



Bulletin de l'Institut français d'études andines

ISSN: 0303-7495

ISSN: 2076-5827

ifea.direction@cnsr.fr

Instituto Francés de Estudios Andinos

Perú

Huerta Gonzales, Edith

Redefiniendo las distancias: el impacto de la línea del Metro en las prácticas de movilidad de los jóvenes de San Juan de Lurigancho, Lima

Bulletin de l'Institut français d'études andines, vol. 51, núm. 1, 2022, pp. 143-164

Instituto Francés de Estudios Andinos

Lima, Perú

DOI: <https://doi.org/10.4000/bifea.14243>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12678990008>

- ▶ [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



Redefiniendo las distancias: el impacto de la línea del Metro en las prácticas de movilidad de los jóvenes de San Juan de Lurigancho, Lima

*Edith Huerta Gonzales**

Resumen

Este artículo tiene como objetivo analizar el uso y la apropiación de una nueva infraestructura de transporte masivo, el Metro de Lima, dentro de las rutinas de movilidad de los jóvenes del distrito de San Juan de Lurigancho. Particularmente, se busca explorar los modos en que el Metro, inaugurado en el año 2014, impacta sobre las rutinas de movilidad de los jóvenes, así como su influencia en las representaciones de la ciudad. Los viajes desde este distrito se caracterizan por su gran complejidad y por problemas de accesibilidad de diferente índole, lo que requiere de la participación activa de los sujetos para decidir y actuar a partir de su conocimiento acerca del funcionamiento del sistema de transporte en la ciudad. Los resultados evidencian que el Metro de Lima redefine las dimensiones tiempo-distancia y la cercanía a bienes y servicios, generando mayor acceso a las dinámicas de la ciudad, a pesar de las malas de condiciones del viaje.

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

Redéfinir les distances : l'impact de la ligne de Métro sur les pratiques de mobilité des jeunes à San Juan de Lurigancho, Lima

Résumé

Cet article vise à analyser l'utilisation et l'appropriation d'une nouvelle infrastructure de transport de masse, le métro de Lima, dans les routines de mobilité des jeunes de San Juan de Lurigancho. Explorer

* Licenciada en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).
E-mail: edith.huerta@pucp.edu.pe

comment ce nouveau mode de transport, inauguré depuis 2014 dans ce quartier périphérique de la ville, impacte les routines de mobilité de ces jeunes, ainsi que son influence sur les représentations de la ville, en lien avec le raccourcissement des distances, l'évaluation et connexion des espaces. Les déplacements de ce secteur se caractérisent par leur grande complexité et des problèmes d'accessibilité de différentes natures, ce qui nécessite la participation active des sujets pour décider/agir en fonction de leurs connaissances sur le fonctionnement des transports dans la ville. Elle suggère également que ce nouveau système de transport redéfinit les dimensions temps-distance et la proximité aux biens et services, générant une forme d'inclusivité dans la dynamique de la ville, malgré les mauvaises conditions de déplacement.

Mots-clés : *mobilité, Lima, secteurs populaires, structure des opportunités, accessibilité, jeunesse*

Redefining Distances: The Impact of the Metro Line on the Mobility Practices of Young People from San Juan de Lurigancho, Lima

Abstract

This article analyzes the use and appropriation of a new mass transportation infrastructure, Lima Metro, within the mobility routines of the youth of San Juan de Lurigancho. The article explores how this new mode of transport, inaugurated since 2014 in this peripheral district of the city, impacts the mobility routines of these young people, as well as its influence on the representations of the city, in relation to the shortening of distances, assessment and connection of spaces. Evidence is presented that trips from this sector are characterized by their great complexity and accessibility problems of different kinds. These require the active participation of the subjects to decide/act based on their knowledge about the operation of transport in the city. The study also suggests that this new transport system redefines the time-distance dimensions and the proximity to goods and services, generating a type of inclusiveness in the dynamics of the city, despite the bad travel conditions.

Keywords: *mobility, Lima, popular sectors, opportunity structure, accessibility, youth*

INTRODUCCIÓN

El problema del transporte es una de las grandes preocupaciones de los residentes de las periferias de las ciudades latinoamericanas, particularmente debido a una oferta de transporte deficiente y, a la vez, largos viajes —en tiempo y distancia— hacia sus centros de trabajo (Hernández, 2018; Vega Centeno *et al.*, 2019; Avellaneda, 2007). Para responder a una demanda creciente de viajes, muchas ciudades buscan implementar sistemas de transportes masivos, en particular metros (Vergel-Tovar, 2022). Este es el caso de la ciudad de Lima, donde en el año 2014 se inauguró la primera línea de metro como una de las soluciones frente a los problemas de transporte. La construcción del Metro de Lima se dividió en dos tramos. El primer tramo corresponde a las estaciones ubicadas al sur de la ciudad, incluyendo los distritos de Villa El Salvador y Villa María del Triunfo. Sin embargo, la obra se paralizó por diversos problemas económicos y políticos en el año 1990, después de inaugurar el primer tramo. En el año 2011 se inició la construcción del segundo tramo, que incluye las estaciones de Lima Este y Lima Centro como San Juan de Lurigancho (en adelante, SJL), La Victoria, ente otros.

La congestión vehicular ha sido una de las cinco preocupaciones más importantes para los limeños durante los últimos tres años (Lima Cómo Vamos, 2019). El 25 % de los trabajadores invierte más de dos horas al día para trasladarse a su centro de labores, tanto en el tramo de ida como en el de vuelta (Daude *et al.*, 2017). Así, debido a su gran capacidad de viaje/hora, los metros buscan mejorar la accesibilidad a la ciudad al mismo tiempo que son presentados por las autoridades como símbolos de modernidad. Los sistemas de transporte eficientes y de gran infraestructura, como la Línea 1, facilitan los viajes hacia diferentes puntos de la ciudad; sin embargo, se requiere un análisis sobre los cambios en las condiciones de viaje y las percepciones de la ciudad, además de los modos de apropiación de este tipo de infraestructura.

El presente artículo tiene como objetivo entender la forma en la cual la Línea 1 influye sobre las rutinas de viaje de los usuarios y su apropiación, y mostrar en qué medida redefine o no la experiencia urbana, en particular, la espacialidad en la representación de la ciudad en relación con el acortamiento de distancias, la valoración y la conexión de espacios. La investigación se ha centrado en las prácticas de movilidad de jóvenes trabajadores a partir de la incorporación de la Línea 1 del Metro, ya que este nuevo sistema de transporte puede traer consigo cambios importantes en el acceso a bienes y servicios. Los jóvenes que residen en SJL tienen la posibilidad de aprovechar y hacer uso de este nuevo sistema de transporte para acceder a diversas oportunidades laborales que se ubican en diferentes puntos de la ciudad. Por ejemplo, los jóvenes que pertenecen a un estrato medio, y en muchos casos cuentan con estudios superiores, experimentan un proceso de inserción laboral o de proyección de su futuro laboral, donde los medios de transporte pueden conectarlos con diferentes oportunidades para potenciar su desarrollo profesional. La infraestructura del Metro genera mejoras y nuevas estrategias en la movilidad y el tiempo de viaje puede verse reducido a partir de la organización de diversos medios de transporte, haciendo uso continuo de activos para poder llegar a sus destinos. Si bien se advierte la complejidad de los viajes, los jóvenes perciben un cambio en su percepción de cercanía a puntos de interés en la ciudad, lo que indica cierto grado de accesibilidad, desde la percepción y no desde las condiciones de viaje, a la ciudad de Lima.

La importancia de este estudio radica en el enfoque centrado en las prácticas de movilidad. Un sistema de transporte es diseñado para satisfacer las demandas de movilidad de las personas; sin embargo, el uso que se le da no siempre se adecúa al diseño inicial. Por ello es interesante entender las formas de apropiación del Metro y su incorporación dentro de las rutinas de movilidad, además de conocer cómo este tipo de apropiación conduce o favorece el acceso a ciertos puntos de la ciudad.

