Movilidad en bicicleta en ciclovías de zonas distintas de Lima a través de la etnografía móvil.

Mobilidade via bicicleta em ciclovias de zonas distintas de Lima observada através de etnografia em movimento.

Bicycle mobility in bicycle lanes from different areas of Lima through mobile ethnography.

Danae Lina Román García

Edição electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/pontourbe/10703>

DOI: 10.4000/pontourbe.10703

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Refêrencia eletrónica

Danae Lina Román García, «Movilidad en bicicleta en ciclovías de zonas distintas de Lima a través de la etnografía móvil.», *Ponto Urbe* [Online], 28 | 2021, posto online no dia 27 julho 2021, consultado o 13 março 2023. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/10703> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.10703>

Este documento foi criado de forma automática no dia 13 março 2023.

Creative Commons - Atribuição 4.0 Internacional - CC BY 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Movilidad en bicicleta en ciclovías de zonas distintas de Lima a través de la etnografía móvil.

Mobilidade via bicicleta em ciclovias de zonas distintas de Lima observada através de etnografia em movimento.

Bicycle mobility in bicycle lanes from different areas of Lima through mobile ethnography.

Danae Lina Román García

NOTA DO EDITOR

Versão original recebida em / Original Version 04/02/2021

Aceitação / Accepted 13/07/2021

Introducción

- 1 El artículo compara la movilidad en bicicleta, a través de la etnografía móvil, en dos de las ciclovías más importantes, antiguas y largas de la ciudad de Lima ubicadas en diferentes zonas: la ciclovía de la Avenida Arequipa, de 7.5 kilómetros de extensión, une los distritos de Cercado de Lima, Lince, San Isidro y Miraflores en la zona centro, un espacio caracterizado por concentrar las funciones urbanas más importantes, especialmente la comercial, donde residen los grupos socioeconómicos medios – altos y altos de la urbe. Y la ciclovía de la Avenida Universitaria, de 12 kilómetros de extensión, que une los distritos de San Miguel, San Martín de Porres, Independencia y Los Olivos, en la zona norte, área antigua de expansión de carácter fundamentalmente residencial donde predominan los niveles socioeconómicos medios y bajos.

Metodología

- 2 Es un estudio de carácter cualitativo y exploratorio en el que se aplicó la etnografía móvil durante varios momentos comprendidos entre octubre del 2017 a enero del 2020, en diferentes meses y horarios. Para la ciclovía de la Avenida Universitaria, de color naranja en el mapa, se inició en la Avenida La Marina, en el distrito de San Miguel, hasta la frontera del distrito de Los Olivos con Comas. Y para la segunda, ubicada en la Avenida Arequipa, de color amarillo, se inició en la Avenida 28 de Julio en Cercado de Lima hasta el parque Kennedy en el distrito de Miraflores. El producto final fueron los relatos etnográficos utilizados como dato de análisis.

Figura - Áreas seleccionadas para la observación.

Fuente: Adaptado de Román García (2020).

- 3 La etnografía móvil, método emergente dentro de nuestro campo de estudios y el más utilizado para estudiar la movilidad en bicicleta (Fincham et al., 2009; Spinney, 2009; Elliot et al., 2017), “permite una comprensión más profunda que la mayoría de los métodos cualitativos existentes” (Jirón & Mantilla, 2013: 14), dado que uno puede observar cómo se desarrolla la práctica de sus usuarios, se registra comentarios, reacciones y otros sucesos de quienes se encuentran en el momento de la movilidad; las características cartográficas del terreno y del ambiente construido, y, sobre todo, se vive el viaje a través de su realización. De esa manera, se capta la huella que estas imprimen en la experiencia de quienes se desplazan por la ciudad (Jirón, 2012; Jirón & Mansilla, 2013).
- 4 En base a la etnografía móvil nos aproximamos a conocer la movilidad en bicicleta de los usuarios frecuentes de cada zona. Este concepto es entendido como una forma de habitar la ciudad (Urry, 2008), una práctica que permite el cambio de posición dentro

de un territorio urbano, siendo social y culturalmente significativa para el individuo y su entorno, donde las condiciones del contexto social, espacial y temporal en el que se desarrolla impactan de manera diferenciada en la experiencia de los desplazamientos, las cuales se enmarcan y relacionan, a su vez, en las diferencias que existen entre grupos sociales; revelando así el carácter dinámico, relacional y fluido de la desigualdad social urbana (Cebollada & Avellaneda, 2003; Cass et al., 2005; Manderscheid, 2009; Ohnmacht et al., 2009; Jirón, 2007, 2009; Jirón & Mansilla, 2013, 2014; Gutiérrez, 2012; Rodríguez, 2008).

