



Bulletin de l'Institut français d'études andines

ISSN: 0303-7495

ISSN: 2076-5827

ifea.direction@cnrs.fr

Instituto Francés de Estudios Andinos

Perú

Robert, Jérémy; Pereyra, Omar
Experiencias de movilidad cotidiana en el contexto de la crisis
sanitaria: hallazgos desde estudios de caso en Lima y Bogotá
Bulletin de l'Institut français d'études andines, vol. 51, núm. 1, 2022, pp. 1-11
Instituto Francés de Estudios Andinos
Lima, Perú

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12678990001>

- ▶ [Cómo citar el artículo](#)
- ▶ [Número completo](#)
- ▶ [Más información del artículo](#)
- ▶ [Página de la revista en redalyc.org](#)

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la academia



Experiencias de movilidad cotidiana en el contexto de la crisis sanitaria: hallazgos desde estudios de caso en Lima y Bogotá

Jérémy Robert*

Omar Pereyra**

INTRODUCCIÓN

La movilidad cotidiana se plantea como uno de los grandes desafíos en las ciudades latinoamericanas, ya que han experimentado crecimientos explosivos en las últimas décadas, siguiendo una estructura urbana con una alta concentración de actividades en el área central, altos niveles de segregación residencial y relegación de los sectores populares en las periferias (Scholl *et al.*, 2022). Estos procesos llevan a que sus residentes efectúen grandes desplazamientos diarios. De estos, los viajes pendulares (aquellos para ir al lugar de trabajo o de estudio y que se hacen de modo repetido) son los más numerosos. La movilidad cotidiana resultante no solo es masiva y abarca grandes distancias, sino que además incluye complicaciones adicionales. Los viajes se caracterizan por sus altos costos¹, largos

* Investigador de la Université Rennes 2; investigador asociado del Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA); docente de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).
E-mail: robertjeremy.pro@gmail.com; jrobert@pucp.pe

** Profesor Asociado del Departamento de Ciencias Sociales, Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). E-mail: pereyra.o@pucp.pe

¹ En Lima, el sistema de transporte no se encuentra integrado, por lo que cada cambio de unidad de transporte supone un costo adicional de pasaje. En Bogotá, si bien existe un sistema de transporte más integrado, los primeros desplazamientos (del barrio a la estación más cercana) suponen también un costo adicional.

tiempos de espera en los paraderos o transbordos, la sobresaturación de pasajeros en el transporte público formal e informal, la mala calidad de los vehículos y la percepción de inseguridad en los mismos. La movilidad, entonces, no solo es una experiencia desigual, sino que se torna, además, en un factor que contribuye a la desigualdad al conectar de modo diferenciado y con costos adicionales a algunos grupos con sus lugares de trabajo o servicios necesarios (Vasconcellos & Mendonça, 2016; Robert *et al.*, 2022).

