

# Los paraderos como formas de habitar: una aproximación etnográfica a los actores permanentes de dos rutas de transporte en Lima

César Gabriel Ponce Romero\*

## RESUMEN

La presente investigación analiza cómo los paraderos de transporte colectivo se configuran en formas de habitar la ciudad de Lima por parte de los trabajadores de la vía pública<sup>1</sup>. Los casos de estudio permiten identificar la alta circulación de transeúntes y de usuarios de buses y corredores como generadora de encadenamientos y arreglos que repercuten en la constitución de los paraderos como espacios públicos. La estrategia metodológica privilegió la aproximación etnográfica, que permite una comprensión situada de los ritmos cotidianos de los paraderos. Se compararon casos de paraderos en dos rutas pertenecientes a las avenidas Javier Prado y Canadá, respectivamente. El análisis permitió identificar cómo se desarrollan las particularidades del habitar urbano en paraderos pertenecientes tanto al sistema tradicional como al reciente sistema municipal de corredores complementarios, destacando la mayor complejidad del habitar en el primer tipo de paraderos.

## PALABRAS CLAVE

Movilidad y transporte, trabajadores de la vía pública, habitar urbano, espacio público.

\* Sociólogo por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Miembro del grupo de investigación Incitu-PUCP. Pre docente de la facultad de Ciencias Sociales de la PUCP. Correo electrónico: cgponce@pucp.edu.pe

<sup>1</sup> Crossa (2008) plantea este concepto para comprender la práctica laboral en la vía pública, comúnmente conocidos como vendedores ambulantes.

“Los caminos no brotan al azar de las cementeras; tienen un origen, igual que nosotros, un origen ilusorio, puesto que un viaje nunca empieza de verdad en sitio alguno; tiene un origen inaprensible, porque en cada encrucijada se le suman otros caminos que proceden de otros orígenes”.

Maalouf (2004)

### INTRODUCCIÓN

Los paraderos de transporte forman parte del mobiliario de la ciudad y participan en la experiencia de accesibilidad en los desplazamientos cotidianos de millones de personas en la ciudad. Sin embargo, una aproximación que los considere solo en relación con su rol de conectividad pierde de vista la complejidad que tienen en una comprensión amplia del fenómeno de la movilidad. La concentración de usuarios de los sistemas de transporte — tanto en horarios pico como valle — genera una demanda latente de consumo de productos, principalmente alimentarios. De esta manera, los paraderos pueden estar relacionados con actividades vinculadas al transporte y a la vida cotidiana de transeúntes y trabajadores de la vía pública. A partir de estas dinámicas, se orienta la pregunta principal de investigación: ¿de qué manera es que los paraderos de transporte se configuran como formas del habitar urbano?

### REVISIÓN Y DISCUSIÓN BIBLIOGRÁFICA

El enfoque de movilidad se diferencia en su objeto de estudio de otros enfoques sobre

los desplazamientos en la ciudad, como son el caso del enfoque de tránsito — orientado a la eficiencia del desplazamiento del automóvil — y el de transporte — amplía la mirada del tránsito hacia modalidades no motorizadas — (Avellaneda, 2007). El enfoque de movilidad busca entender el conjunto de desplazamientos sobre el territorio (Negrete, 2008; Levy, 2000), haciendo un nexo entre los desplazamientos y la estructura de crecimiento y producción de la ciudad. Este enfoque permite entender las rutas de transporte como “ensamblajes” (Hommels, 2005), señalando su carácter dinámico entre lo material (pistas, veredas, asientos, cestos de basura) y lo inmaterial (formas de habitar los paraderos).

Retomando la discusión sobre los paraderos de transporte que se encuentran entre la vialidad y el habitar urbano, el concepto de espacio de flujos (Castells, 2006) se relaciona con la noción de espacio concebido (Lefebvre, 2013) al estudiar el transporte en la ciudad. Las rutas de transporte se desenvuelven conectando una serie de nodos (puntos de concentración de personas) y flujos (comunicación entre nodos existentes) que forman parte de la geometría de flujos de información (Castells, 2009). La concepción y la espacialidad de la infraestructura y el mobiliario de transporte influirán entonces en las prácticas que se desarrollan en los paraderos.

