

# Habitar en movimiento: la ciudad comprendida desde el espacio público y la movilidad urbana

Recibido: 02/05/2020  
Aprobado: 30/08/2020

**FRANCO EVANS MORALES**  
Universidad Nacional Mayor de San Marcos  
franco.evans92@gmail.com  
<https://orcid.org/0000-0003-4523-7872>

## RESUMEN

El artículo parte por comprender la ciudad como elemento de la vida urbana a través del espacio público y la movilidad urbana. Para ello se realiza una reflexión sobre lo producido en torno al espacio público desde el urbanismo, rescatando abordajes desde lo jurídico, la ciudadanía, el conflicto, así como sus dimensiones en lo físico-territorial, económico, político y cultural; por otro lado, se aborda a la movilidad urbana como una práctica social de viaje que conjuga necesidades y capacidades de satisfacerlos, diferenciándola del sistema de transporte. Se concluye que el espacio público como categoría analítica está en tensión constante ya que comparte lógicas de integración, conflicto, así como la difusa barrera frente a nuevas formas de concebir lo público y privado, mientras que la movilidad urbana no solo es un medio técnico de desplazamiento como el transporte, sino que prioriza las necesidades de movilidad de las personas, sus experiencias de viaje, condiciones en que se realiza, así como facilidades y dificultades sentidas.

**Palabras clave:** Ciudad; espacio público; movilidad urbana; desplazamiento.

## Living on the move: The city understood from public space and urban mobility

### ABSTRACT

The article starts by understanding the city as an element of urban life through public space and urban mobility. For this, a reflection is made on what has been produced about public space from the urban planning perspective, considering the legal, citizenship, and conflict approaches as well as its dimensions in the physical-territorial, economic, political, and cultural aspects. On the other hand, urban mobility is addressed as a social practice of traveling that combines the demands and the capabilities to satisfy them, differentiating it from the transport system. It is concluded that the public space as an analytical category is in constant tension since it shares both integration and conflict logics, and sheds a dim light over new ways of conceiving the concepts of public and private. Whereas urban mobility is not only a technical means of displacement like transportation, but prioritizes the mobility needs of people, their travel experiences, conditions in which it takes place, as well as perceived advantages and difficulties.

**Keywords:** City; public space; urban mobility; displacement.

La estructura urbana de las ciudades en el contexto latinoamericano presenta características específicas en el uso del suelo, por un lado no es ningún secreto que el mercado regula las coordinaciones en los diferentes usos que se le brinde, generando especulación en los precios y mayor presencia de empresas inmobiliarias que buscan generar rentabilidad económica basada en la industria de la construcción, y por otro lado la presencia del mercado neoliberal parece haber establecido un patrón híbrido entre un modelo compacto con el uso del suelo intensivo y un modelo difuso de ciudad caracterizado por tener el uso de suelo extensivo con baja densidad para la residencia (Abramo 2012). Si bien dentro de las comunidades tradicionales o dentro de ciertas zonas rurales los vínculos tanto individuales como colectivos estaban plasmados de relaciones sólidas dada la proximidad física y la cohesión comunitaria, el panorama cambia con el paso hacia las sociedades urbanas e industriales, puesto que ahora los vínculos de relación se vuelven fugaces, frágiles y especializadas, se trata de la denominada: “fuerza de los vínculos débiles” (Ascher 2004, 41), pues las interacciones cambian de texturas, formas e intensidades tomando en consideración sus representaciones en los aspectos socioculturales.

Las ciudades no solo representan exclusivamente una aglomeración de personas en un determinado espacio ni se definen solo por su tamaño y densidad, también se definen por “la diversidad, heterogeneidad y relación entre los individuos” (Borja 2003, 119-120). Esto permite considerarlas ya no a través de sus propias fronteras físicas ni como territorios centrados exclusivamente en sus límites jurídicos, es por ello que se hace necesario pensar la ciudad “a partir de la globalidad de los efectos que van más allá de su propia inmediatez” (Simmel 1998, 391). El ser humano percibe la ciudad de distintas formas, sea por el olor, lo visual, el contacto con las personas o por los desplazamientos, la información emitida y recibida no es idéntica, pues esta “varía en función del propio sujeto, los tipos de mensajes y el entorno” (Bailly 1979, 16). Esto se ejemplifica en la forma como las personas se vinculan con la ciudad y sus espacios, donde precisamente la acumulación de información y los estímulos construidos con las calles, vías y espacios públicos permiten jerarquizar las vivencias y significados que las personas construyen como sentido de pertenencia. El habitante de la ciudad es un ser que responde a estímulos según el ambiente en el que participa, tal es así que la ciudad puede provocar en él o ella una intensificación de la vida nerviosa (Joseph 1988) que solo es

posible contenerla bajo estrategias como “el entablicamiento de la atención y de la mirada” (Joseph 1988, 29).

Los primeros análisis sobre la vida urbana en el Perú comenzaron precisamente con el fenómeno de la migración nacional y el asentamiento de la barriada como modalidad de urbanización popular, básicamente en terrenos cercanos a los cerros del casco urbano central. Ya hacia inicios de los años cincuenta hasta finales de los años ochenta, como lo indican Barreda y Ramírez (2004), las barriadas comenzaron a ubicarse en terrenos marginales lejos del área central de la ciudad, sin abastecimiento para los servicios básicos de existencia. Es entonces que en los años noventa comienza la aparición y posterior desarrollo de la ciudad popular (Barreda y Ramírez 2004), caracterizada por la expansión urbana de los barrios populares formados en el primer y segundo período de migración. Dichos barrios buscaron consolidar física y urbanísticamente el entorno para la residencia como para la generación y uso de los espacios públicos. Precisamente los estudios urbanos sobre espacios públicos en el Perú han sido escasos por parte de las ciencias sociales en general y la sociología en particular, pues como lo expresa Calderón (2014) las investigaciones urbanas en el país buscaron desde sus inicios interpretar la ciudad a través de la economía política y la urbanización dependiente bajo influjo de la teoría de la dependencia y el enfoque marxista, por lo que se hace necesario reflexionar y abordar el espacio público desde las propias prácticas de apropiación de sus habitantes, pues en estos espacios se desarrolla el derecho a la vida urbana, sin embargo, también se construyen realidades con lógicas contradictorias sobre cómo producir la ciudad (Chion y Ludeña 2005).

¿Cómo se sienten las personas de Lima Metropolitana con los espacios públicos de la ciudad? Según el Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2019), el 45.4 % de personas encuestadas menciona sentirse regular en los espacios públicos de la ciudad, mientras que el 30.7 % expresa sentir insatisfacción. A diferencia del espacio público en la ciudad, un 45.2 % de las y los encuestados se encuentra insatisfecho con los espacios públicos de su barrio, teniendo una diferencia de 14.5 puntos más respecto a la insatisfacción con los espacios públicos de la ciudad. Por zonas interdistritales, Lima Centro tiene el porcentaje más alto de satisfacción con los espacios públicos de sus barrios (38.8 %), mientras que Lima Sur tiene el porcentaje más bajo de satisfacción (14.6 %). A pesar de no ser los únicos tipos de espacios públicos existentes, se suele asociar espacio público con área verde, cuando existen distintas tipologías (alamedas, bermas, lozas, calles, plazas, etc.). En la me-

tropoli de Lima-Callao “existen un total de 3,207 hectáreas de áreas verdes públicas” (Lozada 2018, 78), sin embargo, la ciudad presenta déficit en esa situación, tal es así que en Lima-Callao el promedio de área verde es de apenas 3.6 metros cuadrados por habitante,<sup>1</sup> por ello tanto los espacios públicos en general como los parques públicos en particular representan importantes lugares para neutralizar la agitación cotidiana, construir sentido de pertenencia, promover encuentros plurisociales y tolerar la diferencia para tener ciudades vitales, seguras, sostenibles y saludables (Gehl 2014).

