

El capital de motilidad urbana en la periferia norte de Lima metropolitana

Urban Mobility Capital in the Northern Periphery of Metropolitan Lima

Recibido julio 17 / 2023 • Evaluado diciembre 12 / 2023 • Aceptado marzo 03 / 2025

CÓMO CITAR

Regalado-Regalado, G. D. (2026). El capital de motilidad urbana en la periferia norte de Lima metropolitana. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 28(1), 5-24. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2026.28.5386>

Gerardo D. Regalado-Regalado*

Universidad Ricardo Palma (Perú)

<https://ror.org/02mb17771>

RESUMEN

La movilidad urbana, como hecho social del movimiento, determina una práctica cotidiana de movilidad socioespacial dentro de una práctica social mayor, el urbanismo o forma de vivir urbana, fenómeno que fragmenta específicamente las periferias de ciudades latinoamericanas con desplazamientos que superan la fricción espacial de grupos e individuos que buscan reproducción social e identificación como urbanita, características relacionadas con las condiciones sociodemográficas y su capital de motilidad urbana, capacidad real o potencial para desplazarse. La presente pesquisa retoma una publicación en esta revista del 2020, “El capital de la movilidad urbana cotidiana: Motilidad en la periferia de Lima Metropolitana”, cuyo método etnográfico particularista aplicado sobre un grupo identificado como “Vendedores Informales de La Paradita”, lugar ubicado en la II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia en la periferia norte de Lima metropolitana, intenta en un primer momento medir el capital de motilidad urbana; sin embargo, la revisión, corrección teórico-conceptual, actualización y la correlación con mayores elementos empíricos, muestran hallazgos más certeros de la realidad urbana con relación al fenómeno del desplazamiento, en tanto, su capital de motilidad descienda o aumente como resultado de las condiciones de accesibilidad al entorno urbano, sus competencias o el nivel de apropiación que detente el individuo.

Palabras clave

accesibilidad al entorno urbano; apropiación; competencias; movilidad urbana; práctica cotidiana de movilidad socioespacial

ABSTRACT

Urban mobility, as a social fact of movement, determines a daily practice of socio-spatial mobility within the broader social practice of urbanism or urban ways of living. This phenomenon particularly fragments the peripheries of Latin American cities, with displacements that surpass the spatial friction of groups and individuals seeking social reproduction and identification as urban dwellers. These dynamics are linked to sociodemographic conditions and to their urban mobility capital, understood as the real or potential capacity to move. This study revisits a 2020 publication in this journal, “The Capital of Everyday Urban Mobility: Mobility in the Periphery of Metropolitan Lima”. That earlier work applied a particularistic ethnographic method to a group identified as “Informal Vendors of La Paradita,” a site located in Zone II of Tahuantinsuyo, in the district of Independencia, on the northern periphery of Metropolitan Lima. While initially aimed at measuring urban mobility capital, the subsequent theoretical-conceptual revision, correction and updating, together with a correlation with broader empirical elements, provide more accurate findings of urban reality of displacement, in relation to the phenomenon of movement. Results indicate that mobility capital may decrease or increase depending on the conditions of accessibility to the urban environment, competencies, or the level of appropriation exercised by the individual.

Keywords

accessibility to the urban environment; appropriation; competencies; daily socio-spatial mobility practice; urban mobility

- ✦ Arquitecto por la Universidad Ricardo Palma, Lima (Perú).
Maestro en Ciencias con mención en Planificación y Gestión Urbano Regional por la Universidad Nacional de Ingeniería, Lima (Perú).
Candidato a Doctor en Ciencias Sociales con mención en Sociología por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima (Perú).
Docente del posgrado de la Universidad de Ciencias Aplicadas y de la segunda Especialización en Urbanismo Sostenible en la Universidad Ricardo Palma
- 🔗 <https://scholar.google.com/citations?user=llrhK00AAAAJ&hl=es&scioq=gerardo+regalado>
- 📄 <https://orcid.org/0000-0001-6962-0660>
- 🌐 https://www.researchgate.net/profile/Gerardo_Regalado
- ✉ capregalado@gmail.com, capregalado@yahoo.es, pedregal@upc.edu.pe, gerardo.regalado@urp.edu.pe

INTRODUCCIÓN

Las periferias de las ciudades latinoamericanas presentan una característica muy común, la dispersión, producto de un urbanismo como forma de vida que secciona, quiebra y fragmenta el tejido urbano, en una serie de segmentos diferenciados y diferenciadores, determinando una segregación socioespacial notable, caracterizada por la aparición de patrones de asentamiento incompatibles sobre el suelo no urbanizable, cuya capacidad de soporte¹ para actividades urbanas, como la residencial, no será atendida por el Estado por muchos años, dado los altos costos de urbanización (Flores-Juca et al., 2023).

No obstante, el ser humano, en su lucha por transformar la naturaleza a su favor, dada la apremiante necesidad de hábitat, realiza la acción vital de enraizarse en la urbe, en un espacio físico no apto para la vida urbana, determinando una convivencia a partir de un posicionamiento en su estructura social y cultural (Del Acebo Ibáñez, 1996). Sin embargo, las condiciones físicas de aquel espacio no permiten acceder a recursos urbanos de primer nivel (escuelas, centros de salud, mercados) de forma óptima, porque carecen de infraestructura para la movilidad urbana, escenario constante en la periferia de las ciudades de Latinoamérica (Flores-Juca et al., 2023).

Al respecto, la convivencia en la urbe solicita del hombre una serie de acciones que se establecen como prácticas sociales, una de ellas es la práctica social de movilidad urbana cotidiana² generada por un “habitus ambulante” (García Jerez, 2016, p. 29) o el “sujeto social en movimiento” y que dicha práctica, al otorgarle recursividad, le da forma y lo integra al espacio social; en otras palabras, lo social hecho cuerpo, en el sentido bourdieusiano (Pierre Bourdieu, citado en Arizaga, 2021, p. 153).

Este “habitus ambulante” reconstituye y unifica la práctica social de la movilidad urbana cotidiana, de desplazarse diariamente a ese espacio que le permite reproducirse socialmente.

Al respecto, para Kaufmann et al. (citados en García Jerez, 2016, pp. 25-26), el fenómeno del movimiento tiene tantas formas como individuos que lo practican, que se pueden permutar, y esa probabilidad dotada de múltiples características y condiciones del entorno urbano, así como de potencialidades, se puede manifestar con una apariencia de “capital”, un “capital de desplazamiento o de movimiento”.

Ese capital subyace en el concepto de motilidad urbana, aquella capacidad del individuo, real o potencial, para efectuar desplazamientos a partir de su apropiación o su capacidad de interpretar su grado de movilidad (Kaufmann et al., citados en García Jerez, 2016, pp. 17-26), en un tejido urbano.

Para estos autores, ese “capital de movimiento”, está compuesto por tres características: 1) una exterior que se interioriza, definida por el “grado de acceso” o la “accesibilidad” al entorno o tejido urbano y supeditada a sus condiciones o niveles de consolidación urbana. En ese contexto, existen externalidades que son opcionales o “facultativas”, compuestas por los modos de transporte, de comunicación, los servicios y equipamientos asociados a la movilidad —como los centros de información, señalética, paraderos, terminales de cercanía, etc.— y aquellos que condicionan los desplazamientos de manera económica, social o política, como la densidad permitida en un tejido urbano y su distribución; las políticas de transporte, vivienda y equipamientos urbanos; el ingreso per cápita de los ciudadanos y su ubicación en los estratos socioeconómicos. 2) Una interior, que se exterioriza, que es aptitudinal, la “competencia”, que incluye “destrezas” y “habilidades” que tienen los sujetos sociales, y pueden ser físicas, relacionadas, por ejemplo, con el estado de salud, la práctica del deporte, la genética, etc.; conocimientos adquiridos, el saber conducir un auto, una bicicleta, un scooter, etc.; y habilidades en la organización estratégica del movimiento, tales como: el conocimiento de rutas, atajos, facilidades para el desplazamiento, utilización de *apps* referidas a la movilidad urbana, tales como: Waze, Google Maps, etc. 3) La “apropiación”, capacidad de “conocer”, “interpretar” y “entender” el “nivel” o “posibilidades” inmediatas o futuras de desplazarse en relación con sus condiciones de acceso al entorno urbano inmediato y sus competencias y habilidades (García Jerez, 2016, p. 25-26).

En ese contexto teórico-conceptual se formula la siguiente interrogante:

¿Cuáles son las características y el volumen del capital de motilidad urbana de los individuos que integran el grupo “Vendedores Informales de La Paradita” (VIP) con relación a sus tres componentes: accesibilidad al entorno urbano, habilidades, competencias y la apropiación, y cómo se correlacionan entre ellas?

¹ Se entiende por *capacidad de soporte* los servicios de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, infraestructura para la movilidad urbana y equipamientos de primer nivel de atención.

² Se entiende por *movilidad urbana*: “el concepto otorgado a la práctica humana de movilizarse desde un punto de origen a uno de destino con el propósito de realizar actividades cotidianas y bajo este concepto coexiste el transporte complementando el movimiento humano” (Alegre y Vitela, 2024, p. 47)

Por tanto, el objetivo principal es describir, caracterizar y medir el capital de motilidad del grupo VIP en función de la accesibilidad al entorno urbano inmediato, competencias y habilidades y la capacidad de apropiación de sus posibilidades de desplazamiento.

En ese sentido, se plantea la siguiente premisa:

El capital de motilidad urbana de los individuos del grupo VIP aumenta cuando las condiciones de accesibilidad al entorno urbano inmediato pueden ser utilizadas por

METODOLOGÍA

El fenómeno de la movilidad urbana se ha estudiado desde la academia a partir de las reflexiones teóricas de Kaufmann et al. acerca del concepto de la “motilidad urbana” (citado por García Jerez, 2016, p. 26). Sin embargo, sin ninguna evidencia empírica de contrastación del concepto a través de lo que ellos denominan “capital de motilidad”.

No obstante, se encuentran recientemente hallazgos empíricos en González Gómez y Hoyos Castillo (2020), acerca de la motilidad de los residentes de las áreas de la periferia metropolitana de Toluca, México; Espinosa Ortiz (2019), sobre las movilidades cotidianas y nuevas formas de residir en la periferia de la metrópoli de Morelia Michoacán, México; y Sarmiento-Casas (2019), que aprecia la calle como un espacio de producción y la motilidad como una nueva forma de idealizar el concepto de los desplazamientos de los individuos y los colectivos. Dichas investigaciones aplican el método microetnografía-particularista y entrevistas semiestructuradas, para construir el estado del arte del conocimiento y contrastación empírica sobre la movilidad urbana.

