



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América

Facultad de Ciencias Sociales

Escuela Profesional de Geografía

La diversidad de movilidades cotidianas en una margen urbana de Lima Metropolitana. El caso del sector El Valle del Anexo 22 de Jicamarca – distrito de San Antonio de Huarochirí

TESIS

Para optar el Título Profesional de Geógrafo

AUTOR

Alfredo Roberto NARCISO GONZÁLEZ

ASESOR

Dra. Alicia Alejandrina HUAMANTINCO ARAUJO

Lima, Perú

2022



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

Narciso, A. (2022). *La diversidad de movilidades cotidianas en una margen urbana de Lima Metropolitana. El caso del sector El Valle del Anexo 22 de Jicamarca – distrito de San Antonio de Huarochirí*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela Profesional de Geografía]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Alfredo Roberto Narciso González
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	47182537
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-9912-7623
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Alicia Alejandrina Huamantínco Araujo
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	06235215
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-6854-9153
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	María del Carmen Carrasco Coello de Pomalima
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	09923416
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	María Luisa Varillas Arquíñigo
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	06271880
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Paola Moschella Miloslavich
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	42990142
Datos de investigación	
Línea de investigación	E.4.1.7. Planificación y desarrollo local-regional



UNMSM

Firmado digitalmente por MELENDEZ
DE LA CRUZ Juan Felipe FAU
20148092282 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20.06.2022 23:45:30 -05:00

Grupo de investigación	Diseñando el Perú: Estado, Ciudadanía, Intelectuales y Política
Agencia de financiamiento	Perú. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Vicerrectorado de Investigación y Posgrado. Programa de Promoción de Tesis de Pregrado. E18151144-PTPGRADO.
Ubicación geográfica de la investigación	País: Perú Departamento: Lima Provincia: Huarochirí Distrito: San Antonio Latitud: -11.90691 Longitud: -76.96339
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2017 - 2020
URL de disciplinas OCDE	Geografía social, Geografía económica https://purl.org/perepo/ocde/ford#5.00.00 Planificación del transporte y aspectos sociales del transporte https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.07.00



UNMSM

Firmado digitalmente por MELENDEZ
DE LA CRUZ Juan Felipe FAU
20148092282 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20.06.2022 23:45:42 -05:00



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS

(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

VICEDECANATO ACADEMICO

ACTA PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE GEOGRAFO (A)

*En Lima a los siete días del mes de marzo del dos mil veintidós, reunidos en el Salón de Grados de la Facultad de Ciencias Sociales, bajo la presidencia de la Geog. María del Carmen Carrasco Coello y con la asistencia de los miembros del Jurado y de la Vicedecana Académica de la Facultad, se dio inicio a la sustentación de la Tesis presentada por el Bachiller **Alfredo Roberto Narciso González**, para optar el **TÍTULO PROFESIONAL DE GEOGRAFO (A)** titulada:*

“La diversidad de movilidades cotidianas en una margen urbana de Lima Metropolitana. El caso del sector El Valle del Anexo 22 de Jicamarca - distrito de San Antonio de Huarochirí”

A continuación, se formularon las preguntas y observaciones por parte de los miembros del Jurado. Luego de absueltas, el Jurado procedió a calificar la exposición de la Tesis obteniendo la nota:

Dieciocho (18)

*El Jurado, de conformidad al Reglamento General de Grados y Títulos de la Facultad, acordó otorgar al Bachiller **Alfredo Roberto Narciso González**, el **TÍTULO PROFESIONAL DE GEOGRAFO(A)** y para dar constancia se extendió la presente Acta y firmaron:*

Geog. María del Carmen Carrasco Coello
Presidente

Mag. María Luisa Varillas Arquíñigo
Miembro

Dra. Paola Moschella Miloslavich
Miembro

Dra. Alicia Alejandrina Huamantínco Araujo
Asesora



Firmado digitalmente por CASALINO
SEN Carlota Alicia FAU 20148092282
soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04.04.2022 14:48:51 -05:00

Dra. Carlota Alicia Casalino Sen
Vicedecana Académica

DEDICATORIA

A la familia Narciso González, a mis padres Ulises y Zarita, hermanos Esther, Juan, Christian y Marco Antonio, todos ellos me han apoyado de alguna manera durante todo este proceso.

AGRADECIMIENTOS

Quiero comenzar este apartado expresando mi profundo agradecimiento hacia mi asesora, la Dra. Alicia Huamantínco Araujo por sus consejos, enseñanzas, constante acompañamiento y guía durante todo el proceso de elaboración de esta tesis.

Extiendo también mis agradecimientos a los dirigentes que conocí durante mis trabajos de campo en Jicamarca, en especial a la señora Yolanda Díaz y al señor Gabriel Acuña, quienes muy cordial y atentamente me recibieron en cada momento y apoyaron en contactar a los entrevistados. Asimismo, a Paola Carhuavilca y su familia que muy amablemente me dieron la mano cada vez que estaba haciendo trabajos de campo en Jicamarca.

También a mis amigos y colegas geógrafos Juan Diego Cárdenas y Susana Alcántara quienes me acompañaron en los diferentes momentos del trabajo de campo en Jicamarca.

Finalmente, extiendo mis sinceros agradecimientos a todos aquellos que me ayudaron en este proceso.

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN.....	12
ABSTRACT	13
INTRODUCCIÓN.....	14

CAPÍTULO 1

CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA DE LIMA METROPOLITANA EN TIERRAS DE COMUNIDADES CAMPESINAS Y LAS PARTICULARIDADES DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PERIFERIA AL ESTE DE LA CAPITAL	27
1.1. Lima Metropolitana: crecimiento demográfico y expansión urbana.....	27
1.1.1. Dinámica del crecimiento poblacional y expansión de Lima.....	27
1.1.2. Crecimiento y reconfiguración del mapa político administrativo de Lima Metropolitana.....	29
1.1.3. El paso a la ciudad policéntrica	31
1.2. El crecimiento y expansión de Lima visto a través del distrito de San Juan de Lurigancho, en Lima Este.....	33
1.2.1. La construcción de la periferia Este de Lima: el condicionamiento del medio físico-geográfico y el crecimiento y expansión urbana	33
1.2.2. El crecimiento y expansión de Lima visto a través del distrito de San Juan de Lurigancho.....	35
1.2.3. San Juan de Lurigancho: la complejidad de su organización territorial y límites político administrativos	39
1.2.4. San Juan de Lurigancho: del tránsito de la pobreza a una modernidad con desigualdad.	41
1.3. Manifestaciones de la globalización en el crecimiento y expansión de San Juan de Lurigancho.....	42
1.3.1. Desarrollo de la red vial en San Juan de Lurigancho	42

1.3.2. La llegada de nuevos capitales, extranjeros y nacionales. Mejora en la oferta de servicios en San Juan de Lurigancho	48
1.3.3. Nueva geografía de los servicios en San Juan de Lurigancho y configuración de “centralidades populares”	50
1.4. Una nueva fase en la expansión territorial de Lima: la ocupación de tierras de comunidades campesinas. El caso de la comunidad campesina de Jicamarca.....	51
1.4.1. La expansión territorial de San Juan de Lurigancho sobre tierras de la comunidad campesina de Jicamarca.....	53
1.4.2. Complejidad político-administrativa que va a incidir en el transporte y las movilidades.....	54
1.4.3. Marco legal que permitió la expansión urbana sobre las tierras de la comunidad campesina de Jicamarca.....	57
1.5. El Anexo 22 de la Comunidad Campesina de Jicamarca: los inicios de su ocupación con fines de residencia.....	59
1.5.1. El inicio de la participación del Estado.....	61
1.5.2. El Anexo 22 de Jicamarca en la actualidad	63

CAPÍTULO 2

EL SECTOR EL VALLE, COMO PARTE DE UNA PERIFERIA URBANA, DEL ANEXO 22 DE JICAMARCA. SUS CARACTERÍSTICAS DE ARTICULACIÓN Y ACCESIBILIDAD A LIMA METROPOLITANA.....	64
2.1. El Valle: un sector del Anexo 22 de Jicamarca.....	64
2.1.1. Características físico-geográficas de la quebrada El Valle.....	64
2.1.2. El Espacio Local El Valle	65
2.1.3. Proceso de ocupación y población actual.....	66
2.2. Diversidad de redes viales que articulan El Valle con espacios de diferentes escalas.....	68
2.2.1. Redes viales de nivel global, metropolitano y regional que atribuyen un carácter estratégico a El Valle	68
2.2.2. Redes viales de proyección metropolitana y regional.....	69

2.3. Red vial local de El Valle: construcción y funcionamiento en una perspectiva diacrónica.....	71
2.3.1. En los inicios del poblamiento de El Valle: la construcción de vías como un medio para lotizar y adjudicar terrenos	71
2.3.2. La importancia del papel de la Junta de Administración Local y rol de la propia población	72
2.3.3. La construcción de vías en las laderas	73
2.3.4. La participación del Estado.....	74
2.3.5. Red vial local de El Valle articulada con Lima Metropolitana	75
2.4. Los medios de transporte que conectan el Espacio Local El Valle con Lima Metropolitana.....	78
2.4.1. Llegada de los medios de transportes al Anexo 22 donde se encuentra El Valle	78
2.4.2. Los buses de transporte urbano en el Anexo 22 y El Valle	79
2.4.3. Los mototaxis en el Anexo 22 y El Valle	85
2.4.4. Los minivanos en el Anexo 22 y El Valle	86
2.4.5. Accesibilidad de El Valle a las centralidades que emergen en Lima Metropolitana.....	90

CAPÍTULO 3

LAS DIVERSIDAD DE MOVILIDADES COTIDIANAS EN EL SECTOR EL VALLE DEL ANEXO 22 DE JICAMARCA.....	94
3.1. La nueva geografía de puntos proveedores de bienes y servicios en El Valle y en nuevas zonas y comunas de San Juan de Lurigancho.....	96
3.1.1. Establecimiento de servicios en El Valle después del año 2000	96
3.1.2. La nueva geografía de los servicios en nuevas zonas y comunas en San Juan de Lurigancho.....	100
3.2. Espacio de las movilidades cotidianas.....	102
3.2.1. Espacio local	103
3.2.2. Espacio próximo	103
3.2.3. Espacio intermedio	104

3.2.4. Espacio metropolitano	104
3.3. Medios de transportes utilizados y dinámica de las movilidades cotidianas...	105
3.3.1. Medios de transportes usados en sus movilidades por los habitantes de El Valle	105
3.3.2. El papel de la diversidad de medios de transportes para los habitantes de El Valle	116
3.3.3. Los lugares de transbordos	116
3.4. La diversidad de movilidades cotidianas identificadas en el sector El Valle, según el motivo principal	119
3.4.1. Movilidades por motivos de trabajo.....	120
3.4.2. Movilidades por motivos de estudio	123
3.4.3. Movilidades por motivos de compras	127
3.4.4. Movilidades por otros motivos: atención médica, recreación entre otros.	131
3.4.5. Dinámica de los desplazamientos.....	135
CONCLUSIONES	141
BIBLIOGRAFÍA.....	145
ANEXOS.....	149

Tabla de Cuadros

Cuadro 1. Evolución del crecimiento poblacional de Lima Metropolitana en cerca de 80 años. _____	27
Cuadro 2. Número de habitantes concentrado en las zonas de Lima. Cambios en una década reciente. _____	32
Cuadro 3. Evolución poblacional de los distritos de Lima Este, en las últimas cuatro décadas. _____	35
Cuadro 4. Dinámica poblacional del distrito de San Juan de Lurigancho, según los censos de población desde 1972. _____	37
Cuadro 5. Población de San Juan de Lurigancho con respecto a Lima Metropolitana, su variación en las últimas cinco décadas. _____	38
Cuadro 6. Población en el sector El Valle y sectores del entorno. _____	67
Cuadro 7. Rutas (origen-destino) de las empresas de transporte identificadas en el Anexo 22 de Jicamarca. _____	82
Cuadro 8. Instituciones educativas de nivel primaria y secundaria en el Espacio Local El Valle. _____	97

Tabla de Figuras

Figura 1. Línea de tiempo de la creación política de los distritos de San Antonio y San Juan de Lurigancho. Ocupación y creación del Anexo 22 de Jicamarca. _____	17
Figura 2. Historia de la fragmentación urbano-municipal de Lima Metropolitana. _____	30
Figura 3. Mapa de las 5 zonas de Limas que conforman Lima Metropolitana, según el INEI. _____	32
Figura 4. Distrito de San Juan de Lurigancho por Zonas y Comunas. _____	39
Figura 5. Límites de San Juan de Lurigancho a partir de (INEI, 2007) (IMP, 2007). _____	40
Figura 6. Mapa de pobreza distrital de San Juan de Lurigancho. _____	41
Figura 7. Indicadores de carencias en la población de San Juan de Lurigancho en el 2000. Programa Marco de Lucha contra la Pobreza en Lima Metropolitana (PROPOLI) _____	42
Figura 8. Línea de tiempo de la construcción de infraestructuras viales en San Juan de Lurigancho. _____	43
Figura 9. Sistema vial del distrito de San Juan de Lurigancho. _____	44

Figura 10. Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima que recorre todo el distrito de San Juan de Lurigancho. _____	45
Figura 11. El corredor morado cuenta con cuatro rutas (404, 405, 409 y 412) que articulan San Juan de Lurigancho (desde su proximidad con el límite con Huarochirí) con distritos de Lima Centro. _____	47
Figura 12. Línea de tiempo del establecimiento de servicios en San Juan de Lurigancho. _____	49
Figura 13. Proporción de tierras que poseen y disputan las comunidades campesinas que colindan con Lima Metropolitana. _____	52
Figura 14. Línea de tiempo del proceso de ocupación del Anexo 22 de Jicamarca. _	62
Figura 15. Línea de tiempo de la llegada de medios de transportes en el Anexo 22 de Jicamarca. _____	79
Figura 16. Distrito de San Juan de Lurigancho: comprende 8 Zonas y 27 Comunas.	101
Figura 17. Corema de movilidad cotidiana de madre de escolares la señora Carola, habitante del sector Volcán. _____	110
Figura 18. Corema de movilidad cotidiana de mecánico que trabaja en Lurín, esposo de la señora María, habitante del sector Los Jazmines. _____	136
Figura 19. Corema de movilidad cotidiana de la joven universitaria, hija de la señora Rosa, habitante del sector Volcán. _____	138
Figura 20. Corema de movimiento complementario en la movilidad cotidiana de la enfermera y estudiante universitaria, hija de la señora Lourdes, habitante del sector El Valle. _____	140

Tabla de Mapas

Mapa 1. Evolución urbana de Lima Metropolitana en alrededor de 80 años	28
Mapa 2. Distritos que conforman Lima Este y su entorno.	34
Mapa 3. Área urbana de Lima en territorio de comunidades campesinas.	53
Mapa 4. Límite de facto entre San Juan de Lurigancho y Huarochirí: el portón de Jicamarca.	55
Mapa 5. Comunidad Campesina de Jicamarca y sus anexos urbanos 8 y 22.	57
Mapa 6. Anexo 22 de Jicamarca, los 42 Sectores distribuidos en las quebradas El Valle, Media Luna y en el sector Cercado.....	61
Mapa 7. El Espacio Local El Valle (sector El Valle y 18 sectores que lo rodean), parte Anexo 22 de Jicamarca	65
Mapa 8. Las articulaciones viales del Espacio Local El Valle.....	69

Mapa 9. Funcionalidad de las vías en el Espacio Local El Valle.	77
Mapa 10. Rutas de empresas de transporte urbano.	84
Mapa 11. Rutas de los minivanés.	89
Mapa 12. Localización estratégica y accesibilidad a la red de centralidades urbanas desde el Espacio Local El Valle.	93
Mapa 13. Actividades económicas en el sector El Valle y en el entorno.	99
Mapa 14. Nueva geografía de los servicios, abarcando nuevas zonas de San Juan de Lurigancho.	100
Mapa 15. Espacios de las movilidades cotidianas.	103
Mapa 16. Puntos de transbordos e intermodalidad.	117

Lista de Siglas

ATU: Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao

CCJ: Comunidad Campesina de Jicamarca

ET: Empresa de Transporte

GORE: Gobierno Regional

GTU: Gerencia de Transporte Urbano de la MML

IBC: Instituto del Bien Común

IMP: Instituto Metropolitano de Planificación

INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática

INGEMMET: Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico

JAL: Junta de Administración Local

MDSA: Municipalidad Distrital de San Antonio

MML: Municipalidad Metropolitana de Lima

MPH: Municipalidad Provincial de Huarochirí

PLAM2035: Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao 2035

SIT: Sistema Integrado de Transporte

SJL: San Juan de Lurigancho

SNIP: Sistema Nacional de Inversión Pública

RESUMEN

En esta tesis de licenciatura se estudian las movilidades cotidianas en una periferia urbana al Este de Lima Metropolitana, el caso del Anexo 22 de Jicamarca. Lima en su expansión ha penetrado en la provincia de Huarochirí, en el ámbito de la comunidad campesina de Jicamarca (CCJ), la misma que para proteger su territorio creó varios anexos. Con el tiempo el Anexo 22, contiguo a San Juan de Lurigancho, se convirtió en un área de intenso crecimiento poblacional y desarrollo de actividades económicas, convirtiéndola totalmente dependiente de Lima. Debido a esto, cotidianamente gran parte de su población, de diversas características, hace uso de los medios de transporte para acceder a los recursos urbanos concentrados en las áreas centrales y otros sectores dinámicos de la capital. El objetivo principal es comprender la lógica de las movilidades cotidianas sacando a la luz las características de adaptación a las necesidades de la población y los vínculos que presentan con la expansión de las dinámicas de la globalización en estos lugares. Se observó que el sector El Valle presenta mayor consolidación urbana que se expresa en la dinámica poblacional, diversidad de actividades económicas, ya que las movilidades son intensas tanto entre los mismos sectores como hacia Lima Metropolitana. Esta diversidad de medios de transportes permite la movilidad de las personas, dinámicas que causa asimismo transformaciones en este territorio en proceso de consolidación urbana.

Palabras clave: Movilidad cotidiana, periferia urbana, Anexo 22 de Jicamarca, Lima Metropolitana, globalización.

ABSTRACT

In this bachelor's thesis studies daily mobilities in an urban periphery in the east area of Lima Metropolitan, the case of Annex 22 of Jicamarca. Lima in its expanding has penetrated in the province of Huarochirí, in the setting of the peasant community of Jicamarca, the same that in order to protect its territory created several annexes. Over time the Annex 22 of Jicamarca, contiguous to San Juan de Lurigancho, converted in an area of intense population growth and development of economic activities, becoming fully depended of Lima. Due to this, quotidianly a great deal of its population, from various characteristics, make use of means of transport in order to access to urban resources concentrated in central areas and others dynamic sectors in the capital city. The main objective is to comprehend the logic of daily mobilities unveiling the characteristics of adaptation to needs of population and links that are related to expanding of dynamics of globalisation in these places. It was observed that sector El Valle presents largest urban consolidation which expresses in population dynamic, diversity of economic activities, so that mobilities are intense as well among the same sectors as to Lima Metropolitan. This diversity of means of transport afford mobility of people, dynamic that causes as well transformations in this territory in process of urban consolidation.

Keywords: Daily mobility, urban periphery, Annex 22 of Jicamarca, Lima Metropolitan, globalisation.

INTRODUCCIÓN

Desde las últimas décadas del siglo XX, vienen ocurriendo cambios vertiginosos en el mundo vinculados a la globalización, era del capitalismo caracterizada por el intenso intercambio que existe entre diferentes regiones del planeta. En este marco crece el rol de las grandes ciudades por estar mejor dotadas de los servicios y equipamientos para participar en los intercambios internacionales. Esto ha conllevado a la expansión de las metrópolis a escala regional, dando lugar a la metropolización, proceso que, gracias al desarrollo de las redes, permite llevar servicios y modos de vida urbanos a espacios distantes de los centros urbanos, como son las periferias.

Un aporte trascendental para la comprensión de los procesos en las periferias metropolitanas de los países del Sur, representa el Programa Perisud ANR&IRD 2008 “Dinámicas territoriales en la periferia de metrópolis del Sur”, llevado a cabo por instituciones científicas de Francia en colaboración con equipos locales en seis periferias metropolitanas en tres continentes, una de las cuales fue Lima Metropolitana.

Como señala Chaléard (2014, p.7) coordinador del proyecto Perisud: en los países del sur, tanto la trayectoria histórica de sus metrópolis como la magnitud de su explosión demográfica a partir de la década de 1950, y los niveles desiguales de emergencia económica alcanzada por sus economías les otorgan una real especificidad en relación a las metrópolis del Norte.

Por su parte Dureau *et al.* (2002, p. 8) refiriéndose también a las metrópolis del Sur señala que “más allá de esta diversidad en los ritmos de crecimiento, se advierte una doble tendencia: el desaceleramiento del crecimiento de las metrópolis y una continuación de su expansión espacial”. La misma autora añade (p.10) que “los modos de expansión periférica se revelan muy diversos en términos de tipo de hábitat, modo de poblamiento, proceso de producción del espacio construido, tipo de construcción, categorías sociales

involucradas”. Así, aunque las periferias metropolitanas son diversas, en las metrópolis de países como los de América Latina, la urbanización informal de las periferias es una práctica popular desde la segunda mitad del siglo.

La ciudad de Lima, metrópoli latinoamericana con 8,5 millones de habitantes según el último censo de población (INEI, 2018) que, según proyecciones en la actualidad tendría alrededor de 10 millones de habitantes (INEI, 2019), experimentó un explosivo crecimiento demográfico en los últimos 60 años, dando lugar a una gran expansión urbana.

La forma de la expansión urbana de Lima ha sido marcada en gran parte por su ubicación en el piedemonte pacífico de los Andes, donde se hallan muy próximos el valle y las laderas de montañas. La progresiva expansión urbana continuó en muchos casos siguiendo la dirección de los ejes viales nacionales y regionales, constituyéndose de esta manera nuevas centralidades en diferentes puntos del territorio metropolitano, como en los llamados conos, que ahora son denominados: Lima Centro, Lima Sur, Lima Norte, Lima Este; configurándose así la ciudad de Lima como una ciudad policéntrica o ciudad difusa (Avellaneda, 2008).

Asimismo, este crecimiento urbano explosivo incluso llegó a penetrar en tierras de comunidades campesinas (Riofrío y Cabrera, 2010) que rodean y limitan con Lima Metropolitana.

Nuestro interés en esta tesis se centra en el estudio de una periferia al este de Lima Metropolitana, la misma que se ha conformado como resultado de la expansión espacial de Lima, lo que se expresa en la generación de nuevos flujos, la creación de nuevos espacios y en las prácticas de movilidad cotidiana entre esta periferia y los espacios metropolitanos. La particularidad de nuestra periferia de estudio es que se ha creado sobre tierras de una comunidad campesina.

Así pues, nos enfocaremos en la expansión de Lima en orientación hacia este, vista a través del crecimiento del distrito de San Juan de Lurigancho, el

mismo que en este proceso llega a sobrepasar los límites de la provincia de Lima y penetra en la provincia de Huarochirí, en el distrito de San Antonio, más precisamente en tierras de la Comunidad Campesina de Jicamarca (CCJ).

La comunidad campesina de Jicamarca tiene su matriz en el pueblo de Jicamarca en las alturas de la provincia de Huarochirí. Una característica relevante de esta comunidad es que posee un amplio territorio que se extiende entre la costa y la sierra. El territorio de la comunidad campesina de Jicamarca comprende sectores de distritos de las provincias de Lima y de Canta, que se suman a su ámbito en la provincia de Huarochirí.

Ante la expansión de Lima, la comunidad para proteger sus tierras tuvo que crear anexos, un total de 24 entre los años 1948 y 1988 (Gutiérrez, 1998).

El Anexo 8 y el Anexo 22 son contiguos a distritos de Lima Metropolitana, y lo relevante de ellos es que en las últimas décadas se han poblado y urbanizado aceleradamente, habiendo sido estas tierras cincuenta años atrás área de pastoreo estacional de la comunidad.

El Anexo 22 de Jicamarca, que se ubica en contigüidad al distrito de San Juan de Lurigancho, a partir de su creación en la década del 80 hasta la actualidad, se ha ido transformando y constituyéndose en una periferia urbana con características muy particulares, con una dinámica expresada en una ocupación acelerada, en el desarrollo de actividades económicas y en una intensa circulación de flujos que ha sido consecuencia tanto de la expansión urbana de Lima como del cambio de localización de este espacio periférico en el contexto de la globalización.

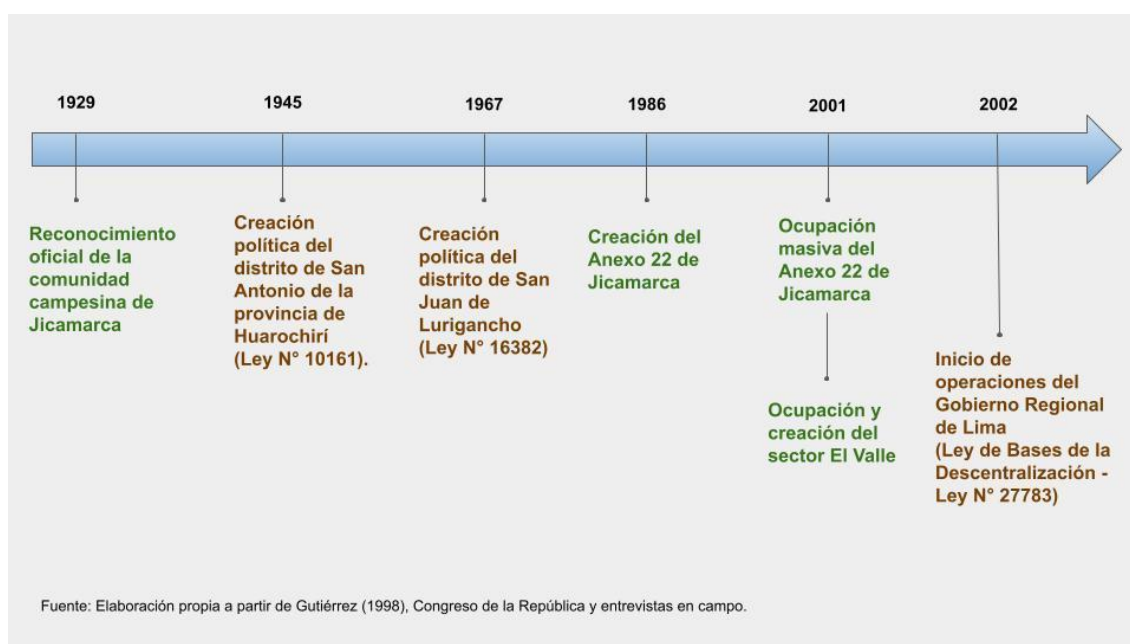
Con ello, el Anexo 22 ha adquirido un carácter estratégico al estar articulado con el sistema vial metropolitano de Lima y a la vez, con ejes viales de jerarquía nacional y continental. Para acceder a bienes y servicios la población del Anexo 22 se moviliza a San Juan de Lurigancho y a través de los medios de transporte de que dispone este distrito, accede a distintos lugares de Lima Metropolitana.

Así, el poblamiento y proceso de transformación del Anexo 22 de Jicamarca, responde a su condición de área de expansión de Lima Metropolitana y a la configuración de una nueva periferia metropolitana.

Conforme fue poblándose el Anexo 22 de Jicamarca, fueron también emergiendo en su interior sectores: 42 en la actualidad. El Valle es uno de estos sectores que destaca por su dinamismo. El Valle, emplazado sobre relieve llano está rodeado de laderas que con el tiempo también fueron poblándose. El Valle comenzó a ser ocupado en el año 1998 y en la actualidad está en un claro proceso de urbanización: congrega una diversidad de actividades que van de industrias a comercio, servicios como los centros educativos de distintos niveles, tanto estatales como privados.

Esta característica que distingue al sector El Valle resultó determinante para elegirlo como área de estudio, por la diversidad de movilidades cotidianas que tienen lugar en este espacio: la movilidad de la población de las laderas hacia El Valle; la movilidad hacia otros sectores del Anexo 22, y la movilidad hacia San Juan de Lurigancho a partir del cual accede a diversos lugares de Lima Metropolitana.

Figura 1. Línea de tiempo de la creación política de los distritos de San Antonio y San Juan de Lurigancho. Ocupación y creación del Anexo 22 de Jicamarca.



Como se puede deducir de lo expuesto, la sola ubicación del Anexo 22 y de su sector El Valle, están ligadas a una complejidad político administrativa, ya que se localizan en el ámbito de dos gobiernos regionales, el de Lima Metropolitana y el de la Región Lima. A la vez, se encuentran en el ámbito de la municipalidad distrital de San Antonio, perteneciente a la municipalidad provincial de Huarochirí. El límite entre las provincias de Lima y Huarochirí se encuentra en controversia desde hace varias décadas, lo que concretamente deviene en problemas entre el distrito de San Antonio de Huarochirí y el distrito de San Juan de Lurigancho perteneciente a Lima Metropolitana.

Así, la complejidad incorporada por la descentralización y la indefinición de los límites provinciales y distritales, sumado a la presencia de actores territoriales - como la Comunidad Campesina de Jicamarca y el Gobierno de la Región Lima, más el gobierno de Lima Metropolitana - nos lleva al problema de investigación para esta tesis, que se formula de la siguiente manera: *¿Cómo se construyeron las bases territoriales para la urbanización y generación de diversidad de movilidades cotidianas, entre el sector El Valle y San Juan de Lurigancho, habiendo sido estos espacios, 50 años atrás, márgenes; por un lado, de la provincia de Huarochirí y la Comunidad Campesina de Jicamarca, y por el otro, ¿margen de Lima Metropolitana? ¿Y cómo, actualmente se manifiesta la metropolización en ellos y en las movilidades cotidianas?*

Frente a este problema de investigación, planteamos la hipótesis que sostiene que *las movilidades cotidianas en El Valle se han establecido sobre la base de la emergencia de una periferia urbana metropolitana en un sector de la Comunidad Campesina de Jicamarca, proceso en el que la construcción de vías para el transporte jugó un papel primordial, así como el establecimiento de diversidad de medios de transportes, desde los locales adaptados a las necesidades de la población, hasta el acceso a los servicios de transporte más modernos establecidos en la metrópoli que aproximan esta periferia al centro. Así, la población del El Valle realiza diversidad de*

movilidades cotidianas accediendo a las actividades distribuidas en espacios en diferentes escalas: desde el mismo espacio local El Valle, Jicamarca, el distrito de SJL y las centralidades emergentes en Lima Metropolitana.

El marco teórico-conceptual en esta investigación, tiene como punto de partida la conceptualización de la relación Centro/Periferia, seguido de los conceptos relacionados con los cambios en la globalización como son: la metropolización; las periferias en la globalización; las relaciones: transporte y territorio; transporte y movilidad; la movilidad cotidiana. Estos conceptos son de principal importancia en esta investigación.

Según Grataloup (2015) el concepto centro-periferia es una metáfora geométrica, que se utiliza para describir la oposición entre dos tipos fundamentales de lugares en un sistema espacial: Lugares que tienen el mando y lugares bajo mando. El centro es el lugar de mando y la periferia corresponde al lugar dominado. Este concepto puede ser utilizado a diferentes escalas. Para que la relación tenga sentido deben existir relaciones entre los dos tipos de lugares que se traduzcan en vínculos y flujos que pueden ser flujos de bienes, de capitales, de información, de personas. Estos flujos deben estar desequilibrados no necesariamente cuantitativamente, sino al menos cualitativamente, por lo que este desequilibrio debe beneficiar al centro, que ocupa una posición dominante.

Respecto a la relación Centro/Periferia, muy relacionada a la presente investigación, es la precisión de Grataloup (2004): “justamente porque está fundado sobre una lógica de intercambio (desigual), el sistema es dinámico. Si ciertas periferias pueden volverse ángulos muertos [...] otras pueden beneficiarse con su situación (ventaja a término en el tamaño más grande, en la posición de contacto con el exterior del sistema espacial...)”.

Los tiempos de la globalización, ponen en relevancia el concepto de metropolización. Pumain *et al.* (2006, pp. 184-185) lo define como: el proceso de extensión de las grandes ciudades, así como su estructuración entorno, ya no solo de un único centro, sino de centralidades múltiples, que han

emergido tanto por la diversificación de las actividades urbanas, como de la pluralidad de poblaciones agrupadas; así como del aumento de la movilidad permitida por el incremento de las velocidades de las comunicaciones y de la multiplicidad de las formas de vida urbana.

A su vez, Lévy y Lussault (2003, pp. 612-613), remarcan una característica que es relevante para la presente investigación, que la metropolización se apoya sobre el desarrollo de medios de transporte y de las telecomunicaciones para formar conjuntos territoriales más vastos. Así mismo, señalan que en este complejo proceso de crecimiento de las grandes aglomeraciones o metrópolis, éstas conocen dos efectos: el “interno” por extensión de la zona clásicamente urbanizada, y el efecto “externo” que produce la absorción de periferias cada vez más alejadas, especialmente gracias al incremento de los rendimientos de los medios de transporte y telecomunicaciones. Este segundo efecto es de nuestro interés en esta investigación.

Así, pues, el proceso de crecimiento de las metrópolis conlleva a la “absorción” o incorporación de las periferias. ¿A qué se denomina Periferia? Privilegiamos la definición de Chaléard (2014, p. 8) que sostiene que: Por “periferias”, entendemos territorios que destacan a partir de una configuración de aglomeración, sin fuerte ruptura espacial con la ciudad-centro, pero que se distinguen por su desarrollo posterior, su capacidad para acoger desconcentraciones urbanas en términos de poblaciones, de actividades y de equipamientos, y que son también el lugar de recomposiciones rurales en adelante asociadas a la metrópolis. Respecto a las periferias metropolitanas, en un contexto de metropolización, Cháleard (2014, p. 7) señala que las periferias metropolitanas son los lugares de mutaciones particularmente importantes y rápidas que remiten múltiples cuestiones que tocan a la vez a la producción y a la estructuración del área urbana, a las relaciones entre la metrópolis y su entorno inmediato.

Partiendo del concepto de periferias metropolitanas que no rompen relaciones espaciales con la ciudad-centro y que, en el proceso de

metropolización, se han ido acercando a las centralidades urbanas gracias a las mejoras de los medios de transporte, llegamos a la necesidad de conceptualizar dos relaciones: una, el transporte y el territorio y la otra: el transporte y la movilidad.

En primer término, la relación transporte-territorio como señala Miralles-Guasch (2002, p. 20) surge de “la relación entre los medios de transporte y la organización socioeconómica del espacio en una coherencia estructural más amplia y global.” La misma autora apuesta por una nueva metodología, tomando lo propuesto en su momento por Offner (1993), que es la congruencia o paradigma dialéctico, que permite reinterpretar esta relación transporte-territorio que “debe insertarse en las dimensiones espaciales y temporales”.

En segundo término, la relación transporte-movilidad, como anota Gutiérrez (2012, p. 65), “remite a un campo de conocimiento cuyo objeto de estudio es el desplazamiento territorial”. La misma autora hace una clara precisión de ambos conceptos y del porqué de su relación ya que “la movilidad es una acción o práctica social de desplazamiento en el territorio. El movimiento es el acto de desplazamiento en sí. El transporte es el medio utilizado para realizarlo” (ibid., p. 71).

Finalmente, el concepto de movilidad cotidiana, el más importante para la presente investigación, que como señalan los autores consultados está relacionado con los desplazamientos de individuos y a la vez con la relación espacio-tiempo (Pumain y Saint Julien, 2014), con desplazamientos dentro de un programa de actividades (Bavoux *et al.*, 2010), así como a una suma de desplazamientos individuales (Miralles-Guasch, 2002).

Es necesario recalcar que la movilidad cotidiana tiene un profundo componente geográfico porque como señalan Miralles-Guasch y Cebollada (2009, p. 196) “no se trata sólo de desplazamientos sobre el territorio, sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales”.

Por lo tanto, la movilidad cotidiana es una práctica espacial realizada por individuos que se desplazan sobre los territorios y en determinados momentos, sin embargo, es importante remarcar el componente que impulsa este movimiento: la necesidad de satisfacer una necesidad.

Llegado a este punto, la mejor definición, a nuestro parecer, la da Gutiérrez (2012, p. 67): “la movilidad es una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos”.

En lo que concierne a las escalas espacial y temporal, el área de estudio seleccionado es el sector El Valle de Jicamarca. Sin embargo, resulta de interés aplicar un análisis multiescalar para comprender la situación en la cual el Anexo 22 está inscrita.

Escala metropolitana; comprende el territorio metropolitano de Lima en el cual está inscrita todas sus periferias, siendo de interés en este caso el distrito San Juan de Lurigancho en la periferia este.

Escala del Anexo 22 de Jicamarca; identificada en la actualidad como una periferia urbana de Lima Metropolitana con una localización estratégica privilegiada.

Escala local; corresponde al sector El Valle del Anexo 22.

El marco temporal de la presente investigación comprende a partir del año 2000 hasta la fecha, período en el cual el Anexo 22 de Jicamarca se constituye como un continuum urbano de la metrópoli. Sin embargo, no se dejará de hacer mención a procesos ocurridos antes de la fecha puesto que están ligados a la evolución de la ciudad de Lima que han tenido repercusión en la radical configuración de esta margen urbana.

Es importante tener conocimiento de cómo han sido abordados los estudios sobre movilidad cotidiana, los enfoques metodológicos aplicados así como

los objetivos que direccionaron las investigaciones y los resultados obtenidos que permitieron entender esta problemática. Por tal motivo, se mencionan investigaciones que han estudiado este tema.

