

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



**Habitar la estación: lógicas territoriales
de comerciantes ambulantes y moto taxistas. El caso de VES.**

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE LICENCIADA EN SOCIOLOGÍA

AUTORA

Karina Chavez Arana

ASESOR

Pablo Vega Centeno Sara Lafosse

Diciembre, 2019

RESUMEN

La presente investigación aborda una problemática urbana desde un nuevo escenario de movilidad en Lima, particularmente, a partir de la creación de la primera línea de Metro. Desde un análisis sociológico, se presenta la estación como un espacio social, donde la afluencia diaria de miles de usuarios ha transformado las formas de organización del tiempo y espacio. Se busca problematizar los efectos locales y el potencial de espacio público de las estaciones ubicadas en áreas de precaria infraestructura urbana y débil gestión institucional. Así, esta investigación busca indagar en las lógicas territoriales que se construyen para la ocupación y apropiación del espacio público en la estación Villa el Salvador (VES).

A partir de la etnografía urbana como principal herramienta metodológica, se demuestra que la estación VES no solo irradia dinámicas funcionales respecto al uso del transporte, sino que también genera nuevas dinámicas sociales en el uso cotidiano del espacio. Se han identificado dinámicas reconocidas por actores locales –moto-taxistas y comerciantes ambulantes– para cubrir servicios básicos en torno a la movilidad de miles de usuarios. Estos actores identificaron una oportunidad para cubrir las necesidades de movilidad y desarrollaron saberes expertos para ofrecer servicios informales que se articulan al uso de la estación como espacio público.

Los principales hallazgos identifican cómo los actores locales se apropian del entorno próximo de la estación en horas de uso intenso, a partir

de lo cual organizan turnos y zonas de trabajo frente a la alta demanda de usuarios. Estos servicios informales, al no ser gestionados por autoridades públicas encargadas del sistema masivo de transporte, se encuentran socialmente legitimados. Así, las reglas y el orden en la estación se presentan a través de la territorialidad de los actores identificados, que reproducen su autoridad sobre el espacio. Asimismo, se han mapeado los límites físicos y simbólicos que ordenan la ocupación del espacio como parte de las estrategias de dichos actores. En este sentido, se muestra la última estación VES como un espacio de disputa y de resistencia, en donde los vacíos institucionales son aprovechados por actores locales para gestionar servicios informales encadenados a la movilidad de los usuarios del metro.

Palabras clave: movilidad, espacio público, territorialidad, informalidad, metro de Lima.

AGRADECIMIENTOS

La tesis es un producto particular en nuestras vidas académicas. Muchos de nosotros egresamos y empezamos a trabajar, e inmediatamente aprendemos a hacer diagnósticos, proyectos, mediciones, monitoreos, entre otros, que podrían muy fácilmente ser temas de tesis y mostrar resultados. Sin embargo, la tesis, más allá de ser un documento de investigación, es un producto simbólico sobre el proceso de aprendizaje y el paso hacia la vida profesional. Este proceso engloba innumerables experiencias, tanto de éxitos como de frustraciones, pasiones y pragmatismos, ánimo y procrastinación, esperanzas y decepciones, y así, un conjunto de emociones que son difíciles de enmarcar en estas líneas. Aún así, lo más simbólico de todo este proceso es, particularmente, el conjunto de personas que nos acompañaron en este trayecto. Desde familiares, amigos, tutores, profesores, colegas, especialistas, burócratas e informantes, hasta el encadenamiento de personas anónimas que nos ofrecieron servicios cotidianos que contribuían en nuestro camino hacia la abstracción de nuestro estudio. Sería muy difícil intentar mencionar todo el universo que engloba este producto, no obstante, merece el esfuerzo reconocer a todos ellos. Sobretudo, a quienes con nombre y apellido nos acompañaron fielmente y nos alentaron a culminar esta tan importante etapa de la vida universitaria.

A Pablo, a quien busqué desde Generales Letras para que me orientara en mis inquietudes sobre el espacio público –un concepto que nunca dejará de maravillarme y apasionarme. Él no solo ha orientado mi vida profesional, sino

que se ha convertido en un punto de referencia, por su trayectoria interdisciplinar, y sobretodo, por su gran modestia, precisión y particular ritmo en el ámbito académico. A Betty, mi madre, que me enseñó a siempre ser persistente en lo que me apasiona, aún cuando lo que aprenda solo quede como un “adorno” en mi vida. A Pedro, mi padre, que me enseñó a no tener autoridad y seguir “el sello” de nuestra descendencia. A mis hermanas y sobrinas, Marelly, Patricia, Connie, Charito, Carol, Karen, Raquel, Milagros, Fiorella y Fernanda, quienes, a través de sus vidas, me enseñaron a ser una mujer fuerte, autosuficiente, valiente y decidida. Han sido ellas que han inspirado mi empoderamiento. A mi hermano, cuñados y sobrinos, que me enseñaron sobre otras masculinidades en nuestra sociedad. A mis padrinos, tíos, primos, que acompañaron mi camino hacia la universidad.

A mis amigas y amigos, quienes estuvieron presentes en el largo camino académico y contribuyeron a mi desarrollo intelectual y emocional, ya sea a través de largas conversaciones o solo por la posibilidad de contar con ellos para salir de la abstracción. Vera, Vania, Diego S., Karina, Jimena, Julian, Franco, Diego E., Andrea, Mauri, Santiago, Gian Carlo, Hector y David, ustedes son mis chichxs!

A los jefes que he tenido a lo largo de mi vida laboral, quienes me inspiraron y soportaron mis destiempos o mis locas ideas, Jesus, Eduardo, Chela, José y, especialmente, Cynthia, quien me apoyo en la difícil etapa de los últimos años de mi carrera. A colegas y profesores que se quedaron en mi vida, a Juanjo que me inspiró para cambiarme a sociología, al profesor de

letras que me mandó a leer *Todo lo sólido se desvanece en el aire* para entender la sociología, a Plaza, que enseñó a tomarme la sociología con una copa de vino, a Pereyra, que me interpeló y me deconstruyó tantas veces, a Quentin, por compartir su proceso de investigación conmigo e incentivarme a terminar la tesis, a Manuel, por sus recetas bibliográficas y a mi grupo de investigación INCITU, que escucharon tantas veces mi tema y retroalimentaron mi trabajo de manera interdisciplinaria (Gracias a Alejo por sus dibujos y a Diego por sus planos, este trabajo no sería lo mismo sin sus aportes gráficos). Agradezco también, especialmente, a Carlita, que me alentó siempre a los procesos extraordinarios.

Y finalmente, a la sociedad que me acoge, Lima, y a sus pobladores, sus diferentes rostros y contextos, su caos y su pacífico. En ella siempre encontraré motivación para continuar investigando. A la sociología, que estructuró mi pensamiento, ordenó mis inquietudes y me abrió la puerta a la vida con y para los otros.

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
a) Problemática de la investigación y principales enfoques teóricos	2
b) Objetivos principales y específicos	7
c) Diseño metodológico	9
d) Principales hallazgos	11
e) Estructura del documento	12
f) Compromisos éticos	12
CAPÍTULO 1: ESTADO DE LA CUESTIÓN	13
1.1. Movilidad vs. Transporte	13
1.1.1. La movilidad y su definición en los estudios urbanos	13
1.1.2. Debate sobre nuevos equipamientos de transporte en la ciudad	21
1.2. El hábitat popular latinoamericano	26
1.2.1. Producción social del espacio	26
1.2.2. El (des)orden urbano de la ciudad popular	31
1.3. La estación como nuevo espacio de la movilidad en Lima	34
1.3.1. El Metro de Lima	39
1.3.2. Villa El Salvador como caso de estudio	43
1.3.3. Comercio ambulante y mototaxistas	45
CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO	47

2.1. Proceso de urbanización de la ciudad: cambios en la estructura de la movilidad y las relaciones espacio-tiempo	47
2.1.1. Teoría de movilidad: cambio en la morfología de la ciudad	47
2.1.2. Ritmos de la ciudad: cambio en las relaciones espacio-tiempo	50
2.2. Modo de producción de la ciudad y cambios en la vida urbana	53
2.2.1. El habitar más allá de la vivienda: crítica a la arquitectura moderna por la pérdida de la dimensión humana	54
2.2.2. Nuevo modo de vida urbana y relaciones sociales	57
2.3. La territorialidad en la ciudad popular	61
2.3.1. Enfoque sistémico de la economía informal.....	64
2.3.2. Dinámica entre actores en el marco de los huecos estructurales	65
2.3.3. Cambios en la noción de capital social por nuevos vínculos instrumentales en el sector popular	66
CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA.....	68
3.1. Enfoque analítico	68
3.2. Mirando la estación de “de cerca y dentro”	71
3.3. Estudios urbanos con enfoque interdisciplinario	72
3.4. Diseño de la investigación	73
3.5. Proceso de selección muestral	75
3.6. Instrumentos de recolección de información	77
CAPÍTULO 4: HALLAZGOS I: LA ESTACIÓN COMO ESCENARIO.....	82

4.1. Descripción del entorno, la zonificación y su historia	83
4.2. Descripción del espacio: características físicas del diseño	87
4.3. Dinámicas locales encadenadas a la estación	88
4.3.1. Aglomeración de usuarios y servicios	89
4.3.2. Trayectos peatonales	90
4.3.3. Circuitos motorizados	92
4.4. Temporalidades de la estación	95
4.4.1. La "cola"	96
4.4.2. El "goteo"	99
4.4.3. Hora punta	101
4.4.4. La hora de la inseguridad	107
4.5. Jerarquías de la estación	108
4.5.1. Bordes físicos	109
4.5.2. Fronteras simbólicas	115
CAPÍTULO 5: HALLAZGOS II: LOS ACTORES Y REGLAS DE LA ESTACIÓN	118
5.1. Actores que habitan la estación: Lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto-taxistas	118
5.1.1. Comerciantes ambulantes	118
5.1.2. Las comerciantes y "su lugar": antigüedad, proximidad y permanencia	122

5.1.3. Los moto-taxistas	123
5.1.4. Los moto-taxistas y “su zona”: permisos, símbolos y ritmos	125
5.1.5. Territorialidades en la estación	128
5.2. Las reglas de la estación	129
5.1.2. Estrategias de ocupación	129
5.2.2. Estrategias de apropiación	144
CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES: LA ESTACIÓN COMO ESPACIO SOCIAL	154
6.1. Espacios de la movilidad como nuevos escenarios de disputa y de resistencia frente un vacío institucional.....	155
6.2. Comerciantes ambulantes y moto-taxistas como productores de la ciudad.....	159
6.3. Lógicas territoriales para la ocupación y apropiación de la estación VES	162
6.4. Reflexiones finales.....	164
BIBLIOGRAFÍA.....	167
ANEXOS.....	180
Anexo 1: Guía de entrevista para el estudio de la Estación VES	180
Anexo 2: Población entrevistada	183

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Principales hitos en políticas de transporte público en Lima.	38
Figura 2. Futura Red del Metro de Lima.....	39
Figura 3. Afluencia Mes por Estación.....	42
Figura 4. Sección de la Estación VES.....	72
Figura 5. Mapeo realizado con moto-taxista en la estación.....	78
Figura 6. Vista horizontal lado oeste de la Estación VES.	82
Figura 7. Dibujo de la elevación de la estación.	82
Figura 8. Vista aérea de la Línea 1 del metro en VES y su entorno urbano.	84
Figura 9. Plano de zonificación.	85
Figura 10. Características físicas precarias del entorno.	87
Figura 11. Encauzamiento del flujo peatonal sobre la vereda principal un lunes, 07:30 horas.....	88
Figura 12. Dinámicas identificadas en la observación por afluencia de usuarios.	90
Figura 13. Circuitos de origen y destino, reconocidos por moto-taxistas sobre la actividad de usuarios del servicio.....	93
Figura 14. Zonas identificadas para el área de observación.	94
Figura 15. Las colas en la Estación VES.	96
Figura 16. Diferencias de flujos por horarios.	99
Figura 17. La hora del goteo (I).....	100
Figura 18. La hora punta de la estación.	102
Figura 19. La estación como mercado.	103
Figura 20. Mobiliario de comerciantes ambulantes.	105

Figura 21. Horas de disputas por el espacio.	106
Figura 22. Plano en planta.	108
Figura 23. Planos de usos en lado oeste.	110
Figura 24. Zoom plano de usos zona 1 y 2.	112
Figura 25. Jerarquías y fronteras de la estación (I).	113
Figura 26. Jerarquías y fronteras de la estación (II).	113
Figura 27. Zoom plano de usos zona 3.	114
Figura 28. Cruces caóticos y paso temerario de usuarios.	116
Figura 29. Oferta de productos variados por parte de comerciantes ambulantes.	121
Figura 30. Establecimiento de paraderos de moto-taxis sobre vía principal. ...	124
Figura 31. La estación como referencia en el entorno.	126
Figura 32. La estación como espacio de cuidado y encuentro.	135
Figura 33. Roles de moto-taxistas en el espacio.	136
Figura 34. Vista de zona 1 y zona 2.	137
Figura 35. Filas de estacionamiento por zonas establecidas.	138
Figura 36. Zona de usos flexibles.	140
Figura 37. Vista del ordenamiento lineal de las motos por zonas.	140
Figura 38. Paraderos establecidos por los moto-taxistas.	141
Figura 39. Piratas en zonas que no entran a disputa.	142
Figura 40. Recibo de la Municipalidad de Villa El Salvador por control de comercio ambulatorio.	146
Figura 41. Localización y permanencia de los comerciantes ambulantes en las principales veredas de acceso a la estación.	147

Figura 42. Localización intermitente de los moto-taxistas según momentos de fiscalización.148

Figura 43. Documentos presentados por moto-taxistas sobre conflicto por paraderos.152



LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Matriz de operacionalización80

Tabla 2. Matriz de objetivos específicos por técnica de recolección.....81



INTRODUCCIÓN

La presente investigación es una aproximación sociológica a la ciudad, a partir de la puesta en funcionamiento de la primera línea del Metro de Lima. En el marco de la problemática sobre las formas de acceso a la ciudad y las desigualdades urbanas en América Latina, se propone evidenciar los efectos locales que tiene la implementación de un servicio masivo de transporte público en áreas de precaria infraestructura urbana y débil gestión institucional. De esta manera, para esta investigación se ha seleccionado el estudio de caso de la Estación Villa el Salvador (VES), ubicada en Lima Sur.

La investigación fue acotada mediante la selección de moto-taxistas y comerciantes ambulantes como actores claves de la dinámica urbana en la estación. Estos actores ocupan y se apropian del espacio, por lo que tienen un vínculo directo con este. Asimismo, han desarrollado saberes especializados en base al funcionamiento del metro, ya que articulan su actividad laboral con las dinámicas de los usuarios y ofrecen un servicio informal asociado a la precariedad de la localidad. Así, este análisis aborda las lógicas territoriales de estos actores, a partir de la construcción de sentido sobre una nueva práctica urbana de movilidad en un espacio con débil presencia institucional.

Este enfoque considera que las actividades se ordenan y estructuran en el espacio y tiempo, lo cual supone organizar situaciones permanentes o intersticios intermedios que establecen reglas y normas en el espacio (Remy & Voyé, 1981). En ese sentido, el fenómeno social será abordado a partir de la apertura de una “ventana de oportunidad” económica que está articulada a un

nuevo servicio en la ciudad. Los moto-taxistas y comerciantes ambulantes se apropian del entorno próximo de la estación en horas de uso intenso, y tienen como objetivo ofrecer servicios informales en la estación. Estos actores cubren las necesidades de movilidad de miles de usuarios por día al haber desarrollado saberes especializados sobre las nuevas formas de uso intenso, en torno a las cuales organizan turnos y zonas de trabajo, frente a la alta demanda de usuarios. Estos servicios no son gestionados por las autoridades públicas encargadas del sistema de transporte, por lo que el uso y apropiación por parte de estos actores es legitimado socialmente.

De acuerdo a esto, se plantea la siguiente pregunta de investigación: ¿cómo los moto-taxistas y comerciantes ambulantes construyen lógicas territoriales para ocupar y apropiarse de la Estación Villa el Salvador, a partir de la puesta en funcionamiento de la Línea 1 del Metro de Lima?

a) Problemática de la investigación y principales enfoques teóricos

La tesis aborda una problemática urbana desde un nuevo escenario de la movilidad que surge con la puesta en funcionamiento de la primera línea de Metro de Lima. La línea argumentativa se propone a partir del concepto de movilidad, lo cual evidencia el cambio en la intensidad del uso del espacio público del entorno local, pues se tiene como premisa de que la estación “es un espacio que expresa las necesidades especiales para el desplazamiento de personas” (Dextre, 2014).

El análisis sigue el enfoque de movilidad sobre las políticas de transporte, en base a lo cual se identifica una tensión normativa sobre la forma en que se integran las Estaciones de Metro en contextos de marginalidad

urbana, representada por áreas desatendidas de la gestión urbana de la ciudad. De esta manera, se enmarca en el debate sobre el espacio de los flujos y el espacio de los lugares. El espacio de los flujos entiende el espacio urbano como una trama de redes que prioriza la conectividad, es decir, las formas de integrar los diferentes territorios de la ciudad que intensifican las diferencias entre los criterios de localización de funciones (Castells, 2006). Por otro lado, el espacio de los lugares aborda las maneras sociales de comportarse en un determinado contexto de espacio y tiempo, es decir, se refiere a la forma territorial de organización de la vida cotidiana que, sin embargo, puede estar localmente fragmentada de nodos estratégicos de producción. En ese sentido, considera el espacio en la relación del hombre con su entorno, pues señala la potencialidad de espacio público para desarrollar identidades y relaciones sociales, es decir, para concretar el derecho a la ciudad (Borja, 2013).

En esta línea, bajo el enfoque de movilidad, proyectos como el Metro de Lima y su implementación del equipamiento urbano, reproducen desigualdades urbanas en áreas de precaria infraestructura y débil gestión municipal. La ausencia de alimentadores u otros servicios encadenados al uso de la estación del metro ha permitido la emergencia de servicios informales en el lugar. Esto reproduce un paisaje empobrecido, aún cuando se ubica en un área consolidada del distrito, por lo cual se considera que el espacio refleja las necesidades urbanas de una masa crítica de pobladores de Lima Sur, con limitado acceso a servicios públicos. Así, el Metro está diseñado únicamente para el traslado de la población a los centros de poder, sin potenciar otras actividades urbanas en espacios locales, precarios y poco favorecidos en la

distribución de servicios, como es el caso de la última estación VES. Así, las políticas de transporte expresan nuevas formas de marginalidad urbana por sobre las “necesidades sociales” (Lefebvre, 1978) del sujeto respecto a sus formas de acceso público a los servicios de la ciudad.

En el marco de dicho debate se considera, por un lado, que las nuevas políticas de transporte buscan la funcionalidad de la ciudad y priorizan la conectividad hacia las principales áreas de concentración de servicios en la metrópoli. Por otro lado, estas políticas tienen un potencial de integración para redefinir las formas de acceso a la ciudad, en tanto se constituyen como nuevos espacios de la movilidad cotidiana de miles de pobladores y representan un nuevo escenario de encuentro y disputa social.

Si bien la estación es el espacio físico de donde llegan y salen los usuarios del sistema masivo de transporte, actualmente se concibe como un equipamiento cerrado y regulado por el consorcio privado que tiene a su cargo el servicio. Sin embargo, la investigación considera el potencial de este espacio desde un enfoque de “lugar” para el análisis del sistema de transporte público de Lima. Dicho enfoque implica una forma territorial de organización de la vida cotidiana, al abordar la relación del hombre con su entorno. En ese marco, se busca interpelar 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).

Así, la tesis se enmarca en la recuperación de la dimensión social del espacio, entendida a través de los actores sociales que dan vida a la estación,

y se considera su carácter aglomerativo –de usuarios y servicios– en el entorno local (Magnani, 2002). Se sigue la idea de “gente en el espacio público”, según la cual los actores se apropian y dotan de sentido el lugar (Borja en Vega Centeno, 2006). En oposición al funcionalismo de un no lugar, la estación VES será abordada en su potencial de espacio público, entendido por su dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad.