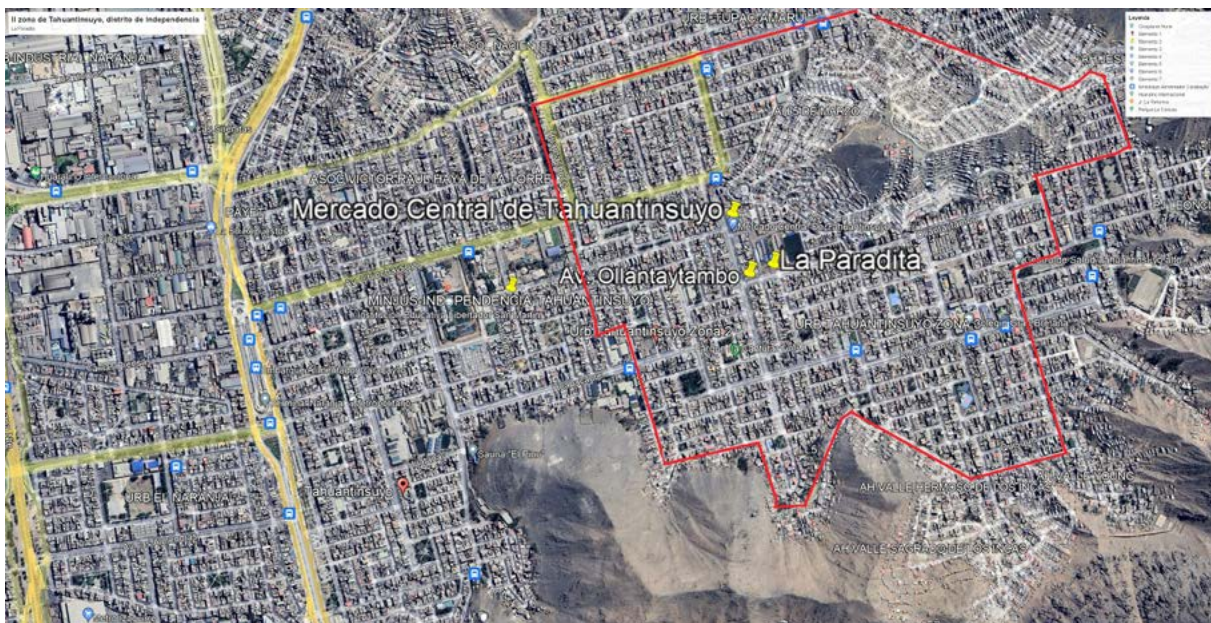
las habilidades y competencias para mejores desplazamientos sin fricción espacial, determinando que las condiciones de apropiación se encuentren en reserva o expectantes ante cualquier contingencia, de lo contrario, unas deficientes condiciones de accesibilidad a dicho entorno ocasionan pérdida de capital, determinando mayor utilización de las habilidades y competencias inherentes a cada individuo para sortear las barreras urbanísticas y, por ende, una mayor predominancia de la capacidad de apropiación para hacer suyo el desplazamiento.

Conforme a la revisión de los antecedentes metodológicos, se aplicó el método de microetnografía-particularista: “este método se centra en un aspecto particular de la cultura o una situación concreta” (Hernández et al., 2014, p. 485). En esta situación particular, las prácticas sociales de viajes del grupo VIP.

Para tal efecto, se aplicaron cuatro instrumentos de recolección de información: 1) observación participante; 2) observación no participante; 3) encuesta cara a cara, y 4) entrevista semiestructurada.

En ese sentido, se identificó por medio de la observación participante un grupo organizado de quince personas que realizan venta ambulante informal, cuya movilidad urbana cotidiana es realizada en la II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, ciudad de Lima, desde y hacia un lugar conocido como “La Paradita”, ubicado sobre la avenida Ollantaytambo (Figuras 1 y 2). Estos individuos se autodenominan “Vendedores Informales de La Paradita” (VIP), espacio urbano que es apropiado por este grupo, como “lugar de trabajo” y, por ende, espacio que les permite reproducción social e identidad como urbanitas.

Figura 1. II zona de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, lugar, “La Paradita”, Lima, Perú



Fuente: elaboración propia con base en imagen de Google Earth (julio, 2023).

Figura 2. La Paradita, avenida Ollantaytambo distrito de Independencia, Lima, Perú



Fuente: elaboración propia (2022).

A partir de la observación no participante se recogió información sobre las características del entorno urbano inmediato y los desplazamientos sobre él; y la encuesta cara a cara mostró el perfil socioeconómico del grupo VIP (Regalado-Regalado, 2020).

La entrevista semiestructurada recolectó información de los miembros del grupo VIP a

través de preguntas (Corbetta, citado en Batthyány y Cabrera, 2011, pp. 89-90) relacionadas con sus desplazamientos cotidianos, basadas en los componentes del capital de motilidad: accesibilidad al entorno urbano, habilidades y competencias, y apropiación (Tablas 1, 2 y 3), con la finalidad de establecer la naturaleza, características y volumen de dicho capital.

Tabla 1. Accesibilidad al entorno urbano: descripción de la dimensión, indicador y pregunta

Descripción	Indicador	Pregunta
Origen y destino	Lugar de origen y destino: lugar, distrito	¿Cuál es el trayecto que hace cotidianamente y desde dónde?
Frecuencia diaria de trayectos	Días	¿Qué días realiza el trayecto cotidiano?
Historicidad de trayecto cotidiano	Años	¿Hace cuánto tiempo realiza el trayecto cotidiano?
Percepción de la duración de trayecto cotidiano	Minutos, hora	¿Cuánto dura el trayecto cotidiano?

Descripción	Indicador	Pregunta
Percepción económica para desarrollar el trayecto cotidiano	Gasto en soles o dólares	¿Cuánto gasta en promedio por trayecto?
Cambios de rutas de trayectos cotidianos	Siempre, no siempre, alguna vez	¿Usualmente hace la misma ruta, o cambia?
Frecuencia semanal de trayectos	Número	¿Cuántos trayectos realiza al día?
Frecuencia de variación de trayectos	Número de transbordos	¿Cuántos transbordos realiza para llegar a su lugar de destino?
Uso de dispositivos tecnológicos de pago electrónico	Sí, no	¿Usa algún dispositivo (tarjeta de metropolitano o tren) para pagar su trayecto cotidiano?
Frecuencia de trayectos a pie	Sí, no, no siempre	¿Realiza algún trayecto a pie?
Frecuencia de uso del transporte público	Sí, no, no siempre	¿Emplea varios modos de transporte?
Tenencia de transporte personal	Auto, bicicleta, no tiene	¿Tiene algún medio de transporte personal?
Uso de varios modos de transporte	No, sí (mototaxi, bus)	¿Usa siempre el transporte público?

Fuente: elaboración propia, a partir de la entrevista semiestructurada (2022).

Tabla 2. Competencias: descripción de la dimensión, indicador y pregunta

Descripción	Indicador	Pregunta
Percepción del desplazamiento	Percepción al desplazarse: comodidad, incomodidad, libertad	¿Siente que tiene libertad, comodidad, para realizar el trayecto cotidiano?
Conocimiento del barrio	Afirmación, negación, conoce parcialmente	¿Conoce su barrio?
Presencia de discapacidad física o estado en particular para desplazarse	Tiene enfermedad crónica, no tiene	¿Tiene algún tipo de discapacidad o estado en particular que no le permita realizar los desplazamientos de forma cómoda?
Presencia de enfermedad crónica	Tiene, no tiene	¿Tiene alguna enfermedad crónica que no le permita realizar sus desplazamientos de forma cómoda?
Nivel de conocimiento de vecinos con iguales necesidades de desplazamiento	Sí conoce, no conoce	¿Conoce vecinos que realizan el mismo trayecto que usted?
Grado de importancia de la puntualidad para elección del trayecto de desplazamiento cotidiano	Sí importa, no importa	¿Es importante la puntualidad para establecer la ruta del proyecto cotidiano?
Nivel de percepción de la seguridad de los desplazamientos	Está seguro, no está seguro	¿Considera que está seguro en el trayecto cotidiano?
Condición física	Sí tiene, no tiene	¿Siente que está en condiciones físicas para realizar sus trayectos cotidianos?

Descripción	Indicador	Pregunta
Licencia de conducir	Sí tiene, no tiene	¿Tiene licencia de conducir?
Nivel de uso de la tecnología de información y comunicación	Utiliza para información o entretenimiento, no utiliza	¿Utiliza el teléfono para informarse y planificar sus trayectos cotidianos o para entretenimiento?
Nivel de sociabilidad	Sí interactúa, no interactúa, de vez en cuando.	¿Interactúa con alguna persona para informarse acerca del trayecto cotidiano que realiza?

Fuente: elaboración propia a partir de la entrevista semiestructurada (2022).

La investigación anterior consideró de manera preliminar dos afirmaciones: 1) la apropiación era la sumatoria de la accesibilidad al entorno urbano y habilidades y competencias, inferencia desestimada, la apropiación es un componente del capital de motilidad; y 2) que la “agencia” o capacidad de actuación era un componente más del capital de motilidad,

inferencia que se desestimó, porque la agencia es una capacidad de modificar el entorno a partir del capital de motilidad y no un componente más.

Por lo tanto, se procedió a actualizar y ejecutar la entrevista semiestructurada para el componente apropiación (Tabla 3).

Tabla 3. Apropiación: descripción de la dimensión, indicador y pregunta

Descripción	Indicador	Pregunta
Grado de necesidad de desplazamientos cotidianos	Necesidad, actividad	¿Cuál es la necesidad para desplazarse cotidianamente?
Grado de necesidad de elección de destino	Cercano, lejano, alternado	¿Cómo elige el lugar de destino de su trayecto cotidiano?
Lugar recurrente de origen y destino cotidiano	Lugar	¿Usualmente a dónde va cuando sale de su casa?
Número de acompañantes en los desplazamientos	Número de acompañantes	¿Hace el trayecto cotidiano solo o acompañado?
Nivel de percepción de facilidades para los desplazamientos en el barrio	Sí, no, más o menos	¿Su barrio le ofrece facilidades para los desplazamientos cotidianos?
Nivel de seguridad en los desplazamientos	Sí, no, más o menos	¿Su barrio le ofrece seguridad en sus desplazamientos cotidianos?
Grado de interacción con otras personas	Sí, no, amigos	¿Interactúa con otras personas cuando hace el trayecto cotidiano?
Nivel de percepción de la distancia entre el origen y destino de los desplazamientos cotidianos	Cerca, lejos, más o menos	¿Considera que el trayecto cotidiano está cerca o lejano?
Nivel de percepción de las condiciones de los desplazamientos cotidianos	No cuenta, vuela, divertido, estresante	¿Cómo puede describir el tiempo que emplea para transportarse?
Nivel de percepción del barrio	Inseguro, no inseguro, más o menos inseguro	¿Qué piensa de su barrio?
Nivel de eficiencia del trayecto cotidiano	Sí, no, no importa	¿Considera que llega a tiempo al realizar el trayecto cotidiano?
Grado de confortabilidad del transporte público	Sí, no, rara vez, alguna vez	¿Considera que el transporte público que utiliza es confortable?

Descripción	Indicador	Pregunta
Nivel de independencia para la escogencia modal	Sí, no, alguna vez	¿Considera que es independiente a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
Grado de confianza en el proveedor de transporte	Sí, no, más o menos	¿Confía en las personas que lo transportan?
Grado de vulnerabilidad en el trayecto cotidiano	Sí, no, más o menos	¿Cree que es vulnerable a la hora de realizar el trayecto cotidiano?
Conocimiento del administrador del transporte urbano	Privado, público, no conoce	¿Considera que el transporte utilizado en sus desplazamientos está controlado por el gobierno o es privado?

