayecto cotidiano	Si, no, no importa	¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
	Grado de confortabilidad del transporte público	Si, no, rara vez, alguna vez	¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
	Nivel de Independencia para la escogencia modal	Si, no, alguna vez	¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
	Grado de confianza en el proveedor de transporte	Si, no, más o menos	¿Confías en las personas que te transportan?
	Grado de Vulnerabilidad en el trayecto cotidiano	Si, no, más o menos	¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
	Conocimiento del administrador del transporte urbano	Privado, público, no conoce	¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?

Fuente: elaboración propia, setiembre 2019.

Tabla I- 5

Operativización de la variable Movilidad Urbana Cotidiana (variable dependiente): socio-económica

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR
SOCIO-ECONÓMICA	Población que realiza procesos de movilidad urbana hacia La Paradita	Número
	Edad	Años
	Sexo	Masculino, femenino

	Etapa de la vida	Adulto mayor, adulto, joven adulto, joven, niño
	Estado civil y carga familiar	Casado, soltero, viudo, divorciado, hijos
	Cantidad de hijos	Número
	Condición de empleo	Informal, formal
	Ingreso per cápita mensual	S/.
	Grado de instrucción	Primaria, secundaria, Superior
	Profesión u ocupación	Actividad, oficio
	Lugar de nacimiento	Distrito, barrio
	Lugar de residencia	Distrito, barrio
	Tiempo de residencia	Años, meses
	Gasto en los desplazamientos	S/.
	Tenencia de transporte particular	Número
	Tenencia de licencia de conducir	Si, no
	Tenencia de teléfono móvil	Número

Fuente: elaboración propia, setiembre 2019.

Tabla I- 6

Operativización de la variable Movilidad Urbana Cotidiana: espacio-temporal

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR
ESPACIO-TEMPORAL	Estructura urbana dedicada al desplazamiento	Nivel de consolidación del tejido urbano
	Movilidad urbana del grupo objetivo	Número de viajes cotidianos
	Recursos urbanos para alcanzar por la movilidad urbana	Mercados, parques, paraderos, mobiliario urbano, infraestructura vial en la ruta
	Práctica social de movilidad	Número de actos de desplazamiento
	Infraestructura vial dedicada al desplazamiento	Tipo: calle, parque, paradero
	Tendencia del crecimiento urbano hacia áreas sin infraestructura vial adecuada	Difuso, concentrado, en áreas sin soporte

Fragmentación urbana en base a la condición de ingresos económicos percápita para la movilidad urbana	Zonas homogéneas de similar ingreso per cápita
Segregación socio espacial en base a la condición de ingresos económicos percápita para la movilidad urbana	Grado de fragmentación urbana: alto, medio o bajo en base a ingresos económicos per cápita
Ocupación del suelo urbano relacionado con la infraestructura vial para la movilidad urbana	Patrón de ocupación: residencial, industrial, comercial, informal, etc.
Usos predominantes del suelo urbano con demanda de movilidad urbana	Residencial, comercial, Industrial, recreación, etc.
Densidad urbana y demanda de desplazamientos	Habitantes/Ha. Por zonas homogéneas
Centralidad Urbana como generador de viajes	Número de equipamientos de jerarquía y cobertura interdistrital, metropolitana y megalopolitana.
Fricción espacial en la ejecución de desplazamientos	Número de obstáculos físicos contra el desplazamiento
Áreas de riesgo muy alto no mitigable utilizadas para los desplazamientos	Número de áreas en riesgo muy alto y sin posibilidades de mitigación con nivel de accesibilidad reducida
Propósito de viaje para ejercer desplazamientos	Trabajo, estudio, recreación, otros
Modo de desplazamiento en la ruta seleccionada	A pie, motorizado, no motorizado
Tiempo de viaje en el desplazamiento cotidiano en la ruta	Horas, minutos
Trayectos cotidianos en la ruta	Número
Trasbordos en la ruta	Número
Distancia origen y destino	Kilómetros

Fuente: elaboración propia, setiembre 2019.

Anexo 3

Transcripción de las entrevistas

ENTREVISTA 1

Datos generales

- Nombre: Adriana
- Edad: 46 años
- Sexo: Femenino
- Condición laboral Independiente
- Ingreso promedio mensual: S/.800
- Actividad laboral: Empleada del hogar
- Lugar de nacimiento: Lima
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 40 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Técnica superior
- Estado civil: Soltera
- Hijos: 2
- Edades de los hijos: 11 y 8 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Solo por trabajo, voy a trabajar en las casas, o para vender

        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No, no consulto… es decisión mía…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - No, ni me doy cuenta… ando tan ocupada …
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Sí, cuando necesito vender, comprar, recoger a mis hijas, ir a su colegio…

2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Por mi trabajo o a comprar algunas cosas
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
            - Voy a donde quiero… tengo libertad…
3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - Morro de Arica SMP y Pueblo Libre, voy al mercado los domingos, de la 8, más abajo, donde voltea el “Tahuantinsuyo” hay un mercadito, más allá hay que le dicen la ““paradita”, los domingos a comprar algunas cositas o a vender mi ropa…
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?

- Los domingos voy con mis hijas o 7 de la mañana sola a vender mi ropa… los demás días después de dejar a mis hijas en el colegio me voy acompañada de una amiga que encuentro en la puerta del colegio…

5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?

   - 4 o 5 de la mañana no encuentro mototaxi, me voy a pie, 7 de la mañana sí encuentro mototaxi…

6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?

   - No me siento segura, por los perros te agarran en “mancha”, no me siento segura, a veces 2 de la mañana te chorean, una amiga se va los domingos a las 4 de la mañana, 4 o 5 de la mañana están arriba haciendo su comida…para trabajar vendiendo ropa de segunda, cosa que se vienen a esa hora…imagínese pues a esa hora no hay seguridad… que hasta la gente te puede robar…los borrachos, los drogadictos… a partir de la 1 de la mañana se sientan en los parques los pandilleros, el barrio no es tranquilo, entras con plata y sales en “calzoncillo”…

7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?

   - Con mis amigas donde vende ropa son como 15, los sábados y domingos…hay buena cantidad, de lunes a viernes no salen porque las mamás del colegio especial “pitean” … sábado y domingo van todos…salen

8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?

   - La paradita no está cerca de mi casa, está a cuatro cuadras, cinco cuadras, es subida… A SMP está más lejos y Pueblo Libre más…

9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?

   - Inseguro, caminado 10 o 15 minutos…

10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?

    - a partir de la 1 de la mañana se sientan en los parques los pandilleros, el barrio no es tranquilo, entras con plata y sales sin "calzoncillo" … (risas)

11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?

    - A la "paradita" …Si, llego a las 7 temprano, al toque armo mis cosas y me pongo a vender…la gente baja a partir de las 8 o 9 de la mañana, ahorita por el frio, pero todavía… en época de verano la gente baja a las 9, a esa hora hay gente, hasta las 12, a las 12 ya muere… la gente desaparece…

Cuando vas al Morro de Arica, ¿en qué vas?

- …a mis otros trabajos voy en Micro… (…) tengo que bajar hasta la pista… tomo una moto que me cobra 1 sol, incluso tomo el carro que va Comas –San Luis y me deja en la puerta de mi trabajo… baja por Abancay y Alcázar… bajo y cruzo…ahí no más está mi trabajo… me demoro… en la mañana cuando hay demasiado tráfico, …se demora, el carro entra por el Cayetano Heredia…hay tráfico horrible… a veces va rápido, a veces se demora… es que no es fácil, yo de acá me levanto, atiendo a mis hijas, me voy al colegio, dejo a mis hijas al colegio… espero que entren… me quedo un ratito…de ahí me voy con mi amiga hasta abajo, hasta la pista para ahorrar, como conversando nos vamos ahorrar 50 céntimos… de ahí tomamos el carro, ella toma su carro y yo a mi trabajo…

12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?

    - Es inseguro, cuando están entre carros… hacen competencia los micros, algunos choferes corren…casi ha habido choques…

13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?

- Sí, utilizo el metropolitano, micro, combi, camino, tomo moto más…y me deja abajo y luego micro… al frente de la cruz roja pasa el alimentador del Metropolitano.

14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Los choferes hacen carrera… competencia
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - A la paradita no, dentro de mí barrio no. En la madrugada a la 1… hay drogadictos… a mis eventos sí…aunque de madrugada es peligroso cuando regreso…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - Son empresas…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - Salgo de mi casa por la mañana a La Paradita, los lunes, miércoles y viernes a San Martín de Porres y los jueves a Pueblo Libre.
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - Siempre… me organizo, como conozco las rutas…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Salgo de mi casa los lunes, miércoles, jueves y viernes, los martes llevo a mis hijas al colegio y me regreso a mi casa, los sábados a mis eventos y los sábados o domingos me voy a vender arriba… "La Paradita" … solo salgo de mi zona los lunes, miércoles, jueves y viernes. Eventualmente los sábados a mis eventos.
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?

- Hace 4 años… mis dos trabajos fuera de mi barrio tienen 4 años…

20. ¿Cuánto dura ese trayecto?

    - A SMP, depende del tráfico…8:20 tomo el carro, porque me voy caminando con mi amiga para ahorrar 50 céntimos…nos vamos a caminar hasta abajo, hasta la pista…para tomar el carro…a veces el carro se demora, no viene rápido, a veces sí… estamos llegando en 40 minutos, a veces el carro se mete por Cayetano Heredia ahí hay una fila de tráfico, a veces estoy llegando 9:10, casi una hora, yo vengo con la Comas-San Miguel, …hora y media a Pueblo Libre

        - ¿Llegas temprano?

            - Sí…algunas veces hay tráfico…. Y llego un poco demorada…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?

    - Es caro para mi condición…A la "paradita" llego a pie y luego 1.5 soles en mototaxi…A SMP gasto 6 soles en dos trasbordos; día y vuelta. A Pueblo Libre, dos micros 3.50 ida y vuelta, 7 soles.

        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)

            - Pido que me cobren menos…

22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?

    - Si la misma ruta…con la Comas-San Miguel, porque la Tahuantinsuyo te cobra S/. 3.50 muy caro. la subida está a 50 céntimos y la bajada a un sol…te deja en la puerta de tu casa…

23. ¿Cuántos trayectos haces al día?

- Ida y vuelta a mi trabajo… los sábados a mis eventos…los martes de mi casa para llevar a mis hijas al colegio…y de vuelta a mi casa

24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Una sola ruta…de acá hasta Alfonso Ugarte y hasta la Brasil… y de ahí tomaba otro… tengo una ruta fija…
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Siempre… es un solo transporte que tomo…
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - Tengo mi tarjeta del metropolitano… necesito otra…
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - A pie solo los sábados… a vender
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Siempre en mototaxi…la gente toma al mercadillo mototaxi, como va con paquetes… bultos…
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - No… ni bicicleta…
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - Mototaxi y micro…
30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?