Con la llegada de los cambios en las nuevas tecnologías de la información, la crisis del fordismo y el advenimiento de las nuevas dinámicas en la morfología urbana es que se agudizan con mayor detalle las indagaciones en torno a los estilos de vida cotidiana, al poner en tela de crítica aquellas miradas que consideraban el desarrollo de la vida social dentro de un espacio estático, específicamente dentro del barrio o los espacios cercanos a la residencia. Precisamente a partir del nuevo milenio es que comienza a instalarse dentro de los imaginarios y en la vida intelectual el paradigma de la movilidad urbana que intenta brindar un giro teórico y metodológico en la forma como se relaciona el habitante de la ciudad con el espacio metropolitano a través del desplazamiento. En ese sentido la figura del peatón comienza a ser considerado como aquel “habitante de la ciudad en movimiento” (Vega Centeno 2003, 24), capaz de imprimirle un sello vital a los espacios que recorre y apropiándose de ellos individual y colectivamente. Sin embargo, este giro teórico-metodológico de la movilidad urbana todavía no llega a constituirse en una forma de pensamiento riguroso enfocado en los diversos patrones de desplazamiento que las y los habitantes de la ciudad realizan según sus deseos, necesidades, expectativas y capacidades de satisfacerlas, que incluye analizar a la movilidad urbana como práctica social de viaje (Gutiérrez 2012) según características de edad, género, relaciones de poder, subjetividades, ingresos económicos entre otras variables. Por otro lado, como se detallará más adelante todavía, existe la tendencia de asociar sistema de transporte con movilidad urbana, si bien ambos conceptos se encuentran articulados, poseen significados distintos como categorías analíticas, ya que el primero hace referencia a los medios materiales de desplazamiento, mientras que el segundo es una práctica social de viaje enfocada en las personas que conjuga deseos y necesidades con

---

1 No existe un consenso institucional respecto a la cantidad mínima de áreas verdes por habitante en la ciudad, mientras que Naciones Unidas indica 16 metros cuadrados, para la Organización Mundial de la Salud (OMS) es de 9 metros cuadrados.

capacidad para satisfacerlas (Gutiérrez 2012, Gutiérrez 2010). Esto implica también reflexionar sobre cómo la movilidad urbana se transforma en un activo dentro de una estructura de oportunidades (Hernández 2012) que no está distribuido de manera equitativa en todos los grupos poblacionales, así como las prácticas de desplazamiento que se realiza en el espacio, bajo que formas y condiciones. La idea es tomar a la movilidad urbana tanto como objeto de estudio como enfoque teórico (Jirón e Imilán 2018) que permita por un lado la inserción de la movilidad dentro de la estructura urbana y planificación de la ciudad más allá del “modelo de movilidad hegemónica” (Cebollada 2006, 105), representado por el uso del automóvil privado, y por el otro lado genere abordajes más complejos que incluyan las desigualdades en los roles de género y las relaciones de poder dentro de la vida cotidiana.

El presente texto reflexiona a partir del urbanismo y las ciencias sociales dos fenómenos entrelazados de suma importancia para el vínculo con la ciudad metropolitana. En la primera parte se realiza un itinerario sobre algunas de las posturas y perspectivas que discuten el significado del espacio público como categoría analítica desde lógicas que incluyen la ciudadanía, el conflicto, el poder, así como dimensiones sociales, económicas, políticas y culturales. En la segunda parte se aborda a la movilidad urbana como reto en la agenda de investigación. Para ello se discuten las definiciones construidas desde distintas disciplinas científicas, la diferencia entre transporte y movilidad urbana, así como definiciones ontológicas y teleológicas de la movilidad urbana que servirán de hilo conductor para visibilizar dinámicas de exclusión social en el territorio urbano y desigualdades en las relaciones de género dentro del ámbito doméstico y reproducidos en el espacio público.

## **1. El espacio público discutido desde el urbanismo**

Las discusiones sobre el espacio público dentro de la dimensión urbana ya tienen un recorrido importante en los estudios sobre la ciudad. Tal es así que las primeras reflexiones sistemáticas sobre el espacio público se dan a partir de los años sesenta del siglo XX en el medio occidental, precisamente en un contexto de tensión a nivel político, económico, social y cultural propios del urbanismo funcionalista (Duhau 2001, Borja 2003), cuyo nacimiento posterior a la Segunda Guerra Mundial estuvo orientado y definido por la búsqueda de los espacios zonificados que, tal como lo menciona Borja (2003), tuvieron

un carácter más separador que integrador al darle preferencia a los modelos de vivienda cuyo elemento estructurador de circulación vial era el automóvil privado, generando dinámicas de segregación entre los espacios y la promoción de áreas zonificadas. Además, esta situación tuvo efectos negativos en las políticas urbanas que buscaban promover el uso de las calles y los espacios públicos como lugares de encuentro que animen la diversidad, tolerancia y la inclusión de la diferencia dentro de la vida urbana.

A continuación se presentan algunas de las reflexiones y discusiones en torno a la naturaleza del espacio público dentro de la teoría urbana y las ciencias sociales con la finalidad de tener un marco conceptual que anime el debate. El espacio según Lefebvre (2013) no solo es un elemento físico, sino es una relación social que articula las relaciones de propiedad (específicamente la propiedad del suelo) y las fuerzas productivas que lo conforman, atendiendo entonces a un vínculo entre lo material, lo discursivo y la práctica.

Los análisis clásicos sobre el espacio público suelen ser muy estrechos, limitados o en el otro extremo muy generales debido a que sus definiciones se basan en “el carácter espacialista<sup>2</sup> heredero del urbanismo moderno” (Carrión 2007, 80), al considerar que la vida pública está basada exclusivamente por los límites espaciales de las calles y edificios. Esto origina que el concepto se vuelva difuso. Carrión (2007) presenta tres tipos de concepciones que han dominado la comprensión de la noción de espacio público dentro de la vida urbana y el derecho a la ciudad; la primera proviene del urbanismo operacional y de las empresas inmobiliarias, y considera al espacio público como un elemento residual y marginal cuya función se basa en conectar vías de circulación, así como equipamientos y servicios; la segunda concepción de carácter jurídico propone que el espacio público es un bien cuya propiedad le compete al Estado y que como garante debe velar por el interés colectivo; mientras que una tercera concepción de índole filosófica describe al espacio público como un conjunto de nodos donde el ser individual pierde su capacidad de libertad debido a la construcción de una instancia colectiva a la cual se sumerge. Sin embargo, se han desarrollado concepciones alternativas que ya no definen al espacio público como un elemento residual que solo sirve de conector o como un lugar que somete la libertad individual, por el contrario, habría que comprender al espacio público vinculado a la ciudad y la vida urbana, tomándolo

---

2 El espacio público está referido a vías, veredas, espacios abiertos (parques, plazas), espacios semi abiertos de uso público (mercados), espacios cerrados para uso público (edificios públicos) y privado (estadios, centros de entrenamiento) (Cabrera y Villaseca 2007).

según sus propias cualidades históricas y cambios que presente a lo largo de su evolución.