1. REVISIÓN DE LA LITERATURA: MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y EXPERIENCIA URBANA

Los estudios urbanos sobre desplazamiento han tenido dos grandes áreas de investigación: el transporte y la movilidad. El estudio del transporte se ha

centrado en comprender los viajes de los medios disponibles en una localidad, es decir, se ha buscado estudiar las características de los vehículos, su rapidez, capacidad, entre otros (Hernández & Witter, 2011). Dentro de este enfoque, los usuarios de los sistemas de transporte son concebidos como seres racionales y sus comportamientos resultan predecibles. Asimismo, la metodología de estudio se ha centrado en la data cuantitativa y la elaboración de modelos matemáticos para el cálculo del tráfico de personas y vehículos (Hernández & Witter, 2011).

El estudio de la movilidad, por su parte, propone entender a las personas y sus desplazamientos a través de dos dimensiones: la accesibilidad y la experiencia urbana. Por un lado, el estudio de la accesibilidad se realiza a través de indicadores, como la ubicación geográfica, la disponibilidad de los medios de transporte y los recursos económicos disponibles (Avellaneda, 2007; Hernández, 2018), y se ha centrado en poblaciones que residen en periferia y que cuentan con una posición socioeconómica precaria. En dicho contexto, los medios de transporte disponibles se traducen en acceso a los bienes y servicios distribuidos de forma desigual en la metrópoli, por lo que la presencia de sistemas de transporte eficientes implica mayor acceso a la ciudad. Algunos estudios se han centrado en identificar las características de los desplazamientos y las barreras o posibles limitaciones a los viajes —financieras, físicas, temporales, entre otros—. Además, se han centrado en el uso y apropiación de los medios de transporte por parte de los usuarios para poder llegar a sus destinos (Hernández, 2018; Jirón & Mansilla, 2013; Leibler & Brand, 2012).

Por otro lado, la segunda dimensión apunta a la experiencia en los viajes y el tránsito por la ciudad. Buena parte de los estudios se han centrado en entender cómo se construye el «habitar» de las personas en los diferentes espacios, tomando en consideración la posición del viajero y sus características individuales durante los viajes (Rasse & Martínez Leiva, 2019; Jirón & Mansilla, 2013; Chavez Arana, 2019; Avellaneda, 2007). Además, se enfatiza en la construcción de las percepciones e interpretaciones sobre los espacios transitados, ya sea del lugar de origen o de destino, a partir del desplazamiento de los sujetos (Vega Centeno, 2004; Imilan *et al.*, 2015; Leibler & Brand, 2012). Este cuerpo de investigación se ha centrado en entender cómo diferentes grupos sociales experimentan la ciudad y cómo, a partir de sus viajes, construyen o resignifican una identidad colectiva o individual. A partir de las diferentes aproximaciones, los viajes son definidos como prácticas sociales que expresan y contienen aspectos tanto objetivos como subjetivos, materiales como inmateriales (Gutiérrez, 2012). En esta misma línea, el «giro de la movilidad» busca entender los procesos, dinámicas y experiencias que surgen en el movimiento, es decir, no solo centrarse en los estudios que ocurren en un lugar específico por separado, sino entender el tránsito entre un punto y otro (Jirón & Imilan, 2018).

La figura 1 es una representación de la propuesta teórica utilizada, que parte del enfoque de activos y estructura de oportunidades (Hernández, 2018; Kaztman, coord., 1999). Por un lado, los activos son recursos puestos en uso dentro de una determinada estructura para alcanzar un bien o servicio; en este caso, para evitar

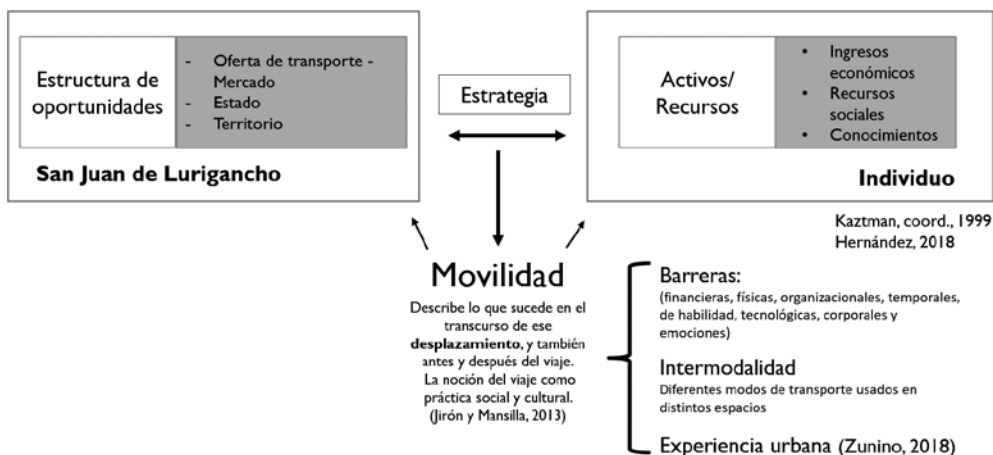


Figura 1 – Marco teórico de la investigación

Elaboración propia

una barrera y poder llegar a un destino. Estos pueden ser dinero, conocimientos, vehículos compartidos, entre otros. Por otro lado, la estructura de oportunidades se compone de tres elementos importantes: el mercado, las condiciones territoriales y el Estado. El primero se refiere a la oferta de transporte disponible (buses, trenes y taxis) y a la infraestructura de transporte (ciclovías, veredas para caminatas, entre otros); el segundo hace referencia a las características territoriales, como la presencia de pendientes, entre otros; y el tercero se expresa en la supervisión de los sistemas de transporte para otorgar licencias de circulación y en su capacidad para subvencionar medios de transporte, como El Metro de Lima.

En el marco de esta investigación, la movilidad cotidiana se define como *objeto*. Con ello se busca entender los motivos y las formas de viaje, como resultado de las estrategias tomadas a partir de la interacción entre la estructura de oportunidades —las características físicas y de transporte público en SJL—, y los activos con los que cuentan los jóvenes y sus hogares (Kaztman coord., 1999). Asimismo, se consideran las dimensiones de accesibilidad y experiencia urbana (Hernández, 2012; Jirón & Imilan, 2018; Kaztman, coord., 1999). Para el estudio de la accesibilidad, retomamos los trabajos de Jirón & Mansilla (2013), quienes definen su configuración a partir de las barreras presentes en los diferentes momentos a lo largo de los desplazamientos. Además, la conceptualización y operacionalización de la experiencia urbana se basa en los estudios de Segura (2012) y Vega Centeno (2004), quienes plantean que los viajes cotidianos son un elemento importante en la comprensión de las representaciones del espacio, del viaje, de los sistemas de transporte y de la ciudad. El presente estudio entiende los viajes como prácticas sociales (Imilan *et al.*, 2015) y considera que los sujetos tienen la capacidad de superar las distancias geográficas y de conectar espacios para poder beneficiarse de los recursos y oportunidades de la ciudad (Hernández, 2012).

2. SAN JUAN DE LURIGANCHO EN RELACIÓN CON LIMA METROPOLITANA

El sistema de transporte y movilidad de Lima Metropolitana se caracteriza por una estructura urbana altamente centralizada y una deficiente política de transporte. A medida que aumentó la demanda de viajes hacia diferentes puntos de la ciudad, las autoridades optaron por establecer una libre competencia y acceso a rutas de transporte a principios de la década de los noventa (Bielich Salazar, 2009) con la intención de mejorar el mercado de los medios de transporte y amplificar su cobertura. Sin embargo, no se pudo ejercer un control y fiscalización de las rutas y empresas de transporte, por lo que hoy en día la ciudad enfrenta importantes problemas de organización y formalización de transporte.