Fuente: elaboración propia a partir de la entrevista semiestructurada (2022).

Al respecto, los valores de accesibilidad al entorno urbano y habilidades y competencias de los individuos involucrados permanecen inalterables (Regalado-Regalado, 2020) y se procedió a levantar información en relación con la “apropiación” (Tabla 4).

Posteriormente, previa reducción y codificación de la información recopilada en la entrevista semiestructurada, se desarrolló un análisis correlacional entre variables sociodemográficas y diferentes valores del capital de motilidad y sus componentes, con relación al grupo VIP.

RESULTADOS

En consecuencia, la adición de estos tres componentes: accesibilidad al entorno urbano inmediato, competencias y apropiación, dará el volumen de unidades de capital de motilidad (Tabla 4) y, por lo tanto, los individuos que conforman el grupo VIP con mayor capital tendrán mayores y mejores posibilidades de alcanzar desplazamientos óptimos, eficaces y eficientes, frente a otros individuos menos favorecidos, que relegarán sus posibilidades

de desplazamientos o que desarrollarán diferentes alternativas para cambiar el escenario desfavorable, lo cual puede ser quebrando acuerdos tácitos o desarrollando estrategias diferentes —como el regateo del costo del pasaje, caminar por espacios no preparados o de notable pendiente, cruzar por áreas privadas o no diseñadas para el tránsito, pedir un “aventón”, etc.—.

Tabla 4. Perfil socioeconómico, accesibilidad, competencias, apropiación y capital de motilidad urbana

Perfil socioeconómico	Edad	Profesión u oficio	Ingreso promedio mensual (S/)	Actividad laboral	Tiempo de residencia (años)	Grado de instrucción	Estado civil	Hijos	Condición de accesibilidad	Condición de competencias	Condición de apropiación	Capital de motilidad urbana
Gilmer	29	Vendedor informal	1000	Ventas/limpieza	8	Secundaria	Soltero	0	14	19	28	61
Claudia	46	Vendedor informal	600	Ventas	9	Secundaria	Conviviente	3	22	15	23	60
Jacinta	50	Vendedor informal	600	Ventas	12	2.o primaria	Soltera	3	14	18	27	59
Milagros	47	Vendedor informal	600	Ventas	15	Secundaria	Soltera	4	21	13	25	59
Luis Enrique	47	Chofer	1000	Taxista	47	Secundaria	Casado	3	23	18	18	59
Fanny	23	Vendedora informal/animadora	800	Independiente/venta	23	Secundaria	Conviviente	1	26	14	17	57
Adriana	46	Empleada doméstica	800	Trabajadora de limpieza	40	Técnica Superior	Soltera	2	23	17	15	55
Consuelo	43	Cocinera	1500	Cocinera en mercado	18	Secundaria	Soltera	1	19	13	22	54
Susana	65	Vendedor informal	600	Ventas	65	Superior	Soltera	1	12	15	27	54
Maribel	38	Vendedor informal	600	Ventas	38	Secundaria	Casada	3	20	11	22	53
María	36	Empleada	800	Empleada pública	36	Secundaria	Soltera	2	13	13	27	53
Esther	51	Vendedor informal	600	Ventas	8	Primaria	Casada	2	15	15	23	53
Javier Vicente	48	Vendedor informal	600	Ventas	8	Secundaria	Casada	1	10	18	22	50
Faustina	73	Ama de casa	350	Ama de casa	58	Analfabeta	Viuda	5	19	9	21	49
Ada María	55	Ama de casa	600	Ventas	55	Secundaria	Casada	2	11	13	23	47
Leyenda												
Alto capital de motilidad urbana												
Mediano capital de motilidad urbana												
Bajo capital de motilidad urbana												
Valores máximos de la categoría												
Valores medios de la categoría												
Valores mínimos de la categoría												

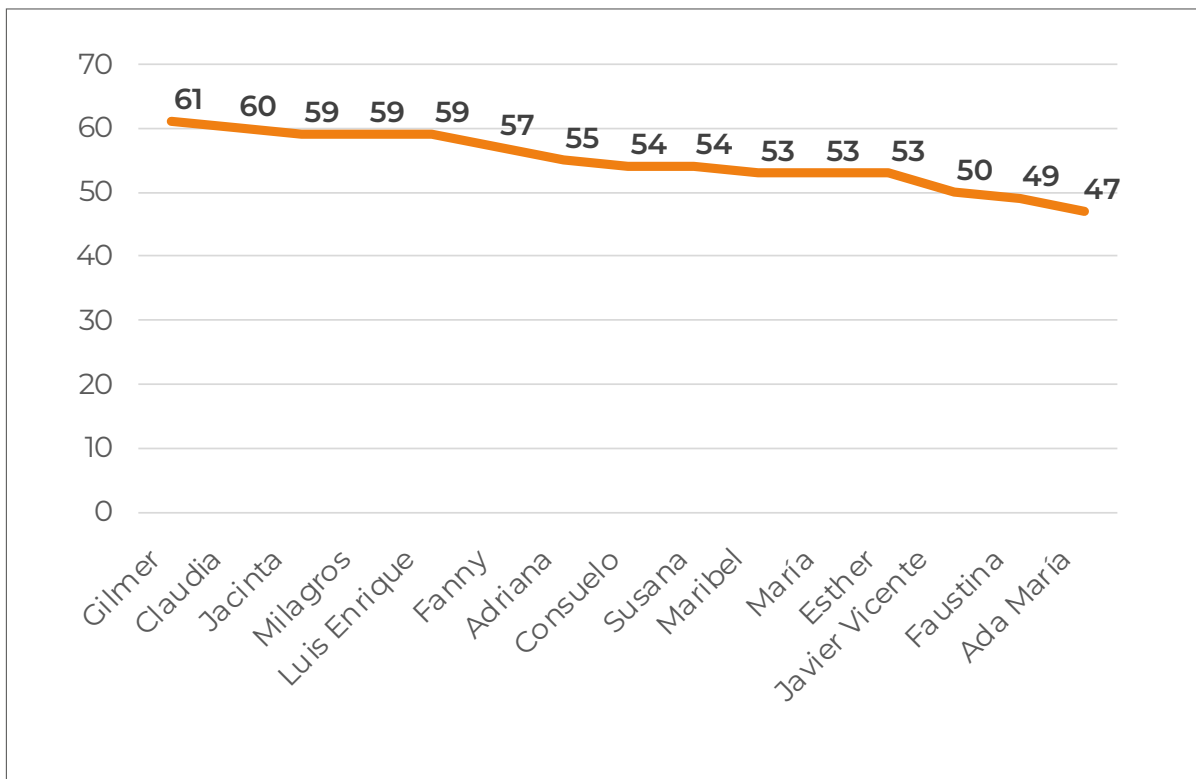
Fuente: elaboración propia (2022).

DISCUSIÓN

A partir de los resultados obtenidos sobre el capital de motilidad urbana del grupo VIP, se pueden inferir, en relación con las variables sociodemográficas y con cada uno de los componentes de dicho capital, los siguientes constructos.

La Figura 3 muestra con relación al capital de motilidad urbana del grupo VIP, que su valor máximo es de 61 puntos, un valor mediano de 54 puntos y valor mínimo de 47 puntos.

Figura 3. Capital de motilidad urbana



Fuente: elaboración propia (2022).

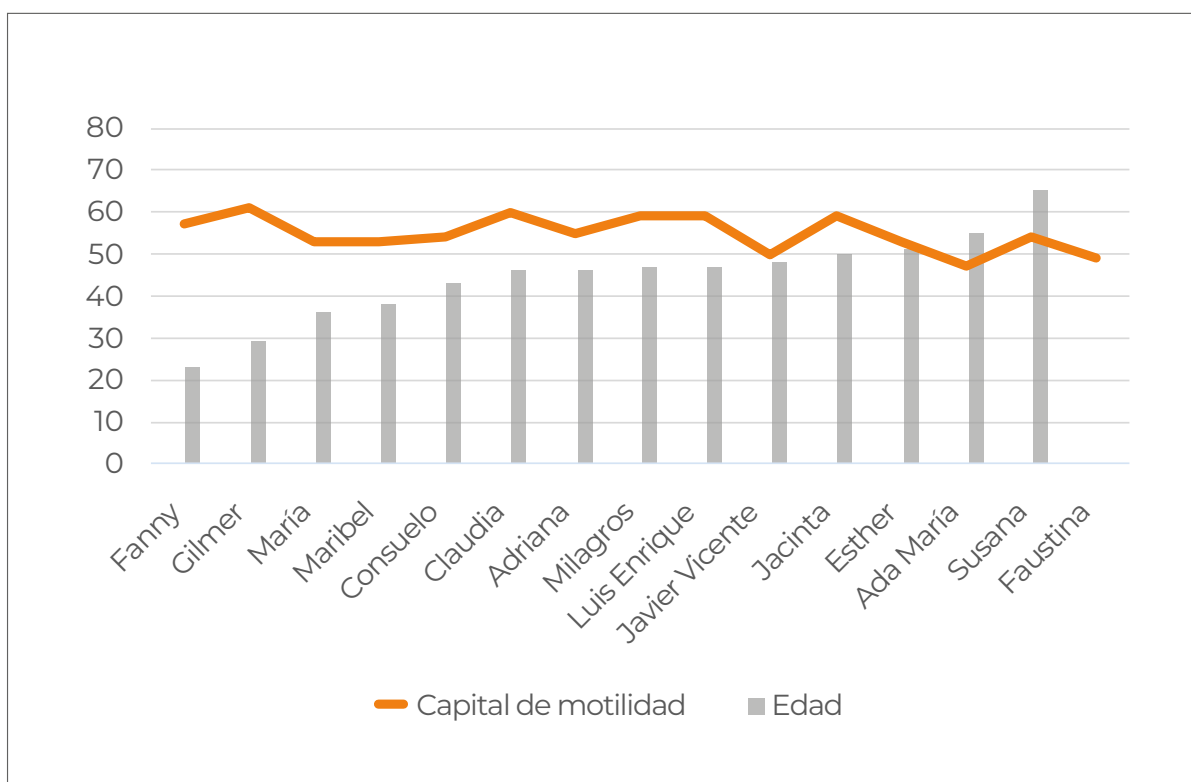
En ese sentido, es posible indicar que el capital de motilidad urbana para cada uno de los entrevistados (grupo VIP), no es una constante y es producto de una actuación singular (Tabla 4), como lo afirman Kaufmann et al. (citados en García Jerez, 2016, pp. 25-26).

La Figura 4 muestra la relación entre capital de motilidad urbana y edad, en la que se encuentra que la edad tiene incidencia en la capacidad real o potencial de ejercer desplazamientos; sin embargo, no es un factor absoluto que la determina, existen otros factores como algunas competencias, habilidades y el nivel de apropiación, como se había mencionado; es decir, “no tiene mayor capital de motilidad urbana el individuo por tener más años de vida”. De los quince casos entrevistados, cuyas edades no superan los 50 años, la mayoría (nueve de quince personas) tiene

un mayor capital de motilidad urbana, mientras que las personas que superan los 50 años experimentan una reducción de sus posibilidades de desplazamientos. No obstante, la mayoría de los involucrados, jóvenes y adultos que no superan los 40 años presentan valores de capital de motilidad urbana medianos o moderados, mientras que los que tienen menor motilidad superan los 50 años.