Existen perspectivas optimistas que resaltan las cualidades de los espacios públicos, pues los usos y apropiaciones que allí se dan “generan sentido de pertenencia e identidad espacial” (Segovia 2007, 24), básicamente podrían estar representados en lugares como el barrio o la propia comunidad, aunque dicho sentido de pertenencia trascienda lo comunitario y colectivo (pues a su vez lo incluye), también es una articulación entre lo individual y lo global. Otra cualidad es que el uso del espacio público genera mecanismos de capital social como la confianza tanto individual y colectiva. Para Delgado (2007), el espacio público moderno debe representar aquel proyecto democrático que permita el intercambio ilimitado de la acción comunicativa y el despliegue de la racionalidad en común de las personas. También se expresa que el espacio público permite “hacer ciudad en la ciudad” (Borja y Muxi 2003, 26). Al ser una necesidad del derecho a la vida urbana democrática, esta mirada optimista expresa que el espacio público permite dar continuidad formal y simbólica a las calles que son los ejes que conforman la ciudad. Caldeira (2007) es otra de las autoras que presenta una mirada optimista del espacio público, al asociarla con la experiencia moderna de vida pública y cuyas características son: la libertad de circulación, la apertura de calles sin restricción, los encuentros impersonales y esporádicos, así como el uso mixto del espacio por diferentes colectividades. ONU-Hábitat (2015) describe que el espacio público genera igualdad de oportunidades y que, por el contrario, privatizarlo implicaría que la ciudad se vuelva cada vez más segregada y polarizada entre los distintos sectores. Una de las autoras clásicas en trabajar visiones positivas y optimistas del espacio público, tomando en cuenta las actividades de la gente en la calle, fue Jane Jacobs (2011), para quien la seguridad dentro del espacio público no debe estar sustentada por la presencia de agentes del orden, sino que debe ser garantizada por la presencia de gente como “los ojos que miran la calle” (Jacobs 2011, 61), para así considerar a las personas usuarias del espacio público como sus propietarias naturales. Sin embargo, también existen visiones críticas y menos optimistas del espacio público, pues también es el territorio donde se expresa “la crisis de la ciudad” (Segovia 2007, 23), ya que no solo es un ámbito donde se negocia la presencia del extraño, sino también donde convergen las contradicciones sociales, culturales y políticas de las sociedades según el contexto histórico en el que se encuentre.

El espacio público no tiene una definición única. Al ser un elemento complejo, su conceptualización se superpone a las diversas disciplinas que reflexionan sobre él. Desde la dimensión jurídica se define al espacio público como aquella “separación formal entre la propiedad pública y la propiedad privada” (Segovia 2007, 22), normalmente asociado al suelo libre de construcción; también se le considera como:

un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio sobre el suelo y que garantiza la accesibilidad a todos y fija las condiciones de utilización y de instalación de actividades (Borja y Muxi 2003, 27).

Desde la dimensión físico-territorial, el espacio público es un territorio visible y reconocible tanto por individuos y grupos sociales, con características de accesibilidad y capacidad de adaptación (Takano y Tokeshi 2007), para poner en práctica distintas actividades y el ejercicio del derecho a la ciudad en la vida cotidiana. La dimensión económica considera al espacio público como aquel territorio de la economía de subsistencia, donde las personas le imprimen un uso intensivo como espacio laboral (Takano y Tokeshi 2007). La dimensión política del espacio público es una de las formas de expresión para la visibilización de intereses y la socialización del poder entre ciudadanía y autoridades, mientras que para Vega Centeno (2015) se debe diferenciar al espacio público como elemento de la vida urbana de la esfera pública como dimensión política, donde esta última bajo la propuesta de Habermas estará referida a toda acción comunicativa y deliberativa en el campo de lo político. Sin embargo, no es posible extraer del análisis el territorio que es administrado jurídicamente por el Estado, pues los múltiples usos mixtos son practicados por la ciudadanía, ejerciendo un dominio público a través de las apropiaciones individuales y colectivas (Takano y Tokeshi 2007). El espacio público también presenta una dimensión cultural, al ser un lugar que promueve “la relación entre personas, el contacto, la identificación, así como la animación urbana y la expresión comunitaria” (Borja y Muxi 2003, 27), pues esta identificación simbólica con parte de la ciudad permite que se generen lazos para la integración sociocultural y la representación de la vida cotidiana dentro del territorio (Takano y Tokeshi, 2007). Esta definición se asocia a lo expresado por Augé (2000), quien no utiliza la definición de espacio público pero sí el concepto de “lugar antropológico” como elemento que permite desarrollar procesos de relación mutua, identificación y contenido histórico,

en contraste con el “no lugar” como aquel espacio ahistórico y que no genera lazos de identificación y sentido de pertenencia, sino una relación contractual entre usuarios y ciertos fines utilitarios tales como los viajes en los aeropuertos, el consumo en los centros comerciales, las compras en los supermercados, etc. Desde una dimensión que trabaja la ciudadanía, el espacio público promueve valores como la libertad individual, la intensidad de las relaciones sociales y su implicancia en la vida cotidiana dentro de las urbes modernas (Vega Centeno 2015, Segovia 2007), mientras que Salcedo (2002) reconoce la importancia de la aparición de la esfera pública en el desarrollo del espacio público como lugar de formación ciudadana. Borja y Muxi (2003, 28) tienen una visión particular en torno a su relación con la ciudadanía: “El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad”. Genera así identificación simbólica, expresión ciudadana e integración dentro de la ciudad. Siguiendo esta línea, para Lozada (2018, 78) los espacios públicos, además de satisfacer necesidades urbanas colectivas, también construyen “el hilo conductor entre ciudad y ciudadanía”.

Como elemento relacional y de vínculo a la ciudad también existen conceptualizaciones y reflexiones en torno a su definición. Por ejemplo, Vega Centeno (2006) indica que el espacio público permite asegurar el futuro de las aglomeraciones urbanas, así como la pluralidad de encuentros entre diversas personas dentro de la ciudad, de la misma forma lo considera como un espacio relacional en el que se construye y afirma la identidad dentro de un colectivo urbano que incentiva la permanencia, el tránsito, la libre circulación y accesibilidad (Vega Centeno 2004). De similar perspectiva es lo propuesto por ONU-Hábitat (2015) para quienes la vitalidad del espacio público depende de la intensidad en los vínculos de relación, así como la densidad urbana y la mezcla social. Para Ramírez (2014), el espacio público es productor de prácticas sociales, movimientos e interacciones que permite impulsar un conjunto de relaciones caracterizadas por la presencia del poder, conflicto, solidaridad y/o sociabilidad.

Sin embargo, las definiciones del espacio público no se reducen exclusivamente al ejercicio de ciudadanía, existen también perspectivas que enfatizan las propias prácticas de apropiación e inclusión que consideran al espacio como estrictamente público en la medida que el ingreso a este no sea restringido bajo ningún derecho de admisión y cuyos usuarios no sean preseleccionados por algún criterio (Bauman 2006). Por otro lado el derecho al espacio

