

Territorialidades y Conflictos en La Estación del Metro de Lima, el caso de Villa el Salvador

Territorialities and conflicts in the Subway Station of Lima, the case of Villa el Salvador

Territorialidades e Conflitos na Estação do Metrô de Lima, o caso da Villa el Salvador

Karina Chavez Arana



Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/6775>

DOI: 10.4000/pontourbe.6775

ISSN: 1981-3341

Editor

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Referencia electrónica

Karina Chavez Arana, « Territorialidades y Conflictos en La Estación del Metro de Lima, el caso de Villa el Salvador », *Ponto Urbe* [En línea], 24 | 2019, Publicado el 26 junio 2019, consultado el 05 junio 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/pontourbe/6775> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pontourbe.6775>

Este documento fue generado automáticamente el 5 junio 2020.



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

Territorialidades y Conflictos en La Estación del Metro de Lima, el caso de Villa el Salvador

Territorialities and conflicts in the Subway Station of Lima, the case of Villa el Salvador

Territorialidades e Conflitos na Estação do Metrô de Lima, o caso da Villa el Salvador

Karina Chavez Arana

NOTA DEL EDITOR

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

Aceitação / Accepted 15/04/2019

La Estación como nuevo escenario de movilidad en Lima

- 1 La estación, es el espacio físico donde llegan y salen los trenes. Oficialmente, hace referencia al equipamiento cerrado y regulado por el consorcio privado que tiene a su cargo el servicio. Sin embargo, el flujo masivo de personas encadena sus actividades al entorno próximo, por lo que la investigación aborda “la estación” como un espacio social y de uso público. En este sentido, es un espacio que expresa las necesidades especiales para el desplazamiento de personas, (Dextre, 2014). Por un lado, la estación es un espacio funcional del sistema de transporte, considerado un nodo de articulación para la conectividad en la red metropolitana; por otro lado, es un equipamiento que aglomera usuarios y servicios en su entorno, en este sentido considerado una “mancha urbana” de la localidad, (Magnani: 2002).

- 2 La estación es un nuevo escenario en la problemática urbana del país, en tanto es un equipamiento del sistema masivo de transporte público que se viene implementando durante los últimos años. La primera línea del Metro de Lima se encuentra en funcionamiento desde el año 2011, luego de 25 años aprobado el proyecto inicial, es parte de la Red Básica que aprueba la proyección de seis líneas de metro en la ciudad¹. La implementación y proyección de este tipo de servicio, es parte de una era inaugurada por las autoridades para el re involucramiento en la problemática del transporte, a través de Asociaciones Público Privadas (APP), luego de su liberalización en 1991.
- 3 Principales hitos en políticas de transporte público en Lima.



Figura 1: Elaboración propia.

Espacios funcionales o espacios sociales

- 4 Las nuevas políticas de transporte consideran proyectos de gran envergadura que buscan redefinir las formas de acceso a la ciudad, priorizando la conectividad, bajo una lógica de flujos (Castells: 2006). Esto responde a la dinámica centro - periferia, en tanto se propone como un medio de traslado masivo de personas, hacia las principales áreas de concentración de servicios en la metrópoli, bajo un modelo de ciudad difusa o fragmentada (Borja: 2003).
- 5 La tensión normativa de estas políticas se encuentra en la forma cómo se concibe el proyecto, de modo que reproducen desigualdades, favoreciendo la funcionalidad hacia los centros de poder, sin potenciar la actividad urbana en espacios locales, precarios y poco favorecidos en la distribución de servicios. Así, las políticas de transporte expresan nuevas formas de marginalidad urbana, sobre las “necesidades sociales” del sujeto respecto sus formas de acceso a los servicios de la ciudad (Lefebvre: 1969). En contraparte se presenta el enfoque de lugar, referido a la forma territorial de organización de la vida cotidiana y la relación del hombre con su entorno, señalando la potencialidad del espacio público para concretar el derecho a la ciudad (Borja: 2013). Así, se analiza las políticas de transporte en función de la movilidad, que considera las

dificultades de la gente al trasladarse, así como los motivos, costumbres o criterios que guían su acción (Avellaneda: 2007).