- Si siento libertad, hay facilidades… no tanto comodidad porque hay que subir…las calles están en subida… los que están más arriba la sufren…

31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?

    - No…solo mi barrio… el último paradero…hay un mercadillo… hay algunos carros van para arriba,… hay carros que se van para por la municipalidad para arriba, la zona que yo voy es por Chinchaysuyo, hay otra zona, se llama Payet, … está para otro lado… una vez subí hasta arriba… la casa de una amiga…por ahí está la casa del papá de mi hija… por Huanacaure 917… conozco el mercado central de Tahuantinsuyo, ahí encuentras de todo… hay un mercado más arriba que se llama la 8,…más allá esta la "paradita" donde vendo ropa… hay como 15 personas que venden ropa… además hay que venden verduras, frutas…

        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)

            - Si, conozco mi barrio y por eso sé por dónde ir… puedo elegir…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?

    - No…

33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?

    - Hay vecinos que hacen la misma ruta que Yo…hay otros que hacen más larga… con las que trabajan fuera del barrio…me encuentro cuando viene de más arriba… ellas son ahorrativas… vienen caminando… vienen del mercado…mis amigas viven por la "paradita" de Tahuantinsuyo… se levantan a las 4 de la mañana, …sus hijos se levantan a las 4, los baña… y a las 7 están bajando… ella es muy ahorrativa…

34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?

- Sí… pero a veces no puedo…

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?

    - Sí…Ahí arriba roban… No puedo sacar mi celular…cuando estás sola si te roban… a mi amiga le robaron…

36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?

    - Está muy empinado llegar a la "paradita" …voy en mototaxi… a pie más arribita, he subido, hacia arribita, pero cansa… horrible…

37. ¿Tienes licencia de conducir?

    - No…

38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?

    - Para escuchar música… para toma fotos…

39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?

    - Con mis amigas…cuando dejo a mis hijas en el colegio…conversamos… nos acompañamos…bajamos hacia la pista conversando para ahorrar.

ENTREVISTA 2

Datos generales

- Nombre: Faustina
- Edad: 73 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Desempleada
- Ingreso promedio mensual: S/. 350

- Actividad laboral: Ama de casa
- Lugar de nacimiento: Ancash
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 58 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Analfabeta
- Estado civil: Viuda
- Hijos: 5
- Edades de los hijos: 51,49,46,40 y 38 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo… trabajé en el estado… apoyo al comedor por necesidad, por mi salud…me gano cuatro platitos de comida…para mi comida, a vender mis cosméticos… a pagar mi cable… a veces no salgo…
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - A veces… estoy apoyando al comedor… estoy delicada… vendo cosméticos
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)

- No sé… cuando salgo voy a ofrecer mi catálogo… de casa en casa… al centro de Independencia

- ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)

- A veces, voy a ofrecer mi catálogo…

2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?

   - La "paradita" de Tahuantinsuyo…a vender sus cosméticos, a pagar mi cable… a comprar cualquier cosita… donde vender

   - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?

   - No … estoy un poco enferma, delicada…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?

   - A la "paradita" … a veces al centro de Tahuantinsuyo…a cobrar mi pensión…

4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?

   - Sola

5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?

   - No…por mi edad ya no puedo caminar mucho

6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?

   - Me siento segura, la gente me conoce

7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?

   - No converso… hola, hola ahí no más…más allá no… ahí no más… no soy amiguera… tengo que estar segura para conversar

8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerca…antes caminaba lejos
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Tranquilo…
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Segura…no me ha pasado nada… con este cambio de la pista que hacen todos…hay un tráfico…
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - Ya estoy jubilada…salgo a la hora que yo quiero…soy independiente
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - Incómodamente, a veces vas paradita… hoy día en las combis no dan asiento…
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí…todavía, antes caminaba más… me siento tranquila…
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Pienso que alguna vez puedo chocar, le pido a Dios que me proteja, en la noche en la mañana…que proteja a mi familia…sin Dios no somos nada…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - Sí… por eso pido a Dios que me cuide a mí y a mi familia…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - No sé…

17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?

    - De mi casa a la “paradita” todos los días…o a cobrar mi pensión

        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)

            - No… está malogrado la pista… desde el ovalo hay que caminar… sí camino

18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?

    - Casi todos los meses… una vez al mes a cobrar mi pensión y a veces a la “paradita” todos los días a comprar alguna cosa…

19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?

    - Desde que me jubilé…

20. ¿Cuánto dura ese trayecto?

    - Al centro de Tahuantinsuyo… 5 minutos

        - ¿Llegas temprano?

            - No… con este cambio de la pista… hay tráfico tremendo…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?

    - Cuando uso mototaxi hasta 2.50 o 3 soles, hasta la agraria gasto hasta 7 soles una vez al mes. Siempre ando a pie para no gastar…

        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)

            - No… hasta la Agraria gasto 2,50 soles de ida y… vuelta

22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?

    - A veces voy hasta la agraria una vez al mes a recoger mi talón de jubilación, voy hasta la pista, tomo tres carros, de la panamericana hasta el ovalo de Santa Anita… para entrar a la agraria desde el ovalo hay 9 cuadras…, pero siempre vengo a la "paradita".

23. ¿Cuántos trayectos haces al día?

    - Uno de ida y uno de regreso

24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?

    - Una ruta… a comprar…

        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)

            - Sí, a veces voy sentada…ya no dan el asiento o… paradita no más…

25. ¿Cuentas con algún dispositivo (¿tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano?

    - No tengo

26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?

    - Si siempre… al centro de salud…que está en el centro de Tahuantinsuyo…

27. ¿Usas siempre el transporte público?

    - A pie siempre voy al centro de Tahuantinsuyo… cuando voy a La Molina a recoger mi talón de jubilación voy en micro…

28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?

    - No

29. ¿Empleas varios modos de transporte?

    - Cuando voy a la agraria…mototaxi, combi y micro…

30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?

    - Por la edad…mis huesitos me duelen…a veces de noche no se puede caminar por los "pishtacos" …

31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?

    - Sí… conozco casi todo…vivo aquí desde 1960…cuando era arenita… cuando era muchacha…tenía 19 años…subía el cerro…con mis tías mis primas íbamos… había un hueco…un túnel…había "pishtacos" …

        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)

            - Si puedo elegir donde ir… Conozco los mercados…hace siglos… voy al centro de Independencia a pie…dicen que hay peligro, a mí no me ha pasado nada todavía… antes caminaba lejos… el tráfico… con este cambio de la pista hay un tráfico tremendo… antes me iba por otros lados

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?

    - Me duelen mis huesitos…. Por el frio, estoy delicada …

33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?

    - No…algunos invadieron esta zona conmigo… he trabajado en el vaso de leche

34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?

- Yo no tengo apuro, me aburro, necesito un trabajito, aunque sea para planchar ropa… me falta lo que me da…otra cosa que quiero comprarme...para pagar el gas, el cable

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?

    - Sí…

36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?

    - Mis piernas me duelen, por eso no puedo caminar mucho… tengo fibrosis pulmonar…por eso me agito

37. ¿Tienes licencia de conducir?

    - No tengo

38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?

    - No…solo llamo, … Yo no he estudiado… aprendí sola… con mi maicito con mi triguito…mi abuelita le dijo a mi papá que estudié…para qué… para que se manden cartitas con los enamorados…

39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?

    - No me gusta hablar con gente que no conozco o no me presentan…conozco a mucha gente porque he trabajado en el vaso de leche….

ENTREVISTA 3

Datos generales

- Nombre: Consuelo
- Edad: 43 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal

- Ingreso promedio mensual: S/. 1,500
- Actividad laboral: Cocinera
- Lugar de nacimiento: Chiclayo
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 18 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Soltera
- Hijos: 1
- Edades de los hijos: 22 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - A trabajar en el mercado… llego a las 5 de la mañana…
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - No…, siempre a trabajar…

        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Sí… a trabajar…

2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Solo por mi trabajo…
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
            - A veces…
3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - De mi casa al mercado… centro comercial voy a veces
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Sola…
        - ¿Llegas temprano?
            - Sí… siempre a mi trabajo…
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Más o menos… vengo 5 de la mañana y regreso a las cuatro, cinco… no hay hora…
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Sí…
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - No…No converso con nadie que no conozca
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?

- Cerca… 5 minutos

9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?

   - Cerca…

10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?

    - Seguro…

11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?

    - Sí, estoy cerca

12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?

    - Más o menos

13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?

    - Sí… soy independiente, libre…

14. ¿Confías en las personas que te transportan?

    - Más o menos…

15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?

    - Sí… a veces he visto accidentes

16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?

    - No sé…

17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?

    - De mi casa al mercado… y del mercado a mi casa

- ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
    - Siempre… vengo a pie… a “Dodge “patitas…

18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Todos los días
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 1 año y cuatro meses…
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - Esta cerca… 5 minutos…
21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - Nada vengo a pie…a veces en taxi, cuando llevo bultos...
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - No…
22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - El mismo trayecto todos los días…
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - Ida y vuelta…
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - No nunca hago más de una…Una sola…de mi casa al mercado y de regreso, todos los días…

- ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
    - Siempre… vivo en Independencia desde los 90s…

25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - Sí tengo tarjeta de metropolitano… de tren no…
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - Sí…
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Combi y a pie
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - No
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - Sí…combi, mototaxi…a veces taxi… cunado traigo bultos…
30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Si me siento segura…libre…
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Si más o menos… si mi barrio sí…
        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
            - Si a veces, siempre a pie… si puedo por ir a todos los lados a veces…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No…No tengo, estoy bien
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - No porque son chismosos (risas)…
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - Sí… estoy 5:30 de la mañana.
35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Más o menos…
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí, estoy bien de salud
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No… No tengo
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - Solo para llamar…
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - No…No me gusta hablar con la gente que no conozco

ENTREVISTA 4

Datos generales

- Nombre: Jacinta
- Edad: 50 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 1,500
- Actividad laboral: Vendedora informal
- Lugar de nacimiento: Huaraz
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 12 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: 2do de primaria
- Estado civil: Soltera
- Hijos: 3
- Edades de los hijos: 21,18 y 10 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo… a este mercado de la "paradita"
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?

- No… a veces mis hijos me dicen alguna novedad sobre lo que pasa en el barrio

- ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)

- No…, siempre a trabajar vendiendo mis ropitas…

- ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)

- Sí… a trabajar… mis hijos salen a trabajar

2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?

   - Por trabajo…aquí también compro….

- ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?

- Siempre, no consulto, a veces me dan algún dato…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?