Argumento

- 5 La movilidad en bicicleta en estas dos ciclovías será realizada, experimentada y percibida de manera diferente y desigual dada a) las características urbanas de la zona, producto de la fragmentación urbana de la ciudad; b) las ciclovías como intervenciones urbanas fragmentadas y c) sus usos sociales.

a) La ciudad fragmentada

- 6 Al igual que otras ciudades latinoamericanas, Lima se caracteriza por tener un territorio fragmentado socio espacialmente; es decir, determinados espacios de la ciudad, como las zonas donde se ubican las ciclovías de nuestro estudio, cuentan con una relativa autonomía funcional, están separados espacialmente de otros y concentran grupos sociales de diferentes niveles económicos (Jirón & Mansilla, 2014). Esta fragmentación impacta en la manera en que la movilidad será experimentada y realizada, provocando una fragmentación a nivel subjetivo; es decir, en la manera en que las personas viven la ciudad (Jirón, 2007, 2009; Jirón & Mansilla, 2014).
- 7 A pesar de que algunas actividades se han esparcido a lo largo de la ciudad, las funciones más importantes, como el comercio, estudio, salud, recreación y trabajo se encuentran aún concentrados en la zona consolidada de Lima centro (Avellaneda, 2008). Cuatro de los diez centros urbanos más importantes de la ciudad se ubican en este lugar (Gonzales de Olarte et al., 2011), donde la ciclovía de la Avenida Arequipa atraviesa particularmente dos de ellas, el Centro Financiero de San Isidro y el Centro Comercial de Miraflores. En esta, el 61% de sus residentes son de niveles socioeconómicos medios – altos (B) y altos (A), concentrando una mayor cantidad de empleados profesionales, como gerentes (Fernández de Córdova et al., 2011). En el caso de Lima Norte, zona antigua de expansión, si bien en los últimos años se ha incrementado las intervenciones urbanas de carácter económico con impacto a nivel local, como el Mall del Norte (Vega Centeno, 2017), esta es principalmente una zona de y para la residencia (Avellaneda, 2008) donde la ciclovía de la avenida Universitaria atraviesa la zona. En esta, aproximadamente el 92% de los habitantes son de niveles socioeconómicos medio (C), medio-bajo (D) y bajo (E) y reside una mayor cantidad de trabajadores de fábrica (Fernández de Córdova et al., 2011).
- 8 Esta distribución social y funcional influencia directamente el desarrollo y calidad general del espacio urbano a través de una asignación desigual de recursos. La localización de servicios incrementa el valor del metro cuadrado, generando un espacio atractivo para proyectos inmobiliarios y, por tanto, para mejorar la calidad de las infraestructuras urbanas como veredas, espacios públicos y pistas. Este es el caso de los

distritos de Lima centro que generan el 53% del total de ingresos en la ciudad (Wiese et al., 2016) y que, por tanto, poseen mejor infraestructura a comparación del resto de zonas.

- 9 Esta fragmentación social, funcional y de calidad de la infraestructura se observan en las características de las zonas. En Lima Centro, donde se ubica la ciclovía de la Avenida Arequipa, las casas y edificios residenciales se encuentran en buenas condiciones; el camino se encuentra despejado de basura o desmonte, las veredas y pistas están completamente asfaltadas, hay bancas, pequeñas alamedas, árboles, espacios verdes, tachos de basura, así como policías caminando por las calles y en patrullas, lo que genera una sensación de seguridad. Los negocios, especialmente en el distrito de Lince, son de todo tipo, predominando restaurantes, mientras que su presencia es reducida en los distritos de Cercado de Lima, San Isidro y Miraflores. Durante la noche hay iluminación tenue en todo el recorrido y en el verano la movilidad es liviana dada la gran cantidad de sombras de árboles. En general, es un lugar silencioso salvo durante las horas de mayor movilidad: 07:00 a.m. a 09:00 a.m. y de 05:00 p.m. a 07:00 p.m., por el ruido de los cláxones de automóviles, campanillas de bicicletas y silbatos de policías.