De todos modos, los planteamientos sobre el espacio de flujos no terminan de aproximarnos a la producción del espacio percibido (Lefebvre, 2013) de los paraderos. Para tal fin, adoptamos la noción de “habitar”, entendida como las prácticas y representaciones que

colocan y establecen un orden espacio-temporal (Duhau & Giglia, 2008), que abarca una apropiación según un proyecto emocional personal o colectivo (Voyé & Remy, 1981) con coordenadas de corporeidad y espacialidad (Lindón, 2014). Sobre el tipo de actores que habitan de manera permanente los paraderos, se plantea el concepto de “trabajadores de la vía pública” (Crossa, 2008) para hacer mención a los “vendedores ambulantes”. Esto se plantea poniendo énfasis en ampliar la mirada más allá de la venta y situarlos espacialmente dentro del ámbito público.

El desarrollo de las formas de habitar tiene en las tácticas urbanas un rol central en la producción de disputas y formas de resistencia. Por “tácticas urbanas” se entiende la acción en el terreno impuesto y organizado bajo una ley de fuerza extraña (De Certeau, 1996, p. 42). Esta aproximación permite situar a los trabajadores de la vía pública en una posición de recogimiento y previsión en los paraderos, algo que se evidencia principalmente con el control de fiscalización. La conceptualización del espacio público desarrolla las nociones sobre el poder, su expresión, ejercicio y las formas de resistencia e historicidad (Salcedo, 2007), las formas de exclusión y dominación presentes (Delgado & Maley, 2007), y el espacio público como encuentro entre alteridades (Carrión, 2007).

Existe cierta literatura que aborda el habitar de los espacios públicos relacionado con la movilidad urbana en América Latina. Se ha planteado en relación con diferentes temas: las representaciones de actores sociales (De Alba, 2008), la dinámica socioespacial

de los trabajadores de la vía pública (Crossa, 2008), la humanización de calles y avenidas (Vásquez, 2012), la movilidad cotidiana y accesibilidad (Imilan, Jirón, & Iturra, 2015; Jirón & Mansilla, 2013). Desde el abordaje del habitar de mobiliarios de transporte, se ha puesto énfasis en las estaciones de tren y el habitar de ambulantes y mototaxistas (Gorbán, 2006; Chávez, 2020). La elección de los paraderos como lugares de estudio se justifica por su distribución más extendida territorialmente en la ciudad, y sus ritmos y flujos específicos y diferenciados de las estaciones de tren.

#### ESTRATEGIA METODOLÓGICA

La hipótesis principal de esta investigación propone entender los paraderos como un producto de las dinámicas del transporte vinculadas con otras dinámicas de la vida urbana, considerando el enfoque de la interacción y congruencia (Miralles-Guasch, 2002) para entender la relación entre transporte y ciudad: existen influencias recíprocas entre el habitar urbano en los paraderos y los sistemas de corredores y buses<sup>2</sup>. Desde esta concepción es que se aborda la comparación entre rutas de transporte, pudiendo identificar que los paraderos adoptan diferentes características entre la concepción de flujos (asociada a la circulación) y la práctica cotidiana de los actores de mayor permanencia en dichos lugares.

La falta de información sistematizada sobre las formas de habitar los paraderos precisa de un enfoque de carácter cualitativo. Esto permite identificar patrones sobre qué factores influyen en la configuración de los

<sup>2</sup> Esta aproximación marca un cambio en relación con cómo se han concebido y planificado los sistemas de transporte en gran parte del siglo XX, desde una relación de causalidad entre transporte y ciudad.

