

Habitus ambulante y movilidad socioespacial en la periferia de Lima

 **Gerardo Dante Regalado Regalado.**

Docente de la Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, Perú y de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima, Perú.

Magíster en Ciencias con mención en Planificación y gestión urbana y regional, Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, Perú.

Correos electrónicos: gerardo.regalado.r@uni.edu.pe capregalado@gmail.com

Recibido: 13 de julio de 2023. | **Aprobado:** 13 de mayo de 2024. | **Publicado:** 7 de octubre de 2024.

Resumen

Las ciudades latinoamericanas presentan casos notables de fragmentación socioespacial, producto de un acostumbrado urbanismo fragmentador que quiebra el tejido urbano. En ese contexto, en las periferias de ciudades como Lima surgen diversas prácticas sociales, como la movilidad socioespacial cotidiana de sujetos en movimiento que, desde la mirada bourdieusiana, expresan un *habitus* ambulante, diferente y diferenciador entre los sujetos que se desplazan, y que, a partir de su recursividad consolidada, crean un campo de movilidad urbana cotidiana, lugar de luchas por lograr el desplazamiento o la ruta más conveniente. La presente investigación analiza las características del *habitus* ambulante de un grupo específico de personas que realizan desplazamientos cotidianos hacia un destino determinado, identificados aquí como vendedores informales de La Paradita (VIP) de la zona 2 de Tahuantinsuyo (distrito de Independencia, en el norte de Lima). Mediante un diseño cuali-cuantitativo enfocado en la etnometodología, se establece que su *habitus* ambulante subyace en las condiciones socioeconómicas precarias y desiguales de la estructura social en que están inmersos y en el estado semiconsolidado de su entorno urbano inmediato. Estas circunstancias les imponen la necesidad de desarrollar las estrategias requeridas para realizar el desplazamiento en una ruta determinada. A través de su persistente práctica cotidiana de movilidad socioespacial, los sujetos observados establecen un campo de movilidad urbana cotidiana específico en su búsqueda por alcanzar un espacio urbano que les otorgue reproducción social como urbanitas.

Palabras clave: urbanismo, espacio urbano, práctica cotidiana, campo de la movilidad urbana cotidiana, capital de motilidad urbana.

Ambulant Habitus and Socio-Spatial Mobility in Lima's Periphery

Abstract

Latin American cities exhibit notable cases of socio-spatial fragmentation due to the usual fragmenting urbanism that disrupts the urban fabric. In this context, diverse social practices emerge in the peripheries of cities like Lima, such as the daily socio-spatial mobility of individuals. From a Bourdieusian perspective, this practice expresses an ambulant habitus, different and differentiating among the people who move. With their recursiveness, they create a field of daily urban mobility, a spaceplace of struggles to achieve the most convenient route or displacement. The research analyzes the characteristics of the ambulant habitus of a specific group of people who make daily journeys to a determined destination. This group is identified as informal vendors of the *Pardita* (VIP, by its acronym in Spanish) in zone 2 of Tahuantinsuyo (district of Independencia, in northern Lima). Through a quali-quantitative design focused on ethnomethodology, it is established that their ambulant habitus underlies the precarious and unequal socioeconomic conditions of the social structure in which they are immersed and the semi-consolidated state of their immediate urban surroundings. These circumstances impose on them the need to develop strategies to move along a specific route. Through their persistent daily practice of socio-spatial mobility, the observed individuals establish a specific field of daily urban mobility in their quest to reach an urban space that grants them social reproduction as urbanites.

Keywords: urbanism, urban space, daily practice, daily urban mobility field, urban mobility capital, urban environment.

***Habitus* itinerante e mobilidade socioespacial na periferia de Lima**

Resumo

As cidades latino-americanas apresentam casos notáveis de fragmentação socioespacial, produto de um urbanismo fragmentador habitual que rompe o tecido urbano. Neste contexto, nas periferias de cidades como Lima, emergem diversas práticas sociais, como a mobilidade socioespacial diária dos sujeitos em movimento que, na perspectiva bourdieusiana, expressam um *habitus* itinerante, diferente e diferenciador entre os sujeitos que se movem, e que, a partir de sua recursividade consolidada, criam um campo de mobilidade urbana cotidiana, um lugar de lutas para alcançar o deslocamento ou percurso mais conveniente. A presente pesquisa analisa as características do *habitus* itinerante de um grupo específico de pessoas que realizam deslocamentos diários para um determinado destino, aqui identificados como *vendedores informais da Parodita* (VIP) da zona 2 de Tahuantinsuyo (distrito de Independência, no norte de Lima). Através de um desenho quali-quantitativo centrado na etnometodologia, estabelece-se que o seu *habitus* itinerante fundamenta as condições socioeconômicas precárias e desiguais da estrutura social em que estão imersos e no estado semiconsolidado do seu ambiente urbano imediato. Estas circunstâncias impõem-lhes a necessidade de desenvolver as estratégias necessárias para viajar numa rota específica. Através de sua persistente prática cotidiana de mobilidade socioespacial, os sujeitos observados estabelecem um campo específico de mobilidade urbana cotidiana em sua busca por alcançar um espaço urbano que lhes garanta a reprodução social como urbanistas.

Palavras-chave: urbanismo, espaço urbano, prática cotidiana, campo da mobilidade urbana cotidiana, capital da mobilidade urbana.

Introducción

La vida urbana, o el urbanismo como forma de vida, requiere relaciones, asociaciones, interacciones, correspondencias, nexos, vínculos y toda situación que asegure la reproducción social. Entre estas se encuentra el acto social del movimiento y el desplazamiento, ejercido por un sujeto social que se mueve, constituyéndose en la práctica cotidiana de la movilidad socioespacial.

El urbanismo fragmentador puede entenderse como una práctica social que promueve desigualdades marcadas por una configuración físico-espacial basada en la adición morfológica de tejidos urbanos debido a la *voluntad colectiva* sobre el núcleo consolidado de las urbes. Esto expresa una diferenciación social de dos caras: una que expresa riqueza, confort, comodidad, y otra que evidencia pobreza y miseria, dos polos altamente diferenciados pero que plantean una relación biunívoca entre ellos. De esta forma, se establecen procesos de subordinación, diferenciación, jerarquización, precariedad y pobreza urbana frente al acceso a los servicios urbanos básicos, y en especial al espacio urbano, como consecuencia de procesos de desplazamientos cotidianos.

En ese sentido, el espacio urbano, sociológicamente hablando, representa un lugar que se imagina, planifica, construye, materializa, comunica, que sirve de alojamiento de símbolos, de proyectos o modelos, de una manera de vivir, y una representación de elementos de una o varias culturas. Todo esto se incorpora como parte inherente de los diversos grupos sociales y colectividades, e implica el reconocimiento de distintas culturas y subculturas como elementos diferenciadores y diferenciados que construyen formas de ser y conducirse por la ciudad (Martínez López, 2005, p. 135). Al respecto, la movilidad en las urbes es un factor que organiza y redefine los distintos patrones culturales y subculturas que se dan cita en la ciudad. Estos, a su vez, rediseñan la forma de percibir, actuar y sentir las distintas necesidades de desplazamientos, lo que determina cambios en la apropiación del espacio urbano y en el valor de las prácticas sociales del movimiento (Ramírez Ibarra, 2020, p. 70).