público se inscribe en la medida que se tenga empatía con el otro, como el espacio donde se puedan construir relaciones de tolerancia hacia las diferencias (Ramírez 2014), también llamada “pedagogía de la alteridad” (Carrión 2007, 83), o sea la capacidad de aprender a convivir y compartir el mismo espacio de manera tolerante con otros ciudadanos, sumado a esto que el espacio público no debe erradicar las diferencias, por el contrario las celebra (Bauman 2006). En los espacios públicos, allí donde precisamente no deben existir criterios para la restricción del acceso y la permanencia, también se construye la “reciprocidad simétrica” (Delgado 2007, 189), concepto que se refiere a la posibilidad de poner entre paréntesis los prejuicios hacia el extraño. Mostrando desatención cortés, como lo mencionaba Erving Goffman (2001), dicha desatención se basa en distraer la atención hacia el transeúnte o usuario del espacio público para hacerle comprender que no es objeto de curiosidad o de una indagación en particular. De la misma forma esta reciprocidad simétrica dentro del espacio público permite que se construyan relaciones de ayuda o cooperación entre desconocidos en situaciones críticas. Este tipo de reciprocidad simétrica se inscribe en la experiencia de vida pública donde las diferencias de toda condición son aceptadas y respetadas a través de un: “consenso basado en la reserva” (Delgado 2007, 191). Esto quiere decir que las diferentes formas de socialización en el espacio van a trascender las peculiaridades de cada persona sin negarlas ni suprimirlas, pues los individuos deben gozar del derecho a la igualdad e indiferenciación dentro del espacio público, dicha pauta de convivencia para la tolerancia hacia la diferencia es el “civismo” (Borja 2003, 120), expresado en el intercambio de ideas e interacciones que se necesitan como mínimo para generar un clima de convivencia tolerante entre distintas individualidades y colectividades. Por otro lado, para poder gozar de esta condición de igualdad e integración a la ciudad, se tiene que poner en práctica el derecho a la reserva o anonimato que libera a las personas de estar justificando su permanencia dentro del espacio público por razones de origen, condición social, económica o perfil. Sin embargo, tal como lo mencionan Takano y Tokeshi (2007) dicho anonimato es confrontado constantemente por relaciones de poder que disputan el control del espacio público generando conflictos y controversias por los distintos fines de uso; por un lado, la permanencia y el tránsito de las personas y, por otro lado, el uso para actividades comerciales, residenciales y recreativas. Esto produce diversos niveles de intensidad en la apropiación del espacio público. Si bien el espacio público representa expresiones de poder y dominación, también permite

que los discursos dominantes sean cuestionados por discursos subordinados (Salcedo 2002), tal es así que en la práctica dichas relaciones de dominación pueden ser respondidas por dinámicas contestatarias.

Desde una perspectiva que involucra el derecho a la ciudad y la vida urbana, el espacio público implica “un proceso de aprendizaje para socializar, negociar, tolerar y aceptar a los demás” (Cabrera y Villaseca 2007, 30). No obstante, dicho aprendizaje no se desarrolla como una entelequia, sino que se construye en base a las características y el entorno físico del espacio público en el que se llevan a cabo las prácticas de apropiación. La capacidad de aventura, lo esporádico y la sorpresa se vinculan con “la experiencia de la fluidez de la copresencia” (Joseph 1988, 14), donde la existencia de las relaciones sociales e interacciones son fluidas y las posiciones sociales pueden cambiar según el discurso y el contexto del uso de los espacios públicos.

Lo que define al espacio público es precisamente su uso y la intensidad de las interacciones que allí se produzcan, mucho más que el propio estatus jurídico que puede representar (Borja 2003). De hecho, y en base a la intensidad del uso, existen definiciones del espacio público que lo asocian con la sociabilidad, pues como lo indican el Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, PNUD y Gehl (2017), los espacios públicos son recursos compartidos, que incentivan el juego, ocio y el esparcimiento, por ende ciudades que no sean capaces de incluir espacios que generen encuentros plurisociales y actividades diversas no pueden ser consideradas como democráticas y promotoras de la vida urbana de calidad. Sumado a esto, no basta que los espacios tengan buena calidad física y buenas dimensiones, también es importante su adecuada distribución dentro de los espacios residenciales consolidados y en los barrios y sectores en pleno proceso de consolidación urbana.

Más allá de la atención a las características físicas, el espacio público es “un ámbito contenedor de la conflictividad social” (Carión 2007, 80), escenario en donde se visibilizan las contradicciones sociales, culturales y políticas de la vida urbana, así como las heterogéneas demandas de la ciudadanía. No obstante, el nivel de la conflictividad presentada dependerá de la coyuntura del momento y de la constitución de la ciudad que la contiene. En esa misma línea, para Ramírez (2014) el espacio público no solo es contenedor de la conflictividad social, también es el ámbito donde puede resolverse dichos conflictos y generar estímulos para la participación de todos los actores sociales que buscan mejorar las condiciones de vida urbana.

Los urbanistas modernos mencionan que la experiencia de vida pública en la ciudad está basada en la apertura de las calles, la libre circulación, así como una visión optimista de la vida cotidiana dentro del espacio público. Sin embargo, como lo indica Salcedo (2002) para los urbanistas post-modernos el espacio público está en crisis y en camino a desaparecer, puesto que aquellos espacios donde se construye la ciudadanía y se dan los encuentros plurisociales están siendo reemplazados por espacios cerrados y monitoreados como los centros comerciales, barrios enrejados o las comunidades vigiladas. Estos lugares vendrían a ser “espacios pseudo públicos” (Salcedo 2002, 5). En base a las evidencias y reflexiones generadas a partir del rol de los espacios públicos en la vida moderna, es que los autores post-modernos expresan que el espacio público ya no equivale a aquel lugar de las libertades individuales y los encuentros esporádicos. Por el contrario, esta corriente de pensamiento afirma que los nuevos espacios pseudo públicos expresan diferencias en las relaciones de poder y dominación entre los diversos sectores sociales (Salcedo 2002).

## **2. La movilidad urbana como reto en la agenda de investigación**

Los estudios sobre movilidad urbana comenzaron a ser explorados desde distintas disciplinas científicas propias de las ciencias sociales. Por ejemplo, durante los años setenta desde la sociología urbana y la geografía crítica los análisis estuvieron concentrados en examinar las desigualdades socio territoriales, producto de las brechas propias de la dependencia estructural entre centro y periferia. A partir de la década de los años noventa con las políticas de liberalización de mercados y las reformas estructurales en los Estados es que las políticas urbanas y de planificación en la ciudad se concentraron en discutir los aspectos sociales y económicos de la vida en sociedad (Gutiérrez 2012), dejando a un lado la preocupación por lo urbano y el transporte dentro del sistema de movilidad. Y si bien tanto desde la sociología como la geografía el análisis de la movilidad urbana incluye dimensiones subjetivas y culturales todavía prevalece una: “visión material del territorio” (Gutiérrez 2012, 63), esto quiere decir que la movilidad urbana todavía es abordada exclusivamente como la llegada hacia lugares físicos o en diferentes escalas como la regional, interurbana o mundial. Otra subdisciplina que aparece es la geografía del transporte, que analiza la movilidad urbana a través de la asocia-

ción causal entre territorio y transporte, sin embargo, dicha subdisciplina no supera el enfoque espacialista o material del territorio en donde los diversos desplazamientos que realizan las personas dentro del espacio son consecuencias del modelo de urbanización existente tanto en América Latina como en el Perú. Este modelo se encuentra caracterizado por tener ciudades con espacios compactos que concentran dinámicas laborales, educativas, sanitarias, de entretenimiento entre otros bienes y servicios y espacios difusos en el que la accesibilidad a estas dinámicas solo es posible a través del automóvil privado, y en donde el sistema de transporte público no brinda la cobertura territorial suficiente. De esta forma, para la geografía del transporte, que también toma en cuenta variables como la estructura económica y el medio ambiente (Miralles y Cebollada 2009), el vínculo entre ciudad y transporte se basa en la distribución de bienes y servicios en el territorio y la posibilidad de ser accesibles a ellos.

La ciencia del tráfico o la ingeniería del tránsito fue otra de las subdisciplinas que desde su propio enfoque técnico buscó analizar el auge del transporte público y privado que se posicionaba como medio de desplazamiento desde inicios del siglo veinte. Sin embargo, es a partir del nuevo milenio que dicha ciencia comenzó a incorporar el cambio de paradigma de la movilidad urbana basado en los patrones diferenciados de desplazamiento de los sujetos por las ciudades, aunque todavía a través del control del tránsito vehicular en las vías y la promoción del flujo de transporte en el espacio de circulación (Pérez 2014). La prioridad entonces aún se basa en solucionar los problemas de congestión en las vías de circulación a través de la construcción de infraestructura vehicular, por ello las autoridades públicas han buscado satisfacer las demandas de conductores de transporte privado especialmente, dejando a un lado las necesidades de movilidad diferenciada que tienen los peatones en las calles, pues recorren la ciudad y sus espacios públicos a pie y a través del sistema de transporte público en desventaja, dado que “la configuración espacial está poco adaptada a sus necesidades” (Pérez 2014, 4).

