

---

## Línea 1 del Metro de Lima como espacio social para la construcción de una ciudadanía globalizada

*Linha 1 do Metrô de Lima como espaço social para a construção de uma cidadania globalizada*

*Lima's Subway Line 1 as a social space to the creation of a globalized citizenship*

**Mg. Rafael Vivanco**

---



### Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/6675>

DOI: 10.4000/pontourbe.6675

ISSN: 1981-3341

### Editor

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

### Referencia electrónica

Mg. Rafael Vivanco, « Línea 1 del Metro de Lima como espacio social para la construcción de una ciudadanía globalizada », *Ponto Urbe* [En línea], 24 | 2019, Publicado el 26 junio 2019, consultado el 02 junio 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pontourbe/6675> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pontourbe.6675>

---

Este documento fue generado automáticamente el 2 junio 2020.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

---

# Línea 1 del Metro de Lima como espacio social para la construcción de una ciudadanía globalizada

*Linha 1 do Metrô de Lima como espaço social para a construção de uma cidadania globalizada*

*Lima's Subway Line 1 as a social space to the creation of a globalized citizenship*

**Mg. Rafael Vivanco**

---

## NOTA DEL EDITOR

Versão original recebida em / Original Version 10/01/2019

Aceitação / Accepted 15/04/2019

## Pregunta de investigación

- 1 En los años 90; luego de que en el primer gobierno de Alan García -debido a la súper inflación- dejara solo operativa dos estaciones del Metro de Lima, el gobierno de Alberto Fujimori promulgó una serie de leyes que fomentaron la importación de vehículos de pasajeros de segunda mano; es en este momento que las “combis” y “custers” hacen su ingreso masivo a las calles de Lima y otras ciudades del país. Estos vehículos en su mayoría que venían de Japón tenían que pasar por un proceso de reconversión; es decir de cambio de timón de derecha a izquierda, muchas veces en talleres clandestinos lo que elevaba el riesgo de poder sufrir accidentes.
- 2 Lo que surgió con ello fueron una seria de compañías mal constituidas dedicadas al transporte público que en su mayoría no cumplían con los mínimos requisitos de seguridad. Luego de haber cedido la totalidad del transporte a manos privadas, el último lustro ha supuesto el retorno de la gestión público-privada al transporte

público, a través del corredor segregado del Metropolitano, gestionado por la Municipalidad Metropolitana de Lima concesionando las rutas privados y más recientemente con la habilitación del Metro de Lima, bajo la responsabilidad del Ministerio de Transportes también concesionado a un consorcio privado.



Lima 1980

- 3 La implementación de ambos sistemas ha venido acompañado de un discurso tanto de la administración de estos sistemas como de las autoridades políticas sobre la mejora en eficiencia que suponen; es decir un ahorro de tiempo, el pasar más tiempo con la familia, el no desperdiciar tiempo en paraderos o en el mismo viaje. Pero al mismo tiempo indicando que constituyen medios que favorecen el desarrollo de conductas proactivas del buen ciudadano.



**LIMA 2011 RUTA DE LÍNEA 1 METRO DE LIMA**

- 4 Por otro lado la ruta definida para el Metro de Lima Línea 1 fue diseñada y pensada en 1985 es decir hace mas de 30 años, cuando la Lima de esa época era totalmente distinta a la de ahora tanto en necesidades como en desarrollo urbano. No es lo mismo que una ruta determinada vaya adaptándose al paso del tiempo y al crecimiento de la ciudad que una que nunca funcionó y que luego de 30 años la terminen y la hagan funcionar.

Siempre un medio de transporte es necesario para ciudades tan congestionadas y al mismo tiempo desordenadas como Lima, pero es necesario poder maximizar la inversión realizada en un medio de transporte altamente eficiente. Porque también es importante el dinero invertido, que los usuarios finales terminan pagando. La posibilidad de suponer que una infraestructura de transporte y el sistema implementado puedan incidir en las conductas sociales, generando una nueva cultura urbana resulta un tema interesante. Por otra parte, el hecho de que este tipo de infraestructura y sistema se inserten en el marco de un lenguaje globalizado, nos abre la interrogante sobre en qué medida estamos asistiendo a la difusión de nuevas lógicas culturales de lo urbano relativamente independientes del lugar específico en que operan.

- 5 Este fenómeno se ha vivido también en espacios conocidos como centros comerciales o “malls” que también tienen el concepto de espacio globalizado, en donde se cuestiona la identidad y cultura propia de cada lugar. Resulta interesante percibir como un individuo puede ser colocado en un espacio de estos en Lima, Santiago de Chile, Santo Domingo o Miami –por nombrar algunas ciudades- y salvo por el acento de las personas no se notará diferencia alguna sobre en que lugar se encuentra uno. Este mismo fenómeno se percibe en los sistemas de transporte públicos llamados metro, podremos encontrar unos trenes mas modernos o antiguos pero el espacio y concepto diseñado para ese fin es altamente similar en todas las ciudades que se encuentra (Kottak, 2000) Es por ello necesario observar en concreto qué tipo de prácticas sociales ocurren en un sistema de transporte público de esta naturaleza y cuál es el vínculo que se establece con las políticas de gestión implementadas. En particular, interesa observar el caso del Metro de Lima Línea 1, que es el sistema de transporte público que goza de prestigio en la percepción ciudadana.
- 6 Es así que tenemos indicios que hay influencias de este sistema de transporte en los cambios de conducta. Por ejemplo en las llamadas “combis” no existe un concepto o conocimiento sobre quien tiene la prioridad de subir y bajar, siendo en muchos casos la ley del más fuerte generándose así conflictos, peleas y discusiones. En otros casos puede ocurrir que el ciudadano no sepa el concepto de ceder el paso y esperar su turno o respetar la distancia mínima entre las personas. Estos casos resultan en una influencia que se pueden o no trasladar al comportamiento en el sistema del Metro de Lima y que si no se tienen en consideración pueden perjudicar las políticas de comportamiento implementadas por este sistema.
- 7 Ante la descripción expuesta surge la pregunta ¿En que medida el Metro de Lima induce pautas de comportamiento que inciden o modifican las conductas de sus usuarios, aportando un nuevo concepto de ciudadanía e identidad urbana? Que intentaremos responder con unas primeras aproximaciones etnográficas. Teniendo como objetivo observar las instalaciones del Metro de Lima como espacio social de uso público, prestando especial atención a las prácticas de comportamiento de los usuarios. Del mismo modo conocer las normas y reglas de conducta de este sistema de transporte público, si son impuestas o cuáles son las expectativas de comportamientos de parte de los operadores del sistema. Observar los patrones de comportamientos de los usuarios y en que medida su performatividad se ve acentuada, alterada o modificada. Analizar el comportamiento de los usuarios en el paso de la calle a la estación y de la estación a la calle, a fin de relacionar el sistema del metro con su espacio público inmediato.