Fotografías 1 (Distrito de Miraflores) y 2 (Distrito de San Isidro): Ciclovías con alamedas, árboles y grass.

Fuente: Archivo fotográfico de la autora (2020).

- 10 En el caso de Lima Norte, donde se localiza la ciclovía de la Avenida Universitaria, uno se moviliza en un entorno caracterizado por casas con pintura descascarada, carteles viejos/ rotos o grafitis, paredes largas; muchos árboles no tienen grass o áreas verdes, siendo rodeadas de arena o desmonte; la mayoría de veredas y pistas están con huecos y algunas sin asfaltar; se observan residuos o vidrios rotos en varias partes del recorrido, no hay lugares de acopio ni basureros, los negocios predominantes son mecánicas, tiendas de abarrotes, hoteles, restaurantes y, en menor medida, puestos ambulantes de comida en las esquinas.
- 11 Durante el verano, a comparación de la otra zona, la movilidad se siente agotadora dada la poca presencia de sombras y árboles que minimicen la radicación solar en el usuario como su reflexión en el asfalto, lo que genera cegueras temporales, cansancio a la vista,

mayor sensación térmica al momento de movilizarse e insolación. En las noches, el recorrido puede variar considerablemente desde bastante iluminada, por los carteles de los negocios, alumbrado público y luces de los autos, a completamente oscura, debido a imperfecciones o problemas técnicos del servicio de luz. Hay muy poca presencia policial, quienes recorren las calles sólo en patrullas, lo que genera una sensación de inseguridad. Y, en ciertos tramos se experimenta bastante ruido, ocasionado por los cláxones de los carros, la voz de los ambulantes y cobradores que intentan captar una mayor cantidad de pasajeros a sus vehículos y, en otros, es bastante silencioso.

Fotografías 3 (Distrito de Comas) y 4 (Distrito de Los Olivos): Ciclovía al lado de basura y espacios sin grass

Fuente: Archivo fotográfico de la autora (2020).

b) Las ciclovías: Una intervención urbana fragmentada

- 12 Esta fragmentación urbana, más que un estado, es un proceso (Jirón & Mansilla, 2014) reforzada por la falta de una planificación a escala metropolitana (Salas, 2018), donde las acciones, prácticas e intervenciones públicas más habituales sobre las condiciones físico-espaciales de la ciudad han priorizado la circulación del auto privado, creando estructuras discontinuas y/o de mala calidad (Jirón & Mansilla, 2014), diferentes de acuerdo a las zonas de la ciudad y a los grupos sociales a los que se dirige (Lugo, 2013; Ibarra & Ríos, 2019).
- 13 Este es el caso de la infraestructura ciclista en Lima, cuyo sistema de 190 km de ciclovías se encuentra fragmentado (Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos, 2015; Municipalidad de Lima, 2018). Estas difieren entre sí tanto en el diseño; extensión; grado de peligrosidad, visibilidad (Pastor, 2009) y, especialmente, calidad (Flores, 2014). En otras palabras, estas son espacios diversos y desiguales en sí mismas (Jirón, 2009) que impactan de manera diferenciada en la movilidad de sus usuarios (Salas, 2018).
- 14 A pesar que las ciclovías seleccionadas para la investigación fueron construidas en el mismo periodo de tiempo, entre 1990 y 1996 en la alcaldía de Belmont, y tienen similares características físicas: algunos tramos con sendas exclusivas y aisladas de la pista y/o veredas por elementos duros como bermas, o compartidas con peatones, separadas por pintura; hay algunas diferencias que se desprenden de esta fragmentación generada por la acción municipal y distrital en la implementación de facilidades y mantenimiento.

- 15 En el caso de la zona centro ha existido una mayor disposición de los municipios distritales, especialmente San Isidro y Miraflores, así como la Metropolitana para implementar facilidades y mantener el buen estado de la ciclovía de la Avenida Arequipa, la cual está completamente asfaltada y lisa, salvo por algunos baches en el distrito de Lince; conectada a otras ciclovías; hay estacionamientos, pequeñas estaciones donde uno puede inflar sus llantas o arreglar desperfectos, así como señalización y semáforos exclusivos para bicicletas.