El Proyecto Perisud (2008) tenía como hipótesis central “que las mutaciones de las periferias de las grandes aglomeraciones del Sur traducen una adaptación a las lógicas de la metropolización y están marcadas por una complejidad espacial y social creciente”.

En este mismo proyecto de investigación se analizaron las redes de infraestructuras que “siguen o guían el crecimiento y contribuyen al modelado de las periferias” en el cual “para responder a las necesidades de los habitantes de las periferias o para estructurar las nuevas extensiones, “los transportes tienen siempre un lugar importante” (Perisud, 2008, p.18).

Una de las investigaciones más representativas sobre movilidades fue realizada por Dureau (2012), quien estuvo a cargo del proyecto METAL, en el que estudiaron las reconfiguraciones socio-espaciales de tres ciudades latinoamericanas: Bogotá, Santiago de Chile y Sao Paulo. Otro estudio importante fue realizado en la Calle 80, sector de la periferia oeste de Bogotá.

Para esta investigación, Dureau *et al.* (2012) analizaron cómo las diferentes formas de movilidad urbana de los individuos (la migratoria, la residencial intraurbana, la cotidiana) pueden evidenciar nuevas formas de desigualdad.

En el caso de Lima, los estudios más representativos sobre movilidad cotidiana destacan los realizados por Vega-Centeno sobre la movilidad en un contexto de metropolización (2003) y la movilidad y vida cotidiana de mujeres en un sector popular de Lima (2004). Asimismo, la investigación realizada por Avellaneda (2007; 2008) quien estudió en un barrio de SJL el impacto de los sistemas de transporte, las relaciones que las personas en situación de pobreza tienen con el espacio local y el resto del territorio metropolitano.

Más recientemente, la investigación de Regalado (2019), en la periferia norte de Lima, estudió el capital de la movilidad urbana cotidiana como las

prácticas sociales de viajes y la relación directa de estas con el capital de motilidad que cada individuo ostenta.

De igual manera, para la realización de esta investigación han sido capitales las lecturas que abordan las temáticas sobre movilidad y transporte, así como sus relaciones, entre estas sobresalen Miralles-Guasch (2002), Seguí y Martínez (2003; 2004), Miralles-Guasch y Cebolleda (2009), Bavoux (2010), Blanco (2010), Gutiérrez (2012), Lombard y Ninot (2012).

Nuestra estrategia metodológica comprende los procedimientos para responder al problema de investigación y alcanzar los objetivos de la misma. En el proceso puede surgir la necesidad de ajustar el problema y la hipótesis.

Un primer momento de la metodología es el establecimiento del enfoque metodológico. Para ello, contamos con bibliografía especializada en los aspectos teóricos y conceptuales de la movilidad cotidiana.

Otro componente de la metodología es la generación de información de fuentes primarias, a través de entrevistas dirigidas, adaptadas de Dureau (2012) y Valette (2014), a informantes claves para realizar la reconstrucción del área de estudio, así como a los habitantes en diferentes sectores del área de estudio, de distintos perfiles, en diferentes días y horas, con el fin de obtener información sobre sus movilidades cotidianas.

El enfoque aplicado para analizar e interpretar la información sobre movilidades cotidianas fue el enfoque teleológico que “revela trayectorias personales en el territorio involucradas en concretar necesidades o deseos de la vida cotidiana” (Gutiérrez, 2012, p. 68).

El análisis de la información, demandará comenzar por la sistematización de información proveniente tanto de fuentes primarias como de fuentes secundarias. Asimismo, en base a las observaciones realizadas en los trabajos de campo se actualizará la información geoespacial y material cartográfico para representar en coremas, gráficos y mapas temáticos sobre las movilidades cotidianas y los sistemas de transporte.

Con la información ya recabada en campo y procesada, se procederá a interpretar estos resultados de la investigación en reuniones y talleres de trabajo. Posteriormente se procederá a redactar el informe final de tesis.

El valor de la investigación, entre otros, está relacionado con hacer una investigación en un espacio donde las bases, componentes de las movilidades cotidianas actuales, fueron creadas hace pocas décadas en tierras de una comunidad campesina que servían para pastoreo estacional y que desde el año 2000 se han poblado y urbanizado aceleradamente.

La complejidad que le otorga al transporte y a las movilidades cotidianas la división político-administrativa, y los problemas de delimitación.

El valor teórico de esta investigación reside en abordar geográficamente este tema interrelacionando los componentes en el espacio local y en tratar las movilidades como extensión de las dinámicas de la globalización.

Con ello, aporta a la comprensión más completa de las movilidades en las periferias de Lima Metropolitana, en donde el Estado está poco presente, propiciando el surgimiento de emprendimientos empresariales, entre ellos informales. Los problemas que se generan repercuten en las pérdidas de horas/hombre, congestión, riesgo a la seguridad y la vida de las personas.

El contenido de la tesis será explicado brevemente en cada uno de los capítulos a mencionar.

El **primer capítulo** trata sobre el crecimiento y expansión de Lima Metropolitana, visto a través del distrito de San Juan de Lurigancho, que en su expansión llega a sobrepasar los límites provinciales y abarcar tierras de la Comunidad Campesina de Jicamarca. Asimismo, en el crecimiento de SJL se manifiesta la globalización con la llegada de nuevos capitales y el desarrollo su red vial. Explicando el proceso de ocupación y poblamiento de estas márgenes de la metrópoli, que conllevan a la creación del Anexo 22 de la Comunidad Campesina de Jicamarca, del cual forma parte el sector El Valle. Las leyes que permiten ocupar las tierras comunales situadas en la Costa, que los barrios urbanos que se desprenden de la comunidad. La

ocupación de las tierras con fines de residencia, tierras que antes habían sido de pastoreo. La acción de la propia población y organización en la creación de este espacio y la poca o nula participación del Estado.

El **segundo capítulo** trata del proceso ocupación y poblamiento del sector El Valle y sectores del entorno que conforman el Espacio Local El Valle, cuyos habitantes participaron, en una primera etapa, en la construcción de las vías y que posteriormente contó con la participación del Estado. La conformación de esta red vial articula el Espacio Local El Valle con espacios de diferentes escalas. Asimismo, se trata de los medios de transporte como los buses de transporte que articulan con las centralidades de la metrópoli, así como para la articulación interna, como son los minivanes y los mototaxis, que permiten desplazarse a diversos puntos del Anexo 22 (sector El Valle), o haciendo transbordos para acceder a los medios que les permiten desplazarse a los diversos puntos de la metrópoli. En cada medio de transporte se presenta su surgimiento, recorrido, y las entidades que las regulan, tanto de Lima Metropolitana como de Huarochirí.

El **tercer capítulo** trata de las movilidades cotidianas en el Espacio Local El Valle, comprendiendo a las personas que habitan en la parte plana y en las laderas. Estas movilidades cotidianas se realizan hacia espacios de diferentes escalas donde están distribuidas las actividades que impulsan a la población trasladarse hacia estos lugares. Un punto a destacar en este capítulo es la nueva geografía de proveedores de bienes y servicios en el Espacio Local El Valle y en el distrito de San Juan de Lurigancho, donde se encuentran actividades y servicios, entre ellos diversidad de comercios, centros educativos estatales y privados de distinto nivel. Dentro de toda la complejidad de flujos y relaciones, en esta investigación se ha enfocado en los habitantes, para mostrar las dificultades que deben enfrentar, los esfuerzos de tiempo y gastos, relacionados con el transporte, que deben hacer para satisfacer sus necesidades personales y de adquisición de bienes y servicios. Se busca identificar las diferentes movilidades cotidianas según los objetivos que los motivan: trabajo, estudio de distintos niveles, compras etc.

CAPÍTULO 1

CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA DE LIMA METROPOLITANA EN TIERRAS DE COMUNIDADES CAMPESINAS Y LAS PARTICULARIDADES DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PERIFERIA AL ESTE DE LA CAPITAL

1.1. Lima Metropolitana: crecimiento demográfico y expansión urbana

1.1.1. Dinámica del crecimiento poblacional y expansión de Lima

Lima, capital del Perú, se ubica en el piedemonte pacífico de los Andes, en un medio árido rodeado de montañas, cerros, colinas, que representan aproximadamente un 30% de su territorio¹. Está emplazada en un oasis conformado por los valles de tres ríos: Chillón, Rímac y Lurín.

Esta metrópoli latinoamericana, según proyecciones, tiene en la actualidad una población de aproximadamente 10 millones de habitantes (INEI, 2019). De acuerdo con el último censo de población en 2017, la población de Lima era de 8,574,974 lo que representaba el 27% del total nacional, es decir, la tercera parte de la población total nacional (ver Cuadro 1).

Cuadro 1. Evolución del crecimiento poblacional de Lima Metropolitana en cerca de 80 años.

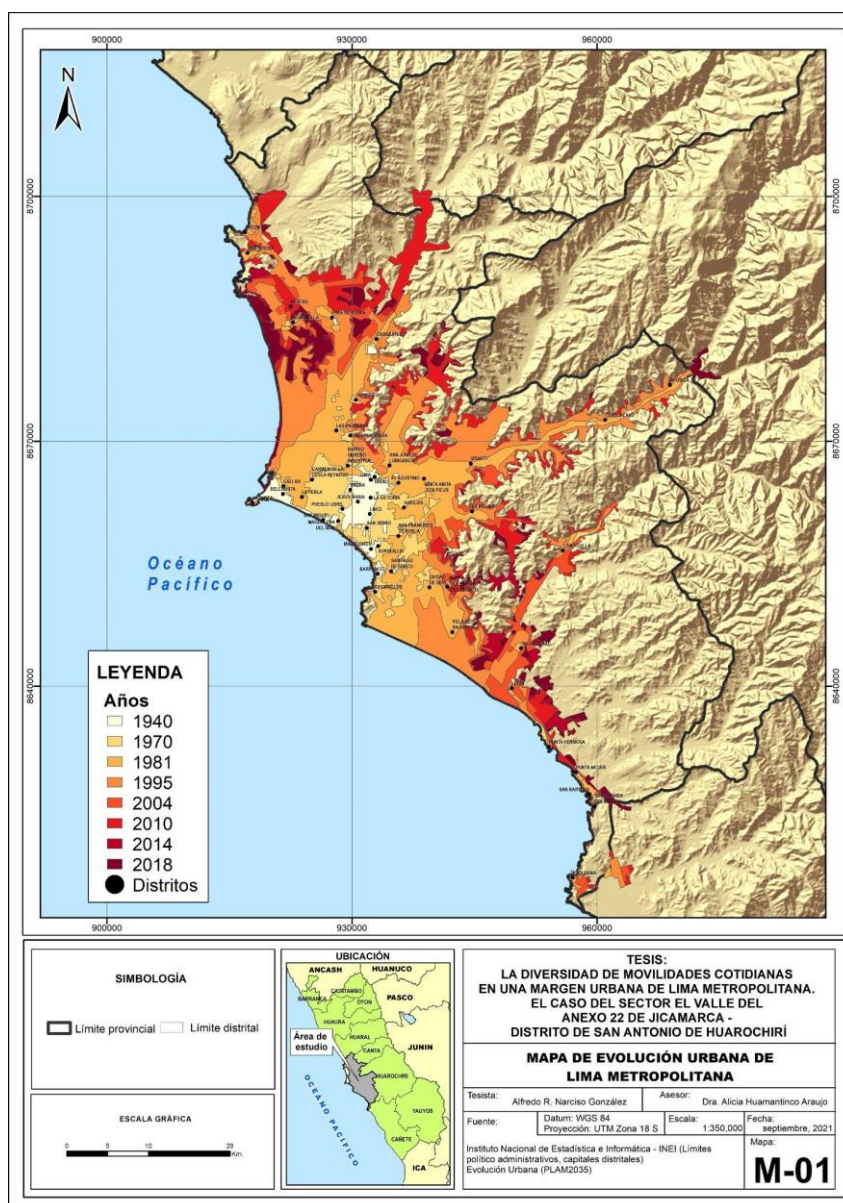
Años censales	1940	1961	1970	1981	1993	2007	2017
Perú	7,023,111	10,420,357	14,121,564	17,762,231	22,639,443	28,220,764	31,237,385
Lima Metropolitana	562,855	1,632,370	2,981,292	4,164,597	5 706 127	7,605,742	8,574,974

Fuente: INEI – Censos de Población y Vivienda. Elaboración propia.

¹ El Sistema de Montañas Áridas Andinas que rodea la ciudad de Lima, está formado por los cuatro espolones montañosos que descienden desde la Cordillera Andina, las numerosas quebradas áridas afluentes, y los cerros urbanos con una superficie total aproximada de 76,421 ha. (764.21 km²) (PLAM 2035, 2014, p. 142).

Este crecimiento demográfico de los últimos 80 años ha conllevado a una gran expansión territorial urbana de Lima (ver Mapa 1), continuando en la actualidad esta expansión urbana de manera incontenible a medida que se sigue incrementando el número de habitantes en la capital por la reproducción endógena y las migraciones que han disminuido, pero que no han cesado.

Mapa 1. Evolución urbana de Lima Metropolitana en alrededor de 80 años



La expansión de la ciudad se inició ocupando las zonas planas, que comprenden planicies desérticas y tierras de cultivos, hasta alcanzar las laderas de los cerros que circundan a la capital. Este tema ha sido

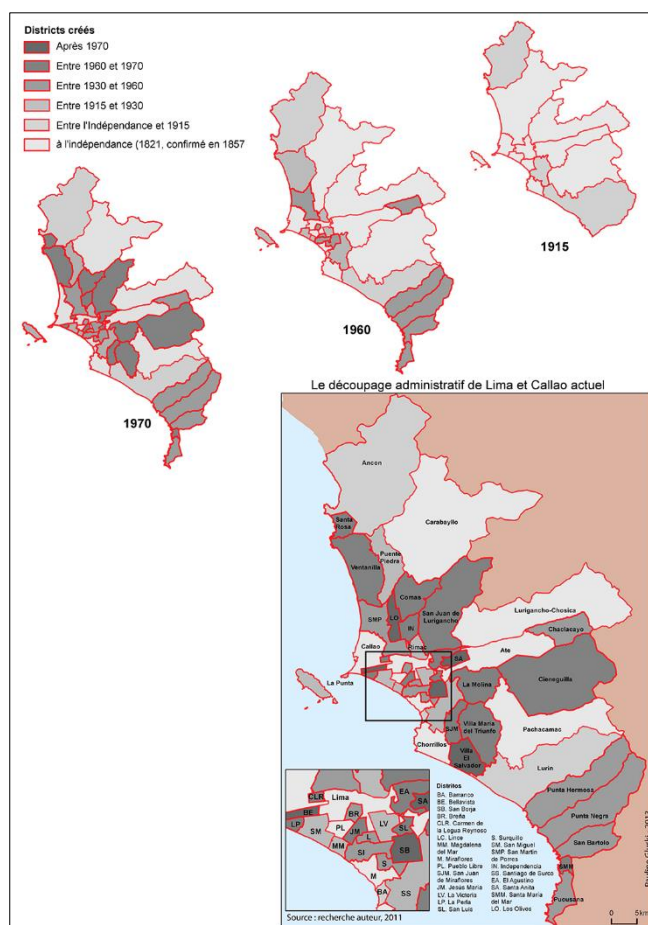
tratado en numerosos estudios, como los de Calderón (1998; 2016); Riofrío y Cabrera (2010); Dammert *et al.* (2017), entre otros.

En este proceso, la ciudad en su expansión se encuentra con tierras que pertenecen a comunidades campesinas, las cuales en su mayoría poseen una extensión territorial considerable que abarca desde la sierra hasta la costa. Al respecto, de la entrevista realizada por Riofrío y Cabrera (2010) a un funcionario del Organismo de Formalización de la Propiedad Informal (COFOPRI) se desprende que este crecimiento urbano explosivo incluso ha llegado a penetrar en tierras de comunidades campesinas que rodean y limitan con la ciudad de Lima. Tema que desarrollaremos más adelante, en esta tesis.

1.1.2. Crecimiento y reconfiguración del mapa político administrativo de Lima Metropolitana

De la misma forma como se iba incrementando la población de la capital y expandiéndose territorialmente, se fueron creando nuevos distritos. Desde 1960 en adelante el número de distritos fue aumentando y ocupando espacios más distantes del área central de la capital, donde a comienzos del siglo XX estaba concentrada la población de Lima. En la actualidad hay un total de 43 distritos que componen Lima Metropolitana (ver Figura 2).

Figura 2. Historia de la fragmentación urbano-municipal de Lima Metropolitana.



Fuente: Sierra, A. (2016).

El crecimiento y expansión de la ciudad de forma no planificada dio lugar, entre otros, a problemas de límites político-administrativos: controversias y conflictos de demarcación entre distritos de Lima y en la periferia a problemas con las comunidades campesinas que rodean Lima.

El crecimiento predominantemente horizontal continúa hasta nuestros días y en las últimas décadas se torna vertical en sectores de la ciudad, principalmente en los de clase media y alta. Este es un indicador de la escasez de suelo urbano o urbanizable en las áreas centrales de la ciudad, lo que abre la puerta a la ocupación de tierras en las áreas periurbanas y en las periferias de Lima.

La segunda mitad del siglo XX representa, además, un período singular en la historia de la ciudad pues ocurren transformaciones significativas que aún hoy están en pleno desarrollo. Estas transformaciones están vinculadas a “los procesos económicos y sociales que convirtieron a Lima en una megalópolis de casi 10 millones de habitantes y en el motor económico del país, con la generación de más de la mitad del PBI nacional” (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2014, p. 153).

1.1.3. El paso a la ciudad policéntrica

El Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010, puesto en vigencia en 1991, señala que el rápido crecimiento de la metrópoli, ha multiplicado las necesidades y demandas sociales, frente a lo cual la estructura urbana es poco capaz de dar respuesta; aún más “informan del agotamiento de las posibilidades funcionales y económicas de su estructura espacial “predominantemente monocéntrico, desordenada y de baja densidad de edificación” (Parte I Resumen Ejecutivo, p.4).

Frente a lo cual formula la Propuesta de Ordenamiento Físico-Espacial Metropolitano a largo plazo, que busca contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población y una mejor eficiencia productiva y dinámica funcional de la ciudad; y al mejoramiento del hábitat y entorno ecológico. “La propuesta de “Ordenamiento Espacial Policéntrico” está conceptualizada a través de Cuatro Grandes Áreas Urbanas -un Área Central para la Metrópoli a la que se le denominará Área Central Metropolitana y tres Áreas Urbanas Desconcentradas llamadas Lima-Norte, Lima-Este y Lima-Sur” (Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima Callao 1990-2010 Parte VI p.87).

En esta tesis nos referiremos a Lima Norte, Lima Centro, Lima Este y Lima Sur como “zonas de Lima” (ver Figura 3).

Figura 3. Mapa de las 5 zonas de Lima que conforman Lima Metropolitana, según el INEI.



Fuente: INEI, 2014 “Una Mirada a Lima Metropolitana”, p. 9

Las zonas de Lima Norte y Lima Este concentran alrededor del 50% de la población total de la ciudad de Lima, según datos de los censos de 2007 y 2017. Sin embargo, es Lima Este que en este último decenio ha aumentado su población a 2,543,938 habitantes, lo que representa aproximadamente el 30% de la población total de Lima Metropolitana, como se demuestra en el Cuadro 2.

Cuadro 2. Número de habitantes concentrado en las zonas de Lima. Cambios en una década reciente.

Zonas de Lima	2007	2017
Lima Centro	1,786,723	1,859,015
Lima Norte	2,083,583	2,465,288
Lima Este	2,165,923	2,543,938
Lima Sur	1,569,513	1,706,733
Total	7,605,742	8,574,974

Fuente: INEI – Censos de población 2007, 2017. Elaboración propia.

1.2. El crecimiento y expansión de Lima visto a través del distrito de San Juan de Lurigancho, en Lima Este

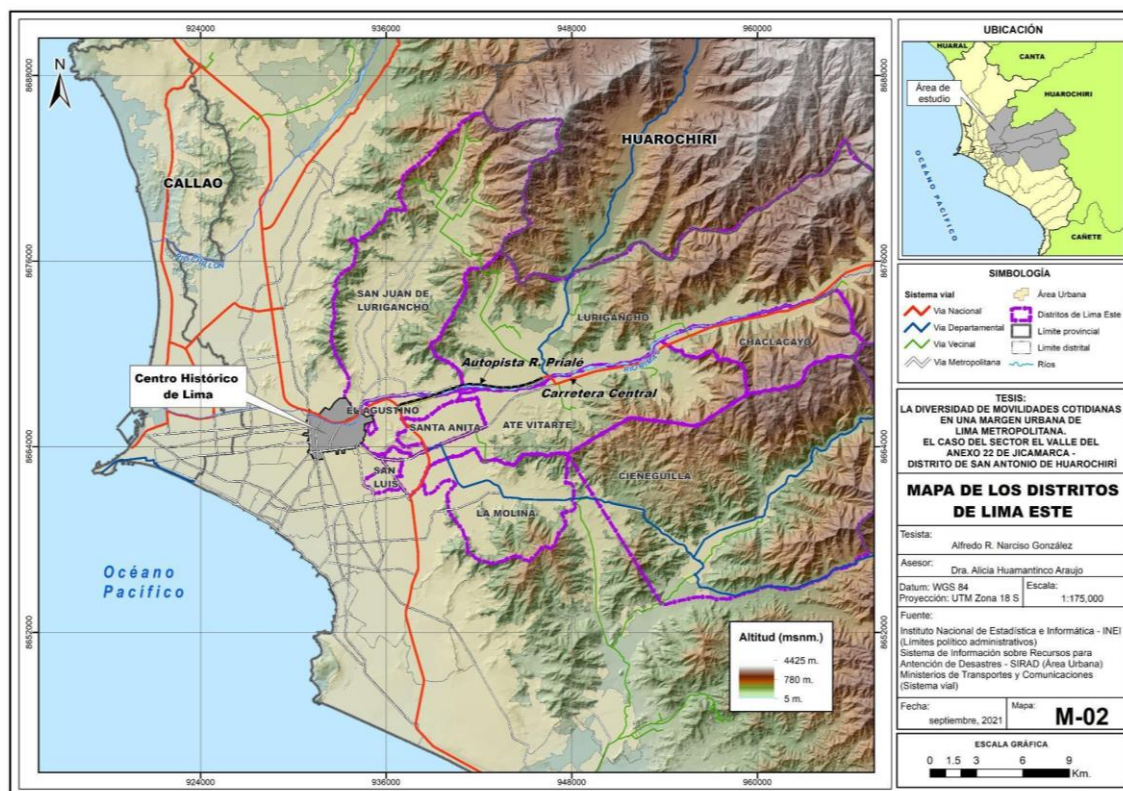
1.2.1. La construcción de la periferia Este de Lima: el condicionamiento del medio físico-geográfico y el crecimiento y expansión urbana

Lima Este es de interés para la presente investigación, puesto que allí se encuentra el distrito de San Juan de Lurigancho, que está involucrado en el proceso que dio lugar a la emergencia de la periferia estudiada en esta tesis.

Lima Este se caracteriza por su proximidad a la vertiente occidental de los Andes; observándose claramente en su entorno el sistema de montañas áridas, en las cuales la ocupación urbana continúa. Estas elevaciones presentan un carácter fuertemente diseccionado como consecuencia de la historia geológica, climática y, más recientemente, por las eventuales precipitaciones en esta parte baja de la cuenca del río Rímac. Un papel importante en la morfología disectada tiene la acción hidrográfica tanto del río principal como de sus principales afluentes.

Esta configuración de Lima Este, sobre esta base del medio físico-geográfico, condiciona de cierta manera la accesibilidad y ocupación, como se observa en el Mapa 2.

Mapa 2. Distritos que conforman Lima Este y su entorno.



Así, las zonas de Lima Este y Lima Norte están separadas por elevaciones montañosas, lo mismo que varios de sus distritos entre sí. Sobre estas características del medio físico se ha construido la infraestructura vial: diferentes ejes viales dan acceso y articulan a los distritos de Lima Este con el centro de Lima y otros sectores de la metrópoli. Destaca, sin embargo, el eje principal de articulación que representan la carretera central y la autopista Ramiro Prialé, vías clasificadas como nacionales.

Lima Este la conforman nueve distritos, entre los cuales destaca por su tamaño de población el distrito de SJL que alberga el 40% de la población de esta zona de Lima (ver Cuadro 3), además a nivel nacional, es el distrito de mayor población del Perú. Más adelante expondremos algunas de las razones por las que alcanzó esta magnitud.

Cuadro 3. Evolución poblacional de los distritos de Lima Este, en las últimas cuatro décadas.

Distritos	Superficie (Km²)	Población total/ Año del censo			
		1981	1993	2007	2017
Ate	77.7	118 865	270 162	478 278	599196
Chaclacayo	39.5	33 237	36 502	41 110	42912
Cieneguilla	240.3	4 783	9 120	26 725	34684
El Agustino	12.5	135 200	156 204	180 262	198862
La Molina	65.8	15 422	79 341	132 498	140679
Lurigancho	236.5	68 531	10 656	169 359	240814
San Juan de Lurigancho	131.3	272 898	591 213	898 443	1038495
San Luis	3.5	53 141	49 600	54 634	52082
Santa Anita	10.7	75 525	120 336	184 614	196214
Total	817.8	777 602	1 323 134	2 165 923	2 543 938

Fuente: INEI – Censos de Población, 2017, 1993. Elaboración propia.

1.2.2. El crecimiento y expansión de Lima visto a través del distrito de San Juan de Lurigancho

El distrito de SJL está ubicado al noreste de la ciudad de Lima, encajonado por un sistema de colinas y montañas que representan barreras físicas que lo aísla de distritos contiguos de Lima Este como Lurigancho-Chosica y Ate, y de distritos de Lima Norte como Independencia, Comas y Carabayllo. Cabe remarcar, sin embargo, que, a través de su parte plana, SJL se articuló fácilmente con el centro de la capital, lo que constituyó uno de los mayores atractivos para los nuevos pobladores.

La creación política del distrito de SJL data del año de 1967 mediante Ley N° 16382 promulgada durante el primer gobierno del presidente Fernando Belaúnde Terry. Sin embargo, la ocupación de SJL se remonta a los tiempos marcados por las haciendas cuyos orígenes datan de la Colonia².

² Los datos históricos sobre la creación del distrito de SJL fueron recopilados de los siguientes trabajos: Plan de Desarrollo Económico Local de San Juan de Lurigancho (2005) y San Juan de Lurigancho: Historia y Presencia (IC Ruricancho, 2018)

En el año 1940 en lo que hoy es el actual SJL, se distinguían dos espacios: uno, agrícola conformado por las haciendas, y el otro, las pampas de Canto Grande.

El proceso de urbanización propiamente dicho en SJL, comenzó en la década de los 60, en que, con la expansión de Lima, surgieron en este distrito las urbanizaciones: Chacarilla de Otero, Zárate, Mangamarca y Campoy. Todas las exhaciendas, que optaron por el cambio de uso de las tierras agrícolas por el residencial urbano.

Un cambio significativo en el proceso de urbanización fue la Reforma Agraria (1969) que propició la venta rápida de tierras agrícolas de las haciendas para su pronta conversión en suelo urbanizable, constituyéndose de esta manera urbanizaciones y cooperativas de vivienda. Esto resultó un excelente negocio para los ex hacendados puesto que los incentivó a lotizar sus tierras.

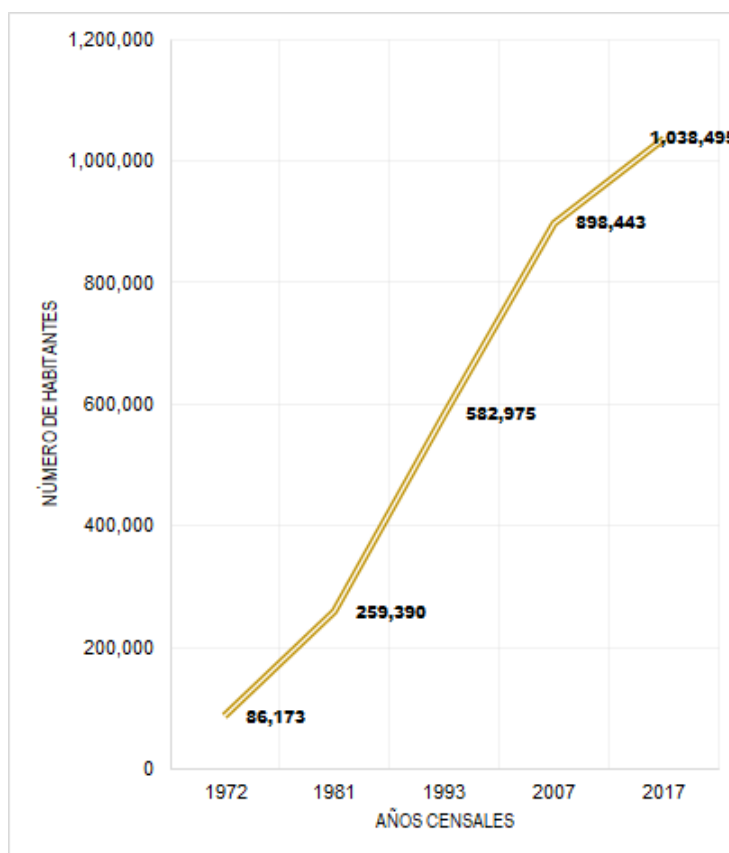
La población del distrito de SJL, fue censada por primera vez en 1972, registrándose un total de 86,173 habitantes en su jurisdicción. En la década de los 70, período marcado por la explosión demográfica en el país, tuvo inicio el crecimiento desbordante y caótico del distrito con toma de tierras por invasores, constituyéndose asentamientos humanos y pueblos jóvenes, muchos de los cuales tienen actualmente otra configuración urbana.

En la década de los 70s y 80s, en otros sectores de SJL también estaban ocurriendo procesos ligados a la urbanización, como fue la construcción de dos establecimientos penitenciarios en el espacio que se consideraba entonces la margen del distrito: el Penal Lurigancha (ex San Pedro) que comenzó a funcionar en 1974 y el Penal Castro Castro, cuya construcción concluyó en 1986.

En la década de los 80s, el proceso de ocupación toma otra característica: las masivas migraciones de poblaciones desplazadas por la violencia política procedentes de las regiones centro y sur del

país. Esto originó que los AA. HH. y pueblos jóvenes ya existentes en SJL ampliarán su extensión ocupando las laderas de los cerros circundantes. El carácter de SJL de área de expansión de Lima se vio reflejado en el censo de 1981, mostrando un total de población de 259,390 habitantes. Lo que significa que en 9 años SJL triplicó su población (Ver Cuadro 4).

Cuadro 4. Dinámica poblacional del distrito de San Juan de Lurigancho, según los censos de población desde 1972.



Fuente: INEI (2017). Elaboración propia.

Así entonces, los cerros se constituyeron en el espacio para la expansión informal conformándose asentamientos humanos, asociaciones pro vivienda y barriadas. Mientras que las áreas planas, antes terrenos agrícolas, fueron ocupadas por las urbanizaciones de clase media. Con esto se configura unos de los rasgos característicos de SJL en la distribución socioespacial de su población.

Resultado de la llegada de los desplazados por la violencia sociopolítica, la población de SJL creció exponencialmente. Así, según el censo de 1993, SJL llegó a contar con 582,975 habitantes.

En la década de los 90 y siguientes, el país vive una etapa de estabilidad política y económica, sumado al fenómeno de reproducción endógena de la gran población albergada, SJL en el censo de 2007 mostró una población que se aproximaba al millón de habitantes (898,443), convirtiéndose en el distrito limeño que más población concentra (ver Cuadro 5).

En el censo de población realizado en el 2017, SJL presenta 1,038,495 habitantes, elevándose considerablemente su peso relativo con respecto a la población total de Lima Metropolitana. Como se muestra en el Cuadro 5, el porcentaje de la población de SJL respecto al total de población en Lima, ha pasado de 2,6% en 1972 a 12,1% en el 2017.

Cuadro 5. Población de San Juan de Lurigancho con respecto a Lima Metropolitana, su variación en las últimas cinco décadas.

Años censales	San Juan de Lurigancho	Lima Metropolitana	% SJL respecto a Lima
1972	86,173	3,302,523	2,6
1981	259,390	5,608,010	5,6
1993	582,975	6,345,856	9,2
2007	898,443	7,602,940	11,8
2017	1,038,495	8,574,974	12,1

Fuente: INEI (2017). Elaboración propia.

1.2.3. San Juan de Lurigancho: la complejidad de su organización territorial y límites político administrativos

De acuerdo con CENCA (2014), “por la extensión del territorio y debido al alto número de su población en el año 2004 fue dividido en 8 Zonas³ y 27 Comunas⁴” (ver Figura 4).

Figura 4. Distrito de San Juan de Lurigancho por Zonas y Comunas.



Fuente: CENCA Cuadernos Urbanos Hacia la Transformación Social, Año: 1, N° 3, septiembre 2014

De acuerdo a la misma fuente, la Zona 8 Comuna 27 está conformada por el sector de la comunidad campesina Jicamarca, que la Municipalidad de SJL considera dentro de la jurisdicción del distrito,

³ “Las zonas son espacios territoriales con una tendencia clara de uso homogéneo (residencial, taller o comercio) delimitados por avenidas simples. Asimismo, áreas contenidas dentro del límite distrital de las cumbres de los cerros.”

⁴ “Las comunas son divisiones internas de las zonas, que se han originado debido a la magnitud del territorio, identificando a cada zona con problemáticas comunes.”

sin embargo, se encuentra en controversia con la provincia de Huarochirí.

A su vez, otra fuente: Tena (2018) en su tesis y basándose en fuentes más recientes como INEI (2007), IMP (2007), presenta los siguientes límites:

Figura 5. Límites de San Juan de Lurigancho a partir de (INEI, 2007) (IMP, 2007).

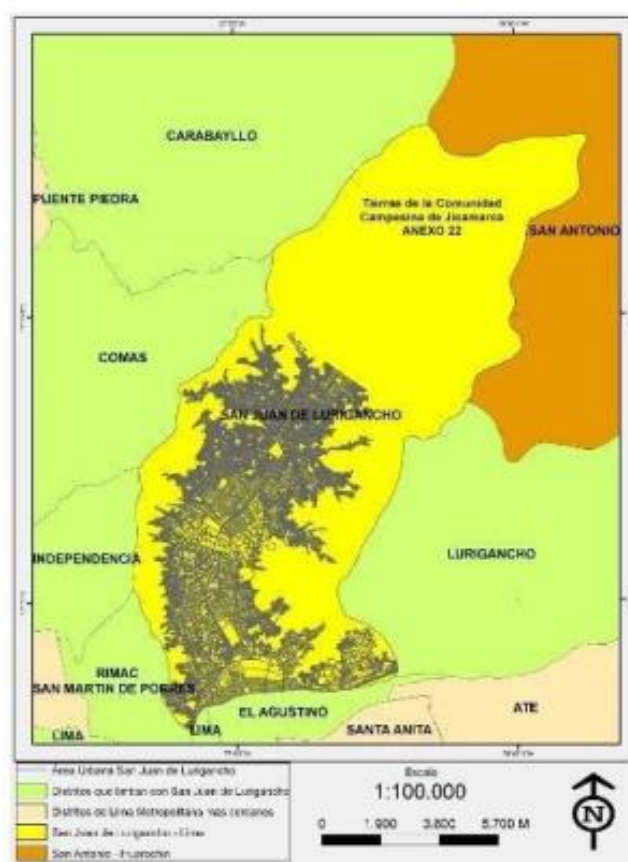


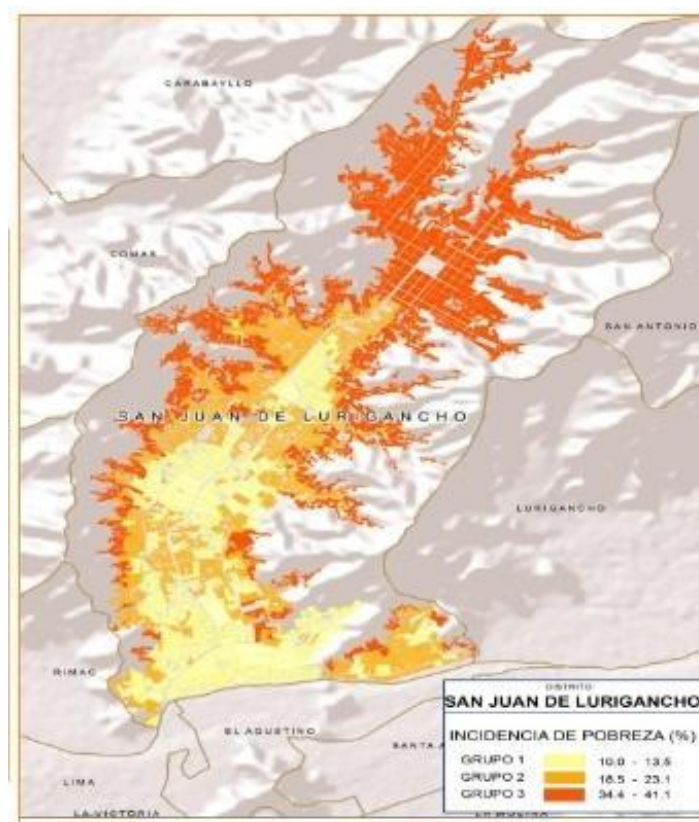
*Figura 7. Límites de San Juan de Lurigancho.
Fuente: Elaboración propia a partir de (INEI, 2007) (IMP, 2007)*

Esto evidencia la problemática de la delimitación de SJL, particularmente en el sector noreste, límite con Huarochirí. lo que más adelante, como se mostrará en esta tesis, va incidir en la problemática de ocupación de las tierras de la Comunidad Campesina de Jicamarca y en la problemática del transporte y movilidad. Este problema es una clara muestra de lo señalado en esta tesis (p. 25) que deriva del crecimiento no planificado de Lima.