Con el crecimiento poblacional de la ciudad y como resultado de cambios económicos y políticas públicas, se ha estimulado la creación de centros urbanos donde se concentran importantes servicios económicos y comerciales que atraen diariamente a una gran cantidad de personas (Vega Centeno *et al.*, 2011). Para el caso de la metrópoli limeña, la distribución de los centros configura un «policentrismo centralizado» compuesto por cuatro centros importantes próximos entre sí: el centro financiero de San Isidro, el centro comercial de Miraflores, el centro comercial de Gamarra y Mesa Redonda (Gonzales de Olarte & Del Pozo Segura, 2012). Así, la estructura de la ciudad se construye a partir de la relación entre estos centros con el resto de la ciudad (Vega Centeno, 2017). Este modelo económico y territorial genera gran congestión y altos tiempos de viaje para los residentes de las periferias (Metzger *et al.*, 2015) e implica para los usuarios la necesidad de viajar diariamente a estos centros para poder insertarse en las principales actividades económicas de la ciudad.

En este contexto nos interesa analizar SJL, uno de los 49 distritos de la aglomeración urbana de Lima y Callao. Este es un distrito periférico y se destaca por ser el más grande de la capital en términos poblacionales, el cual cuenta con más de un millón de habitantes que representan al 11 % de la población de la capital, en su mayoría jóvenes, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática¹. También presenta características socioeconómicas y urbanas bastante precarias, donde el 20 % de los residentes no cuenta con conexión a agua potable en sus hogares y el 65 % de los residentes se ubica en un estrato económico bajo y medio-bajo. Asimismo, más de 230 000 personas que residen en este distrito se movilizan fuera de este por motivos laborales. En SJL se genera la mayor cantidad de viajes en todo Lima Metropolitana. En un día laborable se generan hasta 618 718 viajes diarios y los principales destinos son Cercado de Lima, Miraflores y Santiago de Surco² (figura 2). Al ser el distrito más poblado del área metropolitana, tiene un

¹ La data es resultado de los Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas del Instituto Nacional de Estadística e Informática (en adelante, INEI).

² Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU). Sistema de Análisis de Viajes en Lima y Callao, 2019. Consultado el 08 de enero del 2022. Disponible en <http://bigdata.atu.gob.pe:3007/mapanalisis/>

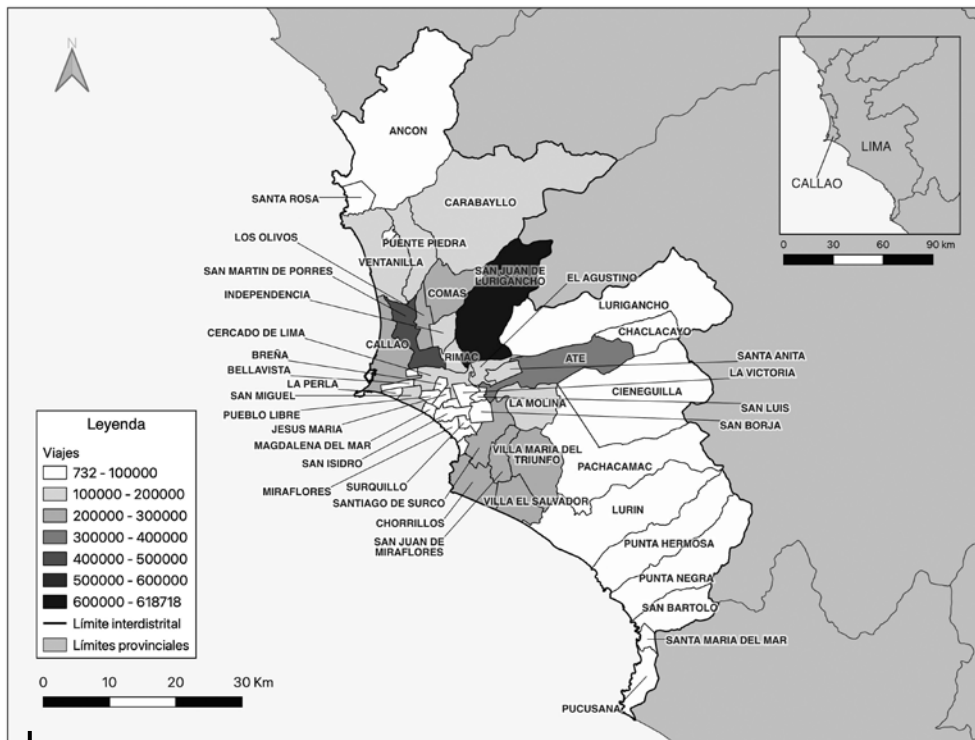


Figura 2 – Cantidad de viajes generados en Lima Metropolitana y Callao según distritos

Datos promedio en el rango de 6:00 a 9:00 a. m. en un día miércoles del mes de mayo del 2019

Elaboración propia (tomado de base de datos de la ATU, ver nota 2)

peso importante dentro de las dinámicas de movilidad de la ciudad; no obstante, no cuenta con la infraestructura acorde con sus características demográficas y sociales. Una de sus principales limitaciones es su morfología pues se encuentra enmarcado entre cerros que limitan sus conexiones con distritos aledaños, generando pocas vías interdistritales en una misma dirección. El distrito cuenta con cuatro vías³ para ingresar o salir, las cuales colapsan con facilidad por la gran cantidad de residentes en tránsito.

En los últimos diez años, SJL ha tenido cambios importantes en cuanto a su infraestructura y equipamiento de transporte. Uno de los principales cambios se debe a la incorporación de la Línea 1 del Metro de Lima, el primer sistema ferroviario de la ciudad (figura 3). Esta es una nueva opción de transporte, rápida y segura, con veintiséis estaciones distribuidas en diez distritos⁴, algunos de ellos con

³ Las vías son el túnel de Santa Rosa, la Línea 1, la vía Puente Nuevo y la Avenida 9 de Octubre.

⁴ Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, Santiago de Surco, Surquillo, San Borja, La Victoria, Lima, El Agustino y San Juan de Lurigancho.

núcleos económicos importantes. En particular, SJL cuenta con siete estaciones (figura 4), lo que complementa la infraestructura y el equipamiento del distrito para facilitar la conexión con el resto de los distritos de la ciudad.



Figura 3 – Vista del recorrido de la Línea 1 del Metro de Lima desde Estación inicial/final Bayóvar, San Juan de Lurigancho

© Lucía Pulido, 2020



Figura 4 – Vista de la Estación Bayóvar de la Línea 1 del Metro de Lima, SJL

© Edith Huerta, 2023

3. METODOLOGÍA

El estudio opta por un enfoque cualitativo que busca entender las prácticas de movilidad construidas a partir del uso de la Línea 1 del Metro de Lima por parte de los jóvenes que residen en SJL y laboran en otros distritos. En ese sentido, las entrevistas a profundidad permiten reconocer las percepciones sobre los medios de transporte masivos utilizados, así como tener un conocimiento detallado de las características de sus viajes, las formas de organización para el desplazamiento y las estrategias tomadas. El enfoque cualitativo en el estudio de los medios de transporte genera un conocimiento a profundidad de la movilidad y los sentidos que le son otorgados, además permite comparar diferentes estilos de viaje entre grupos (Hernández & Witter, 2011).

La investigación realiza un estudio de temporalidad transversal que comprende los años 2018 y 2019. La delimitación temporal elegida se debe a que durante estos años la Línea 1 del Metro de Lima se consolidó como un sistema de transporte masivo, ya que aumentó la capacidad de los pasajeros en los trenes, disminuyó el tiempo de espera y comenzó a realizar una mayor cantidad de viajes. Además, hay que tener en cuenta que la pandemia por Covid-19 cambió las formas y condiciones de trabajo junto con las prácticas de movilidad, por lo que los años señalados son relevantes para comprender la importancia de este sistema de transporte en la configuración de la movilidad en la época previa a la pandemia.