La evidencia empírica recogida del colectivo observado muestra que la edad directamente “puede y debe” afectar la capacidad de movimiento en el tejido urbano, cuando se hace referencia a las “competencias” del individuo, tales como: condiciones físicas, discapacidad, enfermedades crónicas o envejecimiento natural, que sí pueden mermar en sus condiciones y capacidad para el movimiento en un tejido urbano determinado.

Figura 4. Capital de motilidad urbana y edad



Fuente: elaboración propia (diciembre 2022).

Por otro lado, es evidente que existe, como primera observación, una relación directamente proporcional entre capital de motilidad urbana y el ingreso per cápita. Es una correlación entre la disponibilidad del recurso “dinero” específicamente para los desplazamientos y las posibilidades reales o potenciales para desplazarse, por lo que se podría inferir de manera preliminar que a mayores ingresos mensuales, mayores y mejores posibilidades para movilizarse dentro del tejido urbano; aunque no de forma absoluta, porque estará condicionado a su canasta básica en cuanto al dinero que destina para la movilidad. Precisamente, hay que considerar que los involucrados están inmersos en una estructura socioeconómica precaria de pobreza urbana; sin embargo, no es esta condición la que los limita, sino la falta de oportunidades para desarrollar capacidades cognitivas y físicas en ese escenario (Amartya Sen, citado en García Jerez, 2016, p.25).

En ese sentido, se observa en la Tabla 4 y Figura 5, que, en su mayoría, los involucrados que tienen mayor capital de motilidad urbana tienen ingresos que fluctúan entre 600 y 1.000 soles, estos deberían tener las mejores oportunidades o facilidades para ejercer desplazamientos en el tejido urbano inmediato y alrededores de forma motorizada; los

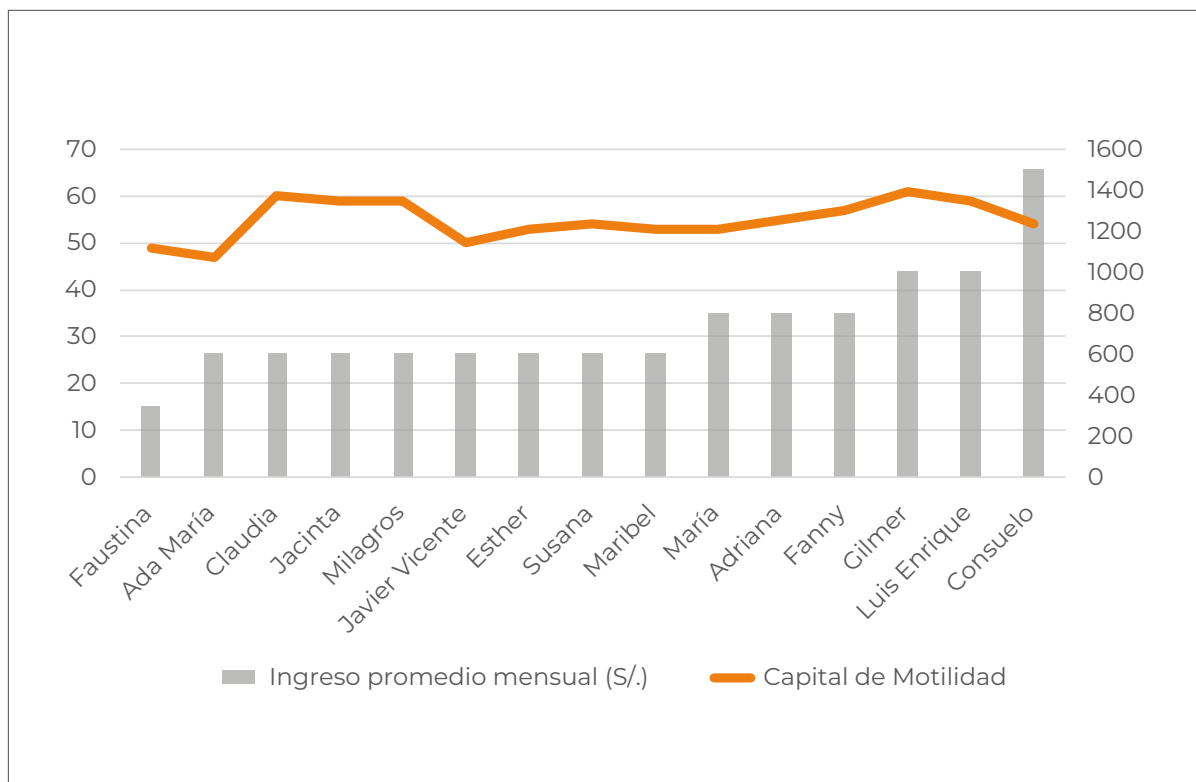
de medianos valores de capital de motilidad urbana no superan el ingreso promedio de 800 soles, por lo tanto, tienen menores condiciones y oportunidades de desplazamientos y tendrían que desarrollar la combinación de algunas otras estrategias como los viajes a pie o el “regateo”³ del costo del pasaje en el transporte público; los involucrados de menor capital de motilidad urbana perciben ingresos per cápita por debajo de los 600 soles, y son los más rezagados en relación con las posibilidades de desplazamientos, debiendo ejercer cotidianamente los desplazamientos a pie o eventualmente solicitar la “ayuda” o lo que se denomina corrientemente como “una jaladita”⁴ o “aventón” de algún propietario, chofer o conocido que opere un vehículo de transporte público o privado.

Esta evidencia empírica entre capital de motilidad urbana e ingresos per cápita expone que no necesariamente a mayor ingreso per cápita existe mayor capacidad de movimiento. Sin embargo, hay que tener en cuenta que, a mayor renta, el urbanita tiene mayores posibilidades de ejercer desplazamientos de calidad, eficacia y tiempo, reduciendo las distancias en relación con los recursos urbanos en su entorno inmediato como de otras áreas de la metrópoli.

³ Dicho del comprador y del vendedor: debatir el precio de algo puesto en venta. Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed. [versión 23.6 en línea]. <https://dle.rae.es>

⁴ Se le conoce también como “autostop” o “empujón” en Perú, Panamá, México, entre otros. Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed. [versión 23.6 en línea]. <https://dle.rae.es>

Figura 5. Capital de motilidad urbana e ingreso per cápita



Fuente: elaboración propia (2022).

En otro sentido, el tiempo de residencia indica en un primer momento mejor conocimiento del entorno urbano inmediato y sus condiciones para ejercer desplazamientos.

La Figura 6 indica que existe una relación indirectamente proporcional entre el tiempo de residencia y la motilidad. La mayoría de los involucrados, que ostentan mayor capital de motilidad urbana no superan los 15 años de residencia en el área de estudio, mientras que los que muestran valores moderados de capital de motilidad urbana no superan los 40 años de residencia y los que tienen más de 40 años de residencia exhiben menores valores de motilidad.

Si bien es cierto que un conocimiento del barrio o sector del área de estudio implica de alguna forma haber sido parte de la historia del desarrollo urbano de su hábitat, a partir de su acción vital de supervivencia (Del Acebo Ibáñez, 1996, p. 17), considerando que dicha área ha sido producto de asentamientos informales o sin planificación urbana, los habitantes con mayor tiempo de arraigo pueden conocer su barrio, pero su edad, ingreso per cápita o condición de salud, entre otras, podrían no permitir el aprovechamiento de dicho conocimiento.

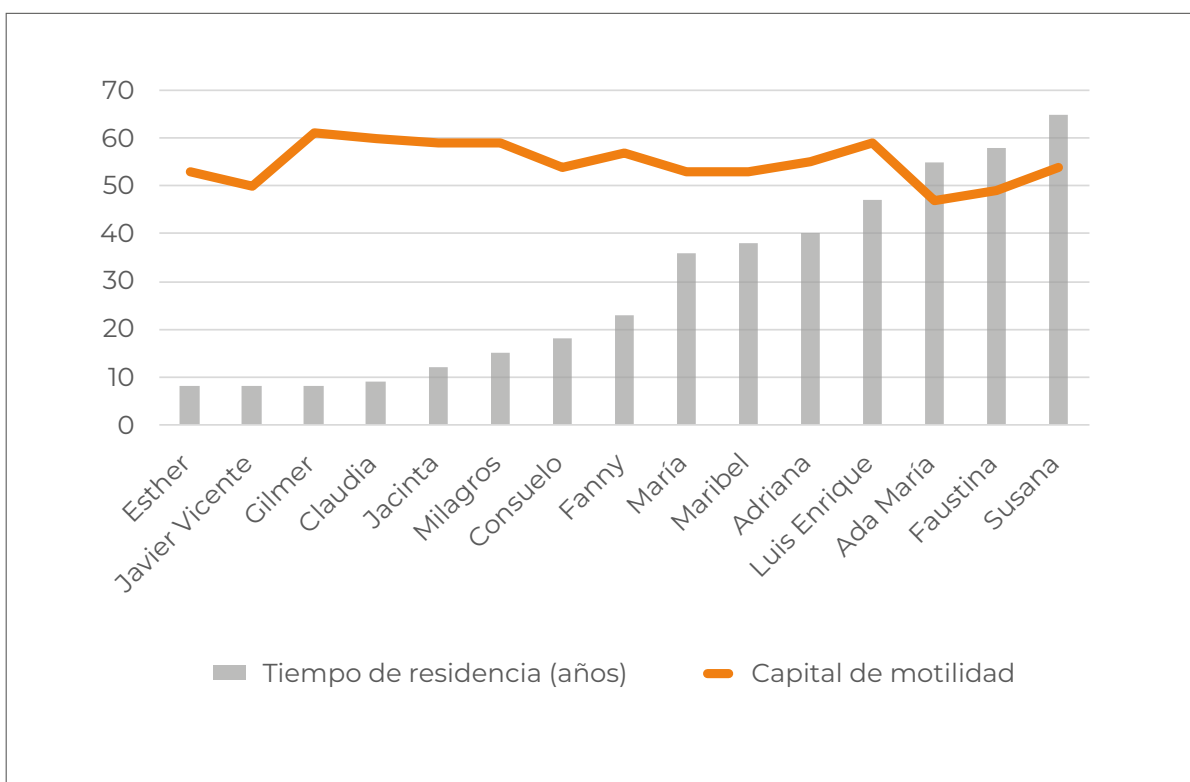
En otro sentido, los involucrados con carga familiar, es decir, con hijos, deberían tener la necesidad imperiosa de buscar con mayor obligación el sustento diario y, por ende, efectuar desplazamientos con mayor cotidianidad; es un “sujeto social en movimiento”, como lo afirma Pierre Bourdieu (citado en Arizaga, 2021, p. 153). Dicha situación tiende a

reflejarse de forma relativa en los resultados encontrados, debido a que la mayoría de los entrevistados tienen hijos mayores que se desplazan por sí mismos.