1.2.4. San Juan de Lurigancho: del tránsito de la pobreza a una modernidad con desigualdad.

Desde los años 90 hasta la actualidad, el proceso de ocupación y expansión urbana de SJL continúa, pero con una clara diferenciación: en sentido vertical en las zonas planas y en sentido horizontal, en las laderas de los cerros (ver Figura 6).

Figura 6. Mapa de pobreza distrital de San Juan de Lurigancho.



Fuente: INEI, Mapa de pobreza provincial y distrital 2013, p. 17.

Como ya ha sido expuesto, la evolución de la ocupación de SJL antes del año 2000 estuvo marcada por procesos que la convirtieron en gran parte en un área urbano marginal con población de escasos recursos y un marcado déficit de servicios públicos e infraestructura básica (ver Figura 7).

Figura 7. Indicadores de carencias en la población de San Juan de Lurigancho en el 2000. Programa Marco de Lucha contra la Pobreza en Lima Metropolitana (PROPOLI)

INDICADORES BÁSICOS SOBRE EL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN DE PROPOLI					
DISTRITO	AÑO 2000				
	Tasa de desnutrición	% Pob. Deficitaria atenc. Salud	Pobl. sin agua	Pobl. sin desagüe	Pobl. Sin electric.
COMAS	14,44	82,54	19,90	24,20	10,90
PUENTE PIEDRA	17,71	86,85	72,00	85,10	34,90
VENTANILLA	15,66	92,56	70,30	74,10	43,70
ATE	18,48	86,86	40,76	52,60	27,60
SAN JUAN DE LURIGANCHO	17,14	85,27	43,13	48,50	23,50
VILLA MARIA DEL TRIUNFO	14,76	90,13	34,05	39,02	22,90
VILLA EL SALVADOR	17,78	91,79	34,10	38,60	24,90
SAN JUAN DE MIRAFLORES	16,75	87,94	39,60	41,06	20,10
PACHACAMAC	24,71	52,28	83,29	89,10	67,00
LURÍN	19,51	88,93	70,60	83,30	35,40

Fuente: FONCODES, Mapa de Pobreza 2000. y MEF - Hacia la búsqueda de un nuevo instrumento de focalización para la asignación de recursos destinados a la inversión social adicional en el marco de la lucha contra la pobreza. Documento de Trabajo Lima 2001, PROPOLI.

Fuente: Plan de Desarrollo Económico Local de San Juan de Lurigancho 2006-2015.

La situación de carencias comienza a cambiar a partir del año 2000. El país entró en una etapa de crecimiento económico prolongado, lo cual tuvo efectos tanto en la llegada de nuevas inversiones en el plano económico, así como en la mejora de los niveles socioeconómicos, especialmente visible en Lima Metropolitana.

1.3. Manifestaciones de la globalización en el crecimiento y expansión de San Juan de Lurigancho

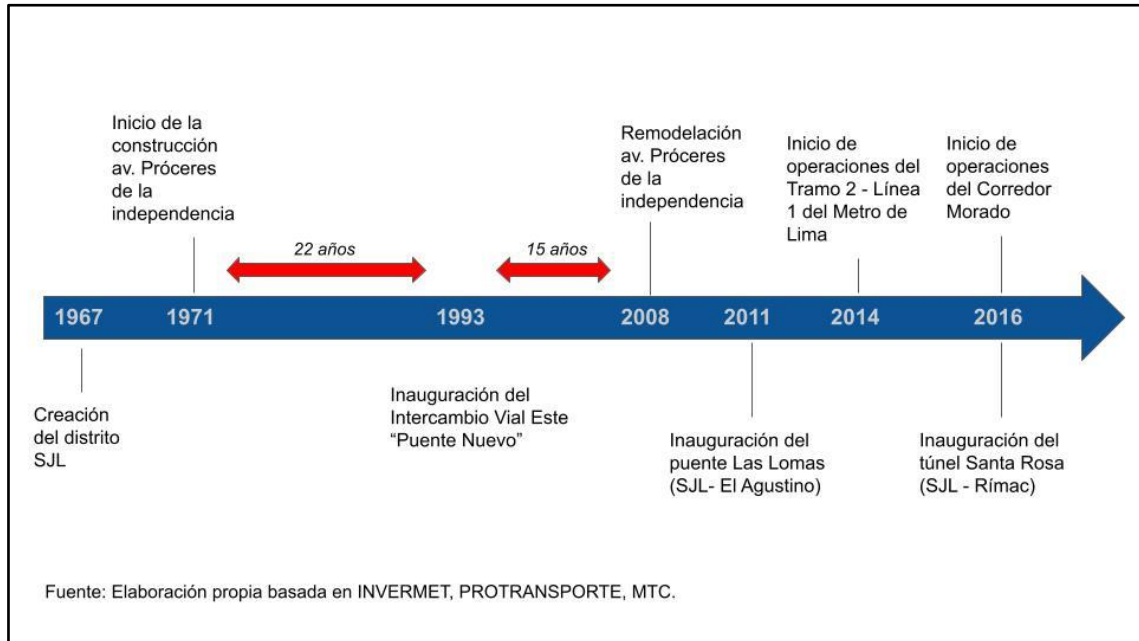
1.3.1. Desarrollo de la red vial en San Juan de Lurigancho

Una de las manifestaciones de la globalización es el desarrollo de las redes técnicas. Responde a la búsqueda del sistema económico de acelerar la circulación de las personas, de los bienes, capitales y mercancías. En este punto de la tesis lo vamos a abordar desde el desarrollo vial.

La expansión urbana en SJL ha sido guiada en gran parte por la orientación de la arteria principal, la avenida Próceres de la

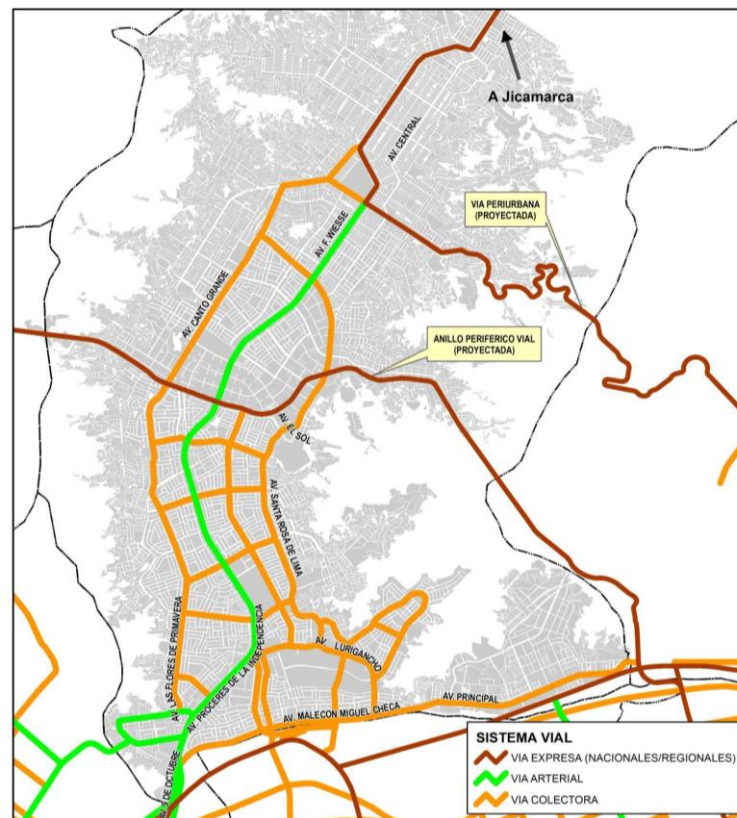
Independencia; la misma que en casi cuatro décadas -de 1971 al 2008- no experimentó grandes cambios (ver Figura 8).

Figura 8. Línea de tiempo de la construcción de infraestructuras viales en San Juan de Lurigancho.



A partir del año 2000, el crecimiento poblacional y desarrollo económico del distrito demandaron mejoras de la infraestructura vial. Así, en el año 2008 la arteria principal av. Próceres de la Independencia, fue acondicionada para tener dos vías principales, más dos auxiliares, para así poder acoger un mayor flujo vehicular. (ver Figuras 9 y 10).

Figura 9. Sistema vial del distrito de San Juan de Lurigancho.



Fuente: Elaboración propia a partir del Sistema Vial Metropolitano, IMP (2020).

1.3.2. La globalización y metropolización se expresan en SJL a través del desarrollo del transporte.

En el desarrollo del transporte en el área de estudio, como señalan Huamantínco, Mamani, Mesclier (2018, p. 1175) “la manifestación más relevante de la globalización se encontraría en el desarrollo de grandes proyectos viales para la articulación metropolitana, nacional e internacional”. Esto se concreta en la proyección de grandes vías como el Anillo Vial Periférico y la Vía Periurbana (Ver Figura 9) que se orientan a facilitar la circulación de bienes y personas.

La metropolización, a su vez, se manifiesta en la llegada a SJL de los más modernos medios de transporte de Lima Metropolitana.

Uno de los hitos más importantes en el desarrollo del transporte de pasajeros en Lima Metropolitana fue la puesta en funcionamiento del Metro de Lima con la Línea 1⁵, la misma que consta de dos tramos: el tramo 1 desde la estación Villa el Salvador a la Estación Grau, que funciona desde enero 2012; el tramo 2, desde la Estación Grau hasta la estación Bayóvar (ver Figura 10) funcionando desde el año 2014. El tramo 2 viene generando diversidad de cambios en SJL y en las áreas adyacentes que acceden a este medio de transporte.

Figura 10. Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima que recorre todo el distrito de San Juan de Lurigancho.



Fuente: Diario La República (2014)

A los cambios que la metropolización está generando en SJL - con el tramo 2 del Metro de Lima - se suma la puesta en operación del

⁵ La Línea 1 del Metro de Lima moviliza a diario más de 470,000 pasajeros desde Villa el Salvador hasta San Juan de Lurigancho, de acuerdo al último reporte del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran). Recuperado de <https://gestion.pe/economia/linea-1-metro-lima-obras-ampliacion-demandan-inversion-us-469-1-millones-263978-noticia/> (11-04-2019).

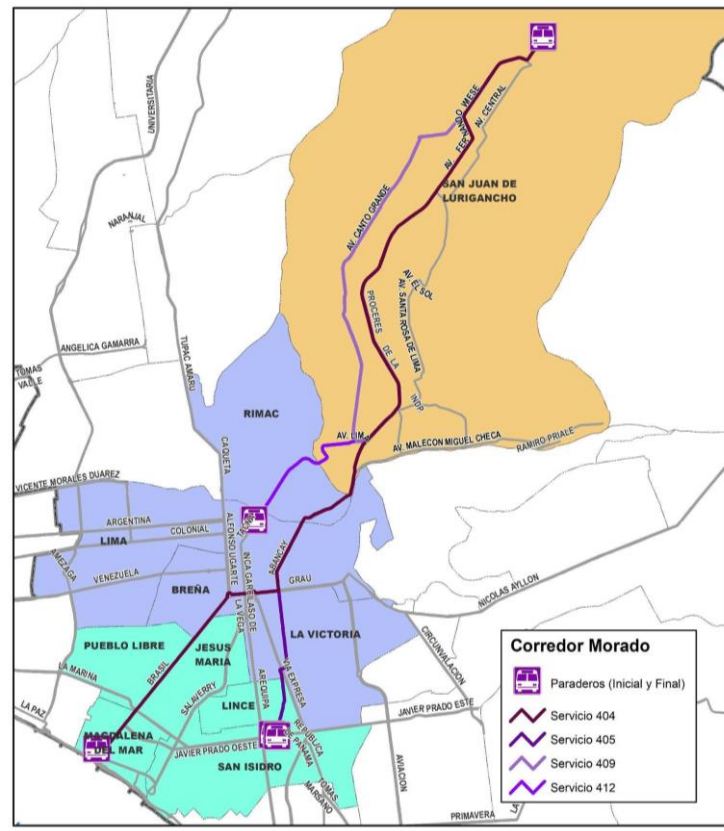
Sistema de Transporte Integrado (SIT), promovido por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

En el año 2016 entraron en operación en SJL las líneas de buses del Corredor Morado, que comprende cuatro rutas: 404, 405, 409 y 412 que recorren longitudinalmente SJL (ver Figura 11). En 2018, por Ley N° 30900 se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) con el objetivo de garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte urbano en Lima y Callao. Asimismo, en 2019 se aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900 mediante D.S. 005-2019-MTC.

La ATU de manera temporal activó la ruta 406⁶, como parte de un plan de contingencia ante un paro de transportistas anunciado para abril de 2021.

⁶ Consultado en <https://www.atu.gob.pe/atu-implementa-plan-de-contingencia-para-atender-la-demanda-de-usuarios-durante-el-paro-de-transportistas-del-7-de-abril/>

Figura 11. El corredor morado cuenta con cuatro rutas (404, 405, 409 y 412) que articulan San Juan de Lurigancho (desde su proximidad con el límite con Huarochiri) con distritos de Lima Centro.



Fuente: Elaboración propia a partir de la ATU.

El túnel Santa Rosa, que une SJL con el Rímac, se suma a los esfuerzos del gobierno de la metrópoli para aliviar los graves problemas de tránsito. Este túnel entró en operación el año 2016.

La puesta en operación de estas formas de transporte urbano en la metrópoli, benefician al distrito de SJL facilitando la circulación de flujos de este populoso distrito. Un cambio trascendental para SJL es poder articularse directamente con distintos puntos de la metrópoli y en corto tiempo, lo que antes no era posible.

1.3.2. La llegada de nuevos capitales, extranjeros y nacionales. Mejora en la oferta de servicios en San Juan de Lurigancho

Otra manifestación de la globalización ha sido la llegada de nuevos capitales, tanto extranjeros como nacionales, que se han ido estableciendo en este distrito en diferentes rubros económicos: desde industrias, empresas de servicios, centros comerciales, bancos y entidades financieras hasta instituciones educativas de nivel superior.

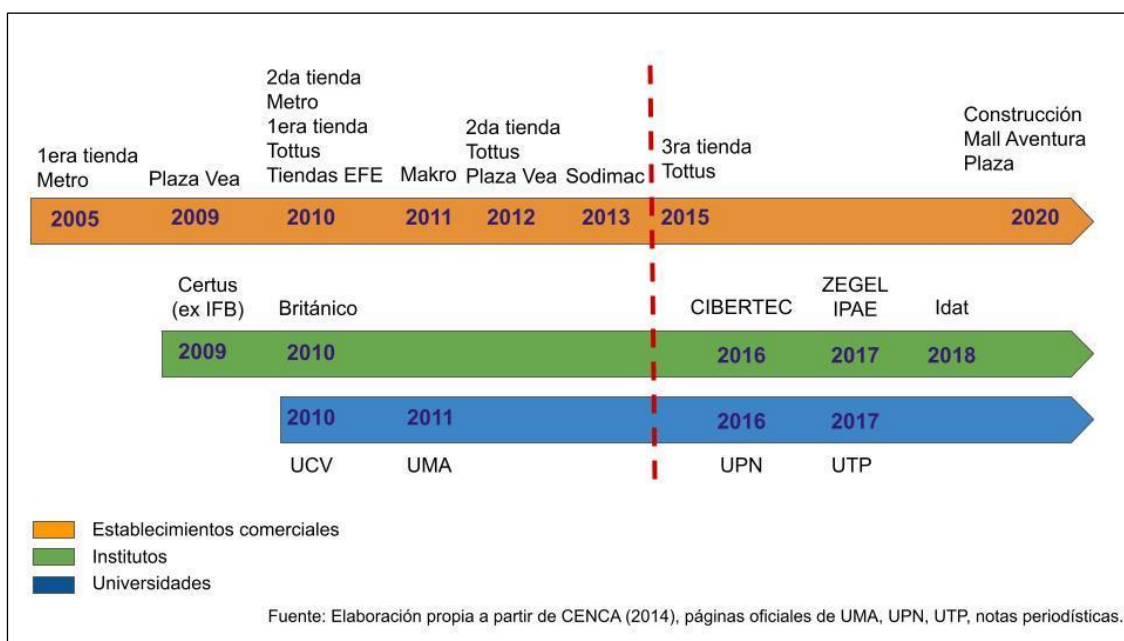
Del año 2005⁷ a la fecha (ver Figura 12), se comenzaron a instalar tiendas comerciales de capitales extranjeros. Los capitales chilenos (CENCOSUD, grupo Falabella) han abierto establecimientos comerciales de cadenas de tiendas. Una, las tiendas Metro: la primera en 2005 ubicada en lo que ahora se conoce como Los Jardines, la segunda en 2010 en la zona de Canto Grande. Otra, son las tiendas Tottus, la primera en 2010 en la av. Tusilagos (Chacarilla de Otero), la segunda en 2012 en San Carlos y la tercera en 2015 ubicada en Campoy. Otras, son las que se ubican en la zona de Zárate, como la tienda Sodimac en 2013 y recientemente en el 2020 se ha construido el Mall Aventura Plaza.

Con capitales holandeses en el 2011, se abrieron las tiendas Makro en la zona de Zárate.

Capitales peruanos del grupo Intercorp, llegan a SJL estableciendo los supermercados Plaza Vea, en las zonas de San Hilarión (2009) y Mariscal Cáceres (2012), esta última a mitad de camino entre la estación Bayóvar y el límite entre Lima y Huarochirí.

⁷ Se tomó como base los datos levantados en el estudio realizado por CENCA (2014) sobre San Juan de Lurigancho - Características generales del distrito. Dichos datos fueron actualizados y complementados por el autor en la presente investigación.

Figura 12. Línea de tiempo del establecimiento de servicios en San Juan de Lurigancho.



La llegada de instituciones educativas de nivel básico, superior técnico y universitario tuvo su inicio unos años después de las cadenas comerciales.

En el año 2009 se establecen los colegios Innova School, las academias preuniversitarias César Vallejo-ADUNI, que se localizan en la zona de Canto Grande; así como el Centro Pre-Universitario CEPREUNMSM de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos en la zona de Bayóvar próximo a la estación del Metro. Entre los institutos de idioma está el Británico (2010), el Centro de Idiomas de la Universidad César Vallejo (UCV), ambos ubicados cerca a la estación del tren Los Jardines, CIBERTEC en la zona de Canto Grande, Certus (ex IFB) y más recientemente Zegel IPAE e Idat en la zona de Zárate.

Las universidades también han establecido sus filiales en diversos puntos de SJL, como la Universidad César Vallejo (UCV), la Universidad Privada del Norte (UPN), y la Universidad Tecnológica del Perú (UTP), todas estas filiales ubicadas en la zona de Canto Grande. La filial de la Universidad María Auxiliadora (UMA) ubicada en Canto Bello.

Los bancos y agencias financieras presentan una notable dispersión en el extenso distrito de SJL: desde Zárate hasta Montenegro. Entre ellas están el BCP, Interbank, BBVA Continental, Scotiabank, Banco Ripley, Caja Huancayo, Caja Piura y Mibanco.

1.3.3. Nueva geografía de los servicios en San Juan de Lurigancho y configuración de “centralidades populares”

Sumado al establecimiento de estas empresas y servicios de grandes capitales, paralelamente en los últimos años han surgido diversidad de emprendimientos locales en el distrito de SJL, dando lugar a una nueva geografía de los servicios.

En primer lugar, podemos pensar en el papel relevante del tren y sus estaciones, en cuyo entorno viene ocurriendo una densificación y diversificación de servicios.

Sin embargo, una situación que llama la atención ocurre en el área comprendida entre Bayóvar (última estación del tren) y el Portón de Jicamarca, el límite de facto entre las provincias de Lima y Huarochirí (Ver Mapa 14 en p. 100 del Capítulo 3). En este espacio se han establecido nuevas empresas y servicios. Estos nuevos lugares tienen un efecto multiplicador convirtiéndose en puntos de atracción dentro del mismo SJL. Los puntos o nodos más conocidos, en la mayoría de los casos corresponden a las estaciones del tren eléctrico -entre las más concurridas las estaciones Los Jardines, San Carlos, Bayóvar- y a los paraderos del transporte público a lo largo de los ejes viales, entre los más conocidos están el paradero 10 de Canto Grande, Mariátegui y Montenegro.

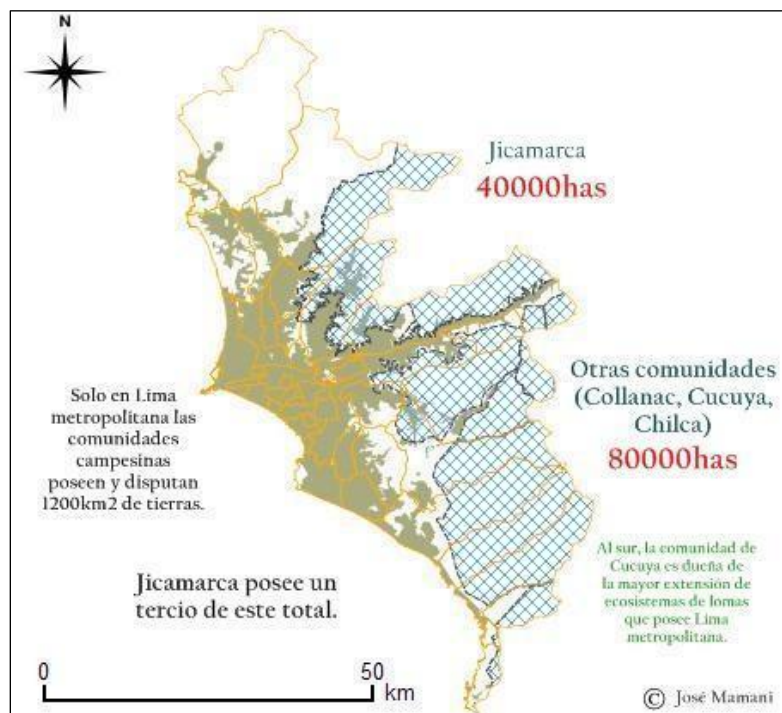
Este proceso coincidiría con lo estudiado por Alice Beuf (2011, p. 158) en Bogotá, donde establece el concepto de “centralidades populares” como “las concentraciones de servicios y comercios pequeños y

medianos (incluyendo supermercados) que polarizan un conjunto de barrios y son identificados como tales por los propios habitantes”. La misma autora señala que el grado de consolidación de estas centralidades populares dependerá de su antigüedad, así como de su localización estratégica sobre las vías intermedias internas a las periferias. De igual manera, estas centralidades presentan un grado elevado de diversificación y especialización en función a los servicios que presenten tales como centros de salud, gimnasios, tiendas comerciales, centros de estudios especializados, etc.

1.4. Una nueva fase en la expansión territorial de Lima: la ocupación de tierras de comunidades campesinas. El caso de la comunidad campesina de Jicamarca

La ciudad de Lima en su expansión se encuentra con tierras que pertenecen a comunidades campesinas. En una escala metropolitana: Lima cuenta con una superficie total de 2,672 km². Y, como señala Mamani (2014) de ese total aproximadamente 1,200 km² están ocupados por tierras de comunidades campesinas, de los cuales a la CC Jicamarca le pertenecen 400 km² (ver Figura 13).

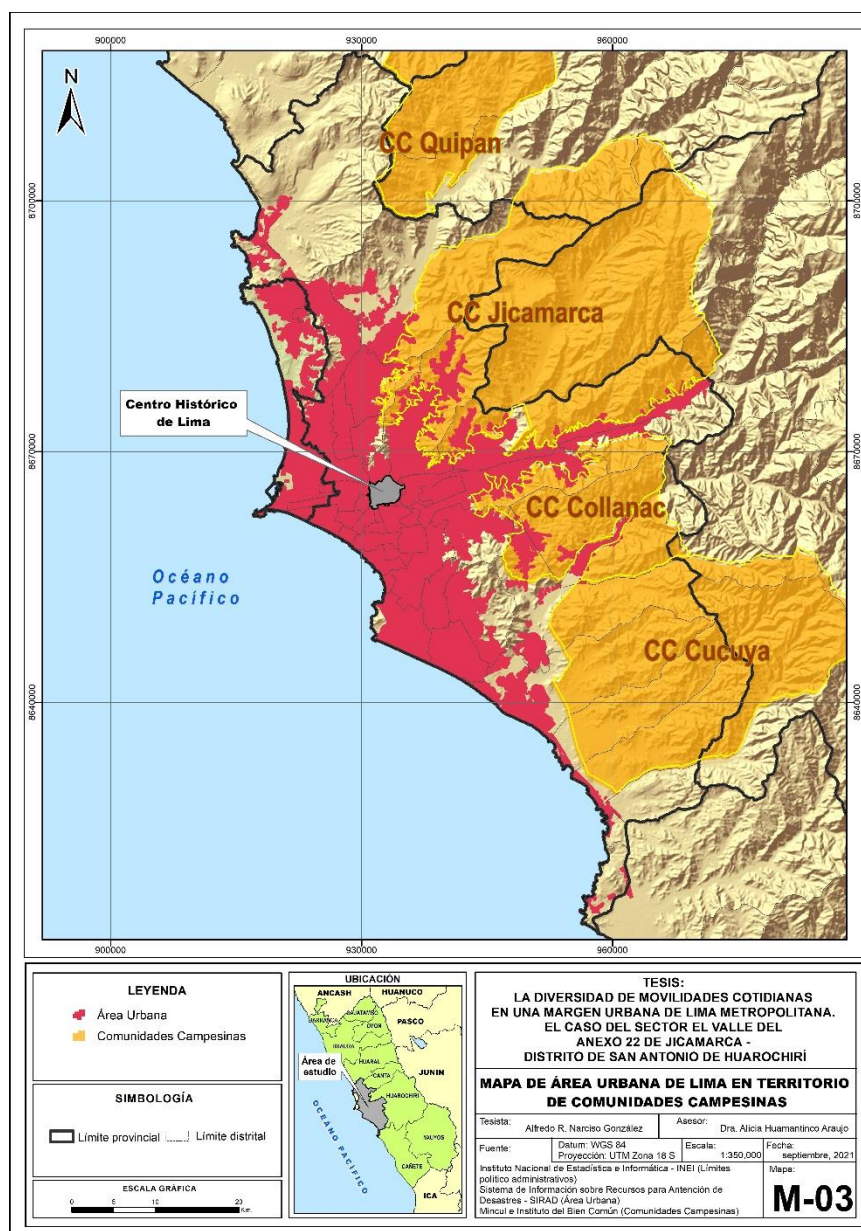
Figura 13. Proporción de tierras que poseen y disputan las comunidades campesinas que colindan con Lima Metropolitana.



Fuente: Mamani, J.M. (2014). Territorio y comunidades campesinas.
Dos puntos de vista desde sus relaciones desde la geografía.

Estas comunidades campesinas están ubicadas al este y al sur de la metrópoli (ver Mapa 3). Al noreste de Lima Metropolitana se encuentra la Comunidad Campesina de Jicamarca (CC Jicamarca), cuyas tierras abarcan sectores de cinco distritos de Lima: de Carabaylo, Comas, Independencia y de San Juan de Lurigancho (SJL) y Lurigancho-Chosica. Al este de Lima se encuentra la comunidad de Collanac, que abarca parte de los distritos de Ate, La Molina y de Cieneguilla. Al sur, se encuentra la Comunidad de Cucuya, que comprende parte de los distritos de Pachacámac y Lurín. Al sur de la provincia de Lima, la comunidad de Chilca.

Mapa 3. Área urbana de Lima en territorio de comunidades campesinas.



1.4.1. La expansión territorial de San Juan de Lurigancho sobre tierras de la comunidad campesina de Jicamarca

Constatamos así, que, en la expansión actual de Lima Metropolitana, los nuevos espacios de la urbanización popular son las tierras de comunidades campesinas en el entorno de la metrópoli.

Abordaremos a partir de aquí, la problemática territorial resultado de la expansión espacial de San Juan de Lurigancho sobre tierras de la comunidad campesina de Jicamarca. Una serie de procesos

acompañan a los tiempos en que el distrito de San Juan de Lurigancho sobrepasa el límite entre las provincias de Lima y Huarochirí. De esas dinámicas territoriales, nos interesan las más estrechamente vinculadas con el transporte y las movilidades cotidianas.

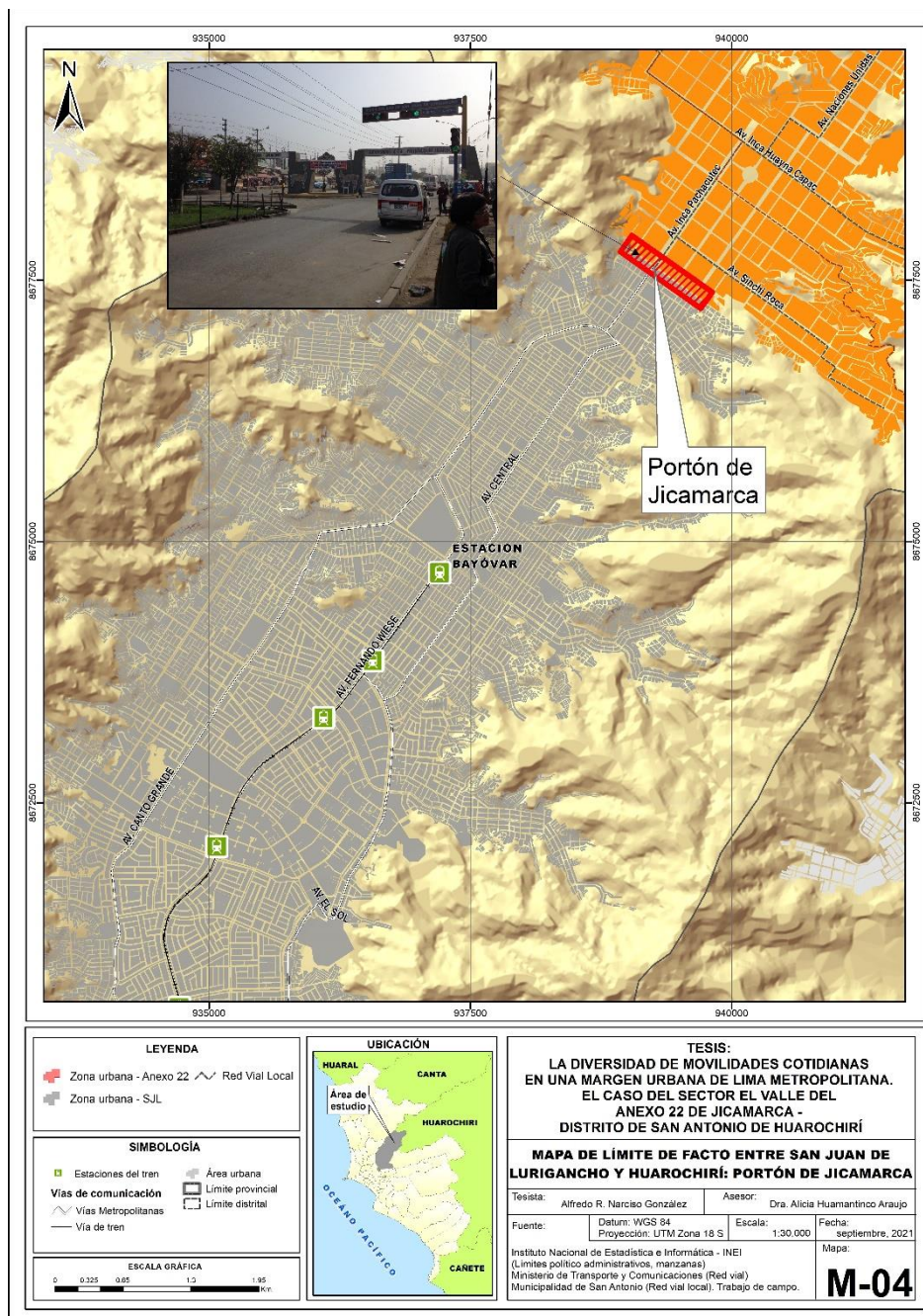
El distrito de San Juan de Lurigancho, en su crecimiento poblacional y expansión espacial, sobrepasó el límite de la provincia de Lima con la provincia de Huarochirí, ocupando tierras de la CC de Jicamarca. A través de este proceso, esta comunidad no solo representa ser la más extensa en la proximidad de la metrópoli, la más cercana a los distritos de Lima Centro; sino que a la vez es la comunidad que tiene la mayor superficie en controversia y conflictos con Lima Metropolitana. Con lo cual se configura una situación representativa de la expansión de Lima Metropolitana sobre tierras de comunidades campesinas, cuyas repercusiones en las dinámicas territoriales se aborda en esta tesis.

1.4.2. Complejidad político-administrativa que va a incidir en el transporte y las movilidades

Para comenzar, el papel organizador del territorio en SJL, que tiene la arteria principal, eje de la articulación como es la av. Próceres de la independencia, la que en la parte norte del mismo distrito adopta el nombre de Fernando Wiese, continuando el mismo eje vial.

El acelerado crecimiento poblacional ha seguido la misma dirección de sureste a noreste, a tal punto que el eje Próceres-Wiese después cruza un límite que está en discusión con el distrito de San Antonio de la provincia de Huarochirí (ver Mapa 4), este mismo eje vial al cruzar el límite en discusión adopta el nombre de av. Pachacútec. El poblamiento continúa siguiendo ese mismo eje. Se ha adoptado como límite de facto el punto donde la avenida Wiese cambia de nombre a avenida Pachacútec. Este punto es conocido como el Portón de Jicamarca, y es relevante para el transporte y las movilidades.

Mapa 4. Límite de facto entre San Juan de Lurigancho y Huarochirí: el portón de Jicamarca.



En el Perú, en el marco de la descentralización, en el año 2002, se crearon los Gobiernos Regionales, a los cuales el Gobierno Central fue transfiriendo competencias. Así, el amplio territorio de la comunidad campesina de Jicamarca está bajo la administración de dos gobiernos regionales: Lima Metropolitana y la Región Lima (comprende todas las provincias del Departamento de Lima excepto

Lima Metropolitana). A su vez, cada región se divide en municipalidades provinciales y éstas en municipalidades distritales.

Esta complejidad de la organización política y administrativa se va a manifestar en el transporte y las movilidades del área de estudio, porque cada instancia de gobierno tiene competencias en el transporte en su ámbito. No siendo islas, las restricciones a un nivel repercuten en los otros.

Otra importante entidad de poder es la CC Jicamarca, la que tiene personalidad jurídica y un territorio legalmente reconocido. Oficialmente, fue reconocida como comunidad en 1929 y según Resolución Directoral 999-80 DGRA-AR de 1980 poseía entonces un total de 1000.41 km² ⁸, que se extiende entre la costa y la sierra. Gutiérrez (1998) en su estudio sobre el control territorial ejercido por la CCJ sobre sus dominios comunales, advertía la ocupación de sus tierras ya entre los años 1948 y 1956 por la expansión urbana de Lima Metropolitana. La CC Jicamarca, para proteger sus terrenos comunales de las invasiones tuvo que crear anexos, un total de 24. Dos de ellos: el anexo 22 (contiguo al distrito de San Juan de Lurigancho) y el anexo 8 (contiguo a Lurigancho-Chosica) se convirtieron en anexos urbanos por efecto de la incontenible ocupación de sus tierras con fines de vivienda.

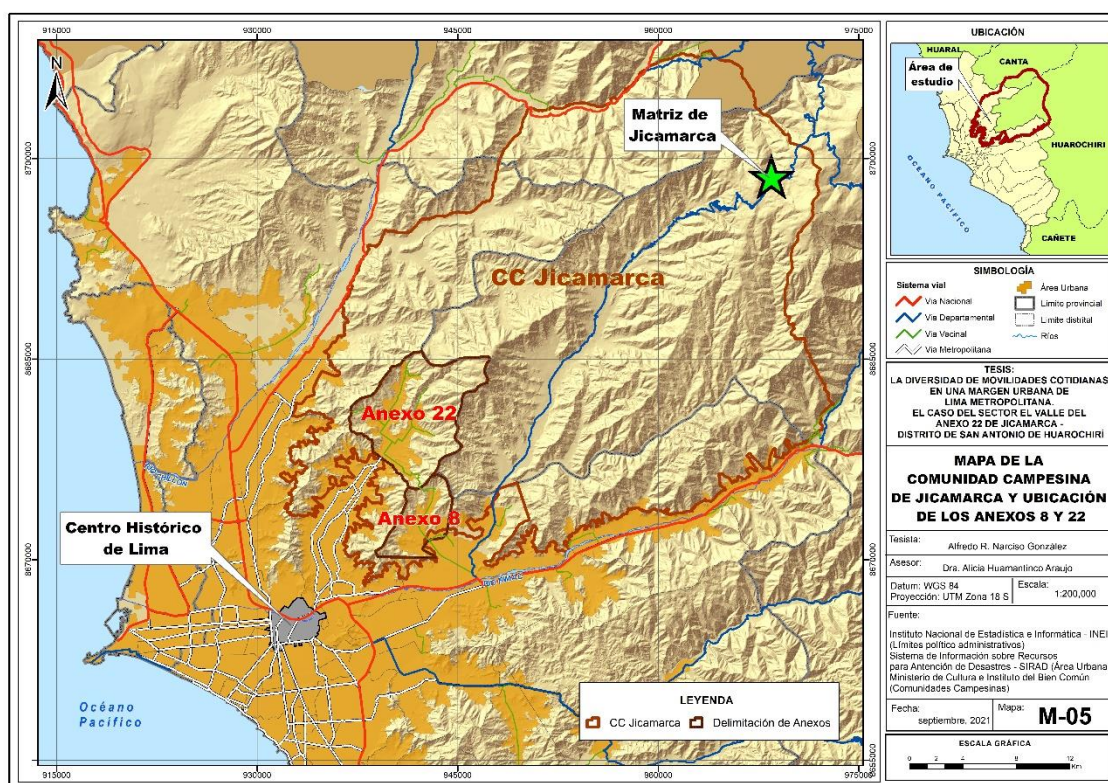
En el Mapa 5 se puede apreciar la ubicación de los anexos urbanos y el amplio espacio despoblado que separa a estos anexos de la matriz o núcleo de la Comunidad Campesina de Jicamarca, el que se ubica en las alturas de Huarochirí a 3,500 msnm.