El principal instrumento de recolección de data fueron las entrevistas semiestructuradas, las cuales se aplicaron de forma remota entre julio y agosto del 2021, a través de plataformas digitales como *Zoom*; además, en cada sesión con los entrevistados se usó el navegador de *Google Maps*, con lo que se combinaron los relatos y las descripciones físicas del territorio. Para la selección de los informantes se consideró a varones y mujeres residentes de SJL con edades entre los 18 y 29 años, que se hayan encontrado trabajando entre el 2018 y 2019, que no tengan limitaciones físicas que impidan su desplazamiento autónomo y que hayan usado el tren para movilizarse.

La investigación cuenta con data basada en trece entrevistas, siete a hombres y seis a mujeres. Todos los informantes pertenecían a la clase media de acuerdo a las características de su empleo, con una remuneración por encima de los ingresos económicos de los estratos bajos. Además, todos residían en la casa de sus padres o familiares y no tenían hijos. En lo laboral, todos contaban con un horario estable durante los días de la semana, trabajaban fuera del distrito de SJL y el tiempo de viaje total a sus centros de trabajo abarcaba entre dos y cuatro horas diarias. Sus principales destinos se ubicaban en el área central de la ciudad o Lima Centro, donde se concentran gran diversidad de establecimientos de trabajo y de estudios, por lo que debían movilizarse recorriendo distintos distritos. Además, cabe mencionar que algunos entrevistados tenían otras actividades que cumplir, estudios o pequeños trabajos complementarios a su actividad laboral principal. La comprensión de las características modales de estos jóvenes brinda indicios sobre las diversas dificultades que se experimentan durante los viajes desde SJL. Al

superar las limitaciones físicas y económicas, los jóvenes experimentan condiciones complejas adicionales que les demandan hacer uso de activos de diversos tipos. En ese sentido, contar con ciertas ventajas no necesariamente asegura un mejor acceso a diversos puntos de la ciudad, como veremos en el siguiente apartado.

4. RESULTADOS

La investigación tuvo por objetivo entender y caracterizar las prácticas y condiciones de movilidad de los jóvenes de SJL que se desplazan diariamente a sus centros de trabajo y de estudios ubicados fuera del distrito de origen. Primero, se identificaron las diversas barreras que suelen presentarse en los viajes de los jóvenes y las estrategias que elaboraban con el fin de sobrellevar o evitarlas. Segundo, en cuanto a su experiencia urbana, los participantes mencionaron las malas condiciones de viaje; sin embargo, también consideran que la Línea 1 les permitió cuestionar e incorporarse dentro de las dinámicas de la ciudad.

4. 1. Entre subidas y bajadas: un análisis de las barreras y las estrategias para la movilidad

Durante los viajes se presentan condiciones que pueden afectar la calidad de los trayectos y el acceso a ciertos espacios. La configuración y presencia de estas limitaciones caracteriza la accesibilidad de las personas en términos modales. Jirón & Mansilla (2013) proponen el término «espesura», para indicar la cantidad y combinación de las barreras de acceso, por lo que una mayor espesura se traduce en menor accesibilidad. La multiplicidad de barreras implica un peso y desgaste en las personas para acceder a los servicios o bienes de la ciudad, lo que resulta en una experiencia de exclusión social. Frente a ello, las personas elaboran estrategias o tácticas para negociar las condiciones que se presentan en un viaje, en un espacio y tiempo determinado, y reducir el impacto de las barreras. En el desarrollo de estas estrategias se requieren activos, es decir, los recursos disponibles (conocimientos, dinero, entre otros) dentro de una estructura de oportunidades.

El objetivo de esta sección es la identificación de la multiplicidad de barreras que se manifiestan durante los viajes, lo que se considera una expresión de la accesibilidad de los jóvenes residentes de SJL al centro de la ciudad. Jirón & Mansilla (2013) proponen seis tipos de barreras: financieras, físicas, de habilidades, temporales, organizacionales y tecnológicas. Cabe señalar que, si bien la barrera de inseguridad no se incluye directamente en el estudio, aquí se considera como una limitación importante que aparece constantemente en los viajes y puede afectar las percepciones y formas de moverse, además de agregar mayor «espesura» al viaje. A su vez, se identifican activos como el «saber viajar» (Imilan et al., 2015) y se considera el rol de los jóvenes en las decisiones/estrategias que toman para

poder desplazarse de la mejor forma posible, dado que el uso individual de los medios de transporte no satisface sus necesidades modales.

4. 1. 1. El caso de Emilia: una aproximación a las condiciones de movilidad

A continuación, detallaremos las principales barreras que se presentan en los viajes a través del recorrido de Emilia desde SJL. Además, presentaremos las actividades y decisiones que toma esta joven, la cual cumple con una rutina que incluye responsabilidades laborales y académicas en un horario delimitado (de 9:00 a.m. a 6:00 p.m.) durante cinco días de la semana. El día de Emilia comienza temprano. Ella sale de su domicilio a las 7:20 a. m., aproximadamente, hacia la estación de tren más cercana: «Los Jardines». Para llegar suele tomar un mototaxi, pequeños vehículos de tres ruedas que circulan alrededor de las calles y que la moviliza a su destino con facilidad y rapidez. Sin embargo, Emilia teme los accidentes de tránsito (barrera de inseguridad) dado que los mototaxis transitan en vías principales, junto con otros vehículos, y no tienen una infraestructura sólida capaz de amortiguar los accidentes. A pesar de ello, Emilia señala que esta es la mejor opción para llegar a la estación de tren pues, debido a la distancia, le tomaría más tiempo caminar. Además, el mototaxi es un medio económico y el precio del viaje es de S/ 1.00 (US\$0.25).

Las estaciones de la Línea 1 son espacios generalmente amplios, aunque su tamaño, antigüedad y otras características difieren entre sí dependiendo del distrito donde se ubican. Por ejemplo, aquellas ubicadas en Surco no tienen tanto tráfico a sus alrededores en comparación con la estación «Los Jardines» en SJL. Las estaciones de tren son puntos ejes y articuladores para todos los viajes; sin embargo, estas presentan una falta de articulación con otros medios de transporte. Emilia llega en mototaxi, otras personas llegan caminando, en taxi colectivo o en bus, pero las estaciones no facilitan una adecuada distribución y conexión con los paraderos de otros medios. Al respecto, la investigación de Chavez Arana (2019) señala que el diseño y la gestión de las estaciones del Metro de Lima no toman en cuenta las necesidades sociales de la movilidad y prestan poca atención a las dinámicas sociales y territoriales del entorno. En la estación, el espacio físico no tiene la capacidad para albergar a la cantidad de pasajeros en tránsito, a los que se suman comerciantes formales e informales que venden comida, audífonos, entre otros productos. Emilia siente que tiene que adaptarse a ese reducido espacio. A veces tiene que correr en sentido contrario de la pista porque el paradero del mototaxi se encuentra lejos de la estación. Ella desea llegar lo más rápido posible, incluso si implica arriesgarse a tener un accidente.

Al llegar a la estación del Metro de Lima, Emilia se encuentra con largas colas para ingresar, que pueden demorar entre diez minutos y una hora. Emilia opta por elegir una cola que, desde su percepción, avanza más rápido o tiene una menor cantidad de personas. En este momento, mientras espera, revisa su celular o compra el desayuno, todo ello con el fin de utilizar el tiempo y hacer más llevadera su espera. Emilia percibe presión por continuar con su trayecto, dado

que debe llegar a tiempo a su centro laboral. Para ella, incumplir el horario de trabajo generaría descuentos en su salario o amonestaciones de sus superiores. Así, durante las mañanas carga con una sensación de prisa y debe sortear los posibles inconvenientes que se le presenten para llegar a su destino. El retraso en una parte del viaje puede implicar una acumulación de tiempo adicional. A partir de su experiencia, considera que el hecho de vivir lejos de su trabajo implica tener que salir con mucha anticipación frente a la posibilidad de encontrar algún percance.