La Figura 7 indica que la relación entre capital de motilidad urbana y número de hijos no es directamente proporcional. Al respecto, el gráfico expresa tres situaciones diferenciadas: 1) no se puede asegurar que “a mayor cantidad de hijos se requiere mayor capital de motilidad urbana”, incluso se puede observar que el caso de Faustina con 5 hijos tiene uno de los volúmenes de capital más bajo y el caso de Gilmer, sin hijos, que tiene el volumen de capital de motilidad urbana más alto del grupo VIP; 2) las personas con dos hijos en promedio observan volúmenes de capital de motilidad urbana medio, de igual forma se puede señalar el caso de Ada María, quien con dos hijos tiene el volumen de capital de motilidad urbana más bajo del grupo VIP, y 3) aquellos que solo tienen un hijo cuentan con diferentes volúmenes de capital de motilidad urbana que fluctúan entre los 50 y 57 puntos, es decir, valores bajos y medios.

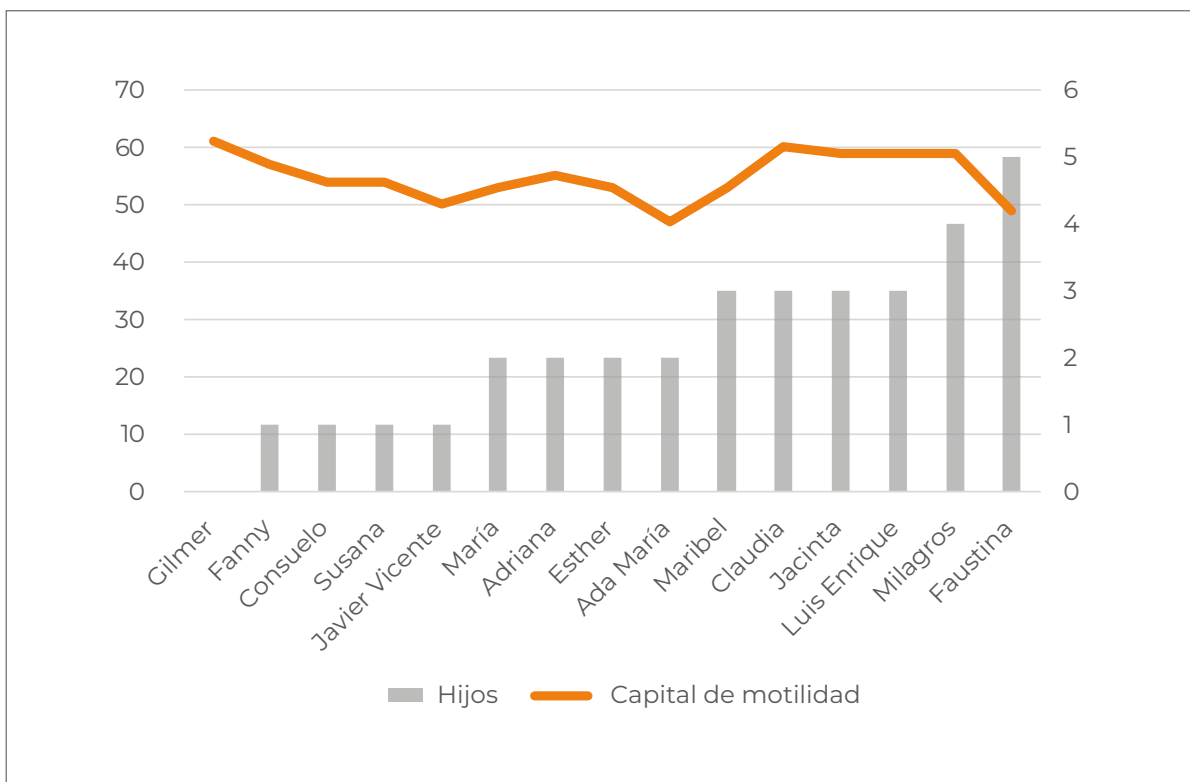
Es posible que la relación entre capital de motilidad urbana y el número de hijos sea indirectamente proporcional, es decir, “a mayor carga familiar menor capital de motilidad urbana”, porque al existir un reducido ingreso per cápita en su condición de subempleo o autoempleo (Tabla 4), se prioriza la alimentación de la familia, obligando a realizar mayor número de viajes a pie.

Figura 6. Capital de motilidad urbana y tiempo de residencia



Fuente: elaboración propia (2022).

Figura 7. Capital de motilidad urbana y número de hijos



Fuente: elaboración propia (2022).

Conociendo que el capital de motilidad se estructura a partir de tres dimensiones o categorías que permiten valorarlo y mensurarlo de manera efectiva —tales como condiciones de accesibilidad al entorno urbano inmediato,

competencias y habilidades y las condiciones de apropiación— es conveniente relacionar cada uno de los valores de estas dimensiones con los valores del capital de motilidad urbana, de manera que se pueda comprender de qué

forma determinan o influyen en el volumen de capital de los integrantes del grupo VIP en sus desplazamientos.

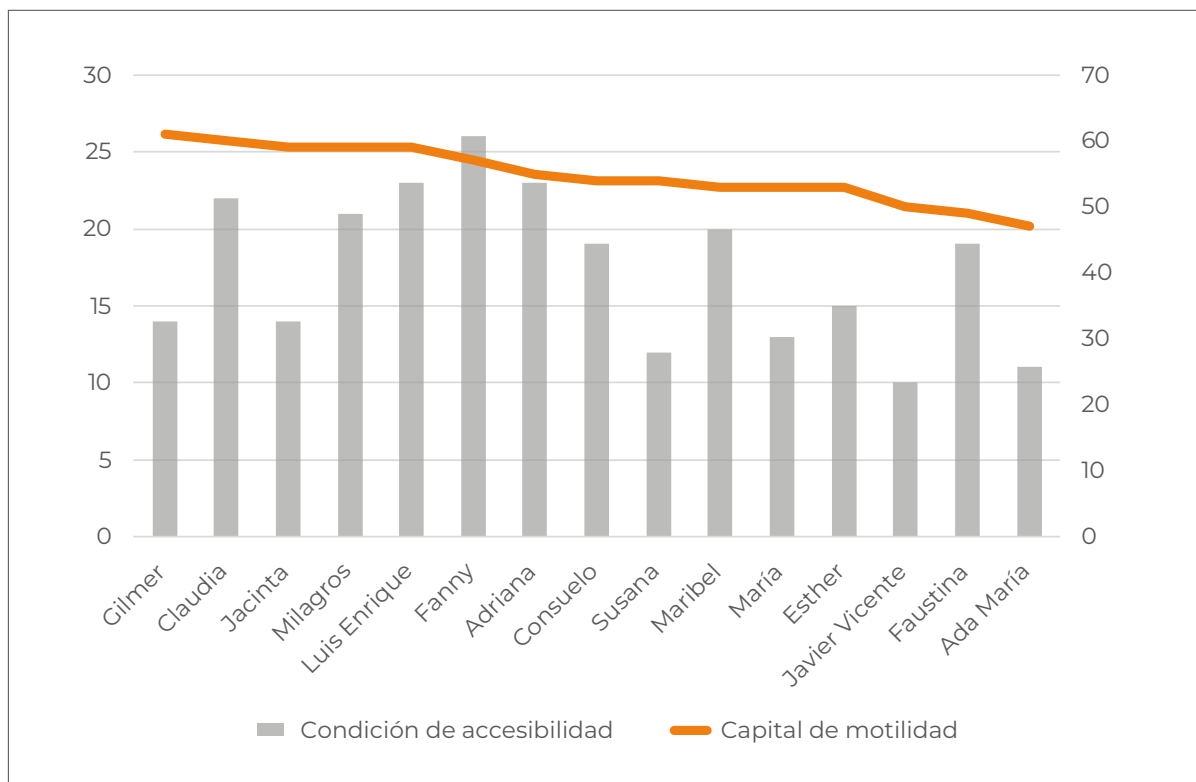
Al respecto, la condición de accesibilidad se sitúa fuera del individuo, es externa y está supe- ditada al espacio urbano y sus características. Por otro lado, las condiciones de competen- cias, habilidades y de apropiación pertenecen al mundo interior del individuo, según Pierre Bourdieu (1997) son: “signos distintivos” (p. 20), inherentes a cada individuo del grupo VIP.

En cuanto a las condiciones de consolida- ción del entorno urbano inmediato en el área de estudio, estas influyen directamente en la accesibilidad. Es decir, un tejido urbano incom- pleto con barreras urbanísticas que dificultan los desplazamientos obliga a desarrollar mayor esfuerzo físico y la falta de veredas en buenas condiciones para ejercer desplazamientos determinan “fricción espacial”, dificultades para alcanzar los recursos urbanos de primer nivel

de atención y el acceso físico a sus viviendas, en concordancia con lo que infieren Kaufmann et al. (citados en García Jerez, 2016, p. 26), constituyen limitantes propias de un territorio singular que condicionan los desplazamientos.

La Figura 8 muestra que se ha encontrado una relación directamente proporcional entre el capital de motilidad urbana y las condiciones de accesibilidad. La mayoría de los involucrados, que ostenta los mayores valores de capital, presenta mejores condiciones de consolida- ción del tejido urbano que habita (Regalado, 2020), mientras que los valores de motilidad van descendiendo en relación proporcional a la disminución de las condiciones de consolida- ción urbana. No obstante, se puede apreciar que, en algunos casos, aun teniendo menores condiciones de accesibilidad, se puede tener mayor capital de motilidad urbana, puesto que este déficit puede ser menguado por condi- ciones de competencias y de apropiación, como se verá más adelante.

Figura 8. Capital de motilidad urbana y condición de accesibilidad



Fuente: elaboración propia (2022).

