

Una crítica reflexiva sobre los “no-lugares”, el caso de un sistema de transporte: El Metropolitano de la Ciudad de Lima

A reflective critique on “non-places”, the case of a transport system: The Metropolitan of the City of Lima

AROLDO KEVIN CHAVEZ LEONARDO¹
Universidad Nacional Federico Villarreal
kevin8aroldo@gmail.com

Recibido: 05 de febrero de 2021

Aceptado: 10 de abril de 2021

Resumen

El concepto de los “no-lugares” fue acuñado por el antropólogo francés Marc Augé, para abordar aquellos espacios efímeros, de rápida movilidad y de paso como, por ejemplo: los diferentes medios de transporte, los servicios hoteleros, los aeropuertos, los supermercados, las grandes tiendas, o las largas avenidas de las grandes ciudades. Según Augé, son tres las características de estos “no-lugares” de la sobremodernidad: no son históricos, no son relacionales y no generan identidad. En ese sentido, concluye que estos espacios de los “no-lugares” no son antropológicos debido a que, en su espacio, no se genera algún tipo de relación social. Sin embargo, en este ensayo se propone discutir lo planteado por Augé, para así realizar una crítica hacia los “no-lugares” partiendo de un caso empírico, una estación de transporte: el Metropolitano de la Ciudad de Lima. De esta manera, se analizará críticamente dicha tesis, para posteriormente, contrastarlo frente a los registros de escenarios etnográficos compuesto por la corporalización de interacciones sociales e intersubjetivas (emociones, sentires e imaginarios), que los usuarios desenvuelven en la cotidianidad de este espacio de la ciudad. En suma, se resaltaré el aspecto social y antropológico que representa el Metropolitano, para así concluir, a partir del análisis, que el concepto “no-lugar” no es viable para explorar y reflexionar antropológicamente sobre este espacio urbano de la ciudad.

Palabras clave: sistema de transporte, ciudad, espacio urbano, interacciones sociales, Metropolitano.

Abstract

The concept of “non-places” was coined by the French anthropologist Marc Augé, to address those ephemeral spaces, fast moving and passing through, such as: different means of transport, hotel services, airports, supermarkets, the big stores, or the long avenues of the big cities. According to Augé, there are three characteristics of these “non-places” of overmodernity: they are not historical, they are not relational and they do not generate identity. In this sense, he concludes that these spaces of “non-places” are not anthropological because, in their space, some type of social relationship is not generated. However, in this essay it is proposed to discuss what Augé posed, in order to carry out a critique of “non-places” based on an empirical case, a transport station: the Metropolitan of the City of Lima. In this way, said thesis will be critically analyzed, to later contrast it against the records of ethnographic scenarios composed of the embodiment of social and intersubjective interactions (emotions, feelings and imaginations), that users develop in the daily life of this space of the town. In short, the social and anthropological aspect that the Metropolitan represents will be highlighted, in order to conclude, based on the analysis, that the concept of “no-place” is not viable to explore and reflect anthropologically on these urban spaces of the city.

Keywords: transport system, city, urban space, social interactions, Metropolitano.

¹ Estudiante del 8° ciclo de Antropología de la Universidad Nacional Federico Villarreal

1. Introducción

El funcionamiento de la gran mayoría de dinámicas sociales (laborales, académicas, económicas, ocio) producidos en la ciudad se realizan, sino es por antes haber transitado por un medio crucial e importante para su desenvolvimiento: una estación de transporte. Las estaciones de transporte ya sean de autobuses, trenes o metros se podrían representar, simbólicamente, como un puente que conecta a muchas actividades y escenarios que se desenvuelven en la cotidianidad urbana de la ciudad. Se puede decir, que una de las “presentación[es] en la vida cotidiana” (Erving Goffman, 1970) de una persona tiene como lugar y escenario una estación de transporte. La práctica social de embarcarnos en un bus, el metropolitano o el tren es tan cotidiano que puede entenderse como una práctica dada y normalizada de nuestra vida rutinaria. Siendo así lógico pensar que una estación de transporte no sea un lugar adecuado para establecer alguna relación social ya que nadie conoce a nadie y, además, el único objetivo de estar en dicho lugar sería el tan solo llegar a nuestro destino. Es decir, al próximo lugar de interacción social, pudiendo ser el centro de trabajo, de estudio o de alguna otra actividad social relevante para la persona. De esta manera, se puede pensar una estación de transporte como un lugar poco interesante e insignificante para analizar la morfología antropológica de la ciudad. Si así fuese el caso, estaríamos tratando de un “no-lugar”, tal y como el antropólogo Marc Augé (1998) define a estos espacios que no generan alguna identidad, relación o historicidad. En ese sentido, una estación de transporte sería, bajo los lentes del concepto de los “no-lugares”, un lugar no antropológico. Sin embargo, en este texto se piensa lo contrario, y se pretende demostrar que una estación de transporte puede significar y representar en la ciudad un lugar y espacio antropológico, por los escenarios de relaciones sociales e interacciones intersubjetivas que se producen y reproducen por los usuarios en la interioridad de los terminales y estaciones, así como en los buses.