Los vínculos que se desarrollan dentro del espacio urbano al desplazarse tienden a diferenciarse entre: elementales, aquellos que alteran de forma directa la subjetividad del individuo y que expresan vínculos concretos, cordiales, expresivos, emotivos e irracionales y que por ende están relacionadas con la moral, las creencias y las costumbres (todas estas subyacen en las emociones y los hábitos); y los complementarios, asociados intrínsecamente a la vida en la urbe (Crespo García, 2013, p. 149), es decir, actividades de producción, consumo, intercambio y gestión que aseguren la reproducción social. En esa misma línea, la movilidad urbana cotidiana está intrínsecamente vinculada a los espacios urbanos, a las personas y a las actividades urbanas, y pone de manifiesto dos componentes vitales del ser humano: interiorizar los impulsos de la experiencia objetiva del movimien-

to (vínculos elementales) y exteriorizar la función del cuerpo en sus formas de desplazamientos (vínculos complementarios) en cuanto a sus relaciones con el mundo social (Ramírez Ibarra, 2020, p. 70).

Las relaciones elementales o primarias se originan a partir de los vínculos de convivencia necesaria y obligada. Estas son relaciones que, aunque no se busquen activamente, se establecen de todos modos. Las relaciones familiares, vecinales o barriales se fundamentan en relaciones de tipo elemental y se expresan básicamente en el espacio y geografía de lo local. En otras palabras, son espacios cuya naturaleza se encuentra conformada de sentimientos, tradiciones, creencias y una narración propia. El barrio es, en este sentido, una estructura de vínculos subjetivos, caracterizada por la cercanía y la convivencia dentro de un espacio claramente delimitado, que no requiere de formalidad alguna (Crespo García, 2013, p. 149). De esta forma, la movilidad socioespacial es un fenómeno que busca esa conectividad de espacios íntimos, sociales y colectivos entre los barrios en función de su cercanía, e impulsa conductas de relacionamiento y de desplazamientos que aseguran la reproducción social (Ramírez Ibarra, 2020, p. 70).

Evidentemente, el vínculo entre lo subjetivo (relación primaria) y lo objetivo (relación complementaria) influye en la condición de apropiación, es decir, en la capacidad de interpretar su grado de movilidad de manera que le otorgue acción social sobre otros individuos.

La relación primaria imbuida de sentimientos puede establecer un vínculo con las relaciones complementarias sujetas a intereses de orden lógico, y puede determinar un comportamiento cuya lógica social responda a un interés interiorizado (García Jerez, 2016, pp. 18-19). Este vínculo define un *habitus* ambulante que, a partir del orden lógico que se expresa en una actitud de supervivencia en un tejido urbano desintegrado por un urbanismo fragmentador, ejecuta una práctica de movilidad urbana cotidiana desde y hacia un espacio de oportunidades con el fin de asegurar la satisfacción de una necesidad vital guiada por un interés interiorizado debido a sus condiciones de necesidad.

Es conveniente anotar también que el *habitus*, en la definición básica del concepto, es concebido por Bourdieu (citado en Rizo, 2006) como “el principio generador de prácticas sociales [que] permite superar el problema del sujeto individual al constituirse como lugar de incorporación de lo social en el sujeto” (p. 1). En ese mismo sentido, se puede inferir que el *habitus* ambulante es un principio generador de prácticas sociales de movimiento que se incorpora en el “individuo que se desplaza y que interioriza una acción social de movimiento” (Rizo, 2006, p. 1).

Para Bourdieu (1998), el *habitus* es “una estructura estructurante, que organiza las prácticas y la percepción de las prácticas [y] es también una estructura es-

tructurada: el principio de división de clases lógicas que organiza la percepción del mundo social” (p. 170). En esa misma dirección, para Wacquant (2022) el *habitus* está definido como “inclinaciones adquiridas, duraderas y transponibles para actuar, pensar y sentir de formas definidas... para reproducir o transformar la geometría de las categorías mentales, los lugares sociales y los lugares de la ciudad” (pp. 827-828).

En este punto se puede definir el *habitus* ambulante como una estructura estructurante y estructuradora que ordena la práctica social del movimiento, que establece una forma de percibir, sentir y actuar en el mundo social, que se mantiene en el tiempo, y donde las prácticas pueden ser apropiadas e intercambiadas para cambiar la apreciación del mundo social y urbano.

Además, el *habitus* ambulante es una conducta que antecede a la acción social de desplazarse, una intención que se produce sin acudir a la conciencia misma del desplazamiento. También es un manipulador del movimiento involuntario que actúa con premeditación y modifica el espacio social de la movilidad urbana cotidiana porque es el resultado de un aprendizaje continuo del espacio urbano como una estructura objetivable, como una manufactura social que se interioriza y se mantiene activamente hasta que su naturaleza se modifique (Bourdieu y Passeron, citado en Cerón, 2019, p. 315).

En ese sentido, no puede entenderse cómo ha sido producido el *habitus* ambulante, pero se puede reconocer que es producto de la naturaleza humana, que busca cambiar de lugar en el tiempo, es un saber utilitario destinado al desplazamiento creado *ex nihilo*. En palabras de Bourdieu (2012), “es un conocimiento práctico que no contiene el conocimiento de sus propios principios” (p. 243).

Por otro lado, el *habitus* ambulante se encuentra constantemente afectado en su naturaleza y estructura por las experiencias socioculturales que suceden o se manifiestan en el espacio urbano, y es así como puede cambiar su estructura. El *habitus* ambulante se mantiene en el tiempo pero su estructura no es perdurable, se transforma (Bourdieu y Wacquant, 2005, p. 195).

De este modo, el *habitus* ambulante se configura a partir del ejercicio de la práctica de la movilidad socioespacial y, en sentido opuesto, el espacio social donde se desarrollan los desplazamientos es consecuencia de esa práctica (Ritzer, 2002, p. 494).

Sin embargo, la práctica de movilidad socioespacial está vinculada al espacio urbano. Al respecto, Wacquant indica que todo espacio urbano tiene categorías que pueden separarse en tres dimensiones espaciales: categorías cognitivas (espacio simbólico); categorías sociales (espacio social), otorgadas por el capital de motilidad urbana —aquel medido por su nivel de accesibilidad al entorno urbano, habilidades

y competencias del individuo y el nivel de apropiación de su capacidad de desplazamientos (García Jerez, 2016, pp. 25-26)—; y además está sujeto a descripciones físicas mensurables, pertenecientes a categorías urbanísticas relacionadas con la ruta o el espacio urbano para el movimiento (espacio físico). Este último se encuentra implicado en la acción social del desplazamiento. A su vez, las tres dimensiones intercambian funciones, impactan y se desarticulan como consecuencia de los enfrentamientos en cada uno de estos espacios y entre estos mismos (Wacquant, 2022, p. 821). Por lo tanto, se considera que el espacio urbano es un espacio trivalente.