De esta manera, se busca poner en valor la gestión y organización del espacio público por parte de actores comerciantes ambulantes y moto-taxistas, quienes participan en la producción social del espacio. Este particular desarrollo de la ciudad ha sido ampliamente estudiado bajo el enfoque de producción del hábitat popular, que refiere a los lugares en donde viven las clases más empobrecidas de la sociedad (Connolly, 2013). Así, la informalidad surge como una ventana de oportunidad, no solo en las formas de vivienda sino también de trabajo y explotación sobre la materia urbana de las ciudades, frente al periodo de ausencia estatal en el marco de los grandes cambios estructurales que experimentaron las ciudades de América Latina en el siglo XXI (De Mattos, 2008). Se señala una dualidad en las políticas de los gobiernos de la región, que proponen construcciones planificadas, mientras que también se reconocen legalmente las estrategias de los actores sociales para habilitar viviendas y servicios urbanos. Así, se considera la práctica de los actores en el espacio y las formas de organización que tienen para gestionar la ciudad, en el marco de la discusión sobre la producción del hábitat popular.¹

¹ En la línea de la nueva agenda urbana, sobre el derecho a la ciudad, las desigualdades urbanas y la sostenibilidad territorial. Fuente: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>

Bajo un enfoque sistémico de la informalidad, se considera que estos grandes proyectos e infraestructuras abren una “oportunidad” al actor social para participar en el rol productor de la ciudad. En esta línea, si bien se entiende el espacio social desde la práctica dialéctica entre el espacio construido, vivido y practicado (Lefebvre, 1974), se toma distancia sobre las formas hegemónicas de producción del espacio, relacionadas al rol de la planificación urbana sobre el espacio concebido. Así, se considera la “historicidad” como una característica propia en la producción de las ciudades latinoamericanas, concebidas en un acto de “resistencia” por parte del actor social (Salcedo, 2002).

Las estaciones son una nueva realidad en el rostro urbano de Lima y una nueva expresión de las formas de producir ciudad, luego de un periodo de ausencia estatal frente a las políticas de ordenamiento y regulación del transporte metropolitano de Lima. La ocupación y apropiación de la estación VES esta configurada por una práctica de movilidad en un entorno precario, donde miles de usuarios requieren servicios encadenados al equipamiento público que son desatendidos por las autoridades. En este sentido, el vacío de la gestión pública fue cubierto por actores organizados, quienes bajo una lógica de emprendimiento se gestionan el sistema de movilidad de la ciudad. Los comerciantes ambulantes y moto-taxistas habilitan servicios en torno a las necesidades de movilidad urbana de los usuarios. De esta manera, su presencia es legitimada al brindar un saber experto a dicho funcionamiento, con lo cual configuran un tipo particular de orden urbano.

De esta manera, se espera que la investigación contribuya en la discusión sobre el habitar de las ciudades latinoamericanas. Por un lado, se presenta el habitar más allá del acto de residir, lo cual incluye reivindicar el uso cotidiano de los espacios públicos, en su relación directa con las formas de movilidad espacial y las formas de acceso a la ciudad. Por otro lado, se propone el habitar entendido por el espacio social donde confluyen las políticas públicas, la historicidad del lugar y los márgenes de acción del habitante. En este sentido, conversa con teorías y políticas ampliamente discutidas en la actualidad sobre el derecho a la ciudad, las desigualdades urbanas y la sostenibilidad territorial.

b) Objetivos principales y específicos

El objetivo principal de la investigación es entender las lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto-taxistas, para ocupar y apropiarse de un espacio construido, desde el análisis de la dimensión social del espacio. De esta manera, se propone dar cuenta de los efectos sociales que produce una nueva infraestructura pública de transporte, en tanto modifica las formas de relación social, espacial y temporal.

El análisis esbozará el modo de producción de la ciudad a partir de las características generales de la gestión pública sobre este medio de transporte, para contextualizar el estudio de caso y la condición de oportunidad que determinadas políticas ofrecen al actor social. Sin embargo, se tomará distancia de los aspectos institucionales que enmarcan el fenómeno, como pueden ser las lógicas de producción, la reproducción de la desigualdad urbana o el marco normativo que regula el territorio. En esta línea, es prioridad

de la investigación identificar la práctica de los actores en el espacio y las formas de organización que tienen para gestionarlo, en un contexto de débil gestión municipal y de precariedad urbana.

Este enfoque no pretende negar la importancia de otros actores en el rol productor de la ciudad, más bien se interesa en la capacidad que tienen los actores sociales para dotar de sentido el espacio, en tanto reinterpretan y re significan la producción formal para hacer frente a espacios poco atendidos por la gestión municipal. En otras palabras, se busca conocer las estrategias de apropiación que se generan para posicionarse en este espacio, sin que esto necesariamente signifique un proyecto radical de subversión del modelo institucional, u otro mecanismo que reduzca su posición de desigualdad estructural. A partir de este análisis del actor local se propone visibilizar el potencial de espacio público que tienen las estaciones, en tanto lugares de encuentro (y desencuentro) relacional donde se construye la ciudadanía. Se propone identificar la práctica cotidiana de los actores permanentes en el lugar. De esta manera, se identifica a los comerciantes ambulantes y los mototaxistas como actores claves en la gestión y cuidado de la estación. Ellos aprenden las formas de movilidad de los miles de usuarios cotidianos del metro y son informantes puntuales sobre el cambio en las dinámicas espacio-temporales. Asimismo, manifiestan de manera directa las nuevas formas de uso y ocupación de este tipo de espacios.

Los objetivos específicos se orientan a caracterizar y analizar las lógicas territoriales de actores locales, a partir de tres ejes: (1) el primero, de modo descriptivo, identifica las dinámicas en el espacio y el encadenamiento de

actividades que realizan los usuarios de la estación a partir de usos cotidianos y temporales, con el fin de caracterizar sus formas de movilidad; (2) el segundo, analiza las formas de ocupación que tienen los actores locales, mototaxistas y ambulantes, para articular sus servicios a la estación, en tanto estos responden a una oportunidad y una necesidad; (3) el tercero y último, visibiliza la capacidad de estos actores para apropiarse del espacio a través de sus formas de organización, mediante el despliegue de estrategias territoriales que terminan por definir las reglas de sus formas de ocupación.

c) Diseño metodológico

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). 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 hace uso, principalmente, del dato etnográfico, como una experiencia participativa que parte del relato mismo del investigador, quien documenta las percepciones recogidas en la conversación con los actores. También, se usan mapeos y entrevistas realizadas a lo largo de un proceso de campo durante el periodo de junio 2016-2017.

Se observaron las dinámicas del entorno a partir de la afluencia masiva de usuarios del metro, y se reconoció la multiplicidad de servicios que se piensan y ofrecen a estos 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. A partir de esta apreciación, se propone dos niveles de análisis: (1) el espacio urbano y (2) los actores que permanecen en este. El primero reconoce características del espacio físico y zonas de desplazamiento de los usuarios mediante el mapeo de recorridos y encadenamientos con el entorno, en forma de “trayectos” y “circuitos” (Magnani, 2002). El segundo identifica actores claves que habitan el espacio y entiende el habitar como el acto de permanecer y estar localizado en dicho lugar (Duhau & Giglia, 2008).

La investigación ha sido acotada mediante la selección de moto-taxistas y comerciantes ambulantes como actores clave de la dinámica urbana en la estación, al ser quienes usan y se apropian del espacio, por lo que han desarrollado un vínculo directo con este. Los actores generaron saberes especializados al funcionamiento del metro, ya que articulan su actividad laboral con las dinámicas de los usuarios y ofrecen así un servicio informal asociado a la precariedad de la localidad.

Así, el análisis abordará las lógicas territoriales de estos actores en la práctica urbana. Este enfoque considera que las actividades se ordenan y estructuran en el espacio y en el tiempo, y asocia componentes territoriales a la adquisición y defensa de los bienes necesarios para la sobrevivencia (Remy & Voyé, 1981). La apropiación se observa en el contacto, la distancia, la circulación, entre otras características que inciden en la construcción de identidades y conflictos por el espacio.

d) Principales hallazgos

En coherencia con la pregunta de investigación y a partir de hallazgos preliminares, se identificaron formas territoriales de ocupación y apropiación del espacio de la estación VES. Se presentan tres distintos niveles:

- I. En el primero, se identificó que la práctica de movilidad cotidiana de los usuarios del Metro configura ritmos, trayectos y circuitos urbanos, encadenados al uso de la estación como espacio público. Esta forma de uso intenso en determinadas temporalidades es aprendida como un saber experto por parte los comerciantes ambulantes y moto-taxistas. Sobre este hallazgo, se puede establecer la temporalidad y jerarquía en el espacio reconocidas por los actores para su localización y permanencia en el espacio.
- II. En el segundo, el flujo intenso de personas en determinadas horas del día transforma las lógicas de cálculo individual de los actores y genera la acción social organizada. En horas de uso intenso, la estación adquiere la forma de un gran mercado, por lo que se vuelve un espacio de mucha competencia, en tanto no solo se concibe como un espacio de flujo, sino un lugar de mayores intercambios, generado por el encadenamiento de actividades de los usuarios que llegan y se van del equipamiento.
- III. En el último, la estación se convierte en un campo de lucha, donde los actores construyen o reproducen mecanismos de poder en el espacio. Estos mecanismos se manifiestan a partir de estrategias diversas sobre lo formal, informal e ilegal de su actividad. De esta manera se identifican reglas sobre las formas de ocupación y apropiación de la estación, las

cuales son legitimadas por lógicas territoriales sobre el orden de llegada, la localización y las redes de pertenencia en el espacio.

e) Estructura del documento

La presente tesis se estructura a lo largo de seis capítulos. Los tres primeros capítulos desarrollan el estado de la cuestión, el marco teórico y la metodología de la investigación, respectivamente. El cuarto y quinto capítulo contienen los hallazgos de la investigación en el siguiente orden: (I) la estación como escenario, y (II) los actores y reglas de la estación. Finalmente, en el último capítulo se presenta la discusión y conclusiones finales.

f) Compromisos éticos

El procedimiento ético consistió en la elaboración de un consentimiento informado, que fue leído a los entrevistados antes de la aplicación de las entrevistas. El consentimiento incluyó el compromiso de no revelar los nombres o el contenido de los audios para fines que no sean estrictamente académicos. Asimismo, cada participante dio autorización para grabar las entrevistas y fue señalado que, en caso de presentarse incomodidad con las preguntas, estas pueden no ser contestadas. Por último, para asegurar la confidencialidad de los entrevistados, se les asignaron seudónimos en la presente tesis.

CAPÍTULO 1: ESTADO DE LA CUESTIÓN

1.1. Movilidad vs. Transporte

1.1.1. La movilidad y su definición en los estudios urbanos

Existen diferentes enfoques de la ciudad y sus efectos en la transformación de la vida social. No obstante, todos coinciden en reconocer su particularidad como lugar de aglomeración y, de esta manera, incidir en la complejidad de las relaciones sociales, a partir de sus efectos. Esto se aprecia en las formas de producción (Marx), la división del trabajo (Durkheim), el comportamiento humano (Simmel), la ecología del territorio (Park), entre otros.

La ciudad o lo urbano fue entendido por su característica de lugar de encuentro e intercambio, es decir, un espacio de aglomeración de personas donde nace el estudio de la sociedad moderna. La aglomeración, como señaló Durkheim (1987), genera conductas no esperadas, estimula el contacto y la acción colectiva. De esta manera, se producía cambios en los modos de solidaridad y el tipo de vínculo que se establece con el otro.

El origen y la transformación de las ciudades a lo largo del tiempo han estado asociados a los cambios sobre el modo de producción de las sociedades. Se señala que en la sociedad moderna avanzada los individuos y las organizaciones dependen de un mayor número de interacciones en su vida cotidiana, de modo que se construye un sistema más complejo sobre la elección individual, donde nuevas racionalidades se someten a evaluaciones sucesivas y provisionales para actuar estratégicamente en contextos cada vez más inciertos (Berman, 1988; Ascher, 2004: 33).

Por otro lado, la ciudad ha sido considerada también como mercado, dado su carácter de interdependencia. En este sentido, se considera un rasgo fundamental de la vida urbana la variedad de oficios y ocupaciones que diferentes actores realizan en ella como componente esencial de su modo de vida. La ciudad es definida como un “asentamiento comercial”, de acuerdo a una perspectiva económica que considera “la existencia de intercambios comerciales regulares, y no solo ocasionales en la localidad” (Weber, 1987).

Se puede intentar definir la -ciudad- de muy diversos modos. Todas las definiciones tendrán, sin embargo, un elemento común: la ciudad no consiste en uno o en muchos edificios asentados separadamente, sino que, por el contrario, constituye un hábitat concentrado (o, al menos, relativamente concentrado), una «localidad» (Weber, 1987 [1921]: 3).

Esto se reconoce a partir del cambio de la actividad agrícola hacia actividades de industria y comercio que desempeñan la mayor parte de habitantes de la ciudad. Se indica que cuando la industrialización y burocracia modifican la estructura de mercado, modifican también las formas de distribución del espacio. Este cambio se experimenta en la actividad económica, donde la vida social reproduce la jerarquía y los conflictos de la vida profesional, sin embargo, mantiene las características de la vida de la aldea. Esto, principalmente, reconoce la producción masiva y estándar en la creación de productos, lo cual modifica el uso del espacio, ya que hace más homogéneas las posibilidades y favorece la dispersión, lo cual a su vez, implica mayor interdependencia y crea intermediarios en las relaciones laborales.

De esta manera, las nuevas formas de intercambio y el avance de la tecnología han configurado el proceso de urbanización. Así, uno de los hitos

más importantes en el desarrollo de las ciudades se produce a partir de la aparición del automóvil, presente en los estudios sobre la estructuración y los cambios urbanos. En este sentido, se indica que las políticas urbanas de inicios del s. XX promovieron la infraestructura vial para la circulación, especialmente del auto particular, como un nuevo paradigma de vida. Esto presentó un cambio en la escala del tamaño de las ciudades y nuevas formas de intercambio social, que fue denunciado en su época como “la muerte de la ciudad” (Jacobs, 2011 [1961]).

De esta manera, el paso de una sociedad no urbanizada a una sociedad urbanizada está caracterizado por nuevas formas de organización espacial (Remy & Voye, 2006: 81). Este proceso de urbanización está definido, entonces, por “el proceso a través del cual la movilidad organiza la vida diaria, lo que supone una posibilidad y capacidad de movimiento y una valoración de la movilidad”, (Remy & Voye, 2006: 107). Así, para referirse a un cambio en la densidad y en un hábitat más compacto, sin que comience el proceso de urbanización asociado a la movilidad como factor estructurante de la vida cotidiana, se introduce el término de “situaciones de transición” (Remy & Voyé, 1992).

Surge así, como respuesta desde los estudios urbanos, un giro epistemológico hacia el concepto de movilidad, entendido como nuevo paradigma en el análisis de las sociedades contemporáneas (Urry, 2007). El conocido “giro de la movilidad” señala el rol constitutivo del movimiento en el funcionamiento de las instituciones y de las prácticas sociales. Se aborda la

problemática sobre las redes, como ensamblajes, entendidas a través de relaciones, flujos y circulación, en tanto están organizadas en un sistema de movilidad (Urry en Cosacov & Di Virgilio, 2018). También, este planteamiento se enfoca en cómo los sistemas de transporte tienen implicancias críticas en la conformación y dinámica del espacio urbano. Se identifica que la organización y las características de dicho sistema pueden distribuir diferencialmente los atributos de accesibilidad y valorización del suelo entre los distintos lugares de la ciudad (Millares en Blanco, Bosoer & Apaolaza, 2014).

De esta manera, la movilidad es entendida como una necesidad y un derecho (Ascher, 2004) sobre el acceso a servicios básicos para el desarrollo de la vida social, la participación activa en la economía y la sociabilización de las personas. Así, se entiende que la movilidad actúa sobre la diferenciación social, en tanto cualifica las personas y los lugares, por lo que subyace a problemáticas mayores como el derecho a la ciudad, vivienda y desarrollo sostenible (Blanco, Bosoer & Apaolaza 2014).

Con respecto a la indagación sobre las problemáticas de movilidad, se identifica un tipo de “evolución” sobre la idea de circulación y transporte colectivo hacia lo que hoy en día se conoce como la movilidad sostenible (Dextre, 2014). En este contexto, ha surgido una apuesta por el transporte colectivo frente a una preocupación sobre la nueva escala de ciudad metropolitana. Este modelo considera el transporte como un atributo espacial, de modo que promueve la organización de redes y sistemas expertos, así como infraestructuras y servicios que faciliten el desplazamiento de bienes y

personas en distintas escalas del territorio y mediante diferentes modos de transporte (Ascher, 2004). Ambos enfoques responden a un modelo funcional de la ciudad, donde se busca racionalizar los usos y las prácticas de la ciudad².

El cambio en el modo de abordar la movilidad y las distintas movi­lidades se representa en el estudio diferenciado de la Movilidad Espacial y la Movilidad Cotidiana. La Movilidad Espacial representa estudios a gran escala sobre movimientos intraurbanos, desplazamientos urbano-rurales y experiencias de migración, y da cuenta del proceso de reconfiguración socio-espacial desde los '80s. Estudios socio-antropológicos sugieren una aproximación integral de la movilidad espacial en relación a las lógicas de las prácticas espaciales y sus articulaciones, con lo cual se capta efectos sociales y territoriales. Este enfoque se centra en cómo los individuos y familias articulan diferentes formas de movilidad durante su vida. Se consideran nociones como: sistema de movilidad, sistema de hábitat, espacio de vida cotidiano, sistema de lugares, entre otros (Dureau, Lulle, Souchaud & Contreras citado en Cosacov & Di Virgilio, 2018).

Bajo esta perspectiva, en Latinoamérica se propuso una mirada comparativa para comprender los cambios en las configuraciones de las metrópolis de Bogotá, Santiago y Sao Paulo a partir del programa investigativo METAL (Metrópolis de América Latina en la mundialización: reconfiguraciones territoriales, movilidad espacial, acción pública). El estudio evidencia la desigualdad de diferentes sectores socioeconómicos sobre la movilidad

² Revisar Capítulo 2: Marco teórico.

cotidiana, en que diferentes movilidades se perciben segmentadas y fragmentadas socialmente. Asimismo, pone en evidencia que se han reconfigurado las geografías de centralidad y de periferia, por lo que empiezan a tomar importancia los espacios intermedios: primeras periferias, anillos periferales, entre otros (Camargo, 2015).

Otra ola de estudios urbanos se centra en la Movilidad Cotidiana, y combina aproximaciones sobre movilidad y transporte. Estos toman en consideración el volumen, dirección de flujos, modos de transporte, horarios, datos sociodemográficos, origen y destino, entre otros, recogidos por encuesta y micro data. También, dan cuenta de la configuración socio territorial metropolitana, geografía de mercados de trabajo y segregación socio residencial. De esta forma, queda de manifiesto la necesidad de fijarse en como las personas dan significado al espacio a partir de sus experiencias, así como los roles de género y la red de relaciones son esenciales en los motivos, amplitud y destino de traslados. Se evidencia el uso de determinados modos de transporte y apropiación del espacio urbano, lo que visibiliza desigualdades relacionadas al género y edad y problematiza el diseño y el alcance de instrumentos de transporte (Cosacov & Di Virgilio, 2018).

La aproximación de la movilidad como factor de estratificación y recurso distribuido desigualmente en la sociedad se sugiere bajo el enfoque de las necesidades y los problemas de desplazamiento en la ciudad. Así, tiene como supuesto que el aumento de la capacidad para la movilidad urbana diversifica las oportunidades y amplía el universo de opciones de los individuos y familias.

En consecuencia, favorece a la estructura de oportunidades relacionado a educación, salud, empleo, cultura, entre otros (Cosacov & Di Virgilio, 2018). Estos estudios se han propuesto a partir del concepto de “motilidad” o “motility” (Kauffmann, Bergman & Joye, 2004), también abordado como “capital espacial” (Apaolaza et al., 2016). Este concepto es entendido como la capacidad o habilidad de los individuos para ser móviles en el espacio social y geográfico, en tanto acceden y se apropian según sus circunstancias. Uno de los atributos del capital espacial es la capacidad de apropiación, entendida como el conjunto de “estrategias, motivaciones, valores y prácticas de los individuos” (Rérat & Lees en Blanco, Bosoer & Apaolaza, 2014).

Se identifica una tercera ola de estudios urbanos centrados en la movilidad y su relación con la problemática de la desigualdad. Estos estudios evidencian la importancia de la localización para comprender las prácticas de movilidad espacial, pues operan en la distribución de oportunidades en el territorio (Abramo, 2012). Bajo esta aproximación se evidencia que la segregación residencial se alimenta de la desigualdad de dotación de equipamiento e infraestructura, en tanto tiende a reforzar la diferenciación de la ciudad (Cosacov & Di Virgilio, 2018). Se señala que zonas mejor equipadas concentran a la población de mayores recursos frente a zonas pobres con una precaria base de equipamientos y espacios colectivos (Arraigada & Rodríguez, 2003). Así también, se ha estudiado la movilidad y el acceso a otros bienes y oportunidades que ejercen un impacto directo en la calidad de vida de las personas (Hernández & Witter, 2011).