Luego de ingresar a la estación sube las escaleras eléctricas y se traslada al andén. El uso del Metro de Lima le permite un mayor control del tiempo, dado que el periodo de viaje está definido por los horarios del sistema y no debe preocuparse por la congestión o el tráfico. Sin embargo, ciertos horarios cuentan con un mayor estado de aglomeración de usuarios. Emilia comenta que a veces es complicado salir del vagón debido a la gran cantidad de personas que desean subir y bajar al mismo tiempo: «uno sale como puede», afirma.

Emilia deja con prisa la estación para trasladarse al paradero de taxis colectivos, su siguiente medio de transporte. Este es un servicio de transporte informal⁵ realizado por autos privados que transitan en las principales avenidas de la ciudad. Los paraderos son definidos por los usuarios y pueden parar en múltiples ocasiones a lo largo del recorrido; sin embargo, hay paraderos iniciales donde se suele esperar a los pasajeros. Una vez lleno el auto, el taxi colectivo inicia la ruta. En el camino también pueden ir recogiendo clientes a medida que bajan las personas. Los usuarios suelen reconocer fácilmente estos vehículos por los paraderos, los letreros y los «jaladores»⁶. El precio es casi el doble en comparación con el de los buses de transporte público y el viaje se suele compartir con tres o cuatro personas más.

Emilia decide tomar el taxi colectivo porque es el único medio de transporte que la traslada hasta la puerta de su centro de labores. Con ello finaliza su viaje y llega a su destino a las 8:00 a. m., tras viajar durante cuarenta minutos por tres medios de transporte y gastar S/ 4.50⁷ (US\$1.50). Ella ha pensado usar otro medio de transporte público, pero, en el mejor de los casos, tendría que caminar tres cuadras fuera de la estación, esperar un bus cuya ruta la deje lo más cerca posible y luego caminar un poco más hacia su trabajo. Entonces, Emilia está dispuesta a pagar una mayor cantidad de dinero para así reducir el tiempo de viaje. Según Oviedo *et al.* (2019), las personas con mayores recursos económicos tienen una mayor predisposición para invertir más en el uso de medios de transporte masivo

⁵ Estos no cuentan con autorización de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), entidad que regula el transporte urbano en la ciudad.

⁶ Personas que se ubican en los paraderos de taxis colectivos y buscan llamar la atención de las personas para que usen este medio de transporte; suelen tener carteles para señalar la ruta o el nombre de las avenidas principales por las que transitará el taxi colectivo.

⁷ El Metro de Lima tiene una tarifa plana con un precio de S/ 1.50 (US\$0.40). Asimismo, cuenta con un subsidio del Estado de aproximadamente S/ 2.50 por pasaje (US\$0.70), que representa el 63 % del costo de operación (Asociación de contribuyentes del Perú, 2019).

y son el grupo que más se beneficia de estos medios, como en el caso de Emilia. A pesar de ello, la congestión en la ciudad y los tiempos de espera suelen superar los beneficios que brindan.

El horario de salida de Emilia es a las 6:00 p.m. y su siguiente destino es la universidad. Al salir de su centro de trabajo inicia una caminata de diez minutos hacia el paradero de buses, donde percibe inseguridad debido a la alta incidencia de delincuencia. Frente a ello mantiene un estado de alerta y trata de pasar desapercibida caminando rápido, evitando quedarse parada por mucho tiempo e incluso cubriendo sus pertenencias. La mayoría de buses la llevan a su destino, por lo que no espera mucho tiempo, sin embargo, los vehículos suelen encontrarse muy saturados.

En este punto, Emilia percibe otro riesgo para su seguridad: el acoso sexual. Este constituye una barrera que afecta a todas las mujeres entrevistadas. El hallazgo se condice con datos del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020), que resaltan que el 80% de las mujeres limeñas manifiesta haber padecido alguna forma de acoso sexual durante sus trayectos. Frente a estas situaciones, muchas mujeres evitan las calles o áreas donde han experimentado situaciones de acoso, optan por usar ropa ancha o suelta, viajan acompañadas de hombres, esperan buses vacíos o evitan buses llenos y se mantienen muy atentas a su entorno. Una investigación realizada por Soto (2016) evidencia que el Metro de México es percibido como inseguro, a diferencia del Metro de Lima que es considerado uno de los medios más seguros para viajar. A pesar de esta distinción, se encontraron estrategias similares en los viajes de mujeres mexicanas y limeñas, como cambiar los usos de los medios de transporte, evitar ciertos espacios y modificar la forma de vestir como modo de protección frente al acoso sexual. Además, todas las mujeres adoptan un permanente estado de alerta ante el peligro, cambiando así su relación con los otros y la ciudad. Las miradas morbosas constituyen un tipo de agresión sexual bastante frecuente, especialmente en el bus, por lo que Emilia evita realizar contacto visual, mira a otro lado o sin un punto fijo. Asimismo, ella señala que la aglomeración de pasajeros suele ser aprovechada por hombres para realizar acercamientos, tocamientos, entre otras formas de agresión sexual, por lo que prefiere esperar más hasta encontrar un bus con asientos disponibles.

El viaje en bus dura veinte minutos, aproximadamente, y traslada a Emilia hasta la puerta de su universidad. A las 10:00 p.m. termina sus actividades y analiza la duración de los trayectos a casa con respecto a cada sistema de transporte. La Línea 1, «los corredores»⁸ y algunas líneas de buses tienen un horario definido de atención que finaliza a las 10:00 u 11:00 p.m., lo cual afecta el retorno de Emilia a su casa. Ella opta por tomar un bus hacia una de las avenidas principales de la ciudad —la avenida 28 de Julio—, ya que por ahí circula la mayor cantidad de rutas de transporte que pueden acercarla a su destino. El bus no se encuentra muy saturado y cuenta con espacio para poder sentarse. El viaje de retorno dura veinte

⁸ Líneas de buses que forma parte del Sistema Integrado de Transporte (SIT).

minutos, ya que en ese horario no hay «hora punta» como sí la hay en el intervalo entre las 6:00 y 9:00 p. m. Al llegar a una de las principales avenidas de la ciudad, Emilia considera tomar un taxi colectivo con destino a su casa en SJL, pero siente cierto temor pues ha escuchado experiencias de víctimas de crímenes al usar taxis colectivos en el horario nocturno.

Frente a ello, opta por esperar y analizar la salida de los taxis colectivos. Mientras tanto se acerca a un puesto de vendedores ambulantes y decide comprar comida. Los espacios de comercio son considerados como refugios, lugares seguros donde resulta poco probable ser víctima de un robo ya que suelen contar con iluminación y con la presencia de otras personas que pueden salir en defensa de uno. Emilia decide a qué taxi colectivo subirse considerando el tipo de vehículo, el conductor, el número y sexo de los pasajeros y los asientos disponibles. Ella opta por no subirse si hay muchos varones; en cambio, siente mayor seguridad cuando los pasajeros son mujeres. Asimismo, prefiere sentarse cerca a la puerta para poder salir con facilidad ante cualquier inconveniente. El proceso de selección de taxis colectivos debe ser rápido, mientras avanza la noche su disponibilidad disminuye y aumentan los riesgos ante la delincuencia. Ella asume un estado de alerta durante todo el recorrido, aunque también escucha música mientras observa la ruta. Emilia conoce el trayecto de memoria, pero algunos taxis colectivos toman desvíos para evitar el tráfico, lo que también puede ser indicativo de un posible robo o secuestro. Cuando ya se encuentra próxima a llegar a casa, Emilia avisa a sus familiares como medida de seguridad.