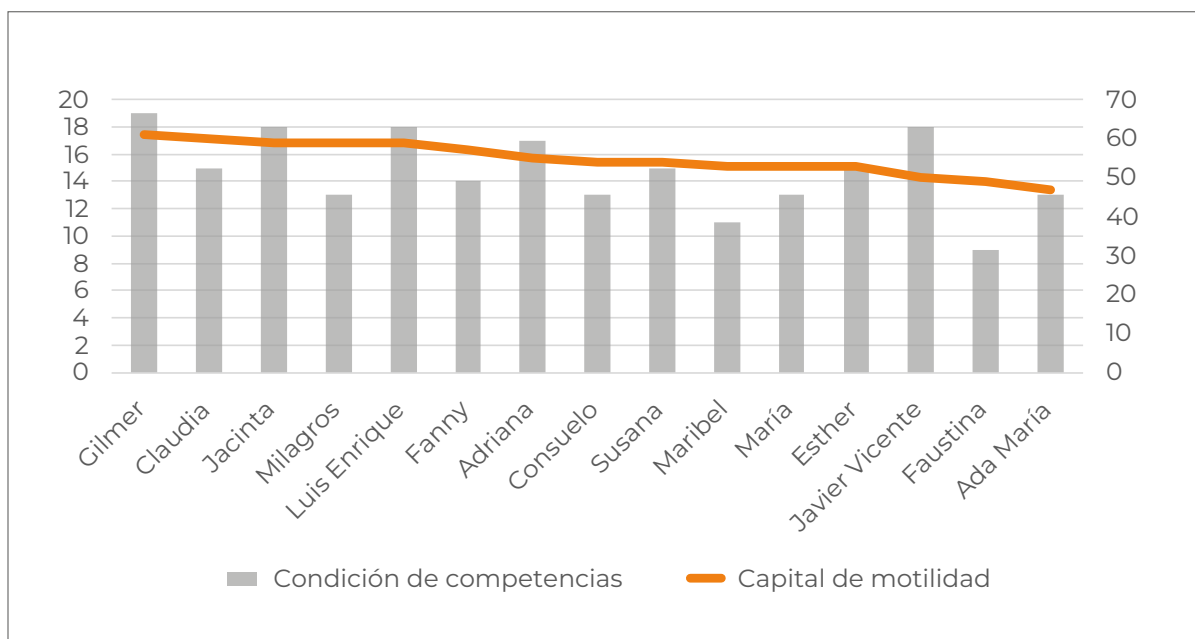
Con respecto a la relación entre capital de moti- lidad urbana y la condición de competencias y habilidades, se debe afirmar que el volumen de capital, en su mayoría, tiene una relación direc- tamente proporcional con esas aptitudes que tienen los involucrados. Los mayores valores de capital corresponden a mayores valores en competencias y habilidades, es decir, a aquellas condiciones que les permiten una mayor apro- piación de su capacidad de desplazamientos

—como el buen estado de salud, conocer física y socialmente el barrio, el uso de aplicaciones informáticas de ubicación y movimiento, etc.—. Por el contrario, se pueden apreciar valores altos de condición de competencias y habili- dades que corresponden a valores mínimos de capital de motilidad urbana, debido probable- mente a la influencia de menores valores en sus condiciones de accesibilidad y de apropiación (Figura 9).

Por consiguiente, aquellos con habilidades y competencias relacionadas con el conocimiento del barrio, buen estado de salud y uso de tecnología aplicada a los viajes, aumentan y mantienen un capital de motilidad urbana

que les permite un mayor nivel de apropiación. Estas condiciones facilitan un diseño de estrategias para ejecutar desplazamientos en correlación con las inferencias de Kaufmann et al. (citado en García Jerez, 2016, p. 26).

Figura 9. Capital de motilidad urbana y condición de competencias



Fuente: elaboración propia (2022).

Por otra parte, la relación entre capital de motilidad urbana y apropiación está condicionada por la accesibilidad y las competencias, porque la apropiación está relacionada con cómo se percibe y qué representa el uso de los medios de desplazamiento a partir de las prácticas sociales del movimiento, la libertad que se experimenta al tener el control de espacio urbano y de las competencias y/o habilidades para moverse de un lado a otro.

Se puede señalar, a partir de la Figura 10, que la relación entre capital de motilidad urbana y la condición de apropiación es directamente proporcional, es decir, los altos valores de capital de motilidad urbana corresponden a individuos con mayores condiciones de apropiación, urbanitas que se sienten seguros y mantienen el control de su capacidad de movimiento en un entorno urbano inmediato y con ciertas condiciones de competencias que les permiten libertad en la toma de decisiones, acerca del cambio de ubicación para alcanzar los recursos urbanos necesarios para su reproducción social.

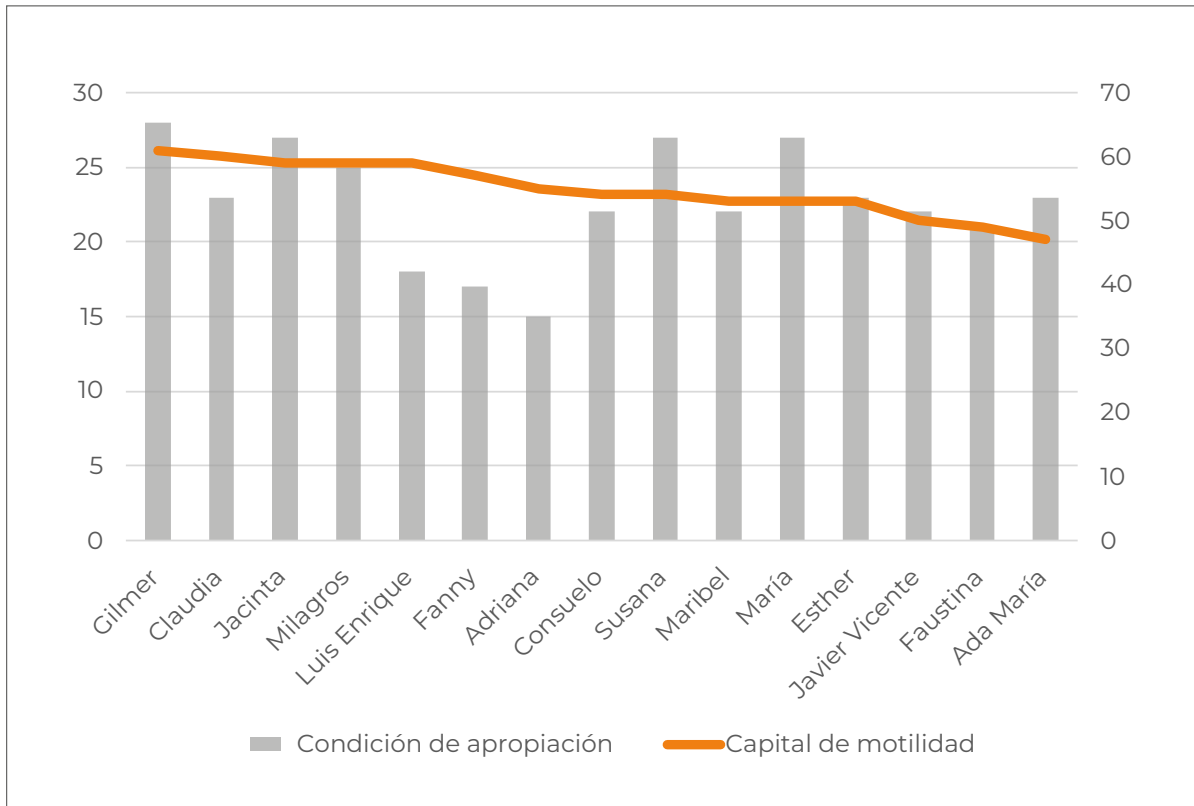
Esta condición de apropiación es vital, por cuanto revela la capacidad de organizar tanto la accesibilidad al entorno urbano inmediato como las habilidades y competencias, como

refieren Kaufmann et al. (citados en García Jerez, 2016, pp. 25-26).

Se puede señalar que una condición de accesibilidad que permita desplazamientos de forma eficaz y eficiente, sumada a competencias y/o habilidades que provean a los individuos de una apropiación determinada del ejercicio en control y libertad de sus desplazamientos, podrían incrementar los valores del capital de motilidad urbana. Sin embargo, niveles máximos de apropiación no necesariamente implican condición de accesibilidad y de competencias con valores máximos, puesto que es una categoría más relacionada con aspectos subjetivos, como identidad, percepción, representación y simbolismo (Wacquant, 2022).

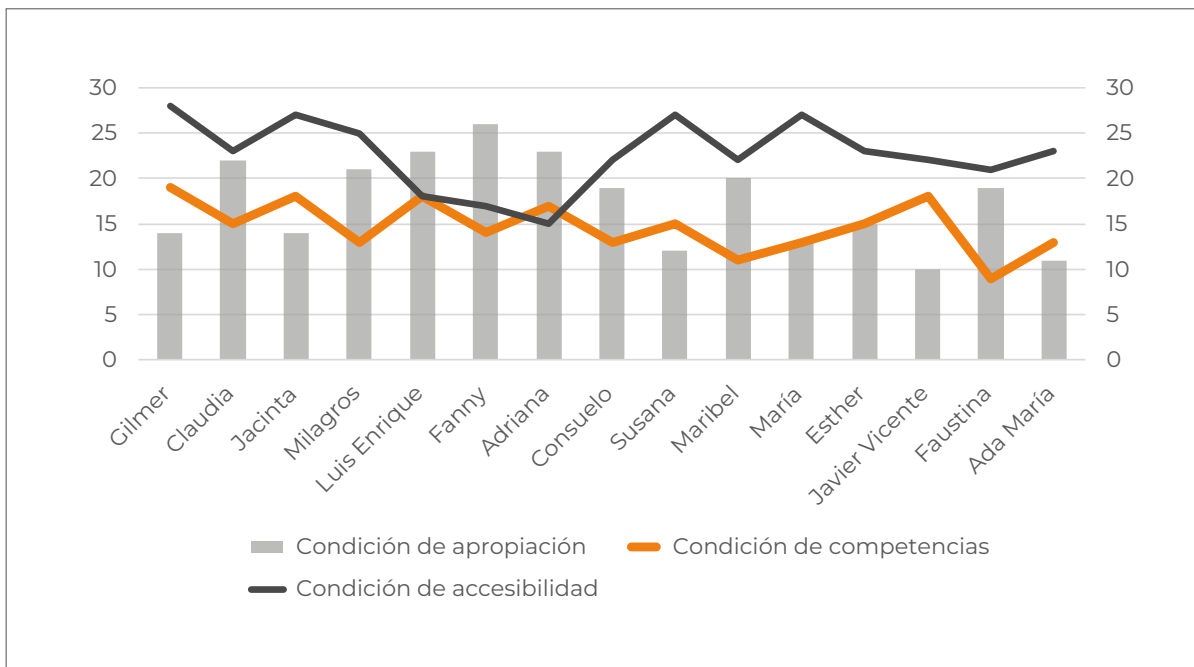
Por consiguiente, la Figura 11 indica que altos valores de apropiación se relacionan con valores mínimos de competencias y de accesibilidad. Desde una perspectiva más general, se puede indicar que la apropiación se configura en una categoría que incluye aspectos materiales, como el entorno urbano, y aspectos simbólicos y sobre todo “afectivos”, que vienen inculcados desde la familia y la escuela, respecto a lo que representa el espacio urbano para el ejercicio del movimiento.

Figura 10. Capital de motilidad urbana y condición de apropiación



Fuente: elaboración propia (2022).

Figura 11. Condición de accesibilidad, competencias y apropiación



Fuente: elaboración propia (2022).

Sin embargo, en torno a la apropiación y su relación con la accesibilidad y competencias que muestra la evidencia empírica, se hacen las siguientes inferencias.

En primer lugar, entender que el proceso de apropiación se desarrolla en un espacio social cargado de relaciones de poder, dominación,

conflictos, fenómenos sociales que contienen una dualidad entre materia y significado, que en el caso de la movilidad urbana cotidiana se transforma en prácticas de movimiento diarias para satisfacer necesidades vitales, realizar acciones sociales de movimiento a fin de utilizar la ciudad, aunque esa forma de utilización los someta a procesos de exclusión, inclusión, condicio-

namientos, inhibición o aumenten las posibilidades de dicho fin, en relación con lo que exponen Blanco et al. (2014, pp. 5-6).