Observando el Mapa 5 y la red vial, surge una importante interrogante en el campo de las movilidades cotidianas: ¿dónde satisface sus

⁸ El dato fue recogido en Calderón Cockburn, J. (1998) originalmente está en hectáreas siendo 100,041 ha.

necesidades de bienes y servicios la población de los anexos urbanos 8 y 22 de Jicamarca? ¿Existe alguna posibilidad de que cotidianamente lo hagan en la matriz de la comunidad, o en otra parte de la provincia de Huarochirí, a la cual se reclaman pertenecer?

Mapa 5. Comunidad Campesina de Jicamarca y sus anexos urbanos 8 y 22.



1.4.3. Marco legal que permitió la expansión urbana sobre las tierras de la comunidad campesina de Jicamarca

Ante esta situación de ocupación de tierras de comunidades campesinas por expansión urbana, el IBC (2018, p. 3) remarca lo siguiente: “Desde hace dos décadas, las comunidades campesinas de Lima vislumbran dos tipos de conflictos latentes: la superposición por concesiones mineras y el tráfico de tierras”.

Esto se ve agravado desde 1995 con la entrada en vigencia de la llamada “Ley de Tierras” (Ley N° 26845), pues otorga los marcos necesarios para la liberalización del mercado de tierras a favor de las inversiones privadas”.

La problemática de la Comunidad Campesina de Jicamarca es un caso específico dado que su extenso territorio comprende amplias extensiones en sierra como en la costa, por lo que las normativas que siguieron promulgándose, incentivaron las adjudicaciones de terrenos en la parte baja de la comunidad, contigua a SJL distrito de Lima Metropolitana.

En 1997 se promulga la Ley N° 26845 Ley de Titulación de las Tierras de las Comunidades Campesinas de la Costa “con el fin de garantizar los derechos de las Comunidades Campesinas de la Costa al uso y la libre disposición de sus tierras, los derechos de los comuneros a la propiedad individual y a la herencia, y al ejercicio de la iniciativa privada, establecidos por el Artículo 89, el inciso 16) del Artículo 2 y el Artículo 58 de la Constitución Política, respectivamente”.

Pero ya antes la Ley de Comunidades Campesinas Deslinde y Titulación de Territorios Comunales de 1987 establecía que “No se consideran tierras de la Comunidad las tierras que [...] se encuentren ocupadas por centros poblados o asentamientos humanos; salvo aquellas sobre las que se hayan planteado acciones de reivindicación por parte de las comunidades campesinas”.

En la década del 2000, tanto los gobiernos de los presidentes Toledo como de García promulgaron leyes que formalizan la propiedad informal (Ley N° 28391 del 2004) y, en particular, en tierras de comunidades campesinas de la Costa (Ley N° 28685 y su Reglamento Decreto Supremo N° 016-2006-AG ambas del año 2006).

De esta manera, tierras que habían sido de pastoreo estacional para los comuneros de Jicamarca, que habitan las alturas de Huarochirí, pasaron a urbanizarse por la expansión acelerada de la metrópoli de Lima, y favorecido el proceso, por las normas señaladas.

El área de nuestro interés en esta tesis, se encuentra al interior del Anexo 22 de la Comunidad Campesina de Jicamarca, por lo que pasamos a tratar este Anexo.

1.5. El Anexo 22 de la Comunidad Campesina de Jicamarca: los inicios de su ocupación con fines de residencia

La creación del Anexo 22 de la Comunidad Campesina de Jicamarca según Gutiérrez (1998) data del año 1986; no obstante, la ocupación con fines de residencia empezó recién a finales de la década de 1990.

En el año 2001 comienza la ocupación masiva de este anexo de Jicamarca, la cual fue promovida y organizada, en un primer momento, por una Junta de Administración Local (JAL) cuya existencia está amparada por el Reglamento de la Ley General de Comunidades Campesinas - D.S. N° 008-91-TR (1991) que en su artículo 74 establece que “En los Anexos reconocidos por la Asamblea General de la Comunidad, el Estatuto preverá el establecimiento de Juntas de Administración Local, como órgano con funciones equivalentes a las de la Directiva Comunal, en el ámbito territorial del Anexo”.

La organización y planificación de la masiva ocupación del Anexo 22 en el 2001 estuvo dirigida por la JAL. Ésta elegía directamente a los delegados o coordinadores de su entera confianza y les otorgaba funciones en cada sector para que loticen, consigan personas y cobren los cupos. La modalidad de ocupación fue por adjudicación de terrenos, para lo cual debían pagar un monto estimado al coordinador de cada sector en cuestión.

En ese entonces el paisaje del Anexo 22 era “desértico” ya que en su mayoría solo había terrenos eriazos y lotizados, desprovistos de vías y de servicios básicos. En este punto es importante destacar lo manifestado por los dirigentes entrevistados para esta investigación

sobre la ocupación y creación del Anexo 22 de Jicamarca. Varios dirigentes entrevistados durante esta investigación coinciden en señalar detalles del proceso de ocupación, como la señora Yolanda Díaz.

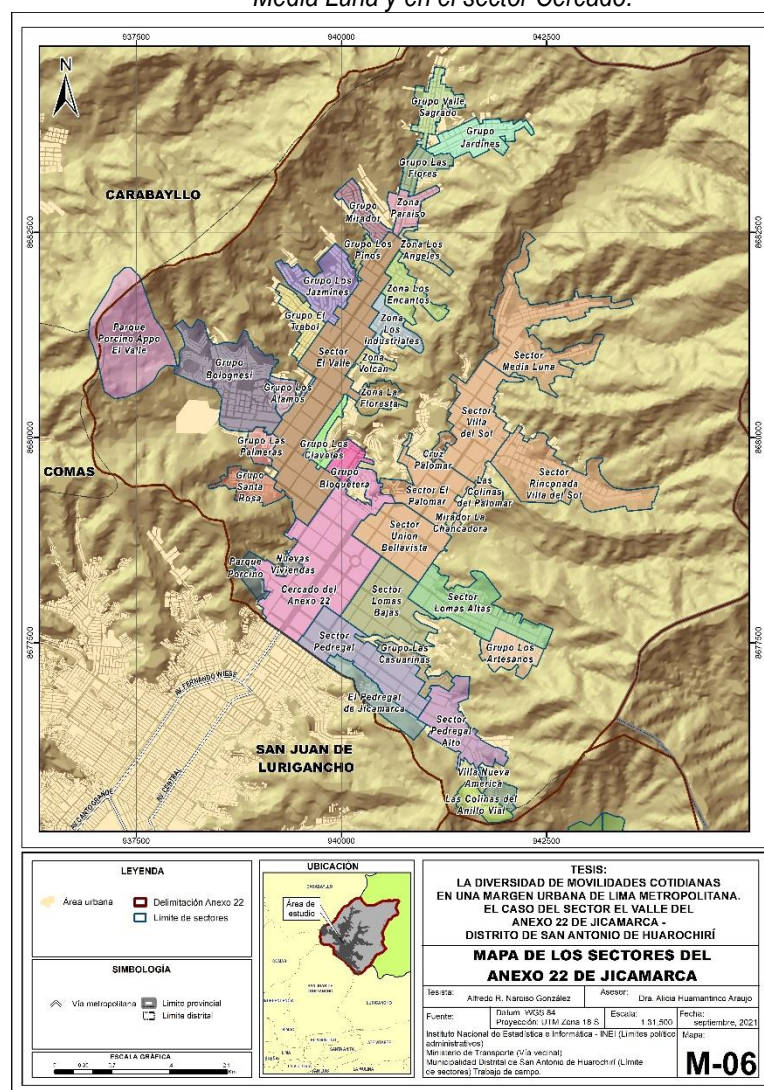
“Yo llegué en el 2001, casi no había las pistas, al ingreso nada más... En el 2002 se ocupa masivamente, por lo que el local comunal se ha visto obligado a cada coordinador llamar gente porque estaban amenazados por las invasiones, a raíz de eso se crea los pueblos, cada coordinador se hacía responsable de traer [personas], el local [comunal] los lotizaba, y ellos lo adjudicaban. Supuestamente no es venta es para los accesos [construcción de carreteras].”⁹

Al no haber un marco normativo para ordenar este proceso, entonces, la ocupación se dio en un contexto de mercado de tierras donde primaba la informalidad, la ilegalidad, con normas y acuerdos locales creados por los mismos actores locales.

En el ámbito del Anexo 22 se distinguen tres grandes espacios: El Cercado, la quebrada El Valle (también denominada quebrada Canto Grande), la quebrada Media Luna. En la actualidad el Anexo 22 de Jicamarca está conformado por 42 sectores (ver Mapa 6). Cabe señalar que las denominaciones de estos 42 asentamientos humanos son distintas, tales como: sectores, grupos, ampliaciones, etc. En este estudio nos referiremos a todos, como sectores.

⁹ Extracto de la entrevista a la dirigente del sector El Valle del Anexo 22 de Jicamarca, en noviembre del 2018.

Mapa 6. Anexo 22 de Jicamarca, los 42 Sectores distribuidos en las quebradas El Valle, Media Luna y en el sector Cercado.

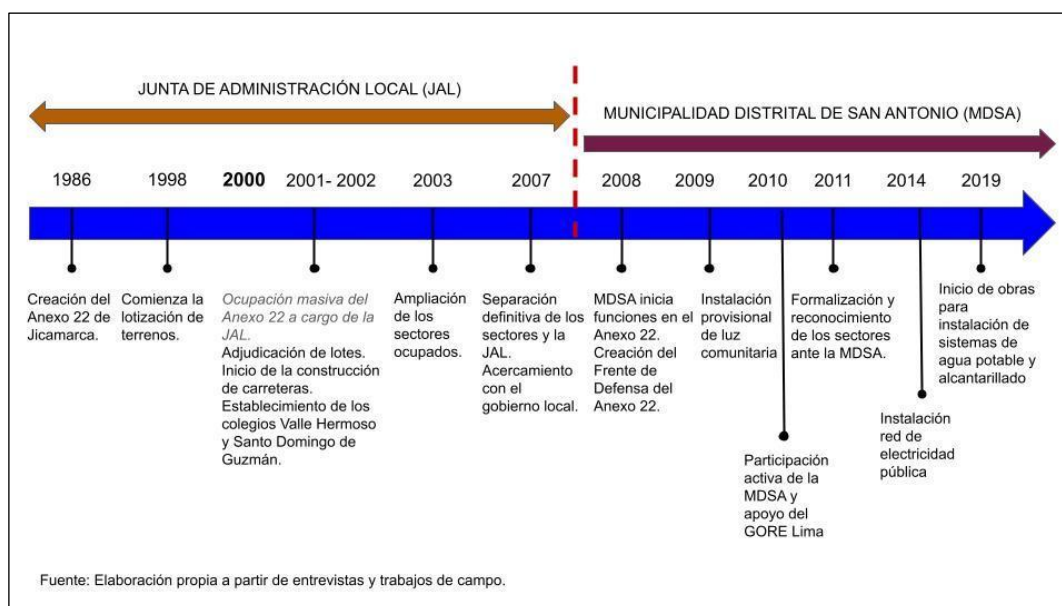


1.5.1. El inicio de la participación del Estado

En el año 2006 comienzan las desavenencias entre los dirigentes de los sectores y la JAL por temas de autonomía, ya que esta última presionaba a los dirigentes para que ellos cumplieran sus órdenes y no se separasen.

Sin embargo, en el 2007 se produce la separación definitiva entre los sectores y la JAL. A partir de entonces, los sectores comienzan a organizarse de mejor manera para solicitar apoyo al Estado, como servicios básicos: agua, desagüe y luz, tal como se demuestra en la línea de tiempo del proceso de ocupación del Anexo 22 de Jicamarca (ver Figura 14).

Figura 14. Línea de tiempo del proceso de ocupación del Anexo 22 de Jicamarca.



En el año 2007 comienza el acercamiento entre los sectores, agrupados en un Frente de Defensa del Anexo 22 de Jicamarca, y la Municipalidad Distrital de San Antonio (MDSA), que desde entonces empieza a tomar mayor participación en las problemáticas y necesidades de los sectores que conforman el Anexo 22 de Jicamarca. Así, en el año 2008, la agencia municipal de San Antonio inició operaciones en el Anexo 22.

Las coordinaciones entre las dirigencias y la municipalidad tuvieron como resultados que en el 2009 accedieron al servicio de luz comunitaria, con la promulgación del Decreto de Urgencia N° 116-2009 que promueve el suministro de servicio público de electricidad en zonas urbano marginales del país.

En el año 2019, en el marco del Programa Agua Segura para Lima y Callao a cargo del Ministerio de Vivienda, comienza la ejecución del Esquema Anexo 22 – Pampa Jicamarca de Canto Grande – Sectorización y ampliación de los sistemas de agua potable y alcantarillado – distrito de San Antonio de Huarochirí (SNIP 135337), para dotar de agua potable y desagüe al Anexo 22 de Jicamarca.

Así pues, el Anexo 22 cuenta definitivamente con red eléctrica desde el año 2014. Respecto al agua potable el proyecto está aprobado y en la actualidad esta obra está en ejecución.

1.5.2. El Anexo 22 de Jicamarca en la actualidad

Durante los trabajos de campo se pudo constatar que en el Anexo 22 de Jicamarca se están dando cambios respecto al uso de suelo, apropiación, diversidad y distribución de actividades económicas, entre los más representativos, tales como comercios, industrias, centros educativos, y con unos habitantes que actualmente cuentan con TV cable satelital, cabinas de internet y uso de teléfonos celulares.

Desde su creación en 1986 hasta la actualidad, el Anexo 22 de Jicamarca, se ha ido constituyendo en una periferia urbana con características muy particulares como resultado de una dinámica expresada en una ocupación acelerada, que ha sido consecuencia tanto de la expansión urbana de Lima como del cambio de localización de este espacio periférico la cual se ha vuelto estratégica por estar conectada con el sistema vial metropolitano de Lima y, a su vez, con ejes viales de articulación nacional y continental.

CAPÍTULO 2

EL SECTOR EL VALLE, COMO PARTE DE UNA PERIFERIA URBANA, DEL ANEXO 22 DE JICAMARCA. SUS CARACTERÍSTICAS DE ARTICULACIÓN Y ACCESIBILIDAD A LIMA METROPOLITANA

2.1. El Valle: un sector del Anexo 22 de Jicamarca

2.1.1. Características físico-geográficas de la quebrada El Valle

De acuerdo al mapa geológico cuadrángulo Chosica (24-j), elaborado por el Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico (INGEMMET) en 1992, identifica grandes formas del relieve, tales como: La Pampa Canto Grande, extensa pampa en la que desembocan dos quebradas: una, denominada quebrada Canto Grande; la otra, quebrada Media Luna. La quebrada Canto Grande también es denominada El Valle, y en ella se encuentra emplazada nuestra área de estudio.

En la quebrada El Valle, se ubica el sector El Valle, así como los sectores que lo rodean emplazados en laderas. La forma del relieve geomorfológicamente corresponde a una quebrada encajonada por colinas y montañas. Con respecto a la topografía de esta quebrada el relieve es plano en el fondo de la quebrada, y las laderas son de pendiente moderadamente empinada.

En cuanto al clima, el área de estudio presenta un clima de tipo desértico templado y húmedo, con lloviznas entre abril y diciembre, sol intenso entre enero y marzo con mayor insolación en las pampas. En la zona de lomas y colinas es menos húmedo con lloviznas típicas de lomas, cuya precipitación promedio anual es de 200 mm. (INGEMMET, 1992, p. 10).

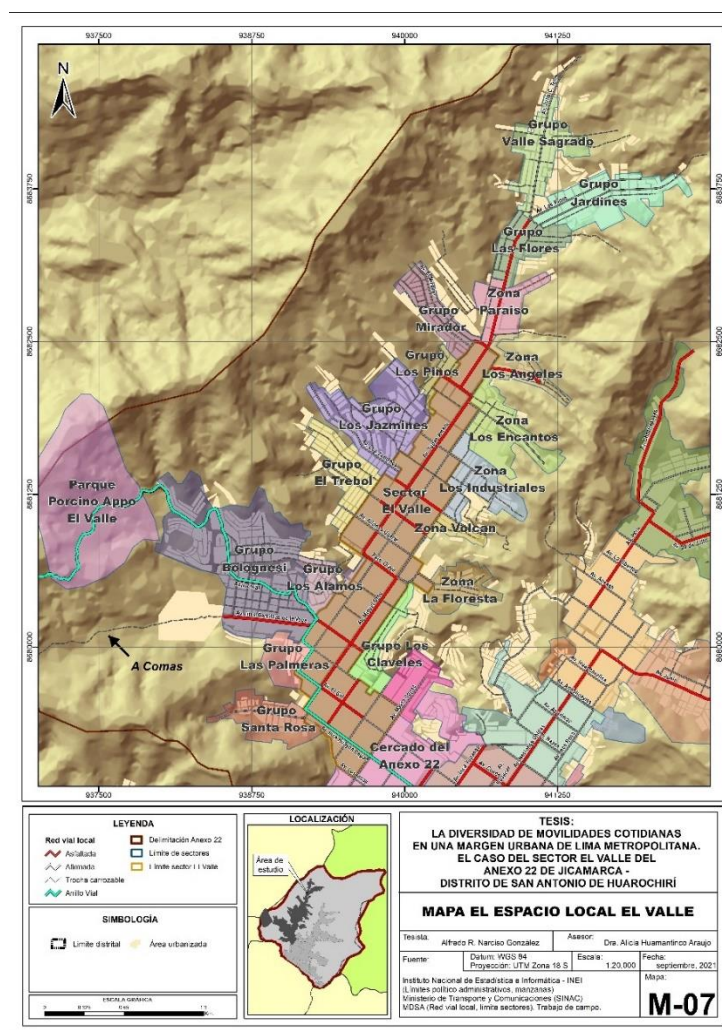
En las dinámicas socioespaciales en la quebrada El Valle, es particularmente importante la relación entre la parte plana (donde se encuentran viviendas, actividades y servicios) y las laderas

(básicamente ocupadas por viviendas). Esta relación está presente en las movilidades que tienen lugar entre el sector El Valle y los sectores que lo rodean.

2.1.2. El Espacio Local El Valle

En esta tesis se denominará Espacio Local El Valle al ámbito de la quebrada donde se encuentra el sector El Valle en el relieve plano y en su entorno los 18 sectores emplazados en laderas, como ya se indicó, los 18 sectores tienen en realidad denominaciones distintas, como: Zonas, Grupos, etc.; pero en este estudio nos referiremos a todos ellos como *sectores*.

Mapa 7. El Espacio Local El Valle (sector El Valle y 18 sectores que lo rodean), parte Anexo 22 de Jicamarca



2.1.3. Proceso de ocupación y población actual

En el Anexo 22 de Jicamarca, la ocupación con fines de residencia comenzó años antes del 2000, se hizo intensa a partir del año 2001; y hoy continúa en algunos sectores, especialmente en las laderas. El proceso de ocupación del Anexo 22 ciertamente comenzó por el llamado hoy sector Cercado (amplio espacio en relieve plano) y fue extendiéndose hacia las partes planas de las quebradas El Valle y Media Luna.

En el sector El Valle del Anexo 22 de Jicamarca, las actividades previas a la ocupación comenzaron en el año 1998, con la lotización de terrenos. Sin embargo, el proceso propiamente dicho de ocupación del Valle, comenzó en el año 2001 con la llegada masiva de población en busca de un espacio para vivienda, comenzando en las zonas planas. Entre los años 2002-2003 y en adelante empezaron a poblarse las laderas que rodean al Valle. Durante estos años los sectores que se establecieron fueron (en la orientación de sur a norte): Los Claveles, Los Jazmines, Los Encantos, Los Jardines y Valle Sagrado.

Como se ha señalado en el Capítulo 1 (p. 59), en la planificación de la ocupación participó activamente la Junta de Administración Local (JAL) amparada por un Reglamento de Ley de 1991. Esta Junta organizó la ocupación de las zonas de relieve plano y a medida que aumentaba la demanda por el suelo organizó la ocupación de las laderas.

De acuerdo al INEI (2017), el número total de población que habita en el Espacio Local El Valle -sector El Valle y los sectores del entorno en laderas- es de 19,076 habitantes (ver Cuadro 6), solo en el sector El Valle, de relieve plano, residen 4,485 habitantes, mientras que en los 18 sectores en laderas se distribuyen 14,591 habitantes.

En la relación relieve plano y laderas la población se distribuye así: el 23.5% de la población habita en la parte plana, mientras que el 76.5% vive en las laderas.

Cuadro 6. Población en el sector El Valle y sectores del entorno.

Sectores	Número de habitantes
El Valle	4,485
Santa Rosa	1,536
Las Palmeras	758
Los Claveles	717
Bolognesi	2,365
Los Álamos	631
La Floresta	461
El Trébol	912
Volcán	226
Los Jazmines	1,375
Los Industriales	737
Los Encantos	821
Los Pinos	246
Los Ángeles	418
El Mirador	657
Paraíso	376
Las Flores	738
Los Jardines	901
Valle Sagrado	716
Total	19,076

Fuente: Base de datos del Censo de Población (INEI, 2018). Elaboración propia.

En este cuadro, los sectores están ordenados en el sentido de sur a norte, porque es el sentido en que avanza el poblamiento. Entre los sectores que rodean El Valle, destacan por el tamaño de población Santa Rosa, muy próximo al Cercado del Anexo 22 y por lo tanto al Portón de Jicamarca, punto importante para las conexiones con diversidad de medios de transportes que articulan con distritos de Lima. En el caso de Bolognesi, que tiene la mayor cantidad de población entre los sectores del entorno, se explica principalmente por su localización muy ventajosa. Bolognesi se ubica próximo al límite de facto entre Lima y Huarochirí, como es el Portón de Jicamarca punto

de concentración de múltiples medios de transporte que conducen hacia los distritos de Lima; asimismo por Bolognesi pasan el Anillo Vial de Jicamarca y el empalme con la nueva carretera el Pasamayito.

En el Espacio Local El Valle, paralelamente al proceso de ocupación para uso habitacional, también fueron estableciéndose servicios y diversidad de actividades - que van desde industrias, pequeños comercios, hasta centros educativos estatales y privados de distintos niveles - que se localizaron preferentemente en el área de relieve plano. El detalle y el mapa de las actividades y servicios, se encuentra en el Capítulo 3 de esta tesis.

2.2. Diversidad de redes viales que articulan El Valle con espacios de diferentes escalas

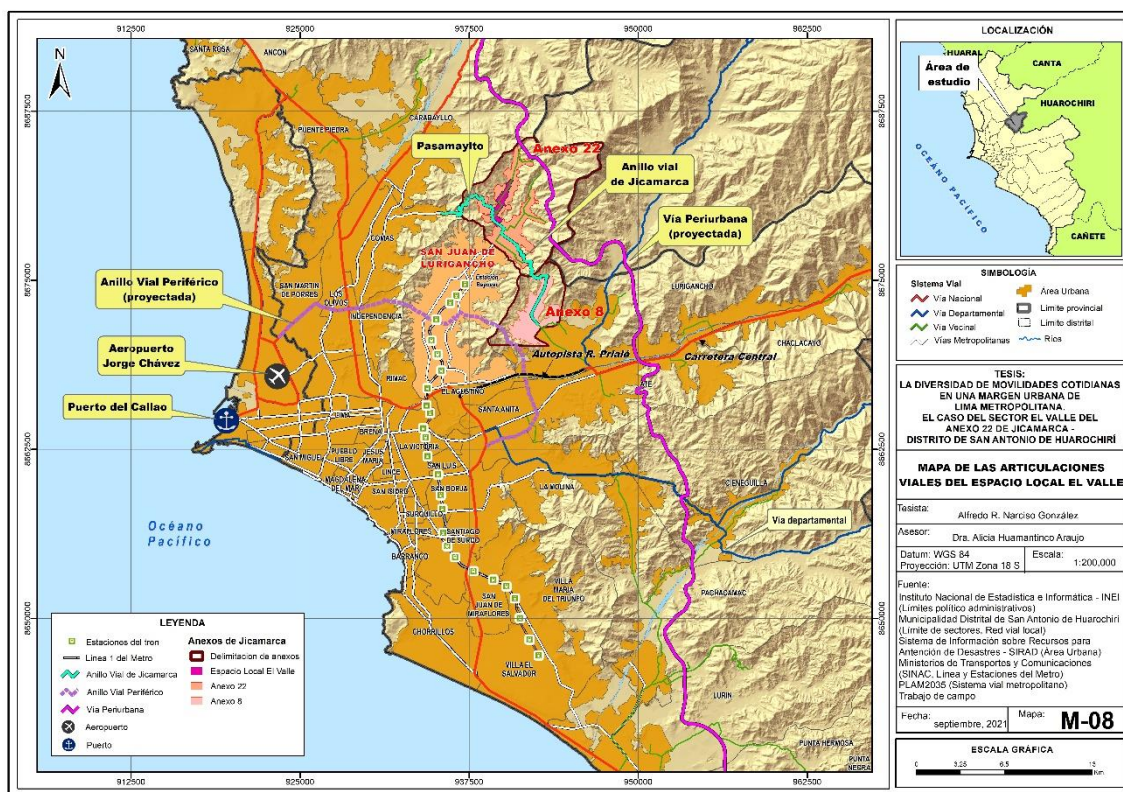
2.2.1. Redes viales de nivel global, metropolitano y regional que atribuyen un carácter estratégico a El Valle

El Anexo 22 de Jicamarca, y el sector El Valle como parte de él, presentan una localización estratégica a escala metropolitana y regional. Las vías proyectadas como la Vía Periurbana y el Anillo Vial Periférico atravesarán San Juan de Lurigancho, el Anexo 22 de Jicamarca y muy próximo al área de estudio. Aquí nos permitimos reiterar lo señalado por Huamantínco, Mamani, Mesclier (2018, p. 1175) “la manifestación más relevante de la globalización se encontraría en el desarrollo de grandes proyectos viales para la articulación metropolitana, nacional e internacional”. Esto se concreta en la proyección de grandes vías como las mencionadas Anillo Vial Periférico y la Vía Periurbana (Ver Figura 9 en p. 44) que se orientan a facilitar la circulación de bienes y personas.

El Valle como parte de la periferia urbana Anexo 22 de Jicamarca, está articulada con redes viales como la Carretera Panamericana; la Carretera Central (también conocida como Interoceánica del Centro) y la autopista Ramiro Prialé. Además, la articulación con estos ejes

viales conecta a Jicamarca con infraestructuras de transporte y logísticas de gran importancia (ver Mapa 8) como son el puerto del Callao y el aeropuerto internacional Jorge Chávez, que son los nodos de entrada y salida de importantes flujos.

Mapa 8. Las articulaciones viales del Espacio Local El Valle.



2.2.2. Redes viales de proyección metropolitana y regional

El Anillo Vial de Jicamarca, cuya construcción fue iniciativa de la JAL, comenzó su trazado en el 2005; el objetivo principal, según los entrevistados, fue unir a los anexos 22 y 8. En el Anexo 8 se localiza la Municipalidad de San Antonio, donde la población de ambos anexos realiza trámites administrativos. El asfaltado del anillo vial culminó en el año 2014 y estuvo a cargo del Gobierno Regional de Lima.

El anillo es una de las vías más extensas que conecta a los dos anexos urbanos de Jicamarca: el Anexo 22 y el Anexo 8, facilitando la

circulación de flujos entre ellos. Además, este anillo se constituye en la carretera que permite la accesibilidad hacia otros distritos de Lima Este como Lurigancho-Chosica, Ate y Chaclacayo, ya que reduce el desplazamiento tanto en costo como en tiempo.

El tramo final del Anillo Vial de Jicamarca llega hasta las laderas del sector Bolognesi que forma parte del Espacio Local El Valle (ver Foto 1). Este tramo final, empalma con una nueva carretera que por iniciativa de la población se ha venido construyendo en los últimos años, en los cerros que marcan el límite entre el distrito de Comas (de la provincia de Lima) y San Antonio (provincia de Huarochirí), carretera denominada por la población como “Pasamayito”¹⁰ (ver Foto 2).

Esta nueva carretera tiene el objetivo de conectar los distritos de Comas y San Juan de Lurigancho (atravesando el distrito de San Antonio) con el fin de reducir el tiempo de viaje entre estos distritos y con ello facilitar la conexión de Lima Norte con Lima Este. Esta carretera, en su ruta atraviesa el campus de la Universidad San Antonio de Guzmán ubicado en el sector Bolognesi parte del Espacio Local El Valle.

Según las últimas noticias, la MML ha aprobado el expediente técnico para el asfaltado de esta vía¹¹ que facilitará la comunicación entre distritos de Lima, ya que esta vía llega hasta las estaciones finales del Metro de Lima, Línea 1, tramo 2: Estación Grau-Bayóvar.

¹⁰ Por Ordenanza N° 2207 de diciembre de 2019, la MML aprueba modificar el Plano del Sistema Vial Metropolitano para incorporar la vía colectora Interconexión Comas – San Juan de Lurigancho, más conocida como Pasamayito.

¹¹ Aprueban expediente técnico de obra para construcción de proyecto vial Pasamayito. (sábado 27 de febrero 2021)

<https://www.munlima.gob.pe/noticias/item/41628-aprueban-expediente-tecnico-de-obra-para-construccion-de-proyecto-vial-pasamayito>

	
Foto 1. Tramo del Anillo Vial de Jicamarca en las laderas del sector Bolognesi, en el entorno del sector El Valle. En la cima de los cerros el Anillo empalma con el "Pasamayito". Fuente: archivo personal, agosto 2015.	Foto 2. Tramo de la carretera conocida como Pasamayito, vía que conecta los distritos de San Antonio (Anexo 22 de Jicamarca) y SJL con el distrito de Comas. Surge ante la necesidad de reducir el tiempo de viaje entre los distritos y las "Limas". Fuente: archivo personal, marzo 2018.

2.3. Red vial local de El Valle: construcción y funcionamiento en una perspectiva diacrónica.

2.3.1. En los inicios del poblamiento de El Valle: la construcción de vías como un medio para lotizar y adjudicar terrenos

En este punto trataremos de manera puntual qué actores, con qué expectativas y cómo estuvieron involucrados en la construcción de los caminos y carreteras, que han cumplido un papel fundamental en la ocupación, apropiación y uso del espacio en el Anexo 22 de Jicamarca. El Valle comparte esta historia.

Como se expuso en el Capítulo 1, en los inicios de la ocupación de Jicamarca, la Junta de Administración Local (JAL) tuvo un rol preponderante en cuanto a la coordinación, organización y planificación de la ocupación de tierras en este nuevo espacio. La JAL inició el trazado y la construcción de las primeras vías en el Anexo 22 de Jicamarca, con recursos obtenidos de la adjudicación de lotes. Según manifestación de los entrevistados, la JAL recurrió al asesoramiento técnico para la elaboración de planos; contrató

personal calificado para el trazado de vías, para construir, pavimentar, asfaltar las vías; hicieron uso también de maquinaria pesada como tractores.

Según las entrevistas realizadas en el lugar, el poblamiento masivo de Jicamarca se inició en el año 2001, siendo esta acelerada ocupación promocionada por la misma JAL. Ante este fenómeno, se vieron en la necesidad de construir vías de acceso que facilitarían el establecimiento de los nuevos habitantes y sus desplazamientos.

2.3.2. La importancia del papel de la Junta de Administración Local y rol de la propia población

En esa primera fase, entre los años 2000-2007, hubo una mayor participación de la JAL que contrataba personal para las obras y coordinaba con las dirigencias de los nuevos sectores a fin de proseguir con la construcción o ampliación de carreteras en las laderas. Con el pago por cada adjudicación de terreno se costearon el trazado, construcción, ampliación y asfaltado de las principales avenidas del Anexo 22 de Jicamarca. Asimismo, se hacían faenas comunales en cada uno de los sectores, utilizando mano de obra de los mismos habitantes, para los trabajos de ampliación y construcción de vías.

En ese entonces no había participación de la municipalidad distrital de San Antonio. Según testimonio del señor Gabriel Acuña Trujillo, dirigente del sector Los Jazmines en el entorno del sector El Valle:

“En esa fecha, la municipalidad no intervenía, lo hacía la JAL con la colaboración de todos los sectores. Nosotros pagábamos ahí una colaboración. A veces hacían actividades, la comunidad por sectores íbamos a recoger ese dinero [que] se ha invertido, a veces

se colaboraba 100 soles, 50 soles para poder hacer el afirmado [de las vías]. La misma población lo hizo”.¹²

La primera vía que se construyó fue la av. Pachacútec, que articula el Anexo 22 con SJL y que es la prolongación de la av. Fernando Wiese - avenida Próceres de la Independencia de SJL. A partir del eje av. Pachacútec se empezó a trazar las vías principales sobre relieve llano de los fondos de las quebradas El Valle y Media Luna, ya que no presentaban mayores obstáculos para el trazado, construcción y asfaltado de las vías. Con la participación de la JAL y de la población, en el año 2005 se terminó el asfaltado de las principales vías del Anexo 22. En la actualidad ellas son las vías principales o arteriales del Anexo 22 de Jicamarca, están asfaltadas y por ellas hay una mayor circulación de vehículos e intensidad de desplazamientos.

Las vías principales, construidas por la JAL, han sido agregadas como vías vecinales en la actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) del año 2016, promulgado mediante D.S. N° 011-2016-MTC. Los códigos de rutas son los siguientes: LM-711, LM-712, LM-713, LM-714 y LM-715.

En el año 2005, al término del asfaltado de las principales vías del Anexo 22, comenzó el trazado de lo que sería el Anillo Vial de Jicamarca, que recorre transversalmente este espacio urbano periférico y conecta los anexos 22 y 8 de Jicamarca.

2.3.3. La construcción de vías en las laderas

A medida que continuaba la ocupación poblacional del Anexo 22 y creándose los nuevos sectores, paralelamente se iban ampliando las vías, pero ya no sobre el relieve llano sino sobre las laderas. Para ello

¹² Extracto de la entrevista al dirigente del sector Los Jazmines del Anexo 22 de Jicamarca, en noviembre del 2018.

usaron maquinarias de excavación que permitieron la remoción de rocas y el aplanamiento del relieve que es de topografía empinada.

Según el testimonio del secretario de organización del sector Los Jardines (sector del Espacio Local El Valle):

“Lo que pasa es que este señor [presidente de la JAL] que adjudicó estas tierras ya tenía un modelo planificado abajo. Entonces cuando él ya adjudica estas zonas [sectores] no solamente encarga a ciertos líderes, sino que les pide que los accesos no sean verticales hacia los cerros, como hay en SJL que solo se usan escaleras, sino [que] sean transversales que sean fijados al frente, abajo a la izquierda. Vea usted un cerro con casas pero que va moto, carro, eso porque las vías son transversales, en cambio eso no ocurre en SJL”.¹³

Justamente estas vías tienen como característica ser vías afirmadas o trochas carrozables que conectan los lugares de difícil acceso dentro del Anexo 22, en donde sigue el proceso de ocupación, al no haber terreno disponible en relieve plano.

2.3.4. La participación del Estado

Sin embargo, con la ruptura sucedida en el año 2007 entre los sectores y la JAL, los dirigentes comenzaron a solicitar apoyo tanto al gobierno local como regional, para continuar con la ampliación y construcción de carreteras.

“En primer lugar, diría en mi sitio no había calle no había nada... teníamos que hacer nosotros... se ha mejorado... después gestionamos al gobierno regional... conseguimos la presencia del gobierno regional por primera vez en el Anexo 22 en el 2007, a fines

¹³ Extracto de la entrevista al secretario de organización del sector Los Jardines del Anexo 22 de Jicamarca, en octubre del 2018.

de noviembre lo trajimos al gobierno regional de Nelson Chui... Lo que pasa es que en esa oportunidad logramos que nos apoyaran con 100 mil soles y la municipalidad distrital en convenio 10 mil soles más... una inversión de 110 mil soles se hizo aquí para poder mejorar las calles y avenidas... y así gestionamos...”¹⁴

El asfaltado del Anillo Vial de Jicamarca, estuvo a cargo del Gobierno Regional de Lima tanto técnica como financieramente, y culminaría en el año 2014.

En resumen, la construcción de las vías en el Anexo 22 de Jicamarca se inició sobre relieve llano o moderadamente inclinado, siendo después asfaltadas; mientras que las trochas carrozables se abren paso sobre las laderas. Se conformó así en este espacio periférico, la red vial local que conecta el área en relieve plano con las laderas donde continúa el proceso de poblamiento.