El viaje en taxi colectivo demora entre treinta y cuarenta minutos y cuesta S/ 5.00 (US\$1.50). El vehículo deja a Emilia en un paradero similar al paradero de bus, aproximadamente a las 11:15 p. m. En el paradero se encuentran pocas personas y la iluminación es limitada, por lo que Emilia camina rápidamente a un paradero de mototaxis que la traslade a su casa. Emilia comenta que existe el riesgo de que el mototaxista pueda robar sus pertenencias, por lo que busca a los mototaxis formales ubicados en un paradero definido, se asegura de que el conductor tenga un chaleco de la empresa donde labora y que el color del mototaxi corresponda al de la empresa. En ese horario el viaje suele ser individual y Emilia llega a su casa a las 11:20 p. m., aproximadamente.

4. 1. 2. Análisis del caso de estudio

A partir del recorrido descrito y el análisis de las entrevistas se encontró información relevante sobre cuatro barreras (cuadro 1). Primero, las barreras temporales son la presión del tiempo en las mañanas, los periodos de espera en la cola y el horario de funcionamiento de los sistemas de transporte. Segundo, las barreras físicas se vinculan a los paraderos de los medios de transporte, los cuales no cuentan con las condiciones suficientes para adaptarse a las necesidades y formas de viaje de los pasajeros. Tercero, están las barreras de inseguridad como la delincuencia, el acoso sexual y los accidentes de tránsito. En las noches se incrementa la sensación de inseguridad, lo cual también mantiene alerta y apresura a los transeúntes.

Cuarto, las financieras, como optar por medios de transporte con pasajes más económicos u obtener una «tarjeta de medio pasaje» prestada.

Cuadro 1 – Síntesis de estrategias, recursos y barreras más relevantes en el caso de estudio

Barrera	Tipo de Estrategia	Recursos/activos
Temporal	Evitar	Conocimientos
Física	Gestión del cuerpo	Dinero
Inseguridad	Actividad durante la barrera	Tiempo
Financiera		

Elaboración propia

El hecho de vivir lejos del trabajo o del centro de estudios implica que los recorridos combinen una diversidad de medios de transporte, sobre los cuales los jóvenes deben conocer, decidir y organizar para poder llegar a sus destinos en el menor tiempo posible, como se expresa en el relato de Emilia. En este contexto, la Línea 1 es el principal medio de transporte que los vincula rápidamente con lugares lejanos; en otras palabras, tiene el rol de conector entre diferentes puntos de la ciudad. Por ello, los jóvenes resaltan su importancia para reducir las distancias y el tiempo de viaje.

Otro hallazgo importante es la identificación de tres tipos de estrategias comunes. La primera consiste en evitar las situaciones que afectan los viajes, como el tráfico o las largas colas, por lo cual deben configurar mejores formas de viajar. La segunda estrategia es la gestión del cuerpo, enfocada en la corporalidad del usuario. Esto implica viajar sentado o pasar desapercibido y requiere el uso de los conocimientos para interpretar la situación de inseguridad o peligro. Las mujeres suelen tener un mayor sentido de su corporalidad por el mayor riesgo al acoso sexual. La tercera estrategia es realizar alguna actividad paralela mientras lidian con la barrera, por ejemplo, esperar en la fila comiendo o revisar las redes sociales mientras viajan.

Entre los recursos/activos más utilizados se encuentran el «saber viajar» en la ciudad, el dinero para pagar los taxis colectivos u otros buses y el tiempo que implica esperar en la cola o a que termine el viaje. Los jóvenes deben «saber viajar», en primer lugar, a nivel de los medios de transporte, con esto nos referimos a las prácticas aprendidas que se incorporan en las elecciones y movimientos del viaje (Imilan *et al.*, 2015). Este conocimiento implica el funcionamiento y las características de los sistemas de transporte, la identificación de los paraderos y horarios de funcionamiento de los buses, mototaxis y taxis colectivos, el costo del pasaje, entre otros. En segundo lugar, está el «saber viajar» a nivel de la ciudad, es decir, entender cómo se organiza la ciudad a partir de los sistemas de transporte y asociar horas y zonas de la ciudad con el estado de las rutas de transporte. Por ejemplo, Emilia sabe que a las 4:00 p. m. no hay cola en la estación de su interés;

en cambio, a las 6:00 p. m., hay una mayor concentración de personas porque finaliza el horario laboral en varias oficinas cercanas.

El último hallazgo es la diferencia del nivel de control que el sujeto puede ejercer sobre los medios de transporte. Por un lado, se identifican estrategias limitadas en ciertos medios de transporte, principalmente en la Línea 1, y también en los corredores o BRT⁹. Los viajeros deben adaptarse a sus condiciones de viaje, pues están mediados por sistemas de organización previamente definidos, con horarios y personal encargado de cada tarea. Esta estructuración supone beneficios para los jóvenes en la organización de sus tiempos, ya que calculan la hora en que llegarán a su destino y evitan el tráfico. En cambio, los medios de transporte informales —mototaxis, buses y taxis colectivos— si bien se encuentran organizados, tienen un nivel de precisión menor, dado que la ruta de estos medios no está definida por paraderos, tiempos ni horarios específicos. Así, el usuario percibe mayor incertidumbre, aunque también un mayor margen de acción, dado que puede tomar un bus en cualquier parte y a cualquier hora. Esto se da cuando los medios de transporte formales no se encuentran en funcionamiento, tal como sucede durante las noches. De ese modo, los jóvenes ejercen una participación activa en la definición de las rutas y modalidades de viaje. Ellos continuamente deben tomar decisiones sobre sus viajes de acuerdo a las características de los medios de transporte y elaborar estrategias para reducir el impacto de las barreras que encuentran. Esta participación es un reflejo de la inaccesibilidad a la ciudad e implica un desgaste físico y mental, obligándolos a intervenir continuamente en el uso de diferentes medios de transporte, a pesar de los riesgos y según la disponibilidad de recursos de conocimiento, dinero y tiempo.

4. 2. REPRESENTACIONES SOBRE EL VIAJE Y SAN JUAN DE LURIGANCHO

En este apartado se busca entender cómo los jóvenes de SJL asocian significados a los viajes, los medios de transporte y el distrito donde residen, teniendo en cuenta su ubicación periférica. Esta sección se guía de los aportes teóricos de Segura (2012), Vega Centeno (2004) y Leibler & Brand (2012), quienes han estudiado la construcción de las representaciones del espacio a partir de los viajes por la ciudad, especialmente en poblaciones que habitan la periferia y cuentan con pocos recursos económicos. Asimismo, la aproximación de Jirón & Mansilla (2013) y Rasse & Martínez Leiva (2019) opta por prestar atención a las características de los desplazamientos, tomando en cuenta la posición del viajero y la organización de la ciudad. Así, resulta clave reconocer que la experiencia urbana está mediada tanto por las representaciones socioespaciales de la ciudad como por la posición dentro de ella. La experiencia negativa común de los entrevistados se ve marcada

⁹ «Bus Rapid Transport». En su traducción al español: «Autobús de Transporte Rápido».

por la sensación de lejanía de los bienes y servicios de la ciudad, a lo que se le suma el cansancio físico y la resignación de viajar en las condiciones detalladas previamente. Sin embargo, a pesar de ello, los jóvenes cuestionan y renegocian las dimensiones de distancia y tiempo que los acercan a los centros de la ciudad a partir de medios de transporte eficientes, como la Línea 1, con los cuales tienen mayor acceso a la ciudad y a las dinámicas de la metrópoli.