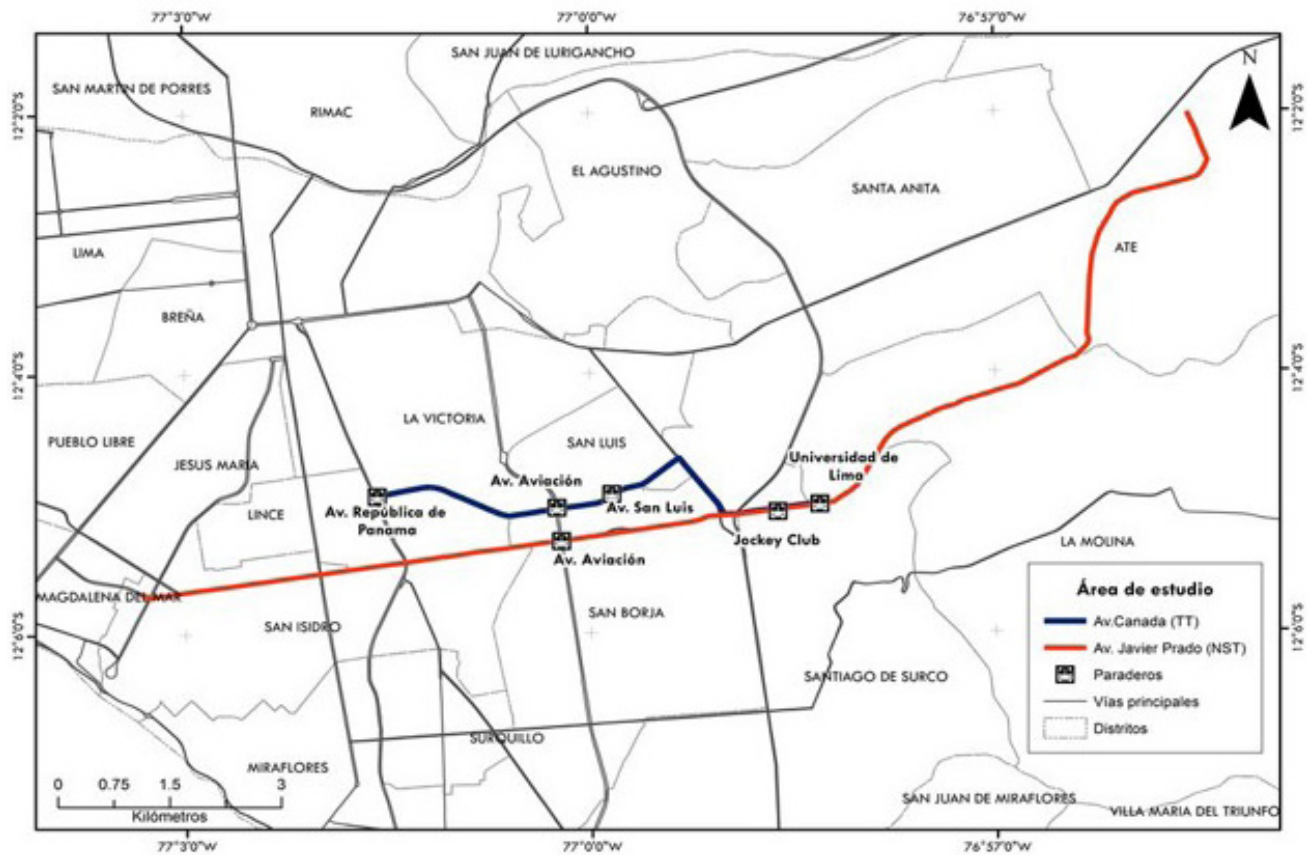


Figura 1. Mapa de ubicación de los casos de estudio en las avenidas Canadá y Javier Prado. Elaboración propia.

paraderos como formas de habitar. La estrategia metodológica es la etnografía urbana, entendida como la comprensión situada y profunda de la vida social (Restrepo, 2016), que permite captar determinados aspectos de la dinámica urbana que pasarían desapercibidos desde una mirada macro (Magnani, 2002). Las principales herramientas de recojo de información son el trabajo de campo y los relatos etnográficos, los cuales plantean una observación sistemática y semicontrolada de la cotidianidad en los paraderos.

El ámbito de estudio abarca los paraderos ubicados en la zona central-este de Lima, entre las avenidas Javier Prado y Canadá. Esta zona cuenta con diversos sistemas de transporte y un flujo constante de personas producto de la oferta laboral próxima. El objetivo de estudiar los paraderos es identificar qué nos pueden decir sobre la ruta de transporte: poder generalizar en la relación entre el habitar urbano y los sistemas de transporte. Los paraderos elegidos son aquellos tres con mayor concentración de personas en ambas rutas (véase la figura 1). En Javier Prado, los paraderos de Aviación, el Jockey Plaza y la Universidad de Lima; en Canadá, los paraderos de Aviación, San Luis y la Vía

Expresa. Además, se definen 10 frecuencias horarias<sup>3</sup> de observación para abordar la complejidad del habitar según los ritmos del transporte y de la ciudad.