En cuanto a los actores involucrados en este proceso de construcción de vías, han ido cambiando en el tiempo, siendo primero la JAL, quien tomó la iniciativa en cuanto al financiamiento, trazado, construcción y asfaltado, para luego pasar a manos del Estado, representado por el gobierno local y regional, que trabaja conjuntamente con los pobladores de El Valle.

2.3.5. Red vial local de El Valle articulada con Lima Metropolitana

La red vial del Espacio Local El Valle desde una perspectiva funcional, identifica el rol que cumple cada vía en el funcionamiento de este espacio (Ver Mapa 9).

Las vías principales corresponden a las carreteras que fueron asfaltadas y que, en las observaciones hechas en campo, se verificó

¹⁴ Extracto de la entrevista al dirigente del sector Los Jazmines del Anexo 22 de Jicamarca, en octubre del 2018.

que por estas carreteras asfaltadas es donde hay un mayor tránsito de vehículos, por lo que se desprende que los flujos más importantes se desplazan por estas vías. Sin embargo, las vías asfaltadas tienen una cobertura limitada hasta ciertos puntos con relieve plano de El Valle.

Ser ejes *arteriales y articuladores* en el Espacio Local El Valle, esta función la cumplen las vías asfaltadas, unas articulando en sentido longitudinal y otras, en sentido transversal.

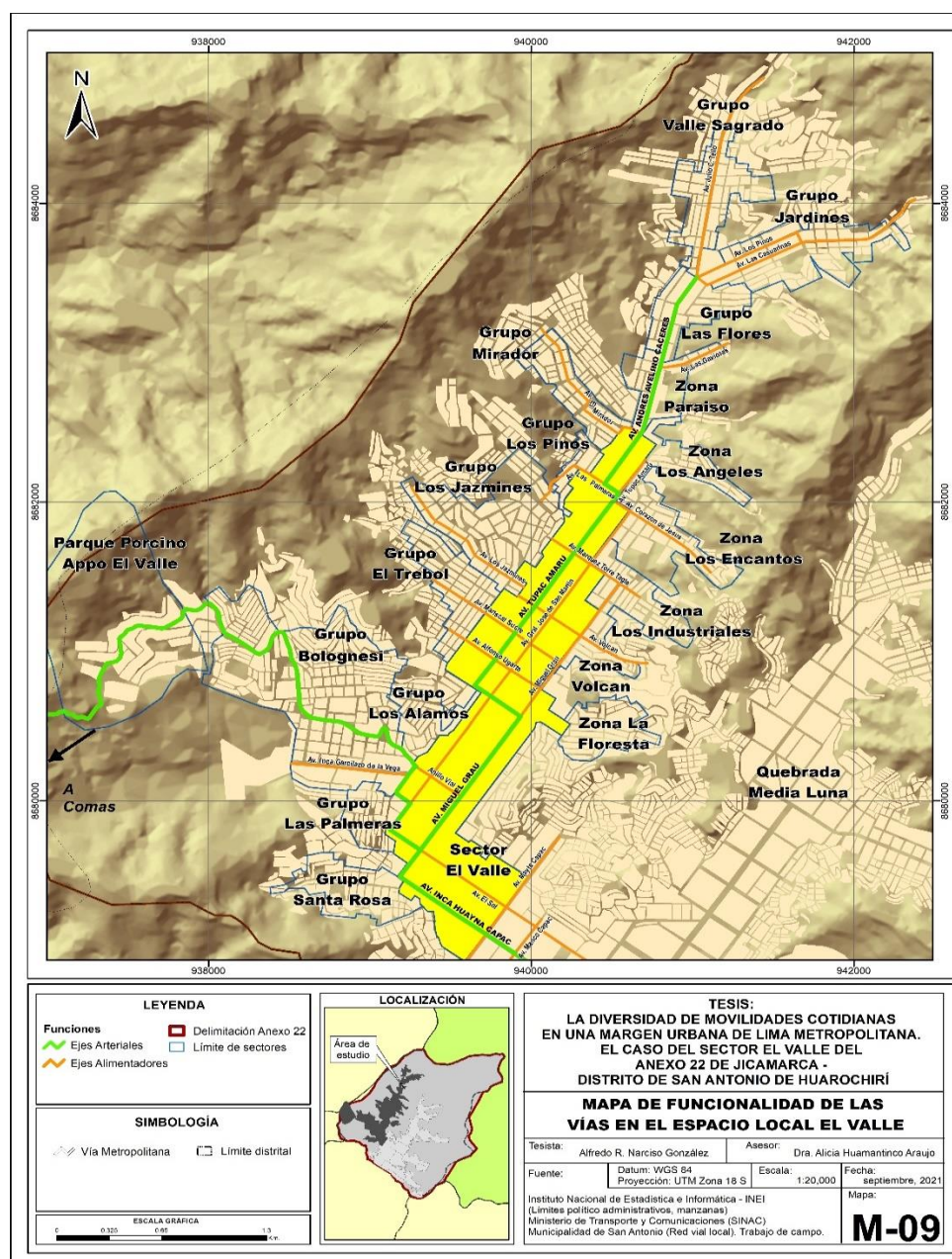
- i. Articulan en sentido longitudinal: las avenidas Miguel Grau, Túpac Amaru y A. A. Cáceres.
- ii. Articulan en sentido transversal: la av. Huayna Cápac, y el Anillo Vial de Jicamarca. La av. Huayna Cápac conecta al sector El Valle con la av. Pachacútec que es la única vía para la circulación de flujos hacia/desde San Juan de Lurigancho (ver Fotos 3 y 4). El Anillo Vial de Jicamarca, como ya se dijo recorre transversalmente conectando los anexos 22 y 8.



Las vías secundarias son las que se mantienen como afirmadas o como trochas carrozables. Cada sector en las laderas cuenta con una vía, que en muchos casos lleva el mismo nombre del sector.

Ser *ejes alimentadores* es la función que cumplen las vías secundarias, dado que por ellas circulan los flujos de las laderas hacia las vías principales que son asfaltadas y emplazadas en el relieve plano.

Mapa 9. Funcionalidad de las vías en el Espacio Local El Valle.



2.4. Los medios de transporte que conectan el Espacio Local El Valle con Lima Metropolitana

En este Capítulo los medios de transporte serán abordados desde la perspectiva diacrónica de su aparición e incremento de oferta; su cobertura territorial dependiendo del tipo de superficie de rodadura; así como desde la gobernanza de los medios de transporte en términos del respaldo legal de su funcionamiento y las entidades encargadas de autorizar su circulación. En esto último se manifiestan los problemas de la no definición de límites entre el distrito de San Antonio (en el sector del Anexo 22 de Jicamarca) y el distrito de San Juan de Lurigancho.

2.4.1. Llegada de los medios de transportes al Anexo 22 donde se encuentra El Valle

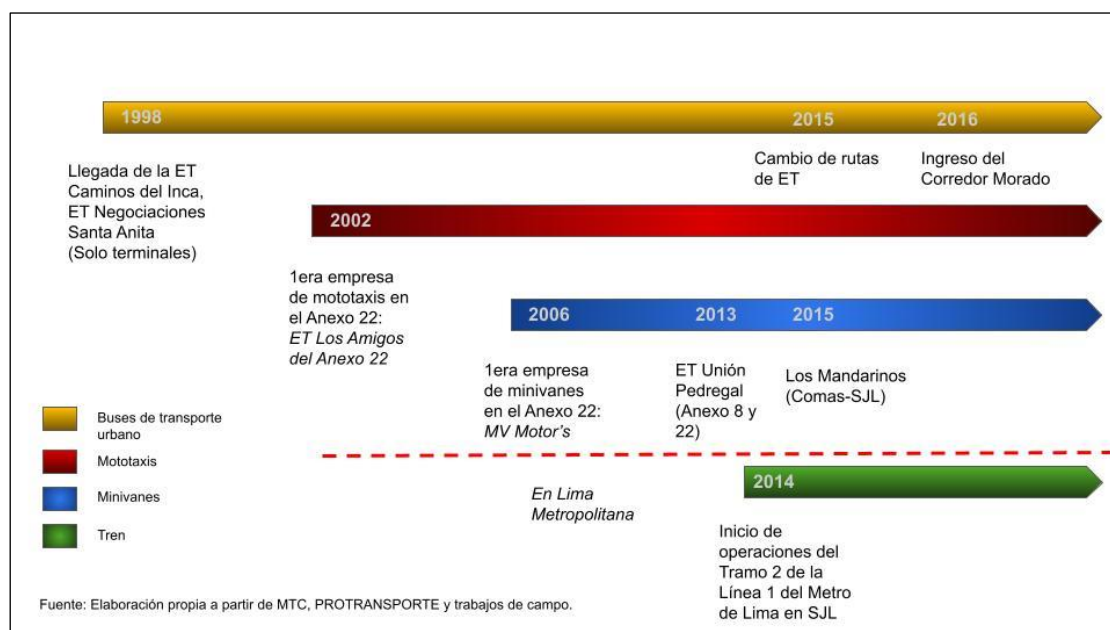
En un inicio, según los entrevistados, para llegar hasta el Anexo 22 de Jicamarca, solo había vehículos hasta el Portón de Jicamarca, donde estaba el último paradero de los buses de transporte provenientes de Lima. A partir de allí, para llegar a los terrenos en El Valle, tenían que tomar una camioneta que transportaba desperdicios a los criaderos de cerdos que ya estaban establecidos en Jicamarca; de lo contrario tenían que ir a pie hasta sus lotes.

“Cuando yo vine nomas en el año 2000, venían unos carritos viejos chancheros que le llamaban y unas combicitas viejitas que traían comida para chanchos, con ellos veníamos y mayormente la gente caminaba desde la entrada del Portón. En los años noventa tantos caminábamos”.¹⁵

Pero a medida que iban llegando más pobladores a los terrenos en Jicamarca, paulatinamente fueron apareciendo los medios de transporte en sus diversas modalidades (ver Figura 15).

¹⁵ Extracto de la entrevista dirigida a la señora Yolanda Díaz Chuquillanqui, dirigente del sector El Valle, en noviembre del 2018.

Figura 15. Línea de tiempo de la llegada de medios de transportes en el Anexo 22 de Jicamarca.



En la línea de tiempo se aprecia que primero llegaron los buses de transporte urbano, después se establecieron los mototaxis y años después los minivanos.

2.4.2. Los buses de transporte urbano en el Anexo 22 y El Valle

Los buses fueron el primer medio de transporte en aparecer en el Anexo 22 de Jicamarca. Según los testimonios recogidos, la empresa de transporte (ET) Caminos del Inca fue la primera en llegar en 1998. A partir del 2001 más empresas de transportes provenientes de SJL se establecieron en este Anexo 22 (ver Fotos 5 y 6). En un comienzo, estas ET ocuparon el sector Cercado del Anexo 22, donde aún están establecidos la mayoría de los terminales de buses, pero mientras más empresas iban llegando, fueron desplazando sus terminales a los sectores El Valle y Media Luna donde hoy se encuentran varios terminales (ver Fotos 7 y 8).



Foto 5. Terminal de la ET Montenegro, ubicado en el sector Cercado, que tiene la ruta 3811 que va desde SJL hasta Villa El Salvador. Fuente: archivo personal, junio 2016.



Foto 6. Bus del Corredor Morado llegando al Portón de Jicamarca. Moderno medio de transporte, accesible a la población del Anexo 22 incluido El Valle. Fuente: archivo personal, marzo 2019.



Foto 7. Terminal de buses de la ET Huáscar S.A "R-28", ubicado en el sector El Valle, en la av. Andrés Avelino Cáceres, eje articulador en el extremo norte de la quebrada. Fuente: archivo personal, noviembre 2019.



Foto 8. Terminal de buses de la ET San Ignacio S.A. ruta 3204, ubicado en el sector Palomar de la quebrada Media Luna. Circula desde SJL hasta el Rímac. Fuente: archivo personal, enero 2016.

Funcionamiento

Las ET para prestar el servicio de transporte, deben ceñirse a la Ordenanza N° 1599 de la MML. Es decir, debe ser una empresa autorizada por la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) que tiene rango de Gobierno Regional. Caso similar sucede con las ET que pertenecen a la Provincia Constitucional del Callao, donde deben solicitar autorización a su municipalidad provincial. Estas municipalidades, de acuerdo a la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 en el numeral

1.4 del Art. 81, tiene la función de “Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto”.

Así, las municipalidades provinciales otorgan a cada una de las ET una concesión de ruta, también llamada ruta de transporte, aprobada mediante resolución de subgerencia, que autoriza y establece el paradero inicial y final del recorrido de los buses, el número de flota, las tarjetas de circulación provisional y demás datos técnicos todos consignados y confirmados en una ficha técnica. Es importante recalcar que una ET puede tener una o más rutas de transporte.

Llama la atención que en la ficha técnica de la MML no figura el Anexo 22 como punto de origen o destino, pues para esta municipalidad el Anexo 22 se encuentra en SJL, provincia de Lima, y no en la provincia de Huarochirí. Nuevamente, encontramos aquí cómo la controversia por límites interfiere en las atribuciones de las municipalidades sobre el transporte.

Para el caso de las empresas de buses de transporte con terminales establecidos en el Anexo 22 de Jicamarca necesitan del permiso de la Municipalidad Provincial de Huarochirí (MPH). Según los entrevistados, solo necesitan una tarjeta de circulación emitida por la MPH que es suficiente para presentarla al momento de fiscalización en su jurisdicción.

Cobertura territorial de los buses de transporte

En la práctica todas las rutas de buses de transporte identificadas tienen como punto de origen o destino el Anexo 22 de Jicamarca, porque sus terminales están ubicados y distribuidos en los diferentes sectores que conforman este anexo. Así, estas 15 rutas de buses de transporte urbano (ver Cuadro 7) cubren tanto el Anexo 22 de

Jicamarca como SJL, articulando ambos espacios con los diversos distritos de Lima Metropolitana (ver Mapa 10).

Cuadro 7. Rutas (origen-destino) de las empresas de transporte identificadas en el Anexo 22 de Jicamarca.

Razón Social	Ruta			Tipo de Ruta	Origen	Destino
	Código Nuevo	Código Antiguo	Código Temporal			
E.T. Huáscar S.A. 'R-28'	3807	EO127		Urbana	San Juan de Lurigancho	Villa El Salvador
E.T. Negociaciones Santa Anita S.A.	3802	EM48		Periférica	San Juan de Lurigancho	Pachacamac
	3803	EM48A				
E.T. Las Flores S.A.	9306	IO99		Interconexión	Callao	San Juan de Lurigancho
E. Transporte y Turismo Cinco Estrellas S.A.	3804	EM48B		Periférica	San Juan de Lurigancho	Pachacamac
E.T. Tigrillo S.A.	3902	IM43	9307	Interconexión	Ventanilla	San Juan de Lurigancho
E.T. San German S.A.	3301	IO69		Interconexión	San Juan de Lurigancho	San Juan de Lurigancho
E.T. San Sebastián S.A.C. - Línea 50		IO66		Interconexión	San Juan de Lurigancho	Callao
E. Transportes Urbano Línea 4 S.A.	3705	EO96B		Urbana	San Juan de Lurigancho	Chorrillos
E.T. Cuatros Suyos S.A.	3814			Urbana	San Juan de Lurigancho	Villa El Salvador
E.T. Luis Bancho Rossi S.A.	8302	SO11		Urbana	Villa El Salvador	San Juan de Lurigancho
E.T. Próceres S.A.	3503	EM30		Urbana	San Juan de Lurigancho	San Miguel
E.T. San Ignacio S.A.	2304	SM24	3204	Urbana	San Juan de Lurigancho	Rímac
E.T. Santa Rosa de Jicamarca S.A.	3403	EM41		Periférica	San Juan de Lurigancho	Lurigancho (Chosica)
E.T. 25 de diciembre S.A. C.	3604	EM16		Urbana	San Juan de Lurigancho	Miraflores

Fuente: Ordenanza N° 1876 (2015). Elaboración propia basado en las Resoluciones de subgerencia – GTU (2015, 2016, 2017). Cada una incluye ficha técnica.

Cabe destacar que todas estas rutas convergen en el límite de facto entre SJL y San Antonio, es decir en el Portón de Jicamarca.

A esta disponibilidad de buses se suman los modernos buses del Corredor Morado, que en el año 2016 entraron en operación en el marco del Sistema de Transporte Integrado (SIT), promovido por la Municipalidad Metropolitana de Lima. El Corredor Morado comprende cuatro rutas: 404, 405, 409 y 412 que inician su recorrido en el Portón de Jicamarca y recorren SJL y articulan a esta periferia con distritos de Lima Centro como el Cercado de Lima y los distritos de Lince, Magdalena y San Isidro (ver Figura 11 en p. 47).

En el sector El Valle (reiteramos en relieve plano) se encuentran los puntos de origen de tres rutas de buses, que son las siguientes: ET Negociaciones Santa Anita, ET Turismo 5 Estrellas y la ET Huáscar – “R-28”. Esto asegura la accesibilidad y movilidad a las poblaciones que habitan en El Valle, sectores aún percibidos como “alejados” de Lima donde están concentrados todos los establecimientos y servicios de calidad. Esto será desarrollado a mayor detalle en el Capítulo 3 de esta tesis.

Mapa 10. Rutas de empresas de transporte urbano.



2.4.3. Los mototaxis en el Anexo 22 y El Valle

En 2002 se establece el Anexo 22 de Jicamarca la primera empresa de mototaxis y a medida que se establecen los nuevos sectores en el Anexo 22 de Jicamarca y se incrementa la demanda por este servicio de transporte, van surgiendo más empresas de mototaxis. De acuerdo a datos recogidos en campo, en la actualidad existen aproximadamente 30 empresas de mototaxistas en todo el Anexo 22.

En el Espacio Local El Valle, en la actualidad operan 15 empresas de mototaxis.

Funcionamiento

Los mototaxis, como vehículos menores, deben solicitar autorización en la Municipalidad del distrito de San Antonio MDSA, cuya sede se encuentra en el Anexo 8 de Jicamarca. A la MDSA pertenece el Anexo 22 de Jicamarca incluidos todos sus sectores.

Las municipalidades distritales, de acuerdo a la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, numeral 3.2. del Art. 81, tienen la función de “Otorgar licencias para la circulación de vehículos menores y demás, de acuerdo con lo establecido en la regulación provincial”.

Por Ordenanza N° 004-2017 la MDSA aprueba el Reglamento del servicio del transporte público especial de pasajeros y cargas en vehículos menores motorizados en el distrito de San Antonio, el cual regula a las empresas de mototaxis, que deben estar conformadas como persona jurídica, solicitan la autorización y aprobación para después recibir la autorización temporal de funcionamiento por 3 meses de prueba antes de que se les otorgue la licencia oficial.

Las empresas de mototaxis operan en cada sector del Anexo 22, generalmente una empresa por sector, aunque en algunos casos lo hacen en dos o más sectores.

Cobertura territorial de los mototaxis

Los mototaxis cubren las áreas más alejadas del Anexo 22, donde los buses y minivanos no tienen acceso por ser trochas en muy malas condiciones. Este medio de transporte cumple un papel muy importante ya que es el único medio de transporte que tiene mayor alcance a las viviendas en áreas de reciente poblamiento y en donde no pueden brindar servicio otro tipo de vehículo público por el relieve abrupto.

Este tema será tratado a mayor detalle en el Capítulo 3, en su estrecha vinculación con las movilidades de los habitantes en laderas de El Valle.

2.4.4. Los minivanos en el Anexo 22 y El Valle

Los minivanos, son un medio complementario a los buses y mototaxis, que en comparación a estos dos últimos, tienen una frecuencia más alta y cubren una ruta interna más amplia que va desde el Portón de Jicamarca, hasta los últimos tramos de las vías asfaltadas del Anexo 22 de Jicamarca.

En el año 2006 aparecen en circulación los primeros minivanos en el Anexo 22 de Jicamarca, siendo la primera la empresa VM Motor's, que trajo la "novedad" a esta área en acelerado poblamiento, de un medio de transporte rápido y más confortable que el mototaxi. En el transcurso de los años fueron apareciendo más empresas de minivanos con la ampliación y mejora de las carreteras y con la mayor cantidad de habitantes en el Anexo 22.

En el 2013 aparece la ET Unión Pedregal (ver Foto 9) que, ante el pronto asfaltado del Anillo Vial de Jicamarca (en el año 2014), entró a cubrir la ruta que une el Anexo 22 con el Anexo 8 de Jicamarca.

En el 2015, otro servicio de minivans apareció, al abrirse la vía conocida como “Pasamayito” que conecta las periferias Norte y Este de Lima. Esta es la empresa Los Mandarinos¹⁶ (ver Foto 10), un emprendimiento originado en el distrito de Comas.



Foto 9. Minivan de la ET Unión Pedregal que cubre la ruta desde el portón de Jicamarca (Anexo 22) hasta la Municipalidad de San Antonio (Anexo 8). Fuente: archivo personal, marzo 2019.



Foto 10. Minivanes conocidos como “Los Mandarinos” que recorren el “Pasamayito” que conecta los distritos de Comas, San Antonio y SJL. Fuente: archivo personal, marzo 2018.

Funcionamiento

Las ET de minivanes solicitan autorización a la MPH que les otorga la concesión de ruta y demás requisitos para que sus unidades operen en su jurisdicción. Huarochirí les da autorización, considerando tanto a la ruta como el establecimiento de los paraderos que serán corroborados y verificados por las autoridades ediles.

En el caso de Los Mandarinos, ellos reciben autorización, mediante Resolución Municipal, de parte de la Municipalidad Provincial de Huarochirí para brindar el servicio de transporte en Jicamarca. Sin embargo, con el mejoramiento de la vía Pasamayito, la autoridad edil

¹⁶ Loa a los PIONEROS: Los Mandarinos, 5 años mejorando las vías COMAS SJL https://www.youtube.com/watch?v=N49R_xSJXMY&t=2s&ab_channel=PeruNews (29-12-2019).

de Lima precisa que los vehículos de transporte de la ET Los Mandarinos deberán tener autorización de la ATU¹⁷.

*Cobertura territorial de los **minivan**es*

Las ET de minivanes que operan en el Anexo 22 son dos empresas: VM Motor's, que recorre la quebrada El Valle, y la empresa Armadura de Dios, que recorre la quebrada Media Luna. La ruta de estas dos empresas de minivanes se inicia en el paradero Mercado Montenegro, ubicado en SJL aproximadamente a unos 500 metros de distancia del Portón de Jicamarca, debido a que en ese paradero hay una mayor aglomeración de personas que regresan de Lima.

Una vez cruzado el Portón, otro paradero con mucha afluencia de personas es el conocido como “La 41” en el sector Cercado del Anexo 22, en la intersección de las avenidas Pachacútec y Huayna Cápac. En este punto hay una bifurcación que va hacia el sector El Valle (margen izquierda) y el sector Media Luna (margen derecha).

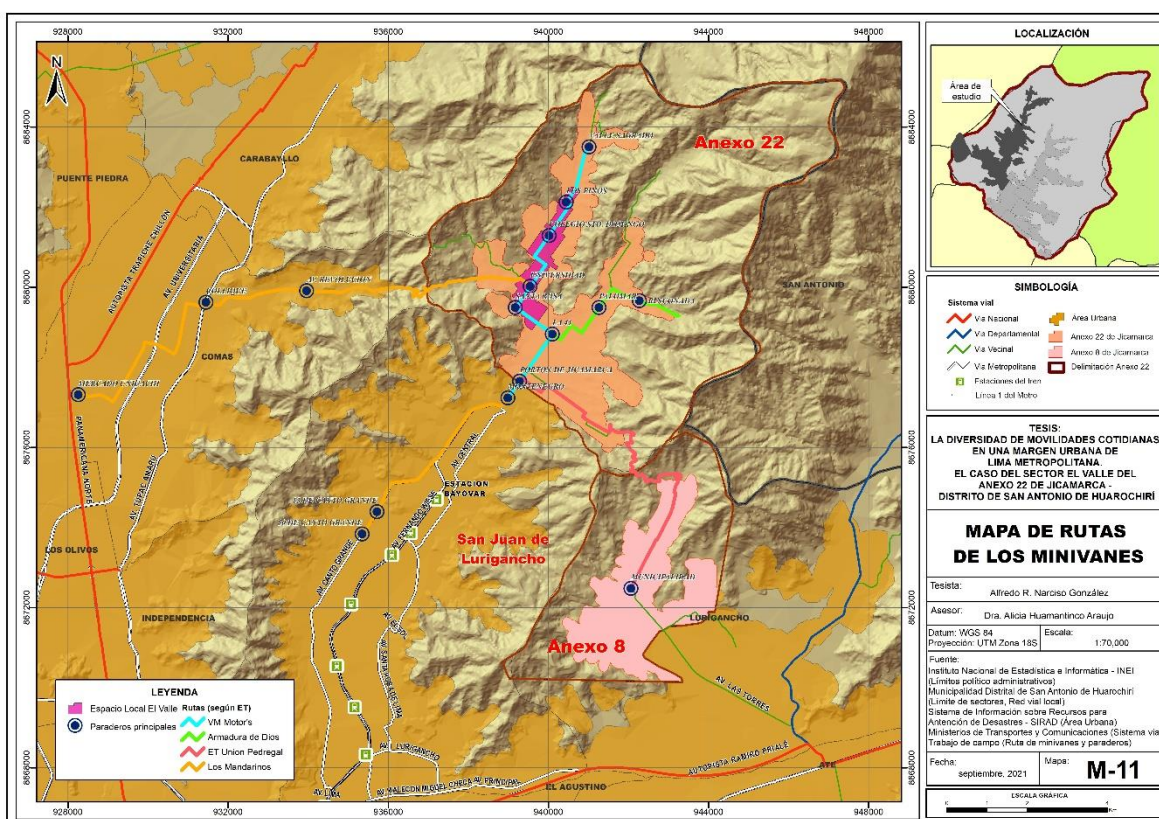
Los Mandarinos inician su ruta en el mercado Unicachi, ubicado en el eje de la Panamericana Norte, en el distrito de Los Olivos. Desde este punto van hasta Collique (Comas) para luego recorrer la vía “Pasamayito”, que cruza los cerros que dividen los distritos de Comas y El Anexo 22 de Jicamarca (distrito San Antonio, prov. Huarochirí). La ruta de esta empresa atraviesa parte del Anexo 22 de Jicamarca, específicamente por los sectores Bolognesi, El Valle y Cercado, por lo que en su trayecto ha establecido paraderos en estos lugares. Este recorrido toma a los habitantes de ambos lados aproximadamente entre 45 y 35 minutos para llegar desde Collique

¹⁷ “Pasamayito”: vehículos que transiten por la vía que une Comas y SJL deberán tener autorización de la ATU. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/pasamayito-vehiculos-que-transiten-por-la-via-que-une-comas-y-san-juan-de-lurigancho-deberan-tener-autorizacion-de-la-atu-nndc-noticia/?ref=ecr> (17-12-2019).

(av. Túpac Amaru) hasta Canto Grande en SJL (Paradero 10 de la avenida del mismo nombre), y viceversa.

Por último, los minivanes de la ET Unión Pedregal cuya ruta va desde el Portón de Jicamarca hasta el local de la MDSA en el Anexo 8, tomando el Anillo Vial de Jicamarca, trayecto que dura aproximadamente 30 minutos. Antes de la construcción de este anillo vial, los habitantes del Anexo 22 para ir hacer trámites en la MDSA, ubicada en el Anexo 8, tomaban una ruta muy larga recorriendo SJL por las avenidas Wiese y Próceres de la Independencia, pasando por las urbanizaciones Zárate y Mangamarca, para finalmente llegar hasta el Anexo 8. Este trayecto les tomaba aproximadamente de 2 a 3 horas.

Mapa 11. Rutas de los minivanes.



Costo de pasaje de los minivanos

En el caso de los minivanos, existe una diferenciación significativa. Los minivanos que operan únicamente en el Anexo 22 de Jicamarca, que son las empresas VM Motor's y Armadura de Dios, cobran 1 sol por todo el recorrido, que cubre desde el mercado de Montenegro en SJL, cruza el Portón de Jicamarca, y llega hasta los últimos tramos de las vías asfaltadas de las quebradas El Valle y Media Luna del Anexo 22 de Jicamarca.

Los minivanos de la ET Unión Pedregal cobran el pasaje de 5 soles, cubriendo la ruta del Anexo 22 al Anexo 8.

Los minivanos Mandarinos cobran 7 soles el pasaje, precio único, que cubre la ruta desde el mercado mayorista Unicachi, ubicado en Los Olivos, hasta el mercado de 10 de Canto Grande en SJL.

2.4.5. Accesibilidad de El Valle a las centralidades que emergen en Lima Metropolitana

El sector El Valle ha logrado una articulación con ejes estratégicos viales que permiten la accesibilidad y el desplazamiento cotidiano y constante de pasajeros hacia Lima Metropolitana, utilizando diversos medios de transporte, entre los cuales se encuentran los más modernos y organizados de la capital.

Dada la existencia de una red vial local que articula los diferentes sectores del mismo Anexo 22, así como su conexión con el sistema vial metropolitano, le otorga condiciones de accesibilidad hacia los diversos lugares de Lima Metropolitana que en los últimos 30 años se transformó en una metrópoli policéntrica con “múltiples centros especializados dentro de una estructura cada vez más descentralizada” (Chion, 2002, p. 83).

La accesibilidad es definida por Seguí y Martínez (2004, p. 44) como “la capacidad que posee un lugar para ser alcanzado desde lugares con diferentes localizaciones geográficas”.

Para mostrar la accesibilidad desde El Valle hacia las centralidades que emergen en Lima, hemos seleccionado la red de centralidades urbanas propuestas en el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano para Lima y Callao (PLAM 2035) elaborado por la MML en el 2014. En este documento definen a las centralidades como “lugares donde se concentra la atracción de población, se desarrollan diversas actividades, se producen intensos intercambios de bienes y servicios, y representan los lugares de mayor desarrollo urbano y socioeconómico de la ciudad”. Estas centralidades están clasificadas según los criterios de nivel de especialización, escala de influencia y nivel de consolidación.

Entre las más importantes centralidades establecidas en el PLAM 2035, se encuentra la centralidad metropolitana -que ejerce influencia y atracción a nivel de toda la ciudad, siendo que toda centralidad es diversificada- que es una, centralidad especializada en una actividad predominante. Los usos de suelo que la complementan cumplen roles de soporte de uso predominantes.

En ese sentido, el sector El Valle cuenta con acceso a Lima Norte, Lima Centro, Lima Sur y Lima Este (ver Mapa 12), haciendo posible más dinamismo, interrelaciones e intercambios entre El Valle y las centralidades más consolidadas y especializadas de la capital.

Estas serán descritas a continuación.

Lima Centro:

Eje principal: Próceres de la Independencia – Tacna – Garcilazo de la Vega – Arequipa.

Eje alterno: Línea 1 del Metro de Lima.

Centralidades urbanas: Centro Histórico, Miraflores (centralidades metropolitanas); Gamarra, San Isidro, San Miguel (centralidades metropolitanas especializadas); La Cultura, Barranco (centralidades interdistritales especializadas).

Lima Norte:

Eje principal: Próceres de la Independencia – Panamericana Norte – av. Eduardo de Habich – av. Túpac Amaru.

Eje alterno: Anillo vial – Pasamayito – av. Revolución (Collique) – av. Universitaria – Panamericana Norte.

Centralidades urbanas: Independencia, Puente Piedra (centralidades metropolitanas); Ingeniería, Pro (centralidades metropolitanas especializadas).

Lima Este:

Eje principal: Próceres de la Independencia – Autopista Ramiro Prialé – Carretera Central.

Eje alterno: Anillo vial – av. Unión Jicamarca (Anexo 8) – av. Las Torres – Carretera Central

Centralidades urbanas: Canto Grande, Ceres, Chosica (centralidades metropolitanas); Santa Anita, Huachipa – Santa Clara, Ñaña (centralidades metropolitanas especializadas); Los Jardines, Zárate (centralidades interdistritales especializadas).

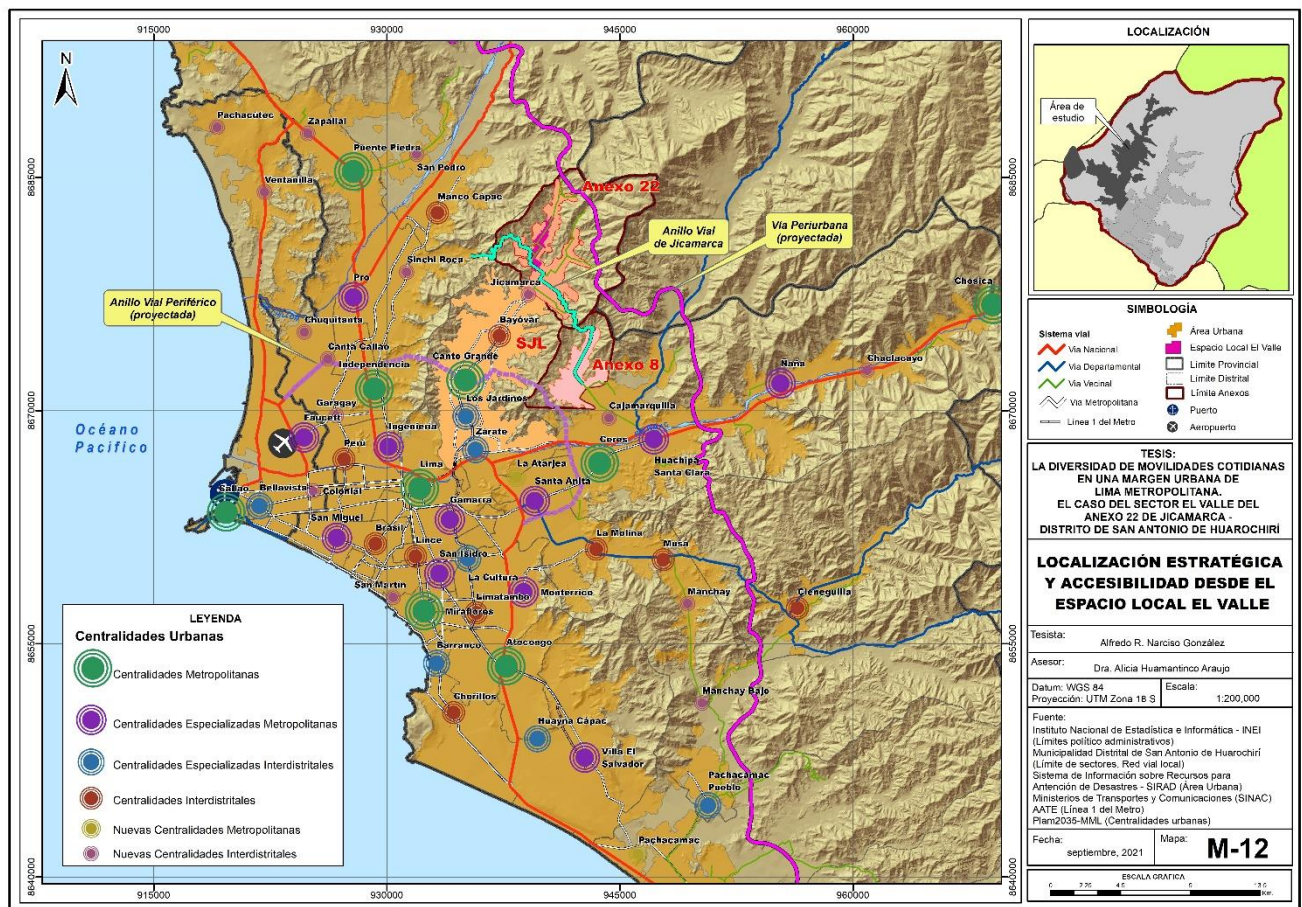
Lima Sur:

Eje principal: Próceres de la Independencia – Panamericana Sur.

Eje alterno: Línea 1 del Metro de Lima

Centralidades urbanas: Atocongo (centralidad metropolitana); Monterrico, Villa El Salvador (centralidades metropolitanas especializadas); Huayna Cápac, Pachacamac Pueblo (centralidades interdistritales especializadas).

Mapa 12. Localización estratégica y accesibilidad a la red de centralidades urbanas desde el Espacio Local El Valle.



CAPÍTULO 3

LAS DIVERSIDAD DE MOVILIDADES COTIDIANAS EN EL SECTOR EL VALLE DEL ANEXO 22 DE JICAMARCA

En consonancia con los cambios en el espacio geográfico en la globalización, han ido evolucionando los contenidos de conceptos claves acorde con el cambio de rol de objetos y acciones en las dinámicas socioespaciales. Uno de ellos es el Transporte. Como se indica en el Marco Teórico y se verifica a lo largo de los capítulos precedentes, las mejoras en los medios de transporte juegan un rol fundamental en el proceso de metropolización dando lugar al cambio de relación entre la ciudad-centro y las periferias metropolitanas.

De acuerdo con Gutiérrez (2012, p. 71) “la movilidad es una acción o práctica social de desplazamiento en el territorio. El movimiento es el acto de desplazamiento en sí. El transporte es el medio utilizado para realizarlo”. Esta fundamentación teórica justifica el análisis de los medios de transportes utilizados en El Valle.

Asimismo, es importante remarcar que lo que impulsa la movilidad es la necesidad de satisfacer una necesidad. La movilidad como práctica social de desplazamiento en el territorio, como remarca Gutiérrez (2012, p. 67): “conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos”.