La naturaleza simbólico-espacial del espacio urbano está referida a valores epistémicos que permiten examinar la experiencia y efectuar clasificaciones de lugares, objetos, actividades e individuos que se encuentra durante la ruta, y condensarlas en una rejilla cognitiva que diseña nuestra forma de pensar, actuar y de conducirnos en el espacio urbano (Wacquant, 2022, p. 821).

La naturaleza socioespacial del espacio urbano se edifica y reedifica a partir de la participación de los agentes o de los colectivos de la sociedad que realizan desplazamientos cotidianos y que se organizan en esa espacialidad. Para ello, también toman en cuenta el capital de motilidad urbana que les otorga una ubicación, posicionamiento y jerarquía. “Este espacio social puede ser transformado por los agentes en su interacción y contienda” (Bourdieu, 1997, p. 17).

Asimismo, la naturaleza social del espacio urbano tiene una relación directa con la práctica social, específicamente con la práctica cotidiana de movilidad socioespacial porque esta se encuentra imbuida en la vida diaria del ser humano, en su existencialidad (Bourdieu, 1998, p. 169). Sin embargo, se entiende que la naturaleza socioespacial se constituye a partir de tres dimensiones: 1) diversos agentes, 2) diversos capitales de motilidad que ostentan los agentes, y 3) el aumento o disminución del capital en un periodo determinado de tiempo (Bourdieu, 1997, p. 29).

Además, la naturaleza socioespacial del espacio urbano es la condición progenitora de la que emerge la noción de campo, que es una tipología particular de espacio social. En este caso, el campo de la movilidad urbana cotidiana es un espacio social autónomo y autogobernado con una estructura configurada por la posición que los agentes toman en relación con su capital de motilidad urbana y el *habitus* ambulante que realizan cotidianamente para alcanzar la movilidad urbana cotidiana. En dicho campo de fuerzas y contiendas se establece una bipolaridad entre los que “pierden” el bien en juego (el desplazamiento) y los que lo “ganan” (Wacquant, 2022, p. 821).

Por tanto, el campo de la movilidad urbana cotidiana es un espacio de juego, una fábrica social ficticia contraria a la razón, un artilugio al cual se recurre en su plenitud y libertad, que se expresa de forma clara en el tiempo y en un espacio

claramente delimitado y fuera de lo común. Por lo tanto, ingresar a este juego implica aceptar una especie de convenio o acuerdo tácito, aunque puede ser explícito (Bourdieu, citado en García Jerez, 2016, p. 19).

Luego, en esa línea de razonamiento, el campo de la movilidad urbana cotidiana, al ser un espacio de naturaleza trivalente que se construye de forma diaria sin guardar una lógica racional y una estructura material, se constituye en un instrumento autónomo que detenta principios generales y específicos. Ese campo también define y delimita un tiempo y un espacio fuera de un orden establecido al que se ingresa o se participa sabiendo de antemano las formas de comportamiento, es decir, se corre el riesgo de superar el tiempo y el espacio delimitado mediante el desplazamiento.

Algunos autores en las últimas dos décadas han tomado como hilo conductor los estudios y teorías generados por Pierre Bourdieu sobre la relación entre campo, la práctica social y el *habitus* o principio generador y clasificador de estas. Entre ellos se encuentran Arizaga (2021), con la revisión de los trabajos de Bourdieu sobre los estilos de vida urbanos y la diferenciación social; Ariztía (2017), en su trabajo sobre las prácticas sociales como la articulación entre lo que se dice y se hace en cierto espacio-tiempo histórico; García Jerez (2016), en su estudio sobre la movilidad socioespacial y la práctica social del viaje como aspectos centrales en nuestra sociedad urbana; Crespo García (2013) retoma estudios sobre la naturaleza inmaterial de la ciudad como condición psíquica; y Gutiérrez (2005) indaga sobre la naturaleza y estructura de las prácticas en las clases sociales. Estos investigadores han tratado de abordar y elaborar, desde la experiencia física, social y simbólica en el mundo social y urbano, una serie de constructos derivados y consonantes con los propuestos en la sociología pura, y aplicados a la sociología urbana, en este caso el *habitus* ambulante y la práctica cotidiana de la movilidad socioespacial, para explicar de forma específica el fenómeno del desplazamiento cotidiano en la ciudad. Sin embargo, la confrontación teórica con la experiencia urbana singular aún no ha mostrado empíricamente una casuística que permita validar las inferencias formuladas.

Por lo tanto, el fenómeno observado está relacionado básicamente con la teoría de Pierre Bourdieu, aplicada a la movilidad urbana. Se toma el concepto de *habitus* como generador de una práctica cotidiana del movimiento, es decir, la práctica cotidiana de la movilidad socioespacial. Esta práctica, a su vez, da forma al *habitus* ambulante a través de la recursividad que le impregna (Bourdieu, citado en Ritzer, 2002, p. 494).

Una apreciación singular de este fenómeno del movimiento se observa en la periferia de una ciudad latinoamericana como Lima, precisamente en un espacio urbano singular, donde se construye un determinado grupo humano, y también un campo de la movilidad urbana cotidiana a partir de la práctica de la movilidad

socioespacial que moldea un *habitus* ambulante singular, en forma de un espacio de reproducción social para la supervivencia socioeconómica y para afirmar la identidad como urbanita. De esta forma, se plantea el siguiente interrogante: ¿De qué manera el *habitus* ambulante genera la práctica cotidiana de la movilidad socioespacial, y cómo esta, a su vez, da forma al *habitus* ambulante que configura un campo de movilidad urbana cotidiana en la zona 2 de Tahuantinsuyo (distrito de Independencia, Lima)?

En consecuencia, el objetivo de la presente investigación es explicar las características del *habitus* ambulante, o del sujeto social en movimiento que, en su acción, genera una práctica cotidiana denominada movilidad socioespacial. Además, se busca entender cómo esta práctica impregna una condición de recursividad al *habitus* ambulante, configurando un campo de movilidad cotidiana basado en una forma social de movimiento.

Metodología

Para este estudio se usó el método etnográfico de naturaleza aplicativa, y de tipo explicativo correlacional entre las variables, es decir, entre la práctica cotidiana de la movilidad socioespacial y el *habitus* ambulante o sujeto social en movimiento. Las variables fueron medidas de forma cualitativa-cuantitativa a partir de técnicas de recolección de información como la observación participante, la observación no participante, la encuesta y la aplicación de una entrevista semiestructurada. La muestra estuvo conformada por un grupo localizado, identificado y compuesto por quince individuos, denominado *vendedores informales de La Paradita* (grupo VIP), que frecuentemente desarrolla desplazamientos hacia y desde La Paradita (figura 1), un espacio urbano en la avenida Ollantaytambo, zona 2 de Tahuantinsuyo del distrito de Independencia de Lima, para ejercer el comercio informal. Este espacio les permite identificarse como urbanitas y procurarse ingresos económicos para su supervivencia.