En este sentido, una mirada sobre la Movilidad pone atención a las prácticas sociales y las relaciones sociales, en el proceso de producción y reproducción social espacio-temporal, que se manifiestan en la construcción y uso del territorio (Blanco, Bosoer & Apaolaza, 2014). La idea que subyace es que las distintas movilidades son prácticas envueltas en narrativas morales y estéticas que configuran experiencias de movilidad (Cosacov & Di Virgilio, 2018). De esta manera, la movilidad prioriza el desplazamiento de personas y especialmente de poblaciones vulnerables, así como reconoce necesidades especiales que tiene cada usuario según género, edad, grupo social, condición física y psíquica, ect. (Dextre, 2014: 7).

Asimismo, inspirado por el urbanismo ecológico, al concepto de movilidad se le suma la sostenibilidad. Este enfoque promueve un diseño compacto o compacidad de la ciudad, lo cual considera la diversidad de los espacios para promover la cohesión social en el espacio público (Rueda, 2002). Así, la Movilidad Sostenible no solo toma en consideración la movilidad y el transporte, también considera los usos de suelo relacionado a la planificación urbanística (Dextre, 2014).

Finalmente, la movilidad bajo el enfoque de género se presenta a partir de diferentes estudios sobre el cuidado de la ciudad. Estos visibilizan la no neutralidad de los espacios concebidos, en que los recorridos y tiempos domésticos familiares no son compatibles a la provisión de los servicios urbanos en las ciudades de América Latina. Por ello, se denuncia que las políticas de localización y tiempos laborales remunerados están diseñados a

partir de las actividades de producción en la ciudad. Sin embargo, un nuevo paradigma bajo el horizonte de igualdad de género en la vida cotidiana propone superar la dicotomía de producción y reproducción determinada estructuralmente en las formas de concebir los espacios y tiempos urbanos (Rico & Segovia, 2017). Así, el gran aporte de la investigación urbana es identificar la parcialidad del espacio en la ciudad, en tanto que condiciona las formas de uso de los servicios públicos e incide en el acceso a oportunidades, y presenta diferencias en su ocupación y género, que son clave para el bienestar social y reproducen brechas económicas y sociales (Chavez, 2019)³.

1.1.2. Debate sobre nuevos equipamientos de transporte en la ciudad

Una de las principales críticas que ha recibido la implementación de nuevos servicios masivos de transporte en la región latinoamericana se encuentra en relación al cubrimiento de necesidades de transporte sin generar innovaciones mayores (Figuroa, 2005). Por innovaciones se puede entender, por ejemplo, servicios alimentadores desde las estaciones a paraderos de difícil acceso, pasos peatonales amplios y seguros, un diseño amable de la estación que pretenda una integración con su entorno, entre otras. De esta manera, se ha cuestionado la nueva infraestructura masiva de transporte porque se piensa que se ha desaprovechado la oportunidad de diseñar espacios orientados a la dimensión humana y la experiencia del peatón en el espacio público (Salazar, 2008).

³ Esta cita pertenece a un artículo académico escrito por la autora. Revisar Chavez, K. (2019). "Las mujeres al cuidado de la ciudad". *Andamios, Revista de Investigación Social de la UNAM*. Recuperado de <https://andamios.uacm.edu.mx/index.php/andamios/article/view/689/pdf>

Esta crítica señala los efectos negativos que se advierten sobre el cambio a un sistema masivo de transporte público. Entre ellos, el análisis del modelo bus rapid transit, bajo el nombre de “Metropolitano”, en Lima. Esto indica el impacto sobre el costo en transbordos, infraestructuras, vías, aglomeración y encadenamientos de servicios. Principalmente, un fuerte cambio en las costumbres de los usuarios (Thomson, 2007, citado en Alegre, Dextre & Vega Centeno, 2009). Por ello, especialistas en temas de movilidad proponen superar las limitaciones de la política de transporte bajo el enfoque de movilidad sostenible, que considera la ciudad como un sistema urbano complejo y a la vez como el espacio público donde se desplazan ciudadanos con iguales derechos (Alegre, Dextre & Vega Centeno, 2009).

El transporte es una forma de integrar la ciudad que se supone funcional y efectiva, bajo el paradigma de la política pública. En tanto, logra cubrir la necesidad de acceso que tiene la población a centros de concentración de funciones y servicios en la ciudad. Sin embargo, el alcance que tienen las políticas de transporte es ampliamente discutido en la actualidad, por lo que no consideran potenciar las actividades urbanas en espacios locales, precarios y poco favorecidas en dicha distribución de servicios. Mientras, las políticas de movilidad sostenible siguen un enfoque del lugar, referido a las formas territoriales de organización de la vida cotidiana y la relación del hombre con su entorno, que considera las dificultades de la gente al trasladarse, así como los motivos, costumbres o criterios que guían su acción (Avellaneda, 2007).

Esta forma de interpretar la ciudad deviene de una tradición urbana que consideró la ciudad como un objeto en el continuo del desarrollo industrial (Dupuy, 1998), al priorizar la conectividad hacia los centros de poder, como parte de las políticas que amplían los modos de acceso a la ciudad (Castells, 2006). Se hace referencia al cambio hacia la sociedad en red, bajo la lógica de los flujos, que reduce las formas sociales de la vida local en la dinámica de la ciudad global (Castells, 2006). El cambio entre escalas de lo Global y lo Local redefinen las formas de accesibilidad en la ciudad (Castells & Borja, 2000). En este sentido, la puesta en funcionamiento de servicios urbanos de gran envergadura puede potenciar nuevas centralidades, de modo que puede distribuir de manera más equitativa las oportunidades que ofrece la ciudad. Sin embargo, esto solo es posible en la medida que cuenten con una adecuada gobernanza entre actores públicos y privados. De lo contrario, puede terminar en la gestión de la dualidad intrametropolitana: por un lado, con el incremento del dinamismo productivo, y por otro, con la exclusión de amplios sectores sociales de la ciudad, que concibe espacios desarticulados dentro del mismo sistema metropolitano (Borja & Castells, 1997: 60).

Así, encontramos investigaciones recientes que han puesto en evidencia la amplia brecha en desigualdad urbana, generada por la alta concentración funcional y sus formas de movilidad en la ciudad (Avellaneda, 2008). Esto incide en las formas barriales de socialización, así como en nuevas formas de marginalidad urbana, determinada por la carencia de acceso a las redes metropolitanas más importantes de la ciudad (Vega Centeno, 2006). En este

sentido, las características de las sociedades modernas hacia una sociedad de la movilidad sugieren que las desigualdades se construyen bajo criterios móviles, ya no estamentales (Vega Centeno, 2007).

La transformación de la morfología urbana ha sido caracterizada por el doble proceso de crecimiento y dispersión urbana, así como por la reconcentración de funciones y actividades específicas en determinadas áreas de la ciudad (Dextre & Avellaneda, 2014). Se sigue un patrón de centro-periferia, caracterizado por el traslado masivo de personas o servicios hacia las principales áreas de concentración de poder en la metrópoli, bajo un modelo de ciudad difusa o fragmentada (Borja, 2003).

Por otro lado, en la línea de investigación sobre nuevos sistemas públicos masivos de transporte, se reconocen las formas de integración territorial que pueden incidir en áreas alejadas de la ciudad. La literatura sobre nuevos espacios articulados al transporte público en la periferia sur de Santiago, a partir de un estudio sobre el paradero 14, propone la dotación de infraestructura como un valor agregado del territorio. Particularmente, se manifiesta el surgimiento de otras centralidades, conformadas ante lo precario de lo público, y del espacio urbano en las periferias de la ciudad (Valenzuela, 2005).

Asimismo, un estudio a partir de las estaciones de Transmilenio en Bogotá señala atributos de centralidad que impactan en el acceso a la ciudad de los habitantes de las periferias. Desde una aproximación territorial, indaga sobre un nuevo fenómeno social relacionado a la llegada de un medio masivo y

de alta velocidad que genera cambios en la estructura de la movilidad periférica (Beuf, 2010: 149).

Estos espacios se sugieren como «centralidades de integración» que difunden las oportunidades en el territorio. En relación a los efectos de aglomeración que producen los nuevos nodos de transporte⁴, se resalta que pueden presentar también atributos de centralidad para ciertos sectores de la sociedad (Beuf, 2010). Entre dichos atributos, se da cuenta sobre las formas informales de ocupación del espacio, asociadas a “los trabajadores independientes de las periferias populares, son actores económicos en barrios de origen informal que apuestan por el sostenimiento de una actividad comercial como estrategia de supervivencia” (Beuf, 2010). Esta aproximación hace referencia al enfoque de Lefebvre, quién introduce la centralidad urbana como un lugar integrador de ciudadanos, en la medida que se da una multiplicidad de usos e interacciones sociales. En especial, de los sectores más pobres, para que concreten su derecho a la ciudad.

En este sentido, se considera que la nueva estructura de movilidad transforma la intensidad de usos en el territorio por un sistema de redes interdependientes, lo cual genera oportunidades en determinados espacios, que trascienden a su uso local. El estudio de nuevos espacios nodales cuestiona la idea de equipamientos fragmentados de la ciudad. Se considera así que los equipamientos se encuentran inevitablemente inmersos en un

⁴ La referencia a nodo será desarrollada posteriormente en el Capítulo 2: Marco teórico. Se encuentra relacionado al cambio que configura la sociedad en red, caracterizado en el tercer proceso de urbanización por la conformación de flujos y nodos (Revisar Capítulos 1 y 3).

contexto metropolitano, por lo cual se conciben de modo interdependiente con otros equipamientos de la ciudad.

Se cuestiona la idea de equipamientos fragmentados de la ciudad, en tanto son concebidos como nodos desarticulados al territorio. Este enfoque se ha presentado bajo la idea de “ciudad interdependiente”, que considera que los equipamientos se encuentran inevitablemente inmersos en un contexto metropolitano, por lo cual se conciben de modo interdependiente con otros equipamientos de la ciudad. De este modo, los fragmentos urbanos poseen un sentido en el actor urbano, el cual construye lógicas espaciales a partir de su interrelación con el orden metropolitano contemporáneo, es decir, desde su experiencia cotidiana en la ciudad (Duhau & Giglia, 2016). Por ello, se interpela particularmente por los actores sociales en el espacio.

1.2. El hábitat popular latinoamericano

1.2.1. Producción social del espacio

El cambio hacia el modelo de la economía mundial ha reconfigurado los espacios urbanos en las últimas décadas, bajo una nueva lógica espacial denominada “espacios de los flujos”. Esta forma de interpretar la ciudad deviene de una tradición urbana que consideró la ciudad como un objeto en el continuo del desarrollo industrial (Dupuy, 1998), que priorizó la conectividad hacia los centros de poder, como parte de las políticas que amplían los modos de acceso a la ciudad (Castells, 2006). Esta nueva manifestación espacial supone el cambio hacia la sociedad en red bajo la lógica de los flujos, que reduce las formas sociales de la vida local en la dinámica de la ciudad global.

Asimismo, transforma los patrones de localización según la actividad económica, caracterizada por el poder y la funcionalidad de la ciudad. Si bien este fenómeno es de alcance mundial, se presenta particularmente en las ciudades de América Latina.

En Latinoamérica, este cambio se expresa en el marco de las políticas de ajuste estructural, respecto a la competencia entre ciudades por atraer nuevas inversiones en el desarrollo urbano, así como a la subsidiariedad del Estado en la gestión urbana, que ha permitido que el actor privado asuma un rol protagónico en el desarrollo de la ciudad (De Mattos, 2008). Estas inversiones se orientan a construir grandes complejos comerciales, modernos edificios de oficinas y lujosas residencias que aunque pueden contribuir al crecimiento de la ciudad, también profundizan la fragmentación y las desigualdades territoriales. Dicha tendencia ha permitido concebir la ciudad y producir el territorio bajo el modelo del mercado, con lo cual se siguió una lógica competitiva. Así, las ciudades han privilegiado los negocios inmobiliarios y han maximizado la plusvalía urbana, lo cual ha resultado en una inclusión desigual de la población sobre la compensación social de los servicios de la ciudad. Este contexto ha sido abordado desde investigaciones enfocadas en la reciente inversión inmobiliaria en los bordes periurbanos (De Mattos, 2008), en la privatización de espacios residenciales (Caldeira, 2007; Ploguer, 2006), en la llegada de grandes centros comerciales y los cambios en el modo de vida cotidiana (Salcedo, 2002; García Canclini, 1999), entre otros.

Estos estudios visibilizan el crecimiento de la desigualdad urbana, sobre el proceso de reconfiguración socio-espacial de las grandes metrópolis latinoamericanas. Este modelo responde a la forma en la que se producen las ciudades latinoamericanas de baja densidad, bajo el modelo compacto y difuso (Abramo, 2012) o de ciudad fragmentada (Borja, 2003). Así, se presenta una estructura híbrida que promueve el mercado informal del suelo y la desregulación de los servicios urbanos. Este particular desarrollo de la ciudad ha sido ampliamente estudiado bajo el enfoque de producción del hábitat popular, que refiere a los lugares en donde viven las clases más empobrecidas de la sociedad.

Estos lugares han sido llamados barriadas, asentamientos irregulares, colonias populares, villas miseria, urbanizaciones informales, entre otros (Connolly, 2013), y se han caracterizado por la lógica de la “necesidad”, que implica las acciones individuales y colectivas que promovieron la producción de estas “ciudades populares” (Abramo, 2012). Así, la “ciudad popular” se construye sin presencia del Estado, como espacios vacíos e inacabados, que siguen lógicas privatizadoras a diferentes escalas –metropolitana, distrital, zonal y barrial. Esto es parte del discurso ideológico que logra legitimidad en espacios populares, donde el pueblo se construye así mismo, a “escala comunal” (Takano & Tokeshi, 2007). En referencia a espacios pensados y habilitados colectivamente, ya sea mediante intervenciones permanentes o efímeras que facilitan los vínculos de solidaridad, el barrio se constituye como una parte de la construcción de lo público en estos.

De acuerdo a esto, diferentes estudios urbanos han incluido, como variable de estudio en el proceso de producción de la ciudad, la noción de informalidad. Por un lado, la informalidad asociada a niveles bajos de productividad sigue una tradición en los estudios enfocados en pobreza urbana y mercados de trabajo⁵. Por otro lado, una visión sistémica de la informalidad la define a partir de la relación entre el Estado y la sociedad civil. Se sugiere, particularmente, que la informalidad surge ante la ausencia del Estado para regular ciertas actividades que generalmente son “funcionales” o tiene efectos positivos para este mismo, por lo cual se entiende como una paradoja del sistema. Así, la informalidad no solo es una realidad de las naciones más pobres, sino que refleja un fenómeno universal que expresa “...la gran capacidad de resistencia de la mayoría de las sociedades al ejercicio del poder del Estado” (Portes & Haller, 2004: 42).

En este sentido, la informalidad surge como una ventana de oportunidad, en las formas de vivienda, trabajo y explotación sobre la materia urbana de las ciudades. Esta característica sistémica de traslapar políticas formales, informales, e incluso ilegales es propia también de la realidad latinoamericana y opera bajo una lógica ambigua del Estado (Portes & Haller, 2004). En este sentido, estamos ante un modelo de producción que configura escenarios de disputa por las formas de producir la ciudad, debido a la ausencia de actores públicos. Esto responde a la “política de dos caras” que tomó el Estado para impulsar, por un lado, la sustitución de barriadas por construcciones planificadas, y por otro, propiciar su regulación y

⁵ El Banco Mundial y la OIT hacen uso de esta definición (Portes & Haller, 2004: 10).

reconocimiento legal, con el propósito de volver a los pobladores independientes del Estado y establecer un mundo basado en la propiedad y autoayuda, para desincentivar así los movimientos políticos (Connolly, 2013).

Esto ha sido implementado por los gobiernos de la región, en donde por un lado se proponen construcciones planificadas, mientras que por el otro, se reconoce legalmente las estrategias de los actores sociales para habilitar viviendas y servicios urbanos. Así, se considera la práctica de los actores en el espacio y las formas de organización que tienen para gestionar el mismo en un contexto de débil gestión municipal y de precariedad urbana, en el marco de la discusión sobre la producción del hábitat popular.

En esta línea, si bien se entiende el espacio social desde la práctica dialéctica entre el espacio construido, vivido y practicado (Lefebvre, 1974), se toma distancia sobre las formas hegemónicas de producción del espacio, relacionadas al rol de la planificación urbana sobre el espacio concebido. Debido a que el contexto de “historicidad” de las ciudades latinoamericanas expresan la ausencia de políticas definidas sobre la ciudad popular, estas se han descrito como escenarios de disputa. Así, una característica propia en la producción de las ciudades latinoamericanas es que estas son concebidas en un acto de “resistencia” por parte del actor social (Salcedo, 2002).

En esta línea, el enfoque de lugar se sugiere bajo la condición de “oportunidad” que determinadas políticas ofrecen al actor social, para participar en el rol productor de la ciudad. Se analiza la forma territorial como una práctica posibilitadora de la organización de la vida cotidiana, en contextos de

ausencia institucional sobre la regulación del espacio, en tanto el concepto de territorialidad refiere a la adquisición y la defensa de los bienes necesarios para la sobrevivencia, asociada a componentes territoriales (Remy & Voyé, 1981)⁶.

La estación es un espacio que interpela las propiedades que tienen los lugares 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). Por ello, se busca recuperar la dimensión social del espacio, entendida a través de los actores sociales que dan vida a la estación, al considerar la idea de “gente en el espacio público”, según la cual los actores se apropian y dotan de sentido el lugar (Borja en Vega Centeno, 2006). En oposición al funcionalismo de un no lugar, la estación es abordada en su potencial de espacio público de la movilidad, en tanto expresa las necesidades y dificultades de la gente al trasladarse, así como los motivos, costumbres o criterios que guían su acción en el espacio (Avellaneda, 2007).

1.2.2. El (des)orden urbano de la ciudad popular

Esta producción alternativa del espacio ha generado una ciudad construida entre estos escenarios de disputa por las diversas oportunidades que han surgido en la ciudad popular. El contexto de informalidad ha generado la re-apropiación del espacio por actores sociales que llenan el vacío que deja la ausencia de actores públicos. La economía informal se ha definido como “...todas las actividades generadoras de ingresos que no están reguladas por las instituciones estatales en un entorno social y legal, donde sí se regulan y

⁶ Traducción propia.

reglamentan actividades similares” (Castells & Portes, 1990). En este contexto de informalidad, los actores han establecido acuerdos entre lo oficial y lo no oficial, particularmente en lo referido a su localización, ocurrencia temporal y escala (Bromley, 1998).

Diferentes estudios han mostrado un universo de trabajadores informales que producen y se reproducen a través de la configuración de un uso popular del espacio, y que mantienen a partir de la autogeneración de sus medios de vida. Este enfoque toma en consideración las prácticas sociales relacionadas al uso del espacio y a los artefactos urbanos en la ciudad popular. En línea con el patrón resultante del proceso de urbanización latinoamericano, se han identificado formas particulares de producir espacios populares. Estas formas de producción alternativas a la ciudad ordenada han resultado en lo que se ha llamado el “(des)-orden urbano”. Así, se ha considerado la cristalización de nuevos ordenamientos urbanos a partir de la articulación de diferentes escalas de comercio informal en la ciudad (Duhau & Giglia, 2008).

Así también, se ha visibilizado las estrategias desplegadas por estos actores para la ocupación del espacio. Aliaga (2002) distinguió tres distintos tipos de estrategias: (1) las individuales, que depende de las relaciones interpersonales; (2) las colectivas, que refiere a las decisiones que toma un grupo al “invadir” el espacio; y (3) las institucionales, que se expresan a través de formas gremiales que generan formas de resistencia para asegurar su permanencia en espacios ocupados.

Bajo esta línea argumentativa se han indicado formas de asociación diferenciada para garantizar beneficios a través de la pertenencia a redes de organización que suponen fuentes de capital social. Una larga tradición de estudios sobre los márgenes de acción y las formas de resistencia de los sectores populares se ha enfocado principalmente en el análisis del capital social. Este concepto, que refiere a conexiones y relaciones sociales, supone la capacidad de garantizar beneficios a través de la pertenencia a redes y otras estructuras sociales, y resalta los modos de cooperación en el sector informal. Sin embargo, lo innovador de estos nuevos enfoques, bajo un análisis sistémico, es que reconocen un proceso transformador de los vínculos sociales en el marco del cálculo individual. En otras palabras, se consideran estos vínculos como mecanismos puestos en valor para la asociación en los sectores de bajos recursos (Aliaga, 2002).