En respuesta a estas dificultades, la mayoría de los estudios se han enfocado en la oferta de transporte, las reformas de los sistemas (particularmente, su formalización), las grandes infraestructuras y sistemas de transporte como las líneas en corredores segregados (Autobús de Tránsito Rápido, o BRT por sus siglas en inglés), metros o teleféricos y su impacto (Figueroa, 2005; Hein Tun *et al.*, 2020; Moscoso *et al.*, 2020). En paralelo, otra línea de estudios se ha desarrollado en torno al análisis de la movilidad, buscando sobrepasar los límites de los enfoques ingenieriles que dominan los trabajos sobre transporte. Hablamos aquí del llamado «giro de la movilidad» (Sheller & Urry, 2006), el cual ha tenido un fuerte desarrollo en América Latina en los últimos diez años (Zunino Singh *et al.*, eds., 2018) y expresa la preocupación en el fenómeno de la movilidad desde los estudios de transporte y de planificación urbana, buscando entender la relación entre habitantes, infraestructuras y equipamientos. El estudio de la movilidad, como revelador y descriptor de los procesos socioespaciales, pone énfasis en las experiencias de las personas y en sus prácticas cotidianas (Jirón & Imilán, 2018). Al respecto, se hace una diferenciación entre la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como enfoque teórico-metodológico. Entre los primeros, Zunino Singh *et al.* (2018) se refieren al análisis de las prácticas mismas de movilidad, lo que puede otorgar avances importantes en términos interdisciplinarios a los estudios de transporte, de planificación urbana o estudios de infraestructura, especialmente en cuanto a las metodologías que definen sus intervenciones. En cuanto a la movilidad como enfoque, el énfasis se vuelca sobre las prácticas móviles y las relaciones que emergen de ellas al observar aspectos específicos de la vida cotidiana como el trabajo o los cuidados. Los estudios de la movilidad permiten así revelar aspectos de la vida y del habitar cotidiano, evidenciando las dinámicas de —y entre— diferentes grupos sociales. Estos acercamientos son particularmente útiles para analizar las especificidades de la movilidad de los ciudadanos de las periferias populares de las ciudades latinoamericanas (Jirón & Mansilla, 2013). A diferencia de las miradas que tienden a homogeneizar a la población en estas áreas, se enfatizan las diferencias y en particular las necesidades de movilidad, así como la multiplicidad y el eslabonamiento de obstáculos o barreras según los distintos grupos. La perspectiva relacional e interseccional del «giro de la movilidad» (Jirón & Gómez, 2018) permite analizar conjuntamente estas dinámicas para entender en qué medida influyen en las prácticas cotidianas y oportunidades de vida de las personas. Este *dossier* se inscribe en esta perspectiva, buscando contribuir al entendimiento de las condiciones de movilidad en las grandes metrópolis de América Latina, a partir de estudios de caso en Lima y Bogotá.

El contexto de la pandemia por Covid-19 ofreció condiciones muy específicas para el análisis de la movilidad cotidiana en las grandes metrópolis (Gutiérrez & Blanco, 2021). Por un lado, la movilidad se vio afectada tanto por las políticas de control (restricciones a la movilidad y cuidado de aforos) como por las transformaciones de la economía. Al restringirse la movilidad, muchas actividades económicas se suspendieron o tuvieron que adaptarse a un modo de funcionamiento eventual o virtual. Las dinámicas de teletrabajo se desarrollaron principalmente para los sectores más acomodados y para determinados tipos de servicios (en el sector educativo, por ejemplo), pero para la gran mayoría la movilidad se volvió más compleja. Algunos perdieron sus empleos y dejaron de movilizarse, aunque no por libre elección; otros crearon sus propios empleos generando servicios a una escala más local (recurrentemente *deliveries*, movilidad informal o nuevos pequeños comercios). Además, un sector tuvo que movilizarse en peores condiciones, con mayor frecuencia o cubriendo mayores distancias. El enfoque de movilidad cobra aquí todo su sentido, poniendo énfasis en las necesidades específicas de las personas, así como en sus estrategias para sortear distintas barreras (Gutiérrez, 2012). Por otro lado, la pandemia permitió poner en evidencia la importancia de las actividades de cuidado en las sociedades latinoamericanas, así como su rol clave para entender las prácticas de movilidad (Jirón et al., 2022). Así, por ejemplo, muchos hogares cambiaron su composición (incorporando a adultos mayores u otros familiares en necesidad económica), transformaron sus dinámicas de movilidad para cuidar a sus familiares vulnerables o a los niños que pasaron a la educación virtual e implantaron estrategias de sobrevivencia y ayuda entre familiares y vecinos. Este *dossier* busca contribuir al entendimiento de las prácticas de movilidad de estas personas, considerando la complejidad de sus contextos temporales, sociales y espaciales.

