

Resumen. La expansión urbana en Lima desplazó a gran parte de la población hacia las llamadas periferias de la ciudad; intensificando la demanda de un sistema de transporte que pueda movilizarlos a puntos céntricos de actividades comerciales y laborales. En respuesta a esta problemática, la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) implementó el servicio de transporte Metropolitano. Este fue inaugurado en 2010, aunque quedó pendiente la implementación de un tramo hasta el distrito de Carabaylo. Recién en 2023 se ejecutó la ampliación del servicio, modificando la estructura física de un tramo de la avenida Universitaria y sus paraderos. La presente investigación se centra en cuatro paraderos alterados por la mencionada ampliación. Se analizan las nuevas disposiciones físicas de estos espacios, a partir de conceptos propuestos por Lefebvre, y su relación con el “habitar urbano” desarrollado por transeúntes, vendedores ambulantes y dateros. Mediante la metodología observación participante, desarrollada en dos fechas y dos rangos horarios (7:00 - 8:00 am y 11:00 - 12:30 pm), con una estancia de 20 minutos en cada paradero, se identificaron modificaciones físicas, como la ausencia de veredas y mobiliario de espera; dinámicas cotidianas de los habitantes, como la interacción entre transeúntes y dateros para orientar qué bus abordar; así como tensiones entre la regulación formal del transporte y sus consecuencias en la vida social. Si bien la planificación urbana de la MML desapareció elementos básicos de los paraderos, dificultando las condiciones de espera, los habitantes continuaron utilizándolos como paraderos. Esta persistencia llevó a que en 2025 la MML vuelva a modificarlos implementando veredas que mejorarían la espera. Lo que demuestra que las autoridades no pueden ignorar la vivencia del espacio y se ven obligadas a remodelar su planificación en función de los usos de los habitantes.

Palabras clave: paraderos, habitar urbano, producción del espacio, Metropolitano, Comas

68

Inhabiting waiting spaces: an analysis of the spatial production of four bus stops on University Avenue modified after the expansion of the Metropolitano

Abstract. Urban expansion in Lima displaced a large part of the population to the so-called outskirts of the city, intensifying the demand for a transportation system that could move them to central points of commercial and work activities. In response to this problem, the Metropolitan Municipality of Lima (MML) implemented the Metropolitan transport service. This was inaugurated in 2010, although the implementation of a section to the district of Carabaylo remained pending. It was not until 2023 that the service was expanded, modifying the physical structure of a section of Avenida Universitaria and its bus stops. This research focuses on four bus stops altered by the aforementioned expansion. It analyzes the new physical layout of these spaces, based on concepts proposed by Lefebvre, and their relationship with the “urban living” developed by pedestrians, street vendors, and day laborers. Using participant observation methodology, carried out on two dates and during two time slots (7:00–8:00 a.m. and 11:00 a.m.–12:30 p.m.), with a 20-minute stay at each bus stop, physical modifications were identified, such as the absence of sidewalks and waiting facilities; daily dynamics of residents, such as the interaction between pedestrians and bus drivers to determine which bus to board; as well as tensions between formal transportation regulations and their consequences on social life. Although the MML’s urban planning removed basic elements from the bus stops, making waiting conditions more difficult, residents continued to use them as bus stops. This persistence led the MML to modify them again in 2025, implementing sidewalks that would improve waiting conditions. This shows that the authorities cannot ignore the experience of the space and are forced to remodel their planning based on the uses of the inhabitants.

Key words: bus stops, urban inhabiting, production of space, Metropolitano, Comas



Miscelánea Investigación original

pp. 68 - 89. - ISSN: 2414-1321

Habitar espacios de espera: un análisis de la producción espacial de cuatro paraderos de la avenida Universitaria modificados tras la ampliación del Metropolitano

Micaela Cusipuma Zuta

Pontificia Universidad Católica del Perú

micaela.cusipuma@pucp.edu.pe

Estudiante de Sociología en la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), actualmente se desempeña como asistente de investigación en el CISEPA, participando en proyectos vinculados a dinámicas urbanas. Miembro del Fondo Editorial del Instituto para la Investigación Social del Perú. Sus principales intereses en investigación incluyen el estudio de temas urbanos y de arte.



<https://orcid.org/0009-0006-6883-015X>

"De esta forma, el trabajo pretende demostrar cómo estos espacios (paraderos) contienen más que la estancia pasajera de cientos de personas, sino que constituyen espacios donde conviven distintos personajes y sus experiencias."



INTRODUCCIÓN

La avenida Universitaria, ubicada en la ciudad de Lima (Perú), tiene una extensión aproximada de 30.85 kilómetros y atraviesa siete distritos de Lima Metropolitana, la componen, aproximadamente, setenta paraderos. Cada uno de ellos posee ciertas particularidades, algunos cuentan con bancas para esperar los buses, otros solo con estructuras que sirven como techos para cubrir a los transeúntes del sol, muchos son solo simples veredas asfaltadas y otros tantos no poseen ninguna de las características anteriormente mencionadas. En esta investigación se estudiarán cuatro paraderos de esta avenida: Belaúnde, Boulevard, Los Ángeles y Seguro, —ubicados en el distrito de Comas— a partir del concepto “producción del espacio”, propuesto por Lefebvre (2013) y su vínculo con el “habitar urbano” (Duhau & Giglia, 2008; Lindón, 2014; Ponce, 2020).

Si bien la producción del espacio puede parecer una cuestión puramente material y funcional, este estudio exploratorio busca analizar cómo lo físico trasciende y se vincula con los usos variados que le otorgan los habitantes. De esta forma, el trabajo pretende demostrar cómo estos espacios (paraderos) contienen más que la estancia pasajera de cientos de personas, sino que constituyen espacios donde conviven distintos personajes y sus experiencias. Asimismo, esta investigación parte de un evento reciente: la modificación de un tramo de la avenida

Universitaria. Esta situación no solo transformó la disposición física de los cuatro paraderos seleccionados, sino que también reveló nuevas dinámicas entre los habitantes en estos espacios y las tensiones entre la planificación urbana por parte de las autoridades —en este caso la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML)— y las necesidades de los ciudadanos.

Desde su inauguración en 1992, la mencionada avenida Universitaria ha experimentado distintos cambios, el más reciente —y el punto de inflexión para este trabajo— fue la implementación de un carril para el servicio de transporte Metropolitano en la zona de Lima Norte. El Metropolitano es el primer proyecto BRT (Bus Rapid Transit) en el Perú, este sistema de transporte urbano, que opera en otros varios países, se caracteriza por una infraestructura exclusiva¹. Además, uno de sus criterios de funcionamiento es la prioridad del transporte público sobre el transporte particular (Guillermo & Tello, 2018). Por este motivo, el Metropolitano cuenta con un carril exclusivo en medio de las avenidas que cruza. Asimismo, este opera con “Buses Articulados de 18 metros de largo con capacidad para 160 personas. Esas rutas, a su vez, son alimentadas en su origen, por buses de menor capacidad (de 12 y 8.5 metros, para 80 y 40 pasajeros, respectivamente)” (Guillermo & Tello, 2018, p. 50). Como se señala estos últimos buses son parte de las rutas alimentadoras —que no cuentan con vía exclusiva—, dichas son importantes ya que permiten a los usuarios desplazarse hacia las estaciones principales del Metropolitano.

La “Operación Comercial que se verificó a partir del 28 de julio de 2010” (Guillermo & Tello, 2018, p. 52) marcó el inicio del funcionamiento del Metropolitano.