## Diseño de la metodología

- 8 Pensar que se incide en las conductas sociales generando una nueva cultura urbana resulta un tema interesante de estudiar. Por otra parte, existe el hecho de que es un sistema globalizado donde surgen críticas a los conceptos culturales y urbano (Delgado 2007). Sobre todo porque al pensar en el concepto global se entiende que fácilmente las personas nos adaptamos a todos los modelos concebidos en otros lugares y que pueden o deben de funcionar definitivamente bien en cualquier espacio del mundo. Claro y es que muchas veces no se tiene en cuenta las diversas particularidades que justamente nos permiten ser individuales para ser globales. Y aquí entramos en un tema discutible sobre si es necesario considerar esas particularidades en temas tan universales como lo es un sistema de transporte global y que se encuentra en toda ciudad que se aprecie de ser moderna.
- 9 Por ello se realizó un trabajo de campo que consistía en observar que sucede en este sistema de transporte desde el proceso mismo de adquirir el boleto para entrar, hasta el momento que deja el sistema llegando a su destino. Este trabajo de campo recoge unos primeros hallazgos a través de etnografías que permiten descubrir comportamientos y situaciones que se dan dentro del transporte del Metro de Lima línea 1. También se consideraron entrevistas estructuradas y otras libres a usuarios permanentes y esporádicos. A otros que utilizan por necesidad de trabajo, estudio o simplemente como parte de salir y recorrer la ciudad. Lo que se quería saber es como se sentían al usar el sistema si pensaban que hacían un ahorro de tiempo o si por el contrario sentían que no había ninguna mejora. Por otro lado si encontraban ventajas y comodidad frente a otros tipos de transporte como el informal. Si considera que el sistema brinda seguridad, si ha contribuido al uso de prácticas diferentes por parte de los usuarios sin catalogarla de buenas o malas sino saber si el sistema ha incidido en su comportamiento. Y también como perciben la relación del sistema con sus necesidades si estas son cubiertas o en todo caso como perciben la relación del sistema con el entorno.

## Transporte y movilidad, políticas y enfoques

- 10 García Canclini señala el estudio de los viajes urbanos como una instancia privilegiada para aproximarse a la idiosincrasia de una ciudad determinada, nos habla sobre el conjunto de la población (García Canclini, Castellanos y Rosas Mantecón, 1996). En consecuencia, el viaje urbano implica necesariamente un espacio de interacción social, de confrontación, “aunque sea en comparaciones imaginarias”, con el otro y con lo desconocido en la ciudad. Ya sea en un automóvil, en un vagón del metro o como pasajero de bus, el habitante se apropia del espacio urbano recorrido. Haciéndolo propio para bien o para mal, estableciendo una serie de cuestionamientos, creando aspiraciones y formando un ciudadano que en muchos casos puede llegar a descubrir una ciudad que no sabía que existía o que pensaba que no era como la imaginaba.
- 11 También encontramos que para movilizarse el ciudadano desde el lugar donde pernocta y vive hasta su centro de trabajo hace uso de un sistema de transporte que permita el desplazamiento rápido y sobre todo seguro por la ciudad y con el empleo del menor tiempo posible. Gakenheimer (1998) sostiene que el problema de la movilidad en las grandes ciudades del mundo en desarrollo está vinculado a su gran tamaño poblacional

y a una creciente motorización de las mismas y al poco planeamiento de la estructura que lo contenga siendo más visible en América Latina.

- 12 Por otro lado, el concepto de movilidad es amplio y complejo, propone un abanico que trascienden lo que denominamos desplazamientos, en este sentido no solo con infraestructura vial, sistemas de transporte y vehículos (motorizados y no motorizados) incorporando otras variables también fundamentales como son condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de los ciudadanos. Kaufmann plantea dos puntos de debate entre la movilidad y el desplazamiento: *“el desplazamiento, entendido como cruce del espacio, se vuelve movilidad cuando implica también un cambio social, es decir, un cambio de rol, de función o de estado en la persona que lo realiza”* (2008, p. 122).
- 13 *“Más que al trabajar o al enfrentar actividades propias de un residente, es viajando cuando brotan las preguntas acerca de por qué la ciudad es así o cambia, cómo podría mejorar, de qué manera coexistimos con los otros. Las travesías urbanas son también viajes por las relaciones entre el orden y el desorden, donde se activa la memoria de las imágenes perdidas de la ciudad que fue, y se imagina cómo será”*. (García Canclini, Castellanos y Rosas Mantecón, 1996; p. 24). Dentro de un enfoque de derechos, tomando las referencias de Herce se define: *“la movilidad debe entenderse como un derecho [...], el derecho de todo el mundo a ir a todas partes”, un derecho “inherente a la condición de ciudadano”* (2009, p. 11).
- 14 Mientras que Jorge Acevedo considera que un sistema de movilidad debe lograr la eficiencia y efectividad dado que su óptimo funcionamiento generara dinámicas económicas sociales positivas dentro del desarrollo de las urbes, *“el sistema de movilidad de una ciudad es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios reglas de juego e instituciones públicas y privadas que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus deseos y necesidades. En términos muy esquemáticos, el sistema constituye la oferta del servicio, que debe responder adecuadamente a los deseos de los usuarios, es decir, la demanda del servicio. El objetivo fundamental de planificar la movilidad es servir esa demanda en forma eficiente y efectiva. De una adecuada movilidad depende la competitividad de la ciudad y con ella su potencial de desarrollo económico social.”* (2008, p. 89).