En ese sentido, la apropiación para la supervivencia en un tejido urbano, donde los más rezagados en habilidades, competencias y cuyo hábitat representa una serie de limitaciones urbanísticas para sus desplazamientos cotidianos, conminan al urbanita a recurrir a niveles de “apropiación” del capital de motilidad urbana que les permita alcanzar el “bien en juego”, el desplazamiento.

Esto se logra a través de estrategias de desplazamiento —a pie, solicitar una “jaladita” o regatear el precio del pasaje—, formas motivacionales o automotivacionales —lo que representan para ellos sus hijos o su carga familiar para emprender la búsqueda del sustento diario— cómo perciben el barrio desde la perspectiva identitaria o qué representa para ellos ser herederos de los primeros migrantes que se asentaron “casi formalmente” en el distrito de Independencia o el sector II de Tahuantinsuyo. Esto constituye, según Villa Fernández et al. (2022), una “herencia sociocultural que es transmitida por sus habitantes [...]” (p. 188); el aprecio por el valor de la “amistad” que le otorgaría una posibilidad o facilitaría un recurso material o dinerario para moverse. Por lo tanto, a partir de la apropiación, el urbanita construye o reconstruye prácticas de desplazamientos para acceder a las áreas de empleo y a los equipamientos urbanos en busca de los servicios de salud, educación, alimentación, recreación, etc.

En segundo lugar, la apropiación, desde el punto de vista de la materialidad, precisa dos derroteros: 1) una apropiación basada en la competencia por un “espacio exclusivo”, el “espacio urbano para el movimiento” tales como las calles, parques, senderos, bulevares, etc., que pueden ser apropiados de forma individual y colectiva por el grupo VIP, y 2) una apropiación que expresa la utilización de forma exclusiva, de ese mismo grupo del “espacio urbano para el movimiento”; en otras palabras, un espacio al cual se le cambian el uso y función, la calzada de una vía destinada para la circulación vial motorizada para transformarla y/o adecuarla, por un tiempo determinado diariamente, en un espacio destinado a la “circulación peatonal” o, por ejemplo, cruzar un terreno privado que no está cercado para acceder a otro sector de la ciudad; atravesar un área destinada para parque aún no habilitada, que determina un trazo “provisional” que su uso consuetudinario determinará la utilización de forma colectiva, en sintonía con lo que infieren Blanco et al. (2014, pp. 5-6).

Asimismo, se puede hablar de la apropiación simbólica o afectiva de la accesibilidad sobre el espacio urbano por individuos y/o colectivos (grupo VIP). En primer lugar, desde el enfoque cognoscitivo y de aprendizaje, la accesibilidad

es apropiada bajo estrategias de familiarización, transmitidas de generación a generación, identificando e incorporando, por ejemplo, las vías, parques, senderos, caminos pertenecientes al tejido urbano inmediato a su vivienda como “espacio urbano para el movimiento” o, en otras palabras, la ruta donde se establece la práctica social de desplazamiento cotidiano, que se “sabe” que es para caminar o desplazarse y se “saben-hacer” desplazamientos individuales o colectivos, utilizarlo como instrumento táctico para alcanzar un “bien” en juego, en la misma línea de Blanco et al. (2014, pp. 5-6), que permita la supervivencia en el contexto de una forma de vida denominada urbanismo.

En segundo lugar, existe una especie de “afecto” o “adhesión” por la condición de accesibilidad a ese “espacio para el movimiento” o simplemente la ruta, en el sentido de que los individuos “usuarios” de este espacio, desarrollan un “sentimiento de propiedad” que hacen suyo y establecen una relación biunívoca entre ese espacio y ellos en relación con la temporalidad de su ocupación, en clara coincidencia con lo que infieren Blanco et al. (2014, p. 5) hasta alcanzar el “espacio urbano para el movimiento”.

Y, en tercer lugar, una apropiación identitaria hacia la accesibilidad en cuanto es “espacio para el movimiento”, porque se encuentra referida a un individuo específico claramente identificable (en el grupo VIP), es así como el individuo siente afinidad con ese espacio, bajo la óptica de Blanco et al. (2014, pp. 5-6), probablemente relacionado con los años de residencia en el barrio.

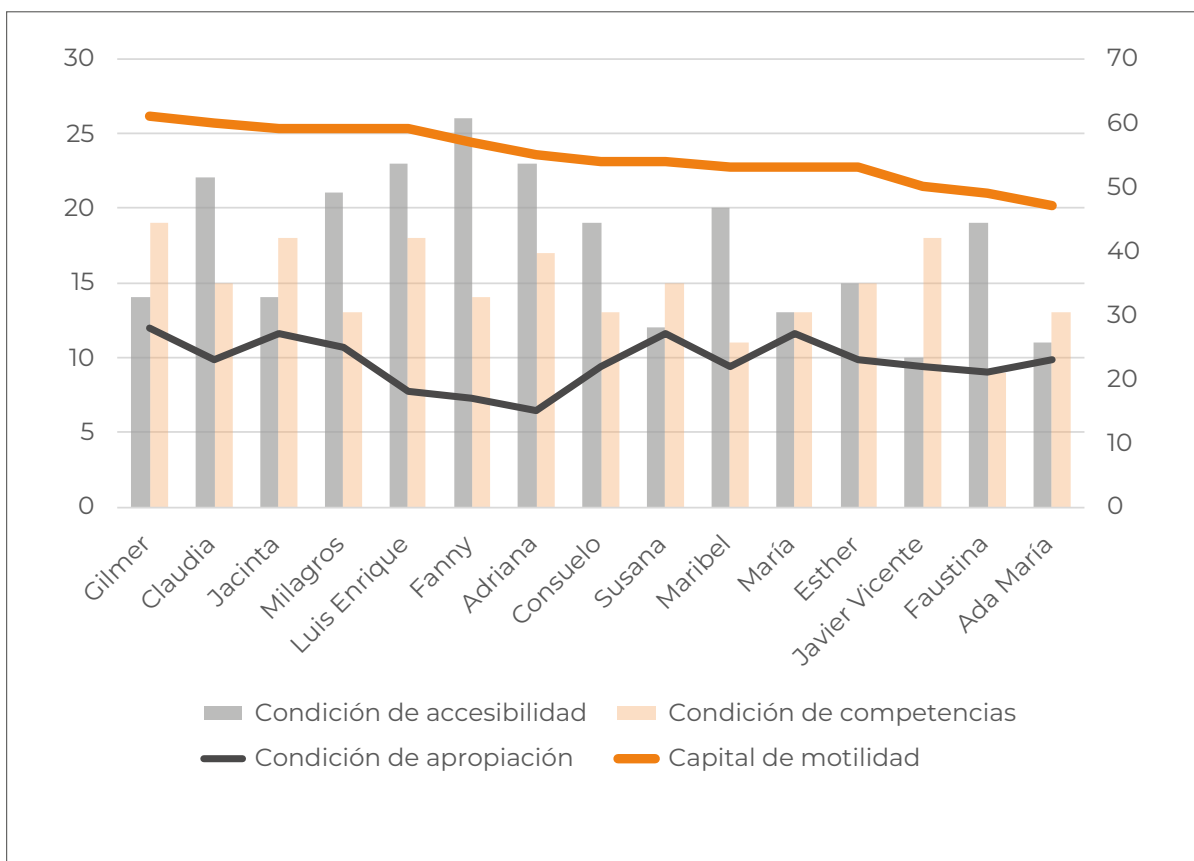
De la misma forma, se pueden mencionar maneras de apropiación sobre las habilidades y/o competencias de los involucrados. En un primer momento, recuerdan lo aprendido en la familia, como la ruta que le enseñaron desde niño para llegar al mercado, cruzar por el sendero peatonal, las edificaciones que le indicaron como referencia de la ruta, cruzar cuando el semáforo está en verde, observar a ambos lados de la calzada antes de atravesarla, caminar por la mitad de la calzada en horas altas de la noche, recordar conocer y utilizar rutas seguras y efectivas, etc. En un segundo momento, el sentido de apego emocional hacia ciertas capacidades y/o habilidades que para los involucrados representan un “valor” o son percibidas como “facilidades” para la comodidad, seguridad y efectividad de los desplazamientos, tales como utilizar el teléfono para escuchar música mientras se camina o se desplaza en algún modo de transporte motorizado, conversar o interactuar con los vecinos, realizar de preferencia desplazamientos a pie por razones de salud y ahorro, manejar bicicleta, conducir un auto, etc. En un tercer momento, cuando hay identidad con alguna habilidad o competencia, tales como:

ser ciclista, peatón, sociable, emprendedor, colaborador, etc., en el sentido que expresan Blanco et al. (2014, pp. 5-6).

En ese mismo orden de ideas, la Figura 12 muestra que, a valores más reducidos de condiciones de apropiación, la accesibilidad tiende a mostrar valores máximos y las competencias, valores mínimos. Esto se puede entender cómo, a partir de una accesibilidad en mejores condiciones, las competencias y/o habilidades podrían no influir de forma determinante en los niveles de apropiación. En otras palabras, en los involucrados que ostentan una condición mayor de accesibilidad y apropiación, los valores mínimos de habilidades y/o competencias no serían determinantes para afectar su capital de motilidad urbana.

En ese aspecto, la Figura 12 explica que los valores máximos capital de motilidad urbana de los involucrados se relacionan con valores máximos de condición de accesibilidad y de competencias; sin embargo, presentan valores medios de apropiación, mientras que valores medianos de capital de motilidad urbana en su mayoría mantienen valores máximos de condiciones de accesibilidad, medianos de competencias y mínimos de condición de apropiación. Además, los valores mínimos de capital de motilidad urbana tienden a descansar en valores mínimos de apropiación y de accesibilidad, pero en su mayoría sobre valores medianos de competencias.

Figura 12. Capital de motilidad en función a las condiciones de accesibilidad, competencias y apropiación



Fuente: elaboración propia (diciembre 2022).

CONCLUSIONES

Consecuentemente, se pueden inferir las siguientes apreciaciones respecto a la naturaleza, características y al volumen de capital de motilidad urbana del grupo VIP, en relación con la pregunta e hipótesis planteadas.

Cuando el capital de motilidad urbana aumenta, está acompañado de mejores condiciones de accesibilidad de su entorno urbano inmediato (Figura 12), como veredas y calzadas terminadas y con buenas condiciones de su

superficie de rodadura, menos barreras urbanísticas, mejores habilidades y competencias como licencia de conducir, saber conducir bicicleta, utilizar la tecnología aplicada a la movilidad, etc., mientras que las condiciones de apropiación no serían tan representativas, como menor conocimiento y familiarización del espacio por recorrer u ocupar, no necesita preocuparse por hacer suyo el espacio o utilizarlo, no requiere algún sentimiento de interdependencia y de pertenencia con respecto

al espacio por alcanzar, tampoco requiere necesariamente identificarse con el espacio en juego o la ruta escogida para desplazarse, pues tiene seguridad de alcanzarlo.

En la misma línea de observación, valores medianos de capital de motilidad urbana se alcanzan acompañados de un mediano nivel de competencias: ausencia de una mejor condición física, enfermedades crónicas, nivel de instrucción menor, etc.; sin embargo, un entorno urbano inmediato apropiado y en condiciones óptimas de facilitar los desplazamientos, establece que sean mínimas las condiciones de apropiación cognitiva, de apego afectivo e identitaria por el espacio social de movimiento.