1. LOS ESTUDIOS DE LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES DE LIMA Y BOGOTÁ

Los textos que conforman este volumen exploran casos de Lima (Perú) y de Bogotá (Colombia). Ambas son ciudades capitales de tamaño similar (con un aproximado de 10 millones de habitantes) y se caracterizan por tener una fuerte segregación socioespacial y un consecuente desajuste espacial («spatial mismatch»), con grandes distancias y desconexión entre las residencias y los lugares de trabajo; presentan una oferta de transporte público que puede ser considerada como deficiente debido a la falta de cobertura, las distancias a recorrer, la cantidad de transbordos y los costos monetarios y de tiempo, por lo que la movilidad es uno de los principales motivos de insatisfacción de las encuestas de percepción²; además,

² Por ejemplo, las encuestas «Lima Cómo Vamos» (<https://www.limacomovamos.org/reportespercepcion/>) y «Bogotá Cómo Vamos» (<https://bogotacomovamos.org/encuestas-de-percepcion-ciudadana/>).

presentan situaciones difíciles en términos de acceso a empleo para los sectores populares, que se hicieron aún más visibles durante la pandemia por Covid-19.

A diferencia de Bogotá, donde los estudios sobre transporte y movilidad son bastante numerosos, las dinámicas de la capital peruana han sido menos exploradas. Adicionalmente, encontramos en Lima el mismo desequilibrio entre los estudios sobre transporte y movilidad, con una predominancia del interés por las políticas de transporte y las infraestructuras (Bielich Salazar, 2009; Poole, 2018; Stiglich, 2021), a menudo con estudios financiados por organismos internacionales con una perspectiva comparada (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2016; Oviedo *et al.*, 2019.). Asimismo, otros trabajos buscaron evidenciar las dificultades de movilidad y deficiencias de los sistemas de transporte a partir de diferentes *corpus* cuantitativos, en particular de las encuestas de movilidad y de los datos de siniestralidad (Dextre & Avellaneda, 2014; Jauregui-Fung *et al.*, 2019; Vega Centeno *et al.*, 2011).

Al igual que otras ciudades de América Latina, Lima conoció importantes transformaciones en su sistema de transporte a partir del 2000, y en particular desde el 2010. Después de un periodo de desregularización del transporte iniciado en la década de los noventa, se produce un regreso de la autoridad pública del transporte y de las inversiones en este rubro. La implementación de la línea de BRT y «El Metropolitano» en el 2010, seguido de la primera línea del Metro de Lima (el Tren Eléctrico) en 2011, reflejan la voluntad de modernización del sistema. Sin embargo, las reformas iniciadas en el 2012 hacia una formalización e integración de la oferta no progresaron al ritmo inicialmente deseado. A pesar de estas transformaciones, la movilidad sigue siendo un problema para una gran proporción de personas. Las encuestas de percepción del Observatorio «Lima Cómo Vamos» (ver nota 2) evidencian estas insatisfacciones, aunque no permiten una exploración más detallada de la experiencia de las personas que viven en las periferias.

Para ello es útil referirse a los estudios, aún escasos, centrados en las experiencias de movilidad. El trabajo de Vega Centeno (2005) sobre las mujeres de las periferias de Lurigancho (Chosica) y el de Avellaneda (2007) sobre las relaciones entre movilidad, pobreza y exclusión social se inscriben ya en el «giro de la movilidad». Más recientemente, las experiencias diferenciadas del espacio urbano entre personas que van a trabajar en bicicleta y trabajadores móviles (taxistas, repartidores de *deliveries* y otros) ha sido explorada por Román García (2021). El caminar también ha sido un tema que permite evidenciar los factores que influyen en la sensación de inseguridad en el espacio público y sobre las estrategias de movilidad (Díaz-Albertini, 2015; Córdova Ramírez, 2022). Estos trabajos evidencian las desigualdades marcadas entre los grupos sociales y de acuerdo a los espacios recorridos en la capital peruana (Regalado-Regalado, 2020), lo que abre un campo de reflexión sobre el habitar urbano, la posibilidad y la significación de desplazarse en los diferentes espacios de la ciudad (Dammert-Guardia & Vega Centeno, 2023; Vivanco, 2017), incluyendo la temática de los conflictos en el espacio público y del control territorial (Chavez Arana, 2019). La perspectiva

de los transportistas también ha sido explorada, ofreciendo otra mirada sobre su inserción social y territorial (Ponce, 2020; Villanueva Gutiérrez, 2020). Estos trabajos nos ofrecen una primera aproximación a la diversidad de experiencias de movilidad y los problemas y necesidades de estos grupos en relación con sus características, habilidades o recursos, los lugares por los que transitan o la oferta de transporte disponible, pero también nos invitan a confrontar la realidad limeña con la de otras metrópolis de la región.