En ese sentido, apoyándonos en un caso empírico, analizaremos antropológicamente la importancia que representan las interacciones sociales, para contrarrestar la tesis de los “no-lugares”, de un servicio de transporte masivo y moderno de la ciudad de Lima: El Metropolitano. De esta manera, se recurrirá a la descripción y análisis de algunos escenarios etnográficos que se registraron² en los terminales y estaciones troncales de este sistema de transporte. Así mismo, a través de estos casos se busca explorar la otra cara que el Metropolitano representa y significa socialmente; así como que, el sistema de transporte del Metropolitano tiene las características de ser un lugar antropológico porque desde su interioridad, se está también originando el sentido social de la ciudad, y esto es por medio de toda esa suma de interacciones intersubjetivas (Lindón, 2009) que se manifiestan en las corporalidades de los usuarios del Metropolitano, produciendo así un imaginario urbano y colectivo (Delgado, 2011) sobre este lugar. En suma, ante todo lo mencionado, se postula que el concepto de los “no-lugares” de Augé no podría ser propicio y viable al momento de analizar la morfología social que se expresan en el transitar efímero y cotidiano de los usuarios en el espacio de este servicio de transporte.

2. Algunos estudios etnográficos sobre las estaciones de transporte

El primer caso es del antropólogo Miguel Aguilar Díaz (2013) y se titula “*Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México*”. En este texto, el objetivo del autor es reflejar, por medio del desplazamiento en el transporte público,

² Es necesario mencionar que todo ese registro etnográfico se contextualiza hasta antes de la pandemia.

las narrativas corporales que se producen en el encuentro cotidiano de los pasajeros. De esta manera, para Aguilar, el viaje rutinario que se realiza en el metro representa “un relato entre los cuerpos, o si se quiere se trata de narrativas corporalizadas” (p. 11). Para su sustento, el autor recurre a la descripción de casos etnográficos como de robos y acosos que se han producido en el metro, llegando a ser noticias en los medios de comunicación. En palabras de Aguilar (2013):

Las narrativas que los cuerpos ponen en marcha en el espacio son múltiples y cambiantes, con todo, se encuentran unidas por la trama del desplazamiento de la ciudad. Trama que no solo atestigua y anticipa las actividades más urbanas realizadas o a realizar, sino que por derecho propio es una actividad compleja y elaborada que construye sentidos de lo urbano (p. 24)

El segundo caso fue realizado por José Hernández Sancén (2017) y se titula “*El metro de la Ciudad de México: heterotopías y prácticas homoeróticas*”. En este texto, Hernández analiza dos prácticas de interacciones de carácter homosexual entre usuarios-hombres. Para el autor, en el proceso de esas prácticas se desencadenan una “negociación de contactos corporales” (p. 283), que quiere decir, la existencia de características y relaciones intersubjetivas fijadas por este grupo de usuarios-hombres. Es decir, como se puede observar en el texto de Hernández: hay horarios donde estas prácticas homoeróticas se desenvuelven, el último vagón o “putivagón” es conocido por ser mayormente interactuado por este grupo de usuarios; además, que en este último vagón se producen y reproducen una propia dinámica conformada por diversos actos simbólicos: signos, emociones, acciones, sentires y comportamientos que son reconocidos entre los que conforman este grupo de usuarios. En ese sentido, para el autor, el metro representa un “medio de transporte que ha contribuido en la articulación de nuestra ciudad y en consecuencia en la de sus habitantes, posibilitando que los sujetos que ocupan los lugares se apropien de ellos, subjetivándolos y construyendo los espacios. (Hernández, 2017, p. 282).

Con todo el análisis antropológico realizado, Hernández concluye con una crítica que realiza hacia el concepto de los “no-lugares” del antropólogo francés Marc Augé (1998):

Ante tal planteamiento cabe preguntarse, según la tesis de Augé, ¿el metro es un no lugar?, ¿es un espacio que no propicia el vínculo?, ¿es un espacio donde los vínculos humanos son efímeros? Es cierto que el metro es un lugar de paso, de tránsito, de frontera y periferia, pero, en el caso de estos hombres y quizá para otros más que hacen uso de este transporte, es un referente, que adquiere otro significado, diferente y singular (Hernández, 2017, p. 287)

Por último, el antropólogo Maxi Korstanje (2006) desarrolla un texto titulado “*El viaje: una crítica hacia al concepto “no lugares”*”; donde realiza una crítica al concepto “no-lugares”. Para ello, Korstanje analizó y contrastó el concepto con casos etnográficos y empíricos que tuvieron como escenario en el Aeropuerto Internacional Ezeiza, Buenos Aires. A partir de una serie de hechos conformados por protestas aeroportuarias de los trabajadores, datos de delitos y quejas de los viajeros o turistas, y escenas afectivas; así como de registros visuales que observo y registro en muchos de esos despedidos y recibimientos entre los familiares y los pasajeros. De esta manera, el autor, concluye su crítica con un llamado de atención al uso despreocupado del concepto “no lugares” en

diversos trabajos académicos. Así mismo, llega a concluir que los no lugares:

[...] carece de un sustento empírico y por los demás está sujeta a numerosas especulaciones que alejan considerablemente de la realidad social que pretende describir. En ningún momento, el autor intenta cuestionarse sobre el hecho de lo que piensa que está frente a sus ojos fuese real (Korstanje, 2006, p.26)

En suma, se espera que estos casos mencionados hayan significado una prueba empírica acerca de, en primer lugar, la importancia que pueden tener estos lugares de transporte masivo y urbano para la antropología; donde lo usual es observarlos desde su única función: el transportar de forma mecánica a cientos de usuarios o pasajeros hacia otra estación cotidianamente. En segundos lugar, que el concepto “no-lugar” parece ser no viable para proveer una mirada analítica y curiosa al momento de pensar antropológicamente sobre estos espacios. Finalmente, para iniciar con el análisis crítico del concepto “no-lugar” bajo el caso del Metropolitano, se plantea la siguiente pregunta a desarrollar: ¿Es viable el concepto de los “no-lugares” para analizar antropológicamente los lugares de rápidas movilidades como un sistema de transporte?

3. Los “no-lugares” de Marc Augé

Para el antropólogo francés Marc Augé, en diversas ciudades del mundo existen espacios que conforman lo que denomina como los “no-lugares”, estos se integran por diversos escenarios efímeros de tránsito rápido, que funcionan como puente para la realización de otras actividades y relaciones sociales de la sobremodernidad. En palabras del autor, los “no-lugares” serían:

[...] tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes (vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos) como los medios de transporte mismos o los grandes centros comerciales, o también los campos de tránsito prologando donde se estacionan los refugiados del planeta (Augé, 1998, p. 41)

Es común observar a estos “no-lugares” ubicados por el espacio geográfico de las grandes ciudades del mundo. Augé, señala que estos “no-lugares” de la ciudad se definen por tres importantes características: “ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico” (Augé 1998, p. 83). En otras palabras, 1) en estos espacios no se generan algún tipo de identidad en los individuos o usuarios con relación al espacio del “no-lugar”; 2) al no generar algún tipo de identidad, no se podría hablar de alguna relación simbólica que los individuos puedan experimentar y producir como parte de su tránsito cotidiano y efímero por estos espacios; y por consecuencia, 3) no podría hablarse de un sustento histórico lo cual legitime el valor simbólico y social del “no-lugar” para y en la sociedad. De esta manera, estas características se pueden contrastar con el valor simbólico y cultural que, si puede tener, por ejemplo, algún centro histórico o de alguna plaza central e importante de una ciudad, produciendo así un sentido relevante y determinante para la identidad nacional de un país. En suma, de todo lugar que genere en los sujetos sociales alguna relación identitaria, ya sea por un hecho histórico, memorable y celebratorio para la población de alguna ciudad.

Por el contrario, al no existir estas tres características, los espacios de los “no-lugares” se representan como escenarios donde no se desenvuelve algún tipo de relación e

interacción social debido a esas particularidades que los caracterizan. Es decir, que sean escenarios efímeros, de paso y momentáneos, ya que, en estos espacios, los individuos están enfocados, únicamente, en llegar a su próximo destino: la oficina, alguna reunión social, el centro de trabajo, la universidad, la fábrica, etc. Esta razón hace que Augé señale que “el espacio del no lugar no crea ni identidad singular ni relación, sino soledad y similitud” (Augé, 1998, p. 107). Soledad porque nadie conoce a nadie en un “no-lugar” (como en una estación de transporte), y similitud porque los usuarios, pasajeros o clientes de paso solo encuentran su identidad compartida en esa tarjeta de crédito del supermercado, en el pase de abordar del tren, en la tarjeta del metro, o en la visa si se tratase de un aeropuerto. Por ejemplo, si seguimos la lógica de Augé en nuestro caso, la tarjeta del Metropolitano sería lo único que identifica a los usuarios que transitan y viajan, cotidianamente, en este sistema de autobuses.

Por otra parte, para Augé, los “no-lugares” son productos de esta época o contexto que él designa como “*sobremodernidad*”³, y que se encuentra caracterizada por tres tipos de excesos: “la superabundancia de acontecimientos, la superabundancia espacial y la individualización de las referencias” (Augé, 1998, p. 112). Con esto el autor quiere explicar que los escenarios o sucesos de la cotidianidad son tan acelerados en el tiempo, que permite que los importantes e impactantes acontecimientos en el mundo pasen, en un par de años o décadas, a la historia. Así mismo, el desarrollo tecnológico y el avance de las telecomunicaciones permiten que se genere una mayor conectividad entre los países, es decir, se sabe que es lo que está ocurriendo al otro lado del mundo en cuestión de segundos mediante el uso de las redes sociales, o los medios de comunicación tradicionales (la televisión y la radio). De igual forma, la aceleración del ritmo de la vida cotidiana de las personas en las grandes ciudades, según Augé, permite percibir al tiempo y al espacio de una manera más reducida, efímera y mayor conectada. Augé también explica las características de la *sobremodernidad* desde la individualización que experimentan los individuos por los “no-lugares”, el anonimato continuo y cotidiano del individuo por estos espacios, es lo más resaltante como también lo más normalizado por las mayorías que lo transitan. Es así como, en lo único en que coinciden los individuos del tren o del metropolitano sean solo en los anuncios publicitarios de productos tecnológicos, o de vestimentas y calzados, los avisos de alguna oferta, los nombres de las estaciones y calles, las pantallas digitales informativas; es decir, en todo objeto o material que ha sido pensado para que sea perceptible a los ojos de los cientos de usuarios o pasajeros que se movilizan, ya sea, en un sistema de transporte masivo y urbano, o de algún supermercado de la ciudad.