El estudio de las actividades informales ha revelado largas redes de cooperación y solidaridad sobre un sistema de especialización flexible (Capecci citado en Portes & Heller, 2004). Bajo esta definición, lo formal y lo informal configuran un modelo dual sobre las oportunidades de ingresos. Asimismo, se presenta también lo ilegal como una tercera categoría que funciona de manera sistémica sobre la economía informal (Portes & Haller, 2004). Estas tres categorías (formal, informal e ilegal) se consideran dimensiones de un mismo sistema social, lo cual re-define la economía informal como un proceso generador de ingresos fuera de las regulaciones estatales y no como una condición de pobreza individual.

Particularmente, en el proceso de individuación que han experimentado los sectores populares latinoamericanos se resalta el proceso de fragmentación de intereses y proyectos en común que caracterizaban el origen de esta población (Iglesias, 2016). En contra de la tendencia de homogeneizar este sector, se demuestra que se ha experimentado un proceso de diferenciación interna entre familias populares a partir de la pequeña empresa y el autoempleo. Asimismo, se han construido trayectorias individuales, aún dentro de una misma continuidad espacial.

1.3. La estación como nuevo espacio de la movilidad en Lima

En el caso del Perú, uno de los grandes hitos del proceso urbano de Lima fue la expansión demográfica en las principales ciudades, en lo que se conoce como el “desborde popular” (Matos Mar, 1984). Luego de esto, el proceso urbano de la capital supuso la generación de centros especializados que distribuyan actividades comerciales, financieras, educativas y otras, en diferentes distritos de la ciudad. El proceso de urbanización que Lima experimentó durante el siglo XXI se configuró en una nueva estructura espacial del territorio. Esta fue constituida sobre una jerarquía de espacios centrales que organizan la ciudad y, por tanto, condiciona su accesibilidad (Chion citada en Vega-Centeno, 2007: 331).

A partir del último Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima- Callao 1990 -2010, se propuso un sistema de ordenamiento espacial policéntrico basado en establecer cuatro “grandes áreas urbanas”, conocidas hoy como el área central de Lima, Lima Norte, Lima Este y Lima Sur (PLANMET 1990-2010, 53). Si bien,

por un lado, el proceso urbano de Lima se planificó a partir de la generación de centros especializados que distribuyan actividades comerciales, financieras, educativas y otras, en diferentes áreas de la ciudad. La autogestión de la vivienda y el transporte ha ido a la par con el crecimiento disperso de la metrópoli, debido a la falta de continuidad y coherencia en la gestión pública, que han convergido en consolidar una ciudad centralizada (Fernández de Córdova & Vilela, 2015). Por otro lado, recientes estudios reconocen la transformación de la estructura urbana, y la configuración de nuevos centros y sub-centros en la ciudad, a partir de las formas de movilidad y funciones urbanas que estos espacios ofrecen fuera de la gran centralidad (Vega Centeno et al., 2019). Estos estudios han demostrado nuevos centros neurálgicos de interés sobre la dinámica funcional de la ciudad, por lo que podrían dar luz de la configuración de nuevas áreas polivalentes, emergentes de la dinámica socio-económica. Entre estas nuevas áreas resaltan áreas periféricas de la metrópoli que, bajo condiciones de desigualdad urbana, precariedad de servicios y débil gestión municipal, se perfilan con gran potencial para la descentralización de la ciudad.

En este contexto, la liberalización del transporte consistió en una etapa de desaceleración y retraimiento del Estado para hacer frente las políticas del transporte urbano a nivel nacional. En este sentido, los cambios estructurales en la década de los '90s incidieron en la liberalización del Transporte Público, pues se aprobó el mercado de exportación de vehículos usados mediante el DL 651. Paralelamente, los altos índices de desempleo presentados en la década

de post conflicto armado y crisis económica en el país fomentaron la creación de nuevas rutas y servicios en dicho rubro. De esta manera, el Estado ha cedido el poder al actor privado y, a su vez, al igual como ocurrió con la vivienda, liberalizó las rutas de transporte, con lo cual abrió oportunidades ocupacionales a un amplio sector de la población (Vega Centeno, 2004).

Actualmente, el transporte público es percibido como el segundo problema más importante que afecta la calidad de vida en la capital⁷. Sin embargo, se cuenta con muy altos niveles de accesibilidad al transporte público, en tanto presenta una amplia diversidad de servicios ofrecidos por pequeñas empresas y grupos organizados (Avellaneda, 2007). Estos permiten el traslado de la población a áreas remotas y desarticuladas de la concentración principal de las actividades de la ciudad. Se brinda, incluso, un servicio de “puerta a puerta” con las famosas “rutas spaghetti” que permiten el uso espontáneo e integrado del sistema de transporte actual (Bielich, 2009).

Esto quiere decir que tenemos múltiples opciones y formas de acceder a la ciudad a través del sistema de transporte público informal, aún cuando este sea deficiente para brindar confort y seguridad. Esto se debe a que gran parte de dicho sistema se encuentra gestionado por actores organizados que habilitan rutas de transporte y servicios en torno a la movilidad urbana de los usuarios. Esta gestión informal surgió para “llenar” el gran vacío generado a nivel de gestión pública y en relación a las políticas de transporte y movilidad

⁷ Informes de la encuesta de percepción urbana realizados por el Observatorio Lima Cómo Vamos durante ocho años consecutivos, entre el 2010 y el 2018. La población manifiesta que el transporte público es el segundo mayor problema en la calidad de vida de la ciudad. Fuente: <https://www.limacomovamos.org/tag/calidad-de-vida/>

de la ciudad. En este sentido, el vacío de la gestión pública fue cubierto por dichos actores, quienes bajo una lógica de emprendimiento habilitaron rutas y servicios en torno a las necesidades de movilidad urbana que tienen los usuarios.

Como se mencionó en la introducción, este estudio se desarrolla ante un retorno sobre la planificación del transporte y la actual preocupación por la nueva legislatura del mismo, como insumo de la gestión pública, entre ellos el reglamento nacional de tránsito y reglamento nacional de vehículos. Esto ha sido actualmente abordado como un reto sobre nuevos tipos de tecnología – tales como scooter o bicicletas eléctricas– y normativa para la misma. En este sentido, en los últimos años se han creado nuevas autoridades y gerencias municipales para afrontar la problemática del transporte y movilidad urbana, lo que ha buscado anunciar que ahora hay un cambio. Incluso, actualmente se vende el discurso político sobre el transporte integrado y multimodal que hará desarrollar nuestra ciudad.

Esto responde a una era inaugurada por las autoridades para su re involucramiento en la problemática del transporte urbano, la cual es identificada como una prioridad de la agenda pública, a partir de estudios que ponen en alerta sobre los altos costos económicos, sociales y ambientales del sistema⁸. Desde entonces, se han diseñado planes y normativas respecto a la implementación y proyección de nuevos sistemas masivos, como parte de una

⁸ El estudio realizado en el 2005 por la Agencia de Cooperación Internacional de Japón visibiliza la problemática del transporte y sus efectos a largo plazo. Este trabajo marca un antecedente en los estudios urbanos sobre la movilidad en Lima, en tanto advierte que la problemática del transporte público y circulación vial irá en crecimiento en los próximos años.

reforma del sistema de transporte que se ha implementado durante los últimos años. Asimismo, a partir de políticas de movilidad sostenible consideradas en el Plan Metropolitano al 2035, se señala que el sector público busca recuperar la dimensión humana de la ciudad.

Así, la reforma en el transporte se sugiere a partir de grandes sistemas expertos en el traslado masivo de personas, como el tren eléctrico de alta velocidad y los buses con troncales. Estos grandes proyectos e infraestructuras se realizan a través de las Asociaciones Público Privadas (APP) y son una nueva realidad en el rostro urbano de Lima. De esta manera, son una nueva expresión de las formas de producir ciudad, luego de un periodo de ausencia estatal frente a las políticas de ordenamiento y regulación del transporte metropolitano (ver Figura 1).



Figura 1. Principales hitos en políticas de transporte público en Lima.

Fuente: Elaboración propia (2018).

Estos nuevos espacios, en torno al transporte, expresan las necesidades especiales para el desplazamiento de personas sobre sus formas de movilidad

(Dextre, 2014). Así también, se vuelven un referente cotidiano del universo de transeúntes que se desplazan y encadenan actividades a su recorrido en torno a las conexiones de transporte público. Por ello, se considera que las estaciones son nuevos espacios de la movilidad cotidiana en la medida que cuentan con importante potencial de espacio público, de uso social colectivo y multifuncional. Estas funcionan como lugares de dominio público, de encuentro (y desencuentro) relacional, donde se construye la ciudadanía (Borja, 2003).

1.3.1. El Metro de Lima

La primera línea del Metro de Lima se encuentra en funcionamiento desde el año 2011, y es parte de la Red Básica que aprueba la proyección de seis líneas de metro en la ciudad⁹.



Figura 2. Futura Red del Metro de Lima.

Fuente: Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE).

⁹ Revisar la página web de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE).

Este nuevo sistema eléctrico de transporte masivo conecta las áreas urbanas marginales del sur y el nor-este con el gran centro consolidado de la metrópoli. Es percibido como un sistema con altos niveles de tecnología y un símbolo de modernidad, por lo cual es el medio de transporte más valorado entre los limeños (LCV, 2016). Este sistema ferroviario eléctrico conecta la ciudad de sur a noreste, e incide en 11 distritos del área metropolitana a través de 26 estaciones¹⁰. La Línea 1 del metro es parte de la Red Básica del Metro que proyecta seis líneas de metro en Lima y Callao¹¹, considerada de necesidad pública, en la dotación de infraestructura de transportes para la rápida movilización de la población en zonas de alta densidad poblacional y periférica. Esta fue aprobada el 24 de diciembre del 2010 por el Decreto Supremo N° 059 – 2010 – MTC, y fue extendida un año después.

Si bien el metro es parte de las nuevas políticas del sistema de transporte urbano, su historia se enmarca en una trayectoria que caracteriza la cuestión urbana en la región. En pocas palabras, refleja una etapa de ausencia estatal en el marco de los grandes cambios estructurales que experimentaron las ciudades de América Latina en el siglo XXI. La tensión normativa de esta política se encuentra en la forma cómo se concibe el proyecto del Metro de Lima, en tanto reproduce desigualdades urbanas en áreas desatendidas de la periferia urbana. Se percibe que las nuevas políticas de transporte consideran proyectos de gran envergadura que buscan redefinir las formas de acceso a la

¹⁰ Fuente: Página web de la línea 1.

¹¹ Fuente: Página web de la Autoridad Autónoma del sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao (AATE).

ciudad, al priorizar la conectividad bajo una lógica de flujos hacia los principales centros urbanos de la ciudad. De este modo, al constituirse como un medio de traslado masivo de personas hacia las principales áreas de concentración de servicios en la metrópoli, expresan una necesidad que responde a la dinámica centro-periferia. En este sentido, se considera la estación como un espacio funcional del sistema de transporte, entendido como un nodo de articulación para la conectividad en la red metropolitana. Está diseñado para el traslado de una masa crítica de la población a los centros de poder, sin potenciar otras actividades en espacios locales, precarios y poco favorecidos en la distribución de servicios.

Las nuevas líneas de metro, como política de transporte, propone integrar diferentes sectores socio-económicos de la población, al atravesar velozmente la ciudad. De esta manera, su importancia radica en conectar áreas precarias en servicios urbanos con grandes centralidades de la ciudad, por lo que enfrenta una problemática mayor asociada a los efectos y costes sociales de una amplia población marginada de los privilegios urbanos, sobre la dotación de servicios.

En esta línea, las estaciones de metro se conciben como una oportunidad de acceso a la ciudad, en tanto aparecen como un espacio articulador entre las redes de transporte público. Estas suponen la integración de una masa crítica de pobladores periféricos a los espacios consolidados de la ciudad. La estación se constituye como un nodo articulador del territorio en áreas desatendidas de la ciudad. Asimismo, se vuelve parte de la movilidad

cotidiana de miles de usuarios del metro, por lo que tiene un gran potencial de atraer masas de gente, y esto multiplica exponencialmente la intensidad de uso del entorno urbano. En ese sentido, esta nueva forma de desarrollo de la conectividad a escala metropolitana incide también a escala local, no solo en las oportunidades de accesibilidad que ofrece, sino también sobre las nuevas formas de interacción que configura.

Se considera que las estaciones del Metro son nuevos espacios de la movilidad cotidiana en Lima. Estas reciben aproximadamente entre 31 000 y 842 000 usuarios por mes, es decir, entre 1 000 y 27 000 personas por día, de acuerdo a su localización en la ciudad¹².

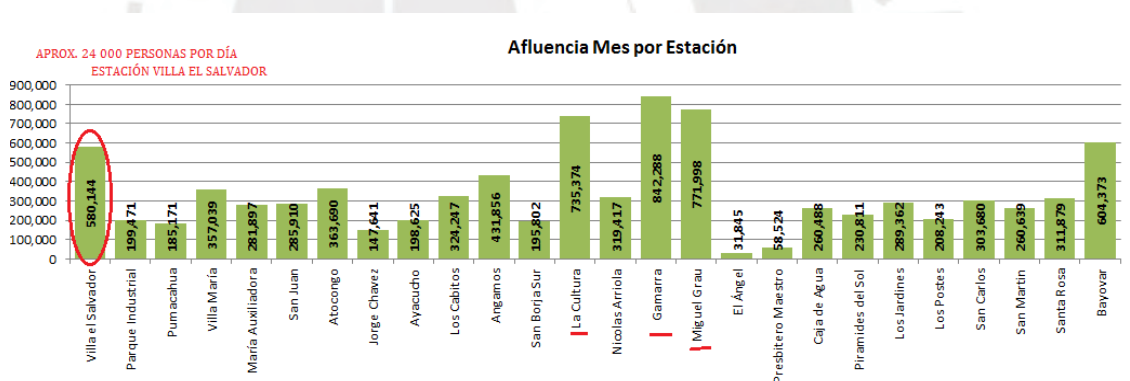


Figura 3. Afluencia Mes por Estación.

Fuente: Línea 1, Julio 2016.

Se constituyen como oportunidades para la población local, quienes responden ante la demanda de servicios generados por la aglomeración de personas. El cambio de la movilidad hacia flujos masivos surge como una ventana de oportunidad para los actores locales, en tanto que cambia el valor

¹² Estudio interno de la Línea 1, realizado en julio del 2016.

de los usos del suelo, debido a la recurrencia diaria de transeúntes usuarios de la estación. Por lo tanto, se presenta un cambio en la escala sobre la intensidad de uso del espacio. Este nuevo escenario incide en las formas de socialización y encuentro social. Sin embargo, estos servicios necesarios no son proporcionados por las autoridades públicas, por lo que el uso y apropiación por parte de actores locales es legitimado socialmente.

Así, las reglas y el orden en la estación se presentan a través de la territorialidad de los moto-taxistas y comerciantes ambulantes, quienes reproducen su autoridad sobre el espacio. Ellos representan límites físicos y simbólicos que ordenan la ocupación del espacio como parte de sus estrategias sobre el funcionamiento de la estación. En este sentido, se muestra la estación VES como un espacio de disputa y de resistencia, donde se aprovechan los vacíos institucionales para gestionar nuevos servicios.

1.3.2. Villa El Salvador como caso de estudio

La estación, como caso de estudio, expresa una nueva forma de marginalidad urbana, sobre las “necesidades sociales” del sujeto respecto sus formas de acceso a los servicios de la ciudad (Lefebvre, 1969). La estación está situada en Lima Sur, el área periférica con menor desarrollo productivo y diversidad funcional de la ciudad (Gonzales de Olarte & Pozo, 2012; Fernández de Córdova & Vilela, 2015), que además presenta los índices más altos de pobreza y precariedad en dotación de servicios básicos (IPSOS: 2017). Es parte del primer tramo histórico inaugurado en los inicios del proyecto del metro en los años '80s, y se mantuvo abandonada durante más de veinte años,

tiempo que duró la construcción del proyecto, por lo cual se convirtió en un foco de delincuencia. Aún al considerar que esta zona de expansión ha sido reconocida con potencial de centralidad para el área sur de la ciudad (Vega Centeno et al., 2019), es una de las áreas peri urbanas con menor interés de parte de las inversiones privadas, lo que determina la subsidiariedad del Estado para atender su potencial desarrollo urbano.

Villa el Salvador es uno de los distritos con los índices más altos de pobreza y precariedad en dotación de servicios básicos en Lima¹³, ubicado en Lima Sur. Su historia a nivel distrital ha sido bastante particular en la realidad urbana de la ciudad, ya que fue uno de los pocos distritos del área metropolitana de Lima que nació con planificación estratégica, en el marco de un proyecto modernizante y desarrollista entre las décadas de 1950 y 1960, sin embargo, la participación del Estado se debilitó durante la crisis económica y política de los '70s y '80s. Al igual que Huaycan, se constituyó como un proyecto para la movilización social, se facilitó su proceso de formalización a partir de su caracterización como comunidad autogestionaria. Hay que resaltar que tiene una trayectoria de movilización social, en que el movimiento de dirigentes fue tan innovador que entre ellos diseñaron su proceso de urbanización con el apoyo del Estado. Por ello, ha recibido el premio Príncipe de Asturias, por su carácter de villa autogestionaria. Adicionalmente, en este distrito se ubica una importante y prestigiosa zona industrial maderera y artesanal (Matos Mar, 2004).

¹³ Revisar IPSOS, 2017; INEI, 2014. Este índice de pobreza es del 2014.

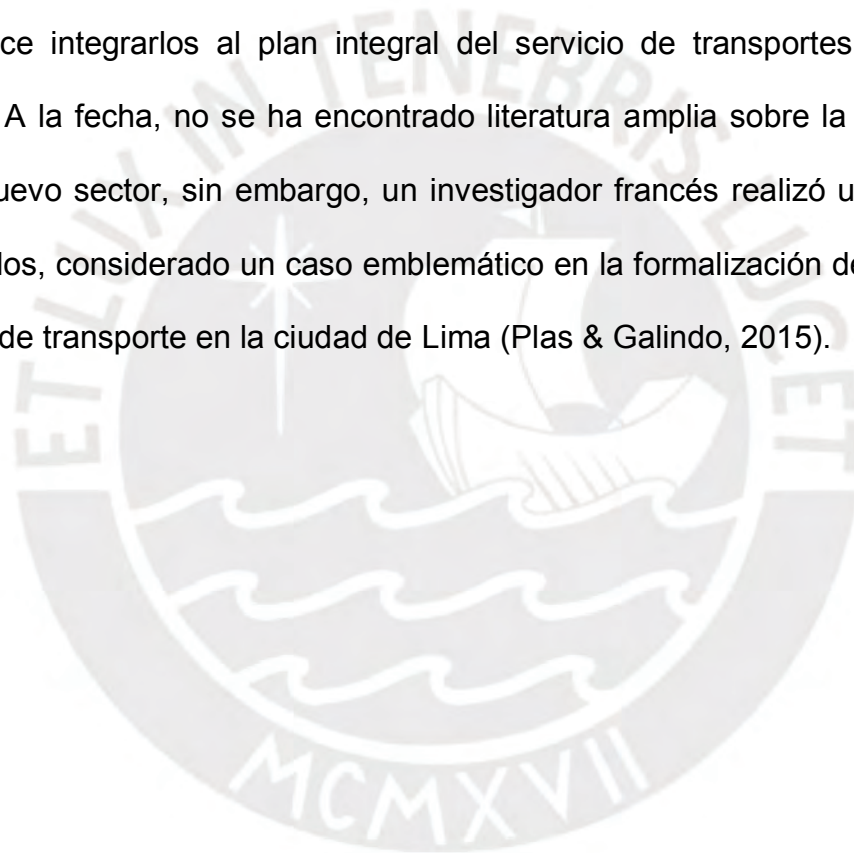
Es importante destacar que, si bien el Perú fue el primer país de la región en decretar la “ley de barrios marginales”, la excepción y el proceso de urbanización de Villa el Salvador pone en manifiesto el gran vacío institucional que existe durante el proceso de liberalización de usos del suelo. Desde los ‘90s hasta inicios de los 2000s que se crea COFOPRI, Mi Barrio y Mi Vivienda, programas con los que el Estado terminó con su época de ausencia. Este periodo coincide con el poblamiento de laderas en la ciudad y del distrito de Villa el Salvador.