   - Al mercado

4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?

   - Solita…

- ¿Llegas temprano?

- Sí… encuentro lugar en La Paradita para hacer mis ventas…

5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?

   - Sí… es fácil salir

6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Me siento segura
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí…todos me conocen…
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Lejos, Vivo arriba…guardo mi mercadería…
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Tranquilo….
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Tranquilo y seguro…
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - Sí, no tengo apuro
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - En mototaxi está bien
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí…no necesito de nadie
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí…en el mototaxista…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No, estoy segura

16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - No se…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - De mi casa a esta “paradita”
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - Siempre… conozco el camino…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Todos los días…
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 12 años…
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - 1 hora, depende del tráfico
        - ¿Llegas temprano?
            - A veces… pero no me preocupa… no estoy apurada…
21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - 3 o 4 soles… Normal
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - Cuando se puede… hay veces que no…

22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - La misma ruta…El mismo trayecto todos los días
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - Una de ida y otra de vuelta…
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Una sola ruta…acá no más paro…
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Siempre… vivo en Independencia hace 12 años… conozco el transporte…
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (¿tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano?
    - No…No tengo
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - Algunas veces… caminando bajo y me regreso con mototaxi o combi
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Solo mototaxi y combi…
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - No tengo
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - Combi y Mototaxi

30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Estoy tranquila… libre…estoy cómoda… este mercado está más cerca a mi casa
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Sí conozco…
        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
            - Si conozco la mayoría de las calles… sobre todo por mi barrio Tahuantinsuyo…
32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No…estoy bien
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Sí… conozco a todos los que vienen desde arriba
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - No se
35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Sí…porque conozco a casi todos mis vecinos
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí camino diariamente para mantener mi salud
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No tengo
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?

- Sí…solo para llamar

39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?

    - Sí…todos me conocen, si alguien pregunta por mí… todos saben dónde queda mi casa….

ENTREVISTA 5

Datos generales

- Nombre: María
- Edad: 36 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Empleada
- Ingreso promedio mensual: S/. 800
- Actividad laboral: Empleada pública
- Lugar de nacimiento: Independencia
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 36 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Soltera
- Hijos: 2
- Edades de los hijos: 15 y 4 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Trabajo y Compras
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - Siempre…, solo salgo a este mercado o al colegio de mi hija… además estoy gestando…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - Siempre…, estoy gestando…
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Siempre, cuando voy al mercado, al colegio de mi hija
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Por necesidad…de trabajo…para comprar mis víveres…
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
            - Sí… voy a donde quiero…
3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - A trabajar al INABIF o al colegio a recoger a mi hija…
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Sola

5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Sí… es fácil salir, hay transporte
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Si segura
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - NO… a veces si lo conozco
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerca
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Seguro
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Seguro
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - Sí… todo está cerca…
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - Sí es confortable
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí…escojo el transporte que quiero
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí…

15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No, me siento segura…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - Sí… empresas
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - Al trabajo desde mi casa
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - A veces… me demoro más o menos media hora cuando salgo…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - De lunes a viernes
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - Hace poco…
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - 5 minutos a la “paradita” … 30 minutos cuando voy a trabajar…
        - ¿Llegas temprano?
            - A veces… estoy cerca a mi trabajo…
21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - A pie…no gasto, si uso mototaxi 3 soles de ida y vuelta, cuando voy a trabajar igual…

- ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
    - Sí… a veces vengo a pie…

22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - Sí… es la misma a pie o en mototaxi…
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - 1 de mi casa al trabajo y viceversa…
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Una sola…nunca hago otra
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Siempre… sábado y domingo vengo a La Paradita… aunque la mayoría vengo a pie… es mi único trayecto.
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - No…
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - Cuando vengo a este mercado
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Sí…combi o mototaxi
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?

- No…

29. ¿Empleas varios modos de transporte?

    - Combi y Mototaxi

30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?

    - Sí… siento tranquilidad…

31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?

    - Más o menos

        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)

            - Sí… conozco el barrio… puedo elegir por donde ir…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?

    - No…estoy gestando

33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?

    - No, algunos…

34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?

    - Más o menos

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?

    - Es seguro…

36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?

    - Estoy gestando, me canso porque estoy gestando….

37. ¿Tienes licencia de conducir?

    - No

38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?

    - Sí… para llamar

39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?

    - No… conozco el barrio…

ENTREVISTA 6

Datos generales

- Nombre: Esther
- Edad: 51 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedora informal
- Lugar de nacimiento: Comas
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 8 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Primaria
- Estado civil: Casada

- Hijos: 2
- Edades de los hijos: 28 y 26 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo… independiente
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - A veces…soy de Comas
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - Siempre… como vivo en Comas, pero conozco Independencia
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - No siempre... pero por acá todo está más barato… la subida cansa…
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Por trabajo…para vender…soy ambulante…
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
            - Soy libre, conozco Independencia, mejor que Comas…
3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - A esta “paradita” …o a vender informalmente…

4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Sola, a veces con mi hija
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Sí… donde encuentro sitio, a veces no encuentro facilidades…
6. ¿Te sientes segura al desarrollar ese trayecto?
    - Sí…
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí… Converso con mis vecinos
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerca….
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Seguro, a veces un poco agitada…
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Seguro…a veces nos botan en esta “paradita” …pero la mayoría de las veces encuentro sitio para vender…
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - No importa…
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - Sí…en la combi está bien
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?

- Sí…Independiente, escojo el transporte que quiero

14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí… Confío
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - Me fatigo…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - Privado…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - A vender a esta “paradita” …
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - Siempre… si no tomo colectivo, tomo microbús…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Todos los días
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 8 años
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - 15 a 20 minutos
        - ¿Llegas temprano?
            - Siempre… demoro 20 minutos…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - 3 soles, lo mínimo que cobran los mototaxis
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - Sí… que me cobren menos… si hay posibilidades de venir con "carrera", sino tomo mi colectivo… cuando subo con mi "paquetito" …
22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - La misma ruta… No nunca hago otra.
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - Ida y vuelta a esta "paradita" …
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - La misma ruta
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Siempre… tomo un colectivo o microbús… 20 minutos…
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - No…
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - A pie de bajada y de subida en combi… pero mayormente vengo en combi….

27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Sí…combi
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - No
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - Mototaxi o Combi
30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Tranquila
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Sí… todos me conocen…
        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
            - A veces, aunque conozco Independencia y vengo en transporte público… en 20 minutos… a veces puedo elegir por donde ir… algunas zonas son peligrosas…
32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No… me agito un poco…sobre todo en las subidas…
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Si muchos me conocen… tengo familia allá arriba…conozco a los que venden en esta “paradita” …son mis compañeros de trabajo….
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?

- No es importante

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Sí...aunque he visto accidentes
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Me fatigo a veces en las subidas…
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No…
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - Sí…
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - Si…me conocen….

ENTREVISTA 7

Datos generales

- Nombre: Javier Vicente
- Edad: 48 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedor informal
- Lugar de nacimiento: Piura
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo

- Tiempo de residencia: 8 años
- Estudias: Sí
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Casado
- Hijos: 1
- Edades de los hijos: 10 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No, no consulto…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - No… se cuándo es necesario
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Sí, necesito vender…
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Donde haya clientes…también para comprar mis víveres
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?

- Sí, tengo libertad…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - Al centro de Lima a vender sus relojes…los fines de semana vengo a esta “paradita” …
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Solo…a veces acompañado de mí esposa…
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Sí…hay facilidades
5. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Si seguro…
6. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - A veces…
7. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Un poco lejos
8. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Normal
9. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Es seguro
10. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - No importa mucho
11. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - Sí…

12. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí… soy ambulante en el centro de Lima…
13. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí…
14. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - Seguro…
15. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - No sé…
16. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - Al centro de Lima, a La Paradita sábado y domingo…
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
    - Sí… voy hasta el centro de Lima solo, tengo facilidad…
17. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - De martes a viernes
18. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 14 años
19. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - 1 hora y media… al Centro de Lima…hay mucho tráfico

- ¿Llegas temprano?

- Sí… a veces demoro…

20. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?

    - 60 soles semanales… muy caro por semana

        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)

    - Siempre que puedo…

21. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?

    - Una sola ruta para llegar a esta “paradita” … para llegar al centro de Lima también…soy vendedor ambulante…

22. ¿Cuántos trayectos haces al día?

    - Uno de ida y otro de vuelta

23. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?

    - Una sola. No nunca hago otra

        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)

    - Siempre uso mototaxi, combi…

24. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?

    - No… un solo carro

25. ¿Realizas algunos trayectos a pie?

- A la “paradita” y por el barrio…

26. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Sí… combi y mototaxi…
27. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - No tengo
28. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - Sí… combi y mototaxi…
29. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Sí libre
30. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Algunas zonas…
31. ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
    - Si, conozco más o menos mi barrio… pero se me movilizar… puedo elegir…
32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No tengo, estoy bien
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Sí…algunos…hay comunicación…
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - No…

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Si estoy seguro
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí… Estoy bien de salud
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No…
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - Sí…
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - Sí… me conocen

ENTREVISTA 8

Datos generales

- Nombre: Milagros
- Edad: 47 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedora informal
- Lugar de nacimiento: Piura
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo

- Tiempo de residencia: 15 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Soltera
- Hijos: 4
- Edades de los hijos: 20, 28, 27 y 24 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo y compras
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No, no consulto… es decisión mía…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - Siempre… salgo a vender…
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Sí, necesito vender…
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Por trabajo, soy ambulante
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?

- A veces… vengo sábado y domingo

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
   - A esta “paradita”
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
   - Sola…
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
   - Tiene facilidades, hay combis
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
   - Más o menos
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
   - Sí. Converso con ellos…soy muy comunicativa…
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
   - Vivo al frente…muy cerca
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
   - Rápido
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Esta más o menos tranquilo
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - No importa
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?

- Sí…tomo combi o mototaxi

13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí…estoy al frente de la “paradita”
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - Sí… cuando salgo de mi sector…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - Privado
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - Por el barrio…
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - No consulto…. Tengo necesidad de visitar a mi hija, a Ventanilla…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Todos los días…
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 15 años
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?

- 2 minutos…
    - ¿Llegas temprano?
        - A veces hay tráfico…. Pero llego a tiempo…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - No gasto nada…
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - Sí regateo cuando voy a Ventanilla, aprovecho… cuando se puede…
22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - Me paseo por el barrio
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - Varios
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Estoy al frente…
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Siempre… uso combi, taxi a veces… no uso metropolitano…
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - No… el metropolitano jamás…voy incomoda. Apretada

26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - Siempre…solo cuando voy a Ventanilla…a Pachacutec uso combi o micro
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Combi…cuando voy a Ventanilla…
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - No…
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - A veces hago trasbordo para Ventanilla, 3 carros
30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
        - En micro sí...
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Más o menos
        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
            - Sí más o menos conozco mi barrio y tomo como tres carros a veces para Ventanilla… si puedo elegir…
32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No…
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Algunos… en la “paradita” conozco a todos…
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?