En ese sentido, para Augé, la *sobremodernidad* es propicio para la existencia de los “no-lugares” ya que esta situación reduce el valor significativo y simbólico de un lugar, “es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos” (Augé, 1998, p. 83). En ese sentido el espacio de los no-lugares: “[...] sólo tiene que ver con individuos (clientes, pasajeros, usuarios, oyentes) pero [que] no están identificados, socializados ni localizados (nombre, profesión, lugar de nacimientos, domicilio) más que a la entrada o a la salida” (Augé, 1998, p. 114), siendo así indiferentes entre sí mismos. Sin embargo, en el desarrollo de este ensayo se planteará que no es así como Augé menciona; y que,

3 Aunque este libro haya sido escrito hace más de 20 años, el contexto actual no es nada diferente a esa *sobremodernidad* que Augé postula; más bien, ha habido una mayor agudización de esas características propias de la *sobremodernidad*: la superabundancia de acontecimientos del mundo contemporánea; la rapidez de las informaciones instantáneas sobre lo que está ocurriendo en distintas partes del mundo; la aceleración de la conectividad por los medios de transportes; la excesiva individualización del yo y del anonimato en los espacios (no-lugares) de la ciudad. Es decir, hay un mayor exceso y aceleración de la vida social, virtual y tecnológica que nos expande (mayor conectividad); pero a que a la vez nos reduce (mayor vigilancia).

por el contrario, se propondrá otra manera de observar reflexiva y analíticamente estos lugares, partiendo de un sistema de transporte de la ciudad de Lima, el Metropolitano, que se expondrá como caso empírico y de crítica frente al concepto de Augé.

3.1. Breve descripción de la morfología del Metropolitano

La descripción del funcionamiento del sistema del Metropolitano, como punto de partida, es primordial en tanto nos permite introducirnos a conocer y comprender su morfología social. Con relación al objetivo de este texto, puede parecer paradójico, pero ya Marc Augé (2009), recomendaba sobre la importancia de realizar una exploración y descripción de alguna estación de transporte para realizar algún análisis social y antropológico de estos tipos de lugares:

... una gran estación, de una estación con empalmes y conexiones, debería comenzar por una descripción metódica de los lugares... De manera... que señalara la articulación de los corredores de dos manos o de mano única que permiten llegar a cada uno de ellos y pasar de uno a otro, que distinguiera y situara exactamente la entrada principal y las demás entradas, las ventanillas donde se venden los billetes y las tarjetas de abono, que apreciara la dificultad de acceso a los diferentes puntos en que se toman los trenes, la longitud de los corredores y de las escaleras... [es decir] la morfología física (pág. 45).

En función de la cita, el servicio de transporte masivo, urbano y moderno del Metropolitano⁴ opera en la ciudad de Lima desde octubre del 2010, con una vía exclusiva que conecta a 12 distritos de la ciudad. Así mismo, este sistema de transporte cuenta con dos terminales, el terminal Naranjal, ubicado en el distrito de Independencia (Lima Norte), y Matellini, ubicado en el distrito de Chorrillos (Lima Sur); una estación Central ubicado en el Centro de Lima; y 36 estaciones troncales esparcidos en los 12 distritos que abarcan toda la vía exclusiva. Para hacer uso de este servicio de transporte, es necesario contar con una tarjeta electrónica, de esta manera, se puede ingresar a los terminales y estaciones con tan solo colocando la tarjeta frente a un lector electrónico, y así ingresar mediante el giro del torniquete.

Las estaciones y terminales del Metropolitano son de infraestructura moderna, tecnológicas y seguras, puesto que en su interior y exterior hay cámaras, así como de personal de seguridad y de orientadores. Además, son inclusivas dado que no cuenta con barreras físicas para las personas con discapacidad o movilidad restringida, en ese sentido, las estaciones cuentan con ascensores, rampas, escaleras electrónicas, torniquetes especiales, cintas podó táctiles con relieve, así como de indicaciones en alfabeto braille para personas videntes.