- 6 Se interpela las propiedades que tienen los espacios de tránsito alrededor de las conexiones de transporte, ya que debido a su funcionalidad se conciben como espacios de flujos, sin referencias en el territorio, es decir como “no lugares” (Auge: 1993). Sin embargo, se busca recuperar la dimensión social del espacio, entendida a través de los actores sociales que dan vida a la estación, considerando la idea de “gente en el espacio público”, donde los actores se apropian y dotan de sentido el lugar (Borja en Vega Centeno: 2006). Así, en oposición al funcionalismo de un no lugar, la estación será abordada en su potencial de espacios público, entendido por su dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad, como define Borja dicho concepto (2003: 124).

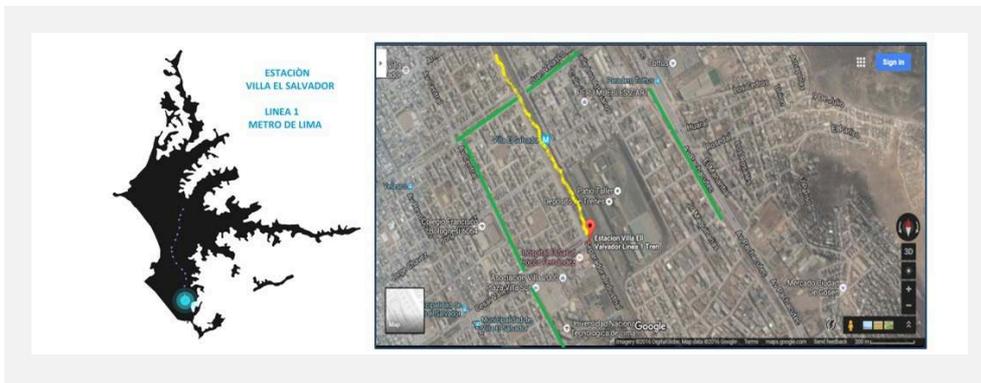
Mirando la estación de “dentro y de cerca”

- 7 La investigación sigue la metodología de la etnografía urbana, a partir de las categorías analíticas propuestas bajo el enfoque de “dentro y de cerca”, en tanto se observa la vida pública, en torno a las relaciones sociales y acciones locales en el territorio (Magnani: 2002).
- 8 El dato etnográfico como experiencia participante, parte del relato mismo del investigador, documentando los sentidos y percepciones recogidos en la conversación rápida con los actores. Esta metodología analiza las prácticas urbanas, detrás de la infraestructura de la ciudad concebida, por lo que, se orientó a identificar las prácticas ocultas en el funcionamiento cotidiano de la estación. Se observaron las dinámicas que se irradian en el entorno, a partir de la afluencia masiva de usuarios del metro, reconociendo la multiplicidad de servicios que se piensan y se ofrecen a ellos, en su vida cotidiana. De esta manera, se presenta la estación como un espacio físico, visible y público que aglomera usos y actividades en su entorno.
- 9 Se propone dos niveles de análisis, el espacio urbano y los actores que permanecen en él. El primero, identifica características del espacio físico y zonas de desplazamiento de los usuarios mapeando recorridos y encadenamientos con el entorno, en forma de “trayectos” y “circuitos” (Magnani: 2002). El segundo, identifica actores claves que habitan el espacio, entendiendo el habitar como el acto de permanecer y estar localizado en él (Duhau y Giiglia: 2008).
- 10 La investigación es acotada seleccionando moto-taxistas y comerciantes ambulantes como actores clave de la dinámica urbana en la estación, ellos usan se apropian del espacio, por lo que tienen un vínculo directo con el espacio. Han desarrollado saberes especializados al funcionamiento del metro, ya que articulan su actividad laboral con las dinámicas de los usuarios, ofreciendo un servicio informal asociado a la precariedad de la localidad.
- 11 Así, el análisis abordará las lógicas territoriales de estos actores, a partir de la construcción de sentido que genera la práctica urbana, en un espacio con débil presencia institucional. Este enfoque considera que las actividades se ordenan y se estructuran en el espacio y en el tiempo, asociando componentes territoriales a la adquisición y la defensa de los bienes necesarios para la sobrevivencia (Remy y Voyé: 1981)². Supone organizar situaciones permanentes o intersticios intermedios que establecen reglas y normas en el espacio, donde la apropiación se observa en el

contacto, la distancia, la circulación, entre otras características que inciden en la construcción de identidades y de conflictos por el espacio.