Ahora bien, los análisis urbanos básicamente en América Latina de manera general y en el Perú de forma particular se han caracterizado por estudiar las aglomeraciones humanas o al conjunto de habitantes de la ciudad “vinculados a un espacio que se presenta como territorio de uso permanente” (Vega Centeno 2003, 20), descuidando o ignorando los continuos desplazamientos que realizan por la ciudad y que les permite tener vínculo con el espacio metropolitano más allá del hábitat en el barrio o espacio local. Esta

mirada territorializada de la vida urbana está vinculada con análisis centrados en las dimensiones estructurales y estáticas de la vida en la ciudad (Jirón e Imilán 2018; Jirón, Lange y Bertrand 2010), donde la primera se relaciona con la perspectiva macro que analiza la constitución de la ciudad a través de las fuerzas económicas y políticas que la conforman. No obstante, esta mirada desde arriba produce que se ignoren las experiencias cotidianas que las y los habitantes de la ciudad construyen a través de sus propios patrones diferenciados de desplazamiento y la forma cómo diseñan ese vínculo con el espacio metropolitano, mientras que la dimensión estática se vincula con el hecho de tomar como unidad de análisis solo el espacio fijo como si las personas se realizaran en plenitud dentro del espacio barrial o local. Por ello se requieren miradas desterritorializadas que relacionen a la o el habitante de la metrópoli con sus espacios de flujos como calles, plazas, plazuelas, vías de circulación, o con centralidades urbanas lejos de la vida residencial como la localización de empleos, instituciones educativas, establecimientos de salud, centros de consumo, entre otras tipologías, lo que invita a desafiar aquellas lógicas estáticas de la vida cotidiana. Por el contrario, la reflexión provoca estudiar las dinámicas de movimiento de las personas bajo distintas formas y medios, así como aquellas relaciones de poder visibles e invisibles que incentivan o restringen la libertad de movilidad urbana dentro de las ciudades globalizadas.

Ya teniendo referencias sobre las disciplinas científicas que han realizado aproximaciones y abordajes sobre la movilidad urbana, así como la mirada estática y fija de la vida social de las y los habitantes en la ciudad, conviene proponer que los viajes y desplazamientos hacia espacios metropolitanos no han sido lo suficientemente investigados, pues como categorías analíticas se han reducido a aquellos efectivamente realizados o aquellos lineales o pendulares que involucran el trabajo-residencia. Además, como lo expresan Jirón y otros (2010), han sido abordados bajo enfoques deductivos cuyas hipótesis se basan en que el comportamiento humano se guía de motivaciones racionales para la toma de decisiones y posteriormente son contrastados con métodos empíricos. La limitación de este enfoque propio de las ciencias de ingeniería, economía y algunas ramas de la geografía es que los patrones de movilidad y desplazamiento no son homogéneos, lineales ni monocausales, y no se reducen al uso (no)efectivo del transporte público y privado. Allí es donde la movilidad urbana como categoría analítica presenta sus propios dilemas como objeto de estudio y enfoque teórico.

Antes de ingresar a la definición de movilidad urbana conviene hacer la siguiente pregunta: ¿transporte y movilidad tienen el mismo significado analítico? Si bien es usual que se asocien ambos conceptos dentro de la vida cotidiana e incluso entre funcionarios públicos, son categorías analíticas que tienen distintos significados, aunque también coincidencias. Para comenzar, tanto movilidad y transporte remiten al desplazamiento territorial de personas, objetos, bienes o servicios (Gutiérrez 2012, Gutiérrez y Reyes 2017). Otra de las coincidencias es que ambas categorías remiten a explicar las desigualdades socio territoriales, así como procesos de exclusión social dentro de las ciudades, pues la accesibilidad que las personas tienen hacia el transporte público depende de algunos factores como su cobertura territorial, amplitud horaria y el coste de su utilización (Avellaneda y Cebollada 2008). Esto repercute hasta cierto sentido en los diferentes patrones de movilidad de las personas, especialmente en aquellas y aquellos que deben realizar trayectos de mediano y largo alcance. Además muchas personas presentan movilidad reducida como las mujeres embarazadas, adultos mayores o con alguna discapacidad física. Ahora, respecto a las diferencias de significado, el sistema de transporte se refiere al instrumento de acceso al conjunto de bienes y servicios que permitan a las y los habitantes de la ciudad desarrollar sus actividades de la vida cotidiana (Avellaneda y Cebollada 2008). En otras palabras, el transporte sea público o privado representa un medio para un fin determinado, o en palabras de Gutiérrez (2010) entender el transporte como el componente material de la movilidad referido a los medios técnicos de desplazamiento. Sin embargo, ya no basta considerar al transporte como un sistema que se sostiene a sí mismo, sino articulado a políticas urbanas como el ordenamiento territorial, vivienda y la propia densificación de la ciudad (Pérez 2014), para que así los trayectos y desplazamientos posean cobertura y accesibilidad hacia distintos puntos de la ciudad. Además, en un contexto latinoamericano caracterizado por procesos de fragmentación social, exclusión y pobreza, el transporte público con todas sus deficiencias institucionales ha devenido en un mecanismo de inclusión social para aquellas y aquellos habitantes de la ciudad que buscan desplazarse hacia espacios lejanos a su hábitat residencial y que no tienen la capacidad adquisitiva de poseer un vehículo privado. Sumado a esto, la localización residencial de las personas no siempre se encuentra cercana a los espacios laborales, educativos, sanitarios o de consumo, situación producto del carácter centralista del territorio (Avellaneda y Cebollada 2008).

Ahora bien, para poder definir lo que significa movilidad urbana como categoría analítica resulta importante que esté clara la diferencia frente al tránsito y transporte. Así se refiere al tránsito cuando el principal objetivo es adecuar el espacio de circulación vial para el automóvil y el transporte privado y público, transporte cuando se habla de medios técnicos de desplazamiento hacia lugares de destino y movilidad urbana es un concepto que supera ampliamente a los dos anteriores, dado que no se enfoca exclusivamente en los medios de transporte que utilizan las personas para llegar a sus destinos, sino en “los motivos que los llevan a moverse, de las facilidades y dificultades que tienen para hacerlo, de las diferentes pautas de movilidad existentes entre los diferentes colectivos” (Avellaneda 2008, 13), donde además los distintos patrones de movilidad urbana de las personas se configuran a través de sus propias autonomías personales y dinámicas estructurales como los ingresos económicos, niveles de renta, condiciones físicas o las propias relaciones de género. De esta forma, el paradigma de la movilidad urbana como objeto de estudio y enfoque teórico se concentra en las necesidades de desplazamiento de los propios sujetos por las calles y espacios públicos de la ciudad. Esto repercute en tener el universo de estudio mucho más complejo, pues mientras las ingenierías del tránsito y transporte suelen construir el prototipo de un(a) ciudadano(a) estándar adulto(a) y trabajador(a), que se moviliza de forma lineal sea para el trabajo y residencia, este giro teórico-metodológico que propone la movilidad urbana considera la existencia de múltiples sujetos diferenciados según edad, sexo, condición económica, física, clase social o grupo étnico (Avellaneda 2008), los cuales tienen necesidades y demandas distinta. Por ello se les debe proponer alternativas variadas para su desplazamiento, lo que involucra trabajar estrategias diferenciadas de accesibilidad entendida como “la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar las distancias que les separa de los lugares en que pueden hallar los medios para satisfacer sus necesidades o deseos” (Estevan y Sanz 1996, 43).