- No importa…

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Sí…cuando vengo a la “paradita”
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí estoy bien…
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - Sí…Para llamar
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - A veces… soy muy sociable

ENTREVISTA 9

Datos generales

- Nombre: Fanny
- Edad: 23 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Independiente
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedora y animadora infantil
- Lugar de nacimiento: Independencia
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo

- Tiempo de residencia: 23 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Conviviente
- Hijos: 1
- Edades de los hijos: 3 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No consulto… A veces con mi pareja…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - No, mi pareja sabe que salgo a solo a vender casi siempre…
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Sí, tengo que vender mis productos en La Paradita o también en otro lado…
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Para vender la “paradita” …los demás días salgo del sector…hacia Comas-La ´Pascana…cuando voy a hacer compras voy a los comercios…

- ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
    - Si… porque tengo que buscar ingresos…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - Al mercado…algunas veces a mis eventos infantiles…
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Sola
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Más o menos, no tengo carros para desplazarme, tengo que irme a Payet cuando voy a Pueblo Libre…para la Pascana no hay carro aquí…
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Hasta cierta hora…
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí, Soy muy comunicativa
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerca
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Tranquilo
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Tranquilo hasta cierta hora, hay congestión, accidentes
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?

- No, hay mucha congestión…mucho tráfico, en la pista como si fuera Centro de Lima…es inseguro, ha habido accidentes…

12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - No, es incómodo…
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - No, hay mucha congestión…
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - No…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - Ha habido accidentes
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - Privado…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - Variados…hacia la Pascana, generalmente…. Ahí está la productora de eventos
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - Si tengo, conozco que carros tomar… se cómo llegar a todos lados…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Todos los días es diferente
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?

- 3 años

20. ¿Cuánto dura ese trayecto?

    - En el peor de los casos 2 horas, al mercado está cerca

        - ¿Llegas temprano?

            - Siempre hay mucho tráfico, sobre todo la centro… pero llego bien…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?

    - 10 soles, un poco caro

        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)

            - Siempre busco ahorrar, como voy a comprar mis productos para los shows…

22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?

    - Diferentes rutas…

23. ¿Cuántos trayectos haces al día?

    - Más de dos…hago trasbordo

24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?

    - Varias rutas, generalmente hacia la Pascana

25. ¿Cuentas con algún dispositivo (¿tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano?

    - Sí…tengo tarjeta… al tren no he subido

26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?

- Solo cuando vengo a la “paradita” …

27. ¿Usas siempre el transporte público?

    - Siempre…combis…el metropolitano

28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?

    - No tengo…

29. ¿Empleas varios modos de transporte?

    - Si hago trasbordos…

30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?

    - No mucha…para La Pascana, no hay mucha movilidad

31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?

    - Más o menos

        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)

            - Claro… conozco casi todo el barrio…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?

    - No tengo

33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?

    - Algunos… de vista, a los que trabajan a mi alrededor…más arriba no…

34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?

    - Sí…para llegar a mis eventos

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Más o menos…
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Si estoy bien
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - Sí…
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - Sí…A veces, soy muy sociable

ENTREVISTA 10

Datos generales

- Nombre: Ada María
- Edad: 55 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedora informal
- Lugar de nacimiento: Independencia
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo

- Tiempo de residencia: 55 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Casada
- Hijos: 2
- Edades de los hijos: 24 y 29 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo y compras
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - A veces… a mis hijos…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - A veces… Tengo siempre que salir… hay que vender
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Sí, necesito vender, comprar…
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Por la necesidad de trabajo, por su cercanía

- ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
    - Voy a donde puedo ir… a veces, depende del momento…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - A comprar…fines de semana sábado y domingo a la “paradita” …
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Sola…
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Más o menos
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Sí…
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí …camino por acá desde chiquita
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerca
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Tranquilo…conozco a todos
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Tranquilo
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - No importa

12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - Más o menos
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí… Yo nací aquí… conozco desde que comenzaron a llegar…
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - No sé…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No…acá todos me conocen…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - No sé…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - De mi casa a la "paradita"
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - Siempre… conozco todas las rutas…camino bien…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Sábado y domingo
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 5 años
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?

- 30 minutos…
    - ¿Llegas temprano?
        - Sí… conozco todos los transportes…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - 3 soles
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - No… sé cuánto cuesta no me engañan…
22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - No…
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - Un de ida y otra de regreso a la “paradita” …
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Una sola…
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Siempre… tomo todos los transportes…
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - No necesito
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?

- Cuando vengo a la ““paradita”” … Y a veces tomo mototaxi…

27. ¿Usas siempre el transporte público?

    - No tanto…

28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?

    - No…

29. ¿Empleas varios modos de transporte?

    - No… no salgo de acá…

30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?

    - Si estoy cerca

31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?

    - Sí…

        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)

            - Si, conozco todo mi barrio… por eso puedo ir sola… puedo elegir…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?

    - No… sufro de la presión…

33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?

    - Conozco a muchos…desde chiquita…

34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?

    - No importa…

35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?

    - Sí…

36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?

    - No tan bien… tengo presión alta…

37. ¿Tienes licencia de conducir?

    - No…

38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?

    - No…

39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?

    - Conozco a todos…. Los que trabajan en el mercado

ENTREVISTA 11

Datos generales

- Nombre: Luis Enrique
- Edad: 47 años
- Sexo: Masculino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 1000
- Actividad laboral: Taxista
- Lugar de nacimiento: Independencia
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo

- Tiempo de residencia: 47 años
- Estudias: Sí
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Casado
- Hijos: 3
- Edades de los hijos: 21, 15 y 6 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo, de compras a la "paradita" …
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No, no consulto… como soy taxista…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - No, salgo porque tengo que trabajar…
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Sí, solo a trabajar…
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Depende de los pasajeros… sábado y domingo a la "paradita" …las cosas son más cómodas…

- ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
    - Tengo libertad… tengo auto…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - Salgo del sector… sábado y domingo a la “paradita”
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - No… el sábado y domingo vengo a la “paradita” con mi esposa… mis hijos…
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Sí…bueno…hay tráfico sábado y domingo acá en la “paradita”…por los ambulantes… en esta la 3era zona es segura…la 1era y 4ta zona… por el cine…por ahí asaltan…cuando paso con el carro veo como asaltan…
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Sí… por acá sí… antes había un “chorito” …ya lo atraparon…
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí…Soy muy comunicativo
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - A la “paradita” cerca…vivo al frente…
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Vivo al frente de la “paradita” …
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Es seguro…
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?

- No tengo apuro

12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - No uso
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí… conozco mi barrio…y voy en mi auto
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - No uso transporte público
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - Sí…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - Diversos durante la semana…. Sábado y domingo acá en la "paradita" …
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - Siempre… como utilizo mi auto para hacer taxi…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - A la "paradita" sábado y domingo…
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 7 años…

20. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - 5 minutos en auto…a la “paradita” …
        - ¿Llegas temprano?
            - Sí… por lo general…hay tráfico para salir de la zona…
21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - A la “paradita” … Nada… estoy al frente…
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - A veces regateo… son pocas…
22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - A la “paradita” sí…
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - Muchos…fuera del sector…
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Diferentes…
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Siempre… conozco casi todo el barrio, como voy en mi carro…
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - No necesito

26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - A veces…cuando voy a comprar…
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - No casi nunca…
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - Además del auto…tengo una bicicleta…la uso para desplazarme alguna vez…
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - No… uso mi auto
30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Sí… sábado y domingo…por los ambulantes hay tráfico…los días de semana no hay mucho tráfico…
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Sí…
        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
            - Si, conozco mi barrio y los sectores… como taxista conozco… puedo elegir… como voy en mi auto…
32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No, estoy bien…
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Sí…a todos

34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - Sí…
35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Voy en mi auto…
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí…
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - Sí…tengo mi auto…
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - No… conozco ni barrio casi todo
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - Sí…cuando hago taxi…

ENTREVISTA 12

Datos generales

- Nombre: Gilmer
- Edad: 29 años
- Sexo: Masculino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 1000
- Actividad laboral: Ventas y limpieza
- Lugar de nacimiento: Independencia

- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 8 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Soltero
- Hijos: No
- Edades de los hijos:

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Al trabajo…
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No, no consulto… se dónde ir…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - Siempre salgo cuando es necesario…
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - Siempre es por necesidad de trabajar…
2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?

- Sábado y domingo a la “paradita” …de lunes a viernes…a Pueblo Libre…voy a limpiar un edificio…
    - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
        - Sí, soy libre… puedo salir donde sea…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - De Lunes a viernes a Pueblo Libre…A la paradita sábado y domingo
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Solo
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Sí… salgo temprano a la 6 de la mañana…
6. ¿Te sientes seguro al desarrollar ese trayecto?
    - Sí… es tranquilo…
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí… Soy muy comunicativo
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Está lejos a Pueblo Libre
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Cómodo y tranquilo…segurísimo…
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Seguro…

11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - Sí…siempre llego a tiempo… salgo a las 6 de la mañana…
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - Sí es cómodo…voy tranquilo en micro… hay un carro que me deja en mi trabajo…
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí…
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí… siempre tomo micro…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No… me siento seguro…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - Privado…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - De lunes a viernes a Pueblo Libre…sábado y domingo a la "paradita" …
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - Siempre… voy en mi auto… conozco las rutas…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - De lunes a viernes a Pueblo Libre
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?

- Hace 5 años voy a Pueblo Libre…

20. ¿Cuánto dura ese trayecto?

    - 1 hora…está lejos

        - ¿Llegas temprano?

            - Sí…siempre…cuando voy en mi auto…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?

    - 5 soles, normal 2 carros…

        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)

            - Sí…regateo… cuando tomo transporte público…

22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?

    - No cambio… el mismo carro todos los días…

23. ¿Cuántos trayectos haces al día?

    - Una de ida y otra de vuelta…

24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?

    - Una sola…hacia Pueblo Libre…

        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)

            - Siempre… como uso mi auto…

25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?

- No… Metropolitano no tomo…

26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?

    - No… Al paradero…

27. ¿Usas siempre el transporte público?

    - Sí… los micros

28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?

    - Tengo bicicleta, pero no la utilizo… más bien la voy a traer acá para venderla… (risas)…

29. ¿Empleas varios modos de transporte?

    - No… 1 micro… acá hay un carro que me lleva directo a mi trabajo…

30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?

    - Sí…soy independiente…

31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?