Esto a pesar de que para esa fecha aún no se había concluido la construcción total del proyecto: solo se habían concretado dos etapas de la obra, que incluían estaciones desde el distrito de Chorrillos hasta el distrito de Independencia. Así lo precisan Guillermo y Tello (2018): “Al 30 de setiembre de 2010, el Concedente no había cumplido con entregar la totalidad de la Infraestructura del Sistema, tampoco lo hizo en los meses y años siguientes” (p. 52). La extensión completa del Metropolitano debía abarcar desde la estación Matellini, en Chorrillos, hasta la estación Chimu Oclo, en Carabayllo. Por otra parte, dado que el Metropolitano opera bajo concesión², y tras la firma de una serie de adendas, se decidió que el servicio debía iniciar a funcionar en el marco de una operación gradual (Guillermo & Tello, 2018).

Tras doce años inició la construcción de la tercera etapa restante del Metropolitano, la llamada ampliación norte. La obra inició en 2022, y para concretarla se cerró la avenida Universitaria desde sus cruces con las avenidas Metropolitana (Comas) y Chimu Oclo (Carabayllo). Se rompió la pista, que se encontraba en muy mal estado, se retiraron árboles y palmeras que adornaban la berma, se colocaron nuevos semáforos y se cambió la estructura de los paraderos. La obra que incluía 18 nuevas estaciones se inauguró el 16 de diciembre de 2023; no obstante, hasta mediados del 2025, solo seis de ellas están en funcionamiento: Universidad, Las Vegas, 22 de agosto, Belaúnde, Los Incas y Chimu Oclo.

En el marco de esta serie de cambios ocurridos en la avenida Universitaria la presente investigación analizará preliminarmente cómo la nueva

¹ Los carriles exclusivos corresponden al objetivo de aumentar la velocidad comercial, optimizar los tiempos de operación y mejorar el confort de los pasajeros (Guillermo & Tello, 2018, p. 47).

² Las operaciones de transporte y recaudo del Metropolitano son ejecutadas por empresas privadas que fueron seleccionadas mediante un proceso de licitación pública. La entidad encargada de gestionar este sistema de transporte y supervisar el cumplimiento de los estándares operativos es PROTRANSPORTE (que responde a la MML). Esta misma entidad convocó las licitaciones para otorgar la concesión en 2008 y adjudicó la Buena Pro a cuatro postores para la operación de los buses (Guillermo & Tello, 2018, p. 49). Las empresas firmaron el contrato de concesión que establecía que el Metropolitano iniciaría a operar una vez PROTRANSPORTE pusiera a disposición toda la infraestructura requerida a más tardar el 30 de setiembre de 2009. Sin embargo, para aquel plazo no se concretó la construcción de obra, por lo que tras la firma de cuatro adendas —la última de ellas firmada el 23 de julio de 2010— se estableció que el plazo de concesión de 12 años iniciaría cuando PROTRANSPORTE entregue la infraestructura total —hecho que hasta el 2025 todavía no ocurre— y se autorizó la operación gradual del servicio según la disponibilidad de la infraestructura (Guillermo & Tello, 2018, pp. 51-52).

Figura 1. Paradero Belaúnde 2024



2015

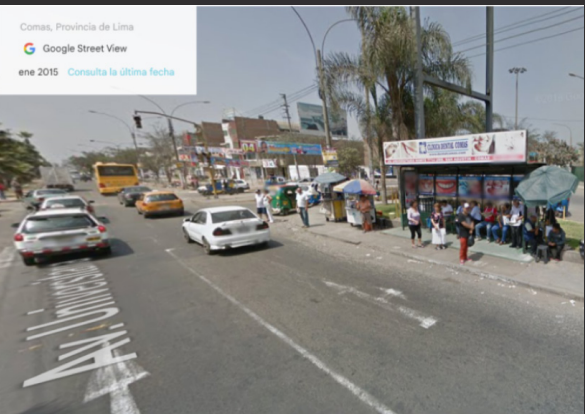
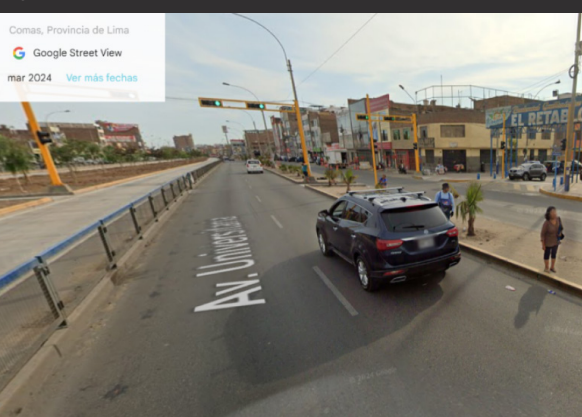


Figura 2. Paradero Boulevard 2024



2015



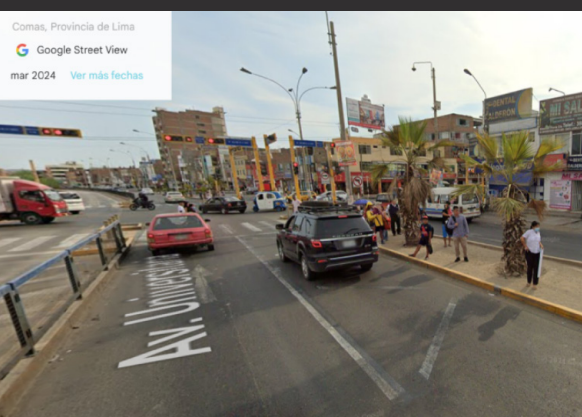
Figura 3. Paradero Los Ángeles 2024



2015



Figura 4. Seguro 2024



2015



Nota Las imágenes muestran el paradero Belaúnde antes y después de la modificación de la avenida Universitaria por parte de la MML. Ambas imágenes fueron recuperadas de Google Maps (2024 y 2015).



Nota Las imágenes muestran el paradero Boulevard antes y después de la modificación de la avenida Universitaria por parte de la MML. Ambas imágenes fueron recuperadas de Google Maps (2024 y 2015).



Nota Las imágenes muestran el paradero Los Ángeles antes y después de la modificación de la avenida Universitaria por parte de la MML. Ambas imágenes fueron recuperadas de Google Maps (2024 y 2015).



Nota Las imágenes muestran el paradero Seguro antes y después de la modificación de la avenida Universitaria por parte de la MML. Ambas imágenes fueron recuperadas de Google Maps (2024 y 2015).



producción espacial de los paraderos ha afectado las dinámicas cotidianas de los habitantes en estos espacios. Así, se busca identificar si los habitantes de esta zona de Lima Norte se han acoplado o han reconfigurado el nuevo proyecto urbanístico ejecutado por la MML.

Como se mencionó, se abordarán cuatro paraderos alterados por la ampliación del Metropolitano, su elección se debe a que sufrieron cambios drásticos en términos físicos. Antes de la obra los cuatro paraderos contaban con una vereda asfaltada donde los pasajeros esperaban los buses; no obstante, tras la modificación se observó en su reemplazo solamente tierra. También, dos de ellos (Belaúnde y Seguro) contaban con bancas con techo que brindaban algo de sombra; sin embargo, estas también fueron eliminadas (Figuras 1, 2, 3 y 4). Asimismo, especialmente en estos cuatro paraderos, se registra un alto tránsito debido a que en la zona se ubican colegios, institutos, academias, una universidad, un supermercado y un hospital (Figura 5).