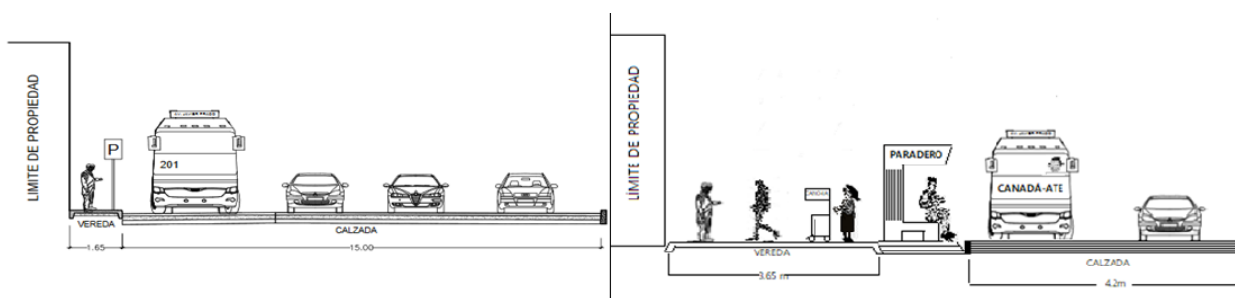
#### HALLAZGOS: EL HABITAR URBANO EN LOS PARADEROS DE DOS RUTAS DE TRANSPORTE

Se plantea denominar como rutas del nuevo sistema de transporte al corredor rojo en la avenida Javier Prado y como rutas del transporte tradicional a los microbuses y combis<sup>4</sup> en la avenida Canadá. La referencia a los nuevos sistemas se plantea considerando el retorno de la gestión pública a la planificación de la movilidad urbana (Vega Centeno, 2012) que se viene desarrollando en América Latina en los últimos 15 años (Paquette, 2018; Goueset, 2015). Sobre el transporte tradicional, se hace referencia a aquellas modalidades surgidas con la expansión de las grandes ciudades, que crecieron exponencialmente desde la década de 1990 (liberalización del transporte) y que forman parte importante del sistema de transporte actual de Lima.

Los paraderos son parte de una geometría de flujos orientada a la conectividad mediante los sistemas de transporte (Castells, 2009). Sobre esto, los hallazgos en relación

<sup>3</sup> Estas frecuencias abarcan de lunes a domingo en horarios desde las 5:00 a. m. hasta las 10:00 p. m.

<sup>4</sup> Tipo de bus de transporte público de un tamaño mayor que los microbuses.



con el mobiliario de los paraderos y el ancho de la vereda en esas secciones muestran diferencias<sup>5</sup> entre ambas rutas (véase la figura 2). En la avenida Javier Prado (a la izquierda), el ancho de la sección vial prioriza la circulación vehicular, dejando un menor espacio para peatones. Es diferente el caso de la avenida Canadá (a la derecha), donde hay una mayor presencia peatonal, además de otras actividades como la venta ambulante. De esta manera, se puede identificar cómo es que la infraestructura influye en el tipo de prácticas posibles.

La aproximación etnográfica permite abordar otros aspectos sobre el tipo de actores y prácticas existentes en los paraderos. Una primera entrada es el registro del número de trabajadores de la vía pública (véase la figura 3). En los paraderos de la avenida Canadá hay una mayor presencia de trabajadores en todos los horarios de observación previamente delimitados (llegan a ser casi el doble en el acumulado total). Pese a ello, hay una considerable presencia de actores en mención en ambas rutas, lo que es parte de la comprensión del espacio público de los paraderos como encuentro entre colectividades y alteridades (Carrión, 2007).

Los horarios de mayor concentración de trabajadores son diferenciados en las mañanas. En la avenida Javier Prado son pocos, mientras que sí tienen una alta frecuencia en la avenida Canadá, debido a la presencia de emolienteros: inician su actividad laboral desde las 4:00 a. m. como parte de una consolidación de estos paraderos como lugares de referencia en el momento del desayuno. Otros horarios en los que se observa una amplia presencia de los trabajadores de la vía pública son durante la noche, aunque esto sí es compartido entre ambas rutas de transporte debido a la finalización de actividades laborales próximas a ambas avenidas.