No existe un consenso determinado que permita tener un abordaje claro de la movilidad como categoría analítica en los estudios urbanos, no obstante, existen algunas definiciones descriptivas y de carácter ontológico entendido como la ponderación para llegar a lugares (Gutiérrez 2012). Por ejemplo, una definición básica considera a la movilidad como aquella actividad destinada a superar distancias en un intervalo de tiempo (Díaz y Jiménez 2007); y como un conjunto de desplazamientos que las personas realizan en el espacio físico sea su ubicación o distancia y que refleja la composición diferenciada de la

sociedad (Lazo y Contreras 2009). Dekkers y Tarrus (como se citó en Lazo y Contreras 2009) mencionan que la movilidad urbana es un elemento que estructura la vida cotidiana e implica consumir tiempo y espacio para atravesar distintas jerarquías; también existen definiciones en que la movilidad urbana enfatiza la “interrelación inestable y siempre cambiante de lugares, personas, tecnologías y naturalezas conectadas a través de representaciones y prácticas” (Sheller y Urry 2018, 337). La movilidad urbana también es considerada como un activo o recurso de los hogares cuya distribución y posterior apropiación dependerá tanto de factores personales como de la estructura de oportunidades existentes (Hernández 2012). De la misma forma, como se indicó anteriormente, con el giro teórico-metodológico de la movilidad urbana y el cambio de paradigma que busca incorporar la dimensión de la vida en movimiento es que urge tomar la movilidad como objeto de estudio dentro de los estudios de transporte, planificación urbana o infraestructura, mientras que como enfoque teórico permitirá comprender prácticas cotidianas en movimiento, aquellas que involucran migraciones, empleo, uso de nuevas tecnologías digitales, relaciones de género y estructuras de poder a nivel micro y macro (Jirón e Imilán 2018). Se busca así evitar el artificio del tiempo-espacio fijo de las ciencias sociales que analizan la vida social como un fenómeno anclado en un espacio determinado. Esto no significa que se tenga que elegir entre uno u otro, pues tomar a la movilidad urbana como objeto de estudio o enfoque teórico no debe ser antagónico. Todo lo contrario, debe ser secuencial para analizar la realidad más allá de lo concreto y develar los mecanismos de poder visibles e invisibles que la regulan.

Dada estas definiciones ontológicas de la movilidad urbana presentadas, conviene mencionar la dificultad que esta categoría tiene para ser desagregada como unidad de análisis, dado que aún existen limitaciones para abordarla en indagaciones empíricas y se constituya en un constructo que concentre la atención en los diversos patrones de movilidad de las y los habitantes de la ciudad más allá del sistema de transporte. Para ello se toma una definición teleológica de la movilidad urbana (Gutiérrez 2012) referida al estudio de las causas finales de las cosas (Gutiérrez 2010) y que la considera una práctica social de viaje que conjuga deseos, necesidades y capacidades para satisfacerlos (Jirón y otros 2010). Esta conceptualización toma como unidad de análisis precisamente al viaje, que a diferencia de la definición ontológica no busca como objetivo final la llegada a lugares, sino el acceso a bienes, servicios y actividades como fines últimos del desplazamiento por la ciudad.

Además, para el enfoque teleológico de la movilidad las trayectorias e itinerarios de viaje siempre representan: “una gráfica de lugares” (Gutiérrez 2012, 68), pues aunque se propone que la llegada a lugares no es la finalidad última de las personas que se movilizan por las calles estas son indesligables de los procesos que se experimentan al viajar, pues brindan sentidos subjetivos a la vida en movimiento. Además permiten rastrear el universo de viajes que se construyen como sistema de redes que involucra más de uno, viajes hacia diferentes lugares, en distintas horas del día, de forma reiterativa y encadenados a otros viajes. Como lo indica Gutiérrez (2012, 72), la definición teleológica de la movilidad permite capturar ese universo de viajes no realizados, ineficaces (“inútiles”), así como “los concebidos, los posibles y realizados”, además de lo que ocurre durante la etapa previa al viaje (planificación), durante y después.

¿Cómo abordar la movilidad urbana desde el propio territorio y sus dinámicas de exclusión? No es ningún secreto que el territorio determina el nivel de accesibilidad de las personas hacia sus destinos cotidianos (Miralles y Martínez 2012), tales como asistir al trabajo, centros educativos, mercados locales, establecimientos de salud, domicilios entre otros lugares, pero también vincula procesos de inclusión/exclusión entre distintos colectivos humanos que agudizan y repercuten en su integración dentro de la ciudad. Ahora bien, la forma de planificación actual de la ciudad es heredera del urbanismo de los años veinte, plasmado en la Carta de Atenas, escrita por el arquitecto y urbanista Le Corbusier. En dicho documento se hace una diferenciación entre ciudad tradicional y ciudad moderna, donde la primera hace referencia a la indiferenciación de los usos mixtos del suelo, pues tanto fábricas, industrias, comercio y viviendas comparten el mismo espacio aún con todas las deficiencias existentes tales como la falta de higiene, desorden o insalubridad, mientras que el pilar fundamental de la ciudad moderna es la zonificación (Tobio 1995) caracterizada por la separación de usos y funciones urbanas en el espacio. Sin embargo, este modelo de urbanización tiene implicancias y efectos por lo menos en dos aspectos: el primero es que bajo la racionalidad del urbanismo moderno los desplazamientos por el espacio son monofuncionales, pues al priorizar espacios segregados los trayectos de largo alcance se ubican lejos del espacio residencial y en el que el sistema de transporte público no brinda total cobertura en el recorrido; el segundo aspecto visibiliza las desiguales relaciones de género en las dinámicas de movilidad urbana, ya que dicha lógica de urbanismo no toma en cuenta la superposición de desplazamientos según

diferentes demandas y necesidades que realizan tanto hombres y mujeres, pues mientras los varones se desplazan a distancias largas y vinculados al trabajo y a la residencia, las mujeres deben conjugar cadenas de desplazamientos para satisfacer demandas en el ámbito reproductivo (atención doméstica, labores del hogar, compras, etc.), y en el ámbito productivo (empleo formal e informal), por ende, existen diversas maneras de habitar en movimiento.

Desde recientes propuestas del urbanismo alternativo se ha venido discutiendo la importancia de pensar la ciudad y lo urbano a través de los trayectos cortos o urbanismo de proximidad (Blanco 2015). Se trata de diseñar ciudades que posean usos mixtos del suelo con bienes, servicios y actividades concentradas en territorios cercanos al espacio residencial para así evitar realizar largos y extensos desplazamientos. Además se busca incentivar el uso de medios alternativos de movilidad como la bicicleta, la caminata o el sistema de transporte público. Junto con ello se requieren un conjunto de redes viales que no solo atraviesen y segreguen los espacios, sino que también se articulen las zonas a través de un conjunto de infraestructura y servicios de proximidad (Díaz, Plat y Pochet 2008). Sin embargo, nada de ello será efectivo sin políticas urbanas que tomen en cuenta la accesibilidad diferenciada de las personas para acceder a estos bienes, servicios y equipamientos distribuidos por el territorio. Sería interesante por ello que la discusión entre la ciudad difusa y la búsqueda de la ciudad compacta (Gutiérrez 2010), ambas como formas urbanas en constante tensión pongan como desafío la organización del territorio a través de una ciudad policéntrica (Dextre y Avellaneda 2014), con una multiplicidad de centralidades urbanas que concentren dinámicas laborales, educativas y de servicios con accesibilidad peatonal, cobertura de transporte público y redes de espacios públicos, lejos de aquella mirada monocéntrica y centralizada que se experimenta tanto en Lima Metropolitana como en muchas ciudades de la región.