En cuanto a la encuesta, su finalidad radica en caracterizar el perfil sociodemográfico de los individuos que conforman el grupo VIP con base en los siguientes indicadores: edad, sexo, profesión u oficio, ingreso promedio mensual, actividad laboral, grado de instrucción, lugar de nacimiento, lugar de residencia, estado civil, hijos, etc. Esta información permite conocer las condiciones sociales y económicas inherentes a los individuos del grupo en mención, que desarrollan la práctica de movilidad socioespacial, así como descubrir la necesidad intrínseca del desplazamiento cotidiano.

Por otro lado, la entrevista semiestructurada permite conocer las características sobre los desplazamientos desde y hacia La Paradita como lugar de destino cotidiano del grupo VIP, e indagar sobre qué días realiza la misma ruta, si cambia o la

mantiene en el tiempo, cuánto dura el desplazamiento, cuántos trayectos realiza hacia y desde ese mismo lugar, cuánto gasta en promedio por trayecto y si los trayectos los realiza a pie. En otras palabras, permite caracterizar el *habitus* ambulante, producto de una necesidad específica de supervivencia, a partir de la descripción de la práctica cotidiana de la movilidad socioespacial.

Figura 1. Ubicación de La Paradita en la avenida Ollantaytambo (zona 2 de Tahuantinsuyo, distrito de Independencia, Lima)

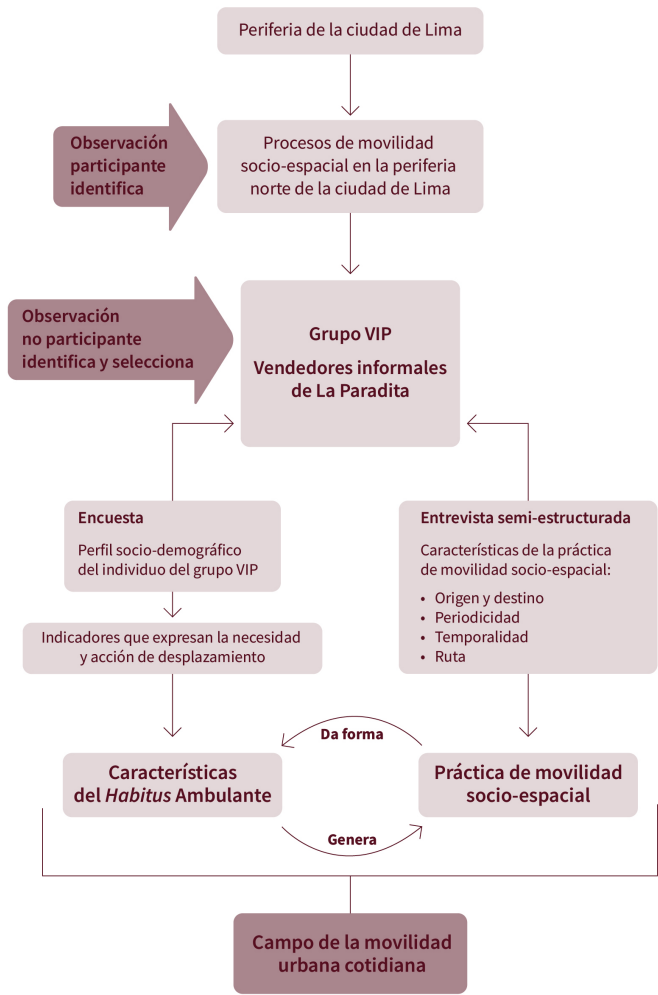


Fuente: Google Earth (2023).

Para llevar a cabo esta medición, se utilizó una adaptación del método de la línea cortina, herramienta de recolección de información básica del transporte urbano “que consta de aforos y conteos de tráfico y encuesta de ocupación” (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2013, p. 37). Este método se usó en una vía determinada y se adaptó a la investigación etnográfica realizada para trazar una línea imaginaria en el lugar de destino (La Paradita) y entrevistar a la totalidad de los individuos que conforman el grupo VIP según el orden de llegada.

La figura 2 explica la secuencia metodológica que se siguió para caracterizar el *habitus* ambulante del grupo VIP a partir de su relación biunívoca con la práctica de movilidad socioespacial.

Figura 2. Esquema metodológico de la investigación



Fuente: elaboración propia.

Resultados

Los siguientes hallazgos son consecuencia de las técnicas de recolección de información a través de los instrumentos mencionados y su posterior análisis, con la finalidad de caracterizar el *habitus* ambulante, la práctica de movilidad socioespacial y el campo de movilidad urbana cotidiana del grupo VIP.

Los miembros del grupo VIP residen en la zona 2 de Tahuantinsuyo del citado distrito y se caracterizan primordialmente porque todos realizan desplazamientos cotidianos, sean diarios, interdiarios o los fines de semana hacia y desde La Paradita. Esta área contigua al Mercado Central de Tahuantinsuyo (figura 3) se ubica sobre la acera y calzada de la vía de ingreso, es paso obligado de los compradores al mercado y su longitud es ocupada por el grupo VIP, donde llegar primero y ocupar los primeros metros es fundamental y estratégico para asegurar las ventas.

Figura 3. Localización de la zona 2 de Tahuantinsuyo (distrito de Independencia)



Fuente: elaboración propia con imagen satelital de Google Earth (2023).

En cuanto a la naturaleza física y espacial de la zona, se observa que el espacio urbano para el movimiento o la ruta es producto de una estructura urbana informal sin planeamiento urbano, que se asentó utilizando como horma las estribaciones andinas para constituirse en asentamientos humanos con pendientes que pueden oscilar entre 5 % a 20 % de inclinación. Por esta razón sus vías principales y sus veredas aterrazadas presentan una cierta fricción espacial para los desplazamientos a pie (figuras 5, 6 y 7). Estas vías son escogidas y utilizadas por los miembros del grupo VIP a la hora de configurar la ruta conveniente para ejecutar el desplazamiento hacia La Paradita y luego de regreso a sus áreas de residencia.

Por otro lado, el grupo VIP forma parte de la estructura social de Independencia, un distrito con una estructura urbana segregada física y socialmente por un urbanismo fragmentador, donde la movilidad urbana declara desigualdades en relación con los accesos al espacio urbano destinado a los desplazamientos cotidianos.

Figura 4. La Paradita (zona 2 de Tahuantinsuyo)



Fuente: elaboración propia con imagen satelital de Google Earth (2023).

Figura 5. Sector de la avenida Ollantaytambo



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 6. Vías en pendiente



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 7. Vereda aterrazada



Fuente: elaboración propia (2020).

De forma específica, el grupo VIP, conformado por 15 miembros que residen en el área de estudio (Tahuantinsuyo, provincia Independencia) presenta un perfil socio-demográfico con las siguientes características: 12 se encuentran en el grupo de edad de adulto y son mujeres, 9 tienen oficio de vendedor y 10 se dedican a las ventas como única labor, 10 han alcanzado el grado de instrucción secundaria, 12 personas tienen un ingreso per cápita por debajo del salario mínimo vital y 11 se encuentran dentro de la economía informal, 6 personas han nacido en su mismo lugar de residencia y 7 son solteros, la mitad reside en el distrito desde hace más de 20 años, 10 personas tienen 2 o más hijos y 6 personas son madres solteras con hijos (tabla 1).