Otro aspecto del habitar urbano tiene que ver con lo relacionado con la corporeidad y espacialidad (Lindón, 2014) de los trabaja-

dores de la vía pública. En el caso del nuevo sistema de transporte, tienen una estancia transitoria; en cambio, en el transporte tradicional estos actores trabajan con mayor permanencia, utilizando *stands* móviles. Esto influye en los patrones de permanencia (véase la fotografía 1) de otros actores sociales. A mayor presencia de trabajadores con *stands* móviles, son los transeúntes los que adoptan un carácter móvil<sup>6</sup>; en cambio, al haber principalmente trabajadores ambulantes, son estos los que se van desplazando entre paraderos buscando vender. Esto, por un lado, acentúa los paraderos como lugares con mayor presencia de actores reconocibles ante el tránsito cotidiano, llegando a formar “pasadizos”<sup>7</sup>; por otro lado, se acentúa un sentido del anonimato en el espacio público.

Los diferentes patrones de permanencia se relacionan con la diversidad de productos que se ofertan entre las dos rutas de transporte. En los paraderos del nuevo sistema de transporte son principalmente golosinas: productos que se pueden consumir al paso, mientras se está caminando o subiendo a un bus. En cambio, en los paraderos del transporte tradicional, se identifica la oferta de dulces, emoliente, frutas y jugos. Estos últimos productos implican una pausa para poder comerlos, por lo que los trabajadores cuentan con bancas para los compradores. En los paraderos de ambas rutas son los trabajadores quienes establecen un orden espacio-temporal (Duhau & Giglia, 2008), pero con un mayor énfasis en la avenida Canadá, donde se congrega una mayor cantidad de compradores para desayunar y cenar.

Otra dimensión del habitar es sobre la disputa entre trabajadores de la vía pública y la fiscalización que prohíbe su actividad ambulante o que regula sus horarios de trabajo: lo que genera formas de exclusión en el espacio público (Delgado & Maley, 2007). Como respuesta a esta disposición pública, los trabajadores producen tácticas urbanas diferenciadas: en los paraderos de la avenida

Figura 2. Comparación de secciones viales entre el paradero de la Universidad de Lima con Javier Prado y el paradero de las avenidas Aviación con Canadá.

<sup>5</sup> En los paraderos del transporte tradicional, el mobiliario es más amplio (permite entre 25 y 18 personas sentadas) que en el caso del nuevo sistema de transporte (12 personas sentadas). En promedio, las veredas son más anchas (3,8 metros) en el transporte tradicional que en el nuevo sistema (3,05 metros).

<sup>6</sup> Cosamalón (2018) plantea estas diferencias entre la demanda y la oferta móvil en relación con la actividad del ambulante.

<sup>7</sup> Por “pasadizo” se hace referencia a que la amplia presencia de *stands* móviles en los paraderos forma filas en el sentido de las veredas: circuitos en los que se van ofertando diferentes productos.



**Fotografía 1.** Ambulantes y *stands* móviles: patrones de permanencia diferenciados. Fuente: archivo personal del autor.

Javier Prado, son principalmente individuales: correr y ubicarse en un lugar para observar el movimiento de los agentes de fiscalización. A diferencia esto, en la avenida Canadá, las tácticas son principalmente colectivas: avisarse entre ellos y organizar turnos para estar atentos a los camiones de fiscalización, debido a la aleatoriedad de sus horarios de operación.

Otro tipo de relaciones que se genera se basa en la historicidad del habitar urbano. En ambas rutas, los agentes de fiscalización llegan a los paraderos a tempranas horas del día y compran su desayuno a los trabajadores de la vía pública. Esto plantea una relación en el tiempo entre los actores e influye en ciertos arreglos sobre la fiscalización, como, por ejemplo, el no quitarles la mercadería siempre y cuando se muevan, o el ocultarse cuando hay un operativo de fiscalización. La orden imperante de fiscalización encuentra matices, dadas las coordenadas de corporeidad (Lindón, 2014) y la apropiación de un proyecto emocional (Voyé & Remy, 1981) de los agentes de fiscalización, que terminan también siendo trabajadores de la vía pública.

Existen otras formas de desplegar tácticas urbanas, más allá de la respuesta a la fiscalización. En los paraderos del transporte tradicional, destaca la formación de organizaciones por diferentes criterios: por el rubro de trabajo (emolienteros y dateros), por la nacionalidad (migrantes venezolanos que se conocen al empezar a trabajar) y según cierta espontaneidad hacia la venta, como es el caso de trabajadores de *stands* móviles que venden cancha y acuerdan con otros ambulantes para que se distribuyan entre paraderos, con el fin de abarcar mayores secciones del paradero y generar una mayor venta<sup>8</sup>. Este tipo de organizaciones denota proyectos emocionales tanto individuales como colectivos (Voyé & Remy, 1981).