1.3.3. Comercio ambulante y mototaxistas

El comercio ambulatorio es parte de un sector productivo popular cuyos inicios se remontan a la época del virreinato. Este sector ha ido en crecimiento y se ha ido consolidado a partir del fenómeno migratorio desarrollado desde los ‘60s. Sin embargo, es luego de la crisis política y económica de los ‘80s que se genera un clima de flexibilidad, un *laissez faire*, *laissez passer* respecto a este sector. Asimismo, tuvo un debilitamiento parcial a mediados de los ‘90s, por su reubicación o formalización en áreas centrales de la ciudad, por lo cual, el fenómeno existe, con mayor intensidad, en las zonas de las periferias (Aliaga, 2002). Este grupo de trabajadores ha sido ampliamente estudiado en el campo de sociología económica y de trabajo, y ha sido comúnmente asociado a las formas informales de comercialización.

Por otro lado, el moto-taxi es un fenómeno más reciente, que tiene sus orígenes en los ‘90s a partir de las políticas de ajuste estructural que inciden en el sector transporte por la reducción en el precio de vehículos, lo cual aumentó

la motorización privada. En 1991, la liberalización de las rutas de transporte hace explícito que “el Estado hace otra suerte de pacto social, donde espera que sean los propios sectores populares quienes se encarguen de resolver su acceso al transporte” (Vega Centeno, 2004: 86). En 1999, hay un intento en regular el servicio de moto-taxis dentro del marco normativo que permite su circulación y el registro de asociaciones de moto-taxistas, sin embargo, no reconoce integrarlos al plan integral del servicio de transportes (Valdiviezo, 2013). A la fecha, no se ha encontrado literatura amplia sobre la aparición de este nuevo sector, sin embargo, un investigador francés realizó un estudio en Chorrillos, considerado un caso emblemático en la formalización de este nuevo medio de transporte en la ciudad de Lima (Plas & Galindo, 2015).



CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO

2.1. Proceso de urbanización de la ciudad: cambios en la estructura de la movilidad y las relaciones espacio-tiempo

2.1.1. Teoría de movilidad: cambio en la morfología de la ciudad

La teoría de la movilidad indica el proceso de urbanización a partir de la reorganización de los usos del suelo, entendido bajo una diferencia funcional. La ciudad, entendida a través del “proceso urbano”, es un aprendizaje de cómo cambia el territorio, un proceso en que el valor del suelo cambia. También, supone cambios estructurales de lo funcional que inciden en el ámbito social, a través de las prácticas cotidianas de los usuarios en la ciudad (Remy & Voyé, 1992).

Así, las transformaciones producidas en la ciudad proponen un modo de vida a partir de la movilidad espacial que estructura la vida cotidiana. En este sentido, se resalta la diferencia funcional que distingue y expresa el poder de la ciudad, así como su rol en la creciente formalización de los modos de coordinación y desarrollo de las relaciones de intercambio. El proceso integrador de la movilidad espacial en la vida cotidiana redefine la relación del hombre con el territorio, a partir de la introducción de formas funcionales que simplifican los modos de vida social.

Se configura un nuevo tipo de ciudad, bajo la lógica de movilidad y conectividad en red, a partir del flujo intenso de sujetos y objetos. Esto transforma la relación con el espacio y el tiempo, a partir de espacios funcionales, propio de las sociedades modernas (Dupuy, 1998). Este modelo

se concibe bajo la forma “punto y línea”, representado en su capacidad de irradiación y atracción, que es flujo–nodo, respectivamente (Vega Centeno, 2006).

De esta manera, se plantea una nueva lectura de la ciudad, en que las redes son las principales estructuradoras del territorio y de la ciudad. Este cambio en la morfología de la ciudad, hacia las redes, significa una lectura diferente de la trama urbana, de la cual depende la eficiencia y la adaptación a una realidad cambiante (Dupuy, 1998). Esta nueva forma de organizar el espacio es ahora la característica principal de la vida urbanizada. La industrialización comienza a desarrollar espacios indivisibles a través de grandes infraestructuras, que favorecen la integración del tejido urbano para conseguir mayor autonomía y tener la capacidad de control. Esto se ha señalado como el “consumo del espacio” (Remy & Voye, 2006: 87)¹⁴. Este proceso incide en “la forma en que los territorios son reapropiados como recurso por los actores sociales” (Remy & Voyé, 1990).

Si bien esto se propone como un medio para generar valor a través de espacios condicionados por redes de transporte y servicios que se sugieren como canales de articulación, considera también una multitud de agentes solidarizados, a través de redes técnicas sobre la infraestructura y los usuarios. De este modo, son estos los que gestionan las relaciones dentro de la red, se

¹⁴ En este punto se pone como ejemplo el impacto que se esperaba de las estaciones de tren en el siglo XIX, que favorecía la concentración espacial de la población, de las prestaciones y los servicios. En oposición al automóvil que favorece la dispersión y disminuye la fuerza de otra función o actividad cuando se concentran en el espacio.

reparten las responsabilidades, ya sea en diferentes ámbitos o de forma instantánea (Dupuy, 1998). En este sentido, esta lectura de la ciudad presenta la capacidad de las redes en subvertir las formas de distribución del poder. Así, se considera una “territorialidad reticular”, producida por el encadenamiento de actores y escalas de poder más allá de los límites y fronteras naturales o institucionales (Dupuy, 1998).

En este sentido, se sostiene que las características de las sociedades modernas, hacia una sociedad de la movilidad, sugieren nuevas formas de desigualdad urbana. Esto guarda relación con los cambios producidos por el advenimiento de la modernidad, que transforma la relación del hombre con el tiempo y el espacio, a partir de la separación formal del espacio y del lugar (Giddens, 1991). De esta manera, las desigualdades se construyen bajo criterios móviles, ya no estamentales (Vega Centeno, 2007).

Así, la nueva estructura de movilidad transforma la intensidad de usos en el territorio por un sistema de redes interdependientes, con lo cual genera oportunidades en determinados espacios, que trascienden a su uso local. Como se ha mencionado, esta problemática se enmarca dentro de las “necesidades sociales” del sujeto urbano (Lefebvre, 1969), respecto sus formas de acceso público a los servicios de la ciudad como vivienda, trabajo, equipamiento, consumo, y transporte (Lefebvre, 1978). De este modo, incide en las formas barriales de socialización, así como en nuevas formas de marginalidad urbana, determinada por la carencia de acceso a las redes metropolitanas más importantes de la ciudad (Vega Centeno, 2006). En el caso

de Lima, se ha puesto en evidencia la amplia brecha de desigualdad urbana, generada por la alta concentración funcional y sus formas de movilidad en la ciudad (Avellaneda, 2008).

2.1.2. Ritmos de la ciudad: cambio en las relaciones espacio-tiempo

En lo que concierne a la deslocalización y su impacto en el debilitamiento de las relaciones locales, Giddens propone el término de “desanclaje” en los sistemas sociales, entendido como «despegar» las relaciones sociales de sus contextos locales de interacción. De esta manera, las relaciones se re-estructuran en intervalos espacio-temporales.

Para comprender la conexión que existe entre la modernidad y la transformación del tiempo y el espacio, se propone primero el análisis de la especialización funcional. Se distingue dos tipos de mecanismos de desanclaje, implicados en las instituciones sociales modernas: la creación de “señales simbólicas” (dinero y política)¹⁵ y el establecimiento de “sistemas expertos” (sistemas de logros técnicos o de experiencia profesional que organizan grandes áreas del entorno material y social en el que se vive). Ambos tienen en común que penetran en las relaciones sociales de la inmediatez de sus contextos, debido a que promueven también la distanciamiento tiempo-espacio.

En las vacías estandarizaciones producidas por la separación tiempo-espacio, se cortan las conexiones existentes entre la actividad social y los contextos particulares de presencia. Con el advenimiento de la modernidad se

¹⁵ El autor menciona que se referirá sobre todo al dinero.

produjo la liberalización de hábitos y restricciones de las prácticas locales, en tanto se establece la organización racionalizada y la historicidad, relacionadas a la experiencia dentro del tiempo y el espacio. El sistema experto desvincula las señales simbólicas cuando ofrece garantías a las expectativas, comprendida como la “fiabilidad” que descansa en la experiencia comprobada de que tales sistemas funcionan como deben funcionar. En este sentido, ambos mecanismos de desanclaje implican una actitud de fiabilidad (Giddens, 1990: 38)¹⁶.

Una lectura complementaria a la adaptación de servicios públicos a los modos de vida contemporánea se refiere a una nueva filosofía de la acción pública, a través de ritmos que impone la ciudad. En esta, la nueva manera de gestionar los tiempos urbanos aparece como una sucesión de actividades que introducen la presencia de agentes del servicio público en el territorio y en la duración del tiempo, y cambian la relación del servicio público hacia temporalidades (Jeannot, 2001)¹⁷.

De esta manera, la presencia efectiva significa la seguridad en determinadas horas. Esto, sin embargo, tiene un impacto sobre la duración de la vida urbana, donde la presencia efectiva corresponde a *le temps de bureau*,

¹⁶ Esto queda demostrado por el ejemplo del horario, como el listado de salidas y llegadas del tren. Pueden parecer, a primera vista, un mero listado temporal, pero en realidad es una estrategia puesta en marcha para la ordenación del tiempo y del espacio, al indicar tanto dónde, como cuando llega el tren, y como tal permite la correcta ordenación de los trenes, sus pasajeros y carga a través de largos trayectos de tiempo-espacio.

¹⁷ Traducción de *Le Quotidien Urbain* por Thierry Paquot.

es decir, que la seguridad se enmarca en los tiempos de oficina que determina la ciudad¹⁸.

Para explicar estos efectos en la ciudad, Jeannot presenta la presencia de los transportes en el espacio urbano, en que los tiempos del espacio público están asociados al servicio de transporte, de esta manera se determinan por los ritmos de idas y venidas de los agentes. Estos agentes pueden resolver de manera pragmática el problema de la seguridad, en tanto que representan la uniformidad de la empresa de transporte. Asimismo, la intervención técnica comprende los modos de asistencia de los usuarios y sus requerimientos, orientado más directamente a la población que ocupa el espacio público, en sus múltiples usos.

Este procedimiento es una forma de difusión en la articulación del territorio, en la medida que va cubriendo una ausencia producida en el “vaciamiento temporal”, que es precondition del “vaciamiento espacial”. La primera impresión de liberación del espacio por los usuarios, a la que se hizo referencia anteriormente como dislocamiento, es poco a poco reemplazada por una “presencia especializada”. De esta manera, se propone abordar la división económica y social del tiempo a través de las formas temporales de los servicios públicos que se diseñan adaptados a los horarios administrativos. Los nuevos ritmos urbanos pueden, por un lado, acumular inteligencia de la

¹⁸ Sobre le temps de bureau, hay una larga práctica de investigación en la sociedad moderna europea, significa el estudio de las actividades de la ciudad de manera integral para hacer más efectivos los sistemas expertos.

organización del trabajo o, por otro, expresar la arbitrariedad entre el interés del usuario y de ciertos agentes.

2.2. Modo de producción de la ciudad y cambios en la vida urbana

Se distinguen tres etapas o fases de la ciudad, a partir de la historia urbana, de acuerdo al tipo de producción y reproducción de su conformación física, las actividades productivas, las relaciones sociales y de intercambio que promueve. La primera es la ciudad bajo el patrón medieval, asociada a sus orígenes de forma concentrada y separada de su entorno, en relación al modelo económico feudal de vínculos perpetuos, cercanos y seguros. Este modelo, era llamado por Weber “la ciudad fortaleza”, en referencia a su pasado medieval. En lo que concierne a vínculos fuertes, estables, perpetuos y permanentes, la teoría urbana de la primera mitad del siglo XX idealizó de este modelo la noción de una vida de barrio o aldea (Vega Centeno, 2006).

La segunda etapa es la llamada ciudad metropolitana, bajo el patrón centro periferia. Se caracteriza por la movilidad espacial, dado que ofrece sistemas expertos para la autonomía y el individualismo. Surge a partir de los desafíos del rápido crecimiento demográfico y las olas migratorias que caracterizaron la segunda mitad del siglo XX a nivel mundial, lo cual comprendió áreas periféricas sobre el antiguo modelo de ciudad (Burgess, 1926). Esta etapa también se caracteriza por el advenimiento de la tecnología, donde los nuevos medios de transporte –desde el ferrocarril hasta el automóvil– y las comunicaciones inciden en el acceso a la ciudad, en tanto

amplía las posibilidades de elección subjetiva entre individuos, grupos y organizaciones (Ascher, 2004).

La tercera etapa se señala a partir de la ciudad en la globalización, bajo el patrón de una lógica virtual que modifica intensamente las relaciones sociales. En esta etapa se reconoce una mayor autonomía del individuo para liberarse de los límites espaciales y temporales. También, por el debilitamiento de las comunidades locales por la deslocalización de actividades que afectan el sentido del tiempo y del espacio, y la promoción de vínculos débiles, temporales y encuentros efímeros. Sobre esta nueva etapa de la ciudad, Borja (1998) señala que las infraestructuras de comunicación no crean centralidades ni lugares fuertes, más bien segmentan o fracturan el territorio y atomizan las relaciones sociales.

2.2.1. El habitar más allá de la vivienda: crítica a la arquitectura moderna por la pérdida de la dimensión humana

Las nuevas teorías sobre las formas de habitar, surgen como respuesta a las formas funcionales de concebir el espacio, ante el inminente auge del urbanismo moderno racional que promueve la arquitectura funcional. Así, surgen nuevas consideraciones desde una perspectiva social del espacio urbano, dado que se genera la crisis de un movimiento modernista, que tenía como protocolo la famosa carta de Atenas, publicada en 1942. Este manifiesto, a cargo del arquitecto Le Corbusier, promulgaba el modelo de una ciudad funcional, a partir de usos definidos para la zonificación de distintas áreas de la ciudad.

Esta forma de concebir la ciudad tuvo un alto costo en la pérdida de la dimensión humana de los espacios, por parte del diseño a gran escala (Gehl, 2009: 53). Así, se reconoce una responsabilidad directa, de planificadores y urbanistas, sobre el diseño y la promoción de las relaciones sociales. En tanto, el diseño funcional no considera la relación del hombre con la ciudad, ni los efectos psicológicos y sociales de la nueva vida urbana que promueve. Así, recae en el diseño arquitectónico las oportunidades que puedan generar respecto a cómo generar encuentros y contactos entre la población. Y con esto, también generar identidad como parte de una misma comunidad.

Inspirados por la filosofía fenomenológica de Merleau Ponty y Heidegger, se empezó a considerar la “dimensión socializante” del espacio. Desde la teoría del espacio público como un instrumento para potenciar la vida social (Gehl, 2009: 11), hubo un giro respecto la visión dicotómica que consideraba la modernidad sobre el sujeto-objeto. Bajo la filosofía fenomenológica se considera el “ser-ahí” (da sein), el ser arrojado al mundo, como sostenía Heidegger (1997:20). Surge así un nuevo movimiento, preocupado por un habitar a una “escala humana” que posibilite el encuentro entre personas, así como mejores niveles en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad (Los Smithson – del Team X).

Esto supone un nuevo enfoque sobre el concepto del lugar y la importancia de las relaciones interpersonales, pues cobra atención la relación del hombre con la ciudad y su habitar, al entender cómo los sujetos experimentan el espacio, cómo son percibidos y qué sentidos involucran en su

desplazamiento por los espacios, en la vida entre los edificios (Gehl, 2009: 13). Hay un retorno hacia los espacios de encuentro tradicionales como la calle, la plaza y, en general, los espacios comunitarios que permitan generar pertenencia e identidad.

Al retomar la importancia de la escala barrial, se considera que la seguridad que brinda el ámbito residencial se extrapola a un dominio mayor sobre la ciudad. Por ello, el sentido de pertenencia se amplía a espacios más públicos, con lo que se promueve más usos y encuentro entre personas (Gehl, 2009: 69). Es lo que el saber popular lo considera como tener “calle” o ser de “barrio”, supone un mayor margen de acción sobre otros espacios urbanos. Esta forma de concebir la transición entre espacios guarda relación con la propuesta filosófica sobre la construcción de la ciudadanía planteada por Hannah Arendt. En esta, se distingue la esfera pública de la privada como elementos característicos de la vida social en la ciudad (Rossi, 1999).

Desde la arquitectura, esto ha sido conceptualizado como la necesidad de concebir el “espacio intermedio” o el “espacio de transición” entre el interior y el exterior (Montaner, 2015: 75). De esta manera, se reconoce una jerarquía espacial que diferencia los espacios de mayor flujo de personas y los espacios más íntimos. Esta jerarquía hace posible la identificación de diferentes ámbitos espaciales y la diversidad de grupos en este (Gehl, 2009). También, supone una mayor percepción de seguridad y sentido de pertenencia de la población, en tanto considera lugares con dominio visual y territorial, por parte de diferentes grupos sociales.

Así, las teorías del espacio público consideran importante que los espacios sean capaces de brindar al habitante la posibilidad de realizar diferentes actividades. En especial, se hace referencia a la existencia de “entornos vitales” (Bentley, 2005). Propuesto a partir de características específicas del espacio para promover actividades en él. De esta manera, se considera que el entorno construido debe ser a su vez un entorno vital que permita la identificación, el uso espontáneo y el fácil acceso de la población.

2.2.2. Nuevo modo de vida urbana y relaciones sociales

Esta nueva aproximación es abordada por la sociología, respecto a concebir la vivienda en un entorno funcionalmente separado e internamente homogéneo (Sennett, 1975). Se denuncia la pérdida del “vecindario o barrio”, entendidos a través de los “lugares de placer” como tiendas locales, bares, entre otros espacios de encuentro a pequeña escala que constituían la vida cotidiana. Hace visible los efectos sociales que surgen sobre las nuevas formas de conectividad necesarias para el automóvil, y la configuración de espacios nodales. Por ello, se manifiesta una nueva forma de vida urbana que reduce las interacciones sociales bajo la idea de “progreso individual” o “vida familiar” (Sennett, 1975).

La “simplificación de las actividades” es el costo producido por la homogeneidad del espacio y de la sociedad bajo una lógica industrial. La pérdida de múltiples encuentros sociales a pequeña escala supone la reducción de los “puntos de contacto”, donde anteriormente se establecían las relaciones sociales (Sennett, 1975: 96). Este gran cambio en las formas de

vida cotidiana fue denunciado en su momento como el “fin del espacio público”. En referencia a la pérdida de la diversidad social debido a una nueva lógica de organización espacial, dispersa y dependiente del automóvil (Jacobs, 2011).

Los diversos estudios sobre los cambios en el modo de vida urbana en la sociedad moderna se proponen a partir de una mirada sobre los actores que se desplazan y tejen la viabilidad social urbana (Simmel 1998; Joseph 1988; Glaeser 2011; Florida 2009). La figura del transeúnte como encadenado de múltiples actividades ha propuesto una nueva dimensión del espacio público, en tanto espacio de poca temporalidad, sin embargo, se constituyen como referente importante de la ciudad. Esta noción ha sido propuesta por Auge (1993) bajo el término de “no-lugares”. De este modo, el autor diferencia el lugar con el espacio, en tanto el lugar se sugiere como identificadorio, relacional e histórico (Auge, 1993: 58). Esta conceptualización supone considerar la dimensión antropológica del espacio como lugar practicado en un cruce de elementos en movimiento, en que los transeúntes construyen sus propios trayectos (Mayol & De Certeau, 1996). Así, surge un retorno a teorías etnográficas para conectar los fenómenos de las ciudades a diversos niveles de la jerarquía urbana (Sassen, 2007; Bauman 2000; Sabatini, Wormald & Rasse, 2013; Sabatini, 2015; Vega Centeno, 2015).

En este sentido, desde un enfoque relacional del lugar, la movilidad genera posibles contactos e intercambios en un contexto de proximidad, diferenciando, entre la escala metropolitana como la posibilidad de tejer “nodos intermodales” en trayectos cotidianos para el desplazamiento (Duhau & Giglia,

2007), y la escala local, donde los habitantes experimentan una “multiplicidad de relaciones sociales, que pueden construir un tejido relativamente denso y así fortalecer el sentido de pertenencia y el arraigo local” (Duhau & Giglia 2008: 22).