Tabla 1. Perfil sociodemográfico del grupo VIP

Entrevistado	Edad	Sexo	Grupo de edad	Profesión u oficio	Ingreso promedio mensual (\$/.)	Condición laboral	Lugar de nacimiento	Tiempo de residencia (años)	Grado de instrucción	Estado civil y carga familiar	Hijos
Adriana	46	Femenino	Adulto	Empleada de servicios	800	Informal	Lima	40	Técnica superior	Soltera con hijos	2
Faustina	73	Femenino	Adulto mayor	Ama de casa	350	No aplica	Ancash	58	Analfabeta	Viuda con hijos	5
Consuelo	43	Femenino	Adulto	Cocinera	1500	Informal	Chiclayo	18	Secundaria	Soltera con hijos	1
Jacinta	50	Femenino	Adulto	Vendedora	600	Informal	Huaraz	12	2.º de primaria	Soltera con hijos	3
María	36	Femenino	Adulto	Empleada pública	800	Formal	Independencia (Lima)	36	Secundaria	Soltera con hijos	2
Esther	51	Femenino	Adulto	Vendedora	600	Informal	Comas	8	Primaria	Casada con hijos	2
Javier Vicente	48	Masculino	Adulto	Vendedor	600	Informal	Piura	8	Secundaria	Casado con hijos	1
Milagros	47	Femenino	Adulto	Vendedora	600	Informal	Piura	15	Secundaria	Soltera con hijos	4
Fanny	23	Femenino	Joven	Vendedora/animadora	800	Informal	Independencia (Lima)	23	Secundaria	Conviviente	1
Ada María	55	Femenino	Adulto	Ama de casa	600	No aplica	Independencia (Lima)	55	Secundaria	Casada con hijos	2
Luis Enrique	47	Masculino	Adulto	Chofer	1000	Informal	Independencia (Lima)	47	Secundaria	Casado con hijos	3
Gilmer	29	Masculino	Adulto	Vendedor	1000	Informal	Independencia (Lima)	8	Secundaria	Soltero sin hijos	0
Maribel	38	Femenino	Adulto	Vendedora	600	Informal	Independencia (Lima)	38	Secundaria	Casada con hijos	3
Susana	65	Femenino	Adulto mayor	Vendedora	600	Informal	Lima	65	Superior	Soltera con hijos	1
Claudia	46	Femenino	Adulto	Vendedora	600	Informal	Lima	9	Secundaria	Conviviente con hijos	3

Fuente: elaboración propia.

Los integrantes del grupo VIP tienen conciencia de que su “mundo social”, al cual se adscriben por medio de la práctica cotidiana de movilidad socioespacial y da

forma a un “*habitus* ambulante”, presenta en su totalidad individuos adultos de ingresos precarios, en su mayoría mujeres, cuya principal actividad económica son las ventas de artículos de segunda mano de manera informal en La Paradita. Posiblemente, su bajo nivel de empleabilidad se deba al escaso grado de instrucción alcanzado, por lo que la venta informal se ha convertido en la actividad que les permite alcanzar cuando menos un salario vital, dentro de una economía informal donde sobresalen niveles notables de desempleo.

La mayoría no se ha mudado de su lugar de nacimiento (distrito de Independencia, Lima) por más de 10 años, por lo cual conocen a fondo su barrio y su gente, así como las personas que conforman el grupo VIP y sus necesidades de desplazamientos. En ese sentido, la naturaleza trivalente de las rutas por las que se desplazan representa un imaginario social con contenido simbólico y que se comunica a partir de elementos físicos o sociales, tales como el perfil urbano inacabado característico de la zona; el transporte informal como los mototaxis; las actividades urbanas identificadas como comerciales, comunales, religiosas; y la presencia de vecinos o amigos que son incorporados en el espacio de naturaleza social que se constituye como la ruta y que (re)diseña su forma de percibir, actuar y conducirse por esta, como se aprecia en las figuras 8, 9 y 10.

Figura 8. Perfil urbano característico avenida Ollantaytambo



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 9. Actividades urbanas comerciales



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 10. Encuentro con amigos y vecinos en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

El grupo VIP utiliza vínculos emocionales, como las costumbres y creencias relacionadas con la organización comunitaria, del barrio y los vecinos que tienen la misma necesidad económica, para constituirse como una comunidad. Además, se basan en vínculos objetivos relacionados con los componentes de la estructura urbana en la que subyacen tales como los usos del suelo y la infraestructura vial para la movilidad urbana motorizada y no motorizada. Estos vínculos les permiten descubrir y utilizar el “espacio urbano para el movimiento”, en otras palabras, “la ruta”.

Figura 11. Espacio urbano para el movimiento, la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

Estos vínculos determinan en el grupo VIP un comportamiento singular, diferenciable entre sus miembros, cuya lógica responde a una necesidad económica en común: conseguir ingresos económicos ante su condición de desempleo. Esta necesidad produce una acción social de movimiento en busca de un espacio urbano, La Paradita, que le permita reproducirse socialmente, es decir, un espacio que le otorgue condiciones para la venta informal. Este acto de movimiento se constituye en un *habitus* ambulante que genera una práctica social de desplazamiento cotidiano hacia y desde ese lugar. A su vez, en su recursividad termina dando forma y unificando el *habitus* ambulante del grupo VIP, configurándose como una especie de saber práctico que sus miembros utilizan reiteradamente para alcanzar la ruta y, finalmente, La Paradita (figura 12).

Figura 12. La Paradita



Fuente: elaboración propia (2020).

Los individuos del grupo VIP reconocen por sus nombres a cada uno de sus miembros o agentes del movimiento, los identifican como parte de la naturaleza socioespacial de la ruta porque residen en el distrito y específicamente en el área de estudio. El grupo también reconoce en ellos un determinado capital de motilidad en relación con sus ingresos, su adultez, que tienen por oficio las ventas informales, el tiempo de residencia que le otorga mayor conocimiento del entorno urbano inmediato, su grado de instrucción, su estado civil y carga familiar considerable. Los anteriores son aspectos acumulados con relación al tiempo que ejecutan la ruta, y que evidencian un grado de apropiación de sus posibilidades de desplazamiento bastante similar entre ellos.

Casi la totalidad de sus miembros tienen una carga familiar considerable, razón por la cual requieren mayor movilidad urbana cotidiana para alcanzar los recursos y servicios urbanos, desarrollar estrategias para aumentar su capital de motilidad y por ende alcanzar la ruta para enfrentar los cambios que dicho espacio físico experimenta, creando, aprendiendo e interiorizando formas de desplazamiento continuamente.

Este escenario evidencia la estructura estructurante y estructuradora del *habitus* ambulante del grupo VIP a partir de las necesidades por las cuales se realiza el acto social del movimiento. Es una estructura porque se construye a partir de los elementos del mundo social y sus relaciones con el entorno que lo rodea; es estructurante porque diferencia entre un *habitus* y otro dentro del grupo; y es estructuradora porque organiza la naturaleza del espacio social donde se desenvuelve en función de las diferencias diferenciabiles de la naturaleza de cada *habitus*. Esta situación indudablemente modifica la práctica social del movimiento, cambia la estructura de su *habitus* ambulante, y lo mantiene en el tiempo.

