

# Bicicleta y acceso desigual al espacio de trabajo. Caso de ciclistas commuters y repartidores en Lima



Danae Lina Román García

danae.roman@pucp.edu.pe

Grupo de Investigación de las Ciudades y Territorios Urbanos (INCITU), Departamento de Ciencias Sociales, Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0802-327X>

Recibido: 15 de diciembre de 2021. Aceptado: 13 de mayo de 2022

## RESUMEN

El número de jóvenes que utilizan la bicicleta como medio de transporte hacia el trabajo, “commuters”, y para el reparto de mercancías, “repartidores” predominantemente de origen venezolano, ha incrementado en los últimos años en varias ciudades de América Latina, como Lima. Basándonos en entrevistas, observaciones participantes y una etnografía móvil, aplicadas entre 2017 y 2020, se visibiliza y compara las diferencias de acceso al espacio de trabajo de estos dos tipos de ciclistas, a través de las barreras de accesibilidad y sus negociaciones individuales y grupales. Se concluye que estas diferencias parten de la finalidad de uso y se intensifican por las particularidades socioeconómicas y espacio temporales de cada uno. Los commuters se desplazan pocos minutos y kilómetros, usando su posición y recursos de clase social para conseguir un acceso rápido, seguro y ligero. Los repartidores en cambio se desplazan una gran cantidad de horas y kilómetros; sus escasos recursos económicos, condición de migrante y precariedad laboral generan un acceso riesgoso, limitante y desgastante. La investigación propone una intervención crítica al estudio de movilidad en bicicleta; resaltando la necesidad de incluir la diversidad de usuarios y sus particularidades, así como enfoques para analizarla como una forma más de habitar la ciudad.

**Palabras clave:** Movilidad urbana. Barreras de accesibilidad. Etnografía móvil. Ciclista commuter. Ciclista repartidor.

## Bike and unequal access to the workplace. Case of commuters and delivery cyclists in Lima

### ABSTRACT

The number of young commuters and delivery cyclists, the last ones of Venezuelan origins, has increased in several Latin American cities, such as Lima, in recent years. Based on interviews, participant observations, and a mobile ethnography, carried out from 2017 to 2020, the research compares and makes visible the differences in access to the workplace of these two types of cyclists through the study of accessibility barriers and their individual and group negotiations. It concludes that the difference starts with the purpose of the bicycle's use, and the socioeconomic, temporal, and spatial particularities of each one increased it. The commuter moves a few minutes and kilometres using its position and social class resources for fast, secure, and light access. The delivery moves for more hours and kilometres, where its scarce economic resources, migrant and precarious labour status generate a risk, limiting and exhausting access. The research proposes a critical intervention to the study of bicycle mobility, highlighting the necessity to include other cyclists and their particularities, as well as approaches to analyze it as a way of inhabiting the city.

**Keywords:** *Urban mobility. Accessibility barriers. Mobile ethnography. Commuter cyclist. Delivery cyclist.*

**Palavras-Chave:** *Mobilidade urbana. Barreiras de acessibilidade. Etnografia móvel. Ciclista commuter. Ciclista de entrega.*

### INTRODUCCIÓN

En los últimos años en Lima, como en otras ciudades de América Latina, se ha incrementado el número de adultos jóvenes, de clases medias y medias altas, que se movilizan en bicicleta desde su hogar a su espacio de trabajo (Alduán *et al.*, 2018), tipo de movilidad pendular denominado “commuter” por la literatura especializada (Graizbord, 2008 en Pino, 2017). Por ejemplo, en la ciudad de Bogotá, el uso de la bicicleta como modo de movilidad se ha incrementado en todos los sectores, donde los estratos medios y altos, 4, 5 y 6 tienen las mayores tasas de posesión de bicicletas (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., 2019). En el caso de Lima, desde el 2011 al 2018, se dio un ligero incremento en la movilidad en bicicleta de las clases socioeconómicas A y B que residen en los distritos centrales de la ciudad, como se observa en el cuadro. A su vez, se ha expandido el servicio de ciclistas repartidores para aplicativos móviles, una movilidad laboral de subsistencia que permite el desplazamiento a espacios con demanda de consumo y generar ingresos económicos a través del reparto rápido de productos que, a su vez, son sus espacios de trabajo (Pino, 2017). En estos predominan hombres jóvenes de origen venezolano (Del Bono, 2019; Negri, 2019).

Cuadro 1. Porcentaje de individuos, de acuerdo a la zona donde reside, que se movilizan en bicicleta. Fuente: Observatorio Lima Cómo Vamos, 2011- 2018. Elaboración propia.

Año	% Total	Zonas			
		Centro	Este	Norte	Sur
2011	1	1.8	1.4	0.9	0.4
2012	0.9	1	0	2.2	0.4
2013	0.8	1.2	0.4	0.8	0.7
2014	0.8	1	0	1	0
2015	0.9	2	1	0	1
2016	0.6	0	0	0.4	0.9
2017	1.1	1.1	0.7	0.7	0.8
2018	1.1	2.6	0.6	0.3	0.8

En ambos casos, la bicicleta es el vehículo de movilidad que permite acceder y desarrollar su principal actividad cotidiana en la ciudad: el trabajo. No obstante, el enfoque que ha predominado en los estudios sobre el tema, tanto en Perú como en América Latina, ha sido el de transporte que, a partir de una visión macro, técnica y territorial, ha considerado el movimiento irrelevante a estudiar, centrándose en el origen-destino del viaje y la evaluación de los vehículos e infraestructuras a partir de metodologías cuantitativas con valores preestablecidos (ver: Obregón-Biosca y Betanzo-Quezada, 2015; Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos, 2015; Lew *et al.*, 2016; Tantalean y García, 2016; Miranda Caycho y Arellano Ramos, 2017). Si bien este enfoque permite conocer de manera sintetizada y general las opiniones y limitaciones de los ciclistas, no explica cómo se construye dicha percepción, ni cómo se realiza y vive el viaje de acuerdo a las particularidades individuales. Registra la movilidad como una práctica y experiencia homogénea para todos sus usuarios, quienes reproducen pasivamente el diseño urbano y/o toman decisiones en base a un análisis racional de costo/beneficio (Miralles- Guasch, 2002; Montezuma, 2003; Gutiérrez, 2010, 2012; Imilán y Jirón, 2018; Herce, 2019).

El otro enfoque utilizado, que amplía y humaniza la visión de los estudios de transporte (Miralles- Guasch, 2002) y en el que se enmarca nuestra investigación, es el de movilidad. Este enfoque parte del individuo y su subjetividad, del análisis del movimiento como un objeto de estudio en sí, una forma significativa de habitar la ciudad (Sheller y Urry, 2006), donde el usuario la realiza, entiende y vive conforme a sus condiciones sociales, espaciales y temporales (Gutiérrez, 2012). Sin embargo, las investigaciones realizadas se han centrado en el commuter, comparando experiencias de acuerdo a sus espacios de residencia, grupos socioeconómicos y/o género (ver Casablanca, 2012; de la Paz Díaz Vázquez, 2017; Mancilla, 2018; Salas Venegas, 2018; Pérez y Landin, 2019), invisibilizando otras prácticas diferentes y que se realizan por necesidad, como el caso de los repartidores, que ha sido estudiado sólo desde el aspecto laboral (ver Negri, 2019 y Del Bono, 2019) o como subculturas en la literatura norteamericana e inglesa (ver Fincham, 2006; Kidder, 2009; Wehr, 2009).