### **3. Conclusiones**

El estudio sobre las ciudades y lo urbano es complejo, de hecho lo que debe planificarse es la ciudad traducida en políticas de vivienda, ordenamiento territorial, promoción de centralidades urbanas, así como la propia densificación residencial, mientras que lo urbano no necesariamente, ya que es el elemento que permite la construcción de lo inesperado, de lo esporádico, de

las relaciones sociales frágiles y fugaces que caracterizan la vida dentro del espacio público. Planificar lo urbano sería como quitarle el alma al cuerpo humano. Las ciudades se definen por un conjunto de infraestructuras construidas en el territorio, pero también por la diversidad, heterogeneidad y vínculo entre individuos, además las personas generan estímulos con su entorno existencial, sea por sentido de identificación, pertenencia, agrado o por el encuentro esporádico con otros habitantes. El barrio representa esa primera unidad de análisis micro donde se desarrolla la socialización familiar y las interacciones con vecinos, vecinas y conocidos. Este contexto es lógico, pues tanto desde las políticas urbanas como desde los estudios urbanos en el país se analizaron a los barrios populares y específicamente a las barriadas como modalidades de urbanización y ocupación del suelo bajo enfoques propios de la estructura de clases, así como de la dependencia histórico-estructural. En los años noventa, con la consolidación de la ciudad popular los espacios públicos, se constituyeron en elementos importantes para las prácticas de asociación colectiva y comunitaria, habilitándose locales comunales, campos y lozas deportivas, así como espacios para la promoción de la cultura migrante.

La última encuesta de opinión realizada por Lima Cómo Vamos (2019) evidencia un descontento de las y los habitantes de Lima Metropolitana con la calidad de los espacios públicos, sin embargo, la insatisfacción se eleva cuando se trata de describir los espacios públicos como las plazas, plazuelas o parques cercanos al espacio residencial, y es que allí se construyen relaciones tensas entre lógicas de apropiación y lógicas de control por parte de actores públicos y privados. Además, los distritos de Lima Sur tienen los porcentajes más altos de insatisfacción, y es que se han hecho evidentes algunos factores como la mercantilización del valor del suelo, la ausencia de políticas urbanas para la generación de espacios públicos en la ciudad popular, así como falta de voluntad política por parte de autoridades. El espacio público como categoría analítica tiene un repertorio conceptual de significados: desde las industrias de construcción y empresas inmobiliarias, el espacio público es un elemento que incrementa el valor del suelo que se ocupa para generar ganancias económicas y como espacio de flujo para la circulación vehicular; desde lo jurídico-normativo se le ha considerado como propiedad pública del Estado para la inversión, situación que ha generado relaciones tensas entre ciudadanía y actores con intereses de inversión privada; de la misma forma el espacio público ha presentado indagaciones de carácter filosófico, pues el individuo termina articulándose en instancias colectivas que construyen el valor de lo público.

Entonces el espacio público es una categoría analítica que va más allá de una realidad palpable, como lo mencionan autores como Delgado (2007), Borja y Muxi (2003) y Caldeira (2007), pues lo consideran como parte del proyecto democrático que toda ciudad debe tener, así como fuente de ejercicio de la ciudadanía. Para otros autores, como Jacobs (2011), el espacio público es la gente permaneciendo en la calle, quienes le dan vitalidad y seguridad, pues son los propietarios naturales de ella. Sin embargo, el espacio público también es un escenario en donde se desarrollan las contradicciones sociales, culturales y políticas, aquella “crisis de la ciudad” expuesto por Segovia (2007). Resulta importante rescatar las dimensiones del espacio público propuesto por Takano y Tokeshi (2007): la dimensión física-territorial permite que sea accesible, visible y adaptable a las necesidades de las personas, se puede ver en espacios como la plaza de Armas, así como en plazuelas del centro histórico de Lima y parques en los distritos; la dimensión política es una forma de expresión para visibilizar intereses de las y los ciudadanos tales como en las marchas políticas, protestas juveniles y uso de las calles para manifestaciones; la dimensión económica lo comprende como un espacio laboral y de economía popular, realidad vista a través de la ocupación del espacio por parte de comerciantes ambulantes, vendedores formales e informales, así como el uso de calles como lugar de trabajo en el Mercado Central de Lima o el emporio comercial de Gamarra; la dimensión cultural permite la expresión del contacto con personas y la expresión comunitaria, situación que se ve en festividades culturales realizadas en la vía pública, así como grupos juveniles de hip hop o danza urbana.

¿Cómo el espacio público puede generar sentido de pertenencia, libertad de circulación e identificación si es un espacio alejado de la vida residencial? No se pretende dar una respuesta definitiva a ello, pero habría que arriesgar en decir que el valor de lo público repercute en las lógicas de apropiación y permanencia en él, sumado a esto que el derecho al anonimato resulta clave para poder ejercer la vida urbana. En síntesis, el espacio público conjuga lógicas de integración, pero también es contenedor de conflictividad social como lo indica Carrión (2007). El reto se encuentra en rastrear las posibles mutaciones que esté experimentando el espacio público dentro de la ciudad. ¿Están acaso siendo reemplazados por los denominados espacios semipúblicos o por los espacios monitoreados y vigilados como los centros comerciales donde el criterio de consumo representa el derecho de admisión? Es precipitado brindar una respuesta satisfactoria, pero sí es importante abordar al espacio público

como una categoría analítica en tensión constante, híbrida en su composición, ya que intervienen lógicas de integración, conflicto, lo esporádico, ambiguo y lo inesperado, que le dan sentido a la vida urbana.

La movilidad urbana ha sido abordada desde distintas disciplinas con enfoques y perspectivas diversas, evidenciando aún inconsistencias en lo teórico-metodológico y siendo asimilada al sistema de transporte público, pues si bien tienen coincidencias son categorías diferentes. Por ejemplo, desde la geografía del transporte se ha priorizado una visión macro estableciendo una causalidad entre la estructura del territorio y la movilidad urbana, mientras que desde la ingeniería del transporte la prioridad se ha concentrado en la adecuación del transporte público y privado en las vías de circulación, la construcción de infraestructura vehicular y el flujo de vehículos. Sin embargo, el transporte es el componente material de la movilidad, o sea, es el medio técnico para desplazarse y llegar a destinos, mientras que la movilidad urbana tiene una mirada más extensa, pues analiza los diversos patrones de desplazamientos de las personas, o sea su prioridad son las formas y experiencias de viajes, condiciones en que estas se realizan, las facilidades y dificultades que las personas encuentran. Además, vale decir que el giro teórico-metodológico que propone la movilidad urbana como objeto de estudio permite visibilizar aquellos viajes no realizados, no efectivos, pensados, así como los planificados y lo que ocurre durante y después del viaje.

Este artículo ha propuesto una visión teleológica de la movilidad urbana (Gutiérrez 2012) entendida como práctica social de viaje que involucra deseos, necesidades y capacidad de satisfacerlos, donde la lógica se sustenta en poder llegar a los bienes, servicios y actividades que se busca más que en la llegada a los lugares. Sin embargo, la segregación del espacio urbano, la fragmentación socio espacial y la zonificación heredadas del urbanismo moderno tienen implicancias en las formas de desplazamiento, tanto de varones como de mujeres, evidenciando en muchas ocasiones desiguales relaciones de género. Esto se debe a que si bien los varones realizan trayectos de largo alcance, generalmente son lineales o pendulares (trabajo-residencia), mientras que las mujeres deben encadenar un conjunto de viajes que si bien son de corto y mediana trayectoria, son mucho más intensos, pues deben satisfacer necesidades en el ámbito reproductivo (alimentación, labores domésticas, compras, etc.), y en el productivo (empleo formal e informal). Todo ello pone en tensión la existencia de relaciones de poder diferenciadas que regulan las estructuras de movilidad urbana por la ciudad.