    - No… solo la 2da zona…

        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)

            - Si, conozco lo necesario para ir a mi trabajo o a “La Paradita” que está cerca, puedo elegir donde ir…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?

    - No…

33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?

- Sí… a casi todos

34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - Si es importante…
35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Sí. Seguro
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí…
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No…
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - Sí…
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - A veces…conozco la ruta bastante bien…

ENTREVISTA 13

Datos generales

- Nombre: Maribel
- Edad: 38 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedor informal

- Lugar de nacimiento: Independencia
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 38 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Casada
- Hijos: Sí
- Edades de los hijos: 22,15 y 6 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo…
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - A veces consulto con mie esposo, él me moviliza…
        - ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
            - Siempre, cuando no voy a “La Paradita” …
        - ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
            - No solo, a veces salgo con mis hijos acompañar…

2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Está “paradita” está cerca…
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
            - Tengo libertad… si soy libre…
3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - A esta paradita… toda la semana
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Sola
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - A pie…estoy por acá cerca…
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Sí…estoy cerca…esta zona es tranquila…
7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí… Soy comunicativa
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerquísima
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Rápido
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?

- Seguro… mientras no venga el serenazgo…nos desalojan de la “paradita” los municipales…

11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - Sí… estoy al frente
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - No uso…
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí…me movilizo a pie con facilidad…estoy al frente… pero a veces dependo de mi esposo cuando voy más lejos…
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - No…solo en mi esposo…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No…me siento segura…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - No sé…
17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - A esta “paradita” …
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - A veces… mi esposo sabe, él me moviliza…

18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - De martes a domingo…los lunes descanso…
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 3 años
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - 5 minutos
        - ¿Llegas temprano?
            - A veces…cuando voy a otro lugar más lejos… a la Paradita siempre… estoy al frente…
21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - Nada…
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - Sí regateo… pido rebaja…
22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?
    - El mismo…
23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - 1 solo…
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Ida y vuelta a la “paradita” …

- ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
    - Siempre… estoy muy cerca… a pie… cuando voy lejos también…

25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - No… mi esposo me lleva en el auto…
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - Sí todos los días…
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - No mucho…cuando salgo a otro lado uso combi y mototaxi…
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - Mi esposo es taxista…es chofer y esposo a la vez…
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - Camino a pie…cuando voy fuera del sector…mi esposo me lleva…
30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Si lo hago en libertad…a pie…estoy a un paso…
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Si esta zona…
        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)

- Vivo acá desde pequeña… conozco más o menos… y elijo donde ir en mi zona…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No… Bueno me duele la espalda por cargar mi mercancía para vender acá…
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Sí…acá en la "paradita"
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - No…
35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Sí… tengo mi movilidad…
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí…acá a la "paradita" pero me duele la columna por cargar… siempre hay un alto y bajo en la salud…
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No…
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - No…
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - Sí… conozco a la gente… y todos me conocen…

ENTREVISTA 14

Datos generales

- Nombre: Susana
- Edad: 65 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedor informal
- Lugar de nacimiento: Lima
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 65 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Soltera
- Hijos: Sí
- Edades de los hijos: 14 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - A trabajar… en la "paradita"
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?
            - No, consulto a mis familiares o amigos…

- ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)
    - No siempre… solo si creo necesario, hay peligro, depende por donde…
- ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)
    - No, salgo para otras cosas también…

2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?
    - Por trabajo
        - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?
            - No tengo mucha libertad, por mi hijo que es joven…
3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?
    - A trabajar a la “paradita” …más bien quiero ir a trabajar a otro lado…si me recomienda…
4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?
    - Sola…
5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?
    - Sí… es fácil
6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?
    - Sí…

7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?
    - Sí...los conozco a todos…
8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerca
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Tranquilo…
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Seguro…
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - Sí… vengo tranquila… acá no más…
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - Sí…rápido…
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Sí…soy independiente…
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí… a veces hay accidentes con los mototaxis…como está en bajada… el mototaxi… atropellan…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No… sí en la noche… no puedo sacar mi celular…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?

- Privado…

17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?

    - A la “paradita”

        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)

            - Siempre… me organizo, como conozco las rutas…

18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?

    - Todos los días…

19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?

    - 4 años…

20. ¿Cuánto dura ese trayecto?

    - 5 a 10 minutos

        - ¿Llegas temprano?

            - Nunca…hay mucho tráfico…

21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?

    - 3.00 soles…

        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)

            - No, gasto poco…

22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?

    - No… acá no más…en la “paradita”

23. ¿Cuántos trayectos haces al día?
    - Ida y vuelta…
24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?
    - Una ruta…
        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)
            - Nunca… hay mucho carro pirata…
25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?
    - No uso…
26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?
    - No bien raro… caminar poco…antes sí…
27. ¿Usas siempre el transporte público?
    - Sí… en combi o mototaxi…
28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?
    - No…
29. ¿Empleas varios modos de transporte?
    - Sí…combi o mototaxi…
30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Si tengo libertad…
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?

- Sí…ya tengo tiempo viviendo acá…
    - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
        - Aunque conozco mi barrio… no puedo elegir por donde ir, sobre toto por la noche…

32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No estoy bien…
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Sí…vivo acá…
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - No es importante…
35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Segura…
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí estoy bien de salud…
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No…
38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?
    - No…
39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?
    - Sí…conozco…a todos los que trabajan en la “paradita”

ENTREVISTA 15

Datos generales

- Nombre: Claudia
- Edad: 46 años
- Sexo: Femenino
- Condición Laboral: Informal
- Ingreso promedio mensual: S/. 600
- Actividad laboral: Vendedor informal
- Lugar de nacimiento: Lima
- Lugar de residencia: Independencia, sector II Tahuantinsuyo
- Tiempo de residencia: 9 años
- Estudias: No
- Grado de instrucción: Secundaria
- Estado civil: Conviviente
- Hijos: Sí
- Edades de los hijos: 21, 18 y 14 años

Cuestionario

1. ¿Cuál es la necesidad de desplazarse cotidianamente?
    - Por trabajo… a vender…
        - ¿Consultas tus decisiones para desplazarte o no? (¿Es Usted quien toma la decisión de desplazarse o consulta a otros?

- No, no consulto… son mis decisiones…

- ¿Consideras que cuando tienes que salir de tu casa debes pensar si es necesario? (¿Es Usted quien evalúa la posibilidad de efectuar desplazamientos?)

  - La mayoría de las veces…

- ¿Entonces solo sale por necesidad? (¿Es Usted quien determina el porqué de sus desplazamientos?)

  - No siempre, a veces a visitar, a pagar…

2. ¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto?

   - Por trabajo… la "paradita" …

     - ¿Considera que tiene libertad para elegir dónde ir?

       - Tengo libertad… ya mis hijos están grandes…

3. ¿Usualmente a dónde va cuando sales de tu casa?

   - A trabajar… a la "paradita" … a veces a otro mercado cerca de lunes a viernes…

4. ¿Haces solo el trayecto o acompañado?

   - Sola… voy recorriendo otros mercados de Independencia…

5. ¿Tú barrio te brinda las facilidades para tus recorridos?

   - Sí…no hay problemas

6. ¿Te sientes segura la desarrollar ese trayecto?

   - Segura…

7. ¿Interactúas con otras personas cuando haces el trayecto cotidiano?

- Sí…tengo conocidas…compañeras...

8. ¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
    - Cerca...rápido llego…
9. ¿Cómo puedes describir el tiempo que empleas para transportarte?
    - Seguro…
10. ¿Cuál es tu percepción del barrio en dónde vives?
    - Segura… no hay problemas…
11. ¿Consideras que llegas a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
    - No importa…
12. ¿Consideras que el transporte público que utilizas es confortable?
    - A veces…
13. ¿Consideras que eres independiente a la hora de realizar el trayecto?
    - Si soy independiente
14. ¿Confías en las personas que te transportan?
    - Sí…
15. ¿Crees que eres vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
    - No… es tranquila la zona…
16. ¿Consideras que el transporte utilizado en tus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?
    - No sé…

17. ¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?
    - A la “paradita”
        - ¿Tienes controlados tus desplazamientos? (¿Tiene Usted el control de sus desplazamientos?)
            - A veces… no pasan siempre las combis o mototaxis… tengo que caminar…
18. ¿Qué días realizas el trayecto cotidiano?
    - Sábado y domingo…
19. ¿Hace cuánto realizas ese trayecto?
    - 6 años…
20. ¿Cuánto dura ese trayecto?
    - Rápido…vivo cerca…
        - ¿Llegas temprano?
            - A veces…cuando tengo algún compromiso…
21. ¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
    - Nada… vengo a pie… sábado y domingo…de lunes a viernes como voy a otros mercados de Independencia gasto 3 soles…
        - ¿Regateas o exiges una rebaja del precio? (¿Qué posibilidades tiene para negociar sus desplazamientos?)
            - Pido que me cobren menos…
22. ¿Usualmente haces el mismo trayecto o cambias de ruta?

- Ida y vuelta…

23. ¿Cuántos trayectos haces al día?

    - Varios de lunes a viernes voy a otros mercados…

24. ¿Cuántas rutas haces para llegar al trabajo/estudio?

    - 1 sola sábado y domingo…de lunes a viernes voy a otros mercados por independencia…

        - ¿Siempre eliges bien tu transporte? (¿Con que frecuencia acierta en la elección del modo de desplazamiento como lo planea?)

            - A veces, es que no pasan y tengo que tomar lo que pasen y a veces no me dejan cerca… cuando voy a otros mercados por Independencia…

25. ¿Cuentas con algún dispositivo (tarjeta de Metropolitano o del Tren para realizar tu trayecto cotidiano)?

    - Sí… lo utilizo a veces…

26. ¿Realizas algunos trayectos a pie?

    - Todos los sábado y domingo…otros mercados en combi o mototaxi…

27. ¿Usas siempre el transporte público?

    - Cuando salgo de la zona de lunes a viernes…

28. ¿Tienes algún medio de transporte personal?

    - No tengo…

29. ¿Empleas varios modos de transporte?

- Siempre a pie

30. ¿Sientes que tienes libertad, comodidad para realizar cualquier tipo de desplazamientos?
    - Sí…
31. ¿Conoces tu barrio en su totalidad?
    - Sí… esta zona…
        - ¿Sabe por dónde ir en su barrio? (¿Usted puede elegir sus desplazamientos de acuerdo con su entorno?)
            - A veces no puedo elegir… por lo que no pasan los autos porque hay pistas rotas…
32. ¿Tienes algún tipo de discapacidad?
    - No… normal…
33. ¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?
    - Sí…conozco a varios
34. ¿Es importante la puntualidad para establecer el trayecto a realizar?
    - No es importante…
35. ¿Considera que está segura en el trayecto que realiza?
    - Sí segura…
36. ¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos?
    - Sí… Estoy bien de salud
37. ¿Tienes licencia de conducir?
    - No tengo…

38. ¿Utilizas el teléfono para informarte y/o planificar su trayecto?