El presente estudio compara la movilidad en bicicleta de commuters y repartidores dado que son los tipos de ciclistas más visibles y numerosos en el espacio público. Para ello se utilizaron métodos cualitativos, sobre todo una etnografía móvil –herramienta reciente e innovadora dentro de las Ciencias Sociales– para adentrarnos en la percepción y experiencia de los viajeros (Fincham *et al.*, 2009; Spinney, 2009; Elliot *et al.*, 2017), así como para observar las barreras de accesibilidad y negociaciones individuales y grupales en el antes, durante y después de su desplazamiento para acceder a su espacio de trabajo (Jirón, 2012; Jirón y Mansilla, 2013). Para observar, se eligió el distrito de San Isidro, lugar de gran importancia funcional en la ciudad pues

concentra las principales actividades empresariales, informáticas y financieras del Perú (Vega Centeno *et al.*, 2019).

Esta comparación permitirá observar formas de movilidad que se dan por necesidad, como la del repartidor, que han sido marginadas por la presencia, discursos y prácticas de los ciclistas commuters dentro de la academia, las políticas públicas y el activismo ciclista (Lugo, 2013; Noach y Van Belzen, 2017; Pinto, 2017). Además, expondrá una dimensión oculta de la desigualdad urbana, visibilizando cómo algunas personas tienen un mejor acceso a relaciones, lugares y actividades que desean y necesitan, mientras que otros no (Cebollada y Avellaneda, 2003; Jirón, 2007a, 2009; Jirón y Mansilla, 2013, 2014), demostrando cómo viven de manera diferente la ciudad de acuerdo al grupo socioeconómico al que pertenecen (Gutiérrez, 2012).

### *Ciudad e intervenciones fragmentadas: la configuración territorial para la movilidad en bicicleta*

Una de las principales características de las ciudades de América Latina es la fragmentación socio espacial de su territorio, en la que existen determinados espacios con relativa autonomía funcional, separados espacialmente de otros, donde suelen concentrarse los principales usos urbanos y grupos sociales de mayores ingresos (Jirón y Mansilla, 2014). En el caso de Lima, a pesar que algunas actividades se han esparcido a lo largo de la ciudad, como las comerciales, otras, como el estudio y las oportunidades laborales se encuentran concentradas en pocos destinos, especialmente en distritos de Lima Centro (Vega Centeno *et al.*, 2019), donde residen la mayor parte de los grupos socioeconómicos medios - altos y altos (Fernández de Córdova *et al.*, 2011). En el caso de las zonas de expansión, sean antiguas o recientes, tienen un carácter fundamentalmente residencial (Avellaneda, 2008), donde predominan los grupos de niveles socioeconómicos medios y bajos (Fernández de Córdova *et al.*, 2011).

Esta distribución social y funcional, junto a una falta de planificación a escala metropolitana y asignación desigual de recursos entre las alcaldías distritales, influencia directamente en el desarrollo y calidad general de las intervenciones públicas que han tendido a priorizar la circulación del auto privado, o han generado estructuras discontinuas y de mala calidad, que varían de acuerdo a los estándares de vida de cada zona y a los grupos sociales a los que se dirige (Lugo, 2013; Jirón y Mansilla, 2014; Ibarra y Ríos, 2019; García, 2021). Como se muestra en el mapa, este es el caso del sistema de 190 km de ciclovías de la ciudad de Lima, el cual es fragmentado y desconectado entre sí (Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos, 2015), que difieren unas de otras tanto por el diseño, extensión, así como el grado de peligrosidad, visibilidad (Pastor, 2009) y, especialmente, calidad (Flores, 2014); donde los distritos de Lima Centro cuentan con una mayor cantidad y calidad de ciclovías, estacionamientos y señalización exclusiva para bicicletas, mientras que otras zonas de la ciudad son espacios riesgosos y poco habilitados para su uso.



Figura 1. Ciclovías en la ciudad de Lima. Fuente: Google Maps. Elaboración propia (2022).

Este modelo de desarrollo urbano profundiza el acceso diferenciado a la ciudad y sus espacios funcionales, favoreciendo a quienes más conectados se encuentran a infraestructuras ciclistas y a otros medios de transporte, limitando a quienes se movilizan por necesidad y desde espacios lejanos a dichos centros (Salas Venegas, 2018). Es decir, son espacios diversos y desiguales localizados en contextos socio espaciales igual de diversos y desiguales (Jirón, 2009) que impactan de manera diferenciada en las formas de habitar la ciudad (Jirón, 2007a, 2009; Jirón y Mansilla, 2014), en el movimiento de los habitantes (Salas Venegas, 2018), la organización de sus actividades cotidianas y estrategias de movilidad (Jirón, 2007b, 2009; Jirón y Mansilla, 2014).

## La movilidad en bicicleta como forma de habitar la ciudad

El enfoque de movilidad considera el movimiento como una forma de habitar la ciudad (Urry, 2000; Urry y Sheller, 2006), una práctica social y culturalmente significativa para el individuo que le permite acceder a bienes y servicios en un territorio determinado, independientemente de la infraestructura que utilice, posicionándolo en su realidad socioeconómica y espacio temporal, permitiendo observar sus problemas de accesibilidad (Miralles- Guasch, 2002; Montezuma, 2003; Gutiérrez, 2012; Jirón, 2007b; Jirón y Mansilla, 2013; Jirón y Singh, 2017; Imilán y Jirón, 2018).

De esa manera, este enfoque visibiliza sus opciones reales de transporte, elementos necesarios para desarrollar el viaje, las representaciones, experiencias, desplazamientos adicionales, infraestructuras usadas, las prácticas, interacciones, representaciones, problemas, limitaciones, facilidades existentes en los lugares de llegada y la facilidad/dificultad de su realización (Gutiérrez 2010, 2012; Jirón y Mansilla, 2013, 2014). Estas pueden ser observadas a través de la presencia dinámica, simultánea, multiescalar e impredecible de barreras de accesibilidad que se presentan en el antes, durante y/o después del desplazamiento (Gutiérrez, 2010; Jirón y Mansilla, 2014), las cuales impactan en su experiencia de movilidad, tornándola más limitante y desgastante o, en palabras de Jirón (2007a), “espesa”.