La estación Villa el Salvador (VES)

- 12 La estación de Villa el Salvador es la última –o primera- de la línea 1 del Metro de Lima. Esta ubicada en Lima Sur, dentro del área periférica con menor interés de inversiones privadas, lo que determina la subsidiariedad del Estado para atender su potencial desarrollo urbano. Se encuentra en el distrito con los índices más altos de pobreza y precariedad en dotación de servicios básicos (IPSOS: 2017; INEI: 2014). Su entorno ha sido considerado, en los últimos planes metropolitanos, como una zona de expansión con potencial de centralidad para el área sur, concentra un gran parque industrial y servicios públicos de importancia para la zona, en su mayoría residencial. Está ubicada en medio de una vía principal, siendo un área rígida que no permite el comercio informal ni el establecimiento de paraderos, sin embargo, la ausencia de alimentadores u otros servicios encadenados al uso del metro, ha permitido la emergencia de prácticas informales en el lugar.
- 13 Ubicación del área de estudio



Izq. Figura 2: Elaboración Diego Saldarriaga. Der. Figura 3: Fuente Google earth.

- 14 Esta estación es parte del primer tramo histórico, inaugurado en los inicios del proyecto del metro, por lo que, estuvo abandonada durante más de veinte años que duro la construcción, convirtiéndose en foco de delincuencia. El paisaje del entorno es precario en infraestructura, aun cuando se ubica en un área consolidada del distrito, se muestra viviendas inconclusas, pistas sin asfaltar, pasos a desnivel y acumulación de basura muy cerca del equipamiento de transporte. En este sentido, refleja las necesidades urbanas de una masa crítica de pobladores periféricos, con limitado acceso a servicios públicos.



Foto 1: Vista horizontal lado oeste de la estación VES. Fuente Karina Chavez

Trayectos y Circuitos en la Estación

- 15 La estación VES recibe un flujo aproximado de 24 mil usuarios por día³, los cuales se desplazan en un entorno próximo ausente de atributos, de acuerdo con la zonificación predominante, que es residencial e industrial, es decir, solo de actividades de vivienda y trabajo. Asimismo, estas características determinan que el desplazamiento sea principalmente motorizado, ya que las condiciones físicas son poco amigables, algunos tramos sin iluminación ni asfalto, de predios industriales, que configuran largas distancias sin atractivos para la caminata. Se identifica que el principal medio de transporte, para llegar a la estación, es el moto taxi, este servicio, no solo determina la facilidad de acceso en poco tiempo, sino que brinda un servicio personalizado de origen y destino a bajo costo.
- 16 De esta manera, el flujo peatonal queda concentrado en proximidad del equipamiento, en relación con las vías de acceso donde circulan este tipo de vehículos. Las veredas más próximas son escenario de la aglomeración de usuarios, por lo que se vuelven espacios de uso intenso y concentración de servicios articulados al equipamiento, como mancha urbana. Así, el desplazamiento de los usuarios se concentra en la vía principal donde se reconoce trayectos irradiados por el flujo de usuarios hacia las vías más cercanas.
- 17 Estos trayectos se concentran en las vías próximas, que sirven de entrada o salida para los moto taxis, de esta manera se extienden hacia diferentes lugares de interés, que se presentan como atributos en el territorio, formando circuitos de origen y destino de los usuarios. Entre ellos, equipamientos de envergadura, concentraciones de comercio y educación que se reconocen por su actividad encadenada al uso del metro, de acuerdo con lo mapeado por nuestros actores.