Por otro lado, si bien los cuatro paraderos son consecutivos estos presentan características distintas. El paradero Belaúnde está ubicado frente a la estación del Metropolitano que lleva el mismo nombre, y se encuentra próximo a una sede de la Universidad Privada del Norte (UPN), por lo que hay bastante tránsito y comercio. El paradero Boulevard está próximo a locales de ocio y entretenimiento (discotecas, bares, restaurantes, salones de juego, etc.). El paradero Los Ángeles está frente a institutos y academias preuniversitarias; además, se caracteriza por no tener un cruce peatonal, sino que frente a este hay rejas que impiden el paso de las personas (Figura 3). Por último, el paradero Seguro se encuentra también frente a una estación del Metropolitano que aún no está en funcionamiento. Asimismo, está a dos cuadras del hospital de ESSALUD Marino Molina. En este

paradero operan combis cuya ruta se dirige a Pro (Los Olivos), lo que genera un considerable flujo de tránsito en la zona.

Este estudio exploratorio se vincula con debates sobre la producción del espacio (Lefebvre, 2013; Ponce, 2020), el habitar urbano (Lindón, 2014; Ponce, 2020; Musset, 2015; Duhau & Giglia, 2008; Voyé & Remy, 1981), la movilidad (Robert et al., 2022) y las centralidades (Robert et al., 2022; Vega-Centeno, 2017; Vega Centeno et al., 2019); todos ellos enmarcados en la Sociología urbana. Abordar la problemática de esta investigación es relevante ya que la estructura urbana de Lima —entendida como la organización espacial de la ciudad— sobre todo en los distritos de las llamadas periferias, es ineficiente. Así, se puede observar en el trabajo de Robert et al. (2022), donde se destaca la falta de un adecuado transporte público y la deficiente infraestructura urbana para la movilidad de los habitantes, aspectos que perjudican la calidad de vida de miles. Asimismo, en esta investigación se menciona que en Lima las periferias cumplen, principalmente, una función residencial. Se señala que el centro de la ciudad —que lo conforman distritos como Cercado de Lima, San Isidro, San Miguel y Miraflores— concentra las zonas de empleo y servicios de educación superior, tal como demuestra el gráfico sobre el saldo de los viajes con motivo de trabajo, en la mañana, elaborado por los autores. Esto no niega la existencia de múltiples centralidades en Lima (Vega-Centeno, 2017; Vega-Centeno et al., 2019); sin embargo, las centralidades de Lima Norte no satisfacen por completo la oferta de oportunidades laborales en la zona, sino que cumplen principalmente fines de abastecimiento. Lo que implica la necesidad de movilizarse hacia otras centralidades. En este sentido es importante estudiar los paraderos, pues en estos espacios de ocupación momentánea también se pueden identificar interacciones, vivencias y tensiones sociales propias de la ciudad.

2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La pregunta principal que guiará este estudio exploratorio, el cual busca aproximarse al fenómeno para recabar significados y dinámicas que permitan plantear futuras líneas de investigación, es ¿De qué manera se configura el habitar urbano, a partir de la producción del espacio, en cuatro paraderos de Comas tras la ampliación del Metropolitano? De esta se desprenden las siguientes dos preguntas específicas: (i) ¿Cómo han cambiado las dinámicas cotidianas en los paraderos Belaúnde, Boulevard, Los Ángeles y Seguro tras la ampliación del Metropolitano?; (ii) ¿qué tensiones emergen entre la regulación formal del transporte (Metropolitano) y el uso práctico del espacio?

Los objetivos específicos de la investigación que permitirán comprender las dinámicas cotidianas de los espacios seleccionados son los siguientes: (i) identificar las modificaciones en las dinámi-

cas cotidianas que se desarrollan en los paraderos seleccionados tras la ampliación del Metropolitano; (ii) explorar las tensiones y conflictos que emergen entre la regulación formal del sistema de transporte del Metropolitano y el uso práctico del espacio público.

Asimismo, la investigación busca recoger resultados a partir de las siguientes dos hipótesis. En relación con la primera pregunta, las dinámicas cotidianas en los paraderos han cambiado, ya que antes estos espacios servían no solo como lugares de espera, sino también como centro de venta de productos como golosinas, agua, desayunos y demás. En la actualidad estas últimas dinámicas ya no se observarían. Finalmente, en relación con la segunda pregunta, la presencia del Metropolitano ha cambiado la estructura física de los paraderos, lo cual refleja tensiones entre la planificación del espacio por parte de las autoridades y las necesidades de los ciudadanos.