## La infraestructura del transporte público como espacio social

- 15 De manera paralela, el papel de las inversiones en infraestructura y servicios de transporte pone el foco en la atracción diferencial de la accesibilidad en distintos contextos territoriales. (Ascher, 2004) La movilidad siempre estará vinculada al derecho de la ciudad y el capital social de urbícolas, la movilidad como una necesidad y como un derecho de acceso a los servicios básicos para el desarrollo de la persona integrándose a la participación en mercados económicos y facilitando la integración social de zonas urbanas emergentes a nivel periférico. Una definición de construcción y habilitación de estas infraestructuras y de los servicios de transporte que son dirigidas por el Estado es *“alta inversión de capital en un espacio definido y un alza correspondiente del valor del suelo en ese espacio y en los espacios colindantes”* (Casgrain & Janoschka, 2013). La dirección estatal en materia de transporte deviene en un proceso de tercerización a través asociaciones público-privadas, y concesiones del espacio público en varias ciudades de Latinoamérica (CEPAL, 2005). En este sentido, las políticas estatales dirigidas a la modernización de los sistemas de transporte, en las grandes ciudades latinoamericanas donde la movilidad o movilización cotidiana, son recibidas de manera positiva ya es un

problema de la amplia mayoría de la población de sectores económicos medios y bajos, minimizando los efectos de mayor segregación, fragmentación y diferenciación social entorno al derecho de la accesibilidad a la ciudad.

- 16 Figueroa, identifica también cómo este proceso modernizador puede afectar la periferias de la ciudades debido a que se produce un efecto de rebote que repercute en un servicio público de tipo informal precario, acorde con los ingresos del usuario de escasos recursos, reafirmando procesos de diferenciación y polarización en la accesibilidad a un transporte de calidad, *“la polarización social ha tenido sus expresiones tanto en la oferta como en la demanda de transporte: desde el punto de vista de la demanda, el servicio se ha segmentado para consagrar las crecientes desigualdades económicas que se expresan también en el acceso diferenciado al servicio. Desde el punto de vista de la oferta, se ha visto cómo surge una nueva actividad de transporte, más informal y precaria, que da cuenta de la flexibilización de los mercados de trabajo y de las oportunidades que ofrece para insertarse en las tendencias de la tercerización del empleo, mientras también se consolidan variadas formas de movilidad de los sectores de mayores ingresos, desde el automóvil hasta los servicios selectivos y exclusivos de transporte público”*. (Figueroa, 2005, p. 52).
- 17 Por otro lado, Pollack et al (2010) propone plantear políticas integradas a la planificación urbana donde el Estado debe velar por el entorno, la regulación del mercado inmobiliario y el manejo del transporte. En particular, su propuesta va dirigida al mercado de bienes raíces, donde la fijación residencial y de los desplazamientos de la población con residencia previa en el lugar, se manifiestan de manera dominante.

## Espacio social y espacio público

- 18 La presente investigación se enmarca en el debate existente sobre el espacio público como espacio social donde se manifiestan prácticas ciudadanas. El espacio social, se manifiesta en una multiplicidad de relaciones que ocurren en su interior. *“Espacio (social) no es una cosa entre otras o un producto entre otros; en su lugar subsume cosas producidas e incluye sus interrelaciones en su coexistencia y simultaneidad, su relativo orden o desorden. Es el resultado de una secuencia y conjunto de operaciones y por lo tanto no puede ser reducido a un rango o un simple objeto”*. (Lefebvre, 1974; p. 73).
- 19 Martínez (2013) indica que, Lefebvre, ya en 1965, en La Proclamation de la Commune señalaba su inquietud respecto a la dimensión espacial, es decir, la apropiación festiva de la calle o la recuperación del espacio urbano central por parte del proletariado. La relación entre el campo y la ciudad y entre la ciudad y lo urbano, la explosión de las nuevas periferias y la implosión de los centros como núcleos de control y decisión, la segregación residencial y la renuncia a la calle, la falta de elementos simbólicos en la ciudad y la centralidad de lo lúdico, serán las preocupaciones que van a guiar sus trabajos posteriores.
- 20 Es pertinente partir del concepto de espacio social según el enfoque de Lefebvre que propone entender el espacio social prestando atención a tres dimensiones: **lo percibido, lo concebido y lo vivido**, esto conlleva un proceso caracterizado por la particularidad, lo integrador cognoscitivo y lo relacional donde está ligado lo físico y lo mental. Lefebvre elabora una tríada conceptual compuesta por las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación. *“La práctica espacial se*

*corresponde con el espacio percibido, el más cercano a la vida cotidiana y a los usos más prosaicos, los lugares y conjuntos espaciales propios de cada formación social, escenario en que cada ser humano desarrolla sus competencias como ser social que se sitúa en un determinado tiempo y lugar. Son las prácticas espaciales las que segregan el espacio que practican y hacen de él espacio social. En el contexto de una ciudad, la práctica espacial remite a lo que ocurre en las calles y en las plazas, los usos que estas reciben por parte de habitantes y viandantes.”* (Lefebvre citado en Delgado 2013 p.2)