3.2. ¿Lugar o “no-lugar”?: El caso del Metropolitano

Si fuera cierto lo que Augé menciona sobre los “no-lugares”, es decir, que sean espacios donde no se genere algún tipo de interacción y relación social, y por consiguiente sean no antropológicos; entonces que significaría estos momentos y escenarios registrados⁵

⁴ Tal y como se menciona en su página web: <http://www.metropolitano.com.pe/conocenos/>

⁵ Estos escenarios de interacciones fueron registrados a mediados del año pasado hasta antes de la pandemia, mediante la técnica etnográfica. Estos escenarios se analizarán de manera más minuciosa para una futura investigación; sin embargo, se comparten estos momentos y escenarios como un sustento para el análisis del

en los terminales y estaciones troncales como: largas cola de espera (figura 1); rostros de estrés y de molestia; gritos de reclamos por la demora de los buses; disputas entre los usuarios por el asiento; empujes y choques al momento de ingresar al bus (figura 2); casos de robo o de violencia, así como de acoso hacia la mujer; miradas de preocupación o de incertidumbre por saber si llegarán a tiempo a su próximo lugar de interacción social (el centro laboral, de estudio, etc.). De la misma forma, que representaría los datos recogidos en la encuesta del 2019, realizado por el Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos (LCV)⁶, donde se menciona que el 28.9% de mujeres afirmó haber recibido silbidos, miradas persistentes e incómodas, ruidos de besos o gestos vulgares en el transporte público; mientras que solo el 10.6% para el caso de los hombres. De igual manera, que el 21.5% de mujeres sufrió algún maltrato; mientras que en los hombres el 17.5%. Aunque en estos datos estadísticos también están incluidos otros tipos de transporte (corredores, el metro de la Línea 1 y buses), pienso que es relevante en tanto representan las vivencias y experiencias cotidianas sobre el sistema de transporte desde los mismos usuarios o pasajeros; así como de un imaginario colectivo sobre la experiencia de transportarse en la ciudad.



Figura 1: Largas filas en el Terminal Naranjal en hora punta
Fuente: Fotografía GEC (El Comercio 2020)

presente texto.

⁶ Véase en el siguiente enlace: <https://www.limacomovamos.org/>.



Figura 2: Disputa entre dos pasajeros para acomodarse y así pueda cerrarse la puerta
Fuente: Fotografía Rodríguez (Andina s/f)

Por otra parte, el Metropolitano -en particular el terminal Naranjal- ha sido también escenarios de protestas y plantones como contra el alza de los pasajes (figura 3), que fue organizado por vecinos del distrito, colectivos, usuarios y estudiantes (El Comercio 2018). Así como por otras demandas, por la defensa de una extensión del parque zonal público “Sinchi Roca”, que organizó la “Asociación de Gestión y Defensa del Parque Sinchi Roca y Espacio Públicos” (organización conformada por vecinos del distrito de Comas), porque está teniendo como objetivo convertirse en la “cochera” del Metropolitano. Ambos casos de protestas se realizaron en los exteriores e interiores del terminal Naranjal, como también en los interiores de la Estación Central.



Figura 3: Usuaría-activista protestando dentro del Terminal Naranjal
Fuente: Fotografía Alessandro Currarino (El Comercio 2018)

Se sostiene que estos escenarios que los mismos usuarios producen -cotidianamente en horas punta de la mañana⁷ y del atardecer⁸- en los terminales y estaciones, representan la otra cara social y complementaria del Metropolitano, más allá del simple hecho de realizar, mecánicamente, más de 700 mil viajes diarios (Metropolitano s/f) y transportar así a más de 500 mil usuarios (Correo 2016). En otras palabras, se piensa que todo ese tránsito mecánico y normalizado por la cotidianidad de esta institución significa “más que la acción física de trasladarse entre dos puntos del plano terrestres” (Grimaldo-Rodríguez, 2020, p. 2). En relación con lo mencionado, por ejemplo, las miradas de incertidumbre y preocupación por la demora, o los gritos y reclamos de los usuarios, es el medio por donde la otra cara social se muestra. Siendo así, que está dinámica social del Metropolitano expresa parte del diagnóstico social de la interacción urbana de la ciudad de Lima. Así mismo, se puede entender también como un medio por donde se delatan las condiciones del servicio de transporte y que ponen en estado de crítica las acciones que realizan las autoridades de esta institución en la cotidianidad urbana de los cientos de usuarios. Un ejemplo de lo provechoso y de lo importante que es observar al transporte cotidiano del Metropolitano más allá de un simple escenario de paso y de puente, se puede ilustrar en el caso de la experiencia de viaje de un usuario, que fue compartido y difundido por el diario El Comercio (Cabrera 2019). En esta experiencia, el usuario narra todos esos escenarios críticos y tensos que se desenvuelve en la hora punta del Terminal Naranjal. Estas interacciones contraponen ese estado de anonimato y soledad que experimentan los individuos de los “no-lugares” de Augé.