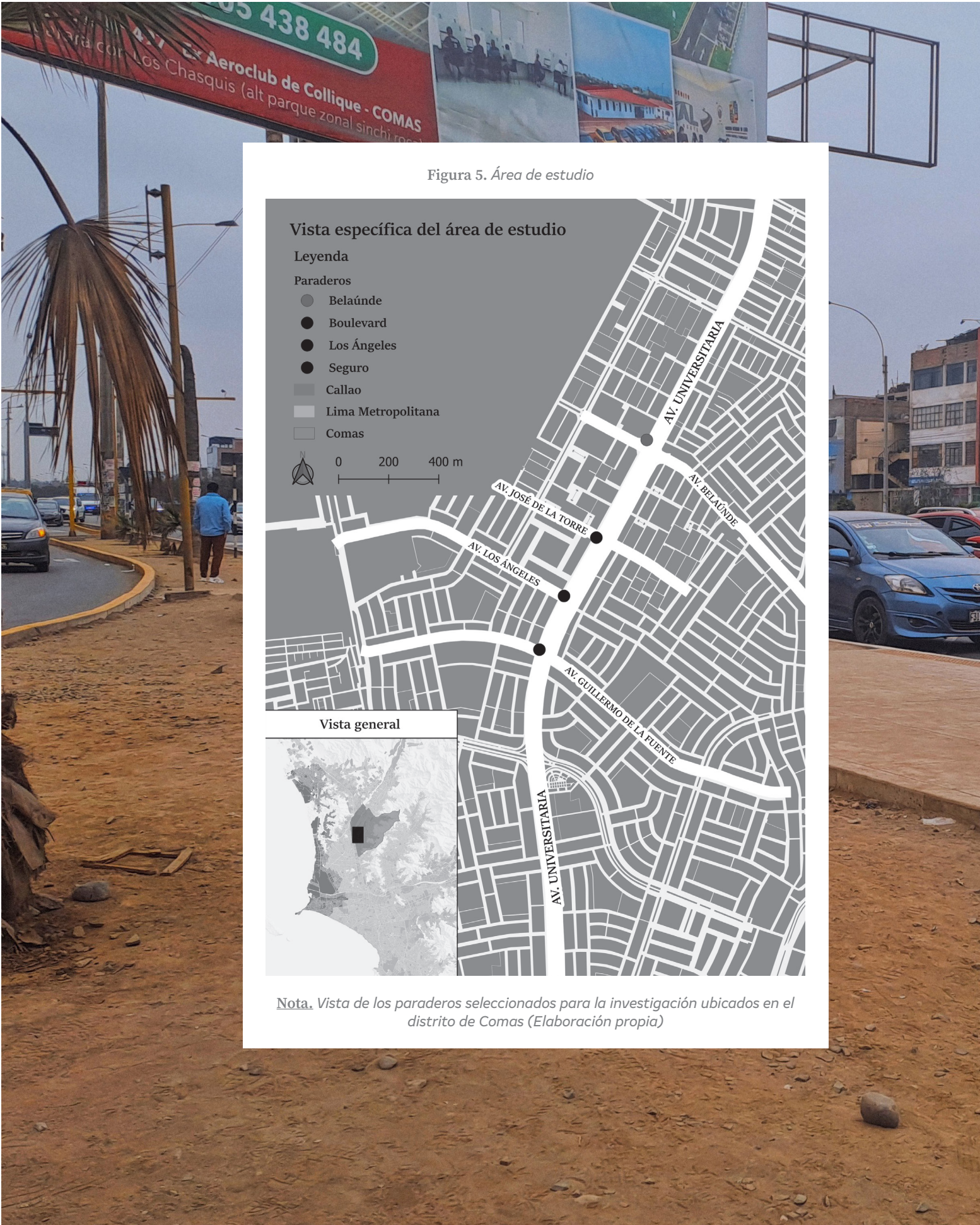
3 MARCO TEÓRICO

El espacio urbano ha sido abordado desde distintas perspectivas; sin embargo, la teoría del francés Henri Lefebvre destaca por su enfoque sociológico y revolucionario: rompió la tradición de pensar al espacio como algo fijo; en cambio destacó la influencia de las dinámicas de poder, la división social del trabajo y la cultura sobre este; además de las contradicciones que se desarrollan en el mismo. Lefebvre (2013) comprende al espacio como un producto social que posee un carácter dialéctico: es producto y productor, a la vez. Como él mismo señala, “*Producto* que se utiliza, que se consume, es también *medio de producción*: redes de cambio, flujos de materias prima y de energías que configuran el espacio y que son determinados por él” (2013, p. 141).

Asimismo, mediante el método marxista Lefebvre critica a los especialistas que estudian el espacio urbano en fragmentos, sostiene en cambio que se debe comprender cada espacio específico en relación al espacio global. Considerando siempre las relaciones sociales —y sobre

todo de clase— implicadas en su producción. La comprensión descriptiva y fragmentada del espacio es un error que resulta en distraer la atención del problema general del espacio: “caemos en la trampa de tratar al espacio como espacio «en sí» y como tal. Comenzamos a pensar en términos de espacialidad, deslizándonos por la fetichización del espacio” (Lefebvre, 2013, p. 145). De esta forma también se extravía el conocimiento integrado del espacio en relación a su historia, que permite comprender cómo las sociedades generan sus espacios de representación y sus representaciones del espacio (Lefebvre, 2013).

Por otro lado, Lefebvre propone tres términos que explican esta producción del espacio. Estos son el “espacio percibido”, el “espacio concebido” y el “espacio vivido”. El primero se refiere a las prácticas espaciales, el segundo a las representaciones del espacio y el tercero a los espacios de representación. Para esta investigación se tomarán prestados dos de estos: espacio concebido y espacio vivido. El espacio concebido está relacionado con la planifi-



cación urbana por parte de especialistas que, siguiendo la propuesta *lefebvrina*, buscan la creación de un espacio dominado. El espacio vivido, por su parte, está relacionado con cómo los habitantes lo experimentan; más allá de la planificación que se le dio al mismo, los habitantes pueden otorgarle nuevos significados a los objetos que lo componen, cambiar los usos, etc. De esta forma vemos como el espacio vivido se encuentra en un constante proceso de cambio y apropiación (Lefebvre, 2013).

Retomando la contradicción del espacio, Lefebvre señalaba que “hay un conflicto entre el carácter social de esta producción [el espacio] y la propiedad privada de los lugares” (2013, p. 144). Esto refleja que el espacio no es ajeno a los intereses privados —en su mayoría correspondientes a la clase dominante— que lo fragmentan e imponen un control que se contrapone con el uso colectivo del mismo, una vivencia libre en la que hay significados compartidos. He allí las contradicciones: quién puede usar determinado espacio, a quién le pertenece, qué acciones o dinámicas se permiten, etc.

76

Por otra parte, como se ha mencionado anteriormente, este trabajo exploratorio busca analizar la relación entre los espacios producidos —en este caso paraderos— y las dinámicas cotidianas de los habitantes. Para cumplir ello el concepto “habitar urbano” será clave. Desglosándolo corresponde

primero comprender el “habitar”. Respecto a este concepto Duhau y Giglia (2008) sostienen que refiere “al conjunto de prácticas y representaciones que hacen posible y articulan la presencia —más o menos estable, efímera o móvil— de los sujetos en el espacio urbano y de allí su relación con otros sujetos” (p. 24). Mientras que para Lindón (2014) “el habitar se torna sinónimo de las diversas formas en que los individuos practican los lugares y los cargan de significados.” (p. 57). Forma una unidad inseparable entre el ser humano y el espacio.

Ponce (2020) toma prestado este concepto y lo utiliza para explicar las prácticas que se desarrollan en los paraderos de transporte colectivo. Para ello recurre a lo trabajado por Voyé & Remy (1981), quienes destacan la tensión dialéctica entre capitalismo y lógica colectiva de habitar la ciudad; además de la ya mencionada investigación de Lindón (2014) y la de Duhau & Giglia (2008). De esta forma el autor comprende el “habitar” como las prácticas y representaciones que se desarrollan en un determinado espacio, y que también se enmarcan en una temporalidad. Asimismo, estas resultan en una apropiación de dicho espacio, según un proyecto emocional personal o colectivo (Ponce, 2020). Los conceptos mencionados, en conjunto, permitirán analizar las dinámicas cotidianas de los actores en los paraderos. Además de ayudarnos a comprender la relación entre la planificación de un espacio y su vivencia.



4 ESTADO DEL ARTE

El estado del arte de esta investigación está dividido en dos ejes que permiten evaluar distintos enfoques teóricos y metodológicos que en conjunto ayudan a comprender el tema central del presente trabajo: el habitar urbano de los paraderos. El primero aborda la estructura urbana de Lima, las centralidades y su relación con la movilidad, analizando la influencia de la planificación urbana de esta ciudad en el desplazamiento de sus habitantes. El segundo se centra en el habitar urbano y los territorios de espera; a partir de la revisión de literatura se profundiza en ambos conceptos, para luego hacerlos dialogar.

El estudio comparativo —entre Bogotá y Lima—

periferias. Vega-Centeno (2017) ahonda en ello, el autor comprende a las centralidades a partir de lo propuesto por Mayorga & Fontana (2012, p.15, como se cita en Vega-Centeno, 2017): “capacidad de un lugar de ser centro, reconocido, utilizado o apropiado socialmente como un espacio de confluencia”. Su estudio se enfoca en Lima Norte y señala que si bien esta zona cuenta con centralidades, estas satisfacen necesidades cotidianas —consumo y abastecimiento—, pero no logran constituirse como centralidades a nivel metropolitano. Asimismo, el estudio sostiene que esto último podría cambiar si se incrementa la oferta de oportunidades laborales en la zona, ya que de momento la mayoría de estas se hallan en Lima Centro. Respecto a esto último,

"Esto refleja que el espacio no es ajeno a los intereses privados —en su mayoría correspondientes a la clase dominante— que lo fragmentan e imponen un control que se contrapone con el uso colectivo del mismo, una vivencia libre en la que hay significados compartidos."

77

de Robert et al. (2022) analiza la planificación urbana, la infraestructura de transporte y las dinámicas socioeconómicas en la movilidad urbana. Los autores señalan que ambas ciudades tienen como característica la segregación socioespacial, ya que en el centro de las mismas se concentran las actividades económicas y servicios de educación superior. Asimismo, sostienen que la organización de la oferta de transporte público refuerza las desigualdades entre el centro y las periferias. Como ejemplo de ello en Lima colocan al Metropolitano.