Fotografías 5 y 6: Estacionamiento para bicicletas junto a inflador de llantas y señalización para ciclistas "Que el celular no te distraiga", Distrito de San Isidro.
Fuente: Archivo fotográfico de la autora (2020).

- 16 Por otro lado, la ciclovía de la Avenida Universitaria solo está conectada con otras dos y se encuentra fragmentada e incompleta durante un tramo de al menos un kilómetro y medio en el distrito de Cercado de Lima, donde uno al desplazarse por otras vías alternas puede perderse o demorarse en volver a la ciclovía si no conoce el camino. Si bien en el tiempo en que se realizó la etnografía móvil hubo una mejora progresiva en su mantenimiento, especialmente en el distrito de Independencia; con la implementación de señalización en las ciclovías y postes; de manera general hay una gran cantidad de baches, que genera incomodidad y malestar pues la bicicleta tiembla y dificulta el pedaleo, así como tramos sin asfaltar o con giros de hasta casi 90 grados.

Fotografía 7 (Distrito de San Miguel): Ciclovía señalizada, con agujeros y baches.
Fuente: Archivo fotográfico de la autora (2020)

c) Las ciclovías como espacios de uso social

- 17 Las ciclovías, además de encontrarse en espacios diferentes entre sí y ser, a su vez, espacios diferentes en sí, son lugares apropiados y dotados de sentido por los actores urbanos a través de sus usos, prácticas e interacciones habituales (Borja en Vega Centeno, 2006). Desde aproximadamente el 2010, la avenida Arequipa es el lugar donde la Municipalidad Metropolitana de Lima realiza programas, actividades, campañas de sensibilización y concientización, talleres de enseñanza y préstamo gratuito de bicicleta para promoverla, cerrando la pista central todos los domingos de 7:00 a.m. a 1:00 p.m.

Foto 8: Campaña de sensibilización.
Fuente: Ciclolima (2020)

- 18 Junto a ello, desde las municipales distritales, especialmente San Isidro y Miraflores, la han fomentado como un medio de transporte ecológico, inteligente y divertido en sus trabajadores de servicios y oficina, han decretado ordenanzas para implementar facilidades, apoyan las actividades de grupos activistas, realizan campañas de respeto y concientización e incluso las mismas autoridades se declararon ciclistas. Esto ha generado una visión positiva hacia la bicicleta, imponiéndose como un vehículo de moda entre los jóvenes profesionales que trabajan en la zona, quienes se movilizan con su ropa de oficina.
- 19 Los carriles son solo compartidos con scooters, dado que en el año 2019 se prohibió el tránsito de motos pequeñas por seguridad de los ciclistas. La mayoría de autos respeta los cruces y ceden el paso, así como los peatones que se disculpan o salen rápido cuando se encuentran usándolas, o bien son reclamadas por sus usuarios, por lo que es un espacio donde uno puede movilizarse con confianza.

“En uno de los cruces, un carro grande con lunas polarizadas al voltear en U se queda parado en medio de la ciclovía. Santiago se detiene y toca la ventana, no hay respuesta. Vuelve a tocar, esta baja, y le dice al conductor: “Brother, estás en medio de la ciclovía, ¿te das cuenta que tu carro no deja pasar y perjudicas a todos?”, el hombre replica: “ya, ya, qué dramático, hermano”, sube su ventana e intenta avanzar.” (Román García, 2020: 125)
- 20 En el caso de la ciclovía de la Avenida Universitaria no se han realizado eventos ni actividades de promoción o difusión por parte de ninguna autoridad municipal o distrital, salvo por los grupos activistas y deportistas que residen en la zona. A pesar de este esfuerzo, la movilidad en bicicleta no tiene la misma importancia que en la zona anterior, lo cual se observa en la manera en que las ciclovías son utilizadas y el trato que el ciclista recibe.
- 21 Si bien se ha reducido considerablemente su uso como basurero para desperdicios y desmonte, aún es usual verlas en varios tramos. No obstante, continúa siendo utilizada

como estacionamiento y paradero por parte de taxis, motos, mototaxis, carros y camiones de carga; o como terrenos para puestos ambulantes. Y, a pesar de encontrarse al lado de la vereda, las personas la usan de diferentes maneras: paraderos, espacios para jugar, pasear, realizar deporte o caminar. Por eso, se suele ver a mujeres con niños en brazos o pequeños, adultos mayores, personas en sillas de ruedas, con perros, esperando el carro, ambulantes, parejas, grupos y niños jugando, que bien salen y regresan a la ciclovía después de ceder el paso, se enojan o insultan, ignoran el pedido o a quienes finalmente se cede el lugar dada sus condiciones particulares (adultos mayores o personas en silla de ruedas).