Por otra parte, sobre estas tres condiciones -no históricos, no relacionales y de no identidad-que, según Augé, poseen, en teoría, estos espacios de los “no-lugares”; considero que esas condiciones limitan y nublan el poder observar lo que representan los escenarios de interacciones intersubjetiva, ya mencionados líneas arriba. Es claro que los contextos cambian, así como también el sentido simbólico que se producen en estos nuevos lugares de paso y de tránsito de la ciudad. Por ejemplo, un centro de abastos o un centro de transporte de un barrio o distrito popular de hace menos de medio siglo, por lo general, era producto de una necesidad colectiva, siendo así construida y trabajada por las mismas personas aledañas al lugar. De igual forma, aunque con la participación de una institución, una plaza pública construida hace más de 50 años representa el punto central e importante para las reuniones cotidianas (de conversación, de ocio, de apreciación), o de escenarios de tensión popular por ser un punto estratégico para los movimientos sociales como protestas, marchas y plantones. Dicho esto, se entiende que estos lugares son antropológicos y simbólicos porque en su espacio se generan e impregnan relaciones e interacciones sociales, que son importantes a la hora de entender, analizar o estudiar la morfología social de alguna ciudad o lugar. Sin embargo, los nuevos lugares de esta continua urbanización en la ciudad, llamados también “espacios públicos”, como: los supermercados, las grandes estaciones de metro y trenes, los puntos de encuentro y de paso; a pesar de ser efímeros, transitorios y realizados por la relación entre el sector público y el sector privado, producen también una oportunidad de analizar la ciudad de manera crítica y antropológica.

En el caso empírico del Metropolitano, entendido como un espacio público, es claro no se iguala al famoso Jr. de la Unión -una calle ubicada en el Centro de Lima-, que fue una vía importante por donde transitaban y se reunían los aristócratas y habitantes célebres de la época Republicana; aunque en la actualidad sigue siendo una vía sustancial debido a que se desarrollan muchas actividades comerciales y de servicio,

7 Entre las 6:30 am hasta las 9:00 am aproximadamente.

8 Entre las 5:30 pm hasta las 9:30 pm aproximadamente.

así como por seguir conectando a muchos puntos importantes y estratégicos del Centro histórico de la ciudad. O que no se compare a la Plaza San Martín -un espacio público y urbano ubicado en el Centro de Lima-, que es uno de los lugares más representativos de la ciudad de Lima, y que cumple con las tres condiciones de Augé: 1) porque existe una *identidad* nacional entre los habitantes aledaños o de la ciudad con dicha plaza; 2) porque en esa identidad se generan *relaciones* e interacciones que permiten mantener el sentido simbólico y social de esta plaza, por algo no es observado como un lugar de debates, de ocio, de ser un referente para las fotografías, hasta incluso de ser un punto de convocatoria e inicio para los plantones, marchas y protestas de carácter nacional y local; en ese sentido, 3) hay una *historicidad* que se ha producido y que se viene reproduciendo en este espacio público de la ciudad, esta historicidad se reafirma si tenemos en cuenta que esta plaza ha sido declarado, en 1988, como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

Aún con estos dos casos expuestos, el Metropolitano necesariamente no debe cumplir con las tres características que Augé menciona para que un lugar sea un lugar, puesto que ha sido implementado como parte de la solución frente a la caótica manera de transportarnos por la ciudad de Lima. Sin embargo, aún con esa no viabilidad que representa la tesis de los “no-lugares”, pienso que de una u otra manera el Metropolitano agrupa las tres características. Por ejemplo: 1) podemos sostener que la *identidad* que se produce entre los usuarios y el espacio del Metropolitano, es un tipo de identidad disconforme en tanto los usuarios expresen -tal y como se detalló líneas arriba con los datos del observatorio LCV, y los registros etnográficos- insatisfacción e incomodidad por la experiencia cotidiana que representan el hacer este servicio de transporte; en consecuencia, 2) la característica *relacional* sería de evitamiento, puesto que son los mismos usuarios que sienten que son parte de este tipo de relación debido al espacio en que se encuentran agrupados. No obstante, adquiere otro tipo de relación si observamos al Metropolitano como un puente que nos relaciona con otras actividades económicas y sociales, una vez abandonado este servicio. En ese sentido, 3) si bien no podemos hablar de una *historicidad* como tal, postulo que los imaginarios colectivos podrían suplir esta biografía social del Metropolitano. Es decir, todo el cuerpo de ideas que retraten la experiencia cotidiana del Metropolitano: “sé que llegare tarde si no llego más temprano al terminal o a la estación”, “de seguro estará repleto como ayer”, “espero no ser empujado al ingresar al bus”, “ojala no hayan personas que se cuelen”, “otra vez los gritos, la espera excesiva, y el estrés”, así como otras posibles percepciones colectivas que se puedan elaborar sobre este servicio de transporte.

De esta manera, incluso con ese esfuerzo de encajar al Metropolitano con las características para que sea observado como un lugar, se sostiene que, estas tres condiciones de Augé, impide observar esas intersubjetividades que producen los usuarios en la interioridad del espacio del Metropolitano, intersubjetividades que al sumarse conforman el sustento y, por consiguiente, la construcción de un imaginario colectivo-urbano sobre este sistema de transporte. Para el profesor Manuel Delgado (2011), los imaginarios urbanos, que tienen como escenarios a estos lugares de paso y de rápidas movilidades, se los puede concebir como:

... lo que le sucede a los individuos -incluyendo en ello lo que sueñan, esperan, planean o añoran- de lo que se nutre todo imaginario para constituirse y constituir, de igual forma que es el habla la que determina la lengua, el mensaje al código, la vida a la aldea. Ningún imaginario urbano existe como colgado en el vacío ni surge de una nada metafísica o de un orden arquetípico universal descontextualizada,

sino que, ... es un lenguaje que reposa en definitiva sobre una experiencia y sobre una práctica [cotidiana] (p. 100).