Pero el debate respecto al centro-periferia es complejo. Diferentes estudios coinciden en señalar la existencia de múltiples “centralidades” en Lima Metropolitana, estas no solo se ubican en la ya conocida zona central de la ciudad, sino que están presentes en otros distritos de las

el tercer capítulo del estudio de Vega-Centeno, et al. (2019) propone no priorizar el empleo formal como factor para determinar las centralidades de la ciudad, en su defecto considera la concentración del flujo de personas. Ya que permite identificar otros centros urbanos.

Por otro lado, la investigación de Robert et al. (2022) resalta las dificultades que enfrentan los habitantes durante la movilidad, entre ellas encontramos la falta de un transporte público adecuado y la infraestructura deficiente. Los distintos gráficos —mapas y cuadros estadísticos— respecto a movilidad urbana, que incluyen el factor empleo, evidencian que Lima Norte cuenta con condiciones desfavorables de movilidad. Si bien la investigación aborda la infraestructura urbana deficiente en dicha zona, no se menciona un factor importante: los paraderos y su disposición física.

En el caso de la publicación de Vega-Centeno et al. (2019) en distintas ocasiones se hace mención a los paraderos, específicamente, en el capítulo de estudios de caso. Por ejemplo en el análisis de un corredor comercial de Lima Norte —entre las avenidas Alfredo Mendiola (Panamericana Norte) y Túpac Amaru— se señala que el mobiliario de espera sí está presente, pero solo en los paraderos formales: “Solamente hay bancas públicas en los paraderos formales. De manera que hay una clara deficiencia de espacios públicos de encuentro o descanso” (p. 107). Mientras que un estudio de la centralidad universitaria en San Miguel —la zona entre la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM)— resalta la falta de veredas: “es poco usual tener veredas con más de dos metros de amplitud o paraderos con mobiliario adecuado para las personas que esperan el transporte público.” (p. 115). Asimismo, otro estudio que analiza la zona comercial de Puente Piedra —específicamente el mercado Huamantanga— identifica “tres paraderos formales que no cuentan con mobiliario ni espacio adecuado para cumplir su función, y que interrumpen el tránsito peatonal.” (p. 135). Analizar a profundidad estos espacios de espera es relevante, ya que constituyen una de las fases iniciales del proceso de movilidad. Asimismo, a partir de ellos se puede analizar otra cuestión importante: el habitar urbano.

En cuanto a este último concepto, existe literatura que lo aborda, específicamente, en paraderos de Lima; este es el caso del artículo de César Ponce (2020). Donde se analiza cómo los paraderos de transporte colectivo, de las avenidas Javier Prado y Canadá, se configuran en formas de habitar la ciudad de Lima, por parte de los trabajadores de la vía pública. A partir de una metodología etnográfica el autor identifica que la alta circulación de transeúntes junto con usuarios de buses y corredores genera encadenamientos y arreglos que tienen consecuencias en la constitución de los paraderos como espacios públicos. Por ejemplo, identificó que en los paraderos del sistema tradicional de transporte se producen formas de habitar en las que destacan la sociabilidad y el sentido colectivo entre los trabajadores de la vía pública. Así se evidencia en la siguiente observación: “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.” (Ponce, 2020, p. 34). Otra idea importante presente en este trabajo es que las condiciones materiales —infraestructura de transporte y mobiliario urbano— limitan cierto tipo de actividades en estos espacios (Ponce, 2020).

Por otro lado, la investigación de Musset (2015) se centra en el estudio de los momentos de espera. El autor busca ir más allá de la noción tradicional de «lugares de espera» y propone los «territorios de la espera», estos nos permiten poner en tela de juicio los patrones de interpretación del «ser» en la sociedad, el espacio y el tiempo. Para comprender ello, la investigación analiza el caso de los vendedores ambulantes que se ubican en el cruce fronterizo entre Tijuana (México) y San Diego (Estados Unidos). Una idea clave que propone el autor es que los tiempos de espera pueden ser considerados como una materia prima para los actores, ya que, en este caso, saben cómo aprovecharlos para vender cosas.

Tanto Ponce (2020), como Musset (2015) destacan que en los espacios de tránsito y espera se desarrollan diversas formas de habitar. Unas que muchas veces no son consideradas en la planificación urbana. No obstante, César Ponce prioriza el espacio y la infraestructura de los paraderos, mientras que Musset pone el acento en los territorios de espera como elemento clave para la interacción social. Por otro lado, ambos tienen como sujeto de estudio a los vendedores ambulantes de los paraderos y cruces fronterizos, respectivamente. Sin embargo, la presente investigación busca ampliar más el panorama y tendrá como sujetos de estudio a los habitantes de cuatro paraderos de la avenida Universitaria (Belaúnde, Boulevard, Los Ángeles y Seguro). Dichos son los dateros, los transeúntes y los vendedores ambulantes. La elección de estos se debe a que existe una interacción continua entre ellos; incluso se podría hablar de una dependencia, ya que a partir de las actividades que desarrolla uno el otro se logra desenvolverse. Un ejemplo de ello es el rol que cumplen los dateros, en muchas ocasiones ellos orientan a los transeúntes para tomar la línea de bus que les conviene.

"Todo esto demuestra que el rol del Estado en la producción espacial muchas veces está desconectado de las necesidades de los habitantes."



5 METODOLOGÍA

5.1 DISEÑO METODOLÓGICO

El enfoque de esta investigación será cualitativo, ya que este permite una comprensión profunda de las dinámicas sociales que se desarrollan en los paraderos tras la ampliación del Metropolitano en el distrito de Comas durante los años 2022-2024. El enfoque cualitativo se caracteriza por el estudio de casos específicos, justamente como menciona Forni (2013), este cuenta con una flexibilidad que permite conocer más a fondo los procesos de interacción de los individuos, además de los significados que construyen a partir de sus experiencias. Asimismo, el enfoque cualitativo cuenta con técnicas de recolección de información que permiten describir exhaustivamente la problemática que se desea estudiar (Della Porta, 2013). En el caso de esta investigación, este enfoque permitirá la comprensión de las dinámicas cotidianas de los espacios seleccionados, en tanto lo habitan distintos actores y sus subjetividades, superando la concepción meramente funcional que se suele atribuir a los paraderos.

Por otro lado, la ampliación del servicio de transporte Metropolitano en Lima Norte es un hecho reciente, como se ha mencionado esta se inició en 2022 y la obra fue culminada en 2023, por lo que recién se están observando los resultados de la misma y su impacto en la vida de los habitantes de la zona. Por ello, el alcance de esta investigación es exploratorio, debido a que la problemática que se estudiará aún no ha sido suficientemente abordada. Este alcance permite identificar patrones, relaciones y factores clave; además, como menciona Hernández-Sampieri (2018) este se caracteriza por poseer una metodología más flexible en comparación con otros estudios como lo son los descriptivos, los correlacionales o los explicativos. El alcance exploratorio no constituye un fin en sí mismo, sino que determina tendencias que serán útiles para investigaciones posteriores. Teniendo en cuenta ello, esta investigación busca analizar preliminarmente cómo la producción espacial de los paraderos seleccionados ha afectado las dinámicas cotidianas de los habitantes en estos. Asimismo, no se pretende generar conclusiones definitivas en el trabajo, sino profundizar en la recolección de información y datos que podrían ser objeto de un análisis más detallado en futuros estudios.

5.2 SELECCIÓN DE CASOS Y POBLACIÓN DE ESTUDIO

El ámbito de estudio de esta investigación es el distrito de Comas. Con una extensión total de 48.72 Km² se encuentra ubicado en la cuenca baja y margen izquierdo del Río Chillón, en la zona norte de Lima Metropolitana (Municipalidad distrital de Comas, 2017). Asimismo, cuenta con una población de 520 mil 450 habitantes, convirtiéndolo en el cuarto distrito más poblado de la capital (INEI, 2018).