- 21 Finalmente *“Lefebvre coloca conceptualmente el espacio concebido, al que denomina representación del espacio, en todo momento entrelazado con los otros dos, puesto que su ambición siempre es la de imponerse en todo momento sobre ellos. En este caso es un espacio no percibido ni vivido, pero que pugna por serlo de un modo u otro. La representación del espacio, que está vinculado a las relaciones de poder y de producción, al orden que intentan establecer incluso por la violencia tanto a los usos ordinarios como a los códigos... Ese es el espacio de los planificadores, de los tecnócratas, de los urbanistas, de los arquitectos, de los diseñadores, de los administradores y de los administrativos. Es o quiere ser el espacio dominante, cuyo objetivo de hegemonizar los espacios percibidos y vividos... es el espacio de poder”* (Lefebvre citado en Delgado 2013 p.2)
- 22 Por otro lado *“los espacios vividos son los que envuelven los espacios físicos y les sobreponen sistemas simbólicos complejos que lo codifican y los convierten en albergue de imágenes e imaginarios. Es espacio también de usuarios y habitantes, por supuesto, pero es propio de artistas, escritores y filósofos que creen sólo describirlo. En los espacios de representación puede encontrar uno expresiones de sumisión a códigos impuestos desde los poderes, pero también las expresiones del lado clandestino o subterráneo de la vida social. Es el espacio cualitativo de los sometimientos a las representaciones dominantes del espacio, pero también en el que beben y se inspiran las deserciones y desobediencias.”* (Lefebvre citado en Delgado 2013 p.2)
- 23 El espacio público moderno, proviene de la separación formal o legal entre la propiedad privada urbana vinculada normalmente al derecho de edificar y la propiedad pública, que se supone libre de construcciones, excepto equipamientos colectivos y servicios públicos y cuyo destino es de uso social. También tiene una dimensión socio-cultural es un lugar de relación y de identificación, de contacto y expresión comunitaria. El espacio público supone dominio público, uso social colectivo y multifuncional. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, que lo hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se evalúa sobre todo por la intensidad y calidad de las relaciones sociales que facilita, su integración cultural y su capacidad de influenciar conductas ciudadanas.
- 24 Conrad Kottak ya identificaban que en los proyectos de desarrollo y las infraestructuras de gran envergadura podían afectar el entorno. Kottak conceptualiza la introducción de nuevos sistemas de producción, como proyectos de desarrollo elaborados desde los países financistas, en donde no existe un diagnóstico y estrategia para abordar las distintas formas culturales de la población local, así como las repercusiones debido al cambio drástico en sus vidas cotidianas y en su estructura sociocultural (Kottak, 2000; p. 103-106).
- 25 Por otro lado lo urbano, es decir, la vida social que ocurre en las ciudades, es más bien una forma y un proceso inestable, la del encuentro y de la reunión de todos los elementos que constituyen la vida social y cultural de la ciudad, es un lugar de relación y de identificación, de contacto y expresión comunitaria (Lefebvre, 1976). En este sentido se busca enfocar al espacio público como espacio de control y disputa, donde se

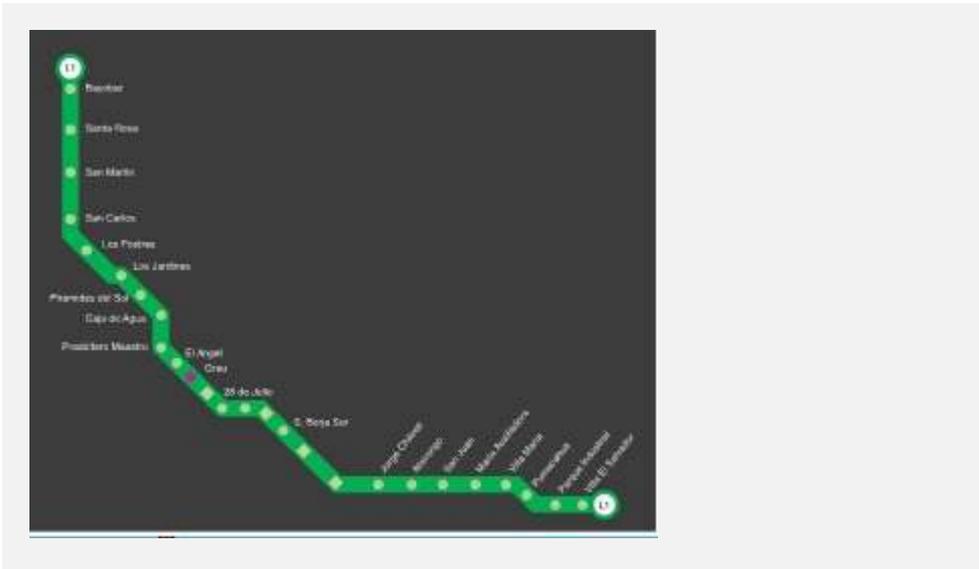
analiza la disputa entre el control de lo urbano y las prácticas de apropiación. En esta perspectiva, el espacio público no es un lugar armónico y completamente accesible, siempre fue un lugar donde se han dado dinámicas inestables y procesos de exclusión que generan finalmente espacios de participación ciudadana.