Los proyectos emocionales de los trabajadores, como parte del habitar urbano en los paraderos, permiten identificar a ciertos actores específicos. El trabajo de campo planteaba entrevistas semiestructuradas con diferentes niveles de profundización según el grado de disposición a conversar por parte de los entrevistados. En este sentido, se pudo identificar actores referenciales en los paraderos: quiosqueros, vendedores, dateros, etc. Estos actores tenían mayor disposición a conversar, se identificaban con los paraderos, conocían a toda la gente que trabajaba próxima a los paraderos, e incluso llegaban a identificar actores externos, como ladrones. Un caso relevante es el de un datero de rutas del transporte tradicional:

Si yo de algo sí me siento orgulloso, por poco que pareciera, es de mi constancia. Podría haber estado tomando con mi amigo que vino, pero siempre mantengo los tiempos de los buses. Yo ayudo bastante a los buses. (Datero, paradero de Canadá con San Luis)

Un último aspecto que mencionar sobre la conformación de los paraderos como forma de habitar es el referido a los impactos que tienen los trabajadores de la vía pública en el establecimiento material de estos lugares. Los diferentes paraderos no contaban con una adecuada distribución de los tachos de basura. En ese sentido, la presencia de los *stands* móviles genera no solo el uso de tachos privados asociados a la propia venta alimentaria y los residuos que se generan, sino también tachos de basura “semipúblicos” en lugares de mayor circulación de transeúntes en los paraderos (véase la fotografía 4). De este modo, la relación interactiva entre los paraderos y el habitar también se presenta desde la materialidad del mobiliario.

<sup>8</sup> El arreglo entre los trabajadores que preparan la cancha en *stands* móviles y los ambulantes que las venden es repartirse la mitad cada uno.



Fotografía 2. Agentes públicos entre la acción fiscalizadora y el habitar urbano. Fuente: archivo personal del autor.



Fotografía 3. Quiosquero como actor referencial en paradero del transporte tradicional. Fuente: archivo personal del autor.



**Fotografía 4.** Tachos de basura en paraderos del transporte tradicional. Fuente: archivo personal del autor.

#### CONCLUSIONES

Los paraderos de transporte constituyen un caso de estudio relevante porque plantean vínculos entre las lógicas de circulación y del habitar urbano. En ese sentido, el trabajo comparativo entre las dos rutas de buses y corredores permitió identificar diferentes niveles de enraizamiento entre estas lógicas. En el caso de los paraderos del transporte tradicional, se producen formas de habitar que ponen énfasis en la sociabilidad y lo colectivo por parte de los trabajadores de la vía pública. No obstante, en el caso del nuevo sistema también existe una configuración de un habitar urbano particular e igualmente vinculado a las dinámicas de transporte. Es común a todos los paraderos el poder identificar tensiones, disputas y arreglos entre los diferentes actores de mayor permanencia: tanto trabajadores de la vía pública como agentes de fiscalización, transeúntes e incluso vecinos residentes, lo cual da cuenta de las rutas de buses como ensamblajes que conectan el transporte y la ciudad.

En las formas de habitar, el rol de los trabajadores de la vía pública es central. Se presenta una relación interactiva en la que, por un lado, hay condiciones materiales desde la infraestructura de transporte y el mobiliario urbano que limitan cierto tipo de actividades. Por otro lado, los trabajadores se adaptan

a los patrones de consumo de los transeúntes, producen la organización espacial de los paraderos y se involucran en los diferentes proyectos emocionales individuales como colectivos. Además, llegan a tener impactos sobre la materialidad de los paraderos, como es el caso del mobiliario urbano. De esta manera, se puede señalar que la conformación de los paraderos como formas de habitar se encuentra en constante producción entre los arreglos materiales y emocionales de los actores sociales y el espacio edificado.

Finalmente, este trabajo se presenta como una invitación a seguir discutiendo la pertinencia del estudio de los paraderos como formas de habitar la ciudad. La aproximación etnográfica permite comprender el transporte desde la vida cotidiana de los actores involucrados, así como señalar que la conformación de los paraderos va más allá de la vialidad, llevando a que estos espacios públicos se consoliden como formas de habitar. En relación con la gobernanza pública, la aproximación a los trabajadores de la vía pública es principalmente desde la fiscalización, la exclusión y los impedimentos hacia la realización de su práctica laboral. La presente investigación buscó enfatizar el rol central que tienen estos actores en el desarrollo de las diversas permanencias y prácticas en los paraderos.