Por otro lado, la práctica de movilidad socioespacial del grupo VIP hacia y desde La Paradita muestra ciertas características: todos los individuos realizan desplazamientos hacia y desde ese lugar, pero no todos los días de la semana, 9 lo tienen como único destino; 6 personas de forma casi diaria y 6 los fines de semana; 9 personas han realizado el mismo trayecto por más de 5 años; 10 personas realizan la misma ruta sin cambiar; la mayoría realiza solo 2 trayectos hacia ese mismo espacio en el día; 10 realizan el trayecto cotidiano entre 5 y 10 minutos; solo 7 gastan entre 5 y 10 soles; y 13 realizan el desplazamiento a pie, como lo indica la tabla 2.

Tabla 2. Características de la práctica de movilidad socioespacial hacia y desde La Paradita

Entrevistado	¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?	¿Qué días realizas el trayecto a La Paradita?	¿Hace cuánto tiempo realizas el trayecto a La Paradita? (años)	¿Usualmente haces la misma ruta o cambias hacia y desde La Paradita?	¿Cuántos trayectos realizas al día hacia y desde La Paradita?	¿Cuánto dura ese trayecto a La Paradita? (minutos)	¿Cuánto gastas en promedio por trayecto a La Paradita? (soles)	¿Realizas algunos trayectos a pie?
Adriana (46)	San Martín/ Pueblo Libre	Martes y domingo	4	Algunas veces	4	5-10	3.00-3.50	Sí
Faustina (73)	Paradita	Diario	9	Algunas veces	2	5-10	2.50-3	Sí
Consuelo (43)	Paradita	Diario	14	Algunas veces	2	5-10	2.50-3	Sí

Continúa en la siguiente página.

Entrevistado	¿Cuál es el trayecto que haces cotidianamente?	¿Qué días realizas el trayecto a La Paradita?	¿Hace cuánto tiempo realizas el trayecto a La Paradita? (años)	¿Usualmente haces la misma ruta o cambias hacia y desde La Paradita?	¿Cuántos trayectos realizas al día hacia y desde La Paradita?	¿Cuánto dura ese trayecto a La Paradita? (minutos)	¿Cuánto gastas en promedio por trayecto a La Paradita? (soles)	¿Realizas algunos trayectos a pie?
Jacinta (50)	Paradita	Diario	12	No siempre	2	10-15	2.50-3	Sí
María (36)	Local	Diario por las tardes	4	Siempre	2	5-10	3	Sí
Esther (51)	Paradita	Sábado y domingo	9	Siempre	2	20	3	Sí
Javier Vicente (48)	Centro de Lima	Lunes, sábado y domingo	14	Siempre	2	5-10	7-8	Sí
Milagros (47)	Paradita	Sábado y domingo	4	Siempre	2	5-10	2.50-3	Sí
Fanny (23)	Local	Diario por las tardes	4	Siempre	2	5-10	2.50-3	Sí
Ada María (55)	Paradita	Sábado y domingo	5	Siempre	2	20-25	3.50-4	No
Luis Enrique (47)	Centro de Lima	Sábado y domingo	7	No siempre	2	5-10	3.50-4	Sí
Gilmer (29)	Pueblo Libre	Sábado y domingo	5	Siempre	2	5-10	5	No
Maribel (38)	Paradita	Diario	3	Siempre	2	10-15	2.50-3	Sí
Susana (65)	Paradita	Sábado y domingo	4	Siempre	2	5-10	2.50-3	No
Claudia (46)	Paradita	Lunes a viernes	10	Siempre	2	10-15	0	Sí

Fuente: elaboración propia.

El *habitus* ambulante del grupo VIP se ve constantemente modificado por eventos de todo tipo que ocurren en la ruta, por ejemplo, la reparación o instalación de servicios básicos; construcciones privadas o públicas; el comercio ambulatorio de productos de panllevar; protestas sociales de carácter sindical; eventos socioculturales como velorios, bautizos, matrimonios en la vía pública; paraderos informales; accidentes de tránsito; homicidios en la vía pública; incendios; fenómenos

climáticos, etc., como se observa en las figuras 13, 14, 15, 16 y 17. Para enfrentar tales contingencias, aunque su naturaleza y forma de comportamiento cambia, su recursividad es constante en el tiempo.

Figura 13. Construcciones privadas en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 14. Obras públicas en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 15. Comercio ambulatorio y paradero informal de mototaxis en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 16. Paraderos informales de mototaxis y combis en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 17. Comercio informal en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

Cuanto más se repite la práctica de movilidad socioespacial, el *habitus* ambulante del grupo VIP tiende a presentar nuevas variantes con relación a su forma de desplazamiento, debido a la sociabilidad entre sus miembros. De esta forma, se altera la naturaleza social de la ruta como consecuencia de la cantidad de años que llevan realizando ese desplazamiento, y su carácter de práctica diaria y de elección.

Al respecto, la ruta es organizada por el *habitus* ambulante del grupo VIP con base en las representaciones simbólicas de los componentes de la ruta: hitos urbanos como parques, plazas, grandes avenidas con bermas centrales inacabadas, pasajes o senderos, escalinatas, desniveles, veredas aterrazadas y sin altura normativa, las tiendas con mercancía desbordada, el comercio informal en las esquinas o calles que degrada el medioambiente, la residencia de vecinos conocidos o familiares del barrio, etc. (figuras 18, 19, 20, 21 y 22).

Ahora bien, de los 15 integrantes del grupo VIP, 12 conocen la totalidad de su barrio, 13 no tienen discapacidad física, 10 no presentan enfermedad alguna crónica, 13 conocen a sus vecinos que desarrollan el mismo desplazamiento, 10 interactúan

o socializan con otras personas en sus desplazamientos, 12 sienten que están en buen estado físico, 14 no tienen licencia de conducir, y 6 utilizan el teléfono móvil para entretenimiento y para tener información en tiempo real sobre lo que ocurre en su ruta o entorno inmediato.

Figura 18. Escalinatas en la ruta



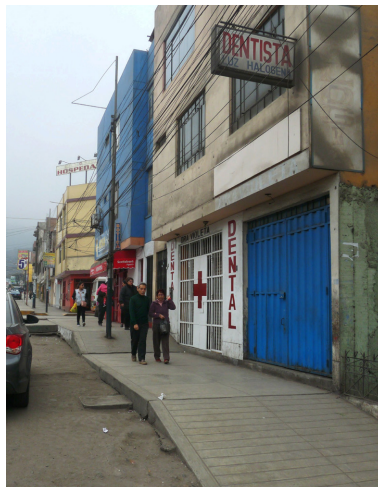
Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 19. Veredas que exceden la altura normativa



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 20. Veredas aterrazadas y rampas en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 21. Comercio informal y tiendas que degradan el medioambiente



Fuente: elaboración propia (2020).