La estación como mancha: aglomeraciones y trayectos en el área de estudio

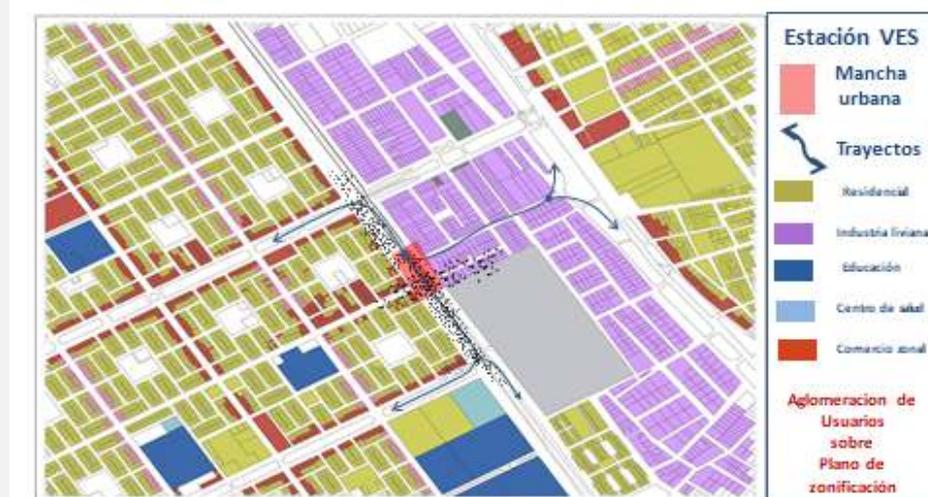


Figura 4: Elaboración propia, sobre plano de zonificación.

- 18 Circuitos de usuarios identificados en mapeo con actores de la estación



Figura 5: Elaboración propia.

Temporalidades y ritmos de la Estación

- 19 El metro funciona de 06:00 a 21:00 horas, se diferencia la frecuencia de trenes según horas de uso intenso y/o días de semana, esto refleja una manera de gestionar el territorio, que son aprendidos por nuestros actores, a través de la presencia especializada por “temporalidades” con el servicio. La fiabilidad descansa en la experiencia comprobada de que el metro funciona cada cierto tiempo, con mayor o menor intensidad. Establece la organización racionalizada y la re estructuración de las relaciones sociales en intervalos espacio – temporales, características de la modernidad y el establecimiento de “sistemas expertos”. En este sentido, corresponden a ritmos de idas y vueltas, determinados por los “tiempos de oficina” que representa la uniformidad del sistema de transporte.
- 20 Se identifican tres dinámicas diferenciadas en las formas de uso del espacio público en función a los requerimientos de la multitud de usuarios por horas del día. Se observan patrones de uso que responden a la dinámica centro –periferia, donde miles de usuarios se trasladan a centros funcionales de la ciudad por la mañana y regresan por la tarde -noche.
- 21 El primer horario se identifica de 5:00 a 9:00 de la mañana, donde se producen largas colas de espera para ingresar a la estación, esta hora se caracteriza por la capacidad de atracción que tiene la estación, debido a que el patrón de uso supone salir de la localidad. Nuestros actores llegan antes que los usuarios, ya que los espacios, donde normalmente se ubican podrían ser ocupados por la multitud de gente que llega a la estación. El siguiente horario es desde las 09:00 a 16:00 horas, es denominado por nuestros actores como la hora del “goteo”, ya que la actividad de la estación es menor y los usuarios llegan de a pocos. Durante esta hora, los comerciantes ambulantes aprovechan en cambiar de turnos con familiares, así mismo para alistar productos más elaborados. De igual manera, los moto taxistas aprovechan en ir a sus casas a comer o salen a buscar pasajeros en el entorno próximo, debido a la poca afluencia.