La movilidad cotidiana es una práctica espacial realizada por individuos que se desplazan sobre los territorios y en determinados momentos, sin embargo, es importante remarcar el factor que impulsa ese movimiento: la necesidad de satisfacer una necesidad.

Como señalan Miralles-Guasch y Cebollada (2009, p. 196) la movilidad cotidiana tiene un profundo componente geográfico porque “no se trata sólo de desplazamientos sobre el territorio, sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales”.

La cita de Miralles-Guasch y Cebollada, nos lleva a centrar inicialmente la atención en la organización y distribución de las actividades en dos espacios:

- I. En el Espacio Local El Valle, en donde la relación el relieve plano – laderas juega un papel en la distribución de actividades y servicios.
- II. En San Juan de Lurigancho y su nueva geografía de los servicios que en tiempos recientes.

Esta organización y distribución de las actividades nos permitirá identificar qué colectivos de la población del área de estudio, tiene como destino estos espacios para satisfacer sus necesidades. Y más adelante identificar qué factores condicionan el desplazamiento a espacios más distantes para satisfacer necesidades de colectivos de la población.

3.1. La nueva geografía de puntos proveedores de bienes y servicios en El Valle y en nuevas zonas y comunas de San Juan de Lurigancho

Esto nos lleva a centrar la atención en la organización y distribución de las actividades en el Espacio Local El Valle, las que se implantaron a partir del año 2000, con el crecimiento explosivo del poblamiento en este espacio. Y así mismo a reflexionar en la nueva geografía de los servicios en SJL que en tiempos recientes muestra una densificación de servicios en el espacio comprendido entre la última estación del tren y el Portón de Jicamarca.

Comenzaremos por los servicios establecidos en El Valle, que motivan el movimiento interno, pero que también atraen a personas provenientes de otras partes del Anexo 22 e inclusive de SJL.

3.1.1. Establecimiento de servicios en El Valle después del año 2000

En el Espacio Local El Valle paralelamente al proceso de ocupación para uso habitacional, también comenzó el establecimiento de servicios de preferente ubicación en el área de relieve plano. Las empresas se vieron incentivadas ante la oportunidad de la potencial demanda de sus servicios, así como por la disponibilidad de suelo para instalarse. El Valle, destaca en el ámbito del Anexo 22, por congrega diversidad de actividades y servicios, que van desde industrias, comercios al por menor hasta centros educativos estatales y privados de distintos niveles.

El primer colegio en establecerse en el sector El Valle fue el colegio estatal Valle Hermoso en noviembre del año 2000. Comenzó con el nivel primario, por exigencia de la población ahora cuenta con los tres niveles de educación básica. Después se establecieron más colegios, tanto particulares como estatales en total 21. Entre ellos destaca el

colegio particular Santo Domingo de Guzmán, ubicado en la parte plana, establecido en el 2002, perteneciente al consorcio educativo Santo Domingo de Guzmán. También el colegio estatal Los Jazmines, establecido en 2008, ubicado en laderas en el sector del mismo nombre.

Los colegios que se localizan en el Espacio Local El Valle se distribuyen así: 10 colegios sobre relieve plano y 11 sobre laderas. Como se puede observar en el siguiente cuadro en El Valle hay 6 colegios nacionales y 15 privados, desigualmente distribuidos en el Espacio Local El Valle, lo que se va reflejar en la dificultad de las movilidades de los escolares.

Cuadro 8. Instituciones educativas de nivel primaria y secundaria en el Espacio Local El Valle.

Nombre de la institución educativa	Gestión	Sector
I.E.E. Valle Hermoso	Pública	El Valle
I.E.P. Santo Domingo de Guzmán	Privado	El Valle
I.E.P. María Reiche del Valle	Privado	El Valle
I.E.P. Hermann Bondi	Privado	El Valle
I.E.P. Montessori	Privado	El Valle
I.E.P. Sor Ana High School	Privado	El Valle
I.E.P. Diego Thomson	Privado	El Valle
I.E.P. America International School	Privado	El Valle
I.E.P. Edmund Taylor Whittaker	Privado	El Valle
I.E.P. San Cristóbal	Privado	El Valle
I.E.P. Lluvia de Colores	Privado	El Valle
I.E.P. Felices Aprendemos	Privado	Santa Rosa
I.E.E. Ollanta Humala Tasso	Pública	Santa Rosa
I.E.E. Francisco Bolognesi Cervantes	Pública	Bolognesi
I.E.P. Enrique Guzmán y Valle	Privado	Bolognesi
I.E.P. Los Genios	Privado	Los Álamos
I.E.E. Los Jazmines	Pública	Los Jazmines
I.E.E. Micaela Bastidas	Pública	El Mirador
I.E.P. Los Jardines del Valle	Privado	Los Jardines
I.E.E. Antenor Orrego Espinoza	Pública	Valle Sagrado
I.E.P. El Valle Sagrado Arco Iris	Privado	Valle Sagrado

Fuente: Elaboración propia a partir de MINEDU-ESCALE y trabajos de campo.

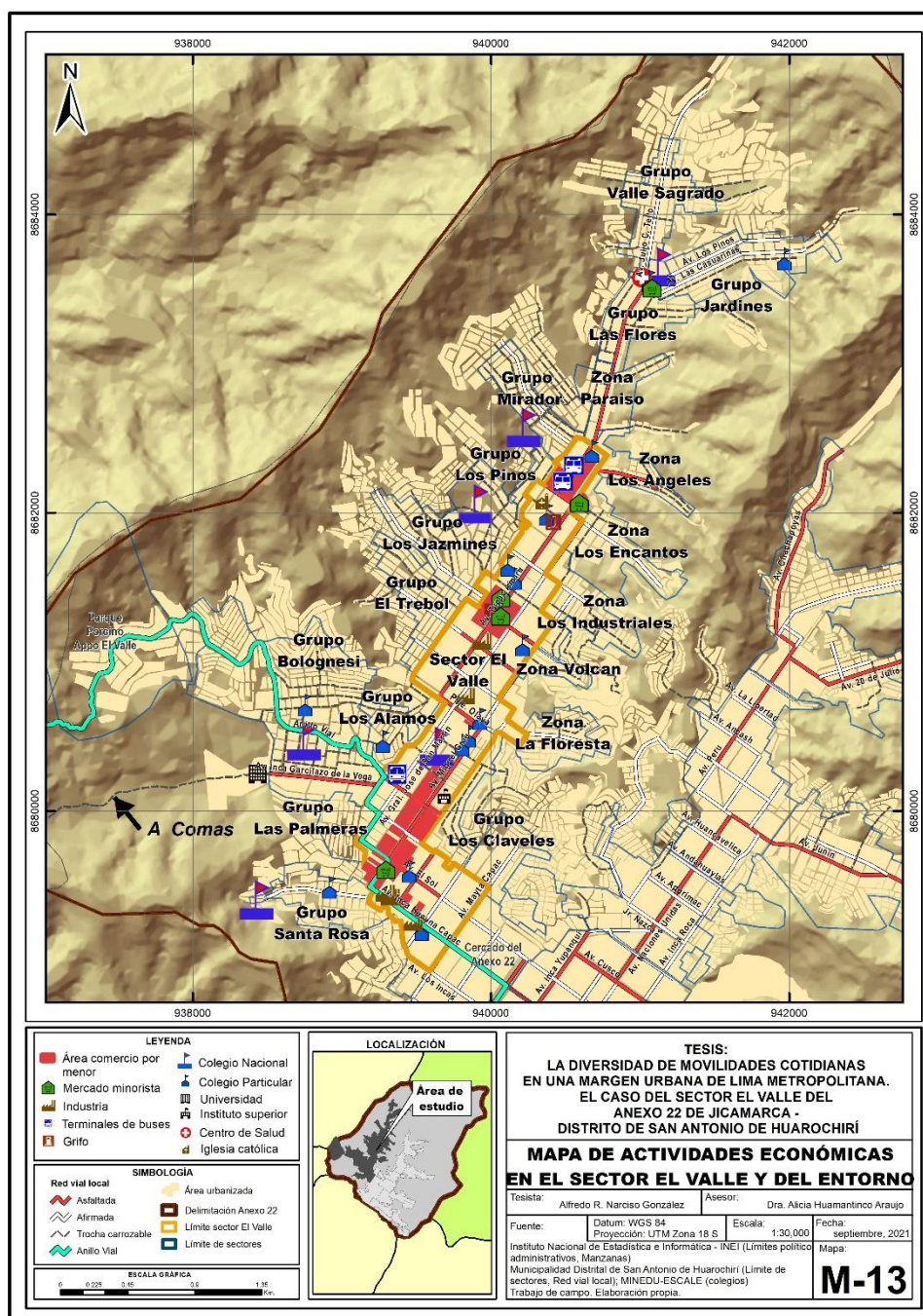
En cuanto a los demás servicios establecidos en el sector El Valle, están los pequeños comercios tales como bodegas, boticas, ferreterías, restaurantes, pollerías, todos ubicados a lo largo del eje principal longitudinal que une las avenidas Miguel Grau, Túpac Amaru y Andrés Avelino Cáceres que recorren el sector El Valle. En las intersecciones de este eje se han conformado áreas de comercio al por menor donde se observa movimiento de compradores. Los mercados minoristas, también están ubicados próximos a estas áreas, por lo que ellas se convierten en puntos de atracción para la población del Espacio Local El Valle.

A parte de los servicios ya mencionados, en El Valle también se han establecido empresas como: grifos; terminales de buses de transporte; industrias livianas como madereras y fábricas de muebles.

El único centro de salud en el Espacio Local El Valle, es la posta “Valle Sagrado” ubicada en el sector del mismo nombre. También se identificó una iglesia “Virgen de Guadalupe” en el sector El Valle.

La distribución y localización de todos estos establecimientos de servicios ubicados en el Espacio Local El Valle se observan claramente en el Mapa 13.

Mapa 13. Actividades económicas en el sector El Valle y en el entorno.

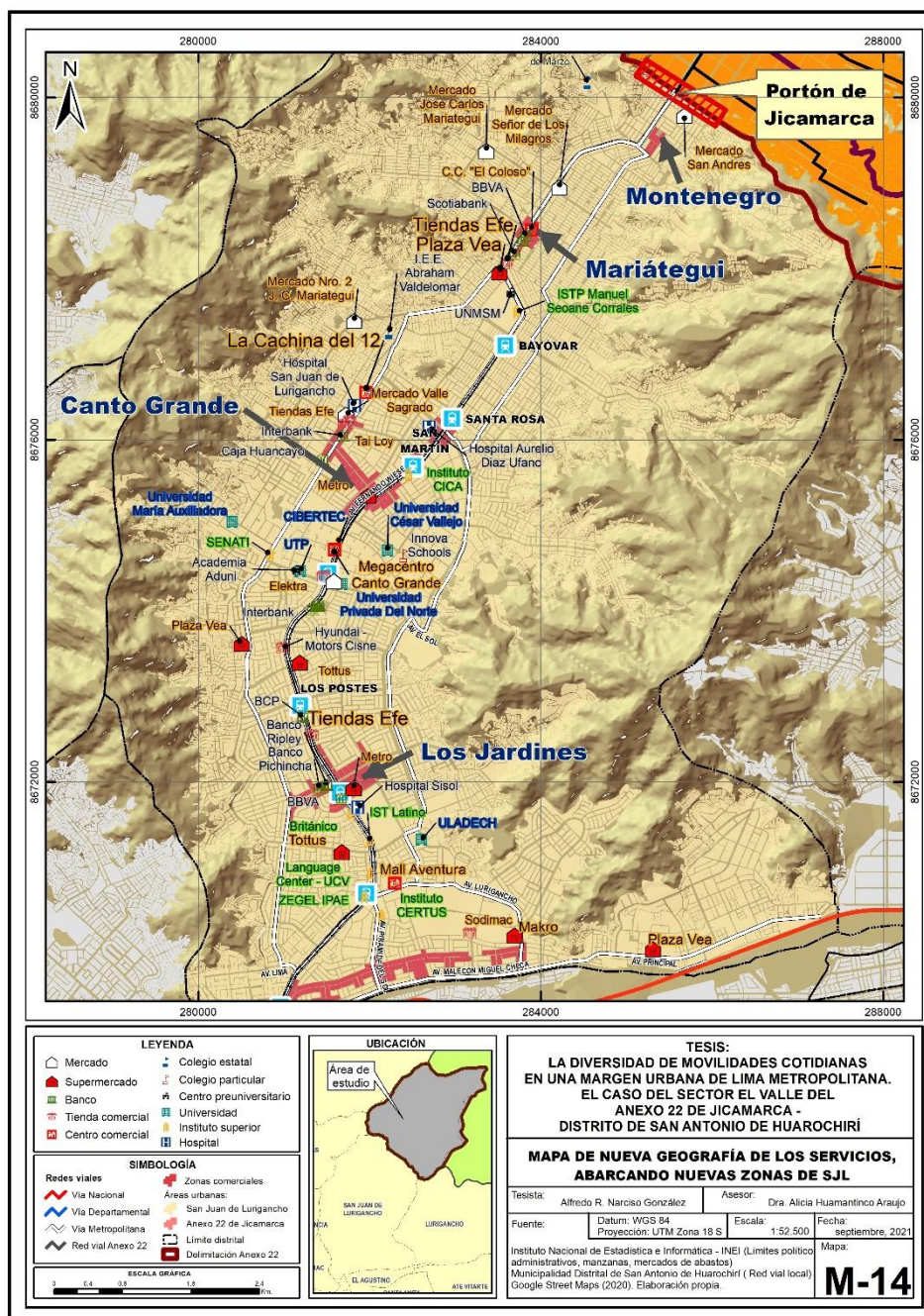


Esta geografía de los servicios y actividades establecidos en El Valle, motivan el movimiento interno, pero también atraen a personas provenientes de otras partes del Anexo 22 e inclusive de SJL.

3.1.2. La nueva geografía de los servicios en nuevas zonas y comunas en San Juan de Lurigancho

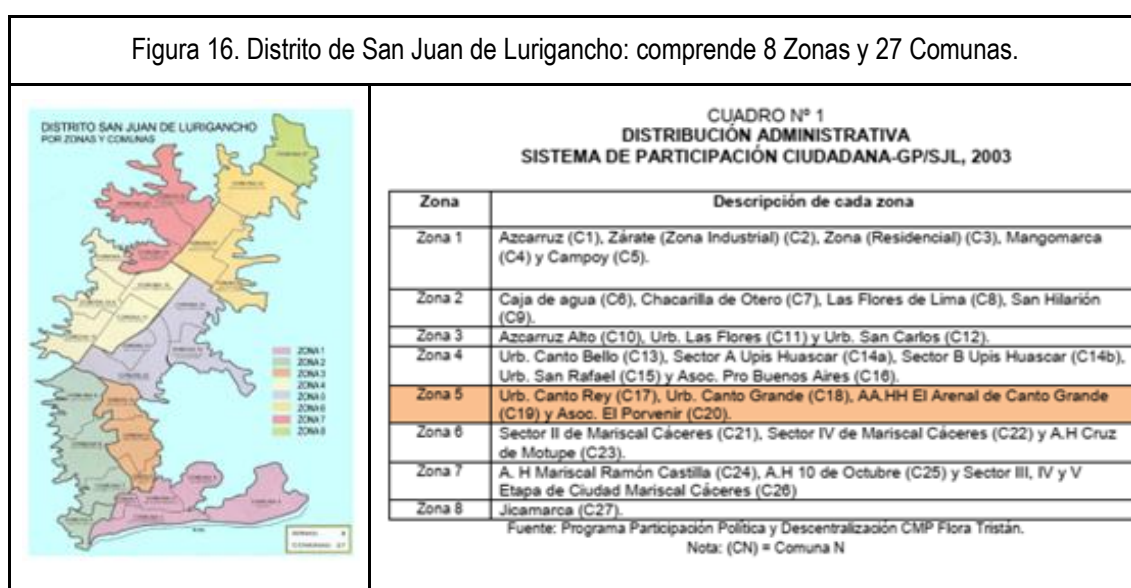
Para comprender las movilidades de los habitantes de El Valle, hay que considerar la nueva geografía de los servicios en San Juan de Lurigancho (ver Mapa 14), que atrae a los pobladores de El Valle y de todo el Anexo 22 de Jicamarca.

Mapa 14. Nueva geografía de los servicios, abarcando nuevas zonas de San Juan de Lurigancho.



Si hacemos una lectura conjunta del Mapa 14 y lo que establece el Plan Integral de Desarrollo Concertado de SJL (2004) respecto a la distribución administrativa por Zonas (Ver Figura 16), salta a la vista que nuevas empresas y servicios que se muestran el mapa, se han establecido en la Zona 6 y Zona 7 mayormente ubicadas al noreste de la estación Bayóvar del Metro. La Zona 8: Jicamarca el Plan Integral de Desarrollo Concertado de SJL (2004) lo considera parte de su territorio.

Figura 16. Distrito de San Juan de Lurigancho: comprende 8 Zonas y 27 Comunas.



Fuente: CENCA, 2014, p. 5

En realidad, Jicamarca, como se ha explicado en el Capítulo 1 de esta tesis, es un territorio en controversia entre las provincias de Lima y Huarochirí. Precisamente, en Jicamarca se encuentra nuestra área de estudio El Valle.

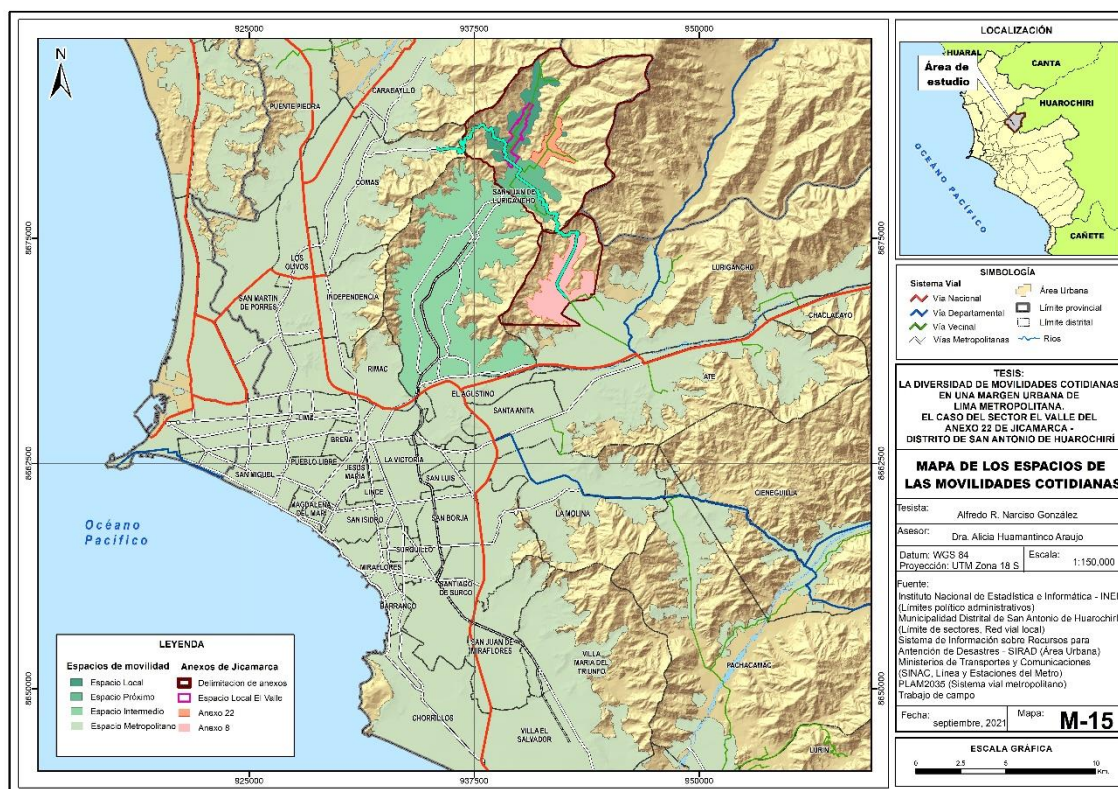
3.2. Espacio de las movilidades cotidianas

Avellaneda (2007) propone realizar un análisis de los espacios de vida cotidianas para una mejor comprensión de los desplazamientos cotidianos de una población estudiada. En la presente investigación tomaremos esa propuesta y la adaptaremos a nuestro caso de estudio.

Para la identificación de estos espacios de movilidades cotidianas (ver Mapa 15) se consideraron estas prácticas realizadas por la población del espacio local El Valle quienes utilizan diferentes medios de transportes para desplazarse en el territorio (visto en el Cap. 2); las motivaciones que los impulsa a satisfacer sus necesidades, así como sus capacidades para lograr esto (que se verá en las siguientes páginas del presente capítulo) y, finalmente, la organización y distribución de las actividades y servicios en espacios de diferentes escalas como son el mismo sector El Valle, Jicamarca, el distrito de San Juan de Lurigancho y los demás distritos que conforman Lima Metropolitana, como se demostró al comienzo del presente capítulo y en el Capítulo 1.

A continuación, se procederá a definirlos:

Mapa 15. Espacios de las movilizaciones cotidianas.



3.2.1. Espacio local

Corresponde al sector El Valle y los 18 sectores del entorno emplazados en laderas, que para esta tesis se denominó como espacio local El Valle. La relación plano-ladera se ve reflejada en la distribución de las actividades en este espacio, por lo que impacta en las movilizaciones cotidianas de esta población. Las actividades cotidianas en este espacio están cerca de sus viviendas, al encontrar servicios o actividades más cercanos, tales como mercados, bodegas, colegios, etc., incluso oportunidades laborales donde los mismos habitantes de El Valle trabajan. El medio de transporte más utilizado es el mototaxi para las poblaciones en ladera.

3.2.2. Espacio próximo

Corresponde al sector Cercado del Anexo 22 de Jicamarca, espacio contiguo al espacio local El Valle. La población se desplaza hacia este

espacio para realizar actividades que no concretan en el espacio local El Valle debido a que están distribuidos en el Cercado como son, entre los más representativos, realizar compras en el mercado la paradita o hacer trámites en la agencia de la MDSA e incluso a trabajar. Asimismo, en el espacio próximo están ubicados los puntos de transbordo importantes como La 41 y el portón de Jicamarca donde la población acude para tomar otras rutas de buses de transporte y dirigirse hacia distintos puntos en Lima Metropolitana.

3.2.3. Espacio intermedio

Corresponde al distrito de SJL en su totalidad. La población se desplaza a este espacio para acceder a una mayor variedad de bienes y servicios, entre los que sobresalen mercados, centros comerciales, institutos y universidades. Asimismo, los desplazamientos por trabajo son de trabajadores independientes e informales. Es necesario remarcar que SJL, como se demostró en este capítulo (p. 100), presenta una nueva geografía de los servicios que abarcan zonas próximas al Anexo 22 de Jicamarca. Los desplazamientos hacia estos lugares se ven facilitados por las distintas rutas de transporte que parten o llegan hacia Jicamarca, incluso directo hacia el espacio local El Valle, por lo que el servicio de transporte está “garantizado”. Además, el recorrido en buses se complementa con el metro de Lima que facilita el desplazamiento de la población.

3.2.4. Espacio metropolitano

Corresponde a los distritos que conforman Lima Metropolitana, y que están agrupados en las “Limas” que son conocidos como: Lima centro, Lima norte, Lima sur y Lima este. La población se desplaza hacia este extenso espacio metropolitano, trabajadores profesionales con estudios técnicos y universitarios, donde están distribuidas las principales actividades, entre los que destacan bienes, servicios y

centros laborales más especializados, localizados en centralidades emergentes de la capital.

3.3. Medios de transportes utilizados y dinámica de las movilidades cotidianas

En este punto de la tesis, el uso de los medios de transporte disponibles para la población del Espacio Local El Valle, será tratado en el sentido de cómo la población hace suyo los medios de transporte, cómo las necesidades de la población hacen que los gestores de los diversos medios de transportes - en particular los de los vehículos ligeros como mototaxis y minivanes - acojan las necesidades de la población local, adecuando sus horarios y precios. Incluso las empresas de buses llegan a acuerdos con la población como se verá. De esta manera aclaramos que el tratamiento de los medios de transporte en este capítulo se diferencia del realizado en el capítulo 2.

3.3.1. Medios de transportes usados en sus movilidades por los habitantes de El Valle

Nos centraremos en las formas y estrategias de la población de El Valle que aprovecha la oferta de transporte existente en esta periferia para acceder a lugares en busca de satisfacer sus necesidades. El uso de los medios de transportes como se verá guarda relación con la disponibilidad de recursos, la distancia y el tiempo en que se requiere para llegar al destino deseado.

Los medios de transportes que operan y circulan al interior del Anexo 22 de Jicamarca y así también en El Valle, son los buses de transporte público, minivanes y mototaxis.

Teniendo presente la relación necesidades-capacidad de satisfacerlas, ¿qué medios de transporte tienen los habitantes de El

Valle?, ¿de qué manera se manifiesta la relación ladera-planicie en la disponibilidad y costo por el servicio?

3.3.1.1. El uso de mototaxis para las movilidades en el Espacio Local El Valle

Los mototaxis cubren las áreas más alejadas de reciente poblamiento donde ningún otro vehículo tiene acceso por el relieve abrupto y con trochas en muy malas condiciones. Como destaca Pau Avellaneda en su tesis doctoral “Movilidad, Pobreza y Exclusión. Un estudio de caso en la ciudad de Lima”, refiriéndose a los mototaxis y su papel entre los habitantes de las laderas en la periferia de Lima “Su sola presencia y la magnitud de esta presencia indica ya de antemano que su uso está muy extendido entre la población” (Avellaneda 2007, p. 410). Indicando entre sus ventajas “su adaptación al recorrido deseado y su capacidad para transportar carga” (*ibid.*).

El autor cita otra ventaja que es la disponibilidad de este vehículo en el momento que se le requiera; sin embargo, esta característica que él identificó en su área de estudio, no se cumple en los asentamientos en las laderas del El Valle. Hubo solo una entrevistada la Sra. Cinthia, habitante del sector en ladera Los Jazmines, quien manifestó el uso del servicio de mototaxi por llamada por teléfono móvil con recojo a domicilio, para ir a su lugar de trabajo:

*“Como no hay moto[taxi] aquí cerca, tengo que llamar una moto.
Llamo una moto me cobra el pasaje de venida vacío y bajo con ella.
Luego agarro el micro [bus] y me deja en el 10 [de Canto Grande]”.
(Cinthia, E-XVI)*

Como se ha indicado en el Capítulo 2, en El Valle operan 15 empresas de mototaxis. Estos vehículos ligeros recorren áreas planas y áreas en laderas. Ellos son el principal medio de transporte en las laderas, si se trata de ascender o descender a la parte plana, donde circulan

los minivanes y buses para desplazarse a un lugar distante si se requiere.

La movilidad de los pobladores establecidos en sectores en laderas se inicia a pie recorriendo un buen tramo.

El costo de pasaje en los mototaxis

El costo del pasaje en mototaxi varía según el relieve que recorren. En los tramos en vías asfaltadas sobre relieve plano, el costo del pasaje varía con la distancia, pero no supera 2 soles. En cambio, cuando se trata de movilizar personas que viven en las laderas, en especial en las zonas de más difícil acceso, el precio del pasaje es más alto y mayor aún en la subida, en donde un viaje llega a costar hasta 5 soles. Como ejemplo en este punto, mencionaremos a la empresa “El Amanecer de los Defensores” que brinda el servicio de mototaxi para los sectores Los Jazmines, Volcán y Trébol. El mototaxi cobra 3 soles solo de subida para llegar hasta el sector Volcán, hasta el paradero conocido como “casa verde”. La trocha para llegar a este lugar se encuentra en muy mal estado.

Los tarifarios de los mototaxis.

El tarifario se maneja con los dirigentes de los sectores; varía en el tiempo en función del costo de vida, se incluyen variables como la gasolina, repuestos, revisiones técnicas, etc. (ver Fotos 11 y 12)



Foto 13. Trocha carrozable en terreno de pendiente empinada. Este es el acceso hacia la parte más alta del sector Volcán, donde viven los entrevistados. Fuente: archivo personal, diciembre 2019.



Foto 14. La señora Carola, afuera de su casa, indicando la ruta que ella y sus menores hijos siguen a diario para ir al colegio, que lo hacen a pie, para bajar, y en mototaxi, para regresar a la casa. Fuente: archivo personal, diciembre 2019.



Foto 15. Un tramo de la ruta seguida por la Sra. Carola y su hijo. Al fondo está el colegio estatal Los Jazmines. La trocha que llega a la parte plana se cruza con la Av. Tupac Amaru, donde se puede tomar un bus, miniván o mototaxi para continuar al lugar de destino. Fuente: archivo personal, diciembre 2019.



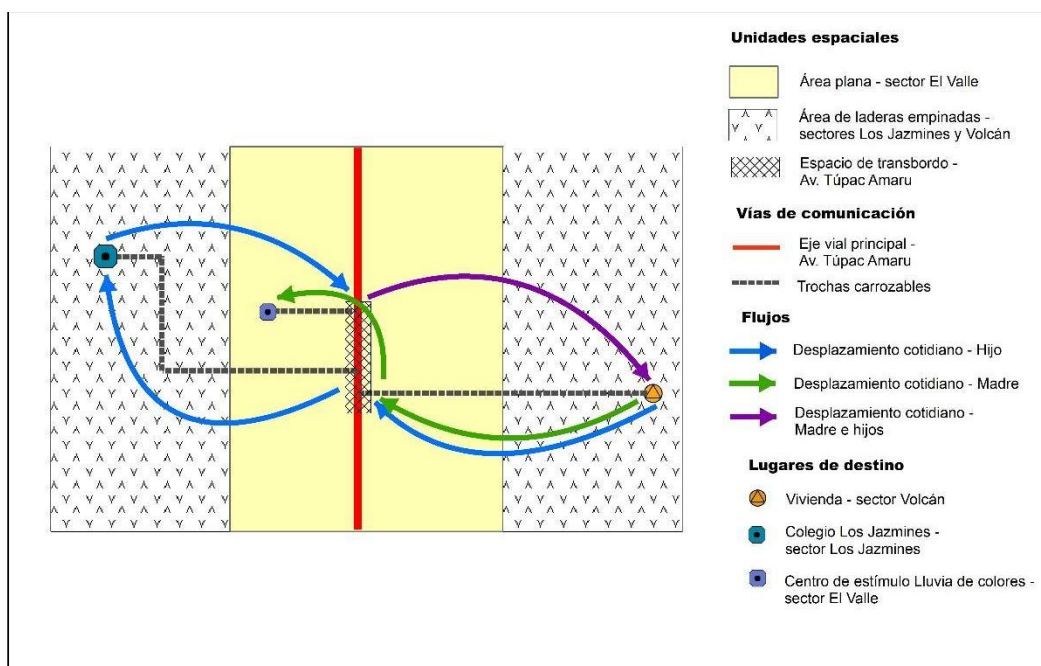
Foto 16. Paradero autorizado de la empresa Los Amigos del Valle que opera en los sectores El Valle y Los Claveles. Fuente: archivo personal, noviembre 2018.

“De acá [Aarón] no baja en moto porque moto no se encuentra en la mañana, de la avenida [Tupac Amaru] nomas, ya toma [mototaxi] porque tiene que subir al colegio [Los Jazmines], 1.50 le cobran. En bajada [del colegio] viene caminando hasta la avenida y de allí ya toma su moto, yo ya le espero en la avenida, porque Maya estudia en otro lado porque ella está en estimulación, que está en avenida nomas, ya ahí nos encontramos y venimos nomas aquí. 3.50 nos cobran de subida, diario”. (Carola, E-XIII)

Este desplazamiento diario, sobre todo en época escolar, le resulta extenuante a la señora Carola al momento de regresar a casa. Aparte del cansando físico que esta movilidad representa, también está el gasto diario en transporte, siendo más costoso al momento de retornar a la vivienda (ver Figura 17).

“La mayoría que vivimos por acá nos parece recontra lejos, a veces decimos nos gustaría que un colegio haya por acá cerca, así como la mayoría que viven en Los Jazmines están a un paso, y a nosotros nos sale caro también con la moto. Por eso hay la mayoría [de personas] que van a diario caminando al colegio y diario regresan caminando. Parece cerca pero cuando tú te pones a caminar, terminas agotado, es matado, con todo el sol y todo eso. Hay vecinas acá, ellas caminan a diario con sus hijas porque sus hijas ya son grandecitas, ida y vuelta. Yo intenté... Vengo a casa y me siento agotada, desmayada, no sé, estoy deshidratada, y no doy. No estoy acostumbrada”. (Carola, E-XIII)

Figura 17. Corema de movilidad cotidiana de madre de escolares la señora Carola, habitante del sector Volcán.



3.3.1.2. El uso de los minivanos para las movilidades en el Espacio Local El Valle

Las características de este servicio es que cubre una ruta interna amplia que va desde el Portón de Jicamarca hasta los últimos tramos de las vías asfaltadas de la quebrada El Valle; asimismo su alta frecuencia y representa un medio de transporte rápido y confortable.

La empresa de minivanos que opera en el Espacio Local El Valle es la empresa VM Motor's. Su recorrido es sobre las vías asfaltadas en relieve plano, que se inicia en la proximidad del Portón y se extiende hasta los últimos tramos de vía asfaltada de la quebrada El Valle, llegando hasta la posta y mercadillo en el sector Valle Sagrado. Los minivanos de VM Motor's tienen mucha demanda en todo el sector El Valle donde en trabajos en campo se verificó el mayor movimiento de personas por la localización en este sector de numerosos colegios (inicial, primaria y secundaria) así como diversidad de comercios y mercadillos a lo largo de su eje articulador.

Entre los paraderos más importantes de los minivanos en El Valle, está el conocido como “universidad” que da acceso a la Universidad Santo Domingo de Guzmán (sector Bolognesi), así como los paraderos: colegio Santo Domingo, Los Pinos; el último paradero conocido como Valle Sagrado, al fondo de la quebrada.

Los minivanos son el medio de transporte especialmente usado por los habitantes de El Valle para hacer los transbordos en el paradero “La 41” y Portón de Jicamarca, donde toman otro medio de transporte para desplazarse hacia el Espacio Intermedio y el Espacio Metropolitano.

El costo de pasaje en los minivanes

Otra característica de los minivanes de VM Motor's es el precio módico del pasaje, 1 sol desde cualquier punto en El Valle hasta el Portón de Jicamarca o mercado Montenegro.

Un caso aparte son los Mandarininos que recorren la vía del “Pasamayito” que conecta sectores del Anexo 22 de Jicamarca (entre ellos El Valle) con la periferia norte de la capital. El recorrido toma aproximadamente 30 minutos. Para los pobladores de menores recursos del El Valle, el inconveniente de este miniván es el precio ya que el pasaje cuesta 7 soles.

“A parte que está 7 soles [el Mandarinino] y me deja en Collique y de Collique voy a tomar un carro hasta bajar a Plaza Norte o Mega Plaza, no. (...). A veces nomas voy al Pasamayito, por ejemplo, dos veces al mes, pero no, no lo uso mucho”. (Juan, E-VI, del sector El Valle)

3.3.1.3. El uso de los buses para las movilidades en el Espacio Local El Valle

Los buses de transporte de que disponen los habitantes de El Valle (ver Mapa 13 “Actividades en el sector El Valle y los sectores del entorno”, p. 99), son tres empresas de buses:

- i. La ET Turismo 5 Estrellas, que parte de la avenida San Martín, límite con el sector Bolognesi. Es el bus de menor recorrido en El Valle y cubre la ruta El Valle – distrito Pachacamac
- ii. Las ET Negociaciones Santa Anita y la ET Huáscar R-28, parten de la avenida Andrés Avelino Cáceres, límite con el sector Los Pinos. Es decir, cubren específicamente el sector El Valle en relieve plano y dando acceso a este servicio a los sectores próximos en laderas.
- iii. La ET Negociaciones Santa Anita, cubre la ruta El Valle - distrito Pachacamac

- iv. La ET Huáscar R-28, cubre la ruta El Valle - distrito Villa El Salvador.

Si observamos la localización de estos terminales en el referido Mapa, identificamos que 5 sectores al final de la quebrada El Valle, no tienen acceso directo a los buses. Estos son los sectores Mirador, Paraíso, Las Flores, Los Jardines, Valle Sagrado.