El contexto de la crisis sanitaria agrega un elemento de interés adicional. En efecto, el análisis cualitativo de las experiencias de movilidad ha sido muy complicado por las condiciones sanitarias y, al mismo tiempo, muy necesario para entender el entrelazamiento de elementos que influyen en las prácticas de movilidad. Ello se hace aún más relevante cuando consideramos las vivencias de los residentes de las periferias populares, quienes más sufrieron ante los impactos de la crisis sanitaria (Vega Centeno *et al.*, 2022), en paralelo a las transformaciones en los espacios laborales, educativos y en la movilidad misma, entre otros.

2. LAS EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD EN LAS PERIFERIAS POPULARES DURANTE LA PANDEMIA POR COVID-19

El presente *dossier* contiene ocho estudios de caso sobre distintos grupos sociales y sus problemáticas de movilidad en el contexto de la pandemia por Covid-19, siete de ellos ubicados en la ciudad de Lima y uno en Bogotá. La inclusión de este último permite contrastar los casos limeños con la realidad de una ciudad demográfica y socialmente similar. En la situación específica de la crisis por Covid-19, esta comparación permite evidenciar ciertas constantes, tanto en las respuestas a las dificultades coyunturales como en las desigualdades de movilidad más estructurales.

Además, el *dossier* incluye cinco investigaciones desarrolladas durante el 2021 dentro del marco del curso «Práctica de Campo»³, dirigido por Omar Pereyra y Jérémy Robert como docentes y por Jimena Ñiquén, Danae Román García y César Ponce como jefes de práctica. El curso buscó poner en práctica las habilidades de investigación de los estudiantes de sociología bajo la acogida del Proyecto ANR Modural «Prácticas de movilidad sostenible en Lima y Bogotá» (2020-2023)⁴. El objetivo de este proyecto es analizar las prácticas de movilidad cotidiana de sectores populares en ambas ciudades, con el fin de pensar —desde una mirada crítica— la posibilidad de una movilidad más sostenible a partir de sus condiciones y necesidades (movilidad de largas distancias, zonas topográficamente complicadas, entre otras). Las investigaciones desarrolladas en el curso se focalizaron en tres de

³ El curso forma parte del programa de pregrado de la especialidad de sociología de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

⁴ Mayor información disponible en <https://modural.hypotheses.org/>

las zonas escogidas por el proyecto debido a las dificultades que los residentes enfrentan para su movilidad: Pachacútec, Independencia y Huaycán.

Las restricciones a la movilidad impuestas por la pandemia representaron un reto adicional para este curso. Este contexto imposibilitó la implementación de un trabajo de campo presencial, por lo que hubo que implementar entrevistas a distancia. Las técnicas de recojo de información tuvieron que adaptarse rápidamente, además de enfrentar las limitaciones técnicas que suponía este ejercicio (muchos entrevistados contaban con planes limitados de internet, mala señal en sus zonas o ambos, por lo que su posibilidad de conectarse era limitada). Los estudiantes fueron, sin embargo, muy hábiles para adaptarse al uso de estas herramientas e hicieron gala de una enorme cantidad de recursos para encontrar informantes para entrevistar; a través de contactos de tesis que habían trabajado en estas zonas, profesionales de las municipalidades o parroquias locales, o incluso de volantes difundidos en Facebook, Twitter o Instagram.