- 26 Además se define el espacio público como el lugar donde el poder se expresa y se perpetua, Foucault sostiene la premisa que *"una relación de poder sostiene la existencia del equipamiento colectivo y su funcionamiento"* (Foucault, 1980). Así mismo, otros autores expresan que desde el inicio las primeras ciudades, eran diseñadas para controlar y disciplinar a los sujetos *"La ciudad continúa siendo organizada a través de dos procesos interactivos: vigilancia y adherencia; mirando desde y hacia el panóptico ojo del poder. Estar urbanizado significa ser un adherente, un creyente en una cultura e ideología colectiva enraizada en las extensiones de la polis."* (Fourquet y Murard, 1976).
- 27 Si bien, el espacio siempre ha contenido relaciones de poder, su función ha cambiado, de un poder negativo a un poder disciplinario. Foucault defiende la idea de que el ejercicio del poder es, en última instancia, la motivación de la acción humana, y por ende su ejercicio no está confinado al Estado, sino que permea a todas las demás instituciones sociales: el trabajo, escuela, familia, etc. *"En cualquier sociedad hay relaciones manifiestas de poder que permean, caracterizan y constituyen el cuerpo social, y esas relaciones de poder no pueden ser establecidas, consolidadas ni implementadas sin la producción, acumulación y funcionamiento de un discurso."* (Foucault, 1980).
- 28 Lo que se transformó con la llegada de la modernidad no es la naturaleza humana y su vocación de poder, sino las características del discurso de este poder. En términos espaciales, Foucault plantea las siguientes diferencias *"La arquitectura comienza a finales del siglo dieciocho a involucrarse en problemas de población, salud y la cuestión urbana. Previamente, el arte de construir correspondía a hacer manifiesto el poder temporal o divino. El palacio, la iglesia y el fuerte eran las grandes formas arquitectónicas. La arquitectura manifestaba el poder, el soberano, Dios. Su desarrollo había estado centrado en esos requerimientos. Entonces, a fines del siglo XVIII aparecen nuevos problemas: se convierte en una cuestión de usar el espacio para fines económico-políticos."* (Foucault, 1980).
- 29 Mientras que con anterioridad a la era moderna los espacios públicos estaban destinados a expresar el poder del soberano, en el mundo moderno se orientan hacia prácticas disciplinarias, a obtener una completa docilidad del cuerpo. Los espacios públicos pasaron de ser el lugar del castigo real a un espacio de vigilancia.
- 30 En *Vigilar y Castigar*, Foucault identifica el cambio de poder negativo a poder disciplinario en la época medieval, la ejecución pública realizada en un espacio público detentaba una "función jurídico-política". Por el contrario, la época moderna requiere disciplinar al cuerpo reemplazándolas por una industria carcelaria en la cual el "interno" era observado y finalmente transformado.
- 31 Este objetivo disciplinario requiere una nueva organización del espacio, "organizar un espacio analítico" (Foucault, 1980). Es primordial para este nuevo orden *"eliminar los efectos de las distribuciones imprecisas, la desaparición de los individuos de forma incontrolada, su circulación difusa, su inservible y peligrosa coagulación. Es una táctica de anti-deserción, anti-vagabundaje y anti-concentración. Su finalidad es establecer presencia y ausencia, saber dónde y cómo localizar a los individuos, generar comunicación, interrumpir otras comunicaciones, ser capaz en cada momento de vigilar la conducta de todos los individuos, evaluar, juzgar para calcular sus cualidades o méritos."* (Foucault, 1980).

- 32 Augé en cambio considera que en los espacios públicos se realizan actividades de tránsito, de comunicación y sucesos casuales, por lo tanto no es el espacio público en el sentido tradicional “*si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobre modernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos.*” (Augé, 1995; p.83).

## Un sistema pensado en ¿ahorro de tiempo?

- 33 En un sistema de transporte público-privado como puede ser la llamada “combi” el usuario lo utiliza en cualquier momento; es decir uno, se ubica en una calle por donde transita éste y estirando la mano lo detiene para subir en él. Como todo sistema de transporte hay que pagar un precio por el servicio teniendo la particularidad de poder regatear el precio oficial dependiendo de la distancia que se planea recorrer.



Estaciones Línea 1 Metro de Lima

- 34 En el caso del Metro de Lima el asunto es muy distinto, por un lado este sistema se diferencia del común porque digamos de un modo sencillo es formal. Esto implica que tiene unas reglas que imponen un orden más específico. Por un lado se debe de comprar una tarjeta para poder ingresar al sistema y por otro no se puede subir y bajar en cualquier lugar. Una de las maneras de poder acceder al sistema es comprando una tarjeta magnética la cual nos da el derecho de viajar. Adquirir esta tarjeta cuesta S/5.00 que no da derecho a nada por lo que debe de ser cargada con una cantidad mínima de S/.1.50 que es el costo de cada viaje. También existe el medio pasaje a S/.0.75 previa identificación. La lógica diría que el usuario debiera de recargar una cantidad considerable de dinero, digamos para la semana. Pero esto no sucede así, una gran parte de los usuarios recarga a diario ese S/1.50 que le permite viajar por un tramo teniendo que volver a recargar par le regreso. Eso implica que en las estaciones se formen colas muy pero muy largas que traen como consecuencia gastar de 30 a 40 minutos; solo para pagar el pasaje. Pudiendo ser en algunas estaciones hasta 1 hora

sobre todo cuando estamos muy temprano 6 de la mañana y en la tarde a partir de las 5:30.

- 35 Ante esta situación de colas y demoras surge en el mismo sistema un orden que consiste en pagar un sobre precio de S/.2.00 que se paga en la misma entrada de las estaciones a revendedores que te hacen pasar con su tarjeta y esto sucede a la vista de los mismos encargados del Metro de Lima. Quienes afirman que no pueden hacer nada porque no esta entre sus normas como una práctica ilegal y que dichas personas no están cometiendo algún delito.
- 36 Lo que se evidencia es que el sistema no pensó en las características del usuario masivo; como por ejemplo, su economía. Ya sea porque viven día a día de un jornal diario, por desconfianza del sistema de recarga o porque han perdido la tarjeta y con ello el saldo. Lo cierto es que al recargar a diario una tarjeta genera una gran congestión, ya que no hay posibilidad por ejemplo de recargar por internet, o con tarjeta de crédito o débito. Tampoco hay promociones que incentiven una recarga mayor y así evitar esta gran congestión de gente que se da por lo general en las mañanas muy temprano y en las tardes justo cuando la gente se desplaza para ir a trabajar y para regresar a sus casas.
- 37 Un sistema que fue diseñado para poder reducir el tiempo de viaje hoy genera mas tiempo para aquellos usuarios que desconfían aun del modo de pago de este sistema. El nulo incentivo que existe para poder lograr recargas mayores hace que un sistema de transporte pensado en 1986 y que recién entra en total funcionamiento en el 2011 colapse en algunas estaciones y horas en particular y que su acceso nos e de manera ágil como debiera de serlo. En las estaciones de mayor congestión como Cultura, Gamarra, Grau y otras la pérdida de tiempo en colas es muy alta. La cantidad de máquinas de recarga resultan insuficientes y luego para entrar ya al mismo sistema para viajar, teniendo la recarga lista, resulta tedioso puesto que tienes que enfrentar a la gente que sale de la estación con lo cual genera más pérdida de tiempo.