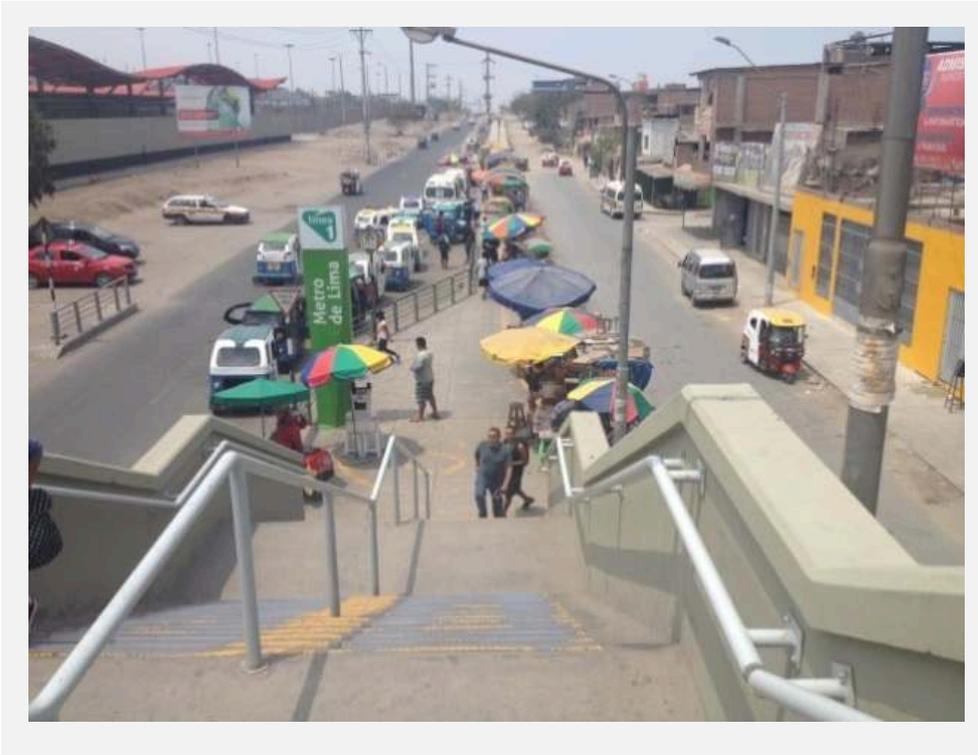


Foto 2. Jueves - 14:00h



Foto 3: Lunes – 07:00h. Fuente: Karina Chavez.

- 22 La hora más importante, se reconoce entre las 16:00 y 21:00 horas, este horario se denomina “hora punta”, debido a la alta afluencia de usuarios que llegan y se concentran en a la Estación. A esta hora, la estación se convierte en un mercado, donde aparecen nuevas ofertas en servicios y productos, es la hora de mayor competencia y nuestros actores tienen que desplegar una serie de estrategias articuladas al espacio

para acaparar las oportunidades. Los comerciantes ambulantes cambian de mobiliario, ofreciendo productos más elaborados y un ambiente más acogedor con mesas y sillas.

En la tarde, a partir de las cinco de la tarde, la gente viene de su trabajo, o viene de Gamarra, y a las cinco de la tarde... a las seis de la tarde hasta las ocho de la noche, ocho y media, nueve, hay bastante gente.” (Comerciante ambulante en zona 1)

...muchos tienen hambre, llegan cansados, con frío! Aquí se les cuida, se les espera con la sopita caliente. Mientras hayan cobrado su día, uno los atiende con cariño (risas). (Comerciante ambulante en zona 2).



Fotos 4 y 5: Viernes 19:30h. Fuente: Karina Chavez

- 23 En este horario, los informantes señalan que no se abastecen solos, por lo que llega más gente a apoyarlos o se ayudan entre ellos. En este sentido, deja de ser una actividad individual para organizarse con los otros, de manera que puedan abastecer la demanda masiva. Los Moto – taxistas ofrecen servicios de colectivo, gritando las principales rutas, estacionan motos en fila para separar su espacio, cuidando que no entren otras motos o “piratas” en su espacio.
- 24 Los apuntes en esta hora, han registrado momentos de alta tensión entre nuestros actores, sobre todo, por parte del grupo de moto taxistas, donde han surgido peleas por captar los pasajeros. La aglomeración de usuarios en las escaleras de salida y entrada a la estación, provoca conflictos por la localización en cercanía., esto pone de manifiesto, una situación de competencias con mayor intensidad, expresadas en peleas y amenazas en el espacio.

Se observa una pelea a golpes en el paradero de atrás (zona 4), se pelean dos sujetos a puños, ambos se sacan el polo para pelear. La gente de la empresa Diursa, van a separarlos cuando se dan cuenta, algunos reclaman a otros porque se han demorado en ayudar, le dicen que no se habían dado cuenta. Cuando comentan sobre la pelea, entre los de la empresa, comentan que ha habido una pelea con el “mono” porque se metió otro, se pelearon por el pasajero, dicen que “se lo quería llevar” el otro moto taxista que no pertenece al grupo.