    - No…

39. ¿Interactúas con alguna para informarte sobre el trayecto a realizar?

    - Sí…Conozco a todos los que trabajan en la paradita

Anexo 4

Tabla I- 7

Perfil socioeconómico demográfico del grupo Vendedores Informales de la Paradita (VIP)

PERFIL SOCIOECONOMICO DEMOGRÁFICO GRUPO VIP															
Entrevistado	Adriana	Faustina	Consuelo	Jacinta	María	Esther	Javier Vicente	Milagros	Fanny	Ada María	Luis Enrique	Gilmer	Maribel	Susana	Claudia
Edad	46	73	43	50	36	51	48	47	23	55	47	29	38	65	46
Sexo	Femenino	Femenino	Femenino	Femenino	Femenino	Femenino	Masculino	Femenino	Femenino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Femenino	Femenino
Profesión u oficio	Empleada de servicios	Ama de casa	Cocinera	Vendedora	Empleada	Vendedora	Vendedora	Vendedora	Vendedora/animadora	Ama de casa	Chofer	Vendedor	Vendedora	Vendedora	Vendedora
Ingeso promedio	800	350	1500	600	800	600	600	600	800	600	1000	1000	600	600	600
Actividad laboral	Trabjadora de limpieza	Ama de casa	Cocinera en mercado	Ventas	Empleada pública	Ventas	Ventas	Ventas	Independiente/ venta	Ventas	Taxista	Ventas/ Limpieza	Ventas	Ventas	Ventas
Lugar de nacimiento	Lima	Ancash	Chiclayo	Huaraz	Independencia	Comas	Piura	Piura	Independencia	Independencia	Independencia	Independencia	Independencia	Lima	Lima
Lugar de residencia	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo	Independencia Tahuantinsuyo
Tiempo de residencia	40	58	18	12	36	8	8	15	23	55	47	8	38	65	9
Estudia	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO
Grado de instrucción	Técnica Superior	Analfabeta	Secun.	2do primaria	Secun.	Primaria	Secun.	Secun.	Secun.	Secun.	Secun.	Secun.	Secun.	Superior	Secun.
Estado civil	Soltera	Viuda	Soltera	Soltera	Soltera	Casada	Casada	Soltera	Conviviente	Casada	Casado	Soltero	Casada	Soltera	Conviviente
Hijos	2	5	1	3	2	2	1	4	1	2	3	NO	3	1	3
Edades de los hij	11-8	51-49-46-40-38	22	21-18-10	15-4	28-26	10	20-28-27-24	30	24-29	21-15-6		21-15-6	14	21-18-14

Fuente: encuesta realizada como parte del trabajo de campo, setiembre 2019.

Tabla I-8

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Accesibilidad

ACCESIBILIDAD													
ENTREVISTADOS	1 Origen y destino	2 Frecuencia diaria de trayectos	3 Historicidad de trayecto cotidiano	4 Duración de trayecto cotidiano	5 Condición económica para desarrollar el trayecto cotidiano	6 Cambios de rutas de trayectos cotidianos	7 Frecuencia semanal de trayectos	8 Frecuencia de variación de trayectos	9 Uso de dispositivos tecnológicos de pago electrónico	10 Frecuencia de trayectos a pie	11 Frecuencia de uso del transporte público	12 tenencia de transporte personal	13 Uso de varios modos de transporte
Adriana	Fuera del sector	Días laborables	Hace mucho tiempo	largo, depende del tráfico	Ahorro caminando... muy caro	Una misma ruta, ruta fija	Hago una sola ruta	Siempre hago trasbordos	Pago con tarjeta	Sábado y Domingo, día de semana camino hacia la pista para tomar micro	Siempre, a veces porque llevo bulto	Ni bicicleta	Mototaxi y micro
Faustina	Dentro del sector	Todos los días	Hace muchos años, desde que me jubile	Corto	Ando a pie para no gastar	Una misma ruta, ruta fija	Hago una sola ruta	No nunca hago otra	No sé	Siempre	Cuando voy al centro tomo combi, micro	No tengo	Mototaxi, combi, micro
Consuelo	Dentro del sector	Todos los días	hace poco	Corto	Vengo a pie	El mismo trayecto todos los días	Hago una sola ruta	No nunca hago otra	Si tengo tarjeta del Metropolitanoi	Sí	Solo combi	No tengo	Cuando traigo bultos
Jacinta	Dentro del sector	Todos los días	Hace mucho tiempo	largo, depende del tráfico	Normal	El mismo trayecto todos los días	Hago una sola ruta	No nunca hago otra	No tengo	Caminando bajo y me regreso con mototaxi o combi	Solo mototaxi y combi	No tengo	Mototaxi y combi
María	Dentro del sector	Días laborables	hace poco	Corto	Vengo a pie	es la misma a pie o en mototaxi	Hago una sola ruta	No nunca hago otra	No tengo	Cuando vengo al mercado	Solo mototaxi y combi	No tengo	Mototaxi y combi
Esther	Dentro del sector	Todos los días	Hace mucho tiempo	Corto	Lo mínimo que cobra un mototaxi	El mismo trayecto todos los días	La misma ruta	No nunca hago otra	No tengo	De bajada y de subida en combi	Solo combi	No tengo	Mototaxi y combi
Javier Vicente	Fuera del sector	De martes a viernes	Hace mucho tiempo	largo , hay mucho tráfico	Muy caro por semana	El mismo trayecto todos los días	La misma ruta	No nunca hago otra	No tengo.	Al mercado	Combi y mototaxi	No tengo	Mototaxi y combi
Milagros	Dentro del sector	Todos los días	Hace mucho tiempo	Corto	No gasto nada	Me paseo por el barrio	varios	Estoy frente al mercado	No tengo	Siempre	Combí cuando salgo del sector	No tengo	Cuando salgo del sector mototaxi, combi y micro
Fanny	variados	todos los días es diferente	hace poco tiempo	Corto al mercado y fuera del sector largo	Un poco caro	Diferentes rutas	varias rutas	Diferentes rutas	Si tengo tarjeta del Metropolitanoi	Cuando vengo al mercado	Siempre	No tengo	Sí hago trasbordos

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-9

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Accesibilidad

ENTREVISTADOS	1 Origen y destino	2 Frecuencia diaria de trayectos	3 Historicidad de trayecto cotidiano	4 Duración de trayecto cotidiano	5 Condición económica para desarrollar el trayecto cotidiano	6 Cambios de rutas de trayectos cotidianos	7 Frecuencia semanal de trayectos	8 Frecuencia de variación de trayectos	9 Uso de dispositivos tecnológicos de pago electrónico	10 Frecuencia de trayectos a pie	11 Frecuencia de uso del transporte público	12 tenencia de transporte personal	13 Uso de varios modos de transporte
Ada María	Dentro del sector	Sábado y domingo	hace poco tiempo	Corto	Lo que cobra una mototaxi	El mismo trayecto todos los días	La misma ruta	No nunca hago otra	No necesito	Cuando vengo al mercado	cuando salgo del sector	No tengo	No salgo del sector
Luis Enrique	Fuera del sector	todos los días es diferente	Hace mucho tiempo	Al mercado, corto, los demás días solgo del sector	Al mercado no gasto nada	Diferentes rutas de lunes a viernes	Varios	Variados	No tengo	Cuando vengo al mercado	No casi nunca	Tengo auto y bicicleta	A veces la bicicleta
Gilmer	Fuera del sector	De lunes a viernes	Hace pocos años	lejos	Normal, un carro	El mismo trayecto todos los días	Hago una sola ruta	No nunca hago otra	No tengo	Al paradero	Siempre	tengo bicicleta pero no la uso	Solo micro
Maribel	Dentro del sector. A esta paradita	De martes a domingo	Hace poco	Cerca, estoy al frente	Nada	El mismo trayecto todos los días	Hago una sola ruta	Ida y vuelta a la paradita	No trengo	Sí todos los días	No mucho, cuando salgo a otro lado	Mi esposo es taxista	Cuando voy fuera del sector mi esposo me lleva
Susana	A la paradita	Todos los días	Hace poco	Rápido	Normal, lo que cobra un mototaxi	El mismo trayecto todos los días	Hago una sola ruta	Ida y vuelta a la paradita	No uso	No, bien raro, camino pcco, antes sí	Combi y Mototaxi	No tengo	Sí. Combi y Mototaxi
Claudia	A la paradita	Sábado y domingo, a otros mercados los demás días	Hace poco	Rápido vivo cerca	Nada, vengo a pie, a potros mercados si gasto normal	El mismo trayecto los sábados y domingos, variados a otros mercados	A la paradita una sola. A otros mercados variadas rutas	Ida y vuelta a la paradita. Varias rutas a otros mercados	Sí, lo utilizo a veces	Sí tengo	A otros mercados en combi o mototaxi	No tengo	Sí. Combi y mototaxi

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-10

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Competencias

COMPETENCIAS											
ENTREVISTADOS	1 Libertad para desplazarse	2 Conocimiento del barrio	3 Presenta Discapacidad física o estado en particular para desplazarse	4 Presenta enfermedad crónica	5 Nivel de conocimiento de vecinos con iguales necesidades de desplazamientos	6 Importancia de la puntualidad para elección del trayecto de desplazamiento	7 Seguridad de los desplazamientos	8 Condición física	9 Licencia de conducir	10 Utilización de la Tecnología de Información y Comunicación	11 Facilidad para la sociablidad
Adriana	Libertad, facilidad,incomodidad cuando voy a pie por las subidas	Solo conozco mi barrio, movilidad para otros sectores de mi distrito	No tengo, estoy bien	No tengo estoy bien	Conozco a todos los que venden como yo. Otros caminan más se levantan temprano	Si, pero a veces no puedo	Sí me siento segura, arriba roban	Sí estoy bien	No tengo	Música, noticias, tomar fotos, uso audífonos	Tengo varias amigas, converso cuando camino con ellas
Faustina	Por la edad no	Si conozco todo, desde que era arenita	Me duelen mis huesos	No puedo caminar muy bien	Conozco a los que invadieron conmigo	No tengo apuro	Si me siento segura	No estoy bien, tengo fibrosis pulmonar	No tengo	Solo llamo, no he estudiado	No me gusta hablar con la gente que no conozco
Consuelo	Libertad, segura	Mi barrio sí	No tengo, estoy bien	No tengo, estoy bien de salud	No porque son chismosos	Sí.estoy muy temprano en la mañana	Más o menos	Estoy bien de salud	No tengo	Solo para llamar	No me gusta hablar con la gente que no conozco
Jacinta	Libre, tranquila, cómoda	Sí conozco	Estoy bien	Estoy bien	Conozco a los que vienen desde arriba	No sé	Sí, porque conozco a todos	Camino diariamente para mantener mi salud	No tengo	Solo para llamar	Todos me conocen, todos saben donde queda mi casa
María	Tranquilidad	Más o menos	Estoy gestando	No estoy bien	Conozco algunos	Más o menos	Seguro	me canso porque estoy gestando	No tengo	Solo para llamar	Conozco el barrio
Esther	Tranquila	Sí, Todos me conocen	Me agito un poco, sobre todo an las subidas	No, estoy bien	Sí, muchos me conocen	No es importante	sí, aunque visto accidentes	Me fatigo a veces en las subidas	No tengo	Sí utilizo	Sí. Me conocen
Javier Vicente	Libertad	Sí conozco	No tengo, estoy bien	No, estoy bien	Hay comunicación	No es importante	Seguro	Estoy bien de salud	No tengo	Sí utilizo	Sí. Me conocen
Milagros	Libertad	Más o menos	No tengo, estoy bien	No, estoy bien	Conozco algunos	No importa	Segura cuando vengo al mercado	Estoy bien de salud	No tengo	Sí, para llamar	A veces, soy muy sociable
Fanny	No tengo libertad, no hay mucha movilidad	Más o menos	No tengo, estoy bien	No, estoy bien	Conozco algunos de vista	Si es importante	Más o menos	Estoy bien de salud	No tengo	Sí uso	A veces, soy muy sociable