## De arriba, de abajo

- 38 El Metro de Lima ha servido para que usuarios de diversas clases sociales lo utilicen como medio de transporte permanente, estacional o circunstancial. Para parte de los usuarios resulta rápido hasta cierto punto, si solo nos referimos al trayecto por que si hablamos del tiempo empleado en cada estación pues este resulta que nos hace gastar más tiempo del que se debe de emplear.
- 39 Quienes hacen recargas de forma diaria son aquellas personas que viven el día a día, que reciben un pago diario y que les resulta imposible poder tener una tarjeta recargada hasta con S/5.00. Las personas que pueden recargar algo más que un solo pasaje me comentan que viajan hasta estaciones como El Sol, Presbítero o Villa María del Triunfo que son estaciones que no tienen mucha gente para poder recargar montos como S/15.00 o más, pero al hacer esta recarga pierden S/1.50 porque las máquina de recarga están saliendo de la estación. Aquí tenemos un grupo social distinto que prefiere recargar con montos mayores con el fin de ser más práctico y evitar colas.
- 40 Hay quienes indican y reclaman al mismo tiempo que la manera de recarga y venta de tarjetas debe de tener más canales. La congestión que existe en las máquinas de recarga es excesiva y sin embargo en una época en donde el internet y las transacciones hechas con tarjeta de crédito o débito son seguras resulta poco práctico que el sistema del

metro no lo tenga activo en su página web. Este sector de usuarios reclama esa facilidad que evita la congestión de colas.

- 41 Otro grupo de usuarios son aquellos que no tienen cierta periodicidad y que al ver el gran número de gente en la cola prefieren pagar un poco más y se acercan a los revendedores que están detrás de los molinetes de pase y con sus tarjetas te hacen pasar evitando la cola de la recarga el precio de esta facilidad es de S/2.00 cincuenta centavos más del precio normal por un viaje. Esta facilidad no puede ser usada por aquellos usuarios que S/1.50 representa un gasto muy fuerte para el día a día. Si hablamos de un viaje de ida y vuelta se convierte en S/3.00 diarios que al multiplicarlo por 6 días de trabajo tenemos S/.18.00 que si lo volvemos a multiplicar por 4 semanas tendremos S/. 72.00 sin contar los gastos extras de otras conexiones o aproximaciones que para una persona que tiene un ingreso mínimo de S/. 930.00 resulta un gasto muy fuerte que debe de ser cuidado. En estos ejemplos tenemos diferentes usuarios pertenecientes a diversos estratos sociales que utilizan el mismo medio pero que sin embargo tienen diferentes necesidades.
- 42 Lo cierto es que hay un transporte público en donde los más pobres son quienes más se perjudican, perdiendo tiempo en colas extremadamente largas siendo el discurso inicial que este transporte era para que los trabajadores más humildes no pierdan tiempo al ir a sus trabajos o de regreso a sus casas. Mientras que para otros usuarios el metro resulta conveniente pero que por ningún motivo soportan el hecho de perder tanto tiempo en una cola no solo para recargar si no también para entrar como sucede en las estaciones más congestionadas que en la actualidad son más de las que fueron en un principio. A estas personas el sistema del Metro de Lima también las ignora no dándoles facilidades para poder recargar montos mayores, para poder utilizar medios digitales para dicho fin, o creando formulas u ofertas que indiquen que se preocupan y piensan en los usuarios.
- 43 *S/1.50 es mucho dinero para mi, considere que tengo que salir de uno de los sectores más alejados de Villa el Salvador, un moto taxi que ya me conoce me cobra S/0.50 para acercarme hasta la primera estación a veces salgo más temprano como a las 5:00 am para poder caminar hasta la estación y así ahorra <sup>بالتالي</sup> <sup>الوقت</sup> <sup>بالتالي</sup> temprano como a las 5:00 am para poder caminar hasta la estaciya me conoce me cobra S/0.50 para acercarme hasta la estí ahorrar esos cincuenta centavos. De regreso hago lo mismo cuando ya voy tarde y veo a mi amigo cerca voy con él, de lo contrario voy caminando.* Estas palabras son de Aníbal un joven trabajador que gana un sueldo mínimo tiene esposa y 3 hijos.

## El teléfono móvil

- 44 Una de las características más peculiares observadas en los usuarios del Metro de Lima es que los pasajeros en su mayoría hacen uso del teléfono celular de manera muy constante. Jóvenes conversando con otros pero no de la manera tradicional sino mediante el envío de mensajes, y con audífonos escuchando música al mismo tiempo. Por lo general los jóvenes no hacen caso para nada de lo que pueda suceder alrededor. Virtualmente conectados con el resto de amigos que en ese momento no viajan con ellos. Están en el tren viendo videos, escuchando música, chateando. El sistema brinda una seguridad que permite mostrar el celular delante de todos. Los modelos de los teléfonos son variados no son de una marca específica pero si son aquellos considerados “smart phones”. Si bien algunos jóvenes suelen viajar con algún amigo en todo el