Fotografías 9 (Distrito de Los Olivos) y 10 (Distrito de San Martín de Porres): Basura y grupo de personas caminando y taxi estacionado en las ciclovías.

Fuente: Archivo fotográfico de la autora (2020).

- 22 La mayoría de ciclistas, usualmente jóvenes y adultos, se trasladan en su ropa de diario dentro de la zona para realizar compras pequeñas, pasear, visitar amigos y familiares, hacer deporte o trabajar, como los ropavejeros, recicladores y obreros que cargan materiales mientras se movilizan. No obstante, debido a las características y uso de la ciclovía, varios de ellos lo hacen en las pistas o veredas adyacentes para movilizarse más rápido, sobre todo en los distritos de Independencia y Los Olivos. En general, no es frecuente que estos ciclistas la reclamen como “su espacio”.
- 23 Los autos no ceden el paso; por el contrario, aceleran o avanzan amenazantemente hacia el ciclista para que acelere cuando se encuentran en los cruces. Incluso los motociclistas, que suelen movilizarse en las ciclovías para evitar el tráfico, tocan su bocina o gritan para que los ciclistas salgan de ella. De esa manera, como menciona Steinbach et al. (2011), el uso de la bicicleta por parte de grupos minoritarios o de menores recursos refuerza su asociación a la pobreza y la marginalidad, dificultando la legitimidad de su uso en el espacio público.

Reflexiones finales

- 24 La movilidad en la ciclovía de la Avenida Universitaria, a comparación de la Avenida Arequipa, al realizarse en un espacio fragmentado, donde la baja calidad de infraestructura tanto urbana como ciclista, la poca implementación de facilidades, el trato recibido y la apropiación y uso de esta por parte de otros agentes urbanos, como peatones y motociclistas, se realiza y experimenta de manera incómoda, riesgosa y limitada, por lo que uno debe optar por otros espacios, como pistas o veredas, para movilizarse. Mientras que la movilidad en la ciclovía de la Avenida Arequipa se desarrolla y vive sin muchas complicaciones, de manera fácil, cómoda, segura y fluida por la mejor calidad urbana y de infraestructura ciclista, el respeto recibido por parte de otros agentes urbanos, así como por la acción y respaldo de las autoridades municipales y distritales.
- 25 Estas diferencias en los usos, estructura y experiencia de la movilidad en bicicleta en ambas ciclovías reflejan las desigualdades que diferentes grupos sociales viven diariamente al habitar la ciudad, donde el mismo modelo de ciudad, así como las bienintencionadas intervenciones y acciones de las autoridades las reproducen y profundizan al mejorar constantemente la calidad de vida de aquellos de niveles socioeconómicos más altos, quienes, en nuestro caso, viven, experimentan y realizan la movilidad en bicicleta sin problemas dada su legitimidad social en la zona; mientras que para los de menores recursos económicos esta es una práctica marginada, que les impide utilizar o reclamar la ciclovía como suya o movilizarse de mejor manera, repercutiendo negativamente en su calidad de vida y experiencia cotidiana en la ciudad.

BIBLIOGRAFIA

- AVELLANEDA, P. **Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima.** In *Anales de Geografía*. January, 2008. Vol. 28, No. 2, pp. 9-35. Recuperado de: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0808220009A>
- CASS, N., SHOVE, E., & URRY, J. **Social exclusion, mobility and access.** *The sociological review*, 2005, 53(3), 539-555. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>
- CICLOLIMA. **Fotos [Página de Facebook]**. Facebook. 24 de junio de 2020. Recuperado el 2 de enero del 2021 de <https://www.facebook.com/CICLOLIMA.munlima/photos/2645654555698834>
- CEBOLLADA, À. & AVELLANEDA, P. **Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima.** En: *Scripta Nova*, 2003, Vol. XII, núm. 270. (47). Recuperado de: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>
- ELLIOT, A., NORUM, R & SALAZAR, N. B. (Eds.) **Methodologies of mobility: Ethnography and experiment (Vol. 2).** Berghahn Books. 2017. ISBN 978-1-78920-060-7