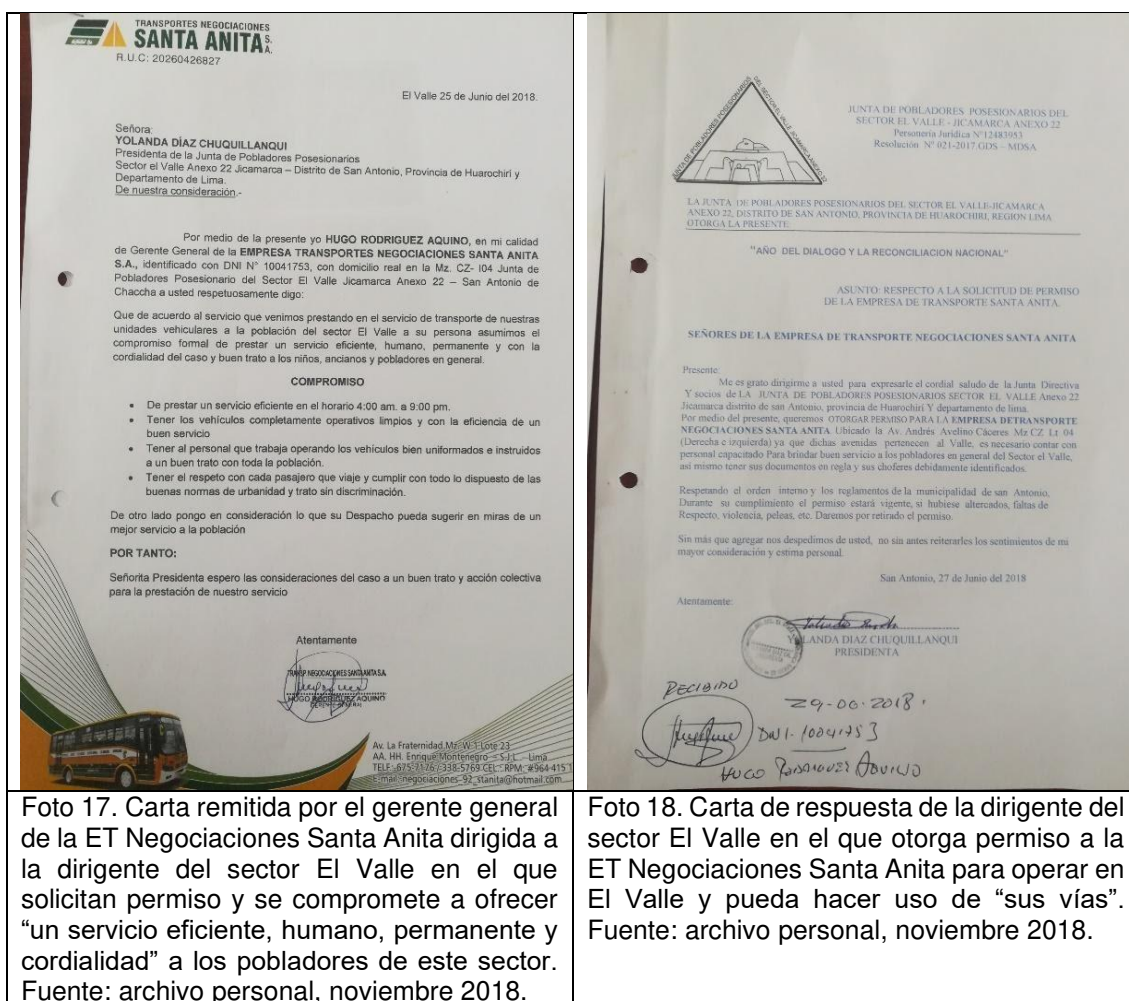
La población entrevistada en el Espacio Local El Valle, manifestó que la línea de buses más utilizada por ellos es la ET Huáscar R-28, cuya ruta tiene como origen el distrito SJL y como destino el distrito de Villa El Salvador al sur de la capital.

En el Portón de Jicamarca se interconectan distintas líneas de buses de transporte urbano procedentes del Anexo 22 de Jicamarca. Como se muestra en el Mapa 10, son 14 empresas con 15 rutas de largo recorrido comprendiendo SJL y los diferentes distritos de Lima Metropolitana.

Esto significa que los usuarios que parten del Anexo 22 de Jicamarca deben de estar bien informados de los recorridos de los buses. En el Cuadro 7 figuran con el mismo lugar de origen y destino, pero tienen distintos recorridos dentro de los mismos distritos.

Trato con los dirigentes de El Valle

Las empresas de buses de transporte tal como se ha explicado en el Capítulo 2, son reguladas por las Municipalidades de Lima y del Callao. Pero algo peculiar que ocurre en El Valle es que las empresas de todas maneras deben de tener un trato o acuerdo directo con la dirigencia del sector a fin de permitirles ocupar un lote en su sector, como se muestra en las Fotos 17 y 18. Asimismo, es objeto de trato la negociación de las condiciones de tarifa u oferta de transporte que benefician a la población, como se muestra en la Foto 20.



El argumento esgrimido por la dirigencia, según entrevistas en campo, es que estas empresas se han constituido después del trazado y construcción de las carreteras, por lo que resulta justificado que paguen un peaje. Otra medida diferente pero que demanda recursos de las empresas es el apoyo en las faenas comunales de los sectores en los cuales se da mantenimiento a estas carreteras, es decir, limpiando las vías y manteniéndolas accesibles.

Costo de pasaje en los buses

Los buses de transporte, como ya fue expuesto cuentan con un tarifario aprobado por la GTU. Lo particular es que las ET que recorren El Valle y en general el Anexo 22, cobran 1 sol de pasaje desde sus terminales de buses hasta el Portón de Jicamarca.

Para tener una idea de lo costoso que es desplazarse desde puntos en el Anexo 22 (y El Valle) hasta, por ejemplo, lugares de trabajo en el amplio Espacio Metropolitano, se muestra el tarifario en la Foto 19.

EMPRESA DE TRANSPORTES SANTA ROSA DE JICAMARCA		TARIFA	
EM-41			
LA CRUZ, UNIVERSIDAD UNION	0.50	YERBATEROS	RIVA AGÜERO - PTE. NUEVO
CAMPONOG - TERRAZAS	1.00		LAS FLORES
HUACHIPA	1.20		CTO. GRANDE
VITARTE - CERES	1.50		MONTENEGRO
STA. ANITA - PTE. STA. ANITA	2.00		LAS FLORES
YERBATEROS	2.50		CTO. GRANDE
RIVA AGÜERO	3.00		MONTENEGRO
PTA. NUEVO	3.50		LAS FLORES
LAS FLORES - MONTENEGRO	4.00		CTO. GRANDE
PTA. HUACHIPA - SALIDA	1.00		PALOMAR - RINCONADA
STA. ANITA	1.20		CTO. GRANDE
YERBATEROS - 28 DE JULIO	1.50		LAS FLORES
RIVA AGÜERO	2.00		MONTENEGRO
PTA. NUEVO - LAS FLORES	2.50		CTO. GRANDE
CTO. GRANDE - MONTENEGRO	3.00		PALOMAR
STA. ANITA	1.00		RINCONADA
YERBATEROS	1.20		PALOMAR - RINCONADA
RIVA AGÜERO	1.50		PALOMAR - RINCONADA
PTA. NUEVO - LAS FLORES	2.00		JARDINES - RINCONADA
CTO. GRANDE - MONTENEGRO	2.50		JARDINES - RINCONADA
YERBATEROS	3.00		1/2 UNIVERSITARIO
	1.00		KILOMETRO

Foto 19. Tarifario de la ET Santa Rosa de Jicamarca cubre la ruta SJL hasta Lurigancho-Chosica. El pasaje más alto corresponde al “directo” que cuesta 4.50 soles. Fuente: archivo personal, enero 2016.

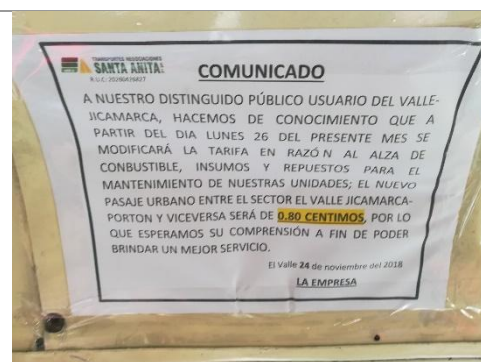


Foto 20. Comunicado de la ET Negociaciones Santa Anita que anuncia a los usuarios de El Valle – Jicamarca que el pasaje de 0.50 céntimos subirá a 0.80 céntimos por motivo del alza del precio del combustible. Fuente: archivo personal, noviembre 2018.

A parte del excesivo gasto en pasajes en que incurre la población, también se considera los tiempos de recorrido hacia sus lugares de destino.

Un caso muy ilustrativo es el que refiere la señora Amalia sobre las movilidades de su esposo e hijo, quienes gastan mucho en pasajes al día y pasan mucho tiempo en el bus, no permitiéndoles pasar más tiempo en familia por lo que consideran mudarse.

“A veces mi esposo me dice nos vamos a mudar más al centro porque el gasto del pasaje, en pasaje nomás se va y encima mi tiempo me la paso viajando y mi hijo igualito”. (Amalia, E-II, de sector El Valle)

3.3.2. El papel de la diversidad de medios de transportes para los habitantes de El Valle

Como ha sido expuesto, los habitantes de El Valle disponen de diversidad de medios de transportes: buses, miniván y mototaxis. El más usado por todos son los mototaxis, aún en la parte plana para desplazamientos en el espacio local. Sin embargo, el mototaxi es el vehículo principal para los habitantes en laderas que es mayoritaria en este espacio. El uso de la de los que ellos disponen resulta de utilidad para sus viajes o desplazamientos a diario o cuando sea conveniente.

El uso de esta diversidad de medios de transportes también está en función del lugar al que se dirigen para trabajar o en busca de algún servicio. quieren acceder. Para realizar actividades en el espacio local o próximo solo toman mototaxis o minivanes; pero cuando se trasladan al lugar de trabajo o estudio, generalmente muy alejados de su lugar de vivienda, y ubicados en el espacio metropolitano, toman buses o conexiones que los llevan al tren.

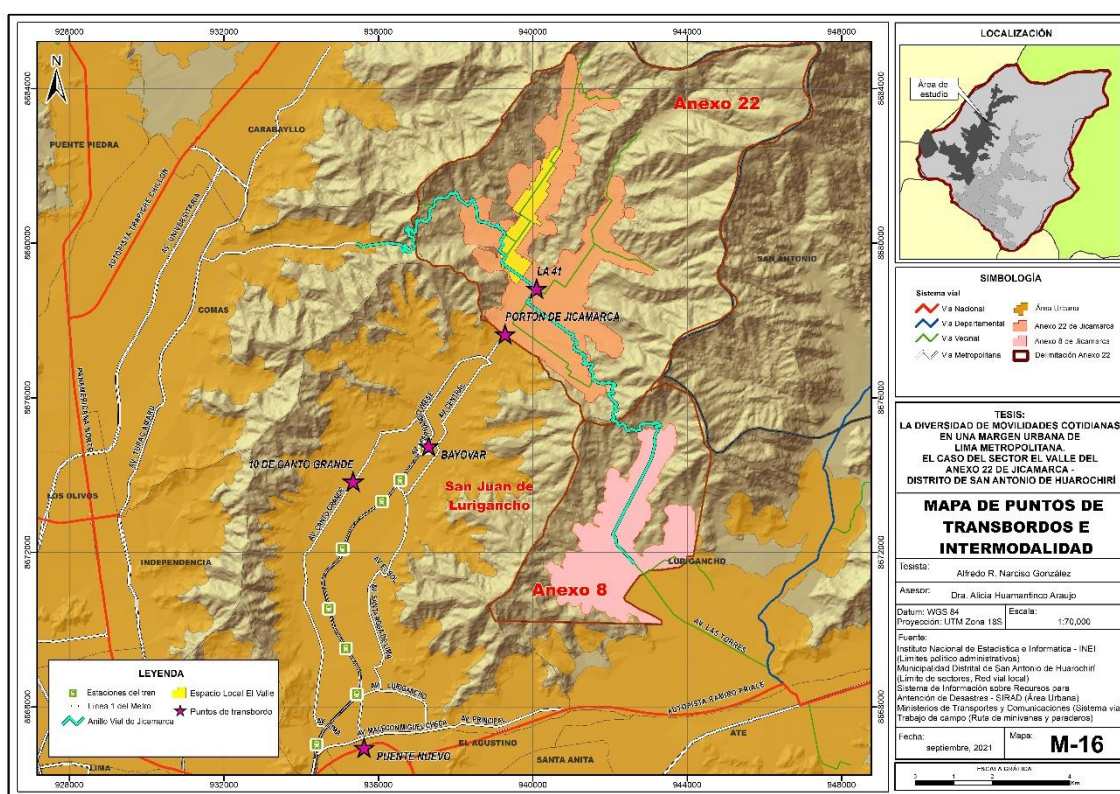
Un factor importante para la elección del medio de transporte es el gasto que los usuarios estén dispuestos a asumir, en función de la distancia y de la rapidez con que necesiten moverse. Algunos casos recogidos en las entrevistas muestran el uso de taxis o colectivos que como es sabido, no son unidades de transporte del todo seguras y/o confiables, y sus precios son más altos en comparación con los otros medios de transporte.

3.3.3. Los lugares de transbordos

La existencia de una intermodalidad urbana de medios de transporte permite que personas que habitan en una periferia urbana tan conectada, como es Jicamarca, puedan acceder sin muchas complicaciones a los servicios disponibles (ver Mapa 16). En relación

con este punto hay que destacar los lugares de transbordos realizados por quienes se desplazan dentro del mismo Anexo 22, como el portón de Jicamarca y “La 41” (ver Fotos 21, 22 y 23), así como en la ruta a Lima Metropolitana. Las estaciones del metro más concurridas son las estaciones Los Jardines, San Carlos, Bayóvar (ver Foto 24). Asimismo, los paraderos del transporte público a lo largo de los ejes viales, siendo los más conocidos: el paradero Mariátegui, Montenegro, la 10 de Canto Grande (o 10 de Huáscar).

Mapa 16. Puntos de transbordos e intermodalidad.



Un lugar importante para transbordos en SJL y que también es usado por los habitantes de El Valle, es el Puente Nuevo situado entre los distritos de EL Agustino y SJL, y que permite la conexión con la carretera Panamericana y con la Vía de Evitamiento de Lima, vías de alta velocidad.



Foto 21. El Portón de Jicamarca, principal lugar de transbordo saliendo de El Valle y del Anexo 22. Aquí se puede tomar medios de transportes para ir a diferentes puntos de la capital. Escena diaria en este lugar: congestión de diversidad de vehículos, en su mayoría de transporte de pasajeros. Fuente: archivo personal, marzo 2019.



Foto 22. Paradero "La 41" es lugar de transbordos, aunque no tan importante como el Portón de Jicamarca. "La 41" se ubica en la intersección de las avenidas Pachacútec y Huayna Cápac en el sector Cercado del Anexo 22. ya que las personas que habitan en las diferentes quebradas bajan para tomar buses de distintas rutas. Fuente: archivo personal, marzo 2019.



Foto 23. Tramo de la av. Miguel Grau (sector El Valle) que da acceso hacia la universidad Santo Domingo. Este punto se ha convertido en un lugar muy concurrido donde en el entorno hay varios negocios comerciales, así como circulación de medios de transporte de varios tipos. En la imagen un minivan de la empresa "El Mandarino" llegando desde Comas. Fuente: archivo personal, noviembre 2019.



Foto 24. Estación Bayóvar de la Línea 1 del metro de Lima. Esta es la última estación dentro de SJL y muy próxima al Portón de Jicamarca. Desde el Portón hasta aquí, en bus toma 15 minutos y se paga 1 sol de pasaje. Fuente: archivo personal, agosto 2015.

3.4. La diversidad de movilidades cotidianas identificadas en el sector El Valle, según el motivo principal

Llegado al punto de los motivos de las movilidades cotidianas, es muy motivadora la definición de Gutiérrez (2012, p. 67) de que: “la movilidad es una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos”.

Las capacidades para satisfacer las necesidades de bienes y servicios en esta periferia urbana que es El Valle, está condicionada por varios factores: entre ellos la situación económica de la población, marcada para la mayoría por la precariedad. Esto lleva a la identificación de estrategias de la población para seleccionar los medios de transportes en función a la distancia y la frecuencia en que estos circulan, y por supuesto los gastos para movilizarse en estos medios de transportes. Intervienen también factores de género y otros que irán saliendo a la luz a través de las entrevistas. La dualidad ladera-planicie en El Valle, nos muestra a través de las entrevistas, una clara diferenciación entre las movilidades de las personas que viven en las partes planas y las que habitan en las laderas, siendo estas últimas las que enfrentan mayores dificultades.

La nómina de entrevistados se encuentra en el Anexo 3 de esta tesis, en donde la lista se ha ordenado según la ubicación del lugar de la entrevista en la dirección de sur a norte, e indicando la fecha de la entrevista. Los 25 entrevistados nos dieron información de los miembros de sus hogares y sus movilidades. Nueve entrevistas se realizaron en el área plana: sector El Valle, en tanto que 16 se realizaron a habitantes de las laderas.

3.4.1. Movilidades por motivos de trabajo

Es el motivo principal de desplazamiento, del cual depende el sustento de las familias. En muchos casos, como ocurre también en la metrópoli, trabajan el padre y la madre. Sin embargo, los hombres concurren a lugares de trabajo en la mayoría de los casos ubicados en el amplio Espacio Metropolitano. Las mujeres en cambio trabajan mayormente en sectores del Anexo 22 de Jicamarca, en el mismo El Valle, así como en SJL.

3.4.1.1. Movilidad de trabajadores con un perfil profesional y técnico

Se identifica que este tipo de trabajadores están empleados en empresas, de lo que se puede colegir que tienen un empleo estable y tienen un único centro de trabajo. Sus desplazamientos por trabajo son mayormente de largo recorrido por estar estos centros de trabajo dispersos en el Espacio Metropolitano. En este caso, sus movilidades son de carácter pendular ya que solo se desplazan del hogar al trabajo y viceversa, no habiendo cambios durante su desplazamiento.

Las amas de casa, en las entrevistas se refirieron al trabajo de sus esposos:

*“Él estudió administración. Trabaja como administrador. Trabaja en Santa Anita. (...). Recién, desde junio de este año trabaja en Santa Anita. Sale a las 5 a.m., de aquí sí sale carro hasta Santa Anita”.
(Amalia E-II, de sector El Valle)*

“Él trabaja en una empresa, que está en el Callao, por el aeropuerto, en Clorox”. (Carola E-XII, de sector El Trébol en ladera)

*“Sí, es mecánico, trabaja en Lurín. Se va todos los días. La movilidad lo recoge acá en Puente Nuevo. Trabaja hace 8 años”.
(María E-XVII, de sector Los Jazmines en ladera).*

3.4.1.2. Movilidad de trabajadores en el Espacio Local o en el Espacio Próximo (el Cercado del Anexo 22).

Como se indicó anteriormente, en el Anexo 22 de Jicamarca y en particular el sector El Valle, hay actividades en las cuales los mismos habitantes trabajan. Las señoras entrevistadas, refiriéndose a su propio trabajo o al de sus hijos, manifestaron:

“Yo trabajo acá en la Municipalidad [agencia municipal], entonces es más fácil para mí”. (Leydy E-XX, secretaria vive en el sector Los Pinos)

“Ella es profesora de educación inicial, está trabajando en Montessori (colegio particular ubicado en el sector El Valle)”. (Yolanda E-VIII, de sector El Valle)

3.4.1.3. Movilidad de trabajadores independientes

Este tipo de trabajador, que identificamos no tiene un centro de trabajo fijo, por lo que sus desplazamientos varían en función del lugar donde encuentren oferta de trabajo, los que pueden ser temporales. Reviste una situación de empleo más compleja.

“Eventualmente trabaja en construcción, costura, dependiendo lo que se encuentre. Él se va a veces hasta el Callao, a veces va para Lurín, lejos. Un poco que se estresa también por eso es que deja el trabajo, no es estable”. (Carolina E-IV, de sector El Valle)

“Tengo clientes en Los Olivos, Comas, SJL, Miraflores, Breña, Callao. (...). Dependiendo, no voy todos los días. A veces nomas, no siempre”. (Juan Carlos, E-VI, de sector El Valle)

“Trabajo en clínicas, donde nos manden los doctores. Es al llamado, puedo trabajar en cinco clínicas diferentes al día. Ahí es variado, dependiendo del tiempo que tengo”. (Obec Sadoc, E-VII, de sector El Valle).

Es muy interesante que en El Valle se haga uso de las redes buscar trabajo y cerrar trato, como lo muestra el siguiente testimonio:

“Miraflores, San Borja, Surco, en distintas empresas he trabajado, entonces, ¿qué pasa? Me he dedicado al trabajo libre, independiente. (...). La empresa, como ahora hay bastante [en] las redes [sociales] tú buscas en internet y encuentras. Ahora ya no es como antes que ibas y dejabas a la oficina tu certificado o documento. Ahora ya no, le haces un correo y listo, se acabó el paseo. O un mensaje. Envías el currículum en correo te dicen y ya, ya no es necesario que llegues a la oficina. Te dicen ven para la entrevista, ahí si tienes que ir”. (Alejandro, E-IX del sector Santa Rosa)

3.4.1.4. Movilidad de trabajadores informales

En este tipo de trabajadores identificamos mayormente mujeres madres de familia, que viven en sectores en laderas, que atienden a sus hijos colegiales y optan por trabajar los fines de semana para tener un ingreso complementario. Acuden a sus lugares de trabajo según sus posibilidades de costear los gastos en transporte.

Estos lugares de trabajo están ubicados en su mayoría en el Espacio Intermedio, o sea en SJL.

“Yo me tengo que ir hasta el [paradero] 10, el lugar donde más o menos hay movimiento. Es en Canto Grande. Vendo prendas, ropas (en un puesto alquilado). Yo trabajo solo los fines de semana, sábado y domingo”. (Cinthia E-XVI, de sector Los Jazmines)

“Trabajos temporales de venta y limpieza, pero no es fijo. En [paradero] el 10 de Huáscar, vendiendo ropa”. (Roxana E-XVIII, de sector Los Jazmines)

3.4.2. Movilidades por motivos de estudio

Aquí se trata de los casos en que la principal razón de las movilidades cotidianas es acudir a centros de estudios. En este tipo ha sido posible identificar una variedad significativa de movilidades que están vinculadas con los colegios, de nivel primaria y secundaria, pasando por el preuniversitario (preparación en academias) hasta el nivel superior universitario y técnico.

Los datos de movilidades por estudios fueron obtenidos de las entrevistas hechas a adultos, mayormente madres de familia, quienes proporcionaron información de las movilidades cotidianas de sus hijos estudiantes.

Una característica muy particular del sector El Valle, ya señalada al inicio de este capítulo es la considerable presencia de colegios establecidos mayormente en la parte plana del sector y también en las laderas. Los colegios particulares tienen un mayor número y están ubicados en la parte plana; mientras que los colegios estatales son los menos y se encuentran en las laderas con difícil acceso a ellos.

Es paradójica la mayor oferta de centros educativos privados en El Valle, lo que no se corresponde con la situación económica y necesidades de la mayoría de la población. Para dar una idea de las pensiones en colegio particular, está el caso del colegio Santo Domingo de Guzmán (ver Fotos 25, 26 y 27), uno de los colegios más antiguos y grandes de todo el Anexo 22 de Jicamarca, ubicado en el sector El Valle. Según los entrevistados, tiene la pensión más alta del lugar: 260 soles mensuales (testimonio recogido en noviembre 2018).



Según los testimonios de las madres entrevistadas, hablando de sus hijos escolares:

“[Ellas] estudia[n] en el mismo colegio estatal Bolognesi. Cuando yo le[s] llevo a nosotros nos cobran 2 soles [en el mototaxi], cuando ella se va solita con su hermana, le carga a su hermana, le cobran 1 sol. (...)”. (Amalia E-II, de sector El Valle)

“[Ellos estudian] En [el] colegio Valle Hermoso. Los tres [sus hijos menores] en el mismo colegio estatal. Van caminando y cogen su carro”. (Rosa E-XIV, de sector Volcán)

Sin embargo, debido a la situación económica de la mayoría de las familias, no tienen el presupuesto para pagar la mensualidad del colegio y los gastos de movilidad. Así, la alta demanda por el servicio educativo en colegios estatales hace difícil alcanzar vacantes en estos colegios. Algunas familias entrevistadas manifestaron que optaron por mandar a sus hijos a estudiar en colegios estatales ubicados en SJL.

La entrevistada Sra. Cinthia se explayó en explicar la situación:

“¿Por qué no le matriculas en algo [colegio] más cercano? Pero no había más cercano, no había capacidad para nivel secundario, ya habían copado el [colegio] Valle Hermoso, habían copado el [colegio] Antenor Orrego. ¿Dónde entonces? Lo único que quedó fue Los Jazmines que recién se había aperturado (sic) este año, quiera o no quiera tuve que pasarlo a esto por un tema económico. (...). En toda la parte baja [sector El Valle] ahí nomás existe lo que es particular. A veces cuando no encuentran acá vacante en nivel secundario, primario, entonces ellos van hasta Abraham Valdelomar en Huáscar, porque no hay estatal acá. Se lo llevan a SJL. Si no hay acá tienen que buscar estatal en SJL”. (Cinthia E-XVI, de sector Los Jazmines)

“[Mi hija] Estudia en [colegio] 10 de Marzo que es en Motupe (AA.HH. ubicado en SJL)”. (Jesús E-XXV, de Villa La Paz, asentamiento en el extremo noreste de la quebrada)

Si relacionamos el domicilio de estas familias viendo el Mapa 13 de las Actividades en El Valle, con la ubicación de los lugares a donde concurren a estudiar en SJL, nos da una idea del sacrificio que representa para los niños la movilidad cotidiana para estudiar, por la distancia que recorren en dos viajes diarios.



Foto 28. Colegio nacional Los Jazmines. Está ubicado en el sector del mismo nombre, en las laderas. Fuente: archivo personal, noviembre 2019.



Foto 29. Colegio nacional San Antonio de Jicamarca, inaugurado a inicios del año 2018. Está ubicado en el sector Cercado y tiene capacidad para acoger gran cantidad de alumnos. Obsérvese los mototaxis que dejan a los estudiantes en el colegio. Fuente: archivo personal, noviembre 2018.

Otro tipo de movilidad por estudios es el que comprende los desplazamientos para ir a la academia o a los centros preuniversitarios; institutos y universidades. La mayoría de estos centros de estudios están ubicados en el Espacio Metropolitano, por lo que los desplazamientos hacia estos lugares requieren más de un tipo de medio de transporte.

“Mi hijo de 18 años él está estudiando en academia, quiere estudiar ingeniería. Quiere postular a la UNI. De aquí se va hasta el Portón, del Portón se va hasta Tacna, y de Tacna recién chapa para la [centro preuniversitario] UNI”. (Amalia E-II, del sector El Valle)

“Dependía mucho de mi horario de salida y en qué turno yo me ponía en los cursos. En turno mañana sí se me dificultaba bastante, obviamente, porque salir de acá llegas hasta la estación, estación Bayóvar del tren, yo me iba por la ruta hasta la estación Grau luego agarraba el chosicano, así llegaba a San Marcos”. (Alexandra E-XIX, estudiante de Administración del sector Los Jazmines)

Como se puede apreciar en el Mapa 14 Nueva geografía de servicios (p. 100), abarcando nuevas zonas en SJL, en los últimos años se han establecido en este distrito sedes de universidades privadas motivadas por la creciente demanda estudiantil. Por esa razón, también hay casos en que los entrevistados, se dirigen a estos centros de estudios ubicados en el SJL, el Espacio Intermedio.

“[Estudio] En la Universidad María Auxiliadora, acá por el [paradero] 2 de Canto Grande”. (Elvis E-XV, estudiante de Enfermería del sector Volcán)

3.4.3. Movilidades por motivos de compras

En esta movilidad participan todas las familias. Aquí están comprendidas la compra de alimentos para consumo diario, como ropa, útiles escolares y compra de objetos indispensables en la vida cotidiana.

La diferencia entre estas movilidades es que las movilidades por compra de alimentos se realizan con frecuencia diaria o semanal. Las movilidades por otro tipo de compras, de manera esporádica.

En cuanto a las movilidades para comprar alimentos, en el mismo Espacio Local El Valle (el sector en la planicie y sectores en laderas) hay comercios donde pueden abastecerse de estos productos. En los sectores en laderas hay tiendas donde se puede comprar productos alimenticios al por menor, aunque en poca variedad, con lo cual evitan bajar a la zona plana, ya que este desplazamiento significa un costo adicional a la compra de los alimentos y es el pago del mototaxi.

En contraste, en la zona plana de El Valle hay mercados con mayor variedad de productos (ver Foto 30). El ama de casa Roxana del sector Los Jazmines, sobre su movilidad para compra de alimentos manifestó lo siguiente:

“Una vez a la semana, al 10 [de Canto Grande], pero diario a la tienda, aquí abajo. En la tienda, así cuando quieres comprar huevos... no todo compras en el mercado, pues. Para traer las cosas es complicado”. (Roxana E-XVIII)

Sin embargo, la mayoría de las familias opta por la movilidad periódica para comprar alimentos en mercados grandes. Los mercados más mencionados por las amas de casa entrevistadas son: La Paradita, ubicada en el sector Cercado del Anexo 22 (ver Foto 31); y mercados ubicados en SJL, como son: “Montenegro”, “Mariátegui” (conocido también como “el 7 de Mariátegui”, por el número del paradero) y el “10 de Canto Grande”, uno de los preferidos según las entrevistas (ver Fotos 32 y 33).

¿Qué razones llevan a las personas a movilizarse para compras de alimentos a los mercados de SJL? Entre ellas, mencionan: el precio más barato de los productos (en comparación con los precios en La Paradita en el Anexo 22); la mayor variedad de productos que ofrecen; la facilidad de tomar un solo medio de transporte para desplazarse a ellos, es decir con un solo pasaje.

De acuerdo con las observaciones en campo y a las entrevistas se estableció que con los minivanos de VM Motor's se puede llegar al mercado La Paradita y al mercado Montenegro, con un pasaje de 1 sol.

Con los buses de ET Huáscar R28 - que son los que tienen el más largo recorrido en el sector en relieve plano de El Valle – se puede llegar con un pasaje de 1.50 soles, al mercado “10 de Canto Grande” en SJL.

Con las 3 líneas de buses que recorren El Valle: ET Turismo 5 Estrellas, ET Negociaciones Santa Anita y la ET Huáscar R-28, se puede llegar con un viaje a los mercados “La Paradita”, “Montenegro” y “Mariátegui” con el pago de pasaje de 1 sol.

Sin embargo, para quienes viven en las laderas, el costo de la movilidad a estos mercados se eleva, por el gasto adicional de pago al mototaxi para subir con las compras hasta su domicilio en la ladera. El testimonio siguiente, ilustra esta situación que repercute en los bolsillos de los más pobres:

“En Montenegro, eso sí voy en miniván. De ahí tenemos que comprar, por un tema de pasaje, una vez por semana. A La Paradita sí, pero ¿cuánto me sale la moto? De aquí donde yo estoy, yo bajo caminando, dados los casos, tomo 0.50 céntimos de micro hasta La Paradita, luego regreso de nuevo con 0.50, luego para acá son 2.50 [pago al mototaxi para subir con las compras por la ladera], son 3 soles a 4 soles en pasaje, solo para comprar. Eso cuando voy sola”. (Cinthia E-XVI, del sector Los Jazmines)

“En el mercado algunas compras básicas, compras al por mayor en La Paradita o sino en el Mercado del 10 [de Canto Grande] en SJL. Hay tienditas, por ejemplo, al frente de mi casa”. (Obec Sadoc, E-VI, técnico en Enfermería del sector El Valle).

En cuanto a las movilidades para comprar ropa, útiles escolares, se desplazan a las tiendas o a los centros comerciales ubicados en SJL (Espacio Intermedio) y en el Centro de Lima, Gamarra o en los *malls* distribuidos en el Espacio Metropolitano.

“Compra por temas domésticos, mayormente el Centro de Lima, Gamarra, en ese círculo es donde me movilizo”. (Celinda E-XXII, asistente social del sector Los Jardines).



Foto 30. Mercado Central El Valle ubicado en el eje de la Av. Túpac Amaru, sector El Valle. En este lugar se congregan numerosos compradores provenientes de los sectores en laderas, para realizar la compra de alimentos. Se presenta como alternativa para no desplazarse hasta el mercado La Paradita o a otros en SJL. Fuente: archivo personal, noviembre 2019.



Foto 31. Aglomeración de personas en paradero a la entrada del mercado La Paradita, en el sector Cercado, en el eje de la Av. Pachacútec. Las unidades de transporte se detienen ante la demanda de personas que realizan las compras semanales, en especial los domingos. Fuente: archivo personal, noviembre 2019.



Foto 32. Punto conocido como paradero Mariátegui en el eje de la Av. Wiese, en SJL. En este lugar se han establecido en los últimos años diversidad de negocios y mercados, convirtiéndose en un punto de atracción para la población de SJL y también del Anexo 22 de Jicamarca, muy próximo a este lugar. Fuente: Google Street, 2014.



Foto 33. El muy mencionado mercado del 10 de Canto Grande, en la avenida del mismo nombre. Está al costado del hospital de San Juan de Lurigancho. Lugar de mucha dinámica comercial donde acude la población del distrito de SJL. El paradero 10 está muy cerca de las estaciones del metro de Lima: San Martín y San Carlos. Fuente: Google Street, 2014.

3.4.4. Movilidades por otros motivos: atención médica, recreación entre otros

Otros motivos, no menos importantes, por los que las personas se movilizan son los siguientes: la atención en los centros de salud; recreación, en especial salir con la familia o amistades; realizar trámites administrativos, entre los más comunes.

3.4.4.1. Movilidades motivadas para acudir a centros de salud

En El Valle hay solo una posta ubicada en el sector Valle Sagrado al fondo de la quebrada El Valle. El medio de transporte más usado es mototaxi complementado con miniván. Resulta muy ilustrativa el gasto que tienen que realizar los habitantes en laderas:

“Voy al óvalo, a la posta, Valle Sagrado, arriba. Dado el caso, ella [su hija de 3 años] que estaba en tiempo de control, tiene que sacar las citas. Para sacar las citas es ir tres vueltas en la moto[taxi]. Tengo que pagar de lo que viene [a su casa] hasta que me llevé por allá o me voy con minivan, pero casi lo mismo me sale. La misma moto me hace regresar, de nuevo la misma moto viene a las 8:30 am a recoger. En pasaje para ir a la posta hacer sus chequeos gasto 12 soles. Son periódicos. Cuando hay emergencias, no voy acá, me voy al 10 [de Canto Grande en SJL]”. (Cinthia E-XVI, del sector Los Jazmines).

Oferta cercana de centro de salud la encuentran en el Cercado del Anexo 22, en el centro de salud “Pedro López Guillén” ubicado muy cerca de la agencia municipal de la MDSA, al cual se desplazan en miniván o bus, complementado con mototaxi para quienes retornan al domicilio en ladera.

La movilidad para atención de la salud en San Juan de Lurigancho es frecuente. Según los entrevistados, los centros de salud a donde

concurren en SJL son las postas y Hospital de SJL, ubicados en el paradero 10 de Canto Grande; Hospital de EsSalud también en Canto Grande; postas en Bayóvar e incluso Zárate. Entre las razones que manifiestan, la principal es que su DNI figura con dirección de SJL, por lo que deben atenderse en los centros de salud de esa jurisdicción o porque requieren de una atención más especializada.

Habitantes de El Valle, que viven en laderas bien al fondo de la quebrada, se atienden en SJL porque allí residían antes:

*“Yo como pertenecía allá en Zarate me voy al Seguro de Zarate”.
(Vanessa, E-XXIV, del sector Los Jardines)*

“Abajo en el hospital, yo tengo mi SIS que pertenezco al 10 de Bayóvar. A la posta [en Jicamarca], no, no hemos pedido transferencia”. (Jesús, E-XXV, del asentamiento Villa La Paz)

Llama la atención que también hay desplazamientos para atención de la salud, usando la vía del “Pasamayito”:

“El control (natal) lo hace en un hospital, mayormente lo hace en un particular por San Juan de Lurigancho o a veces lo hace en el hospital acá por Puente Piedra, se va por el Pasamayito, mi yerno vive por ahí”. (Carolina, E-IV del sector El Valle)”

Ha habido entrevistados que manifestaron acudir al Hospital Hipólito Unanue (conocido como Bravo Chico) en el distrito de El Agustino.

3.4.4.2. Movilidades motivadas por recreación

Se concretan en las salidas con la familia o amigos, a restaurantes ubicados en El Valle o en el Espacio Próximo del Cercado, en donde se encuentra un restaurante de la cadena La Leña, también la oferta de comidas en el mercado la Paradita. En la Paradita, los domingos se realizan ferias con venta de comida típica.

“Acá hay restaurantes, acá arriba por la R-28 hay un restaurante, acá por Bolognesi [ingreso a la universidad]. En el cercado hay restaurante La Leña, el mercado La Paradita, todo lo que es comidas típicas, pachamanca, caldos. Nos vamos al centro de Lima si queremos [comer] algo un poquito mejor, SJL igual que acá”. (Lourdes, E-I, del sector El Valle).

Es lo más frecuente, aunque caben muchas otras opciones para movilizarse a lugares más distantes en el Espacio Metropolitano, en busca de diversas formas de esparcimiento. Como ejemplo ir a los centros comerciales tales como Larcomar, La Rambla y Jockey Plaza.

“La verdad que no, por SJL comprar ropa no. A lo que he ido hacer compras a veces he ido al Metro de Hacienda. Pero más me gusta ir al Centro Cívico. Cuando salgo con mi familia me gusta ir a comer por Larcomar, no sé de otros lugares. Por SJL ya no mucho la verdad”. (Leydy, E-XX, secretaria, vive en el sector Los Pinos).

“Por Real Plaza, chapamos tren, de San Borja, de Angamos, La Rambla. En ocasión cuando mis hijos tienen cumpleaños, hacemos compras”. (Rosa, E-XIV, del sector Volcán).

“Yo iba todos los sábados a la iglesia en La Molina, entonces con ellos me iba al Jockey o a diferentes lugares también de allí”. (Alexandra, E-XIX, estudiante de Administración, vive en el sector Los Jazmines).

El último tipo de movilidad considerado relevante en las entrevistas, es el desplazamiento para realizar trámites administrativos o pagos de arbitrios en la agencia municipal de la Municipalidad Distrital de San Antonio.