Duhau y Giglia proponen la práctica del habitar como «lugar de la presencia», igual a ser «localizable» debido al tiempo durante el cual se encuentra en ese lugar, el individuo o el colectivo. Aborda la relación de un sujeto con un lugar y en relación a sus semejantes, en el acto de permanecer y estar localizado en el espacio. Habitar refiere también al conjunto de prácticas y representaciones que hacen posible y articulan la presencia, que puede ser estable, efímera o móvil. Respecto al arraigo, estar vinculado refiere un lugar, que mediante redes de relaciones relativamente densas situadas en el espacio local permiten al sujeto colocarse y establecer un orden espacio-temporal mediante la percepción y relación con el entorno que lo rodea (Duhau & Giglia, 2008).

En esta línea, la forma de producción de la ciudad se da a través de espacios de tránsito configura nuevas formas de sociabilidad urbana, es decir, nuevos modos relacionales en el espacio público (Giglia, 2001). De esta manera, se diferencia la cultura urbana sobre la experiencia urbana. El primero, sugiere un lugar donde los individuos aprenden a socializar sobre su condición situacional. En contraste, la experiencia urbana refiere a la acción en un contexto territorial determinado, donde los habitantes de la ciudad siguen

pautas de interacción, significados, saberes, valores y normas en relación a su contexto socio espacial (Duhau & Giglia, 2008).

Otros autores han considerado el espacio público desde su historicidad, mediada por relaciones de poder y conflicto social, en tanto ha sido concebido para el posicionamiento y el poder de una clase dominante (Salcedo, 2002; Borja, 2013). Si bien estos enfoques están orientados al análisis de las lógicas de producción de la ciudad, lo importante es la idea de que el espacio público debe ser considerado a partir de su uso, es decir, por la práctica urbana, que no refiere a un proyecto político detrás.

La dimensión social del espacio, entendida a través de los actores sociales que dan vida al espacio, considera la idea de “gente en el espacio público”, donde los actores se apropian y dotan de sentido el lugar (Borja en Vega Centeno, 2006). Sugiere la posibilidad de considerar el territorio como dominio público a través de los usos, y no por el estatuto jurídico, de modo que considera el uso social colectivo y diversidad de actividades en él (Segovia 2007: 23). Se puede pensar que lo público es un amplio dominio en el que se establecen la identidad y los vínculos sociales mediante la participación, la pertenencia y la apropiación (Saldarriaga, 2002). De esta manera, el concepto de resistencia, planteado por Salcedo, refleja la posibilidad de tomar como prioridad a los actores sociales del espacio público, para una aproximación de sus usos reales, donde confluyen y se visibilizan relaciones de poder de determinado contexto socio histórico. De este modo, se considerará el espacio

público como espacio de conflicto, en tanto es el espacio donde se expresa y se lucha por el poder (Salcedo 2002).

2.3. La territorialidad en la ciudad popular

La incorporación del cálculo en la vida diaria supone una descomposición del modelo jerárquico de armonía que caracterizaba las formas tradicionales de protección y seguridad. Esta descomposición se encuentra asociada a la inseguridad económica o la inestabilidad espacial, por lo cual se modifican radicalmente las forma de intercambio en la sociedad moderna, a partir de lo cual surgen nuevos tipos de asociación orientados a la defensa de bienes y recursos (Remy & Voyé, 1990). Estas nuevas asociaciones pueden surgir desde la confianza tradicional, o en el paso hacia una racionalidad de protección o “garantía” que se asegura con el grupo.

La territorialidad, como categoría conceptual, establece la interrelación entre los comportamientos y sus modos de desarrollarse bajo un contexto de espacio y tiempo. Por tanto, se considera que las actividades no se distribuyen por azar, si no que se ordenan y se estructuran en el espacio y en el tiempo al asociar componentes territoriales a la adquisición y la defensa de los bienes necesarios para la sobrevivencia. Así, la territorialidad incide en la construcción de identidades y conflictos en la sociedad, por lo que se generan reglas de apropiación exclusivas que se observan en el contacto, la distancia y la circulación. Las reglas y las normas en el espacio no derivan del intercambio subjetivo, sino de la organización de situaciones permanentes o intersticios

intermedios que constituyen la posibilidad de una vida social expandida (Remy & Voyé, 1981)¹⁹.

Se reconocen diversos niveles de territorialidad que pueden favorecer o violar la legibilidad social. Por un lado, se presentan agentes terceros que permanecen en el espacio debido a transferencias externas de la red estructural. Por otro lado, se ha señalado la presencia de redes interaccionales y su relación con el espacio, en que la asociación se presenta por fines de un grupo, distinguido por la solidaridad interna y una significación más larga construida como diferencia en la ocupación del espacio (Remy & Voyé, 1981). Incidir en la falta de correspondencia de la red dota de un sentido de territorialidad, en donde unos se sentirán envidiados, y los otros se sentirán privados de estos dones que unos poseen, de modo que existe la percepción de un derecho exclusivo por el territorio. Sin embargo, cuando las reglas son transgredidas, la coexistencia de grupos conlleva el riesgo de engendrar un repliegue de algún grupo en el mismo sitio, así como la multiplicación de actos violentos (Remy & Voyé 1990). De esta manera, el mismo espacio puede ser compartido por diferentes grupos, siempre y cuando se establezca un consenso sobre las líneas que guían las diferencias y las modalidades de intercambio externo.

Para examinar cómo se da la ocupación progresiva de un espacio se debe entender lo que le da sentido y que recursos existen de por medio. Asimismo, debe considerarse que hay una voluntad individual de evitar el

¹⁹ Traducción de Remy y Voyer (1981).

conflicto para comprender las estructuraciones más elaboradas del espacio, de modo que las identidades individuales o colectivas se fundan sobre la organización de la “distancia”, lo cual ha sido introducido a partir de la sociología del tacto. En este marco, se han caracterizado modos de socialización en espacios previamente ocupados, por lo cual se hace referencia a las llamadas “reglas del tacto”, planteadas por una larga tradición sociológica (Remy & Voyé, 1981; Simmel, 1998; Goffman, 1974; Joseph, 1988). Estas reglas constituyen una forma intersubjetiva de conocimiento que permite entender la vida cotidiana a partir de una interrelación dialéctica, en tanto interioriza códigos culturales que se reinterpretan en la misma práctica del espacio y en función de un proyecto de grupo que permite la estructuración territorial.

Bajo el contexto descrito, se consideran una serie de rituales para el uso de cualquier espacio disponible para la apropiación. Asimismo, a medida que un espacio es ocupado, la elección del lugar para los recién llegados no sólo tendrá en cuenta los beneficios de la ubicación, sino que también considerará las formas precedentes de apropiaciones sociales en ese territorio, de otra manera puede parecer una falta de “tacto”. De acuerdo a esto, Remy y Voyé (1981) introducen categorías como “rituales de entrada”, contactos organizados a través de “gestos”, aproximaciones “recurrentes”, y formas de “recepción o de rechazo”, las cuales se comparten entre los primeros ocupantes del territorio.

2.3.1. Enfoque sistémico de la economía informal

La definición descrita de lo informal se enmarca en la teoría sistémica que considera la coordinación y la estructuración de las actividades humanas de modo interdependiente para el análisis de grupos organizados (Crozier & Friedberg, 1990). Al seguir la tradición sociológica sobre el modelo analítico de Beck, Giddens & Lash (1995), se reúne la acción y la estructura a partir de la interacción, en tanto las estructuras son reglas y recursos que existen virtualmente y solo a través de prácticas sociales. Así, la estructura existe a través de prácticas sociales y las prácticas sociales posibilitan la estructura. En la línea de un enfoque centrado en el actor bajo un razonamiento estratégico, se consideran sus márgenes de libertad y cálculos racionales en una relación de interdependencia y juego con otros actores.

La acción racional estratégica bajo el enfoque sistémico propone superar el enfoque dual que entiende las relaciones sociales a partir de una estructura que impone su cohesión. De acuerdo a este enfoque, se propone indagar en la estructuración de las prácticas sociales para explicar cómo estas son construidas y constituidas estructuralmente. Se da cuenta de cómo los actores estructuran sus modos de relacionarse a partir del conflicto, el acuerdo y la negociación, y a su vez, se propone la articulación de intereses entre actores a partir del razonamiento estratégico y el razonamiento sistémico. En este sentido, este enfoque pretende ser transversal a los diferentes niveles: (1) el institucional, en tanto proceso; (2) el organizacional, de acuerdo a las formas de acción colectiva; y (3) el individual, a través de la observación de sus

interacciones (Crozier & Friedberg, 1990). De este modo, se busca analizar las características de los “sistemas de acción concretos”, ya que se interesa en el juego de acción organizado de manera interdependiente a estos niveles, en tanto constituyen prácticas reproducidas de modo recíproco.

2.3.2. Dinámica entre actores en el marco de los huecos estructurales

En el marco descrito, se han señalado relaciones estructurales emergentes, basadas en la libertad individual como parte de un proceso de comportamiento competitivo. Burt (2002) propone esta idea en términos de redes a nivel macro y micro que construyen puentes entre ambos niveles. De esta manera, se considera el juego de actores en el marco de los “huecos estructurales” que surgen por las tasas de rendimiento variables en el mercado, la heterogeneidad y la supervivencia dentro de un mercado.

Estos huecos estructurales suponen “...desconexiones o no equivalencias entre los jugadores en el terreno competitivo que representan oportunidades de emprendimiento para el acceso a la información, al cuándo, a las referencias y al control” (Burt, 2002). El análisis de redes indaga sobre la asociación de grupos en competencia y propone comprender el comportamiento competitivo y el éxito de unos sobre otros para acceder a las oportunidades del mercado. Así, este análisis manifiesta la existencia de actores con capacidad de ser intermediarios dentro de una estructura social caracterizada por “huecos estructurales” (Burt, 2002).

En este sentido, las estrategias de los grupos sociales se orientan a impedir o restringir el acceso de posibles contendientes a las probabilidades

económicas (Weber, citado en Huber & Lamas, 2017). El análisis de grupos organizados, identifica estrategias para monopolizar el disfrute de las oportunidades, a partir de un modo libre, racionado, regulado, o impuesto de forma permanente. En este, las asociaciones económicas suelen ser típicamente “cerradas”, en virtud de un carácter monopolista. Entre los motivos que se indican para el “cierre social”, se refieren a la ganancia o el honor, la satisfacción de necesidades o la escasez de las probabilidades lucrativas (Huber & Lamas, 2017).

2.3.3. Cambios en la noción de capital social por nuevos vínculos instrumentales en el sector popular

En este contexto, Martuccelli señala que las experiencias personales en muchas ocasiones se forman sin una presencia fuerte de instituciones. Si bien se reconoce que existen una serie de “desafíos colectivos”, se considera que los individuos responden de forma diferenciada a las distintas “pruebas” al movilizar recursos y poner en práctica diversos repertorios y lógicas de acción. Se reconoce que estos no son individuos autónomos, ya que cuentan con elementos de “soporte” que les permiten sostenerse en el mundo a nivel material, y sobretodo, existencial.

En este sentido, se consideran las prácticas de los actores sociales en función de una matriz de relaciones sociales que revela el juego de sus acciones entre los diferentes niveles de lo formal, informal e ilegal (Martuccelli, 2015). Por un lado, se presentan vínculos consumatorios definidos como “introyección de valor” y “solidaridad circunscrita”, en referencia a valores

aprendidos en la socialización y que implican un principio solidario de ayuda mutua. Por otro lado, se presentan vínculos instrumentales denominados “intercambios de reciprocidad” y “confianza exigible”, ambos caracterizados por el acceso restringido a oportunidades, así como restricciones a la libertad individual y normas niveladoras hacia abajo (Portes, 1999: 254).



CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA

El estudio sobre las lógicas territoriales de moto-taxistas y comerciantes ambulantes de la estación VES parte de la especificidad de la sociología urbana como herramienta para analizar el espacio construido y los actores en este. Se propone una mirada sobre los proyectos de infraestructura bajo el enfoque sociológico sobre la acción social, de modo que aborda el proceso de construcción de sentido en un nuevo espacio social. Se busca entender el sentido práctico del actor en sus modos de sociabilidad desde el lado dinámico de la experiencia urbana como un conjunto de relaciones sociales que el sujeto (individual o colectivo) establece con el espacio y en relación con los otros.

3.1. Enfoque analítico

La investigación sigue una teoría de alcance intermedio (Merton, 1972), pues busca entender el sentido práctico del actor en sus modos de sociabilidad y desde el lado dinámico de su construcción cultural como individuo. De este modo, no aspira a aportar una visión estructurada de la sociedad, en la medida que no busca entender al actor definido por la interiorización de lo social.

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 mediante el mapeo de recorridos y encadenamientos con el entorno (Magnani, 2002). Se analizan 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, y se reconoció la multiplicidad de servicios que se piensan y se ofrecen a ellos en su vida cotidiana.

El segundo nivel de análisis identifica actores claves que habitan el espacio y entiende el habitar como el acto de permanecer y estar localizado en este (Duhau & Giglia, 2008). El estudio se aproxima a la acción social organizada de los moto-taxistas y comerciantes ambulantes, en tanto identifica las experiencias construidas en el espacio, entendidas como un saber acumulado y no como una estructura cultural incorporada a su práctica espacial. Se propone analizar la complejidad de determinados grupos sociales para apropiarse del espacio, al punto de construir una organización territorial y reducir la incertidumbre de su condición informal. Se abordan las formas de interacción inter-grupales, así como los medios y motivos que determinan el poder de ciertos grupos frente a otros, con la probabilidad de cubrir las oportunidades del espacio. También, se busca entender el sentido práctico del actor en sus modos de sociabilidad y desde el lado dinámico de su construcción cultural como individuo.

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, y asocia componentes territoriales a la adquisición y la defensa de los bienes necesarios para la sobrevivencia (Remy & Voyé, 1981)²⁰. Supone organizar situaciones

²⁰ Traducción de Remy y Voyé (1981).

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 conflictos por el espacio. Se identifican las formas intersubjetivas de distancia o proximidad establecidas como jerarquías del espacio que se construyen e interiorizan en los actores que experimentan el espacio.

El enfoque analítico del estudio parte del concepto de territorialidad, para explicar cómo los actores se apropian y establecen reglas en el espacio y el tiempo. Esto, a su vez, comprende las relaciones sociales desde un entorno de proximidad. En este sentido, y aunque parezca contradictorio, se propone estudiar los cambios en la movilidad a través de un actor que permanece en el lugar. Los moto-taxistas y comerciantes ambulantes se localizan y permanecen en la vía pública, por tanto, son los informantes más directos del fenómeno que se pretende estudiar. Ellos tienen un vínculo directo con el espacio público, debido a que se constituye cotidianamente en su lugar de trabajo. Si bien su relación territorial ha sido previamente construida debido a su oficio, ellos ofrecen un servicio público encadenado al nuevo equipamiento, por lo que deben aprender, mucho más que otros actores, de las nuevas dinámicas que surgen a partir de la actividad del metro.

3.2. Mirando la estación de “de cerca y dentro”

La metodología de campo²¹ sigue la técnica de la etnografía urbana, de modo que observa la vida pública en torno a las relaciones sociales y acciones locales en el territorio. Se aplica el enfoque “de perto y de dentro”, a partir de categorías analíticas que permiten mapear las actividades de los usuarios en movimiento (Magnani, 2002)²². Esta metodología propone el “trayecto” como una herramienta de investigación en los estudios urbanos. De esta manera, el dato etnográfico es una experiencia participante parte del relato mismo del investigador, ya que documenta los sentidos y percepciones recogidos en la conversación rápida con los actores. El objetivo es identificar y caracterizar “el escenario, los actores y las reglas en el espacio” (Chavez, 2017)²³.

Observar “de cerca y de dentro”²⁴ supone fijarse en los asuntos “menores” que son significativos para la población y en su realidad social. Deviene de una tradición de la antropología interpretativa (Gueertz, 1987) que se centra en entender al otro “cercano”. En este sentido, se recogen los discursos y prácticas de los actores y se mantienen las referencias utilizadas por la población, las cuales son conocidas también como “conceptos folk”.

El ejercicio consistió en aproximarnos a la etnografía urbana a partir de las categorías analíticas de mancha, trayecto, circuito y frontera. Estas categorías, observan la vida pública en torno a las relaciones sociales y las

²¹ La metodología ha sido producto de un intercambio conjunto con el Núcleo de Antropología Urbana de la Universidad de Sao Paulo, durante el año 2017- 2018. Producto de dicho proceso de intercambio, la autora ha publicado trabajos etnográficos para dicha institución.

²² El estudio hará referencia a categorías analíticas como mancha urbana, trayectos, circuitos y percursos; los cuales, son propuestos bajo dicho enfoque.

²³ Revisar Chavez, K. (2017). “El escenario, los actores y las reglas en el espacio”. *Ponto Urbe* 21. Recuperado de <https://journals.openedition.org/pontourbe/3586>

²⁴ Traducción propia.

acciones locales en el territorio. De esta manera, nos orientamos a analizar prácticas visibles que pueden tener connotación oculta. El interés en esta investigación fue registrar las formas de interacción con el equipamiento del metro e identificar cómo las personas piensan y experimentan el espacio, al mantener en cuenta que detrás de la infraestructura se presentan motivos y razones para el uso del espacio. Así, se realizó un relato etnográfico sobre las condiciones físicas del lugar, el cual explica los diferentes puntos de concentración y la dirección del flujo de personas. Estos apuntes son parte de los hallazgos que serán presentados más adelante.

3.3. Estudios urbanos con enfoque interdisciplinario

La metodología ha sido producto de un intercambio interdisciplinario con sociólogos, antropólogos, arquitectos y geógrafos que, al igual que la autora, forman parte del Grupo de Investigación de la Ciudad y los Territorios Urbanos (INCITU) de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). El análisis del espacio estuvo representado en dibujos y planos que permitieron una nueva perspectiva sobre el caso, así como una mejor presentación de los hallazgos.

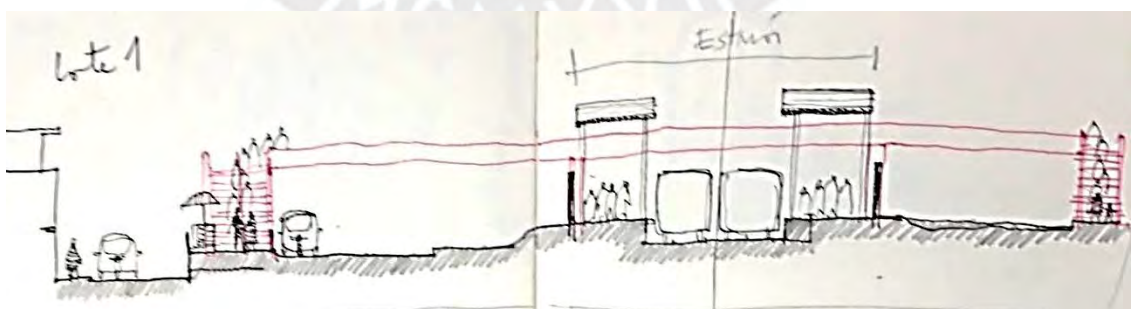


Figura 4. Sección de la Estación VES.

Fuente: Elaboración de Alejandro González – INCITU PUCP (2018).

3.4. Diseño de la investigación

El diseño se realizó de modo exploratorio sobre un estudio de caso. De esta manera, es una estrategia basada en la investigación empírica a profundidad, a fin de explorar la configuración del caso y dilucidar las características de una clase más amplia del mismo fenómeno social. En este sentido, es un estudio de caso interpretativo, ya que hace uso de marcos teóricos para ofrecer una explicación del caso en especial (Della Porta en Vennesson, 2008). Esta es una estrategia basada en la investigación empírica a profundidad, a fin de explorar la configuración del caso y dilucidar las características de una clase más amplia del mismo fenómeno social.

Asimismo, el diseño de la investigación se construyó secuencialmente entre el campo y la teoría, a partir del método “salsa dancing” sugerido por Lucker (2008), en que el proceso de campo complementa y ajusta los enfoques del diseño inicial y las categorías analíticas de la investigación.

El diseño muestral ha priorizado el levantamiento de datos cualitativos en campo a través de dos niveles distintos en el recojo de la información. El primer nivel implicó una práctica intensa de etnografía urbana, que identificó las características del entorno urbano. En esta etapa, se reconocieron dinámicas específicas por horas y días de la semana, relacionadas al impacto en las formas de movilidad de la población. Este proceso implicó mapeos, sondeos y conversaciones informales para la identificación de las zonas de estudio dentro del entorno próximo de la estación, realizada de manera sistemática.

Asimismo, se realizó el registro fotográfico que pueda dar sustento de las condiciones del espacio.