Además, valores mínimos de capital de motilidad urbana responden objetivamente

a condiciones de accesibilidad precarias del entorno urbano inmediato y medianas de competencias y/o habilidades de los individuos sumado a condiciones mínimas de apropiación, encuentran menores posibilidades de ejercer desplazamientos cotidianos en un entorno urbano fragmentado.

Finalmente, la presente investigación señala un derrotero para estudios de micromovilidad de grupos singulares que realizan desplazamientos por la ciudad en las diferentes condiciones y niveles del desarrollo urbano, buscando identificar diversos habitus ambulantes con relación a los diferentes, diferenciables y diferenciadores usos del suelo que muestra la urbe como consecuencia de la planificación urbana, enfocando la mirada en el fenómeno de la urbanización desde la escala barrial.

REFERENCIAS

- Alegre, V., y Vitela, V. (2024). Movilidad urbana y plataformas logísticas en las ciudades intermedias de América: Una revisión sistemática de la literatura científica. *Environmental Sciences and Practices*, 2(2). <https://www.mlsjournals.com/Environmental-Science-Practices/article/view/2341>
- Arizaga, C. (2021). La ciudad en la sociología de Pierre Bourdieu. Habitus, estilos de vida urbanos y distinción social. En V. Paiva (Comp.), *Sociología y vida urbana* (pp. 149-173). Teseo Press Design. <https://www.studocu.com/latam/document/universidad-nacional-deasuncion/sociologia/sociologia-y-vida-urbana-cap-6/111459174>
- Batthyány, K. (coord.) y Cabrera, M. (comp.). (2011). *Metodología de la investigación en ciencias sociales: apuntes para un curso inicial*. Udelar. CSE. https://www.cse.udelar.edu.uy/wp-content/uploads/2019/05/FCS_Batthianny_2011-07-27-lowres.pdf
- Blanco, J., Bosoer, L. y Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y usos del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 18(2014). <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14977>
- Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas sobre la teoría de la acción*. Anagrama.
- Del Acebo Ibáñez, E. (1996). *Sociología del arraigo: una lectura crítica de la teoría de la ciudad*. Claridad.
- Espinosa Ortiz, F. (2019). Movilidades cotidianas y nuevos modos de habitar: Un análisis en y desde la periferia metropolitana. *Entorno Geográfico*, (18). <https://plu.mx/plum/a/?doi=10.25100/eg.v0i18.8595&theme=plum-bigben-theme>
- Flores-Juca, E., García-Navarro, J., Mora-Arias, E., y Chica, J. (2023). La segregación espacial desde la perspectiva de la movilidad cotidiana y la densidad de las zonas periurbanas de Cuenca en Ecuador. *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 49(147). <https://doi.org/10.7764/EURE.49.147.04>
- García Jerez, F. (2016). La movilidad socioespacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía*, (31), 15-32. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-63572016000200002&lng=en&tlng=es
- González Gómez, J. C. y Hoyos Castillo, G. (2020). *Motilidad de los sujetos sociales desde la periferia metropolitana de Toluca*. Universidad Autónoma del Estado Mexicano. <https://ru.iiec.unam.mx/5194/1/5-033-Gonzalez-Hoyos.pdf>
- Hernández R., Fernández C. y Baptista, M^a. P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6ta. Ed.). Mc Graw Hill Education.

- Regalado-Regalado, G. D. (2020). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima metropolitana. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 22(1), 67-81. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2020.3038>
- Sarmiento-Casas, C. A. (2019). Ambulantes: la motilidad del comercio callejero en la Ciudad de México. Quid 16. *Revista del Área de Estudios Urbanos*, (12), 168-193. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/5034>
- Villa Fernández, J. A., Carmona Ochoa, G. y Vázquez Rodríguez, G. (2022). Una mirada a la apropiación del espacio en asentamientos populares a partir del significado sociocultural: Barrio del tanquecito. En G. Carmona Ochoa (Coord.), *Urbanismo y arquitectura 11 aproximaciones* (pp. 163-203). LABYRINTHOS. https://www.researchgate.net/publication/366445008_Una_mirada_a_la_apropiacion_del_espacio_en_asentamientos_populares_a_partir_del_significado_sociocultural_Barrio_del_Tanquecito
- Wacquant, L. (2022). Rethinking the city with Bourdieu's trialectic. *City*, 26(5-6), 820-830. <https://doi.org/10.1080/13604813.2022.2125181>



REVISTA DE

VOL. 28 No. 1

ARQUITECTURA

(Bogotá)

ENERO-JUNIO 2026 • ISSN: 1657-0308 • E-ISSN: 2357-626X • PP. 1-188

FACULTAD DE
DISEÑO

REVISTA DE ARQUITECTURA (BOGOTÁ) VOL. 28 NRO. 1 - 2026

UNIVERSIDAD CATÓLICA
de Colombia



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE COLOMBIA

VIGILADA MNEEDUCACIÓN



**UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE COLOMBIA**
VIGILADA MINEDUCACIÓN

Facultad de Diseño
Centro de Investigaciones - CIFAR

Universidad Católica de Colombia
(2026, enero-junio).
Revista de Arquitectura (Bogotá), 28(1),
1-188. DOI: 10.14718
ISSN: 1657-0308
E-ISSN: 2357-626X

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE
COLOMBIA**

Presidente
Francisco José Gómez Ortiz

Vicepresidente - Rector
Francisco José Gómez Ortiz

Vicerrector Administrativo
Edgar Gómez Ortiz

Vicerrector Académico
Gabriel José Angulo Linero

Vicerrector de Talento Humano
Ricardo López Blum

Director de investigaciones
Edwin Daniel Durán Gaviria

Director Editorial
Carlos Arturo Arias Sanabria

FACULTAD DE DISEÑO

Decano
Jorge A. Gutiérrez Martínez

**Dirección de Centro de
Investigación**
Cristian David Mayorga Robayo

Directora gestión de la calidad
Luz Dary Abril Jiménez

**Coordinación de
Internacionalización**
Gloria Susana Mariño Rojas

Coordinación de Docencia
Sarah Simarra Montalvo

**Comité asesor externo Facultad de
Diseño**
Antonio Castañeda Buraglia
Germán Téllez García
Samuel Ricardo Velez
Oscar Posada Correa

REVISTA DE
ARQUITECTURA
(Bogotá)

Portada:
Título de la imagen:
Kaktus Tárnene (Kaktus Towers)
Autor:
Patricio Orlando[®]
Fecha de realización: 8 de agosto
del 2024

Director
Jorge A. Gutiérrez Martínez
Decano Facultad de Diseño
Universidad Católica de Colombia
Colombia Arquitecto

Editora en jefe
Anna Maria Cereghino-Fedigo
<https://orcid.org/0000-0002-0082-1955>

Editores Académicos
Carolina Rodríguez-Ahumada
<https://orcid.org/0000-0002-3360-1465>

Pilar Suescún Monroy
<https://orcid.org/0000-0002-4420-5775>

Flor Adriana Pedraza Pacheco
<https://orcid.org/0000-0002-8073-0278>

Mariana Ospina Ortiz
<https://orcid.org/0000-0002-4736-6662>

Director Editorial
Carlos Arturo Arias Sanabria
Universidad Católica de Colombia

Apoyo editorial
María Paula Méndez P.
Universidad Católica de Colombia

Coordinador editorial
Fabián Andrés Gullavan Vera
Universidad Católica de Colombia

Diseño, montaje y diagramación
Daniela Martínez Díaz

Divulgación y distribución
Anna Maria Cereghino-Fedigo



El capital de motilidad urbana en la periferia norte de Lima metropolitana

Urban Mobility Capital in the Northern Periphery of Metropolitan Lima
Gerardo D. Regalado-Regalado

Desempenho de Paredes Trombe em Climas Amenos Brasileiros

Performance of Trombe Walls in Brazilian Mild Climates 25
Naiara Vilela Costa · Klaus Chaves Alberto · Sabrina Andrade Barbosa

Estudio cualitativo de indicadores para la sostenibilidad urbana en Ibagué

Qualitative Study of Indicators for Urban Sustainability in Ibagué
Néstor Andrés Guarnizo-Sánchez · Sandra Cecilia Mesa-García · Javier Ricardo Ángel-Villalba · Edna Yohana Machado-Miranda

Experiencias metodológicas para identificar nociones de ciudad en la población joven

Methodological Experiences for Identifying Notions of the City among Young Populations
Carlos Mario Rodríguez-Rodríguez · Juliana Sofía Herrera-Melo

El sujeto y los espacios habitables. Indagaciones sobre la corporeidad para pedagogía inicial en arquitectura

The Subject and Habitable Spaces: Inquiries into Corporeality for Early Pedagogy in Architecture
Carlos Richard Villa-Ruiz · Yonier Castañeda-Pérez

Condiciones de habitabilidad de las viviendas rurales de Manabí, Ecuador

Habitability Conditions of Rural Housing in Manabí, Ecuador
Diego Javier Zamora-Sánchez · Jaime Ricardo Alcívar-Castro · Luis Ángel Pinargote-Pico

Espacio público de escala local y sustentabilidad urbana: desarrollo y aplicación de indicadores de evaluación

Local-Scale Public Space and Urban Sustainability: Development and Application of Evaluation Indicators
Julián Mauricio Cárdenas-Henao · Oswaldo López-Bernal · Adriana Patricia López-Valencia

La disrupción del modelo urbano ideal-higienista de La Plata, Argentina, a lo largo de su centenario (1882-1982)

The disruption of the ideal-hygienist urban model of La Plata, Argentina, throughout its centenary (1882-1982)
Laura de Leão Dornelles · William Lopes de Oliveira

Diálogo entre tradición e invención: celebrar el patrimonio- Pinacoteca do Estado de São Paulo

Dialogue between Tradition and Invention: Celebrating Heritage. Pinacoteca do Estado de São Paulo
Maria-Isabel Villac



@REVARQUCATOLICA



REVISTA DE ARQUITECTURA (BOGOTÁ) UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA



HTTPS://WWW.MENDELEY.COM/PROFILES/REVISTA-DE-ARQUITECTURA-BOGOT/

CONTACTO

Dirección postal

Avenida Caracas N° 46-72
Universidad Católica de Colombia
Bogotá D. C., (Colombia)
Código postal: 111311

Facultad de Diseño

Centro de Investigaciones (CIFAR)
Sede El Claustro, Bloque "L", 4 piso
Diag. 46A No. 15b-10
Editora: Anna Maria Cereghino-Fedrigo

Teléfonos

+57 (601) 327 73 00 – 327 73 33
Ext. 3109; 3112 o 5146
Fax: +57 (601) 285 88 95

Correo electrónico

revistadearquitectura@ucatolica.edu.co
cifar@ucatolica.edu.co

Página WEB

www.ucatolica.edu.co

Vínculo revistas científicas

<http://publicaciones.ucatolica.edu.co/revistas-cientificas>
<https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/>



Impresión

Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A.S.
Bogotá D. C., Colombia
abril de 2024

Especificaciones

Formato: 34 x 24 cm
Papel: Mate 115 g
Tintas: Policromía