trayecto no interactúa con ellos es decir no cruzan palabras o comentarios cada uno esta conectado con su teléfono. En algunas ocasiones cuando hay algo gracioso o divertido suelen reírse muy fuerte e interactúan con la persona que los acompaña luego vuelven a su asilamiento. Solo se pasan la voz al momento de bajar o como dije si algo muy gracioso han visto o escuchado y quieren compartirlo. En una ocasión me atrevo a preguntar a un joven de unos 20 años que era lo divertido; felizmente no lo toma a mal, se quita el audífono y me dice en voz alta ¿qué? Y le vuelvo a preguntar ¿qué es tan divertido? y me enseña un video de un hombre cayéndose de una bicicleta de forma muy graciosa, la verdad si era divertido. Su amigo nunca se dio cuenta de que él hablaba conmigo o me enseñaba su celular. En el caso de chicas jóvenes sucede casi lo mismo si bien cuando viajan en grupo de a dos o mas suelen también viajar desconectadas del resto de las personas de vez en cuando conversan entre ellas. Pero igual siempre se comportan como si nadie estuviese a su alrededor.

- 45 Para los jóvenes de 15 a 25 años el teléfono móvil no es usado propiamente como teléfono es un aparato que les permite estar conectados con aquellos a quienes no tiene físicamente al lado incluso si estas a su lado te comunicas con esa persona mandando mensajes de texto. Por otro lado se usa para ver películas, videos de situaciones divertidas, memes de los personajes de actualidad como los de los personajes de los programas de televisión Esto es guerra y Combate. No es usado para saber de las noticias o que está pasando en el país, el mundo o la ciudad. Casi nunca hacen llamadas como tal; es decir, usando la función principal del móvil y si las hacen es muy probable que estén usando una aplicación de internet como Messenger o Whatsapp. Estar conectado con internet es de vital importancia para ellos. Para las personas mayores si están con audífonos es porque están escuchando música, o hablando con alguien. No tienen el móvil en las manos más bien lo tienen guardado de una manera no visible. Aún personas mayores que usan el teléfono muy raro muestran que tienen uno. Todos finalmente están callados salvo algunos que van conversando y que viajan juntos. Sobre todo las madres con sus hijos pequeños.

## Entre normas y prácticas

- 46 Las características de los usuarios del Metro de Lima son muy variadas y sería muy importante que las autoridades encargadas de su administración puedan dar las facilidades pertinentes hacia sus usuarios en el sentido de aliviar la formación de colas que lo único que hacen es generar pérdida de tiempo absurda cuando el fin de la creación del Metro fue disminuir los tiempos de traslado.
- 47 El interactuar entre las personas es muy limitado o escaso, a no ser para reclamar un asiento para una mujer con niño o un anciano los usuarios no suelen conversar entre ellos salvo los que viajan juntos. Los jóvenes no suelen conversar entre sí, los que son un poco mas maduros si viajan con alguien conocido si conversan. El sistema no promueve el diálogo entre sus usuarios, porque no se dan las condiciones. Te piden por lata voz que si escuchas música por favor lo hagas con audífonos.
- 48 Las reglas impuestas por este sistema se suelen acatar pero no en su totalidad, ya lo observamos en la aparición de revendedores de pasajes que por un monto mayor al precio oficial te hacen evitar largas colas para recargar. Lo mismo sucede con el orden para esperar a entrar al tren si no hay mucha gente se espera a que salgan primero

antes de subir pero si es hora punta o hay mucha gente lo que importa es subir primero antes que los demás.

- 49 Las diferentes clases sociales que utilizan el Metro de Lima suelen tener recorridos diferenciados, si has subido en Villa el Salvador o sus 3 primeras estaciones es muy probable ir hasta Angamos o Cultura para poder conectar con otras líneas de ómnibus o combis para continuar a su destino. Sucede también para un grupo de usuarios que ir al emporio de Gamarra utilizando este medio se vuelve mas seguro y de fácil conexión con otras vías.

## Primeras respuestas

- 50 Podemos concluir que el trabajo de campo realizado en la Línea 1 del Metro de Lima ha permitido tener un acercamiento a la realidad que se vive en el sistema. Cómo realmente es usado y sobre todo si se cumplen las promesas hechas al momento de su concepción y puesta en marcha. Es necesario mencionar que el sistema fue diseñado para una Lima de los 80 y hoy 30 años después entra en funcionamiento. Por ello es lógico ver que el sistema colapsa en varias estaciones y en diversas horas. Así podemos definir al espacio concebido, como un sistema que prometía ahorro de tiempo frente al transporte tradicional. Que se ofrecía con una ventaja centrada en la comodidad para los usuarios. Un sistema que permitiría un fácil acceso a los usuarios. Cuando la realidad muestra que los trenes van llenos no solo en horas punta sino en casi todos los horarios. Las estaciones rebalsan de usuarios por recargar sus tarjetas y es que no se toman en cuenta las necesidades de los usuarios reales que se ven en la necesidad de hacer recargas por cada tramo que van. Y que no se hace uso de todas las herramientas tecnológicas modernas que podrían servir para mejorar la experiencia del usuario; por ejemplo recargas por internet o en otros canales de ventas como bodegas o supermercado. Del mismo modo no se tomaron en cuenta las necesidades de los diferentes tipos de usuarios. Por ejemplo quienes no pueden viajar con bicicleta como sucede en otras ciudades. Del mismo modo quienes no pueden llevar bultos grandes del tamaño de una maleta esto simplemente no esta permitido indicando que es por comodidad de los otros pasajeros. Pero lo cierto es que nada se ha hecho por atender las necesidades de esos usuarios que no son pocos sobre todo quienes abordan en las estaciones de Gamarra y las aledañas; lo mismo con la estación Grau y otras que requieren que los vagones tengan espacios para poder llevar bultos como sucede en otras ciudades cuyos sistemas permiten ese ingreso.
- 51 En cuanto al espacio percibido podemos encontrar una serie de oportunidades que se han presentado a raíz del caos que se acentúa en algunas estaciones como por ejemplo el hecho de existir revendedores de pasajes que por un monto adicional te hacen entrar evitando hacer largas colas para recargar o entrar por primera vez al sistema o viajar sin necesidad de adquirir una tarjeta de S/. 5.00 que solo usará una vez. Del mismo modo en los alrededores de las estaciones han surgido emprendimientos que buscan satisfacer necesidades que aparecen con este nuevo transporte como los moto-taxis que sirven de transporte alimentador acercando a los usuarios mas alejados hacia las estaciones por un monto que va entre S/. 1.00 y S/. 0.50 esto se suele ver más en las estaciones iniciales de Villa el Salvador y Bayóvar. También surge un comercio alrededor de las estaciones casi siempre informal como vendedores de comida y de

otros productos estacionales como chompas y guantes en invierno, gorras en verano, etc.