En base a Jirón (2009) y Salas Venegas (2018), estas barreras pueden ser clasificadas de la siguiente manera<sup>1</sup>:

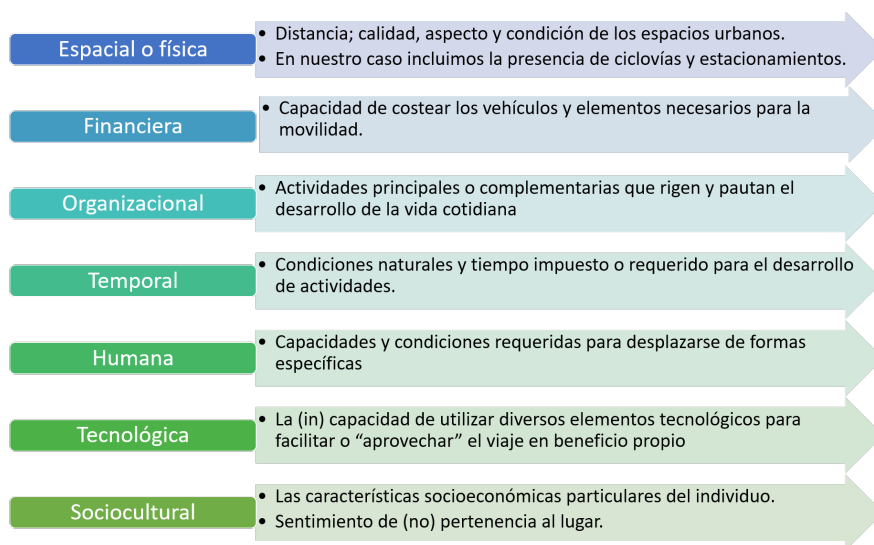


Figura 2. Barreras de accesibilidad. Fuente: *Elaboración propia*.

Para superar estas barreras, el individuo, en base a su experiencia y recursos, desarrollará un saber actuar; es decir, construye un conjunto de conocimientos y prácticas para interactuar y negociar con ellas; en base a sus habilidades y recursos para moldear la manera en que estas quedarán impregnadas en su experiencia, bien disminuyéndolas, rechazándolas o subvirtiéndolas para beneficio propio y así movilizarse de una mejor manera (Jirón, 2009; Jirón y Mansilla, 2013).

<sup>1</sup> Las autoras también incluyen la barrera de género que no será utilizada en la investigación.

En ese sentido, la forma en que entenderemos la movilidad urbana cotidiana, y como se muestra de manera gráfica, será como el resultado de las experiencias, significados, prácticas e interacciones del individuo, cuyas características socioeconómicas particulares y contexto espacial (la ciudad fragmentada), temporal y cultural, influirán en la cantidad y densidad de las barreras de accesibilidad que se presenten en el antes, durante y después de su desplazamiento a su espacio de trabajo, en el distrito de San Isidro, así como en sus respectivas negociaciones individuales y grupales.

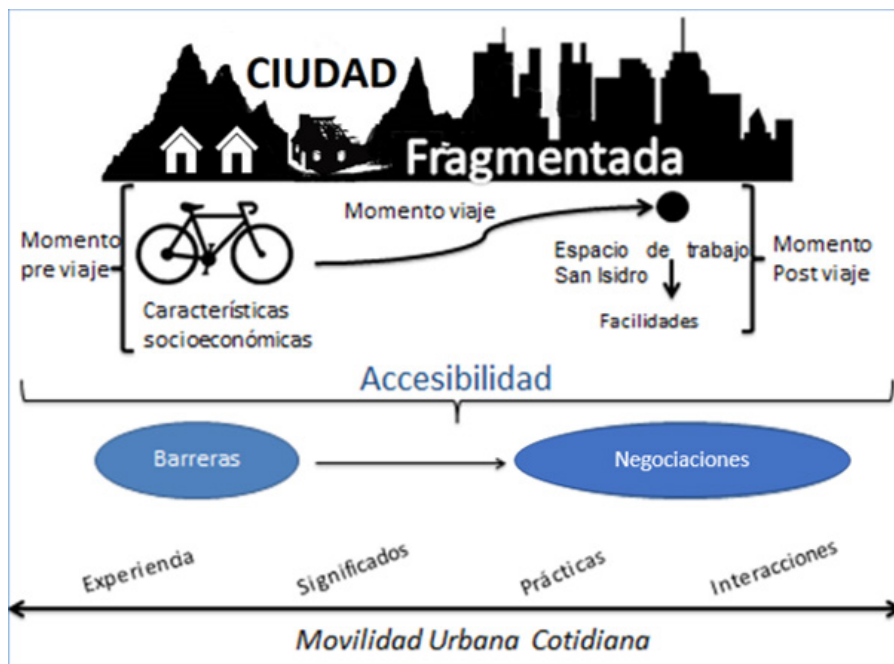


Figura 3. Marco conceptual utilizado. Fuente: Elaboración propia.

## METODOLOGÍA

Es un estudio de carácter cualitativo, exploratorio y transversal en el que se aplicaron veinte entrevistas semiestructuradas, seis observaciones participantes y seis etnografías móviles entre octubre del 2017 y enero del 2020. Para reconstruir una línea del tiempo sobre el antes, durante y después de su movilidad (Gutiérrez, 2010, 2012); es decir, conocimiento y uso de otros medios de transporte, motivaciones, experiencias, reacciones de sus círculos cercanos, características de los espacios que recorren, facilidades en los puntos de llegada, significaciones, narrativas, interacciones y algunas negociaciones para así conocer su experiencia y barreras que podían identificar cuando accedían a su espacio de trabajo es que se aplicaron las entrevistas semiestructuradas, con 40 preguntas, a 10 hombres, entre 20 a 35 años, de cada tipo de usuario. Cada uno fue contactado a través del mecanismo de bola de nieve.

Para conocer sus negociaciones grupales se realizaron tres observaciones participantes en un grupo de referencia de cada tipo de usuario ciclista. En el caso de los commuters, primero se realizó un mapeo virtual de los grupos activistas en la ciudad, y que desarrollan sus actividades en dicho distrito; del que se eligió al grupo Bicocommuters. En el caso de los repartidores, el mapeo se realizó directamente en el espacio público, como parques, ciclovías y bancas, donde usualmente se encuentran agrupados mientras esperan pedidos; y se eligió a trabajadores de la aplicación Rappi de la Avenida

Salaverry, del mismo distrito, a quienes se acompañó desde las diez de la mañana hasta las once de la noche durante días diferentes.

Finalmente, para adentrarnos de manera más detallada y profunda en la experiencia de los viajeros, se utilizó la etnografía móvil, método cualitativo de investigación emergente e innovador 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). Este, al ser un acompañamiento activo por parte del investigador, quien participa de la práctica de movilidad, realizando los movimientos y conversando con el individuo durante la actividad, permite observar las características cartográficas del viaje, la realización de movimientos de acuerdo a las circunstancias que se presentan, así como las reacciones, interacciones y negociaciones que establece en su recorrido (Jirón, 2012; Jirón y Mansilla, 2013), el cual permite, a comparación de otros métodos cualitativos, ampliar y complementar la información recogida de las entrevistas.