Para finalizar, dentro de los procesos de ordenamiento territorial se ha venido discutiendo la necesidad de pensar en una ciudad mucho más compacta o en el urbanismo alternativo que genere centralidades urbanas con dinámicas laborales, educativas, sanitarias cercanas a los espacios residenciales de esta forma se incentiva a realizar trayectos cortos a pie o con el uso de medios alternativos de transporte como la bicicleta. El reto está en comprender cómo se pueden articular el uso mixto y compacto del suelo, la movilidad urbana y la accesibilidad hacia espacios públicos que conecten estratégicamente la ciudad, y si todo este proceso de ordenamiento territorial tendrá influencia en las dinámicas de exclusión social y las relaciones de poder en el ámbito doméstico y en el ejercicio de la ciudadanía.

## Referencias bibliográficas

- Abramo, P. 2012. La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE*, 38 (114), 35-69. [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612012000200002](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612012000200002).
- Ascher, F. 2004. *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Augé, M. 2000. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Avellaneda, P. 2008. Ciudad popular, organización funcional y movilidad. *Cuadernos de Arquitectura y Ciudad*, 10, 1-125. <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/28695>.
- Avellaneda, P. y Cebollada, À. 2008. Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova*, 12, 270(47). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>.
- Bailly, A. 1979. *La percepción del espacio urbano. Conceptos, métodos de estudio y su utilización en la investigación urbanística*. Madrid: Colección “Nuevo Urbanismo”.
- Barreda, J. y Ramírez, D. 2004. Lima: consolidación y expansión de una ciudad popular. *Perú hoy: las ciudades en el Perú*, 199-218.
- Bauman, Z. 2006. *Vida líquida*. Madrid: Paidós.
- Blanco, J. 2015. Desigualdad social, movilidad y proximidad. Elementos para una discusión crítica. *Contested Cities*, 16 de marzo. <http://contested-cities.net/CCmadrid/desigualdad-social-movilidad-y-proximidad-elementos-para-una-discusion-critica/>.
- Borja, J. 2003. *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Borja, J. y Muxi, Z. 2003. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Cabrera, T. y Villaseca, M. 2007. *Presentes, pero invisibles: mujeres y espacio público en Lima Sur*. Lima: DESCO. Programa Urbano.
- Caldeira, T. 2007. *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.
- Calderón, J. 2014. *Miradas, enfoques y estudios sobre las ciudades*. Lima: Vicio Perpetuo.
- Carrión, F. 2007. Espacio público: punto de partida para la alteridad. En Segovia, O. (Ed.). *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*, 79-97. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Cebollada, À. 2006. Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48, 105-121.
- Chion, M. y Ludeña, W. 2005. Espacios públicos, centralidad y democracia. El centro histórico de Lima periodo 1980- 2004. *URBES*, 2 (2), 145-169.
- Delgado, M. 2007. *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.

- Dextre, J. y Avellaneda, P. 2014. *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fundación Transitemos.
- Díaz, L., Plat, D. y Pochet, P. 2008. Caminar y nada más. Movilidad diaria y pobreza en las ciudades subsaharianas. *Scripta Nova*, 12 (261). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-261.htm>.
- Díaz, M. y Jiménez, F. 2007. Transportes y movilidad ¿necesidades diferenciales según género? *Terr@ Plural*, 1 (1), 91-101. <https://www.revistas2.uepg.br/index.php/tp/article/view/1144>.
- Duhau, E. 2001. La megaciudad en el siglo XXI. De la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público. *Papeles de Población*, 7 (30), 131-161.
- Estevan, A. y Sanz, A. 1996. *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Bilbao: Bakeaz.
- Gehl, J. 2014. *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Infinito.
- Goffman, E. 2001. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Gutiérrez, A. 2010. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14, 331 (86). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>.
- Gutiérrez, A. 2012. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 2 (21), 61-74.
- Gutiérrez, A. y Reyes, M. 2017. Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 147-166.
- 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*, 38 (115), 117-135. [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612012000300006](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612012000300006).
- Jacobs, J. 2011. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Jirón, P. e Imilán, W. 2018. Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *QUID* 16, (10), 17-36.
- Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M. 2010. Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25 (68), 15-57.
- Joseph, I. 1988. *El transeúnte y el espacio urbano: ensayo sobre la dispersión del espacio público*. Barcelona: Gedisa.

- Lazo, A. y Contreras, Y. 2009. Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo.
- Lefebvre, H. 2013. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lima Cómo Vamos. 2019. *Lima y Callao según sus ciudadanos. Décimo Informe Urbano de Percepción sobre Calidad de Vida en la Ciudad*. Lima: LCV.
- Lozada, L. 2018. Espacios públicos no tan públicos. *Politai Revista de Ciencia Política*, 9 (16), 75-109.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (MINVU), PNUD y GEHL 2017. *La dimensión humana en el espacio público. Recomendaciones para el análisis y diseño*. Santiago de Chile: MINVU.
- Miralles, C. y Cebollada, À. 2009. Movilidad cotidiana y sostenibilidad. Una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 50, 193-216.
- Miralles, C. y Martínez, M. 2012. Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-americana de Geografía e Género*, 3 (2), 49-60. <https://www.revistas2.uepg.br/index.php/rlagg/article/view/3254>.
- ONU-Hábitat 2015. *Documento número de espacio público*. [http://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11\\_Public\\_Space-SP.pdf](http://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11_Public_Space-SP.pdf).
- Pérez, R. 2014. Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la Ciudad de México. *Cuadernos CEMCA*, 1, 3-21. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01104578v1/document>.
- Ramírez, P. 2014. La ciudad desde el espacio público y las prácticas ciudadanas. En Ramírez, B. y Pradilla, E. (Comp.). *Teorías sobre la ciudad en América Latina*, 617-652. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Salcedo, R. 2002. El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE*, 28 (84), 5-19. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008400001>.
- Segovia, O. 2007. Espacios públicos urbanos y construcción social: una relación de correspondencia. En Segovia, O. (Ed.). *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*, 15-28. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Sheller, M. y Urry, J. 2018. Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *QUID*, 16 (10), 333-355.
- Simmel, G. 1998. Las grandes ciudades y la vida del espíritu. En Simmel, G. *El individuo y la libertad*, 247-261. Barcelona: Ediciones Península.

- Takano, G. y Tokeshi, J. 2007. *Espacio público en la ciudad popular: reflexiones y experiencias desde el Sur*. Lima: DESCO.
- Tobio, C. 1995. Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Conferencia en la Escuela de Verano Jaime Vera*. Galapagar: Universidad Carlos III de Madrid.
- Vega Centeno, P. 2003. Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. *Debates en sociología*, 28, 19-51. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/debatesensociologia/article/view/6989>.
- Vega Centeno, P. 2004. De la barriada a la metropolización: Lima y la teoría urbana en la escena contemporánea. *Perú hoy: las ciudades en el Perú*, 45-70.
- Vega Centeno, P. 2006. El espacio público: la movilidad y la revaloración de la ciudad. *Cuadernos Arquitectura y Ciudad*, 3, 1-75. [http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/28681/espacio\\_publico.pdf?sequence=3&isAllowed=y](http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/28681/espacio_publico.pdf?sequence=3&isAllowed=y).
- Vega Centeno, P. 2015. El espacio público y la visión de ciudad: recuperando el valor de la calle para la ciudadanía. En Ledesma, M. (Coord.) *Justicia, derecho y sociedad. Debates interdisciplinarios para el análisis de la justicia en el Perú*, 351-378. Lima: Tribunal Constitucional del Perú.