FERNÁNDEZ DE CORDOVA, G., MOSCHELLA, P., & BOGDANOVICH, L. **Los sectores segregados periféricos ¿son los nuevos espacios para el desarrollo urbano de la metrópoli de Lima y Callao?** Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano, 2011, 237-272. DOI:10.4067/S0250-71612012000200012

FINCHAM, B., MCGUINNESS, M., & MURRAY, L. (Eds.). **Mobile methodologies**. Springer, 2009. ISBN: 978-0-230-28117-2

FLORES A. **Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidos a transportes alternativos (motos y bicicletas). Recomendaciones para la gestión local**. Tesis para optar grado Magister en Ciencia Política y Gobierno con Mención en Políticas Públicas y Gestión Pública. Pontificia Universidad Católica del Perú. 2014. Disponible en: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7210>

GONZALES DE OLARTE, E., DEL SOLAR, V., & DEL POZO, J. **Lima metropolitana después de las reformas neoliberales: transformaciones económicas y urbanas**. Lima-Santiago: Reestructuración y cambio metropolitano, Pontificia Universidad Católica de Chile y Pontificia Universidad Católica del Perú, Santiago de Chile, Santiago y Lima, 2014. DOI:10.4067/S0250-71612012000200012

GUTIÉRREZ, A. **¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte**. Bitácora Urbano-Territorial, 2012, 21(2), 3. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>

IBARRA, P. & RÍOS, F. **Accesibilidad, análisis comparativo de la infraestructura urbana para movilidad no motorizada en barrios de Cuenca**. Tesis para el título de Bachiller Universidad del Azuay. Ecuador, 2019. Disponible en: <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/9276>

JIRÓN P. **Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility**. The Case of Santiago de Chile. Swiss Journal of Sociology, 2007, 33(1). Recuperado de: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117828>

JIRÓN P. **Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad**. Espacios, prácticas y cultura urbana, 2009. Recuperado de: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117828>

JIRÓN, P. **Transformándome en la sombra**. Bifurcaciones, 2012, 10, 1-14. ISSN: 0718-1132

JIRÓN, P., & MANSILLA, P. **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, 2013, 56, 53-74. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>

JIRÓN, P., & MANSILLA, P. **Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile**. EURE (Santiago), 2014, 40(121), 5-28. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>

LUGO, A. E. **CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: ethnographic experiments in equitable bike planning**. Journal of Transport Geography, 2013, 30, 202-207. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.04.010>

MANDERSCHIED, K. **Integrating space and mobilities into the analysis of social inequality**. Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory, 2009, 10(1), 7-27. <https://doi.org/10.1080/1600910X.2009.9672739>

MUNICIPALIDAD DE LIMA. **Transporte orientado a la movilidad y al desarrollo urbano privilegiando a la persona**. Gerencia de transporte no motorizado [Diapositiva de PowerPoint]. Información entregada por Jenny Samanez, 2018, 12 de febrero 2019

- OBSERVATORIO CIUDADANO LIMA CÓMO VAMOS. **¿Cómo vamos en Movilidad?** Lima. 2015
- OHNMACHT, T., MAKSIM, H., & BERGMAN, M. M. (Eds.) **Mobilities and inequality**. Ashgate Publishing, Ltd. 2009. <https://doi.org/10.4324/9781315595719>
- PASTOR E. M. **Uso de bicicletas como transporte urbano seguro: caso Surco**. Tesis de licenciatura para optar por el título de Geógrafa. Tesis para obtener el título de Licenciada en Geografía, PUCP. Lima, Perú, 2009. Disponible en: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/452>
- RODRÍGUEZ J. **Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina**. EURE (Santiago), 2008, 34(103), 49-71. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>
- ROMÁN GARCÍA, D. L. **Movilidad en bicicleta y acceso desigual al espacio de trabajo. Caso comparativo de su uso como medio de transporte y como herramienta de reparto en el distrito de San Isidro**. (Tesis para optar el título de licenciada). Lima: Perú, 2020. Disponible en: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/17372>
- SALAS, M.R. **La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile**. Revista de Urbanismo, 2018, 39, 1-26. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49157>
- STEINBACH R., GREEN J., DATTA J. & EDWARDS P. **Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices**. Social Science & Medicine 2011, 72, 1123- 1130. DOI: 10.1016/j.socscimed.2011.01.033
- SPINNEY, J. **Cycling the city: Movement, meaning and method**. Geography Compass, 2009, 3(2), 817-835. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2008.00211.x>
- URRY, J. **Tracing mobilities: Towards a cosmopolitan perspective**, 2008, 13. ISBN 9781138273313
- VEGA CENTENO P. **El espacio público. La movilidad y la Revaloración de la Ciudad**. Lima. Departamento de Arquitectura Pontificia Universidad Católica del Perú, 2006. Recuperado de: <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/28681>
- VEGA-CENTENO, P. **La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana**. EURE (Santiago), 2017, 43(129), 5-25. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612017000200001>.
- WIESE, C., MIYAHIRO, J., & MARCÉS, R. **Desigualdad Urbana en Lima Metropolitana**. En: Perú Hoy, Desigualdad y desarrollo. 2016. Recuperado de: https://www.desco.org.pe/recursos/site/files/CONTENIDO/1117/15_WieseUrb_PH_dic16.pdf