En nuestro caso, el acompañamiento fue realizado por detrás y en bicicleta a los ciclistas hombres durante un día de la semana. Para eso, y como se muestra en el presente cuadro, se seleccionó seis ciclistas entrevistados en base a dos criterios: el tipo de usuario y la distancia de su hogar a su espacio de trabajo: corta, media y larga. En ambos casos el acompañamiento se efectuó desde el hogar hasta su centro de trabajo y viceversa; durante unas cuantos minutos y horas al día para el caso de los commuters; y se incluyeron los desplazamientos de entrega para los repartidores, siguiendo sus recorridos casi un día entero, entre 10 a 12 horas aproximadamente. Las rutas fueron registradas en las aplicaciones de Strava y Google Maps, los cuales midieron la cantidad de kilómetros y tiempo recorridos; y fueron completadas con la realización de relatos etnográficos, donde la investigadora detalló su experiencia en primera persona, las características de los espacios recorridos, los problemas e interacciones del ciclista, sus comentarios y otros hechos importantes ocurridos.

Cuadro 2. Etnografía móvil. Fuente: Elaboración propia.

Tipo de ciclista	Nombre	Origen	Distancia	Total kilómetros recorridos	Tiempo total de seguimiento
Commuter	Santiago	San Isidro	Corta	5 kilómetros	15 minutos
	Percy	Cercado de Lima	Media	11 kilómetros	1 hora
	Carlos	Villa María del Triunfo	Larga	20 kilómetros	2 horas y 10 minutos
Repartidor	Ramón	Magdalena	Corta	38 kilómetros	10 horas 31 minutos
	Carlos	La Victoria	Media	47 kilómetros	9 horas 45 minutos
	Jesús	Los Olivos	Larga	68 kilómetros	11 horas 27 minutos
<b>Total</b>					<b>6</b>

## RESULTADOS

La sección presenta un perfil general de los usuarios, las barreras de accesibilidad que se presentan en el antes, durante y después de su viaje y las negociaciones individuales y grupales que viven y construyen en base a sus características socioeconómicas particulares y recursos.



### El commuter

Los commuters de nuestro estudio son hombres jóvenes profesionales de 20 a 35 años, de clases socioeconómicas medias y altas, con empleos formales, que residen y movilizan principalmente en distritos de Lima Centro. Tienen acceso a una gran diversidad de vehículos tanto públicos como propios, motorizados y no motorizados, de los cuales eligieron la bicicleta como su principal medio de transporte gracias a la influencia de su entorno inmediato, como colegas, amigos, familiares o pareja (Steinbach *et al.*, 2011; Chatterjee *et al.*, 2013). Entre sus motivaciones mencionan su rapidez, evitar el tráfico, libertad para la elección de rutas, sus compromisos ambientales, el ahorro de dinero y, sobre todo, por percibirla como una práctica entretenida y placentera (Heinen *et al.*, 2009; Piage *et al.*, 2015). Estas se basan en experiencias previas en otras ciudades, nacionales e internacionales.

Como se muestra en el mapa, sus recorridos son regulares, relativamente cortos, con pocas paradas y establecido por ellos, los cuales abarcan menos de diez kilómetros y su duración varía entre cinco a cincuenta minutos. En su movilidad se identifican cuatro barreras de accesibilidad: primero, la organizacional, con la imposición de sus instituciones laborales sobre la presentación personal y los horarios, donde de acuerdo a la distancia se movilizan con ropa de oficina, en el caso de las cortas, o ropa deportiva, en las largas. No obstante, estos espacios facilitan su movilidad dado que al momento de arribo tienen estacionamientos para sus bicicletas, así como duchas y/o gavetas para su aseo y cambio de ropa.



Figura 4. Trayecto promedio de un commuter - 6.5 km, 30 minutos. Fuente: Archivo personal, Etnografía móvil, aplicación Strava (2020).

En cuanto a la imposición de horarios, que es a su vez una segunda limitación, la temporal, la bicicleta les ayuda a llegar a tiempo dado que les permite desplazarse de manera rápida sin sufrir robos. Como es común en este tipo de perfil ciclista, utilizan montañeras ligeras o “ruterías” con marcos de aluminio o carbono, muchas de ellas costosas y de marca (Aldred y Jungnickel, 2012; Aldred, 2015; Anantharaman, 2017). La gran mayoría usa elementos de protección corporal como cascos, mientras quienes no lo hacen mencionan razones de cercanía y/o estética. Otra limitación temporal es la poca iluminación durante la noche; por eso, utilizan luces o chalecos reflectantes para iluminar su camino y ser visibles, esto les ha permitido disminuir la probabilidad y gravedad de accidentes en las pistas, espacios frecuentemente accidentados, debido a su poco mantenimiento, donde suelen movilizarse con frecuencia debido a la inexistencia de ciclovías. Es decir, la infraestructura urbana es la tercera limitación, la espacial.

Finalmente, su movilidad es limitada por la barrera sociocultural; es decir, el trato que reciben por su condición de usuarios de bicicleta, donde otros agentes urbanos, fundamentalmente conductores de vehículos motorizados, no tienen consideración o cuidado con ellos, al manejar muy cerca y de forma agresiva (Salas Venegas, 2018). Por eso los commuters han adquirido una gama de conocimientos e información sobre formas seguras de conducir con respecto a otros vehículos, leyes a su favor y, sobre todo, la confianza de enfrentar a los conductores; a veces insultando, golpeando con la mano a los autos, cerrando pasos o buscando conversar con ellos para reclamar su derecho a utilizar la pista o ciclovía, y legitimar su presencia en el espacio público:

Un carro grande con lunas polarizadas al voltear en U se queda parado en medio de la ciclovía. Santiago se detiene, toca la ventana y 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 conductor se disculpa e intenta salir del camino (Trabajo de campo, 20 enero 2020).

Dado que se consideran una minoría dentro de los sistemas de transporte, construyen narrativas en contraste a los usuarios de automóviles para justificar y continuar con su movilidad dentro de sus círculos sociales (Anantharaman, 2017), presentándose como agentes de cambio, ciudadanos pacíficos, responsables y racionales que velan por su bienestar, el de otros y el ambiente (Aldred, 2010), al aminorar el problema de la congestión, contaminación y no reproducir patrones de “viveza”, respetando las señales de tránsito, y violencia. No obstante, en muchas ocasiones estas se contradicen con su práctica, haciendo caso omiso a la luz roja e incluso golpeando los autos cuando se confrontan con conductores.

Así mismo, varios de los entrevistados se unieron a otros commuters a través de salidas grupales de desplazamiento, que organizan grupos activistas ciclistas, como las Masas Críticas, que se realizan a modo de protesta, o las recreacionales, y que son promovidas por redes sociales o por los mismos asistentes en sus entornos cercanos. En estos comparten información y experiencias (Chatterjee *et al.* 2013), refuerzan identidades (Lugo, 2013) y forman lazos de amistad, profesionales y amorosos a modo de soporte emocional (Furness, 2005; Chatterjee *et al.*, 2013; Aldred y Jungnickel, 2014; Lugo, 2013; Mancilla, 2018): “Me sentía solo y empecé a buscar grupos” (Felipe, 27 años).