Un primer texto, a cargo de César Ponce Romero, Danae Román y Karina Chávez, nos da una mirada panorámica de los escenarios en que se ubican los estudios de caso, mostrando las condiciones en que funcionan los sistemas de movilidad y su conexión con la ciudad. A continuación, se encuentran las investigaciones realizadas por los estudiantes. Un primer grupo muestra los problemas de movilidad en grupos específicos. Nicolás Azurín, Letzy Miranda y Andrea Munive analizan la experiencia de caminar en la zona norte de Lima donde se resalta la desconexión con otras zonas de la ciudad y las especificidades de las condiciones geográficas, pero también la importancia de la movilidad a escala barrial, un tema invisibilizado por las encuestas origen-destino o el estudio de la movilidad pendular. Por su parte, Liliana Reyes Santander y Yanile Velarde Gallegos analizan la movilidad de mujeres con hijos en el distrito de Independencia, donde resaltan las problemáticas en los sistemas de movilidad. Un segundo grupo se concentra más específicamente en los impactos de la pandemia por Covid-19 en la movilidad de ciertos grupos sociales. Aroma Calderón, Lucía Rosadio e Isaí Silva nos muestran la movilidad de las trabajadoras del hogar, grupo cuya actividad se vio altamente impactada por las medidas y restricciones durante la pandemia. Alexandra Shimabukuru, María Fernanda Barrios y José Bustamante desarrollan el caso de los ciclistas de Independencia, señalando las dificultades de este tipo de movilidad en los residentes de distritos periféricos, así como los desafíos que enfrentan los nuevos ciclistas aparecidos en el contexto de la pandemia. Finalmente, Andrea Carbajo, Nadia Duffó, Josseline Basombrío y Lucía Pullido abordan el problema de la movilidad desde la experiencia de los mototaxistas de Huaycán y Pachacútec, mostrando las transformaciones y dificultades para el ejercicio de esta actividad durante la pandemia, pero también la importancia de este servicio para los vecinos. Este grupo de textos aporta no solo al reconocimiento de la diversidad de experiencias de movilidad y sus problemas, sino que registran este periodo y revelan las muchas debilidades de los sistemas urbanos y laborales y de los servicios públicos y privados. Los artículos son la culminación de un proceso de formación de jóvenes investigadores en habilidades vinculadas al recojo de

información, lidiar con un entorno complicado y cambiante y con los procesos de redacción, revisión y edición en los medios académicos⁵.

A estos estudios de caso se suma la investigación de Hernando Sáenz, Jérémy Robert y Daniela Rodríguez, único texto fuera de la capital peruana. Este artículo ofrece una mirada de las dinámicas de la movilidad cotidiana en los periodos de confinamiento en Bogotá, así como la superposición de actividades en los hogares y los arreglos intrafamiliares en el contexto de la pandemia. Al explorar los impactos de la crisis sanitaria y las estrategias desarrolladas por los hogares, se obtiene una mirada comparada y complementaria de los análisis desarrollados en Lima. Finalmente, el texto preparado por Edith Huerta completa el *dossier* y presenta los resultados de su tesis de licenciatura en sociología sobre el impacto del Tren Eléctrico en los viajes cotidianos de los jóvenes residentes de San Juan de Lurigancho (Lima). Aunque el trabajo de campo de esta investigación se realizó antes de la pandemia, comparte la perspectiva de los otros estudios de caso.

3. A MODO DE CIERRE

Los artículos aquí presentados toman la movilidad como *objeto*, mostrando la diversidad de las prácticas, dificultades y estrategias desarrolladas en distintos contextos. Con ello se analizan las dificultades de desplazamiento que caracterizan las periferias en general y, en particular, la experiencia del caminar y del uso de la bicicleta. Además, se muestra cómo diferentes grupos organizan su movilidad, sean madres, trabajadoras del hogar o jóvenes. El impacto del Covid-19 sobre las prácticas de los operadores de mototaxi o sobre los hogares bogotanos es, finalmente, otra vía en el análisis de la movilidad como *objeto*. Los artículos exploran sobre las distancias, los costos, los entornos, los contextos sociales, las infraestructuras o las instituciones y normas y analizan cómo estas variables influyen sobre las movilidades.