Por este distrito cruzan tres avenidas principales: Trapiche, Túpac Amaru y Universitaria. Estas lo conectan con la vía Panamericana Norte, la cual se dirige al centro de la ciudad. La avenida Universitaria será la protagonista en esta investigación exploratoria, ya que cuenta con una mayor extensión y en los últimos dos años ha experimentado modificaciones considerables en su estructura.

Por otro lado, a pesar de la amplitud del distrito, la investigación solo se desarrollará en las zonas 6 y 7³, ya que en ellas se encuentran las unidades de análisis seleccionadas (los paraderos Belaúnde, Boulevard, Los Ángeles y Seguro), de las cuáles su estructura se vio modificada tras la ya mencionada ampliación del Metropolitano.

La selección de los cuatro paraderos cumple con dos criterios de selección: ubicación geográfica y reciente modificación. El primero refiere a que están ubicados de manera consecutiva en la avenida Universitaria dentro de las zonas 6 y 7 del distrito de Comas. Ello nos permitirá ver si hay mucha o poca diferencia entre las dinámicas que se desarrollan en paraderos que los separan apenas cuadras. Respecto al segundo criterio, se estudiarán paraderos que hayan sido impactados directamente por las obras de ampliación del Metropolitano ejecutadas por la MML, de esta forma será posible observar cómo estos cambios han alterado las prácticas de los actores sociales y la producción del espacio urbano.

La población del presente trabajo está conformada por los habitantes de las zonas 6 y 7 del distrito de Comas, y en este caso la muestra de estudio son todos los actores localizados en los paraderos seleccionados: transeúntes, vendedores ambulantes y dateros (Figura 5).

Esta investigación emplea un muestreo no probabilístico. Para cumplir con los objetivos propuestos se ha considerado pertinente la elección de casos por conveniencia y criterio. Es decir se seleccionará de manera intencional tanto a los actores como a los espacios de estudio, ya que la investigación busca obtener profundidad de información a partir de criterios preestablecidos: ubicación geográfica y reciente modificación.

5.3 ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Se consideró pertinente la elección de la observación participante como técnica de recojo de información, ya que esta permite concretar una primera aproximación al campo de estudio. Como indica Corbetta (2003) “la observación participante permite al investigador adentrarse en un grupo social de forma directa, durante un período de tiempo, relativamente, largo y en su propio medio natural” (p. 305). Permitiendo establecer una interacción personal con los actores presentes, además de la descripción de sus acciones y la posterior comprensión de las mismas, mediante un análisis de lo observado.

Para aplicar esta herramienta en la investigación se requirió de un acercamiento a las unidades de análisis: los cuatro paraderos seleccionados. Se acudió a ellos en las llamadas horarios pico y valle, en dos fechas. En la primera se permaneció en los espacios en el rango de 7:00 a 8:30 am, como los paraderos que se están estudiando van de norte a sur primero se permaneció 20 minutos en el paradero Belaúnde, y luego se repitió ese tiempo de estancia para los tres paraderos siguientes. Mientras que en la segunda fecha se acudió a estos en el rango 11:00 a 12:30 pm. Nuevamente se inició por el paradero Belaúnde y se repitieron los minutos de estancia de la fecha anterior (Tabla 1).



Tabla 1. Horarios de observación participante

PARADERO	DIA	HORARIO
BELAÚNDE	Lunes 2 de diciembre 2024	11:00 am - 11:15 am
	Martes 3 de diciembre 2024	7:00 am - 7:15 am
BOULEVARD	Lunes 2 de diciembre 2024	11:20 am - 11:35 am
	Martes 3 de diciembre 2024	7:20 am - 7:35 am
LOS ÁNGELES	Lunes 2 de diciembre 2024	11:40 am - 11: 55 am
	Martes 3 de diciembre 2024	7:40 am - 7:55 am
SEGURO	Lunes 2 de diciembre 2024	12:00 pm - 12:15 pm
	Martes 3 de diciembre 2024	8:00 am - 8:15 am

La elección de estos horarios se debe a que en el rango de 7:00 a 8:30 am hay mayor afluencia de personas: al ser horario de ingreso a clases y centro de labores, hay alta presencia de escolares, así como también de quienes se dirigen al trabajo. Como se mencionó, estos paraderos están próximos a colegios y una universidad; por ello, se espera ver mayor flujo de habitantes en los paraderos. En el caso del segundo horario, se espera ver menor cantidad de habitantes en los espacios, ya que en este horario la mayoría se encuentra ya trabajando o para otros es horario de refrigerio, por lo que ya no hay tanto tránsito en las calles. Asistir a los paraderos en estos dos horarios permitirá recolectar información variada para establecer una comparación y obtener un mejor análisis del habitar urbano de estos espacios.

³ Véase en el mapa de zonificación del distrito de Comas elaborado por su Municipalidad (Municipalidad Distrital de Comas, 2015)

6 HALLAZGOS

6.1 MODIFICACIONES FÍSICAS DE LOS PARADEROS

La observación participante permitió identificar primero los cambios físicos en los paraderos seleccionados. Como se mencionó, para concretar la ampliación del Metropolitano fue necesario romper un extenso tramo de la avenida Universitaria, con ello se destruyeron las veredas y el mobiliario de espera de los paraderos. En su reemplazo se demarcaron cruces peatonales y se dispuso la implementación de áreas verdes en estos espacios. Sin embargo, tras la observación participante se identificó que los habitantes continúan utilizando estos espacios como paraderos. Ellos se han visto obligados a pararse en estas designadas áreas verdes, y el resultado ha sido que, evidentemente, este césped no pueda crecer y solo quede tierra en este espacio (Figura 6).

Figura 6. Paradero Belaúnde



Foto Propia

La nueva disposición de los paraderos incluye distintos obstáculos para el desplazamiento de los habitantes. Por ejemplo, en el paradero Belaúnde se observó un bloque de concreto en medio de la vereda que sirve como cruce peatonal (Figura 7). Es importante mencionar que esta vereda cuenta con pisos podotáctiles; sin embargo, el paradero en sí no está asfaltado, es tierra; por lo que para una persona con discapacidad móvil (uso de silla de ruedas o muletas) se le haría muy complicado esperar el bus en este espacio.

Figura 7. Puestos de venta en paradero Belaúnde



Nota. (Foto propia).

Asimismo, en los cuatro paraderos se observan palmeras; no obstante, algunas de ellas en pésimo estado: palmas completamente secas y caídas. Esto puede afectar la estancia de los habitantes en este espacio, ya que no aportan sombra e incluso alguna de ellas puede caer sobre alguien —específicamente las del paradero Belaúnde, ya que son altas—. Asimismo, en el **paradero Los Ángeles** se identificó otro elemento que pondría en riesgo a los habitantes: vidrios rotos. Allí también llamó la atención también un cartel que señala al espacio como paradero, este ha sido colocado allí por la propia MML, ya que este sería el paradero de los buses alimentadores del Metropolitano (Figura 3). Continuando con este paradero, se observa una diferencia respecto a los otros: no cuenta ni con semáforo, ni con cruce peatonal demarcado. Sin embargo, ello no impide que varias personas crucen la pista. Al frente del paradero se observan rejas pequeñas que separan el carril central del carril exclusivo del Metropolitano. Ante ello, las personas que utilizan este cruce, han roto una reja de cada lado para poder cruzar la avenida (Figura 8).