En ese sentido, el ejercicio cotidiano de transitar por el Metropolitano va a ir reafirmando el concepto de la experiencia que los usuarios experimentan de manera constante cuando hacen uso de este servicio de transporte: como un lugar de estrés, de miedo, de preocupación, de acoso, de demora, de protestas, de reclamos. Mientras más en común sean las interacciones intersubjetivas que producen y reproducen los usuarios, sostengo que mayor será el sustento de estos imaginarios urbanos sobre este lugar del Metropolitano. Si bien la dinámica social producida en la interioridad de los terminales y estaciones es efímera y de paso; no obstante, provee de un sentido y significado social al Metropolitano como lugar de intersubjetividades relacionadas, que los usuarios expresan mediante la interacción de sus corporalidades. Con relación a esto, la geógrafa social Alicia Lindón (2009) menciona algo referente cuando aborda el sentido simbólico y social de la relación que puede existir entre los cuerpos de las personas y los lugares por donde transita. Los lugares de violencia y de miedo, son algunos casos que Lindón menciona para ejemplificar esta relación, en palabras de la autora:

La relación de una práctica en cierto lugar puede movilizar en el sujeto, afectos por diversas cuestiones. Por ejemplo, por recuerdos agradables del lugar, por recuerdo de situaciones gratas vividas en el lugar, por temores que relaciona directamente con el lugar, por miedos, por recuerdos dolorosos vinculados al lugar, por sentimientos de inseguridad emanados del estar en ese lugar... Estas componentes afectivas y emocionales no sólo vienen articuladas en una práctica espacializada, también suelen ocurrir que esos estados emocionales impulsan al sujeto a realizar otras prácticas (Lindón 2009, p. 12)

En suma, se observa como en la acción de transitar y movilizarnos por el Metropolitano se originan sentires, emociones, corporalidades e ideas que dan sentido y significado social a la institución misma de transporte (nivel micro), así como a la cotidianidad urbana de la ciudad (nivel macro). Es curioso que Augé, unos años antes de publicar el libro de los "no-lugares", considerase al "el espacio del metropolitano [como] la expresión de cierto estado de la sociedad captado en una de sus dimensiones singulares" (Augé, 2009, p. 36). Esta consideración se enriquece, si entendemos que en el acto de transitar:

[...] se puede identificar ciertas manifestaciones en las que el poder, las normas y sus correlatos coercitivos actúan sobre aquellos que transitamos por las urbes. Día a día asumimos una serie de formas estereotipadas de obrar; pensar y sentir a lo largo de nuestros desplazamientos ya sea por seguridad, tradición, placer o normatividad... Los transeúntes hacen cosas, no son piezas inertes transportadas sobre las avenidas como si se tratasen de una banda de producción. Los transeúntes, sienten, imaginan, nombran, recuerdan, desafían; se asocian, conflictúan, defienden, se quejan y admiran. Esto quiere decir, en resumen, que los transeúntes son agentes de la vida urbana y, por ende, actores políticos (Grimaldo-Rodríguez, 2010, p. 6)

Ante todo lo expuesto y analizado en este ensayo, se señala que, el concepto de los "no-lugares" de Marc Augé, no es viable para analizar lo mencionado sobre el Metropolitano, porque esto significaría el asumir y aceptar la no existencia de un significado de carácter

social que se desenvuelve y se produce en este servicio de transporte. De esta manera, ahondar en las intersubjetividades de las personas o usuarios que transitan por estos lugares de la ciudad, significa asumir y afirmar el sentido antropológico de estos lugares de paso y de puente, tal y como sucede en el Metropolitano.

Así, al concebir al sujeto espacialmente se reconoce que nuestro actuar en el mundo hace y modela los lugares y al mismo tiempo, deja en nosotros, la marca de los lugares que habitamos. Los lugares modelan a las personas, a esos sujetos habitantes de algún lugar o diversos lugares... [que] deviene [como] una forma de cuestionar aquella tendencia contemporánea que pretende reducir los lugares a no lugares. La aceleración de la vida urbana contemporánea y el peso creciente de lo efímero no parecen razones suficientes para sostener la metáfora del no lugar. (Lindón 2009, p. 10)

4. A modo de conclusión

Podemos concluir exponiendo que los escenarios etnográficos mencionados (reclamos y disputas, rostros de estrés y preocupación por el horario, insultos y golpes entre los usuarios, momentos de esperas, etc.) representan el sustento de esa dinámica social y antropológica que se desenvuelve en la interioridad de las estaciones troncales y terminales del Metropolitano. Las horas puntas de este sistema de transporte son los momentos más agudos y tensos por donde las intersubjetividades de los usuarios interaccionan con mayor significado. Así mismo, que estas intersubjetividades producen de un sentido social al Metropolitano, que se sostiene en los imaginarios urbanos-colectivos (la construcción de ideas y concepciones de los usuarios sobre este transporte). Es decir, el Metropolitano visto no tan solo como el lugar de transporte hacia mi trabajo o a la universidad; sino también, como un lugar de espera, de problemas, de emociones, de incertidumbres, de sentires. Así mismo, se rescató la relevancia que tienen los cuerpos al ser los medios por donde las intersubjetividades (emociones y sentires) logran ser expresadas en tanto los usuarios interaccionen.