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-11

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Competencias

ENTREVISTADOS	1 Libertad para desplazarse	2 Conocimiento del barrio	3 Presenta Discapacidad física para desplazarse	4 Presenta enfermedad o estado de inmovilidad	5 Nivel de conocimiento de vecinos con iguales neesidades de desplazamientos	6 Importancia de la puntualidad para elección del trayecto de desplazamiento	7 Seguridad de los desplazamientos	8 Condición física	9 Licencia de conducir	10 Utilización de la Tecnología de Información y Comunicación	11 Facilidad para la sociablidad
Ada María	Sí estoy cerca	Sí conozco	No, sufro de la presión	No	Conozco a muchos desde chiquita	No importa	Segura cuando vengo al mercado	No tanbién	No tengo	No uso	Conozco a todos los que trabajan en el mercado
Luis Enrique	Libertad	Si conozco	No tengo, estoy bien	No estoy bien	Sí a todos	Sí es importante	Seguro cuando voy en mi auto	Sí estoy bien	Sí tengo	No uso	Sí cuando hago taxi
Gilmer	Independiente	Solo la 2da zona	No tengo, estoy bien	No estoy bien	Sí a casi todos	Sí es importante	Seguro	Sí estoy bien	No tengo	Sí uso	A veces, conozco la ruta bastante bien
Maribel	Libertad	A esta zona	Me duele la espalda	Sí, cuando cargo mi mercancía, me duele la espalda	Sí a todos	No	Cuando voy en carro	me duele la columna por cargar	No tengo	No uso	Sí conozco a la gente y todos me conocen
Susana	Libertad	Sí. Ya tengo tiempo viviendo acá	No. Estoy bien	Estoy bien	Si, vivo acá	No es importante	Segura cuando vengo al mercado	Estoy bien de salud	No tengo	No uso	Sí. Conozco a todos los que trabajan en la paradita
Claudia	Libertad	Sí. Esta zona	No. Normal	No	Sí, conozco a varios	No es importante	Sí segura	Estoy bien de salud	No tengo	No uso	Sí. Conozco a todos los que trabajan en la paradita

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-12

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Apropiación

APROPIACIÓN																
ENTREVISTADOS	1 Necesidad de desplazamiento cotidiano	2 Motivo de la Elección de destino	3 Recurrencia del origen y destino cotidiano	4 Desplazamiento solo o busca compañía	5 Percibe facilidades del barrio para los desplazamientos	6 Percepción de la Seguridad en los trayectos	7 Interacción con otras personas	8 Percepción de la distancia entre el origen y destino del trayecto	9 Percepción del tiempo de desplazamiento	10 percepción de barrio	11 Eficiencia del trayecto cotidiano	12 Confortabilidad del transporte público	13 Independencia en el trayecto cotidiano	14 Confianza en el proveedor del transporte	15 Vulnerabilidad en el trayecto cotidiano	16 Siente mayor seguridad en el Transporte público o privado
Adriana	Trabajo	Donde haya trabajo	Siempre a trabajar	Aprovecha la compañía	Facilidades para desplazamientos cercanos	Por las mañanas se siente segura	Sociabiliza	Lejos	Angustia, incomodidad	Intranquilidad te roban y desnudan	Demora, congestión, demasiado tráfico	Inseguro, intranquilidad, peligroso, arriesgado	Independiente, escojo el trasnporte que quiero	Arriesgados, irresponsables	Por las madrugadas	Empresas
Faustina	Trabajo	Donde se pueda vender	Siempre a trabajar	Sola	Por mi edad ya no puedo caminar mucho	Segura, la gente me conoce	Sociabiliza	Cerca	Tranquila	Seguro	Estoy jubilada, salgo cuando quiero	Incómoda, a veces vas parada, no dan asiento	Más o menos, a veces caminaba más	Pienso que lguna vez puedo chocar	Sí, le pido a Dios que me cuide	No sé
Consuelo	Trabajo	donde hay trabajo	al mercado	sola	Más o menos, puedo salir muy temrano y regresar por la tarde	Si segura	No converso con nadie que no conozca	Cerca	Segura	Seguro	Estoy cerca	Más o menos	Soy libre	Más o menos, he visto accidentes	Sí, ha visto accidentes	No sé
Jacinta	Trabajo	a trabajar	al mercado	solita	Es facil salir	Me siento segura	Si, todos me conocen	Lejos, vivo arriba	Tranquila	Tranquilo y seguro	No tengo apuro	Sí, en mototaxi	No necesitoa nadie	En el mototaxista	Estoy segura	No sé
María	Trabajo y compras	Por necesidad de trabajar, para comprar mis víveres	A trabajar	Sola	Es facil salir, hay transporte	Segura	No, a veces si lo conozco	Cerca	Seguro	Seguro	Todo está cerca	Confortable	Independiente, escojo el transporte que quiero	segura	Seguro	Empresas
Esther	Trabajo	Para vender	al mercado	sola, a veces con mi hija	Sí, a veces no encuentro facilidades	Segura	Converso con mis vecinos	Cerca	Seguro, a veces un poco agitada	Seguro	No importa	Sí.en la combi está bien	Independiente, escojo el transporte que quiero	Confío	Me fatigo	Privado
Javier Vicente	Trabajo	Donde hay clientes, para comprar mis víveres	Al centro de Lima, fines de semana al mercado	Solo, a veces acompañado de mi esposa	Sí, hay facilidades	Seguro	A veces	Un poco lejos	Normal	Seguro	No importa mucho	Confortable	Sí. Soy ambulante	Confío	Seguro	No sé
Milagros	Trabajo y compras	Por trabajo, soy ambulante	al mercado	Sola	Tiene facilidades, hay combis	Más o menos seguro	Soy muy comunicativa	Vivo al frente	Rápido	Más o menos tranquilo	No importa	Si es confortable	Sí, estoy frente a la paradita	Confío	Cuando salgo de mi sector	Privado

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-13

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Apropiación

ENTREVISTADOS	1 Necesidad de desplazamiento cotidiano	2 Motivo de la Elección de destino	3 Recurrencia del origen y destino cotidiano	4 Desplazamiento solo o busca compañía	5 Facilidades del barrio para los desplazamientos	6 Seguridad en los trayectos	7 Interacción con otras personas	8 Percepción de la distancia entre el origen y destino del trayecto	9 Percepción del tiempo de desplazamiento	10 percepción de barrio	11 Eficiencia del trayecto cotidiano	12 Confortabilidad del transporte público	13 Independencia en el trayecto cotidiano	14 Confianza en el proveedor del transporte	15 Vulnerabilidad en el trayecto cotidiano	16 Transporte público o privado
Fanny	Trabajo	Para vender	Al mercado, algunas veces a eventos infantiles	Sola	Sí al mercado, no hay carros para desplazarme fuera del sector	hasta cierta hora	Soy muy comunicativa	Cerca al mercado, lejos a mis eventos	Tranquilo	Tranquilo hasta cierta hora	No, hay mucha congestión, mucho tráfico	Es incomodo	No hay mucha congestión	No confío	No, ha habido accidentes	Privado
Ada María	trabajo y compras	por la necesidad de trabajo, por su cercanía	A comprar al mercado	Sola	Más o menos	Segura	Sí, camino por acá desde chiquita	Cerca	Tranquilo	Tranquilo porque conozco a todos del mercado	No importa	Más o menos	Sí, yo nací aquí.	No sé	Acá todos me conocen	No sé
Luis Enrique	Por trabajo y de compras al mercado	Depende de los pasajeros	Fuera del sector	Solo, al mercado con mi esposa y mis hijos	Hay tráfico sábado y domingo	Seguro voy en mi carro	Soy muy comunicativo	cerca cuando voy al mercado	tranquilo	Seguro	No tengo apuro	No uso	Sí, conozco mi barrio y voy en mi auto	No uso	No	Privado
Gilmer	Por trabajo	Por trabajo	Fuera del sector	solo	Sí, salgo temprano	Tranquilo	Soy muy comunicativo	Lejos cuando salgo del sector	Cómodo, tranquilo y seguro	Seguro	llego temprano	Cómodo	Independiente	Sí, siempre tomo micro	Seguro	Privado
Maribel	Por trabajo	La paradita está cerca	A la paradita	sola	estoy por aca cerca	Esta zona esta cerca	Si. Soy comunicativa	Cerquisima	Rápido	Seguro, mientras no venga serenazgo	Estoy al frente	No uso	Me movilizo con facilidad	No. Solo en mi esposo	Me siento segura	No sé
Susana	Por trabajo	Por trabajo	A la paradita	sola	Sí. No hay problemas	Sí. Es fácil	Si. Conozco a todos	Cerca	Cerca	Tranquilo	Si. Vengo tranquila	Sí. Rápido	Soy independiente	Sí. A veces hay accidentes con las mototaxis, como está en bajada las mototaxis atropellan	No. En la noche no puedo sacar mi celular	Privado
Claudia	Por trabajo, a vender	Por trabajo. A la paradita	A trabajar a la paradita, a veces a otros mercados	Sola, voy recorriendo otros mercados	Si. No hay problemas	Segura	Sí. Tengo cococidas, compañeras	Cerca	Llego rápido	Seguro	No importa	A veces	Soy independiente	Sí confío	No. Es tranquila la zona	No sé