De todo lo expuesto se puede concluir que esta diversidad de movilidades, especialmente las que tienen que ver con la satisfacción de necesidades vitales como adquisición de alimentos y atención de la salud, se constata que para quienes viven en el área plana con vías asfaltadas o muy próximos a ellas, se encuentra en una situación ventajosa. Ellos disponen de diversidad de medios de transportes y el gasto es solo de 1 sol hasta el límite el Portón o el mercado Montenegro. En cambio, para quienes viven en laderas el costo es mayor por la necesidad de pagar el pasaje en mototaxi al retornar a sus domicilios por lo abrupto del relieve en laderas.

3.4.5. Dinámica de los desplazamientos

3.4.5.1. Desplazamientos pendulares

Este tipo de desplazamiento es definido por Avellaneda (2007, p. 416) como “aquellos realizados desde un origen hacia un único destino y viceversa, suelen estar relacionados con razones laborales, si bien no son exclusivos de este motivo”. En nuestra área de estudio este desplazamiento está mayormente relacionado con el trabajo, seguido del motivo de estudios superiores. Debido a que el trabajo y los estudios universitarios demandan jornadas de varias horas, a lo que se suma el largo tiempo de viaje, estos desplazamientos pendulares suelen ocupar la mayor parte del día.

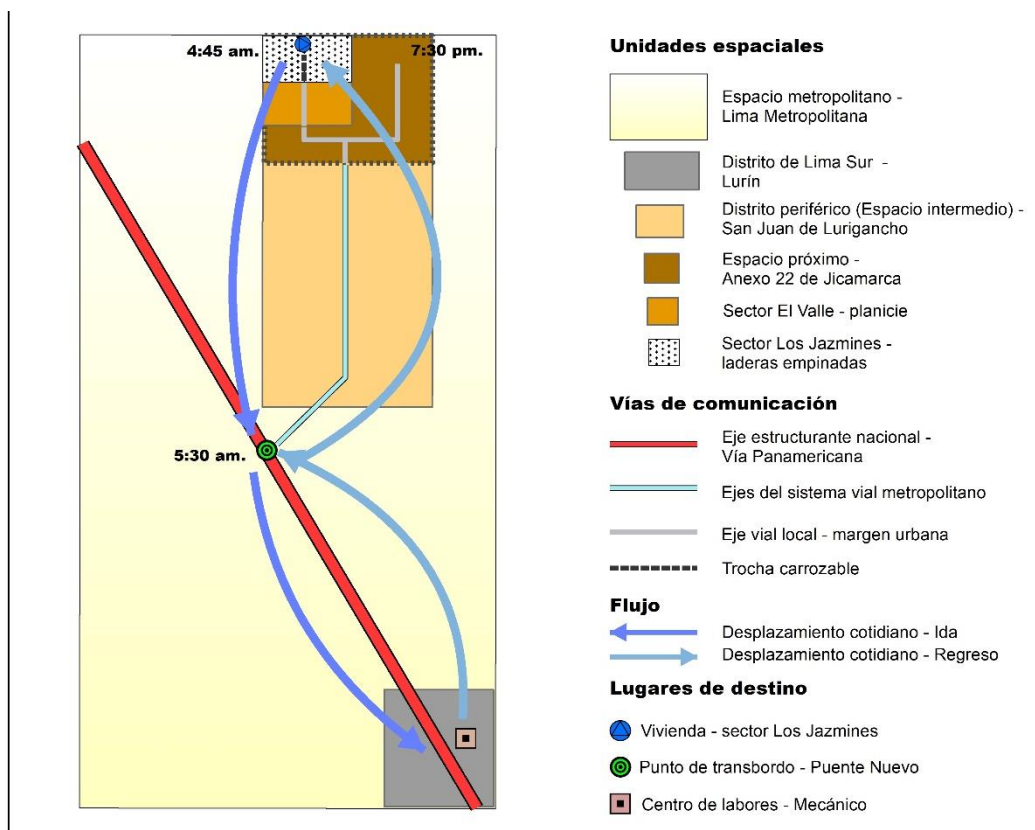
Desplazamiento Pendular por Trabajo

El caso del esposo de la señora María (sector Los Jazmines), quien es mecánico de profesión y trabaja en una empresa en Lurín, es representativo del desplazamiento pendular por trabajo.

Este señor debe salir muy temprano de casa para ir hasta Puente Nuevo, en el límite entre los distritos SJL y El Agustino, como se observa en su corema de movilidad cotidiana (ver Figura 18), donde un bus de la empresa lo recoge a las 5:30 a.m. En caso de que pierda el bus, él debe llegar a su centro de trabajos por sus propios medios, lo que implica un cambio de ruta que debe tomar distintos medios de transporte, pero también un mayor gasto para movilizarse, en cifras esto suma un total de 20 soles.

“Sí, [mi esposo] es mecánico, trabaja en Lurín. Se va todos los días, la movilidad lo recoge acá en Puente Nuevo. Trabaja hace 8 años. [Sale de casa] A las 4 de la mañana. Va caminando en la mañana. Toma la R28 un cuarto para las 5 am. En Puente Nuevo tiene que estar a las 5 y media. (...). Él a veces se queda dormido, con sus propios medios, plata se va, de acá hasta el tren en Bayóvar, de Bayóvar baja en Atocongo, de Atocongo toma un miniván, del minivan toma una moto, con 20 soles llega, a veces que le pasa eso. Mayormente yo hago que se levante para que se vaya rápido”.
(María, E-XVI, del sector Los Jazmines)

Figura 18. Corema de movilidad cotidiana de mecánico que trabaja en Lurín, esposo de la señora María, habitante del sector Los Jazmines.



Sin embargo, su movilidad cotidiana se puede ver alterada por su carga de trabajo. Tal como indica la señora María, cuando su esposo no tiene mucho trabajo por hacer, regresa a su casa al promediar las 7:30 p.m. de la noche, y cuando sí, retorna muy tarde en la noche 12:30 a.m.

En caso de que tenga mucho trabajo y se requiere su permanencia, se queda a dormir en las instalaciones de su trabajo que cuenta con todas las facilidades.

“Cuando hay trabajo [él regresa] a las 12 de la noche, cuando no hay, a las 7:30 pm. Cuando hay trabajo se queda toda la semana, cuando no hay, viene todos los días. En su trabajo hay camas, colchones, frazadas. En su trabajo ya le dan comida, desayuno, todo”. (María, E-XVII)

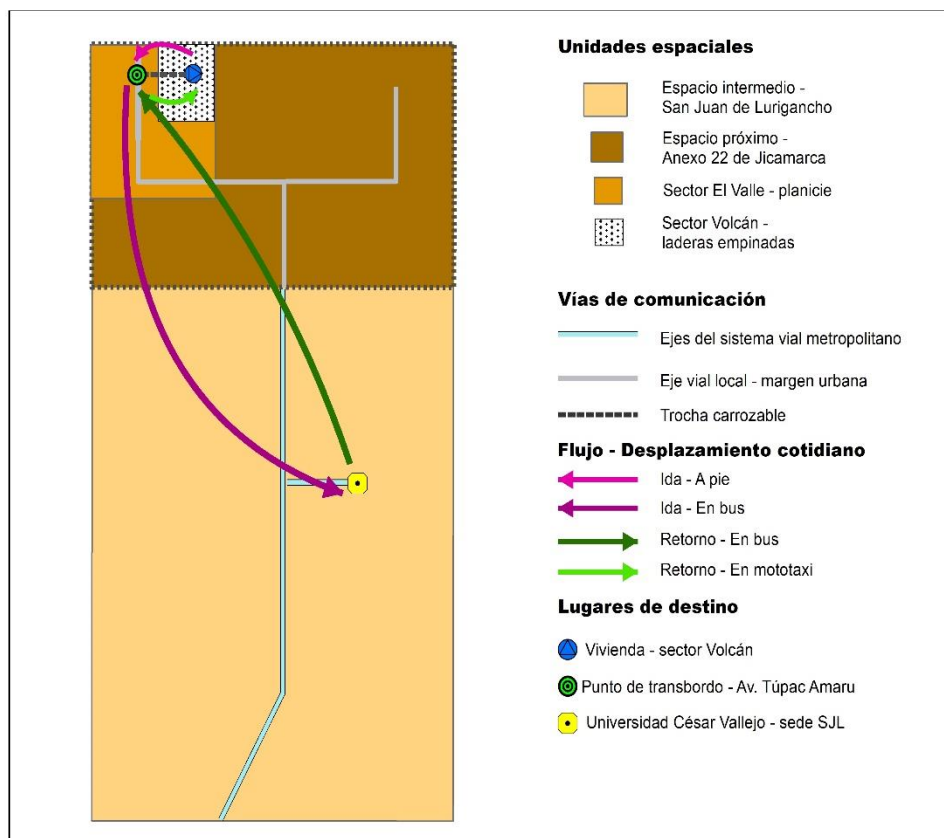
Desplazamiento pendular por estudios

El caso de la hija de 22 años, de la señora Rosa (sector Volcán) que cursa estudios universitarios en la sede de la Universidad César Vallejo en SJL, realiza un desplazamiento pendular por motivo de estudios (ver Figura 19).

Parte de su vivienda ubicada en la parte alta del sector Volcán sobre ladera empinada, baja caminando y toma un vehículo. Regresa en la noche, usando varios medios de transporte. Según manifiesta, gasta a diario en transporte 5 soles.

“Toma 40 minutos. De aquí bajo caminando, luego chapo [tomo] carro, a veces me cobra 1 sol o 50 [céntimos]. Luego de regreso vengo en carro y subo en moto. Cobra 2.50 según donde chapas el carro [mototaxi], si tienes que coger una cuadra antes te cobra 3 soles, si tomas en la dirección que está acá, te cobra 2.50. Salgo 10 [de la noche] de la universidad y llego acá 11 p.m., 11:30 p.m. con el tráfico en Bayóvar”. (Rosa, E-XIV)

Figura 19. Corema de movilidad cotidiana de la joven universitaria, hija de la señora Rosa, habitante del sector Volcán.



Los desplazamientos pendulares de los casos antes presentados muestran que los habitantes del espacio local El Valle y del entorno concretan sus necesidades de movilizarse a los espacios fuera de lo local: espacios próximo, intermedio y metropolitano, gracias a la disponibilidad de los diversos medios de transporte que parten desde el mismo sector El Valle. Dependiendo de lo distante del espacio al que se dirigen, deben de hacer transbordos, cambiando de medio de transporte que puede ser de mototaxi a miniván o bus; de miniván a bus, esto debido al alcance territorial que cada uno tiene y que condiciona los desplazamientos de los usuarios.

Debido a esto, las personas toman estrategias, considerando el tiempo de recorrido y el costo de los pasajes para acceder a los lugares donde pueden satisfacer sus necesidades.

3.4.5.2. Desplazamientos complementarios

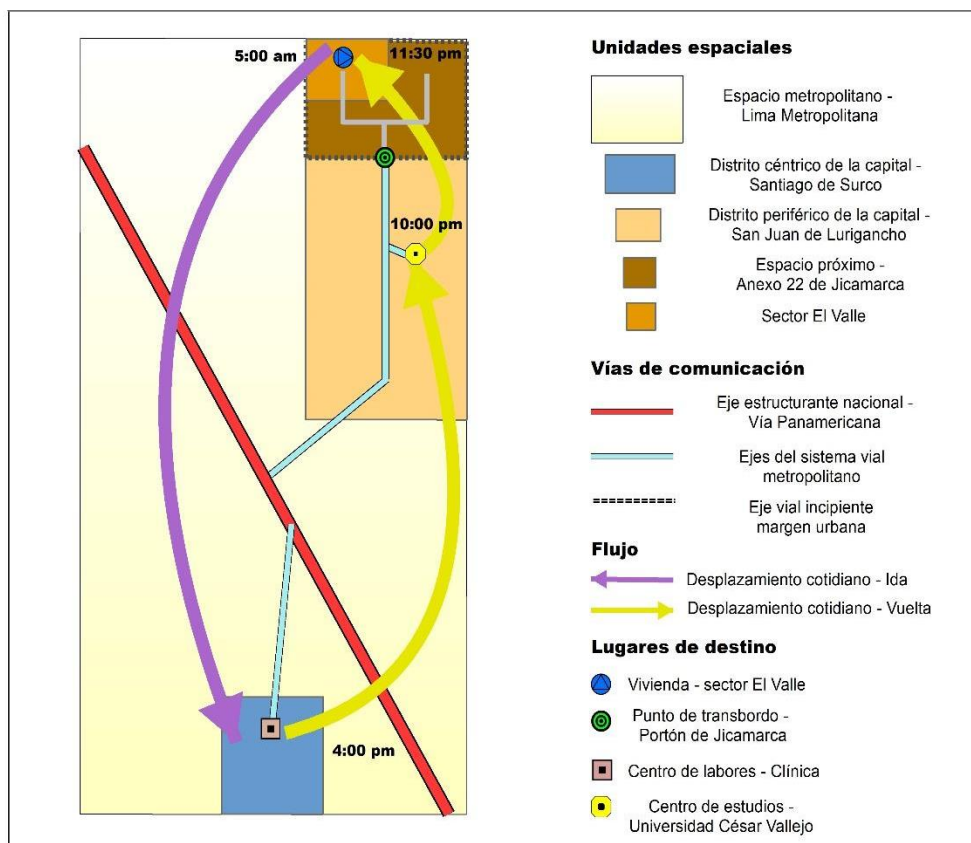
El movimiento complementario es definido por Avellaneda (2007, p. 416) de la siguiente manera: “un desplazamiento con un motivo y un destino principales, este se aprovecha para realizar otras actividades complementarias (...). Ello implica (...) el desplazamiento hacia distintos lugares”.

El caso de la hija mayor de la señora Lourdes es un buen ejemplo de desplazamiento complementario (ver Figura 20). Ella trabaja como enfermera en una clínica en el distrito de Surco y estudia en la sede de la UCV ubicada en el distrito de SJL. Su itinerario comienza muy temprano puesto que debe dirigirse a su centro de trabajo ubicado en Surco. Por la noche estudia Psicología en la UCV, hasta las 10 de la noche, por lo que está regresando a su vivienda aproximadamente a las 11:30 de la noche.

La señora Lourdes relata el itinerario de su hija a continuación:

“Es una chica super ágil. Ella se va de aquí [del sector El Valle] a las 5 de la mañana, se va hasta el portón [de Jicamarca], toma la E (bus ETULSA) que va hasta Chorrillos, todo Evitamiento, se va hasta Surco. De ahí sale del trabajo a las 4 de la tarde, regresa y se baja en el paradero 8 de Wiese. Sale a las 10 [de la universidad], acá está a las 11, 11:30 p.m., depende”. (Lourdes, E-I)

Figura 20. Corema de movimiento complementario en la movilidad cotidiana de la enfermera y estudiante universitaria, hija de la señora Lourdes, habitante del sector El Valle.



Este desplazamiento complementario en la movilidad cotidiana de la hija de la señora Lourdes, muestra de manera clara el fuerte componente geográfico de la movilidad cotidiana con desplazamiento por diferentes espacios por motivo laboral, desde el local, pasando por el intermedio, hasta el metropolitano y en la ruta de retorno se detiene para realizar una actividad complementaria: sus estudios universitarios.

Estos movimientos complementarios son posibles, gracias a que los habitantes del Espacio Local El Valle están articulados a las principales vías de comunicación y cuentan con variados medios de transportes adaptados a sus necesidades.

CONCLUSIONES

El espacio geográfico está en constante transformación. Vertiginosos cambios ocurridos en la estructura urbana de la metrópoli de Lima en los últimos 50 años han dado como resultado que dos ámbitos geográficos - SJL y San Antonio, este último en donde se encuentra la comunidad campesina de Jicamarca y sus anexos urbanos - cada uno fue margen de su provincia- se hayan aproximado, con una transformación tal, por lo que ahora estos dos espacios han devenido en periferias.

La reconfiguración de la estructura urbana de Lima, vista a través de su periferia Este, específicamente en el distrito de SJL -que cuando fue creado era una margen de la ciudad- cambió su organización espacial, en razón de su transformación y modernización como manifestación de la metropolización, traducido en la llegada de nuevos capitales y en la diversificación de actividades con el establecimiento de centros comerciales, consorcios educativos e instituciones, configurando así una nueva geografía de los servicios notablemente distribuidas en su interior creando nuevas áreas de intenso intercambio. Destaca, en este caso, una centralidad popular, al decir de Beuf (2011), en el espacio comprendido entre Bayóvar (última estación del Tren) y el Portón de Jicamarca, donde se inicia el Anexo 22.

La llegada de nuevos flujos provenientes desde SJL hacia las tierras bajas de la comunidad campesina de Jicamarca, que constituía una margen, propició la emergencia de una periferia reciente como es el Anexo 22 de Jicamarca, espacio creado y organizado por diversidad de actores, que pasó a tener una localización estratégica, permitiéndole a esta nueva periferia ser capaz de acoger en la actualidad diversidad de actividades, contar con una población local muy conectada y comunicada, estar articulado con ejes viales de gran envergadura y recibir flujos desde diferentes lugares.

La metropolización sostiene que las ciudades al expandirse generan múltiples centralidades producto de la diversificación de actividades urbanas y esto es posible con el desarrollo y mejora de los rendimientos de los medios de transportes. Así, SJL se convirtió en una periferia urbana antigua de la metrópoli, mientras que el anexo 22 de Jicamarca en una periferia urbana reciente, ambas en cada caso con características muy particulares y con relaciones intensas con la ciudad-centro.

En la hipótesis planteada en esta tesis consideramos que la diversidad de movilidades cotidianas en el espacio local El Valle se establecieron sobre la emergencia de una periferia metropolitana como es el Anexo 22 de Jicamarca. Estas transformaciones de la estructura territorial, vistas desde la escala local hasta la metropolitana, se corroboran en el proceso de metropolización y en la relación transporte-territorio.

Así, la diversidad de movilidades cotidianas se comprende, tal como fundamentan Avellaneda (2007), Miralles-Guasch y Cebollada (2009), con el conocimiento del desarrollo de la estructura urbana y en la disposición de las actividades en el territorio que inducen estos movimientos; asimismo, con la extensión y acondicionamiento de las redes técnicas, como las infraestructuras de transporte y el desarrollo de medios de transportes. En el caso estudiado, facilitado por el acceso de la población del Anexo 22 y del sector El Valle, a medios de transportes rápidos que facilitan las movilidades desde esta periferia hacia otras periferias y con las múltiples centralidades de la metrópoli como las señaladas en el PLAM2035.

Los habitantes del espacio local El Valle encuentran condiciones para realizar sus desplazamientos cotidianos contando con la oferta de medios de transporte y sus características que responden a la creciente y diversas demandas por estos servicios. La variada oferta de medios de transporte identificada en El Valle (desde los mototaxis, minivanes hasta buses de transporte), como parte de un sistema de transporte que es calificado como caótico e ineficiente, pero que sin embargo presenta elementos de eficiencia social (Avellaneda, 2007), ya que están adaptados en diferente medida a las

necesidades de la población (en términos de disponibilidad, cobertura territorial, costos) cumpliendo la función de desplazarlos en el territorio.

Es necesario recalcar que la movilidad cotidiana tiene un profundo componente geográfico porque como señalan Miralles-Guasch y Cebollada (2009, p. 196) “no se trata sólo de desplazamientos sobre el territorio, sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales”.

Con el entendimiento de las transformaciones territoriales y el rol que desempeñan los medios de transporte en una periferia como Jicamarca, es posible comprender la diversidad de movilidades cotidianas que la población de El Valle realiza para satisfacer necesidades motivadas por trabajo, estudios, acceder a servicios, realizar compras, realizar trámites, etc., llevándolos a desplazarse hacia diferentes puntos en el territorio donde estas actividades están localizadas.

Se han identificado diversidad de movilidades cotidianas, diferenciándose las de tipo pendular y complementarias, estas últimas respondiendo a la diversificación de necesidades, no obstante, los costos y tiempos que demandan. Las movilidades laborales son las que, en la mayoría de casos, motivan los más grandes desplazamientos fuera del sector El Valle, puesto que las oportunidades están dispersas en el amplio espacio metropolitano. Una amplia gama de movilidades tiene como destino a SJL, siendo también destacables las movilidades hacia espacios dinámicos del Anexo 22 como el sector Cercado.

Los gastos elevados en transporte en los que incurre la población local para movilizarse, así como el tiempo de recorrido en movilizarse impacta en los habitantes del espacio local El Valle, en especial de aquellos que viven en los sectores en ladera, quienes elaboran estrategias para movilizarse. La relación necesidades-capacidad de satisfacerlas se muestra en el área de estudio, que lleva a sus habitantes a decidir a donde movilizarse en función del costo de pasajes.

Más allá de lo que comúnmente se cree, la diversidad de movilidades cotidianas en la población del espacio local El Valle evidencia que con estas prácticas espaciales ellos están integrados, son parte de las dinámicas de la metrópoli.

BIBLIOGRAFÍA

- ANR, & IRD. (2008). *Proyecto Perisud*. Texto de uso interno del equipo de investigadores del proyecto Perisur.
- Avellaneda, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima (Tesis doctoral)*. Sabadell: Universidad Autónoma de Barcelona. Obtenido de <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2007/tdx-1005107-161727/pag1de1.pdf>
- Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 28(2), pp. 9-35. Obtenido de <http://www.ambientalex.info/revistas/282aug935.pdf>
- Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L., & Zembri, P. (2010). *Géographie des transports*. Paris: Armand Colin.
- Beuf, A. (2011). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 40(1), pp. 147-178. doi:10.4000/bifea.1663
- Bielich, C. (2009). *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público de Lima Metropolitana*. Lima: CIES, IEP (Doc. de trabajo, 155. Serie Economía, 49).
- Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*(N° 3), pp. 172-190. Obtenido de www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf
- Calderón, J. (1998). Mercado de tierras en áreas agrícolas periurbanas de Lima. *Debate Agrario*(28), pp. 1-22.
- Calderon, J. (2016). *La ciudad ilegal. Lima en el siglo XX*. Lima: Punto Cardinal.
- Châteaud (dir), J.-L. (2014). *Métropoles aux Suds, le défi des périphéries?* Paris: Éditions Karthala.
- Chion, M. (2002). Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX. *EURE*, 28(85), pp. 71-87.
- Dammert Guardia, M., Robert, J., & Vega Centeno, P. (2017). El hábitat popular hoy en las ciudades peruanas. Una contribución a los estudios urbanos en el Perú. *Bulletin de l'Institut français d'études andines. Miradas sobre el hábitat popular en el Perú*, 46(3), pp. 405-412.
- Dureau, F. (2012). *Métropoles d'Amérique latine dans la mondialisation: reconfigurations territoriales, mobilité spatiale, action publique. Rapport*

- final du projet METAL*. Paris: ANR. Obtenido de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00678925/document>
- Dureau, F., Dupont, V., Levieuvre, É., Lévy, J.-P., & Lulle, T. (2002). *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional*. Bogotá: Alfaomega.
- Dureau, F., Gouëset, V., Le Roux, G., & Lulle, T. (2012). Cambios urbanos y evolución de las desigualdades en el acceso a los recursos de la metrópoli. Un estudio de caso en unos barrios del occidente de Bogotá. *X Seminario ACIUR (Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales)*. Obtenido de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00745158>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora: Nuevos transportes y movilidad urbana*, 2(21), pp. 61-74. Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/30288/1/29076-167002-1-PB.pdf>
- Gutiérrez, B. (1998). Jicamarca: (Des)control de su territorio comunal. *Investigaciones Sociales*, 2(2), pp. 9-24. Obtenido de <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/sociales/article/view/6629/5897>
- Huamantínco, A., & Mesclier, É. (2016). Multiplication des acteurs du territoire, modes de légitimation et difficultés de l'action. L'exemple de la comunidad campesina de Jicamarca en périphérie de Lima, Pérou. CIST2016 - En quête de territoire(s) ?, Collège international des sciences du territoire (CIST), (págs. 232-238). Grenoble, France. Obtenido de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01353615>
- Huamantínco, A., Mamani, J., & Mesclier, É. (2018). Generación de nuevos saberes territoriales en periferias disputadas: el caso de la comunidad campesina de Jicamarca (Lima, Perú). En M. Alcántara Sáez, M. García Montero, & F. Sánchez, Memoria del 56.º Congreso Internacional de Americanistas (págs. 1172-1183). Salamanca: Universidad de Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca.
- IBC & CEPES. (2018). *Perú: Nuevos informes del Sistema de Información de Comunidades Campesinas - SICCAM*. International Land Coalition. Obtenido de https://www.landcoalition.org/sites/default/files/documents/resources/75_de_la_region_lima_esta_en_manos_de_comunidades_campesinas.pdf
- Instituto Cultural Ruricancho. (2018). *San Juan de Lurigancho: Historia y Presencia*. Lima: Gato Viejo Producción Editorial.
- Instituto de Desarrollo Urbano Cenca. (2014). San Juan de Lurigancho. Características generales del distrito. *Cuadernos Urbanos. Hacia la transformación social. Año 1. N° 3*.

- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). *Resultados definitivos de los censos nacionales 2017. XII de población, VII de vivienda y III de comunidades indígenas*. Lima.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2019). *Perú: Estimaciones y Proyecciones de la Población Nacional, 1950 - 2070. Boletín de Análisis Demográfico N°38*. Lima.
- Lévy, J., & Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Éditions Belin.
- Lombard, J., & Ninot, O. (2012). Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest. *EchoGéo*(20). Obtenido de <http://echogeo.revues.org/13127>
- Lombard, J., & Ninot, O. (2012). Gens, lieux et moyens du transport: des déplacements aux voyages continentaux. *EchoGéo*(20). Obtenido de <http://echogeo.revues.org/13126>
- Mesclier, E., Chaléard, J.-L., Huamantínco, A., Montoya, C., & Theodat, J.-M. (2011). Aux frontières de l'agglomération de Lima. Les effets incertains de la métropolisation. En J.-L. Chaléard, *Les métropoles des Suds vues de leurs périphéries* (págs. 65-78). Paris: Grafigéo. Obtenido de http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers13-04/010056647.pdf
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Editorial Ariel.
- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana. *Boletín de la A.G.E. N.º 50*, pp. 193-216.
- MML, IMP. (2014). *Memoria de Análisis y Diagnóstico. PLAM2035. Documento de Trabajo. Avance 2014*. Lima.
- MML, IMP. (2014). *Memoria de Ordenamiento. Memoria/Tomo I. Documento de trabajo. Avance 2014*. Lima.
- Offner, J.-M. (1993). Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace Géographique*(3), pp. 233-242. Obtenido de http://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209
- Pumain, D., & Saint-Julien, T. (2014). *Análisis espacial. Las Interacciones*. (F. Arenas, & F. Maturana, Trans.) Santiago de Chile: Instituto de Geografía.
- Pumain, D., Paquot, T., & Kleinschmager, R. (2006). *Dictionnaire La ville et l'urbain*. Paris: Anthropos-Economica.
- Regalado, G. (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 22(1), 67-81. doi:<https://doi.org/10.14718/RevArq.2020.3038>

- Riofrío, R., & Cabrera, T. (2010). Expansión urbana y comunidades campesinas: una entrevista a Erick Romero Mallqui. *Revista Quehacer*(179), pp. 58-65.
- Seguí, J., & Martínez, M. (2003). Pluralidad de métodos y renovación conceptual en la Geografía de los Transportes del siglo XXI. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. VII(num. 139). Obtenido de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-139.htm>
- Seguí, J., & Martínez, M. (2004). *Geografía de los Transportes*. Universitat des lles Balears.
- Sierra, A. (2016). Définir les confins urbains par l'informalité politique : les arrangements citadins entre conflits municipaux et production de territoires indéterminés à Lima (Pérou). *L'Espace Politique*. doi:<https://doi.org/10.4000/espacepolitique.3845>
- UNMSM-FCCSS/PROPOLI/Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho. (2005). *Plan de Desarrollo Económico Local San Juan de Lurigancho 2006-2015*. Lima.
- Valette, J.-F. (2014). *Mobilités et ancrages dans les quartiers populaires de la périphérie de Mexico. Une approche de la maturation urbain (Tesis doctoral)*. Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Obtenido de <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-01134072/document>
- Vega-Centeno, P. (2003). Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contexto de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. *Debates en Sociología*(28), pp. 19-51.
- Vega-Centeno, P. (2004). Movilidad y vida cotidiana de mujeres en el sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia. *ANTHROPOLOGICA*, 22(22), pp. 31-62. Obtenido de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/anthropologica/article/view/886/847>
- Wester, L. (2012). L'auto-organisation des transports en commun à Lima. *Géographie*. Obtenido de <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00751342/document>

ANEXOS

ANEXO 1

**UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
E.A.P DE GEOGRAFÍA**

Proyecto de investigación: “La diversidad de movilidades cotidianas en una margen urbana de Lima Metropolitana. El caso del Anexo 22 de Jicamarca – Distrito de San Antonio de Huarochirí

Cuestionario de entrevista sobre movilidad cotidiana en el sector El Valle del Anexo 22 de Jicamarca

Duración aproximada: 15 a 20 minutos

Objetivo: Conocer las movilidades cotidianas de los habitantes del sector El Valle del Anexo 22 de Jicamarca, así como sus relaciones con su entorno inmediato y lugares alejados.

i. Características del habitante

Nombre y apellido

Sexo

Edad

Estado civil

Nivel educativo

Ocupación/situación laboral

ii. Lugar de residencia

¿En qué sector del Anexo 22 vive? ¿Qué parte del sector El Valle?

¿Su vivienda se ubica en la parte plana o en ladera?

¿Hace cuántos años que vive en este lugar?

¿Dónde vivió antes? Precisar el lugar. ¿En una urbanización? AAHH, invasión, etc.

¿Bajo qué condición? ¿Con familiares? ¿En cuarto alquilado? ¿En casa alquilada?

iii. Prácticas de movilidad cotidiana y uso de medios de transporte

Actividades que realiza a diario (rutina). Describirlas brevemente.

Motivos de movilidad

- ¿Trámite administrativo, de qué tipo? ¿A dónde recurre? Municipalidad, Sedapal, ¿otro lugar?
- compra de alimentos y bienes de primera necesidad, diaria, semanal en dónde?
- otras compras (ropa, muebles, artefactos eléctricos etc.): en tiendas formales? en vendedores informales, ¿venta de bienes usados?
 - Lugares de compras de alimentos y bienes de primera necesidad
 - Lugares de compra de ropa u otros objetos
- salidas a bares, restaurantes, discotecas, etc., a dónde? ¿Al Cercado? ¿A SJL en qué puntos? ¿Los Jardines? ¿O van a Lima? ¿Con qué frecuencia?
- actividades culturales (cine, teatro, concierto, etc.),
 - Hay cines en la zona? Es posible que vean películas por otros medios, ¿cuáles?
 - ¿Cuáles son los lugares de conciertos populares en la zona? ¿Qué tipo de espectáculos se dan? ¿Con qué periodicidad?
- práctica deportiva, Qué deportes? ¿para practicar? ¿O como espectador?
- práctica religiosa (misa, cementerio, etc.), Hay muchas Iglesias evangélicas y de otras creencias. ¿A cuál concurre? ¿Dónde se ubican? ¿Qué días hay reuniones?
- visita a casa de amigos, visita a casa de parientes, otros (especificar).
 - Lugar de residencia de los amigos y parientes.
 - ¿El entrevistado vivió antes en el lugar donde viven su amigos o familiares?

Frecuencia de salida del barrio (¿adónde va?)

Qué medios de transporte utiliza para movilizarse:

Dentro del Anexo 22

Para ir a Lima (otros distritos)

¿Cuánto gasta en promedio para realizar sus viajes a diario? ¿Tanto para ir a trabajar, estudiar u otra actividad?

¿Qué medios de transporte considera que son más caros o demandan más dinero?

i. Movilidades cotidianas

Estrategias de ahorro de tiempo, itinerarios.

Si todos los días toma la misma ruta, lo cual implica tomar los mismos medios de transporte o diferentes. Esto también dependerá del momento (día, noche, salida, regreso, etc.)

Ha habido algún impacto/efecto de: el tren eléctrico (si lo considera en su ruta/itinerario).

Toma las nuevas rutas/carreteras habilitadas para llegar en menos tiempo a su destino hacia lugares a los cuales concurre habitualmente. Por ejemplo: Comas, Carabaylo, Anexo 8, Huachipa, Huaycán, Ate, etc.

Las nuevas formas de transporte permiten que llegue a su destino más rápido o que pueda trasladarse hacia zonas más alejadas.

¿Qué relación hay entre los lugares hacia dónde va cotidianamente? ¿Por qué?

El presupuesto destinado a movilizarse a diario: ¿Cuánto gasta al día para movilizarse? ¿Qué medios de transportes son más caros? ¿Por qué?

ANEXO 2

Temáticas abordadas en función del actor entrevistado	
Habitantes de los sectores	Perfil del habitante (edad, sexo, nivel educativo, trabajo, etc.; sobre la movilidad cotidiana (medios de transporte utilizados, gastos destinados al transporte, estrategias para movilizarse, lugar de destino, relaciones con otros lugares).
Dirigentes de los sectores (AA.HH.)	Sobre el proceso de ocupación del Anexo 22 (evolución del poblamiento de Jicamarca, creación y organización de los sectores, implementación de servicios básicos, construcción de carreteras); sobre las relaciones con los distintos actores (Junta de Administración Local (JAL), GORE Lima, MDSA, SJL, Lima Metropolitana, entre los mismos sectores, empresarios del transporte, etc.).
Empresarios y trabajadores del transporte	Sobre los medios de transporte existentes (origen del establecimiento de los medios de transportes, tipos de medios de transporte existentes); sobre la organización del transporte (constitución de las empresas según medio de transporte, número de empresas de transporte, tipos de unidades vehiculares, modalidades de trabajo, frecuencia, tarifas, paraderos etc.); sobre la regulación de los medios de transporte (concesiones de ruta, permisos de los diferentes niveles de gobierno, establecimiento de paraderos, permisos a los sectores dirigenciales, etc.).
Funcionarios de la municipalidad	Sobre las funciones de la municipalidad distrital en materia de transporte y vías de comunicación; sobre la organización de los sectores del Anexo 22 de Jicamarca; sobre el proceso de ocupación del Anexo 22 de Jicamarca.

ANEXO 3

N o	Entrevistados	Perfil	Fecha de entrevista	Lugar de entrevista
1	Lourdes, E-I	Tesorera de la dirigencia del sector El Valle	08/11/2019	Sector El Valle
2	Amalia, E-II	secretaria de la dirigencia del sector El Valle	08/11/2019	Sector El Valle
3	Hermenegilda, E-III	Ama de casa - habitante del sector El Valle	10/11/2019	Sector El Valle
4	Carolina, E-IV	Ama de casa - habitante del sector El Valle	10/11/2019	Sector El Valle
5	Aurelia, E-V	Negociante vendedora de pollo - habitante del sector El Valle	10/11/2019	Sector El Valle
6	Juan Carlos, E-VI	Consultor de negocios independiente - habitante del sector El Valle	10/11/2019	Sector El Valle
7	Obec Sadoc, E-VII	Ingeniero ambiental y técnico en Enfermería - habitante del sector El Valle	10/11/2019	Sector El Valle
8	Yolanda, E-VIII	Dirigente del sector El Valle – habitante del mismo sector	13/11/2019	Sector El Valle
9	Alejandro, E-IX	Albañil, independiente – habitante del sector Santa Rosa	22/1/2020	Sector Santa Rosa
10	Christian, E-X	Técnico electricista – habitante del sector Bolognesi	10/3/2021	Sector Bolognesi
11	Juana, E-XI	Bodeguera - habitante del sector El Trébol	13/11/2019	Sector El Trébol
12	Mototaxista, E-XII	Mototaxista de la E.T. El amanecer de los defensores	13/11/2019	Sector El Trébol

13	Carola, E-XIII	Ama de casa - habitante del sector Volcán	01/12/2019	Sector Volcán
14	Rosa, E-XIV	Bodeguera - habitantes del sector Volcán	01/12/2019	Sector Volcán
15	Elvis, E-XV	Estudiante universitario de Enfermería – habitante del sector Volcán	01/12/2019	Sector Volcán
16	Cinthia, E-XVI	Tesorera de la APAFA I.E. Los Jazmines - habitante del sector Los Jazmines	24/11/2019	Sector Los Jazmines
17	María, E-XVII	Bodeguera - habitante del sector Los Jazmines	24/11/2019	Sector Los Jazmines
18	Roxana, E-XVIII	Ama de casa - habitante del sector Los Jazmines	24/11/2019	Sector Los Jazmines
19	Alexandra, E-XIX	Estudiante universitaria de Administración – habitante del sector Los Jazmines	10/03/2021	Sector Los Jazmines
20	Leydy, E-XX	Secretaria en la Agencia MDSA – habitante del sector Los Pinos	10/03/2021	Sector Los Pinos
21	Rodolfo, E-XXI	Mototaxista de la E.T. Los únicos de San Antonio – habitante del sector Valle Sagrado	08/11/2019	Sector Valle Sagrado
22	Celinda, E-XXII	Asistente social del sector Los Jardines – habitante del sector Los Jardines	28/10/2019	Sector Los Jardines
23	Nolberto, E-XXIII	secretario de organización del sector Los Jardines – habitante del sector Los Jardines	28/10/2019	Sector Los Jardines
24	Vanessa, E-XXIV	Ama de casa - habitante del sector Los Jardines	28/10/2019	Sector Los Jardines
25	Jesús, E-XXV	Vigilante del sector Villa La Paz – habitante del sector Villa La Paz	28/10/2019	Sector Villa La Paz