Estos grupos surgen principalmente por la preocupación de su seguridad corporal en las pistas, por la falta de infraestructura ciclista, y el trato que reciben por parte de conductores de vehículos motorizados; es decir, buscan revertir las principales barreras de accesibilidad que experimentan al movilizarse individualmente: la física y sociocultural. Por eso, como se muestra en la foto, cuando realizan sus masas críticas, demandan infraestructura a las autoridades y exigen respeto a conductores de vehículos motorizados, movilizándose y exponiéndose en conjunto por las calles de la ciudad, siendo resguardados por policías o serenos municipales, usando sus recursos y conexiones de clase social para influenciar en las políticas urbanas y de transporte de la ciudad.



Figura 5. Grupo de ciclistas escoltados por serenazgos de la Municipalidad de Miraflores. Fuente: Página oficial Bicicommuters (2020).

En suma, los commuters lidian con cuatro barreras de accesibilidad durante su movilidad: la organizacional, con códigos de vestimenta y horarios impuestos por su centro de trabajo; temporal, la noche; espacial, dificultad para movilizarse por la calidad de la infraestructura urbana y falta de ciclovías; y sociocultural, con la forma de conducir y trato recibido por parte de conductores de vehículos motorizados. Sus negociaciones individuales y grupales, generadas en base a sus recursos y posición de clase social, las minimizan y permiten una movilidad rápida, confiada y segura, mejorando así su calidad de desplazamiento y bienestar general en el espacio público.

### *El Repartidor*

Los ciclistas repartidores de nuestro estudio son varones venezolanos de 20 a 35 años, de clase socioeconómica media baja, que residen en zonas de bajos ingresos y/o alta peligrosidad, cuentan con estudios universitarios truncaos o técnica superior completa y, antes de ingresar al trabajo por reparto, pasaron por otros empleos informales y precarios donde no contaban con contrato laboral ni acceso a seguridad social. En esa línea, su trabajo con los sistemas de aplicativo por reparto no les brinda ningún material ni tipo de protección para realizarlo; por el contrario, son los repartidores quienes deben conseguir sus materiales: primero, la caja para transportar los pedidos, el cual debe ser de Tecnopor, contener el logo y su “placa” de registro y comprado a la empresa por el monto de ciento treinta soles<sup>2</sup> para activar su cuenta en la plataforma; segundo, su propio medio de desplazamiento, sea una bicicleta o moto, y hacerse cargo de los costos que esta implique (Del Bono, 2019) y, tercero, otros elementos complementarios y necesarios como un celular, datos móviles, porta-celular, cadena, luces y casco. En caso de accidentes de tránsito, fallecimiento, lesiones graves o robo, la empresa no asume ninguna responsabilidad (Del Bono, 2019; Negri, 2019).

Los repartidores que se movilizan en bicicleta lo hacen debido a que no poseen los recursos económicos para adquirir o mantener los gastos de una moto (gasolina, licencia, elementos de seguridad y pago de parqueos), ya que sus ingresos están destinados

<sup>2</sup> Aproximadamente treinta y nueve dólares americanos - tipo de cambio para el 24 de enero del 2020.

a cubrir los materiales que requieren para realizar su trabajo, solventar su estadía en el Perú y enviar remesas a Venezuela. Por esta limitación, la gran mayoría se desplaza sin elementos de seguridad, exponiéndolos a lesiones físicas en accidentes de tránsito. De esa manera, el aspecto financiero se presenta como la primera barrera de accesibilidad que restringe no solo su seguridad como ciclista, sino su deseo de movilizarse en moto como medio de transporte en su vida cotidiana; por eso, la caminata y la bicicleta son sus modos de transporte y, en menor medida, el transporte público dado que para ellos es un vehículo lento y sobre todo costoso: “Al menos para mí, pagar cinco soles al día sí pesan, sabe” (Jesús, 28 años).

Por esta limitación financiera es que también adquieren bicicletas de bajo costo o de segundo uso que requieren mayor esfuerzo físico o vienen con desperfectos técnicos, siendo estas una barrera tecnológica que no les facilita ni permite recorrer distancias largas o un desplazamiento rápido. Junto a ello, la caja, elemento que los convierte en un instrumento de propaganda móvil gratuita, en lugar de facilitar el traslado de la mercancía, limita la libertad de maniobra de los brazos y, a veces, el tamaño es inadecuado para llevar los pedidos.

Las barreras mencionadas para el commuter también se presentan en la movilidad del repartidor, aunque para este último se adicionan otras. En el caso de la física, se añade la distancia total que recorren al día para entregar los pedidos, unos 50 kilómetros en promedio, como se muestra en el mapa. En cuanto a las temporales, al estar en las calles entre 6 a 12 horas, al menos seis días de la semana, se exponen a cambios bruscos de temperatura y condiciones climáticas, así como a robos y accidentes de tránsito. Para evitar este último riesgo suelen desplazarse a velocidades media o baja y lo hacen principalmente por ciclovías, veredas y calles con poco tránsito. A comparación de repartidores de otras ciudades como Nueva York o Londres (Fincham, 2006; Kidder, 2009; Wehr, 2009), ellos no idealizan el peligro y evitan desplazarse a velocidades altas y por la pista.



Figura 6. Ejemplo de trayecto de un repartidor -48 kilómetros, 10 horas. Fuente: Archivo personal. Etnografía móvil. Aplicación Strava (2020).

A estas barreras de naturaleza también temporal, se le añade los tiempos largos impagos, como los tiempos de espera y los impredecibles, que están relacionados a la demanda, donde pueden movilizarse varias veces en pocos minutos o ninguna durante más de una hora. Estas limitaciones se derivan del funcionamiento del aplicativo, que es a su vez una barrera organizacional y tecnológica, que limita la agencia del repartidor, pues el aplicativo establece los espacios, el tiempo, la distancia y cantidad de productos,

sin tomar en cuenta sus necesidades y deseos y bloqueando sus cuentas cuando reciben evaluaciones negativas, rechaza pedidos lejanos o no trabaja en determinados horarios (Del Bono, 2019; Negri, 2019). No obstante, el repartidor la manipula prendiéndola, apagándola o marcando como entregado cuando se encuentra cerca o en el distrito de San Isidro para evitar ser castigado o enviado a otros sectores que no desea.

En cuanto a la barrera sociocultural, su entorno cercano, familiar y amical, tienen una visión negativa de su movilidad, al considerarla una situación no deseable y preocupante. Además, aparte de los problemas que enfrentan por su condición de ciclista, se añade el ser trabajador de reparto, arriesgándose a robos (Negri, 2019; Del Bono, 2019), y, sobre todo, de migrante venezolano que lo expone a ataques xenófobos<sup>3</sup>:

— (...) si me voy por la vereda las personas usualmente me botan de la acera, o me insultan o me dicen que me vaya a la pista, que no debo estar por ahí, me dicen “veneco, bájate”.

— ¿Crees que les molestan por ser una bicicleta o migrante?