Por otra parte, se ha planteado que si bien el Metropolitano, como espacio público, no puede ser analizado de la misma manera que otros espacios públicos (como los casos del Jr. de la Unión y de la Plaza San Martín), debido al contexto en que los diferencia; no sería esto un límite a la hora de analizar y observar el sentido social del Metropolitano, puesto que ese carácter de paso y efímero de este servicio de transporte es, justamente, lo que lo representa como lugar. Es decir, este contexto actual donde se ha producido este espacio efímero, se desenvuelven una serie de intersubjetividades que se proyectan por medio de la corporalización colectiva de los usuarios. Así mismo, a diferencia del Jr. de la Unión y de la Plaza San Martín, el Metropolitano se ausenta de las tres características para ser un lugar; sin embargo, se ha sostenido que estas tres características necesariamente no deben entenderse de manera positiva, o en todo caso como requisitos para ser considerado un lugar antropológico. No obstante, si se desease observar al Metropolitano bajo las tres características de Augé, se ha mencionado que la *identidad* producida entre los usuarios y el espacio del Metropolitano sería de inconformidad por la experiencia vivida; así como que el carácter *relacional* sea de evitamiento debido a la necesidad de no experimentar esa inconformidad; por consiguiente, que la característica de *historicidad* se reemplace por el imaginario colectivo-urbano que se ha producido y se sigue reproduciendo por la suma de esas percepciones e ideas colectivas acerca de la experiencia de transportarse en el Metropolitano.

En suma, el concepto de los “no-lugares” de Marc Augé limita alguna posibilidad de análisis o reflexión, porque su esencia misma es la de no observar relaciones e interacciones sociales que se puedan generar entre las personas, usuarios y clientes de paso que transitan por estos espacios de la ciudad. Por el contrario, se ha demostrado que no es así y que más bien, esa característica de ser un espacio de paso y de puente, donde nadie conoce a nadie y todos están enfocados en llegar a su destino; es el sentido y la clave por donde se genera un sentido antropológico en este lugar cotidiano del espacio urbano de la ciudad de Lima que es el Metropolitano.

Referencias

- Aguilar, Miguel A. (2013). Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México. En Miguel A. Aguilar y Paula Soto (coord). *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*. (pp. 1-23). México: Porrúa, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. http://www.academia.edu/15631132/Ciudad_de_interacciones_el_cuerpo_y_sus_narrativas_en_el_metro_de_la_ciudad_de_M%C3%A9xico?auto=download
- Augé, M. (1998). *Los <no lugares>. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa
- Augé, M. (2009). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Xalapa, México: AL FIN LIEBRE ediciones digitales. <http://alfinliebre.blogspot.com/>
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Catarata
- Goffman, E. (1970). *Ritual de la interacción*. Buenos Aires: Tiempo Contemporáneo
- Grimaldo, C. (2020). Hacia un paradigma transeúnte: el abordaje de la cultura a partir de los trayectos cotidianos. *Encartes*, 3(5), pp. 1-9. <https://encartesanropologicos.mx/grimaldo-transeunte-cultura-trayectos/>
- Hernández, J. (2017). El metro de la ciudad de México: heterotopías y prácticas homoeróticas. En Galia Cozzi y Pilar Velázquez (coord), *Desigualdad de género y configuraciones espaciales* (pp. 274-290). México: Universidad Nacional Autónoma de México; Centro de Investigaciones y Estudios de Género, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad; Instituto de Geografía
- Lindón, A. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Revista Latinoamericana de Estudio sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 1 (1), pp. 06-20. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273220612009>
- Korstanje, M. (2006). "El viaje: una crítica al concepto de "no lugares"" En: *Athenea Digita*, (10), pp. 211-238

Hemerografía y páginas y electrónicas

- Lara, J. (13 de abril de 2020). *Súper Expreso Comas: ¿qué otras obras de transporte están pendientes en Lima Norte?* En <https://elcomercio.pe/lima/transporte/metropolitano-que-otras-obras-de-transporte-estan-pendientes-en-lima-norte-super-expreso-comas-teleferico-pasamayito-noticia/>
- Andina (9 de marzo de s/f). *El Metropolitano promueve medidas de protección contra coronavirus*. En <https://andina.pe/agencia/noticia-el-metropolitano-promueve-medidas-proteccion-contr-coronavirus-787561.aspx>
- El Comercio (7 de noviembre de 2018) *Metropolitano: usuarios protestan por alza de pasajes que se aplica desde hoy*. En <https://elcomercio.pe/lima/transporte/metropolitano-usuarios-protestan-alza-pasajes-aplica-hoy-noticia-575156-noticia/>
- Correo (28 de marzo de 2016) *El Metropolitano planea atender a 100 mil pasajeros más en este año*. En <https://diariocorreo.pe/peru/el-metropolitano-planea-atender-a-100-mil-pasajeros-mas-en-este-ano-662690/>