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-14

Reducción de la información de la entrevista semi-estructurada. Agencia

REDUCCIÓN: AGENCIA											
Entrevistado Pregunta	1 Grado de libertad para tomar decisiones de desplazamiento	2 Grado de negociación para efectuar desplazamientos	3 Nivel de asertividad para la escogencia modal	4 Nivel de autoeficacia en los desplazamientos	5 Grado de autonomía para efectuar desplazamientos	6 Grado de control para efectuar desplazamientos	7 Nivel de autodeterminación	8 Nivel de pensamiento independiente	9 Grado de identificación de necesidad de cambio	10 Nivel de percepción del contexto urbano	11 Nivel de control sobre el entorno urbano
Adriana (46)	Soy libre	Si regateo	Siempre	Siempre	Siempre	Siempre	No consulto	Siempre	Siempre	Más o menos conozco el barrio	Puedo elegir por donde ir
Faustina (73)	No tengo	No	No siempre	Nunca	A veces	No	A veces	No	No siempre	Conozco todo el barrio	Puedo elegir por donde ir
Consuelo (43)	A veces soy libre	Si regateo	Siempre	Siempre	Siempre	Siempre	No consulto	Siempre	Siempre	Más o menos conozco el barrio	A veces
Jacinta (50)	A veces soy libre	Si regateo	Siempre	A veces	A veces	A veces	A veces	Siempre	Siempre	Más o menos conozco el barrio	Puedo elegir por donde ir
María (36)	Tengo libertad	Si regateo	Siempre	A veces	Siempre	A veces	No consulto	Siempre	Siempre	Más o menos conozco el barrio	Puedo elegir por donde ir
Esther (51)	Tengo libertad	Si regateo	Siempre	Siempre	Siempre	Siempre	A veces	Siempre	No siempre	Conozco poco del barrio	A veces
Javier Vicente (48)	Tengo libertad	Si regateo	Siempre	Siempre	Siempre	Siempre	No consulto	Siempre	Siempre	Conozco poco del barrio	Puedo elegir por donde ir
Milagros (47)	A veces soy libre	Si regateo	Siempre	A veces	Siempre	A veces	No consulto	Siempre	Siempre	Más o menos conozco el barrio	Puedo elegir por donde ir
Fanny (23)	Sí tengo libertad	Si regateo	Siempre	A veces	Siempre	A veces	No consulto	Siempre	No siempre	Más o menos conozco el barrio	Puedo elegir por donde ir
Ada María (55)	A veces soy libre	No	Siempre	Siempre	A veces	Siempre	A veces	Siempre	No siempre	Conozco todo el barrio	Puedo elegir por donde ir
Luis Enrique (47)	Tengo libertad	A veces	Siempre	Siempre	Siempre	Siempre	No consulto	Siempre	Siempre	Conozco todo el barrio	Puedo elegir por donde ir
Gilmer (29)	Tengo libertad	Si regateo	Siempre	Siempre	Siempre	Siempre	No consulto	Siempre	Siempre	Conozco poco del barrio	Puedo elegir por donde ir
Maribel (38)	Tengo libertad	Si regateo	Siempre	A veces	Siempre	A veces	A veces	Siempre	No siempre	Más o menos conozco el barrio	Puedo elegir por donde ir
Susana (65)	No tengo	No	No	Nunca	No	No	No, consulto	No siempre	No	Conozco todo el barrio	No puedo elegir por donde ir
Claudia (46)	Tengo libertad	Si regateo	Siempre	A veces	Siempre	A veces	No consulto	Siempre	No siempre	Conozco poco del barrio	A veces

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Anexo 5

Tabla I-15

Codificación-Accesibilidad

	ACCESIBILIDAD													
ENTREVISTADOS	1 Origen y destino	2 Frecuencia diaria de trayectos	3 Historicidad de trayecto cotidiano	4 Duración de trayecto cotidiano	5 Condición económica para desarrollar el trayecto cotidiano	6 Cambios de rutas de trayectos cotidianos	7 Frecuencia semanal de trayectos	8 Frecuencia de variación de trayectos	9 Uso de dispositivos tecnológicos de pago electrónico	10 Frecuencia de trayectos a pie	11 Frecuencia de uso del transporte público	12 tenencia de transporte personal	13 Uso de varios modos de transporte	Condición de accesibilidad
Adriana (46)	2	3	2	0	3	0	1	3	3	2	3	0	1	23
Faustina (73)	1	3	3	1	3	0	1	0	0	3	2	0	2	19
Consuelo (43)	1	3	1	1	3	0	1	0	3	3	2	0	1	19
Jacinta (50)	1	3	2	0	2	0	1	0	0	2	2	0	1	14
María (36)	1	2	1	1	3	0	1	0	0	1	2	0	1	13
Esther (51)	1	3	2	1	2	0	1	0	0	2	2	0	1	15
Javier Vicente (48)	2	1	2	0	0	0	1	0	0	1	2	0	1	10
Milagros (47)	1	3	2	1	3	1	2	1	0	3	2	0	2	21
Fanny (23)	3	3	1	0	1	3	2	3	3	2	3	0	2	26
Ada María (55)	1	0	1	1	2	0	1	0	1	2	2	0	0	11
Luis Enrique (47)	2	3	1	1	3	2	2	2	0	2	0	3	2	23
Gilmer (29)	2	2	0	0	2	0	1	0	0	2	3	1	1	14
Maribel (38)	1	1	1	3	3	0	1	0	0	3	2	2	3	20
Susana (65)	1	3	1	2	2	0	1	0	0	0	1	0	1	12
Claudia (46)	1	1	0	2	3	2	3	2	2	3	2	0	1	22

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-16

Codificación- Competencias

ENTREVISTADOS	1 Libertad para desplazarse	2 Conocimiento del barrio	3 Presenta Discapacidad o estado en particular para desplazarse	4 Presenta enfermedad crónica	5 Nivel de conocimiento de vecinos con iguales necesidades de desplazamientos	6 Importancia de la puntualidad para elección del trayecto de desplazamiento	7 Seguridad de los desplazamientos	8 Condición física	9 Licencia de conducir	10 Utilizadón de la Tecnología de Informadón y Comunicación	11 Facilidad para la sociabilidad	Condidón de competencia
Adriana (46)	1	1	2	2	2	1	2	2	0	2	2	17
Faustina (73)	0	2	1	1	2	0	2	0	0	1	0	9
Consuelo (43)	2	1	2	2	0	2	1	2	0	1	0	13
Jacinta (50)	3	2	2	2	2	0	2	2	0	1	2	18
María (36)	2	1	0	2	1	1	2	1	0	1	2	13
Esther (51)	2	2	1	2	2	0	1	1	0	2	2	15
Javier Vicente (48)	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	18
Milagros (47)	2	1	2	2	1	0	1	2	0	1	1	13
Fanny (23)	0	1	2	2	1	2	1	2	0	1	2	14
Ada María (55)	2	2	1	2	2	0	1	1	0	0	2	13
Luis Enrique (47)	2	2	2	2	2	2	1	2	1	0	2	18
Gilmer (29)	3	1	2	2	2	2	2	2	0	2	1	19
Maribel (38)	2	1	1	1	2	0	2	0	0	0	2	11
Susana (65)	2	2	2	2	2	0	1	2	0	0	2	15
Claudia (46)	2	1	2	2	2	0	2	2	0	0	2	15

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-17

Codificación- Apropiación

ENTREVISTADOS	1 Necesidad de desplazamiento cotidiano	2 motivo de elección de destino	3 Recurrencia del origen y destino cotidiano	4 Desplazamiento solo o busca compañía	5 Siente que tiene facilidades del barrio para los desplazamientos	6 Experimenta seguridad en los trayectos	7 Interacción con otras personas	8 Percepción de la Distancia entre el origen y destino del trayecto	9 Percepción del tiempo de desplazamiento	10 percepción de barrio	11 Efciencia del trayecto cotidiano	12 Confortabilidad del transporte público	13 Independencia en el trayecto cotidiano	14 Confianza en el proveedor del transporte	15 Vulnerabilidad en el trayecto cotidiano	16 Siente mayor seguridad en el Transporte público o privado	Condlción de la apropiación
Adriana (46)	2	1	2	2	1	1	2	0	0	0	0	0	2	0	1	1	15
Faustina (73)	2	1	2	2	0	2	2	1	2	2	2	0	1	1	1	0	21
Consuelo (43)	2	1	2	2	1	2	0	1	2	2	2	1	2	1	1	0	22
Jacinta (50)	2	1	2	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	2	0	27
Maria (36)	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	27
Esther (51)	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	23
Javier Vicente (48)	2	1	1	1	2	2	1	0	1	2	1	2	2	2	2	0	22
Milagros (47)	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	25
Fanny (23)	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1	0	0	2	0	0	1	17
Ada Maria (55)	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1	1	2	1	2	0	23
Luis Enrique (47)	1	1	2	0	1	2	2	1	2	2	1	0	2	0	0	1	18
Gilmer (29)	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	28
Maribel (38)	2	0	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0	2	0	2	0	22
Susana (65)	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	27
Claudia (46)	1	0	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	0	23

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.

Tabla I-18

Codificación- Agencia

CODIFICACIÓN: AGENCIA												
Entrevistado Preguntas	1 Grado de libertad para tomar decisiones de desplazamiento	2 Grado de negociación para efectuar desplazamientos	3 Nivel de asertividad para la escogencia modal	4 Nivel de autoeficacia en los desplazamientos	5 Grado de autonomía para efectuar desplazamientos	6 Grado de control para efectuar desplazamientos	7 Nivel de autodeterminación	8 Nivel de pensamiento independiente	9 Grado de identificación de necesidad de cambio	10 Nivel de percepción del contexto urbano	11 Nivel de control sobre el entorno urbano	**Condición de agencia**
Adriana (46)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	21
Faustina (73)	0	0	1	0	1	0	1	0	1	2	2	8
Consuelo (43)	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	19
Jacinta (50)	1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	2	16
María (36)	2	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	19
Esther (51)	2	2	2	2	2	2	1	2	1	0	1	17
Javier Vicente (48)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	2	20
Milagros (47)	1	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	18
Fanny (23)	2	2	2	1	2	1	2	2	1	1	2	18
Ada María (55)	1	0	2	2	1	2	1	2	1	2	2	16
Luis Enrique (47)	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	21
Gilmer (29)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	2	20
Maribel (38)	2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	17
Susana (65)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	3
Claudia (46)	2	2	2	1	2	1	2	2	1	0	1	16

Elaborado a partir de la entrevista semi-estructurada, diciembre 2019.