RESUMOS

O artigo descreve e compara a influência dos aspectos materiais e sociais de duas ciclovias, localizadas em diferentes zonas da cidade de Lima, na experiência de viagem de usuários; visibilizando, assim, uma forma de desigualdade urbana. A partir de etnografia em movimento, mostra-se que na ciclovía da Avenida Universitária, localizada na Zona Norte da cidade, área antiga de expansão, onde predominam os níveis socioeconômicos médios e baixos, a mobilidade é difícil, limitada, perigosa e desconfortável pela baixa qualidade da infraestrutura urbana e de ciclismo, e os diversos usos feitos pelos demais agentes urbanos. No caso da zona urbana localizada na Avenida Arequipa, no Centro, área consolidada onde moram os grupos

socioeconômicos médio-altos e altos, a mobilidade é fluida, segura e confortável pela melhor qualidade da infraestrutura, instalações e respeito ao ciclista.

El artículo describe y compara la influencia de los aspectos materiales y sociales de dos ciclovías, ubicadas en diferentes zonas de la ciudad de Lima, en la experiencia de desplazamiento de sus usuarios; visibilizando así una forma de desigualdad urbana. A partir de la etnografía móvil se demuestra que en la ciclovía de la Avenida Universitaria, ubicada en la zona norte de la ciudad, área antigua de expansión donde predominan los niveles socioeconómicos medios y bajos, la movilidad es difícil, limitada, insegura e incómoda dada la baja calidad de infraestructura urbana y ciclista y los diversos usos dados por otros agentes urbanos. En el caso de la localizada en la Avenida Arequipa en el centro, área consolidada donde residen los grupos socioeconómicos medios altos y altos, se desarrolla de manera fluida, segura y cómoda por la mejor calidad de infraestructura, facilidades y respeto hacia el ciclista.

The article describes and compares the impact of the material and social aspects of two bike lanes, located in different areas of Lima city, in the experience of mobility of its users, making visible a form of urban inequality. With a mobile ethnography it proves that in the bike lane of University Avenue, located in the north of the city, an ancient area of expansion where the middle and low socioeconomic groups live, the mobility is difficult, limited, insecure, and uncomfortable because of the low quality of urban and cyclist infrastructure and its diverse uses by other urban agents. In contrast, the one located in the Arequipa Avenue, in the center of the city, a consolidated area where the upper and high socioeconomic groups reside, the mobility is fluid, secure and comfortable because of the better quality of the infrastructure, facilities, and respect towards the cyclist.

ÍNDICE

Keywords: bicycle, urban mobility, bicycle lanes, urban inequality

Palabras claves: bicicleta, movilidad urbana, ciclovías, etnografía móvil, desigualdad urbana

Palavras-chave: bicicleta, mobilidade urbana, ciclovias, etnografia móbi, desigualdade urbana

AUTOR

DANAE LINA ROMÁN GARCÍA

Licenciada en Sociología

Pontificia Universidad Católica del Perú. Grupo de investigación INCITU PUCP

Lima, Perú

E-mail :danae.roman@pucp.pe

ORCID : 0000-0002-0802-327X