Figura 22. Encuentro con amigos y familiares en la ruta



Fuente: elaboración propia (2020).

En ese aspecto, la ruta debido a su naturaleza socioespacial es reconstruida por el *habitus* ambulante del grupo VIP de forma singular, con base en las características de cada uno de los capitales de motilidad urbana, relacionadas, por ejemplo, con el estado de salud o físico, por la presencia de enfermedades crónicas, conocimiento del barrio, la interacción y sociabilidad entre sus miembros, el conocimiento de la tecnología aplicada a los desplazamientos (aplicaciones como Uber, Cabify, Google Maps, etc.), habilidad para manejar un auto o bicicleta, etc. Estos componentes contribuyen a aumentar o a disminuir el capital de motilidad urbana, de manera que es posible encontrar miembros con mejores posibilidades para alcanzar la ruta de forma óptima.

De esta forma, los miembros del grupo VIP realizan la práctica de movilidad socioespacial como parte de su vida cotidiana, conviviendo con otros agentes en la ruta como choferes de ómnibus, combis, mototaxis, tricicleros, etc.; agentes que tienen diferentes volúmenes de capitales de motilidad urbana: personas con accesibilidad restringida a la ruta debido a pendientes del terreno, veredas aterrazadas, calzadas inconclusas, etc.; personas con condiciones físicas o de salud reducidas, escaso manejo de los dispositivos móviles; y, finalmente, otros agentes con diversos niveles de apropiación de su condición de movilidad relacionados con el entorno urbano inmediato, el ingreso per cápita o las habilidades y competencias que puedan exhibir en una temporalidad determinada.

Tabla 3. Competencia y habilidades para los desplazamientos

Entrevistado/a	¿Conoces tu barrio en su totalidad?	¿Tienes algún tipo de discapacidad o estado en particular que no te permita realizar los desplazamientos cotidianos en forma cómoda?	¿Tienes alguna enfermedad crónica que no te permita realizar tus desplazamientos cotidianos de forma cómoda?	¿Conoces a vecinos que realizan el mismo trayecto?	¿Sientes que estás en condiciones físicas para realizar sus trayectos cotidianos?	¿Sabes manejar auto o bicicleta?	¿Utilizas el teléfono para informarte o planificar tu trayecto cotidiano, o para entretenimiento?	¿Interactúas con alguna persona para informarte sobre el trayecto a realizar?
Adriana (46)	Sí	No	No	Sí	Sí	No	Entretenimiento	No
Faustina (73)	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Entretenimiento	No
Consuelo (43)	Sí	No	No	Sí	Sí	No	Entretenimiento	Sí
Jacinta (50)	Sí	No	No	Sí	Sí	No	Entretenimiento	Sí
María (36)	Sí	No	No	No	Sí	No	Entretenimiento	Sí
Esther (51)	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	No	Sí
Javier Vicente (48)	Sí	No	No	Sí	Sí	No	Entretenimiento e información	Sí
Milagros (47)	Sí	No	Sí	Sí	Sí	No	Entretenimiento	Sí
Fanny (23)	Sí	No	No	No	Sí	No	Entretenimiento e información	Sí
Ada María (55)	No	No	Sí	Sí	No	No	No	Sí
Luis Enrique (47)	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí, auto	Entretenimiento e información	Sí
Gilmer (29)	Parcial	No	No	Sí	Sí	No	Entretenimiento e información	Sí
Maribel (38)	Sí	No	Sí	Sí	Sí	No	Entretenimiento e información	No
Susana (65)	Sí	No	No	Sí	Sí	No	Entretenimiento e información	No
Claudia (46)	Parcial	No	No	Sí	Sí	No	No	No

Fuente: elaboración propia.

En este escenario, la naturaleza socioespacial de la ruta crea e inscribe a los miembros del grupo VIP en un singular campo de movilidad urbana cotidiana, en el que los 15 agentes se posicionan de acuerdo con su capital de motilidad inherente a las condiciones del mundo social en la que se circunscribe su *habitus* ambulante. Así, se desarrolla una práctica de movilidad socioespacial que determina una lucha por conseguir la ruta más favorable para llegar y apropiarse estratégicamente de un espacio privilegiado para la venta informal en La Paradita. Esto se logra debido a que se aceptan tácitamente algunas reglas impuestas por el grupo como utilizar la misma ruta, desarrollar el desplazamiento en menor tiempo, realizar el menor número de trayectos, desplazarse a pie o gastar menos en los medios de transporte. En ese contexto, algunos consiguen espacios óptimos para la venta informal muy cerca al mercado municipal y otros, según el orden de llegada, se ubican en el espacio residual.

Utilizando la información de las tablas 1, 2 y 3 se puede hacer el siguiente análisis sobre los individuos del grupo VIP: los que cuentan con mayores ingresos mensuales pueden utilizar mejores medios de transporte, tienen más tiempo de residencia en el área de estudio y tiempo de realización del trayecto cotidiano, usan con más facilidad aplicaciones de teléfono móvil (que justifican en su edad de 23 a 51 años), cuentan con posibilidades de hacer trayectos a pie por mejor condición física o de salud, tienen una mayor capacidad de socialización, tienen un mejor posicionamiento en la ruta y alcanzan en La Paradita ubicaciones estratégicas para la venta informal. Por otro lado, los que tienen edades mayores a los 55 años, con grado de instrucción primaria, con ingresos por debajo del mínimo vital, mayor carga familiar, con menguadas condiciones de salud y físicas y menor capacidad de utilización conveniente de su teléfono móvil ven reducidas sus posibilidades de desplazamientos, situación que el nivel de apropiación de su capacidad de movimiento solventa en la medida de lo posible para alcanzar el anhelado espacio de reproducción social.

Conclusiones

El *habitus* ambulante del sujeto social en movimiento, en su condición de una estructura estructurante y estructuradora, define y genera normas y reglas de conducta que determinan estrategias para alcanzar el espacio para el movimiento, es decir, la ruta. Este acto del movimiento a partir de la recursividad que le infiere la práctica cotidiana de movilidad socioespacial, una práctica social distinta y distinguible entre otras, constituye un campo particular, el campo de la movilidad urbana cotidiana. Este campo es un sistema que se sustenta en relaciones de dominación y jerarquía entre las posiciones de los agentes involucrados, donde aquellos que están mejor dotados de capital de motilidad urbana dominan a los más desventajados, cuyos *habitus* ambulantes distintos y distinguibles por su capital de motilidad ejecutan desplazamientos en disímiles condiciones y características en busca de alcanzar un espacio de reproducción social en La Paradita.

En ese sentido, puede concluirse, en primer lugar, que el *habitus* ambulante del grupo VIP se circunscribe en un espacio cuyo proceso de urbanización y características físico-espaciales presentan un estado de semiconsolidación del tejido urbano, es decir, una estructura urbana incompleta. En especial, el espacio urbano destinado a la movilidad urbana cotidiana contiene barreras urbanísticas y topográficas que determinan una fricción espacial en la práctica de movilidad socioespacial, pero que son superadas por la apropiación de su capacidad para desplazarse en entornos urbanos difíciles o no completos. No obstante, el *habitus* ambulante interioriza su entorno urbano inmediato en las condiciones que se presenta, con la finalidad de seleccionar sus opciones y definir estrategias para sus desplazamientos.