Se mapearon los encadenamientos que produce el equipamiento de transporte en el entorno urbano. Estos encadenamientos se presentan como “trayectos de los usuarios en sus recorridos por el entorno próximo de la estación”. A su vez, se reconocen circuitos a partir de los puntos de origen y destino, distribuidos de manera discontinua en el territorio, es decir, los equipamientos o barrios principales en el entorno de centralidad que se relaciona a la estación. Se observan fronteras o límites que se establecen en el uso y la referencia de los diferentes actores, asociados a las formas de organización de la estación, al realizar, de manera espontánea, dinámicas grupales con moto-taxistas y ambulantes en el espacio público. Esto insinúa las estrategias de ocupación y mantenimiento del espacio, articuladas al servicio del tren.

El segundo nivel de recojo implicó realizar entrevistas dirigidas a actores claves, que permanecían en apropiación del espacio. En este sentido, podemos entender que dichos actores urbanos mantienen un vínculo intenso con el espacio de la estación y que este es sostenido a partir de formas de organización y negociación entre distintos actores del espacio. Se buscó obtener información específica sobre sus modos de asociación y formas de resistencia para la apropiación del espacio. Se seleccionó informantes comprometidos en la Junta de Vecinos y con mayor antigüedad en el comercio

ambulante, y a los dirigentes de la asociación de moto-taxistas, quienes ocupan las zonas principales de la estación.

3.5. Proceso de selección muestral

A partir de los intereses de la investigadora sobre el potencial de espacio público de las nuevas estaciones de metro en la ciudad, se realizaron diferentes visitas a 17 de las 26 estaciones de la Línea 1, entre el periodo de marzo a octubre del 2016. En esta primera etapa se ensayó una tipología de las estaciones, a partir de sus características con el entorno. Entre ellas se consideraron las siguientes:

- a. Estaciones con alta concentración de actividades en el entorno.
- b. Estaciones en el centro consolidado o en el área periférica de la metrópoli.
- c. Estaciones con alta o baja afluencia de usuarios
- d. Estaciones con equipamiento urbano en el entorno.

Por su parte, otros criterios de selección y exclusión más específicos para elegir el caso de estudio fueron los siguientes:

- a. Se excluyeron todas las estaciones dentro de la zona central de Lima, en tanto la complejidad urbana del entorno podía superponerse con los efectos mismos del nuevo equipamiento.
- b. Se seleccionaron estaciones con precaria infraestructura urbana en el entorno, de modo que pudiera hacer legible el impacto de la afluencia de usuarios con déficit de servicios urbanos.

- c. Se identificó la particularidad de estaciones terminales, con altos niveles de afluencia y aglomeración de personas.

De esta manera, se estableció como criterio diferenciador entre ambas el proceso de urbanización del área metropolitana que representaban. En este sentido, recientes estudios demuestran el rápido crecimiento urbano que ha experimentado Lima Norte, a partir del dinamismo económico de sus pobladores y una considerable inversión inmobiliaria por parte del actor privado (Arroyo, 2003; Fernandez de Córdova & Vilela, 2015, Vega Centeno, 2017). Por ello se diferencia de Lima Sur, en tanto, si bien ambos fueron zonas de expansión con origen segregado, una tuvo más incentivos privados para su crecimiento, mientras la otra se ha quedado en parte estancada frente a la dinámica urbana. Asimismo, se consideró que Villa el Salvador nace de un planeamiento estratégico para reubicar sectores marginales de la población, frente a un “desborde popular” empresado por las olas migratorias que presentó la capital durante el siglo XX (Matos Mar, 2004).

Se seleccionó Villa el Salvador como una estación terminal de la periferia Sur, con muy alta afluencia de personas, pero con precaria infraestructura urbana y ausencia de modos intermodales de transporte. También se consideró su potencial de centralidad en el entorno urbano, al presentar las siguientes características:

- a. Área con menor desarrollo urbano y poco interés privado.
- b. Historia de planeamiento y autogestión, como ejemplo del habitat popular.

3.6. Instrumentos de recolección de información

- a. Sondeos con usuarios
- b. Apuntes de campo in situ
- c. Conversación rápida con actores
- d. Informes sobre apuntes de campo
- e. Visitas permanentes: esto significó dormir y amanecer cerca a la estación por varios días. El objetivo fue poder observar las actividades desde el inicio hasta el final del día en el espacio urbano del entorno de la Estación.
- f. Entrevistas dirigidas con actores (Anexo 1)
- g. Mapeo con actores: mapa en escala A3 con el delineado de las avenidas, sin nombres ni mayores referencias, de manera que los miembros de la dinámica identificaron por sí solos los nombres de las avenidas paralelas y perpendiculares de su entorno, e indicaron sus paraderos principales y las rutas de sus circuitos (ver Figura 5). Como resultado de esta dinámica, se pudo reconocer determinados equipamientos urbanos con capacidad de atracción en ambos entornos de la estación, lo cual será presentado como parte de los hallazgos.
- h. Entrevistas dirigidas y entrevistas a profundidad: se realizaron en total 24 entrevistas a diferentes actores involucrados. Las entrevistas dirigidas tuvieron un tiempo aproximado de 10 a 18 minutos, mientras las entrevistas a profundidad tuvieron una duración entre 35 y 70 minutos.



Figura 5. Mapeo realizado con moto-taxista en la estación.

Fuente: Elaboración propia.

Las entrevistas dirigidas se realizaron a 10 moto-taxistas (nueve hombres y una mujer) y ocho comerciantes ambulantes (seis mujeres y dos hombres), con el soporte de una guía de entrevista diseñada por la investigadora sobre las primeras dimensiones que se consideraron en la investigación. Esta guía fue actualizada en la medida en que avanzó el trabajo en campo, para recoger información con mayor profundidad.

Las entrevistas a profundidad se realizaron a tres dirigentes de las empresas de moto-taxi Diursa, Poseidón y Austral, con el objetivo de conocer a profundidad sus relaciones de poder observadas en el espacio. Asimismo, se establecieron entrevistas a profundidad con expertos en el tema, entre ellos

una socióloga consultora de la Línea 1 y ex trabajadora del AATTE, durante el proceso de negociación para adquisición del suelo en el tramo sur del tren. También, se entrevistó a un especialista francés, doctorando en geografía, que realiza su investigación sobre el proceso de integración de la infraestructura de metro en el territorio urbano, particularmente sobre la línea 2. Con él se realizó incluso un trabajo conjunto sobre una “Mirada cruzada sobre las estaciones del Metro de Lima” (Chavez y Marchand, 2017). Finalmente, se conversó con uno de los encargados de la Línea 1, analista de Gestión Social.

El tiempo en el que se enmarca la investigación comprende un período entre mayo del 2016 y julio del 2018. Sin embargo, el tiempo de campo etnográfico más intenso se realizó, entre abril y junio del año 2017.

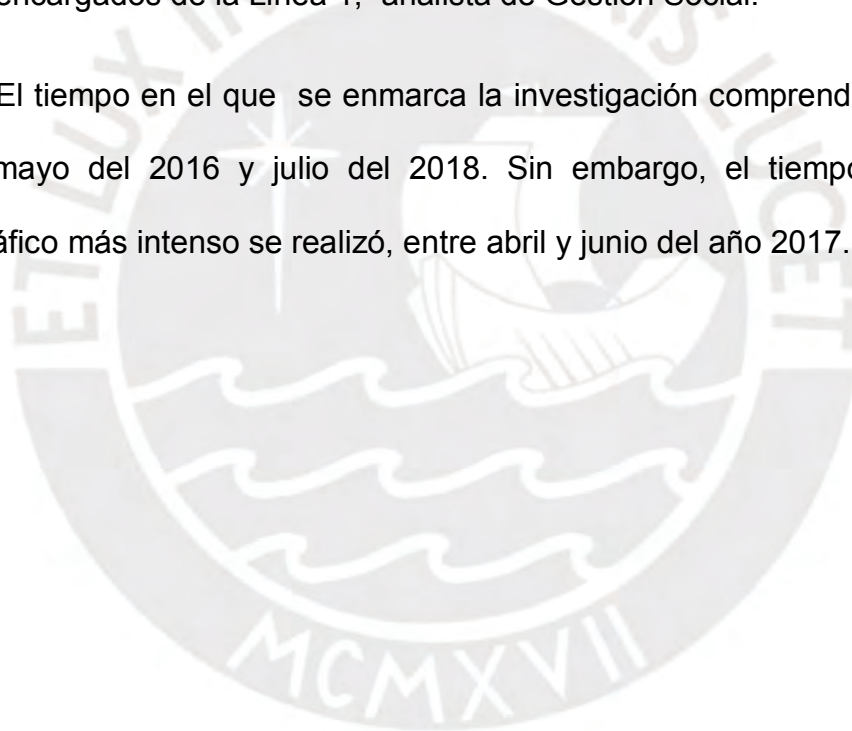


Tabla 1.

Matriz de operacionalización

DIMENSIONES	VARIABLES	INDICADORES		U. Observación	U. Análisis
Institucional	Condiciones físicas	Nivel de cobertura territorial	Nivel de Mantenimiento	Estación + Usuarios + Funcionarios	Trabajo de Gabinete + Etnografía urbana + Sondeos + Mapas + Fotos
			Tipo de Seguridad		
Territorial	Formas de Ocupación	Tipo de Jerarquías	Temporalidades	Actores Organizados que permanecen en la estación: Moto – taxistas Y Ambulantes	Etnografía urbana + Entrevistas Dirigidas + Focus Group + Entrevistas a Profundidad
			Percepciones del cambio por funcionamiento del equipamiento		
	Representaciones del Espacio	Tipos de vínculo	Tipo de racionalidad		
		Formas de Negociación	Reglas		
Social	Formas de organización				

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 2.

Matriz de objetivos específicos por técnica de recolección

Objetivo Específico	Dimensión	Técnica	Informante / Fuente de Información							Especialistas Evaluación Proyecto	
			Estación - Entorno Urbano	Usuarios	Ambulantes	Moto - taxistas	Comerciantes	Residentes del entorno del Metro	Funcionarios del Metro		Autoridades Públicas
Identificar OPORTUNIDADES ECONÓMICAS a partir del encadenamiento de actividades de los usuarios del metro.	Atributos Territoriales	Sondeos - Conversaciones		X			X		X		X
		Observación	X								
Identificar las FORMAS DE ACCESO A RECURSOS en actores económicos de la Estación, a partir de usos cotidianos y ritmos temporales del espacio.	Prácticas Territoriales	Entrevistas			X	X					X
		Entrevistas			X	X					
		Grupos Focales			X	X					
Identificar las FORMAS DE SOCIALIZACIÓN de actores locales para apropiarse y negociar el uso económico del espacio.	Redes de Interacción	Entrevistas			X	X					
		Grupos Focales			X	X					

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 4: HALLAZGOS I: LA ESTACIÓN COMO ESCENARIO

La estación es el espacio físico donde llegan y salen los trenes. Oficialmente, se hace referencia al equipamiento cerrado y regulado por el consorcio privado que tiene a su cargo la implementación del servicio. Sin embargo, esta infraestructura irradia dinámicas hacia las vías próximas donde se ubica. La investigación abordó la estación más allá de sus límites físicos o privados. Por lo cual, la estación será entendida en adelante como un espacio de dominio público, uso social colectivo y multifuncional, es decir, se señalará su potencial de espacio público para concretar el derecho a la ciudad²⁵. Así, se entiende la estación como el entorno inmediato al equipamiento del sistema masivo de transporte Línea 1 en Villa el Salvador (VES).



Figura 6. Vista horizontal lado oeste de la Estación VES.

Fuente: Fotografía tomada por la autora.

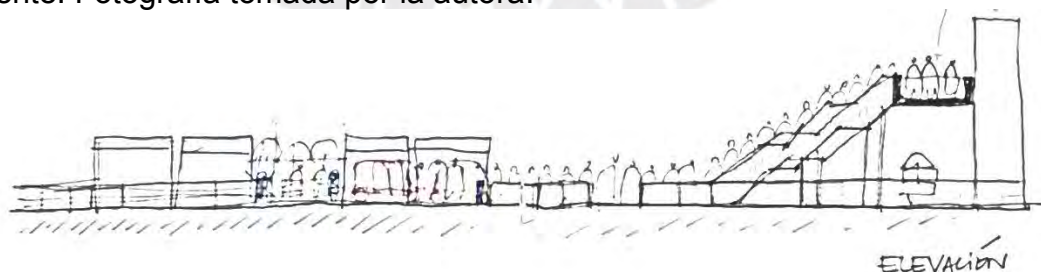


Figura 7. Dibujo de la elevación de la estación.

Fuente: Dibujo de Alejandro González.

²⁵ Esta definición de espacio público se ha tomado de Jordi Borja (2003: 124), quien considera la idea de “gente en el espacio público”, lugar donde los actores sociales dotan de vitalidad el espacio, se apropian y le otorgan sentido al lugar (Vega Centeno, 2006).

4.1. Descripción del entorno, la zonificación y su historia

Esta estación es parte del primer tramo histórico, inaugurado en los inicios del proyecto del metro, por lo que estuvo abandonada durante los más de veinte años que duró la construcción.

El equipamiento se ubica próximo a grandes avenidas del distrito, entre ellas la Av. Pachacutec, Av. Velasco y Av. Cesar Vallejo. A través de su trama y los usos del suelo, se pueden apreciar grandes rasgos de su entorno. En este sentido, se concentran equipamientos importantes en la zona, en materia de educación y salud, así como el comercio zonal a lo largo de sus avenidas y una gran área industrial.

En este sentido, el área urbana donde incide la estación muestra altos niveles de planificación en materia de lotización y delimitación de vías, en la medida que es parte del área consolidada. Así, el entorno donde se ubica la estación ha sido considerado como una antigua zona de expansión, con potencial de centralidad para Lima Sur, debido a que concentra servicios públicos de importancia para la zona y una gran área comercial²⁶.

²⁶ Se hace referencia al estudio de centralidades presentado líneas arriba. Revisar Fernández de Córdova y Vilela. (2015). "Reflexiones sobre densidad urbana y centralidades en la metrópoli de Lima, siglo XXI." *Ensayo: Revista de arquitectura, urbanismo y territorio* 1(1), pp. 83-116. Lima: Fondo editorial PUCP.

El emplazamiento de la estación se establece como un eje de separación entre dos lados del distrito, uno de ellos más dinámico que el otro. El lado oeste de la Estación se identifica con mayor diversidad en equipamientos por su carácter residencial y comercial, a comparación del lado este, caracterizado por el parque industrial, donde los principales equipamientos son los centros de comercio industrial y algunos centros educativos escolares y un supermercado.



Figura 9. Plano de zonificación.

Fuente: Elaborado por el Grupo 06, Taller de Urbanismo II – PUCP, 2016.
Análisis de Centralidades en el Entorno Urbano de la Estación VES.

La estación está ubicada en medio la Av. Separadora Industrial, zona rígida que no permite el establecimiento de paraderos ni el comercio ambulante. Sin embargo, la ausencia de alimentadores u otros servicios encadenados al uso del metro enmarca la necesidad de dichos servicios. Si bien, las formas de ocupación en esta vía por parte de los comerciantes ambulantes y moto taxistas se encuentra fuera de las regularidades municipales, su uso y apropiación es legitimado por el vacío en la gestión de dicho espacio. Esto sucede también con otras formas de negociación sobre el espacio, que serán presentadas más adelante (ver pág. 129).

Si bien esta situación es conocida en la realidad limeña y regional, la diferencia de la estación es que denota la aparición de la afluencia masiva de usuarios en espacios desatendidos de la ciudad. En este caso, significa la llegada de miles de personas a espacios vacíos, sin atributos y sin oferta de servicios encadenados a dicha movilidad. Esto se reconoce como una oportunidad para actores locales que ofrecen servicios de comercio ambulatorio y moto-taxi en el espacio.

Esta oportunidad, a diferencia de otros espacios tradicionales en que ofrecen sus servicios, supera ampliamente en número a otras locaciones de trabajo. En tanto, se reconocen horas de uso intenso del espacio, donde las necesidades de movilidad de los usuarios se manifiestan y superan la oferta ofrecida por dichos actores.

Así, por un lado, se identificaron horarios de menor afluencia donde se reproducen dinámicas locales sobre las formas de movilidad, y por otro, se

reconocen horarios de uso intenso donde la masiva afluencia transforma dicha dinámica local a metropolitana. De este modo, el espacio recibe miles de usuarios que tienen como parte de su recorrido, llegar o salir de la estación. Se reconoce, por lo tanto, que la estación hace convivir las diferentes escalas de la dinámica urbana, entre lo local y lo metropolitano.

4.2. Descripción del espacio: características físicas del diseño

Las características físicas de la estación y su entorno próximo son precarias en infraestructura y poco amigables en el diseño, esto reproduce un paisaje empobrecido, aún 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.

Algunos tramos sin iluminación ni asfalto, de predios industriales, configuran largas distancias, sin atractivos para la caminata, estas características determinan que el desplazamiento sea principalmente motorizado.



Figura 10. Características físicas precarias del entorno.

Fuente: Fotografía de la autora.

El equipamiento privado de la Línea 1 se encuentra elevado sobre un puente peatonal, el ingreso se realiza por las escaleras ubicadas del lado este y oeste de la estación. El recorrido peatonal diseñado a continuación de dichas escaleras de acceso son veredas principales de la avenida, las cuales encauzan el flujo peatonal a través de barandas de contención.

Sobre el lado más dinámico la vereda principal se encuentra a desnivel respecto a otra vereda de menor jerarquía, por donde circulan autos y motos. Esta forma de acceso delimita aglomeraciones lineales, donde la gente queda contenida por dichas barandas que marcan un límite con respecto al acceso a la estación.



Figura 11. Encauzamiento del flujo peatonal sobre la vereda principal un lunes, 07:30 horas.

Fuente: Fotografía de la autora.

4.3. Dinámicas locales encadenadas a la estación

El flujo de usuarios se desplaza en un entorno próximo ausente de atributos, estas características determinan que el desplazamiento sea

principalmente motorizado, ya que las condiciones físicas son poco amigables para el transporte peatonal. Se identifica que el principal medio de transporte para llegar a la estación es el moto-taxi, en tanto el servicio de transporte tradicional no circula por el entorno próximo de la estación. Los paraderos más cercanos de transporte público se encuentran en las grandes vías del entorno, es decir, entre cinco y 10 cuadras de la estación. Asimismo, el servicio de moto-taxi no solo determina la facilidad de acceso en poco tiempo, sino que brinda un servicio personalizado de origen y destino a bajo costo. Así, el flujo peatonal queda concentrado en proximidad del equipamiento, en relación con las vías de acceso donde circulan este tipo de vehículos.

4.3.1. Aglomeración de usuarios y servicios

El desplazamiento de usuarios se concentra en las vías próximas, las cuales sirven de entrada o salida para los moto-taxis. Las veredas inmediatas son escenario de la aglomeración de usuarios, por lo que se vuelven espacios de uso intenso y concentración de servicios y delimitan una mancha urbana que aglomera e irradia actividades a su alrededor, ofrecidas para el público usuario del servicio del metro. Esta mancha se diferencia respecto al entorno ausente de otros atributos.

Estas actividades se concentran en las vías próximas y se extienden hacia diferentes lugares de interés, considerados como atributos en el territorio. Entre ellos, los equipamientos públicos de envergadura y las concentraciones de comercio y educación, que se reconocen por su actividad encadenada al uso de la estación. De esta manera, se identificaron los principales espacios de

aglomeración de personas. También, los principales trayectos peatonales y circuitos motorizados que se despliegan a partir de este equipamiento.

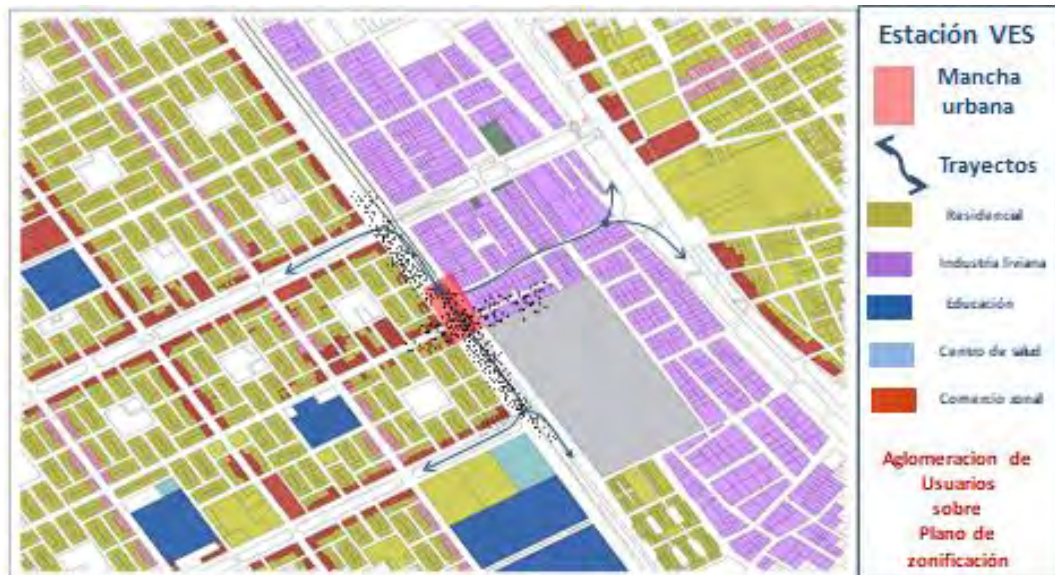


Figura 12. Dinámicas identificadas en la observación por afluencia de usuarios.