Figura 8. Transeúntes en el paradero Los Ángeles



Nota. En la imagen de la izquierda se observa a transeúntes cruzar la pista en un cruce no señalizado. (Foto propia).

6.2 HABITANTES, INTERACCIONES Y DINÁMICAS COTIDIANAS

La observación participante en dos rangos horarios (7:00 - 8:00 am y 11:00 - 12:30 pm) permitió identificar la presencia de ciertos habitantes en cada paradero, su interacción y las dinámicas cotidianas que se desarrollan en los mismos (Tabla 2).

Tabla 2. Presencia de habitantes por paradero

PARADERO	TRANSEUNTES		DATERO		VENDEDORES	
	HORARIO 7 AM	HORARIO 11 AM	HORARIO 7 AM	HORARIO 11 AM	HORARIO 7 AM	HORARIO 11 AM
BELAUNDE	X	X	X	X	X	X
BOULEVARD	X	X				
LOS ANGELES	X	X				
SEGURO	X	X	X		X	X

En el **paradero Belaúnde**, en ambos horarios, se identificaron a todos los habitantes previstos: transeúntes, un datero y vendedores. Los transeúntes que llegaban al paradero eran en su mayoría estudiantes universitarios y trabajadores. Varios de ellos interactuaban con los vendedores, se detenían a comprar sus productos antes de abordar un bus e incluso algunos llegaban solo hasta el espacio para adquirir productos —esto se observó en el horario 11 am, cuando varios transeúntes llegaban para comprar comida en los puestos, consumían en el lugar y luego se retiraban sin abordar un bus— (Figura 7).

Por otro lado, el datero que se encontraba presente en este paradero contaba con una especie de silla construida a partir de cartones, triplay y una caja de fruta. Él en distintas ocasiones interactuaba con los transeúntes para resolver sus dudas respecto a rutas de transporte (Figura 6).

Tanto en el **paradero Boulevard** como **Los Ángeles** se observó únicamente la presencia de transeúntes, en ambos la mayoría llegaba para cruzar la pista, algunos se quedaban a la espera de su línea de bus. No obstante, durante la estancia en el **paradero Los Ángeles** se observó que los transeúntes dialogaban y se ayudaban para cruzar la pista, ya que es una acción riesgosa, debido a que este es el único paradero que no cuenta con cruce peatonal demarcado. Esto ocurría con mayor frecuencia en el horario 7:00 am, en el cual se observó que los transeúntes eran trabajadores y escolares. Justamente en este horario fue posible conversar con una de las transeúntes, ella comentó que en aquel paradero suele encontrarse un vendedor ambulante de desayunos; además, se quejó de que por no estar correctamente señalizado el paradero muchos buses no se detienen a pesar de que varias personas estén allí.

Finalmente, en el caso del **paradero Seguro**, en el horario 7:00 am, se observó mayor presencia de transeúntes —en su mayoría universitarios y trabajadores— y a

un datero. Este último resultó ser un personaje clave en las dinámicas cotidianas del paradero, ya que era bastante participativo, los que llegaban al paradero le consultaban respecto a líneas de buses o cuál ruta les convenía tomar (Figura 9). Él respondía todas las consultas y se encargaba de ordenar a las personas por líneas, cuando llegaban los buses se aseguraba que todos subieran y le indicaba los tiempos al chofer de la unidad. Asimismo, les brindaba otra información relevante a los choferes como que se coloquen el cinturón de seguridad y advertencias respecto a operativos policiales. En este paradero, en el horario 11:00 am, se logró entablar conversación con un transeúnte y este expresó su malestar respecto a la nueva disposición del espacio. Indicó que antes cuando acudían al paradero al menos contaban con una vereda donde pararse sin ensuciar sus zapatos, además de sombra la cuál es muy importante en verano.

Figura 9. Paradero Seguro y sus habitantes



Nota. Se observa la presencia de transeúntes y un datero. (Foto propia).

De esta forma vemos que si bien la hipótesis de esta investigación era que las dinámicas cotidianas se verían alteradas tras el cambio físico de los paraderos, esto no se cumplió. En los distintos paraderos se observó interacción entre los habitantes, espera de buses, venta de alimentos y bebidas y también, dos de los paraderos estudiados, continúa siendo un espacio donde laboran dateros.

6.3 NUEVAS MODIFICACIONES FÍSICAS: RESPUESTA AL HABITAR URBANO

La presente investigación se desarrolló a finales de 2024, específicamente en diciembre de dicho año se dio la observación participante. Sin embargo, a mediados de 2025, se dieron nuevos cambios físicos en el tramo de ampliación de la avenida Universitaria. Es decir, los paraderos seleccionados volvieron a cambiar a partir de la intervención de la MML. El cambio específico es la implementación de veredas en los paraderos (Figura 10).

Figura 10. Nueva modificación física del paradero Belaúnde



Nota. Foto de septiembre de 2025, se observa que ahora el paradero cuenta con vereda. En ella se instalan algunos vendedores; sin embargo el espacio se observa de igual forma desordenado y algunos otros habitantes (como el datero) continúan parados en las zonas no pavimentadas. (Foto propia).

Una hipótesis respecto a esta nueva modificación es que se dio ya que la MML no pudo ignorar el uso que los habitantes le dan a estos espacios. La mala planificación era clara, por lo tanto con la implementación de la vereda buscaron saldar el problema de los habitantes y permitirles una mejor estancia. Sin embargo, esto requiere matizarse, ya que la vereda en realidad no es tan amplia y no permite que tantas personas puedan pararse en ella; esto la convierte en una especie de isla en medio de la tierra de los paraderos. Debido a que las dimensiones de la vereda son reducidas, esta no logra albergar a la totalidad de habitantes, quienes tienen que pararse fuera de ellas —en las áreas verdes designadas, que no tienen mantenimiento tampoco—. También, tras esta nueva modificación continúan ausentes otros elementos importantes: mobiliario de espera, en específico bancas con techo.

A partir de esta situación emergen nuevas preguntas: ¿Cuáles son los criterios de la MML para la modificación de los paraderos? ¿A qué se debe que no se implemente mobiliario de espera? ¿Qué rol juega la participación de los habitantes en la modificación de los espacios por parte de las autoridades?

7. REFLEXIÓN FINAL

A partir de estos hallazgos y comprendiendo esta producción del espacio bajo los conceptos *espacio concebido* y *espacio vivido* propuestos por Lefebvre, la planificación urbana de la MML desapareció las características físicas habituales de los paraderos que permiten a los habitantes esperar el transporte urbano de manera adecuada. A pesar de ello los habitantes rompieron esta planificación y viven el espacio de manera distinta a la concebida por las autoridades, continúan utilizando los espacios como paraderos e incluso desarrollan otras actividades en el mismo como venta de alimentos. Esta idea cobra mayor fuerza con la nueva modificación de los paraderos en 2025: implementación de veredas. Las autoridades no pudieron ignorar la vivencia de este espacio y se vieron obligadas a remodelar su planificación.

Todo esto demuestra que el rol del Estado en la producción espacial muchas veces está desconectado de las necesidades de los habitantes. Si bien las autoridades, en este caso la MML, inicialmente buscó el ordenamiento de la avenida Universitaria, a partir de la implementación de nuevos semáforos, cruces peatonales y pisos podotáctiles, al mismo tiempo ignoró otras necesidades de los habitantes: un espacio adecuado para esperar transporte urbano. Actualmente, con la implementación de las veredas, las condiciones de espera han mejorado en cierta medida; sin embargo, aún se observan deficiencias como la falta de mobiliario de espera. Puede parecer algo menor que los paraderos no cuenten con este mobiliario; sin embargo, esto influye en la experiencia de los habitantes. En estaciones como verano o invierno no contar con este elemento puede resultar en momentos incómodos para quienes tienen que esperar un bus: esperar sin sombra o pararse bajo la lluvia.