Al mismo tiempo, algunos artículos exploran la movilidad como *enfoque*. En este caso, más allá del entendimiento de la misma movilidad, se evidencian otras dinámicas sociales y aspectos de la vida y del habitar cotidiano. El caso de Bogotá muestra las restricciones de movilidad durante los periodos de confinamiento, pero también nos enseña sobre los arreglos intrafamiliares y la organización de las actividades de cuidado al interior de los hogares. La experiencia de los mototaxistas revela la precariedad de las condiciones laborales dentro de un sector clave de la economía urbana que juega un rol de refugio en épocas de crisis. El ahorro del tiempo para los jóvenes de San Juan de Lurigancho con la llegada del Tren Eléctrico evidencia la desigualdad de las relaciones entre lugar de residencia y acceso al mercado laboral en Lima. Las desigualdades de género, en términos de

⁵ Agradecemos la dedicación y paciencia de Erika Tirado, asistente de ediciones del Instituto Francés de Estudios Andinos, para este propósito.

condiciones de movilidad, pero también de oportunidades y de acceso a la ciudad, sobresalen en los casos de las madres y de las trabajadoras del hogar, así como al observar las experiencias del caminar y de la bicicleta. Entonces, estas temáticas cobran un nuevo relieve y se descubren nuevas aristas a ser abordadas desde el enfoque de la movilidad. El conjunto nos invita a reflexionar justamente con este doble aparato conceptual y teórico para captar las experiencias de movilidad de nuestras ciudades. De ese modo, esperamos que el *dossier* pueda contribuir a la formulación de políticas de movilidad y la implementación de sistemas de transporte mejor adaptados a las necesidades de distintos grupos, más eficientes y que contribuyan a la reducción de desigualdades.

Si bien la perspectiva de estos estudios es cualitativa y a escala micro, no podemos dejar de invitar a una reflexión más estructural. Nos referimos concretamente a la estructura de desajuste espacial que precisamente complica la movilidad de las personas en espacios periféricos y contribuye de distintas formas a la desigualdad y reducción de oportunidades. En primer lugar, adaptar los sistemas de transporte a las necesidades de estos grupos específicos ayudaría significativamente a la movilidad de los mismos, contribuiría a mejorar su calidad y oportunidades de vida y a reducir algunas desigualdades. Esta medida, sin embargo, mantiene la estructura espacial de la ciudad, la segregación residencial y sus efectos, como la reducción de oportunidades y desigualdad. En segundo lugar, las oportunidades laborales y servicios se pueden acercar más a estos grupos (generación de aglomeraciones laborales o centralidades más periféricas). Si bien esta salida reduciría los viajes largos y las penurias asociadas a los mismos, también aumentaría la segregación residencial y el aislamiento de estos al reducir su contacto con otros espacios de la ciudad y, por lo tanto, con otros grupos sociales y las oportunidades que de ello derivan. En tercer lugar, la salida más radical y complicada es la de acercar a las personas a las aglomeraciones laborales y centralidades urbanas. Las políticas de vivienda social o de alquiler para sectores populares en los distritos centrales son una forma de mejorar la movilidad, reducir la segregación social, el aislamiento social y las consecuencias de estos. Sin embargo, se generan nuevas desigualdades entre los sectores populares reubicados en el centro y los de las periferias y, a su vez, se reducen o pierden los vínculos sociales entre los mismos. Además, supone mucha voluntad política para generar formas ingeniosas de reordenar el territorio y el mercado de vivienda. Ninguna salida es fácil, y todas tienen sus pros y sus contras. No debemos, sin embargo, dejar de pensar en las estructuras y en las formas de habitar la ciudad, a mediano y largo plazo.