(Apuntes de Campo, viernes 30 de junio del 2017)

Estrategias de localización y jerarquías espaciales

- 25 Así, los trayectos y circuitos de los usuarios son conocidos por nuestros actores, diferenciando los horarios de uso intenso, este saber particular determina jerarquías en el espacio, en tanto se reconocen zonas de mayor o menor concentración que son disputadas para su localización, en horas específicas. Si bien, se llegaron a identificar más de diez zonas, se presentan cuatro de las más importantes en el lado más dinámico, determinadas por el uso y las características del espacio.



Figura 6: Plano en planta. Lado oeste de la estación. Elaboración Chavez y Saldarriaga

- 26 Estas zonas son reconocidas por los informantes, a partir de referencias físicas sobre el espacio, asociado a la proximidad de los cuatro accesos que tiene la baranda. Bajo esa referencia, establecen fronteras físicas y simbólicas que delimitan las zonas y su localización frente a su competencia. El diseño del espacio no integra las calles del entorno, limitando el acceso a través de pasos a desnivel y barandas que encausan el flujo de usuarios, esto limita el desplazamiento peatonal y determina zonas de paso obligado, próxima de la escalera para el ingreso o salida de usuarios.



Foto 6 y 7: Sabado en la tarde. Fuente: Karina Chavez

- 27 Así, se organizan en grupo para acaparar las oportunidades en el espacio, estableciendo funciones estratégicas. La distribución de las zonas, se establece a partir de los años de permanencia en el lugar y las redes que conforman en grupo para defender su localización. Los comerciantes ambulantes respetan el orden de llegada para determinar la jerarquía de su ubicación, mientras los moto taxistas se organizan en empresas que ejercen el uso de la fuerza o pagos ilegales a las autoridades.

¿Cómo regulan que no se metan otros piratas?

Ya respetan, ya saben que **somos los dueños de esta parte y no se meten**. Pero cuando **comenzamos hace años** no era así, se metían, puñetes, todo, **había que poner orden**. (Moto taxista en zona 1)

...porque nosotros estamos, como te digo, desde el primer día trabajando en el tren. Tenemos documentos que reconocen que estamos trabajando desde el primer día, por lo tanto,

digamos somos dueños de esta parte. Aunque legalmente nosotros deberíamos estar adelante porque esa es nuestra zona, pero lo estamos haciendo así porque si no viene la moto pirata y se mete adelante. Por eso estamos ahí. (Dirigente Moto taxista, en zona 2)

La Estación como espacio social

- 28 Podemos documentar las formas de organización de la estación a través de actores sociales que acuerdan y negocian la ocupación del espacio por zonas y horas determinadas, en relación a un aprendizaje de las prácticas urbanas que irradia el equipamiento de transporte público.
- 29 Los usos y apropiaciones en el espacio están determinados por una práctica de movilidad en un entorno precario, donde miles de usuarios requieren servicios encadenados al equipamiento público desatendido por las autoridades. Por lo que, la presencia de comerciantes ambulantes y moto taxistas es legitimada brindando un servicio necesario y el saber experto a dicho funcionamiento, configurando un tipo informal de orden urbano.
- 30 Las estaciones son nuevos espacios de movilidad en la ciudad, donde la presencia de gente en determinadas horas puede ser reconocida por dinámicas funcionales de la ciudad como un nodo de transporte. Sin embargo, son también escenarios de disputa y de encuentro social, por lo que constituyen un gran potencial de espacio público, en el sentido relacional y multifuncional. En este sentido, se entiende la estación no solo como una infraestructura del sistema de transporte, sino, sobre todo, como un espacio social.

BIBLIOGRAFÍA

- AUGÉ, M. 1993. Los “no lugares” espacios del anonimato: una antropología de la sobre modernidad. Barcelona: Gedisa.
- AVELLANEDA, Pau. 2007. Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima. Barcelona: Tesis doctoral en Geografía, UAB.
- BORJA, Jordi. 2003. La ciudad conquistada. Madrid: Alianza Editorial
- BORJA, Jordi. 2013. revolución urbana y derechos ciudadanos. Madrid. alianza editorial.
- CASTELLS, Manuel. 2006. La sociedad red: una visión global. Madrid: Alianza editorial
- DUHAU, Emilio y GIGLIA, Ángela. 2008. Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli. México D.F.: siglo XXI.
- DEXTRE, Juan Carlos y Pau Avellaneda. 2014. Movilidad en zonas urbanas. Lima: PUCP, Fondo Editorial.
- GIDDENS, Anthony. 1990. Consecuencias de la Modernidad. Barcelona: Península.