4. 2. 1. Representaciones sobre San Juan de Lurigancho

Los jóvenes han construido la imagen de SJL a partir de tres elementos: (i) sus viajes a otros distritos, (ii) sus experiencias de habitar el distrito y (iii) las percepciones de los no residentes sobre el distrito. Hay que resaltar que muchos jóvenes salen del distrito continuamente para buscar oportunidades laborales o ir a su centro de labores a través de viajes largos y desgastantes. Las investigaciones de Vega Centeno (2004) y Segura (2012) señalan que la percepción de la zona donde residen entra en tensión y comparación con el lugar donde trabajan. De esta forma, se construye un «aquí» marcado por características negativas sobre el espacio y las personas en la zona de residencia y un «allá» referido a propiedades positivas del espacio ubicado en el centro de la ciudad. Estos elementos se ven configurados a partir de las prácticas de movilidad y la percepción acerca de la distribución de bienes y servicios de la ciudad. Además, se encuentran experiencias comunes con la investigación de Rasse & Martínez Leiva (2019) quienes indican que los jóvenes que residen en la periferia y viajan a los centros de la ciudad para estudiar tienden a asociar la zona donde residen con distintos problemas. Del mismo modo, la presente investigación encuentra una percepción similar entre los jóvenes, quienes remarcan problemas de tráfico, distancias o inseguridad, lo cual genera una percepción negativa sobre su lugar de residencia.

SJL es un distrito amplio y diverso, con notorias diferencias entre la zona baja, donde se han consolidado áreas residenciales y actividades económicas, y la zona alta, ubicada en las laderas de los cerros y en constante crecimiento urbano. Los jóvenes residentes de SJL identifican estas diferencias entre zonas y reconocen experiencias distintas. No obstante, personas externas al distrito, como los empleadores, asocian al distrito en general con la lejanía, los problemas de transporte, los largos viajes, entre otros. Estas percepciones negativas de terceros generan una sensación de frustración, especialmente cuando ponen en duda el desempeño laboral de los jóvenes ante la posibilidad de llegar tarde con frecuencia.

4. 2. 2. ¿Cómo es viajar desde San Juan de Lurigancho?

En esta sección profundizaremos sobre la experiencia de desplazamiento a través de los viajes de los entrevistados. Al respecto, nos alineamos a la propuesta de Zunino (2018) quien propone entender la movilidad a un nivel performativo, en el cual aprendemos a movernos a un ritmo particular durante un tiempo y espacio determinado. Por ello, la experiencia incorpora las representaciones, las prácticas y las relaciones que se construyen a través de los viajes de acuerdo a

las condiciones o barreras que se presentan. Por su parte, Segura (2012) afirma que los residentes de zonas periféricas deben cubrir grandes trayectos y realizar importantes esfuerzos a través de los cuales sus cuerpos *sienten* y *aprenden* sobre las distancias que los separan de los bienes de la ciudad.

Los resultados de esta investigación demuestran que los jóvenes viajan durante largos periodos de tiempo y a través de diferentes medios de transporte e indican un acceso limitado al centro de la ciudad. Además, se identifican problemas de transporte, como la falta de infraestructura que promueva la interconectividad entre SJL con el resto de los distritos, el mal estado de paraderos y pistas, entre otros. Estas condiciones materiales afectan su forma de viajar, pues aumentan el tiempo de viaje y generan cansancio. En la siguiente cita Armando señala el estrés y desgaste resultante de los largos tiempos de espera, el tráfico, la aglomeración de pasajeros, el constante estado de alerta por la inseguridad, entre otros:

El cansancio y el estrés, de regreso, también un poco de inseguridad en las calles cuando estoy en San Juan [de Lurigancho] (...) las personas que están en las calles, que cruzan el semáforo sin precaución, que toman el tren y se empiezan a empujar así (...) Creo que esa combinación de cosas es lo que uno se hace que se sienta cansado en el viaje (Armando, 23 años, contador).

Sumado a ello, el viaje es percibido como un tiempo perdido en el cual podrían estar realizando otras actividades. Los viajes son percibidos como largos, desgastantes, molestos e incómodos. Casi todos los entrevistados expresan resignación al respecto, pues no pueden cambiar gran parte de su recorrido ni las condiciones de sus trayectos, ya que la forma en la que viajan es la mejor opción que han encontrado considerando el tiempo y dinero invertidos. Según ellos, viajar en un solo bus podría ser más cómodo dado que viajan sentados y en un solo vehículo, pero implica mayor tiempo de viaje, por lo que se prefiere la rapidez sobre la comodidad.

Los entrevistados valoran el uso de la Línea 1, pues ha significado mejores condiciones de viaje por la rapidez y puntualidad del servicio. La experiencia del Metro de Lima se relaciona, además, con un menor desgaste físico. Diego (28 años, ingeniero civil) señala que el viaje en tren es menos agotador que en bus, dado que este último requiere de mayor tiempo de espera por la demanda y el tráfico en la ruta. Sin embargo, también se mencionan aspectos negativos en la experiencia con la Línea 1, como la aglomeración de pasajeros y los largos tiempos de espera para abordar (entre 20 y 30 minutos). Así, la representación del Metro se construye en comparación con las experiencias pasadas con buses y taxis colectivos, además de la consideración de las características del sistema de transporte de Lima (desorganización, tráfico, viajes extensos y estresantes). Ello indica que para los usuarios lo más importante es llegar rápido al destino, incluso sobre la comodidad, especialmente tomando en cuenta las condiciones de la estructura de oportunidades del distrito.

4. 3. Redefiniendo las distancias en y de la ciudad

Entre los entrevistados se ha encontrado una percepción común negativa sobre el distrito basada en su ubicación geográfica. Segura (2012) explica que la experiencia común de habitar en la periferia se construye frente a la necesidad permanente de incorporar el lugar donde se vive con el resto de la ciudad a nivel social y espacial. Esta idea es clave para entender cómo los jóvenes que residen en SJL han construido una experiencia urbana desde este distrito e intentan incorporarse al resto de la ciudad. Al inicio indicamos que vivir en SJL es problemático por la distancia hacia puntos importantes de la ciudad y los largos viajes hacia sus centros de trabajo, por lo que se requiere conocimiento, planificación y participación activa para poder llegar a sus destinos de la mejor forma posible.

A pesar de que estas características indican un limitado acceso a la ciudad, los jóvenes redefinen su percepción del espacio y el tiempo y con ello su nivel de participación en la dinámica social de la ciudad. La Línea 1 es un medio que los puede transportar en un lapso de 20 a 30 minutos desde SJL hacia los principales centros económicos de la ciudad (San Isidro, Gamarra, etc.). Como señala Carlos, la distancia entre ciertos espacios se reduce si se usa la Línea 1, por lo que un menor tiempo de viaje permite que un lugar se perciba como más cercano:

(...) a veces me dicen «¿vives en SJL? Ahh, vives muy lejos». Pero como te he contado, en 20 minutos puedo llegar al [centro comercial] Jockey Plaza sin ningún problema, si no hay tráfico, máximo 40 minutos o una hora. Puedo yo de SJL, puedo llegar a la zona de financiera, a San Isidro, rápido. Al centro de Lima, rápido, no es que esté tan lejos como otros distritos, no sé. Yo no lo siento muy alejado como mucha gente piensa (Carlos, 23 años, practicante de contabilidad).

En suma, identificamos que la experiencia de habitar el distrito de SJL está marcada por valoraciones negativas asociadas con la inseguridad, problemas de transporte, largos tiempos de viaje, entre otros, lo que coincide con la descripción anterior sobre el limitado acceso a la ciudad. Sin embargo, a pesar de ello, los jóvenes identifican un tipo de inclusión y acceso a las oportunidades de la ciudad a partir del uso de medios de transporte rápidos y eficientes como la Línea 1, la cual otorga una sensación de cercanía y factibilidad que permite cuestionar sus nociones sobre las distancias en la ciudad.