— Ya, buena pregunta, mira cuando empecé con Rappi, había un muchacho peruano y yo que estábamos en la acera.

— ¿Era de Rappi?

— No, no era de Rappi. Bueno, nosotros estábamos en la acera, estaba a unos 200 metros de él y pasó un grupo de personas, y cuando él pasó no le dijeron nada, pero cuando yo iba, ellos me dijeron “tú no puedes ir por la acera, esto no es para bicicletas” y yo no lo sentí tanto como por el hecho de que no estaba respetando las leyes de tránsito, sino que como era venezolano no tenía que ir en la acera, o también porque era delivery. (José, 26 años).

Por eso, a comparación del anterior grupo, evitan conflictos cuando son expulsados del espacio público o cuando otros utilizan la ciclo vía:

Es frecuente encontrarnos con peatones caminando en la ciclo vía y no por las veredas, que se encuentran al lado y en mejor estado, por lo que Jesús opta por bajar su velocidad o salir hacia la pista, me dice que no quiere perturbar ni incomodar a las personas (Relato etnográfico N°3, enero 2020).

Así mismo, establecen numerosas redes y relaciones con otros, especialmente venezolanos que trabajan en el espacio público o en establecimientos para obtener ayuda e información, y con ello minimizar las posibilidades de robo, incrementar las de pedidos y acudir a ellos en caso de accidentes o problemas técnicos. Sus discursos se construyen en contraste con aquellos conciudadanos involucrados en actividades delictivas, donde su movilidad es un trabajo humilde y honrado, una actividad que contribuye a la economía del país y hace más fácil la vida de otras personas.

En sus lugares de destino, como se ve en la foto (Figura 7), no cuentan con estacionamientos para bicicletas, barrera física que los lleva a usar otras infraestructuras urbanas, como postes o rejas, donde las encadenan o dejan pegadas sin supervisión, generando un riesgo de perderlas (Negri, 2019). En estos se enfrentan a su vez a barreras organizacionales, donde tienen dificultades para ingresar a los edificios, ya que solo

<sup>3</sup> De acuerdo a la encuesta ENPOVE (INEI, 2019), al menos el 35,6% de la población venezolana mencionó haber padecido alguna experiencia de discriminación, donde más de la mitad, el 64,9%, ocurrieron en el espacio público.

entran personas autorizadas por los residentes, y/o no pueden estacionar sus bicicletas afuera de las mismas, lo cual incrementan su tiempo de espera. Además, dado que trabajan en las calles, no tienen acceso directo a espacios que faciliten el desarrollo de sus actividades cotidianas, como descansar, asearse y comer, por lo que usan los espacios públicos, principalmente parques y alamedas, así como servicios higiénicos de restaurantes, centros comerciales y grifos.

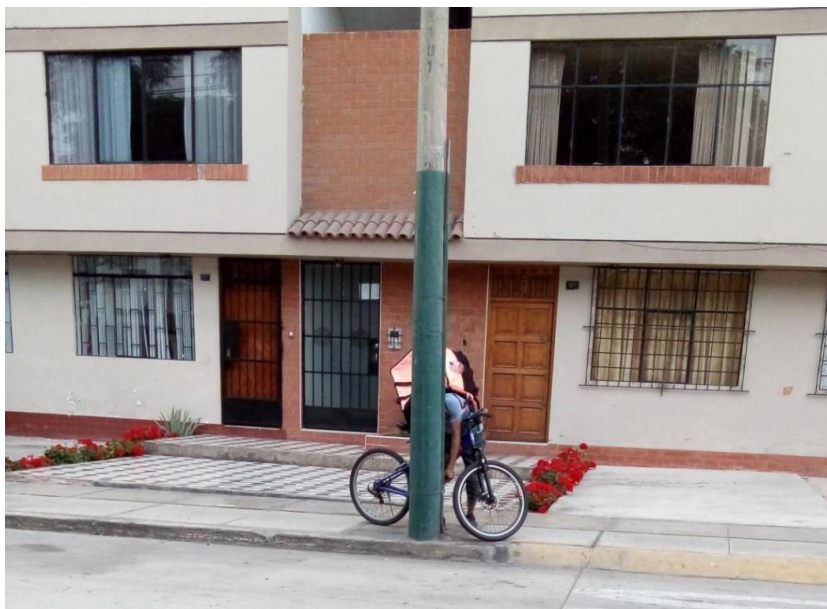


Figura 7. Repartidor amarrando su bicicleta a un poste durante una entrega. Fuente: Archivo personal (2020).

Su movilidad demanda un intenso esfuerzo físico, por los tiempos, distancias que recorren y el peso que cargan; además de mental, por el estrés de cumplir los tiempos de entrega y la actitud de algunos clientes, lo cual deriva en dolores de espalda, de cabeza, insolación y deshidratación. Esto convierte su cuerpo en una barrera humana que limita su movilidad, ya que deben desplazarse más lento, detenerse para descansar, realizar varias paradas, tomar analgésicos o no trabajar durante uno o varios días para recuperarse.

Finalmente, en sus tiempos de espera, forman grupos en base a su condición laboral como repartidores y, especialmente, de migrantes más que de ciclistas. Estos surgen del funcionamiento del aplicativo que los ubica de manera indirecta a las afueras de espacios de venta, como supermercados, tiendas, restaurantes, etc., generando un encuentro improvisado donde se establecen para comer, conversar, descansar; para ayudarse, arreglar desperfectos técnicos y, sobre todo, cuidar de manera conjunta sus herramientas de trabajo: mochilas y bicicletas. No obstante, su presencia es constantemente observada, vigilada y normada por agentes de seguridad, fiscalizadores e incluso la población al considerarla potencialmente delictiva, dudosa o indeseada, por lo que es usual que sean expulsados de espacios públicos, como parques, o se les impida utilizar facilidades para ciclistas, como estacionamientos:

— ¿Qué les dijeron cuando los movieron de allá?

— Que no podíamos estar allá porque eso es parte del centro comercial y es más que todo para las personas normales, que los que tienen trabajo con delivery, que busquen donde estacionarse, que busquen otro lugar (Rubén, 20 años, énfasis nuestro).



Figura 8. Repartidores arreglando una bicicleta. Fuente: Archivo personal (2020).

De esa manera se identifica siete barreras de accesibilidad en la movilidad del reparador, donde las mencionadas para el commuter limitan también su desplazamiento por la ciudad, a las que se añaden las de naturaleza financiera, por su incapacidad de adquirir una moto, bicicletas más ligeras y/o elementos de seguridad; organizacional, forma de distribución de pedidos del sistema, falta de espacios comunes, dificultad para ingresar a edificios, expulsión del espacio público y limitación de usar facilidades para ciclistas; temporal, tiempos impredecibles e impagos, mayor exposición al frío y calor, a accidentes de tránsito y robo; humana, cansancio físico y psicológico; tecnológico, problemas con la bicicleta y el aplicativo, y sociocultural, falta de apoyo de su entorno cercano, exposición a situaciones de discriminación por su trabajo y/o nacionalidad, generando en ellos una sensación de no ser personas normales, que no tienen derecho de usar ni estar en ciertos espacios. Frente a ello, las negociaciones tanto individuales como grupales se enfocan en evitar conflicto con otros, especialmente peatones, seguridad de edificios y serenos, así como de sufrir lesiones, accidentes de tránsito, robo o discriminación.