PAQUOT, Thierry. 2001. Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes. Paris, La Découverte, Institut des Villes,

LEFEBVRE, Henri. 1978 [1969]. El derecho a la ciudad. Barcelona: Península.

MAGNANI, José. 2002. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. En revista brasileira de ciências sociais, vol. 17, no 49

REMY Y VOYE. 1981. Ville ordre et violence: formes spatiales et transaction sociale.

VEGA CENTENO. 2006. El espacio público. La movilidad y la Revaloración de la Ciudad. Lima. Departamento de Arquitectura Pontificia Universidad Católica del Perú.

NOTAS

1. Página web de la Autoridad Autónoma del sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao (AATE)
2. Traducción propia.
3. Estudio interno de la Línea 1, realizado en julio del 2016, muestra la afluencia de personas por mes detallado por miles de personas en cada estación

RESÚMENES

El artículo presenta “la Estación” como un espacio social, abordando las lógicas territoriales aprendidas por moto – taxistas y comerciantes ambulantes, a partir de la llegada de la primera línea de metro en la ciudad de Lima. Se busca problematizar los efectos locales y el potencial de espacio público de las estaciones, en áreas de precaria infraestructura urbana y débil gestión institucional. A partir de la etnografía urbana se demuestra que La Estación no solo irradia dinámicas funcionales, respecto al uso del transporte, sino que también genera nuevas dinámicas sociales en el uso cotidiano de un nuevo escenario de movilidad. Finalmente, se identifica una “ventana de oportunidad” para determinados grupos que cubren las necesidades de movilidad de miles de usuarios por día, en tanto, desarrollan saberes expertos sobre nuevas formas de organización del tiempo y del espacio para ofrecer servicios informales que se articulan al uso de la estación como espacio público.

O artigo a apresenta “A Estação” como um espaço social, abordando as lógicas territoriais aprendidas por mototaxistas e comerciantes ambulantes, a partir da chegada da primeira linha de metrô na cidade de Lima. Busca-se problematizar os efeitos locais e o potencial de espaço público das estações em áreas de infraestrutura urbana precária e gestão institucional débil. A partir da etnografia urbana se demonstra que A Estação não só irradia dinâmicas funcionais, relativas ao uso do transporte, como também gera novas dinâmicas sociais no uso cotidiano de um novo cenário de mobilidade. Finalmente, o autor identifica a "janela de oportunidade" que se abre para determinados grupos suprirem as demandas por mobilidade de milhares de usuários por dia, e para tanto, desenvolvem saberes específicos sobre novas formas de organização do tempo e do espaço para oferecer serviços informais que se articulam ao uso da estação como espaço público.

The article presents “the Station” as a social space, and delves in the territorial logics learned and applied by moto-taxi drivers and street merchants, ever since the implementation of the first metro line in Lima in 2011. The discussion explores the untapped potential of stations as a public space, describing the associated local effects and problems in areas such as precarious urban infrastructure and poor institutional management. From an urban ethnography standpoint, we see that the station serves not only as a nucleus of functional dynamics related to transportation, but that it also generates new social dynamics born from the day-to-day use of a new mobility scene. Finally, the author identifies the opportunity of certain groups to supply the transportation demands of thousands of users per day, by developing specific know-how about new methods for time and space management in order to offer informal services which are articulated into the use of the Station as a public space.

ÍNDICE

Keywords: mobility, territoriality, Lima’s metro line, informality and public space

Palavras-chave: mobilidade, territorialidade, metrô de Lima, informalidade e espaço público

Palabras claves: movilidad, territorialidad, metro de Lima, informalidad y espacio público

AUTOR

KARINA CHAVEZ ARANA

Egresada de Sociología INCITU – PUCP

E-mail: karina.chavez@pucp.pe