5. CONCLUSIONES

El objetivo del presente artículo ha sido explorar las rutinas de movilidad de los jóvenes residentes de SJL a partir del uso del Metro de Lima y analizar su impacto en las representaciones del distrito y la ciudad. Para ello, la movilidad se ha considerado como el resultado de una negociación de los jóvenes con un contexto específico (Jirón & Imilan, 2018). La investigación evidencia el impacto de un nuevo sistema de transporte masivo —el Metro de Lima— cuya finalidad es dinamizar y facilitar el transporte a distintos puntos de la ciudad, además de reducir

tiempos de viaje para los jóvenes residentes de SJL. En este sentido, les otorga la posibilidad de acceder a las áreas de la ciudad donde se concentran importantes oportunidades laborales para su desarrollo profesional. La forma en la que se apropian de este sistema y lo incluyen en sus rutinas de movilidad requiere el uso continuo de recursos, decisiones, la exposición a riesgos, el conocimiento experto de otros medios de transporte y de la ciudad. Sin embargo, a pesar de la reducción de los tiempos de viaje por el uso del Metro de Lima, se mantiene la percepción negativa del distrito respecto a sus problemas de inseguridad y transporte y se expresa cansancio por las constantes barreras para el desplazamiento.

Asimismo, se identifican diferencias significativas entre hombres y mujeres en torno a la percepción de inseguridad. La corporalidad de las mujeres está en constante disputa en los espacios públicos debido al acoso sexual, por lo que ellas desarrollan un sentido de alerta permanente al transitar por la ciudad, con énfasis en las noches, y al movilizarse en servicios de transporte informal, como los taxis colectivos; del mismo modo, cuando utilizan el Metro, aunque es considerado un medio de transporte seguro. La llegada de esta nueva infraestructura ha cambiado las rutinas de movilidad y ha mejorado las condiciones de viaje, especialmente para las mujeres; sin embargo, aún se presentan múltiples limitaciones que dificultan el desplazamiento a través la ciudad.

Otra dimensión explorada concierne al impacto de esta nueva infraestructura en las distancias físicas y percibidas en la ciudad. El uso de la Línea 1 propicia la redefinición de las dimensiones del espacio-tiempo en los viajes dado que se cuestiona y relativiza la percepción de lejanía del distrito respecto a los centros de la ciudad. A partir de ello, se concluye que las dimensiones de la movilidad, tanto la accesibilidad como la experiencia, presentan diferencias significativas, incluso contradictorias. Las complejas y desgastantes condiciones de los viajes implican poca accesibilidad; sin embargo, los jóvenes perciben una mayor inclusión a las dinámicas de la ciudad a través de la Línea 1, a pesar de las dificultades en las condiciones de los viajes.

Los resultados demuestran el valor de incorporar la experiencia urbana en el análisis de la movilidad cotidiana. La evidencia demuestra que nuevos modos de transporte permiten mejorar el sentimiento de inclusión entre los jóvenes, quienes tienen la necesidad de explorar la ciudad para su desarrollo personal o profesional, aunque ello requiere hacer frente a múltiples barreras. En adelante se considera que el desarrollo de estudios similares, con énfasis en poblaciones de menores recursos socioeconómicos, podrían ser de interés para entender mejor el potencial y los límites de inclusión de estos modos de transporte.

Referencias citadas

ASOCIACIÓN DE CONTRIBUYENTES DEL PERÚ, 2019 – *El uso de subsidios en el transporte público urbano: una propuesta para Lima Metropolitana*, 31 pp.; Lima: Asociación de Contribuyentes del Perú. Policy Note 14. Disponible en <https://tucontribuyes.com/wp-content/uploads/2019/07/paper-atu-2.pdf>

- 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>
- BIELICH SALAZAR, C., 2009 – *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*, xi + 124 pp.; Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES), Instituto de Estudios Peruanos (IEP). Disponible en <https://repositorio.iep.org.pe/handle/IEP/1007>
- CHAVEZ ARANA, K., 2019 – *Habitar la estación: lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto taxistas. El caso de VES*, 183 pp.; Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Tesis para optar el grado académico de licenciada en Sociología.
- DAUDE, C., FAJARDO, G., BRASSIOLO, P., ESTRADA, R., GOYTIA, C., SANGUINETTI, P. & VARGAS, J., 2017 – *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina*, 287 pp.; Bogotá: CAF. Disponible en <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1090>
- GONZALES DE OLARTE, E. & DEL POZO SEGURA, J. M., 2012 – Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis a partir de la localización del empleo. *Investigaciones Regionales*, **23**: 29-52.
- GUTIÉRREZ, A., 2012 – ¿Qué es movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbana Territorial*, **21 (2)**: 61-74. Disponible en <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>
- HERNÁNDEZ, D., 2012 – Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE (Santiago)*, **38 (115)**: 117-135. Disponible en <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- HERNÁNDEZ, D., 2018 – Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography*, **67**: 119-125. Disponible en <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692316303556>
- HERNÁNDEZ, D. & WITTER R., 2011 – Entre la ingeniería y la antropología: Hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Transporte y Territorio*, **4**: 29-46. Disponible en <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/255/233>
- IMILAN, W., JIRÓN, P. & ITURRA, L., 2015 – Más allá del barrio: Habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur*, **3**: 87-103.
- JIRÓN, P. & IMILAN, 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 https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-34022013000300004&script=sci_arttext
- KAZTMAN, R. (coord.), 1999 – *Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay*, 357 pp.; Montevideo: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD Uruguay), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Disponible en <https://hdl.handle.net/11362/28651>
- LEIBLER, L. & BRAND, P., 2012 – Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, **41 (3)**: 363-387. Disponible en <https://doi.org/10.4000/bifea.147>

- LIMA CÓMO VAMOS, 2019 – *Lima y Callao según sus ciudadanos. Décimo Informe Urbano de Percepción sobre Calidad de Vida en la Ciudad*, 63 pp.; Lima: Lima Cómo Vamos. Disponible en https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019_.pdf
- METZGER, P., GLUSKI, P., ROBERT, J. & SIERRA, A., 2015 – *Atlas problemático de una metrópoli vulnerable. Desigualdades urbanas en Lima y Callao*, 36 pp.; Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA). Disponible en <https://www.ifea.org.pe/libreria/travaux/331/pdf/atlas-problematico-es.pdf>
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC), 2020 – *Estudio sobre la seguridad y presencia de mujeres en el transporte público*, 55 pp.; Lima: MTC. Disponible en https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/560781/Estudio_sobre_la_seguridad_y_presencia_de_mujeres_en_el_transporte_p%C3%BAblico.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 <http://dx.doi.org/10.3390/su11102795>
- RASSE, A. & MARTÍNEZ LEIVA, M. J., 2019 – Entre el goce y el padecimiento. Movilidad cotidiana y disfrute por parte de estudiantes de educación superior que habitan el periurbano de la Región Metropolitana de Santiago, Chile. *Investigaciones Geográficas*, **58**: 51-68. Disponible en <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2019.54435>
- SEGURA, R., 2012 – Elementos para la crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. *Quid* **16**, **2**: 106-132. Disponible en <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/1118>
- SOTO, P., 2016 – Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Transporte y Territorio*, **16**: 127-146.
- VEGA CENTENO, P., 2004 – Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia. *Anthropologica*, **22** (22): 31-62. Disponible en <https://doi.org/10.18800/anthropologica.200401.002>
- VEGA CENTENO, P., 2017 – La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. *EURE (Santiago)*, **43** (129): 5-25. Disponible en <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612017000200001>
- VEGA CENTENO, P., DAMMERT GUARDIA, M., MOSCHELLA, P., VILELA, M., BENSÚS, V., FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, G. & PEREYRA, O., 2019 – *Las centralidades de Lima metropolitana en el siglo XXI: una aproximación empírica*, 189 pp.; Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- 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. Mattos, W. Ludeña & L. Fuentes, eds.): 289-328; Santiago: RIL Editores.
- VERGEL-TOVAR, E., 2022 – Sustainable transit and land use in Latin America and the Caribbean: A review of recent developments and research findings. *Advances in Transport Policy and Planning*, **9**: 29-73. Disponible en <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.05.001>
- ZUNINO, D., 2018 – Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tempo Social*, **30** (2): 35-54. Disponible en <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>