## DISCUSIÓN

El desplazamiento al espacio de trabajo de los commuters es considerado como una práctica agradable, que se realiza con elementos adecuados y personalizados, con confianza y seguridad para utilizar los espacios públicos e infraestructura ciclista y con apoyo de su entorno, centros de trabajo y autoridades. Por eso, su acceso es de dificultad media a baja, dado que las barreras organizacionales y temporales son minimizadas por el uso de la bicicleta, así como por las facilidades que le son provistas; siendo fundamentalmente impactado por las barreras físicas, inexistencia de ciclovías y calidad de la infraestructura urbana, así como las socioculturales, falta de respeto y consideración al que se moviliza en bicicleta y sus espacios; en otras palabras, por su condición de ciclista. Sus negociaciones, tanto individuales como grupales, basadas en sus recursos y posición socioeconómica, las aminoran, mejorando su calidad de desplazamiento, bienestar en la ciudad y, así, un acceso seguro y rápido a su espacio de trabajo.

En el caso de los repartidores, su movilidad es considerada como una desventaja, que se realiza sin elementos de seguridad, con un mayor esfuerzo físico y mental, exponiéndose a accidentes de tránsito, robos y ataques xenófobos, y sin posibilidad de usar libremente las facilidades ciclistas o los espacios públicos de la ciudad. Por ello, su acceso al espacio de trabajo es de dificultad alta debido a los desplazamientos adicionales que realiza para el reparto de mercancías, así como por la cantidad, naturaleza e impacto de las barreras de accesibilidad, que se relacionan a sus características socioeconómicas particulares: escasos recursos económicos, situación laboral precaria, y condición de migrante, generando una movilidad más riesgosa, desgastante y limitante. Sus negociaciones individuales y grupal se enfocan en reducir su situación de vulnerabilidad, tanto al momento de desplazarse como al usar diversos espacios de la ciudad, y no en un acceso rápido a los lugares donde se dirigen, que es la finalidad principal de su actividad laboral.

A continuación, se presenta un resumen de las barreras que se presentan en el camino de cada uno de estos tipos de usuarios y la intensidad del impacto en su experiencia de movilizarse, donde podemos ver claramente la diferencia tanto de la cantidad como de la calidad de las mismas en cada uno de ellos:

Cuadro 3. Resumen de barreras de accesibilidad. Fuente: Elaboración propia.

Legenda:	Baja	Media	Alta
Tipo de Barrera/ Tipo de usuario	Commuter	Repartidor	
Humana	Media	Alta	
Financiera	Media	Alta	
Tecnológicas	Media	Alta	
Organizacional	Media	Alta	
Temporal	Media	Alta	
Física /espacial	Media	Alta	
Sociocultural	Media	Alta	
Dificultad de acceso	Media	Alta	

## CONCLUSIONES

La aplicación de un marco teórico y metodológico desde la perspectiva de movilidad ha permitido conocer la experiencia de estos dos tipos de ciclistas, visibilizando especialmente al ciclista repartidor, sus diferencias y, por tanto, las desigualdades urbanas que se generan entre ambos. El artículo demostró que, con respecto a la literatura sobre el tema, si bien los commuters son un grupo vulnerable en el espacio público, pueden sortear o aminorar sus dificultades a través de sus negociaciones individuales, especialmente los que se relacionan a su posición de clase que les permite poseer facilidades, reclamar su derecho a usar la pista y, sobre todo, contar con el respaldo de las autoridades, tanto serrenazgo, policía y políticos. Mientras que, en el caso de los repartidores, la literatura se ha centrado en analizarla desde lo laboral, dejando de lado la experiencia de moverse por la ciudad y todas las dificultades que se presentan a lo largo de ella para realizar su trabajo, donde resaltan las interacciones hostiles de otros hacia ellos.



La experiencia de movilidad se da en condiciones de desigualdad, dado que existen “tipos” de usuarios, cuyas diferencias parten de la finalidad de uso de la bicicleta; donde para unos es una opción más para transportarse; mientras que para otros es fundamental para realizar su trabajo; el cual se intensifica por las características espacio temporales de los viajes, así como por sus particularidades socioeconómicas: su posición económica, el tipo de trabajo y el estatus o no de migrante. Estas últimas son para unos las herramientas para aminorar las barreras que se presentan en su camino, mientras que, para otros, son una limitación más a experimentar. De esa manera, las dificultades del uso de la bicicleta no son solo las más comunes o las que tenemos en mente cuando observamos el caso de los *commuters*, sino que existen muchas otras, dependiendo del tipo de usuario, como en el caso de los repartidores, que se relacionan a la precariedad laboral y los fenómenos de discriminación.

Este artículo es una propuesta de intervención crítica a los estudios de movilidad en bicicleta, en el que visibilizamos la heterogeneidad de las experiencias, destacando aquella que ha sido marginada por la literatura especializada, y que utilizamos como una nueva entrada para observar distintas formas en el que las desigualdades cotidianas se expresan, entre grupos sociales, cuando habitan la ciudad.

*El manuscrito es parte de los resultados de tesis de licenciatura de la autora: “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”. Licenciada en Sociología, 2020. Lima, Perú. Agradezco los comentarios de Pablo Vega Centeno y Jérémy Robert a este texto.*

## BIBLIOGRAFÍA

- » Alcaldía Mayor de Bogotá D.C (2019). La movilidad en datos. Secretaría de movilidad: *Movilidad Bogotá*. Recuperado de [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta\\_de\\_movilidad\\_2019](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019) (12/05/2022).
- » Aldred, R. (2010). 'On the outside': constructing cycling citizenship. *Social y Cultural Geography*, 11 (1), 35-52.
- » Aldred, R. (2015). A matter of utility? Rationalising cycling, cycling rationalities. *Mobilities*, 10 (5), 686-705.
- » Aldred, R., y Jungnickel, K. (2012). Constructing mobile places between 'leisure' and 'transport': a case study of two group cycle rides. *Sociology*, 46 (3), 523-539.
- » Aldred, R. y Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78-87.
- » Alduán, A. S.; Kisters, C. y Montes, M. (2018). Sobre espejos y espejismos en el auge de la bicicleta. *Revista Transporte y Territorio*, (19), 57-80.
- » Anantharaman, M. (2017). Elite and ethical: The defensive distinctions of middle-class bicycling in Bangalore, India. *Journal of Consumer Culture*, 17 (3), 864-886.
- » Avellaneda, P. G. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales De Geografía De La Universidad Complutense*, 28 (2), 9-35.
- » Casablanca, L. (2012). *Movilidad Urbana: Estado y caracterización de la movilidad en bicicleta para las principales ciclorutas de las localidades de Usaquén y Chapinero*. Tesis de Pregrado. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- » Cebollada, Á. y Avellaneda, P. (2003). "Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima". En: *Scripta Nova*, Vol. XII, N°270. (47).
- » Chatterjee, K., Sherwin, H. y Jain, J. (2013). Triggers for changes in cycling: the role of life events and modifications to the external environment. *Journal of Transport Geography*, 30, 183-193.
- » Del Bono, A. (2019). Trabajadores de plataformas digitales: Condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina. *Cuestiones de sociología*, (21), e083-e083.
- » de la Paz Díaz Vázquez, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 112-126.
- » Elliot, A., Norum, R y Salazar, N. B. (Eds.) (2017) *Methodologies of mobility: Ethnography and experiment* (Vol. 2). Berghahn Books.
- » Fernández de Córdova, G., Moschella, P. y Bogdanovich, L. (2011). 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* (237-272). Chile: Colección Estudios Urbanos UC.
- » Fincham, B. (2006). Bicycle messengers and the road to freedom. *The Sociological Review*, 54(1\_suppl), 208-222.
- » Fincham, B., McGuinness, M. y Murray, L. (Eds.). (2009). *Mobile methodologies*. Springer.