Resulta importante comprender también los roles de los actores en estos espacios. El caso de los dateros parece muy relevante, ya que estos ante el desorden actúan y ordenan a los habitantes. Estos últimos reconocen su función; por esto, se acercan a ellos para realizar consultas y siempre encuentran respuestas. Debido a la nueva disposición del espacio los dateros también se han visto afectados, ya que no cuentan con un área adecuada para laborar, ya no existe mobiliario de espera en el que se puedan sentar y proteger del sol o la lluvia. Ante ello, algunos han desarrollado alternativas como la construcción de sus propios asientos a partir de elementos como cajas y tablas, como es el caso del datero del paradero Belaúnde.

Por otro lado, sería importante cuestionarse por qué la MML tomó la decisión de, prácticamente, desaparecer los paraderos de la avenida Universitaria en el nuevo tramo del Metropolitano. Una hipótesis puede estar relacionada a la exclusividad que busca este servicio. La MML busca mostrar al Metropolitano como la alternativa ordenada y formal de transporte; mientras que las vías paralelas correspondientes al transporte tradicional reflejan lo contrario: desorden e informalidad.

Finalmente, como se mencionó en la metodología, la presente investigación tiene un alcance exploratorio por lo que estos primeros resultados son insumos importantes para ahondar en esta problemática de planificación urbana por parte de la MML y sus consecuencias en el habitar urbano de zonas como Lima Norte, el cuál se encuentra en constante modificación.

Bibliografía

Corbetta, Piergiorgio (2003). *Metodología y técnicas de la investigación social*. Mc Graw Hill.

Della Porta, D. (2013). *Análisis comparativo: la investigación basada en casos frente a la investigación basada en variables*. En D. Della Porta & M. Keating (Eds.), *Enfoques y metodologías de las ciencias sociales: Una perspectiva pluralista* (pp. 211-236). AKAL.

Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Siglo Veintiuno Editores.

Forni, F. (2013). *Introducción*. En R. Cipriani, *Sociología Cualitativa: las historias de vida como metodología científica* (pp. 9-12). Buenos Aires: Biblos.

Google. (2015a). *[Vista del paradero Belaúnde 2015]*. Google Maps. https://www.google.com/maps/@-11.9347785,-77.0563859,3a,75y,4.77h,80.5t/data=!3m7!1e1!3m5!1sBxEG-b7iOMEtZI3cxbnoVKw!2e0!5s20150101T000000!7i13312!8i6656?hl=es&coh=205409&entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MTAwOS4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D

Google. (2015b). *[Vista del paradero Los Ángeles 2015]*. Google Maps. https://www.google.com/maps/@-11.9398598,-77.0592515,3a,75y,235.24h,82.67t/data=!3m7!1e1!3m5!1sXz1nekRMmdvViyyOa8iy!w!2e0!5s20150101T000000!7i13312!8i6656?hl=es&coh=205409&entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MTAwOS4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D

Google. (2015c). *[Vista del paradero Seguro 2015]*. Google Maps. https://www.google.com/maps/@-11.9421912,-77.0603719,3a,75y,356.91h,79.39t/data=!3m7!1e1!3m5!1swD1cHbZMgCKO4G1x4FTd_g!2e0!5s20131001T000000!7i13312!8i6656?hl=es&coh=205409&entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MTAwOS4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D

Google. (2024a). *[Vista del paradero Belaúnde 2024]*. Google Maps. https://www.google.com/maps/@-11.9347693,-77.0563769,3a,75y,4.77h,80.5t/data=!3m6!1e1!3m4!1sBfuxqtqVIRZHB4a7ZQxsOLA!2e0!7i16384!8i8192?hl=es&coh=205409&entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MTAwOS4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D

Google. (2024b). *[Vista del paradero Los Ángeles 2024]*. Google Maps. https://www.google.com/maps/@-11.9398414,-77.0592624,3a,75y,235.24h,82.67t/data=!3m6!1e1!3m4!1sE4O_1JLfksbRUXvbexITsA!2e0!7i16384!8i8192?hl=es&coh=205409&entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MTAwOS4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D

Google. (2024c). *[Vista del paradero Seguro 2024]*. Google Maps. https://www.google.com/maps/@-11.9421164,-77.0603712,3a,75y,2.93h,77.25t/data=!3m7!1e1!3m5!1sOLyBhCCCq5fhQdPgL9xYoQ!2e0!5s20240301T000000!7i16384!8i8192?hl=es&coh=205409&entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MTAwOS4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D

Guillermo Laguna, L. G., & Tello Prado, S. G. (2018). *La regulación del transporte urbano en Lima :caso El Metropolitano*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/623572>

Hernández-Sampieri, D. R. (2018). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN: LAS RUTAS CUANTITATIVA, CUALITATIVA Y MIXTA*.

INEI. (2018). *Censos Nacionales XII de Población y VII de Vivienda, 22 de octubre del 2017, Perú: Resultados Definitivos*. Lima, octubre de 2018.

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

Lindón, A. (2014). *El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte*. En *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Editorial Gedisa.

Municipalidad Distrital de Comas. (2015). *Geografía*. <https://www.municomas.gob.pe/distrito/geografia>

Municipalidad Distrital de Comas. (2017). *Implementación del programa educación, cultura y ciudadanía ambiental del distrito de Comas (EDUCCA - Comas), 2017-2022*. Gerencia de Servicios a la Ciudad y Gestión Ambiental, Subgerencia de Limpieza Pública y Ornato, Subgerencia de Salud y Control Ambiental. https://sinia.minam.gob.pe/sites/default/files/sinia/archivos/public/docs/pme_2018-2022_-_md_comas_lima.pdf

MMLima. (2019). *[Imagen de la ampliación del tramo norte del servicio de transporte Metropolitano]*. Municipalidad Metropolitana de Lima. <https://aplicativos.munlima.gob.pe/ampliacion-metropolitano>

Musset, A. (2015). De los lugares de espera a los territorios de la espera. ¿Una nueva dimensión de la geografía social? *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 61(2), 305-324. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.315>

Ponce Romero, C. G. (2020). *Los paraderos como formas de habitar: Una aproximación etnográfica a los actores permanentes de dos rutas de transporte en Lima*. *Investiga Territorios*, (12), 29-38. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/investigaterritorios/article/view/26233>

Robert, J., Gouëset, V., Demoraes, F., Vega Centeno, P., Pereyra, O., Luisa Flechas, A., Lucas, M., Moreno Luna, C., Mauricio Moreno, M., Felipe Pardo, C., Pinzón Rueda, J. A., Prieto, G., Sáenz Acosta, H., & Ricardo Villar-Uribe, J. (2022). *Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: Desafíos y método de análisis*. *Territorios: Revista de Estudios Regionales y Urbanos*, 46, 1-26. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9942>

Vega-Centeno, P. (2017). *La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: Cambios y permanencias en la estructura metropolitana*. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 43(129). <https://doi.org/10.4067/S0250-71612017000200001>

Vega Centeno, P., Dammert, M. C., Moschella, P., Vilela, M. R., Bensús, V., Fernández de Córdova, G. D. C., & Pereyra, O. (2019). *Las centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI: Una aproximación empírica*. Fondo Editorial PUCP.

Voyé, L., & Remy, J. (1981). *Ville ordre et violence: formes spatiales et transaction sociale*. Presses Universitaires de France.