Referencias citadas

- AVELLANEDA, P., 2007 – *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*, xix + 547 pp. + anexos; Sabadell: Universitat Autònoma de Barcelona. Tesis presentada para obtener el grado académico de doctor en geografía. Disponible en <https://www.tdx.cat/handle/10803/4969#page=2>

- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID), 2016 – *Transporte urbano y pobreza: efectos de los sistemas de transporte rápido de autobuses apoyados por el BID sobre la movilidad y el acceso en Cali y Lima*, xii + 61 pp.; Washington D. C.: BID. Disponible en <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17134/transporte-urbano-y-pobreza-efectos-de-los-sistemas-de-transporte-rapido-de>
- BIELICH SALAZAR, C., 2009 – *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*, xi + 124 pp.; Lima: Instituto de Estudios Peruanos (IEP), Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES). Disponible en <http://repositorio.iep.org.pe/handle/IEP/1007>
- CHAVEZ ARANA, K., 2019 – Territorialidades y conflictos en la Estación del Metro de Lima, el caso de Villa el Salvador. *Punto Urbe*, **24**: 1-12. Disponible en <https://doi.org/10.4000/pontourbe.6775>
- CÓRDOVA RAMÍREZ, M., 2022 – Salir a caminar: empatizar con las calles a través de sus fachadas en Lima. *Revista INVI*, **37 (104)**: 333-360. Disponible en <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63464>
- DAMMERT-GUARDIA, M. & VEGA CENTENO, P., 2023 – Las centralidades metropolitanas de Lima (Perú) como espacio habitado: una aproximación cualitativa. *Revista de Urbanismo*, **48**: 62-84. Disponible en <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2023.67057>
- DEXTRE, J. C. & AVELLANEDA, P., 2014 – *Movilidad en Zonas Urbanas*, 229 pp.; Lima: Fundación Transitemos.
- DÍAZ-ALBERTINI, J., 2015 – La Lima del viandante. ¿Qué nos dice la ciudad a los que osamos ser caminantes? *Contratexto*, **23**: 167-193. Disponible en <https://doi.org/10.26439/contratexto2015.n023.418>
- FIGUEROA, O., 2005 – Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)*, **XXXI (94)**: 41-53. Disponible en <https://doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>
- GUTIÉRREZ, A. I., 2012 – ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora*, **21 (2)**: 61-74.
- GUTIÉRREZ, A. & BLANCO, J., 2021 – Presentación Dossier: Transporte, movilidad y territorio: perspectivas a partir de la pandemia COVID-19. *Revista Transporte y Territorio*, **25**: 1-9. Disponible en <https://doi.org/10.34096/rtt.i25.10954>
- HEIN TUN, T., WELLE, B., HIDALGO, D., ALBUQUERQUE, C., CASTELLANOS, S., RYAN, S. & ESCALANTE, D., 2020 – *Informal and Semiformal Services in Latin America: An Overview of Public Transportation Reforms*, 73 pp.; Washington D. C.: Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Disponible en <http://dx.doi.org/10.18235/0002831>
- JAUREGUI-FUNG, F., KENWORTHY, J., ALMAAROUFI, S., PULIDO-CASTRO, N., PEREIRA, S. & GOLDA-PONGRATZ, K., 2019 – Anatomy of an Informal Transit City: Mobility Analysis of the Metropolitan Area of Lima. *Urban Science*, **3 (3)**: 1-39. Disponible en <https://doi.org/10.3390/urbansci3030067>
- JIRÓN, P. & GÓMEZ, J., 2018 – Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, **30 (2)**: 55-72. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/152144>
- JIRÓN, P. & IMILÁN, W., 2018 – Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* **16**, **10**: 17-36.