- » Flores A. (2014). *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.
- » Furness (2005). *Put the fun between your legs! The politics and counterculture of the bicycle*. Doctor of Philosophy. University of Pittsburgh.
- » García, D. L. R. (2021). Movilidad en bicicleta en ciclovías de zonas distintas de Lima a través de la etnografía móvil. *Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP*, (28).
- » Gonzales de Olarte, E., Del Solar, V. y Del Pozo, J. (2011). 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.
- » Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14 (331), 86.
- » Gutiérrez, A (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21 (2), 3.
- » Heinen E.; Maat K. y van Wee B. (2009). Commuting by bicycle: An overview of the literature. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal* 30 (1):59-96.
- » Herce, M. (2019). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano (Vol. 18). *Reverté*.
- » Ibarra, P. y Ríos, F. (2019). *Accesibilidad, análisis comparativo de la infraestructura urbana para movilidad no motorizada en barrios de Cuenca*. Tesis de Bachiller. Universidad del Azuay.
- » Imilan, W. A. y Jiron, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36.
- » INEI (2019). *Condiciones de vida de la población venezolana que reside en Perú*. Resultados de la “Encuesta dirigida a la población venezolana que reside en el país” ENPOVE 2018.
- » Jirón P. (2007a). Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility. The Case of Santiago de Chile. *Swiss Journal of Sociology*, 33 (1).
- » Jirón P. (2007b). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12 (29), 173-197.
- » Jirón P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. *Espacios, prácticas y cultura urbana*.
- » Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 53-74.
- » Jirón, P. y Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40 (121), 5-28.
- » Jirón, P., y Singh, D. Z. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8.

- » Kidder, J. (2009). Appropriating the city: space, theory, and bike messengers. *Theory and Society*, 38 (3), 307-328.
- » Lew, S.; Madriz, M.; Uniman, D.; Westermarck, E.; Ye, Q.; Jones, T. y Ríos Flores, R. A. (2016). ¡A todo pedal!: Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo.
- » Lugo, A. E. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*, 30, 202-207.
- » Mancilla, O. R. (2018). Ciclismo urbano en Buenos Aires. Movilidades y etnografía. *Revista Transporte y Territorio*, (19), 35-56.
- » Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. España: Editorial Ariel.
- » Miranda Caycho, V. A. y Arellano Ramos, B. (2017). *Encuesta de movilidad: uso de la bicicleta en Lima Metropolitana*.
- » Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. *Cuadernos de la CEPAL*.
- » Negri, S. (2019). ¿Cómo es trabajar en una plataforma de delivery? - aproximaciones de una investigación preliminar. *XIII Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- » Noach, T. H. y Van Belzen, N. A. (2017). *Cycling as a Right to the City: Bicycle Advocacy and Cycling Citizenship in Guadalajara* (Bachelor's thesis). Universiteit Utrecht.
- » Obregón-Biosca, S. A., y Betanzo-Quezada, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, sociedad y territorio*, 15 (47), 61-98.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2010). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2010.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2011). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2011.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2012). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2012.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2013). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2013.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2014). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2014.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2015). ¿Cómo vamos en Movilidad? Lima. 2015.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2016). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2016.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2017). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2017.
- » Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (2018). *Encuesta sobre calidad de vida*. Lima. 2018.
- » Pastor E. M. (2009). *Uso de bicicletas como transporte urbano seguro: caso Surco*. Tesis de licenciatura para optar por el título de Geografía. PUCP.

- » Piage, Manaugh y El-Geneidy (2015). Cycling under influence: summarizing the influence of perceptions, attitudes, habits, and social environments on cycling for transportation. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9 (8), 565-579.
- » Pino R. (2017). Ciclismo popular. Una práctica de desplazamiento y un campo de estudio por reconocer. *Diseño y Sociedad* 43, 28- 39. UAM.
- » Pérez, R. y Landin J. M. (2019). Movilidad cotidiana, intermodalidad y uso de la bicicleta en dos áreas periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México. *Cybergeo: European Journal of Geography*.
- » Salas Venegas, M. R. (2018). La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile. *Revista de Urbanismo*, 39, 1-26.
- » Spinney, J. (2009). Cycling the city: Movement, meaning and method. *Geography Compass*, 3 (2), 817-835.
- » Steinbach R.; Green J.; Datta J. y Edwards P. (2011). Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science y Medicine* 72 (2011). 1123- 1130.
- » Tantaleán J. y García R. (2016). *Estudio caracterización de los ciclistas usuarios de la ciclovía de la avenida Arequipa*. Documento elaborado por encargo de la OPS y consultora Mobilis - Movilidad sostenible para ciudades. Lima, Perú julio 2016.
- » Urry, J. (2016). *Mobilities: new perspectives on transport and society*. Routledge.
- » Vega Centeno, P.; Dammert M.; Moschella, P.; Vilela, M.; Bensús, V.; Fernández, G. y Pereyra, O. (2019). *Las centralidades de Lima Metropolitana en el Siglo XXI*. Lima: PUCP.
- » Wehr, K. (2009). *Hermes on two wheels: the sociology of bicycle messengers*. University Press of America.

## Danae Lina Román García / [danae.roman@pucp.edu.pe](mailto:danae.roman@pucp.edu.pe)

Licenciada en Sociología (Pontificia Universidad Católica del Perú- PUCP). Pre-docente e investigadora del grupo Interdisciplinario de Ciudades y Territorios Urbanos (INCITU PUCP). Publicó un artículo sobre movilidad en bicicleta en zonas distintas de la ciudad de Lima en la revista Ponto Urbe en la Universidad de Sao Paulo y, actualmente, se encuentra trabajando como coautora en el capítulo de experiencias de habitar la ciudad latinoamericana del libro *Urbicidio*, editado por Fernando Carrión y Paulina Cépeda.