En segundo lugar, el *habitus* ambulante del grupo VIP genera prácticas imbuidas de sus condiciones socioeconómicas (ingreso per cápita, habilidades y competencias, estado de salud, carga familiar, tiempo de residencia, etc.), que representan ciertas características de su capital de motilidad urbana, sobre todo aquellos indicadores que se internalizan en el individuo, y que afectan la capacidad de apropiación de su desplazamiento cotidiano. Algunas de estas condiciones son la pertenencia al grupo de edad adulto, el ingreso promedio mensual, el tiempo de residencia y la carga familiar. Estas dificultades significan mayores necesidades de supervivencia en su calidad de urbanita, porque está adscrito a un mundo social con desigualdades que le obliga a reacondicionar continuamente su *habitus* ambulante para alcanzar un espacio estratégicamente mejor ubicado dentro del área de La Paradita, y así poder vender sus productos de segundo uso.

En tercer lugar, el *habitus* ambulante se desenvuelve en un espacio urbano para el movimiento o la ruta de naturaleza trivalente. Es un espacio de naturaleza simbólica porque reproduce un imaginario social cargado de *locus* urbanos que rediseñan su forma de apreciar, de expresión y actuación en sus desplazamientos cotidianos sobre la vía que se constituye como la ruta, una especie de *promenade* urbanístico en el sentido de Le Corbusier (Samuel, citado en Miralles Jori, 2015, p. 2). También es un espacio de naturaleza socioespacial donde los agentes del movimiento, en razón a sus diferentes, diferenciables y diferenciadores volúmenes de capitales de motilidad, alcanzan el espacio de reproducción social, La Paradita. Y por último, es un espacio de naturaleza físico-espacial que afecta y cambia la naturaleza del *habitus* ambulante como consecuencia de los eventos antrópicos y naturales que aparecen en un tiempo determinado.

En cuarto lugar, el *habitus* ambulante da lugar a una práctica social del movimiento. A través de su recursividad da forma a sus características inherentes, y consolida así una práctica de movilidad socioespacial que fomenta una competencia por alcanzar un espacio urbano singular, denominado campo de movilidad urbana cotidiana. Solo los miembros del grupo VIP observan las reglas de participación de forma tácita y ponen en juego un bien, el desplazamiento por la ruta, con la

finalidad de alcanzar un espacio de reproducción social como La Paradita para que le confiera su estatus de urbanita.

Por último, el *habitus* ambulante del grupo VIP, creado por internalización de las externalidades propias del mundo social en el que se circunscribe, reconoce sujetos en movimientos similares, es decir, tiende a la homofilia. En su relación con la práctica cotidiana de movilidad socioespacial que le otorga recursividad, el grupo VIP establece un campo específico de competencias (campo de la movilidad urbana cotidiana), en el que a partir de las condiciones sociales, económicas y simbólicas constitutivas del espacio urbano y de las características y bondades del capital de motilidad urbana, cada *habitus* ambulante, inherente a cada uno de sus miembros, alcanza con mayor o menor posibilidad la ruta de desplazamiento hacia un espacio que le brinde las posibilidades de reproducirse socialmente.

Finalmente, se recomienda abordar la línea de investigación de la práctica cotidiana de movilidad socioespacial con relación a las periferias urbanas, y respecto a los diversos campos que observa el urbanismo como forma de vida y el *habitus* ambulante como generador de distintas y distinguibles prácticas sociales del movimiento.

Referencias

- 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.teseopress.com/sociologiayvidaurbana/>
- Ariztía, T. (2017).** La teoría de las prácticas sociales: particularidades, posibilidades y límites. *Cinta de Moebio, Revista de Epistemología de Ciencias Sociales*, 59. <https://cintademoebio.uchile.cl/index.php/cdm/article/view/45391>
- Bourdieu, P. (1997).** *Razones prácticas sobre la teoría de la acción* (K. Thomas, trad.). Anagrama.
- Bourdieu, P. (1998).** *La distinción: criterios y bases sociales del gusto* (M.^a del Carmen Ruiz de Elvira, trad.). Taurus.
- Bourdieu, P. (2012).** *Bosquejo de una teoría práctica* (M. C. Prado, trad.). Prometeo Libros.

- Bourdieu, P. y Wacquant, L. (2005).** *Una invitación a la sociología reflexiva* (A. Dilon, trad.). Siglo Veintiuno.
- Cerón, A. (2019).** Habitus, campo y capital: lecciones teóricas y metodológicas de un sociólogo bearnés. *Cinta de Moebio, Revista de Epistemología de Ciencias Sociales*, 66, 310-320. <https://doi.org/10.4067/S0717-554X2019000300310>
- Crespo García, F. (2013).** La práctica del espacio social como escapatoria de la ciudad psíquica. En *Procesos extremos en la constitución de la ciudad: de la crisis a la emergencia en los espacios mundializados. Actas* (pp. 147-156). Universidad de Sevilla. https://www.academia.edu/17973904/Proceeding_Book_PROCESOS_EXTREMOS_EN_LA_CONSTITUCION_DE_LA_CIUDAD_DE_LA_CRISIS_A_LA_EMERGENCIA_DE_LOS_ESPACIOS_MUNDIALIZADOS?email_work_card=view-paper
- García Jerez, F. A. (2016).** La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad urbana, 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
- Gutiérrez, A. (2005).** *Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu*. Tierra de Nadie Ediciones. <https://www.fhycs.unam.edu.ar/carreras/wp-content/uploads/2017/03/Alicia-B.-Gutierrez-Las-practicas-sociales-una-introduccion-a-Pierre-Bourdieu..pdf>
- Martínez López, M. (2005).** Sociologías del espacio: legado teórico y productividad empírica. REIS: *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 109(05), 127-154. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1262062>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2013).** *Encuesta de recolección de información básica del transporte urbano en el área metropolitana de Lima y Callao* [informe final]. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12087532_01.pdf
- Miralles Jori, R. (2015).** FLC 4932. Lo inesperado en la obra de Le Corbusier: consideraciones en torno al origen de la “promenade”. En *LC2015 - Le Cor-*

busier, 50 years later. Universidad Politécnica de Valencia. <http://dx.doi.org/10.4995/LC2015.2015.976>

Ramírez Ibarra, R. (2020). Sociología de la movilidad. Comprendiendo lo urbano desde la micrópolis. *Contexto: Revista de la Facultad de Arquitectura Universidad Autónoma de Nuevo León*, 14(21), 65-78. <https://doi.org/10.29105/contexto14.21-6>

Ritzer, G. (2002). *Teoría sociológica moderna* (5.^a ed.; M. T. Casado, trad.). McGraw-Hill.

Rizo, M. (2006). Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el *habitus* y las representaciones sociales. *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 6. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2912919>

Wacquant, L. (2022). Rethinking the city with Bourdieu's trialectic. *City*, 26(5-6), 820-830. <https://doi.org/10.1080/13604813.2022.2125181>