- 52 Finalmente el espacio vivido es el sentir la realidad de no haber ahorrado tiempo en el transporte, de haber viajado de manera incómoda. Teniendo en muchos casos a madres con bebés en brazos que no tienen asientos donde poder sentarse ya que en cada vagón son sumamente escasos, y los pocos que hay están ocupados por otras madres en similar situación o por ancianos que también hacen uso del mismo. De tener que luchar por entrar en el tren a empujones viajar apretado e incómodo sin poder tener tranquilidad cuidando de que no te rocen o rozar a alguien y ser mal interpretado.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acevedo, J. (2008). "Comentarios al documento del Plan Maestro de Movilidad". En *El futuro de la movilidad en Bogotá. Reflexiones a propósito del Plan Maestro de Movilidad y Estacionamientos. Cuadernos del Informe de Desarrollo Humano para Bogotá 1*. Bogotá: PNUD, 83-92.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares, espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (1995). *Non Places, Introduction to Anthropology of Super Modernity*. London: Verso
- Augé, M. (1998). *El viajero subterráneo, un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa.
- Casgrain, A. & Janoschka, M. (2013). Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile. *Andamios. Revista de investigación Social*, N° 22, p. 19-44.
- De Certeau, M., Giard, L. y Mayol, P. (1996). *La invención de lo cotidiano II: Habitar, cocinar*. México: Iteso.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas, pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Figueroa, O. (2005). *Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina [versión electrónica]*.
- Foucault, M. (1980). *Vigilar y castigar: El nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Gakenheimer, R. (1998). *Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo*. Santiago de Chile.
- García Canclini, N. (1997). *Imaginario urbano*. Buenos Aires.
- García Canclini, N., Castellano, A., Rosas Mantecón, A. (1996). *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos*. México D.F.: Grijalbo.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad, propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Herce, M. & Magrinyà, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires.
- Kaufmann, V. (2008). *Mobilité y qualité de la vie en ville en Vivre en ville, Observatoire*

mondial des modes de vie urbains (Damon, J., dir.). Paris: Presses Universitaires de France, 119-140.

Kottak, C. (2000). Antropología Cultural. Espejo para la Humanidad. Madrid: McGraw-Hill.

Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.

Pollack, S.; Buestone, B. & Billingham, Ch. Maintaining Diversity in America's Transit-Rich Neighborhoods: Tools for Equitable Neighborhood Change. Boston: Dukakis Center Northeastern University, 2010.

## RESÚMENES

Convertido en ícono de modernidad el Metro de Lima Línea 1 lleva de un lado a otro a los ciudadanos que necesitan de ese servicio pero que dentro del mismo se someten a una serie de normas de conducta que regulan su comportamiento, que fueron ideadas y pensadas por el mismo organismo que administra éste medio de transporte pensando quizás -como sucede con muchas franquicias- acercar el modelo global a una realidad particular pero sin justamente mirar las características locales.

El trabajo de campo permite descubrir unos primeros hallazgos indicando que estamos ante el surgimiento de una nueva cultura moderna de transporte. Interesa el análisis de las personas que suelen modificar y en algunos casos reafirmar sus hábitos de comportamiento ante el uso de este nuevo espacio. Descubrimos que en varios casos no se cumplen las promesas vendedoras de las autoridades, como el ahorro de tiempo.

Converted into an icon of modernity, Lima Metro Line 1 take citizens from one side to another who need this service but, within it, submit themselves to a series of rules of conduct that regulate their behavior, which were devised and thought out by the same body that manages this means of transport thinking maybe, as with many franchises, approach the global model to a particular reality but without just looking at the local characteristics.

The fieldwork allows to discover some first findings indicating that we are facing the emergence of a new modern transport culture. It is interesting to analyze the people who usually modify and in some cases reaffirm their behavior habits when using this new space. We discovered that in several cases the sales promises of the authorities are not fulfilled, such as saving time.

Convertido em um ícone da modernidade, a Linha 1 do Metrô de Lima leva de um lado a outro os cidadãos que precisam desse serviço, mas que, dentro dele, se submetem a uma série de regras de conduta que regulam seu comportamento, que foram elaboradas e pensadas por o mesmo organismo que gerencia este meio de transporte pensando talvez, como em muitas franquias, em abordar o modelo global para uma realidade particular, mas sem olhar apenas para as características locais.

O trabalho de campo permite descobrir algumas primeiras descobertas indicando que estamos diante do surgimento de uma nova cultura de transporte moderna. É interessante analisar as pessoas que geralmente modificam e, em alguns casos, reafirmam seus hábitos de comportamento ao utilizar esse novo espaço. Descobrimos que em vários casos as promessas de vendas das autoridades não são cumpridas, como economizar tempo.

## ÍNDICE

**Keywords:** Transport, public mobility, behavior, rules

**Palavras-chave:** Transporte, público, movilidad, comportamiento, reglas

**Palabras claves:** Transporte, público, movilidad, comportamiento, reglas

## AUTOR

**MG. RAFAEL VIVANCO**

Pontificia Universidad Católica del Perú