## REFERENCIAS

- Avellaneda, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima* (tesis doctoral). Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona.
- Carrión, F. (2007). Espacio público: punto de partida para alteridad. En O. Segovia (Ed.), *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía* (pp. 79-100). Santiago de Chile: SUR.
- Castells, M. (2006). *La sociedad red: una visión global*. Madrid: Alianza Editorial.
- Castells, M. (2009). *Comunicación y poder*. Madrid: Alianza Editorial.
- Chávez, K. (2020). *Habitar la estación: lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto taxistas. El caso de VES* (tesis de licenciatura). Lima: PUCP.
- Cosamalón, J. (2018). *El apocalipsis a la vuelta de la esquina*. Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Crossa, V. (2008). Los trabajadores en la vía pública: elementos para discutir su legitimidad. En C. Salazar y J. Lezama (Coords.), *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México* (pp. 527-566). México D. F.: El Colegio de México.
- De Alba, M. (2008). Imaginar y vivir la ciudad: las avenidas Insurgentes y Ermita Iztapalapa como ejes de experiencia urbana. En C. Salazar y J. Lezama (Coords.), *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México* (pp. 355-406). México D. F.: El Colegio de México.
- De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano*. I. Artes de hacer. México D. F.: Universidad Iberoamericana, A. C.
- Delgado, M., & Maley, D. (2007). El espacio público como ideología. En: *Jornadas Marx Siglo XXI*. Universidad de la Rioja, Logroño.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México D. F.: Siglo Veintiuno Editores.
- Gorbán, D. (2006). *El espacio de trabajo como lugar de construcción de referencias colectivas*. Ponencia presentada en el 7.º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo de la Asociación Argentina de Especialistas en Estudios de Trabajo (ASET). Buenos Aires, 10-12 de agosto.
- Goueset, V. (2015). Recorrer la metrópoli: prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales. En F. Dureau, T. Lulle, S. Souchaud & Y. Contreras (Eds.), *Movilidades y cambio urbano: Bogotá, Santiago y Sao Paulo*. (pp. 303-344). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Hommels, A. (2005). *Unbuilding cities: Obduracy in urban sociotechnical change*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Imilan, W., Jirón, P., & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur*, 3, 87-103.
- Jirón, P., & 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*, 53-74. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.

- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lévy, J. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. En M. Bonnet y D. Desjeux (Ed.), *Les territoires de la mobilité* (pp. 155-170). París: Presses Universitaires de France.
- Lima Cómo Vamos. (2018). *Encuesta Lima Cómo Vamos 2018. IX informe de percepción*.
- Lindón, A. (2014). El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte. En L. A. Domínguez Moreno & D. Sánchez González (Coords.), *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas* (pp. 55-76). Barcelona: Gedisa.
- Maalouf, A. (2004). *Orígenes*. Madrid: Alianza Editorial.
- Magnani, J. G. (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografía urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 17(49), São Paulo.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Negrete, M. E. (2008). Las avenidas Insurgentes y Ermita Iztapalapa en el contexto de la movilidad metropolitana. En C. Salazar & J. Lezama (Coords.), *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México* (pp. 293-354). México D. F.: El Colegio de México.
- Paquette, C. (2018). L'amélioration du transport public et de la mobilité catalyseur de changement dans les métropoles d'Amérique latine. *Métropoles Horssérie 2018*.
- Restrepo, E. (2016). *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Bogotá: Envión Editores. Departamento de Estudios Culturales de la Pontificia Universidad Javeriana.
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual. Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE*, 28(84), 5-19. Santiago de Chile: EURE.
- Vásquez, S. (2012). El Metropolitano y la oportunidad de revitalizar calles en el centro histórico de Lima: el caso de la avenida Emancipación. *Cuadernos Arquitectura y Ciudad*, 7-40. Lima: PUCP.
- Vega Centeno, P. (2012). El Metropolitano y los efectos del retorno de la gestión pública al transporte urbano. *Tiempos de Opinión*, 3, (pp. 12-23).
- Voyé, L., & Remy, J. (1981). *Ville ordre et violence: formes spatiales et transaction sociale*. París: Presses Universitaires de France.