- JIRÓN, P. & MANSILLA, P., 2013 – Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, **56**: 53-74. Disponible en <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>
- JIRÓN, P. A., SOLAR-ORTEGA, M. I., RUBIO RUBIO, M. D. , CORTÉS-MORALES, S. R., CID AGUYO, B. E. & CARRASCO MONTAGNA, J. A., 2022 – La espacialización de los cuidados. Entrelazando relaciones de cuidado a través de la movilidad. *Revista INVI*, **37** (104): 129-199. Disponible en <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>
- MOSCOSO, M., VAN LAAKE, T., QUIÑONES, L. M., PARDO, C. & HIDALGO, D., 2020 – *Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*, 95 pp.; Bogotá: Despacio, GIZ TUMI. Disponible en <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/02/SUTLac-ESP-20200224-web.pdf>
- OVIEDO, D., SCHOLL, L., INNAO, M. & PEDRAZA, L., 2019 – Do Bus Rapid Transit Systems Improve Accessibility to Job Opportunities for the Poor? The Case of Lima, Peru. *Sustainability*, **11** (10): 1-24. Disponible en <https://doi.org/10.3390/su11102795>
- PONCE, C., 2020 – Los paraderos como formas de habitar: una aproximación etnográfica a los actores permanentes de dos rutas de transporte en Lima. *Investiga Territorios*, **12**: 29-38.
- POOLE, E., 2018 – La Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para Lima y Callao: análisis comparativo de su diseño institucional con las autoridades de transporte público de Madrid y Santiago de Chile desde la perspectiva de la gobernanza. *Territorios en formación*, **14**: 95-116. Disponible en <https://doi.org/10.20868/te.2019.14.3894>
- REGALADO-REGALADO, G. D., 2020 – El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima metropolitana. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, **22** (1): 67-81. Disponible en <https://doi.org/10.14718/RevArq.2020.3038>
- ROBERT, J., GOUËSET, V., DEMORAES, F. (coords.), VEGA CENTENO, P., PEREYRA, O., FLECHAS, A. L., LUCAS, M., LUNA, C. M., MORENO, M. M., PARDO, C. F., PINZÓN RUEDA, J. A., PRIETO, G., SÁENZ ACOSTA, H. & VILLAR URIBE, J. R., 2022 – Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis. *Territorios*, **46**: 1-26. Disponible en <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-03328958/>
- ROMÁN GARCÍA, D. L., 2021 – Movilidad en bicicleta en ciclovías de zonas distintas de Lima a través de la etnografía móvil. *Punto Urbe*, **28**: 1-13. Disponible en <https://doi.org/10.4000/pontourbe.10703>
- SCHOLL, L., FOOK, A. & BARAHONA, J. D., 2022 – *Transporte para el desarrollo inclusivo: Un camino para América Latina y el Caribe*, 651 pp.; Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en <https://doi.org/10.18235/0004335>
- SHELLER, M. & URRY, J., 2006 – The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, **38** (2): 207-226.
- STIGLICH, M., 2021 – Unplanning urban transport: Unsolicited urban highways in Lima. *Environment and Planning A: Economy and Space*, **53** (6): 1490-1506. Disponible en <https://doi.org/10.1177/0308518X211007867>
- VASCONCELLOS, E. A. & MENDONÇA, A., 2016 – *Observatorio de Movilidad Urbana: Informe 2015-2016 (resumen ejecutivo)*, 25 pp.; Caracas: Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Disponible en <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/981>

- VEGA CENTENO, P., 2005 – *La movilidad espacial en los procesos urbanos: dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica*, 439 pp.; Louvain: Université Catholique de Louvain. Tesis presentada para obtener el grado académico de doctor en arquitectura. Disponible en <https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/fr/object/boreal%3A4990>
- VEGA CENTENO, P., DEXTRE, J. C. & ALEGRE, M., 2011 – Inequidad y fragmentación: Movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana. In: *Lima_Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano* (C. de Mattos, W. Ludeña & L. Fuentes, eds.): 289-328; Santiago: RIL Editores.
- VEGA CENTENO, P., ROBERT, J., DEMORAES, F., MORENO LUNA, C. & GOUËSET, V., 2022 – Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad. Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena. *Bitácora Urbano Territorial*, **32** (2): 47-62. Disponible en <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.99425>
- VILLANUEVA GUTIÉRREZ, A., 2020 – La ruta del día a día: cotidianidad laboral en una empresa de transporte público urbano en el Perú neoliberal. *Anthropía*, **17**: 31-45. Disponible en <https://doi.org/10.18800/anthropia.2020.002>
- VIVANCO, R., 2017 – Caminando, observando y conversando por 3 distritos. *Ponto Urbe*, **21**: 1-5. Disponible en <https://doi.org/10.4000/pontourbe.3592>
- ZUNINO SINGH, D., GIUCCI, G. & JIRÓN, P. (eds.), 2018 – *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, 251 pp.; Buenos Aires: Editorial Biblos.