Fuente: Elaboración propia sobre plano de zonificación.

4.3.2. Trayectos peatonales

Así, los trayectos de los usuarios se concentran en la vía principal donde se reconoce dinámicas irradiadas por el flujo masivo hacia las vías más cercanas. Estos trayectos son acotados con respecto a paraderos y servicios ambulantes que se establecen en la estación, de acuerdo a la demanda que reciben de sus usuarios.

Debido a que la Estación se concibe como un espacio de tránsito, se observa en su diseño que el flujo se encuentra dirigido hacia las escaleras del puente peatonal, las cuales llevan a la única puerta de ingreso y salida de la estación. En este sentido, las principales actividades comerciales que se

ofrecen, se concentran en los caminos peatonales de las veredas principales, que fueron pensadas en el flujo de personas, pero que finalmente acogen toda la aglomeración de oferta ambulante. De esta manera, la mancha de la estación se extiende al entorno más próximo, donde se extiende las ofertas más variadas y económicas, entre ellas, por fuera de las barandas se encuentran locales comerciales que han sido adaptados de las viviendas próximas.

Como se ha mencionado, el comercio ambulatorio se encuentra restringido en las veredas de acceso a la estación, debido a que obstaculiza el libre tránsito de personas al espacio público. Sin embargo, los comerciantes permanecen en el lugar durante todo el día, al igual que, los diferentes grupos de moto-taxistas estacionados muy cerca de la escalera de acceso y a lo largo de toda la avenida. Muchos de ellos se localizan en la vía peatonal de principal acceso, e incluso algunos comerciantes ocupan la parte superior de la estación, ofreciendo un servicio móvil, entre el ir y venir de las escaleras y veredas.

Así, la vitalidad del espacio queda contenido por la poca flexibilidad en su diseño, en tanto, los trayectos peatonales quedan contenidos por barandas y pasos estrechos entre la vereda que pierde amplitud a pocos metros de la escalera de ingreso. Asimismo, el diseño se ha restringido al entorno más próximo, sin haber integrado las características de las calles vecinas.

4.3.3. Circuitos motorizados

Así también, se identifica circuitos de la estación, por parte de las motos que llegan y se van para trasladan pasajeros. Esto hace referencia a los circuitos de origen y destino que han reconocido en el entorno, a partir de una actividad encadenada al servicio de la estación.

Estos circuitos se extienden hacia diferentes lugares por el entorno urbano, entre ellos, resaltan equipamientos públicos de envergadura, concentraciones de comercio y educación, y son referidos por los mismos moto-taxistas, a través de sus principales paraderos.

Del lado este de la estación se reconoce un radio de cobertura próximo, no mayor a 5' o 7' de distancia de la estación, las diferentes zonas que se reconocen son la última parte del parque industrial, hasta la próxima estación del metro. Con mucha más regularidad, se indica que la demanda del servicio se dirige hacia el paradero frente al supermercado Tottus o "salchipapa", que es un paradero cercano a la urbanización Tablada. Se hace referencia a la ladera de vivienda autoconstruida más cercana, referida como "ticlio chico" o "ciudad de goce", y a la fábrica de Cementos Lima, sin embargo, las últimas referencias no son reconocidas como rutas cotidianas, ya que están fuera de su área de cobertura. Se indica que ellos normalmente llegan a un paradero "central" donde hay otros moto-taxis que ofrecen el servicio en ladera²⁸.

²⁸ A partir de esta información, pudimos conocer que los habitantes en laderas terminan pagando entre tres y ocho soles por un segundo servicio particular de moto taxi, lo cual suma al primer servicio y al pasaje de la línea de metro, en este sentido los usuarios del metro que más alejados viven, pueden terminar pagando más de 10 soles para regresar a sus casas. Los informantes indican que es diferente cuando bajan de las laderas, porque hay motos conocidas

El lado oeste se reconoce como el más dinámico y consolidado en urbanización, en tanto las referencias que utilizan para establecer sus paraderos son nombres de avenidas y sectores conocidos históricamente en el distrito. Entre ellos, Jorge Chávez, Cesar Vallejo, Bolívar, Revolución, Maquinarias, Mariátegui, Velazco, la “C”, la “D”, “77”. Así también, se hace referencia a equipamientos del entorno, que son referidos como Mercado, Hospital, Instituto y Municipalidad, muchos mencionan directamente el nombre del equipamiento o parte referencial de este, como, por ejemplo, “emergencias” para referirse al Hospital o “seguro” para diferenciarlos.

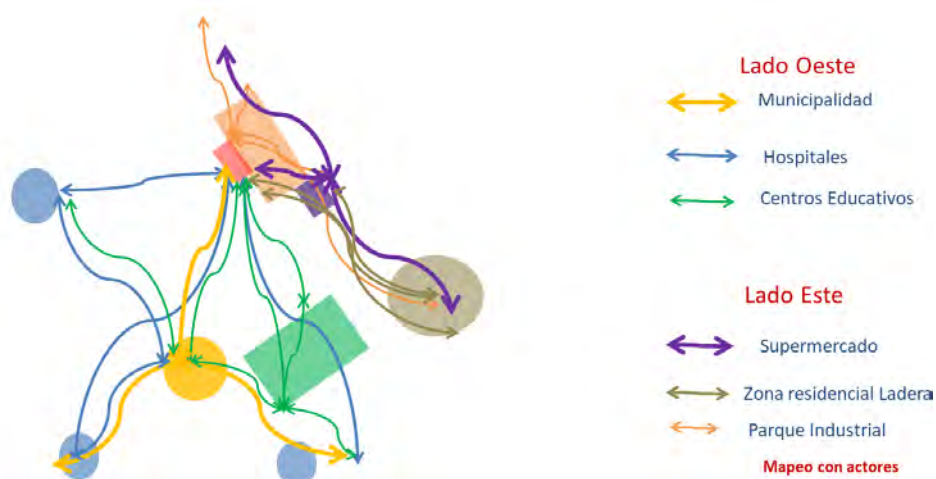


Figura 13. Circuitos de origen y destino, reconocidos por moto-taxistas sobre la actividad de usuarios del servicio.

Fuente: Elaboración propia sobre mapeo con actores moto taxistas.

que buscan a vecinos que son sus clientes o conocidos para bajar juntos. Además, la bajada es más ligera que la subida, por lo que en total el precio es menor para llegar a la Estación. Otro de los motivos por los que los moto-taxistas de la estación no se desplazan más allá de sus circuitos identificados, es porque son terrenos no asfaltados que “malogran la moto”.

Se identificaron hasta 10 paraderos diferentes en la estación, de los cuales solo cinco se consideraron como parte del estudio, ya que en ellos se encontraban con comerciantes ambulantes y moto-taxistas permanentemente en ocupación del espacio, mientras los otros solo se activaban en horas de uso intenso. En este sentido, se reconocen zonas diferenciadas en relación al recorrido que realizan los flujos de usuarios, en tanto se reconocen pasos obligados para acceder al equipamiento, los cuales se reconocen como zonas privilegiadas para la ocupación de determinados grupos de comerciantes ambulantes y moto taxistas.



Figura 14. Zonas identificadas para el área de observación.

Fuente: Elaboración propia sobre información recogida con actores.

4.4. Temporalidades de la estación

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 es aprendida por los 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. Se 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.

Se observan patrones de uso que responden a la dinámica centro-periferia de un nodo terminal de transporte en el área sur, donde la necesidad de movilidad es trasladarse a centros funcionales de la ciudad por la mañana y regresar por la tarde-noche.

En función a los requerimientos de la multitud de usuarios por horas del día, hay un conocimiento generalizado de que el tren pasa cada siete minutos, excepto el domingo, día en que el intervalo entre trenes es de 15 min²⁹. De esta manera se diferencian hasta cuatro dinámicas temporales en la las formas de uso de la estación.

²⁹ Información al cierre de campo en julio del 2017. Actualmente, los intervalos son menores.

4.4.1. La "cola"

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.

De esta manera, los servicios ofrecidos se adaptan a las necesidades de los usuarios, los comerciantes ambulantes y moto-taxistas llegan antes que los usuarios para instalarse en el espacio y ofrecer anticipadamente su servicio.



Figura 15. Las colas en la Estación VES.

Fuente: Fotografía de la autora.

Sobre la cola, se han generado diferentes estrategias. La primera es llegar antes que los usuarios, ya que los espacios donde normalmente se ubican los comerciantes ambulantes podrían ser ocupados por la multitud de gente que llega a la estación, incluso desde una hora antes del inicio de la actividad del tren. Asimismo, porque los usuarios en cola demandan sus servicios:

E: ¿A qué horas son las que tiene más trabajo?

C: En la mañana por el periódico, la gente quiere. Cinco de la mañana, seis de la mañana, siete de la mañana, siete de la mañana a diez de la mañana, todo el rato hay movimiento para la venta de periódico. Pero en lo que es desayuno, desde las cinco de la mañana.”

(Entrevista con comerciante vendedora de periódicos en zona 1).

En estas horas, los comerciantes ambulantes, al estar ubicados en la vereda principal de acceso directo en la estación, deben reducir su presencia al máximo, ya que muchos de los usuarios se quejan por el tamaño de las carretas que obstaculizan el paso. Asimismo, muchos ambulantes empiezan a llegar durante el horario de cola, por lo que tienen que pasar entre la multitud de gente. Estos traen quioscos rodantes, baldes y productos embolsados, lo cual no solo ocasiona el fastidio de las personas, sino que termina por bloquear parte de la acera principal y reduce la amplitud del espacio.

De esta manera, muchos comerciantes ambulantes terminan por llevar lo menos posible, y ofrecer sus productos al paso, al caminar entre las colas. Los productos con mayor demanda en este horario son los desayunos, lo que puede ocasionar disputas y desorden, debido a la oferta ofrecida entre gritos. Las ayudantes de la vendedora de desayuno, al ver reducido su espacio, salen

a las veredas principales a “jalar” gente, y llevar productos a sus clientes, que se encuentra en cola. En este sentido, se reconocieron dinámicas de interacción entre los usuarios y los comerciantes ambulantes que se conocen en la cotidianeidad de sus actividades durante la hora de cola.

Ya cuando nosotros llegamos, seis y media, cinco y media, ellos están llegando (los usuarios).

(Comerciante ambulante en zona 5).

Hay caseros que la conocen y la llaman de la cola, hay veces tienen que subir corriendo escalera.

(Comerciante ambulante de la zona 1).

La dinámica es diferente en los moto-taxistas, debido a que su servicio no se ofrece en la estación sino en el entorno urbano, ellos deben salir desde muy temprano a recoger pasajeros. Estos actores consideran que es una hora importante –lo cual más adelante se explicará cómo hora punta–, sin embargo, su dinámica a esta hora está distribuida en el entorno próximo y consiste, principalmente, en ir y venir de la estación.

Dentro de sus estrategias en este horario, ellos reconocen que se mantienen en un radio próximo, no mayor de 5’ de la estación, ya que su ganancia radica en llevar los pasajeros a la estación. Por este motivo, señalan que hay otras motos encargadas de “bajar” a la gente de las laderas o de zonas más alejadas del área de consolidación, de modo que ellos ya saben qué paraderos del entorno tienen demanda de su servicio.

E: ¿Cuáles son sus hora de mayor trabajo?

C: Por la mañana desde las 6 de la mañana hasta las 8 o hasta las 9.

E: ¿Y, cuando llegas donde te ubicas?

C: No, señorita, no vengo directo, yo voy y vengo nomás. A esa hora es bajo aquí porque todo el mundo quiere venir pues, aquí pura cola no más, yo ni siquiera entro, los dejo en el ascensor no más.

(Entrevista con moto – taxista de zona 2).

4.4.2. El “goteo”

El horario de 09:00 a 16:00 horas, es denominado por los 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 para cambiar de turnos con familiares, así como 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.



Figura 16. Diferencias de flujos por horarios.

Fuente: Fotografías de la autora.

Se observó que, debido a ser la última estación del metro, esta estación, siempre tiene una afluencia importante de personas que ocurre sincrónicamente por intervalos de siete minutos, sin embargo, esto se identifica

como un movimiento más pausado en el lugar, lo cual es reconocido a partir las actividades de los actores y sus testimonios.

La oferta de productos cambia durante esta hora, los comerciantes aprovechan para alistar nueva mercadería, como panes, frituras o jugos, que realizan en sus mismos puestos de trabajo. Otros traen productos de su domicilio, ya que su producción es más elaborada, como sopas o platos típicos que, a diferencia de la mañana, van a tener la oportunidad de ofrecer a la hora de regreso de sus clientes.

A esta hora, también, los comerciantes ambulantes acostumbran cambiar de mobiliario, despliegan nuevos accesorios a sus puestos para ofrecer otro tipo de servicio en sus puestos. Se pueden observar cambios en las personas a cargo, turnos rotativos que se establecen con otros miembros de la familia o próximos que dejan a cargo, mientras es “la hora baja”.



Figura 17. La hora del goteo (I).

Fuente: Fotografía de la autora.

Asimismo, los moto-taxistas indican que es un horario de “goteo”, a diferencia de otras horas del día. Se indica que esta hora es de muy poca afluencia, por lo que aprovechan en ir a sus casas a comer, ya que la mayoría vive a menos de 10’ de la estación. Los actores comentan que muchas veces tienen que salir a buscar pasajeros en el entorno próximo, ya que es una hora baja en la estación. Así, necesitan “rutear” por la zona, en búsqueda de pasajeros en diferentes lugares, para ganar dinero extra.

Se dice que hay una hora de “goteo” (hora de baja afluencia), entre las 9:00 y 2:00 pm, sobre todo los moto-taxistas en esta hora aprovechan en hacer “ruta” por el distrito. En esta hora, la competencia de moto-taxistas no es evidente ya que viene gente de otros lados y no permanecen en la estación, generalmente pueden bajar al pasajero “al vuelo” y volver a “rutear” (dar vueltas por el entorno)

(Apuntes de campo, martes 15 de noviembre del 2018).

Es bajo, en el día es bajo. En el día uno tiene que buscarse, por afuera. También a veces cuando no están todas las motos acá es bueno pero cuando estamos más de quince, veinte ya no hay negocio, hay que salir a buscar hasta las cinco de la tarde que comienza el movimiento

(Moto-taxista en zona 5).

4.4.3. Hora punta

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 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 los actores tienen que desplegar una serie de estrategias articuladas al espacio para acaparar las oportunidades.

Los comerciantes ambulantes cambian de mobiliario, ofrecen productos más elaborados y un ambiente más acogedor con mesas y sillas. 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. Por su parte, los moto-taxistas ofrecen servicios de colectivo, gritan las principales rutas, estacionan motos en fila para separar su espacio y cuidan que en este no entren otras motos.



Figura 18. La hora punta de la estación.

Fuente: Fotografías de la autora.

Los apuntes en esta hora han registrado momentos de alta tensión entre los comerciantes y moto-taxistas, donde han surgido peleas por captar los pasajeros o clientes. 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.

Las anotaciones de campo han señalado que la percepción durante esta hora es que el tiempo pasa más rápido, debido a su constante movimiento. Durante estas horas, los informantes se encuentran tan ocupados en sus

labores que se olvidan de la presencia de la investigadora, por lo cual se muestran con naturalidad en sus actividades. Asimismo, en este horario se han registrado momentos de alta tensión por el uso del espacio en la estación.

La aglomeración de usuarios en los pasadizos de salida y entrada de la estación, provoca múltiples contactos y una situación de competencias con mayor intensidad, expresadas en peleas y amenazas entre grupos. Esto pone de manifiesto un modo funcional de ayuda entre personas organizadas o, a su vez, modos excluyentes de usos hacia otros.

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).



Figura 19. La estación como mercado.

Fuente: Fotografía de la autora.

Entre las estrategias de los comerciantes ambulantes, durante este tiempo, se observan sus puestos y quioscos con abundantes productos; sea cual sea lo que se ofrezca, a esta hora se multiplica. Entre la diversidad de

productos que se observaron en este horario, se encuentran: golosinas, bebidas, queques, panchos, chanfaina, chifles, anticuchos, emolientes, cachangas, yuquitas, caldo de mote, caldo de gallina, empanadas, choclo, habas, huevos, hígado frito, champús, arroz con leche, picarones, arroz chaufa, arepas venezolanas, naranjas, mandarinas, palta fuerte, café, rosquitas, alfajores, panes, roscas, queso, café, ropa interior, guantes, ponchos, gorros, artículos de limpieza en general, artículos de celulares, entre otros.

Asimismo, los comerciantes ambulantes sacan todo tipo de artículos para ofrecer un servicio más acogedor a sus clientes, quienes reconocen como personas que llegan cansados del trabajo y con capacidad adquisitiva para consumir mayores productos. Entre los artículos que más resaltan, se encuentra el traslado de mesas, asimismo, las parrillas y hornos que instalan, los cuales llegan a ocupar gran parte de las veredas principales.

Se observó que algunos comerciantes ambulantes, que permanecen durante todo el día en la estación, estratégicamente cambian de quioscos y/o traen nuevo mobiliario a esta hora. Dado que llega más gente a apoyarlo a los comerciantes y, a su vez, se ayudan entre ellos, la venta deja de ser una actividad individual para organizarse con los otros, de manera que puedan abastecer lo mejor posible la diversidad de ofertas.



Figura 20. Mobiliario de comerciantes ambulantes.

Fuente: Fotografías de la autora.

Los moto-taxistas tienen una dinámica diferente a la de los ambulantes, en el sentido que su presencia se hace intensamente móvil en este espacio, la llegada de pasajeros es tan abrumadora que tienen que establecer paraderos entre ellos para hacer de colectivos a usuarios individuales. De esta manera, gritan las principales rutas y logran captar clientes, a partir de su presencia en grupo, localizados en medio de las veredas. Esto supone una actividad en grupo organizada, donde “jalan” a los pasajeros, estacionan las motos en línea y aseguran que no entren otras motos o “piratas” en su espacio.

Una diferencia considerable es que los entre los comerciantes ambulantes se preocupan de brindar un buen servicio, para que los clientes consuman y se vayan rápido, así ellos pueden atender a otros clientes. En este sentido, no hay una amplia competencia entre ellos, porque la mayoría vende productos diferentes, y si fuera el caso que alguien más venda lo mismo, hay público suficiente para todos. Aún cuando aparecen nuevos comerciantes no

resulta problemático, dado que hay demanda suficiente, por lo que no se preocupan demasiado en eso, a menos que afecte su ubicación o visibilidad.

Sin embargo, los moto-taxistas tienen una lógica diferente, debido a que ellos tienen mucha más presión en captar al público usuario de su servicio. Se presentan dos dificultades: primero, el trayecto de los flujos masivos de usuarios ocurre inmediatamente después de que llega el tren, por lo que ellos tienen que intervenir este flujo para hacerse visibles; segundo, enfrentan la llegada espontánea de “piratas”, nuevos moto-taxistas de otras empresas o individuales, que no tienen paradero por la estación. En este tiempo, se identificaron mecanismos de control del espacio, presentados más adelante.

...de 4 para arriba empieza amontonadera, combis piratas. Hora más punta 5-6pm

(Moto-taxista en zona 2).

Desde 5:00 – 8:00/ 9:00 pm es hora punta, más que en la mañana.

(Moto-taxista en zona 5).



Figura 21. Horas de disputas por el espacio.

Fuente: Fotografía de la autora.

4.4.4. La hora de la inseguridad

A partir de las 21:30 horas baja el ritmo de la estación, por lo que muchos de los comerciantes ambulantes empiezan a desarmar sus negocios, y deben hacer toda las gestiones para guardar sus mobiliarios y productos hasta el día siguiente. Asimismo, la cantidad de motos se reduce considerablemente y el espacio parece menos vigilado por los actores permanentes, ya que la mayoría saca cuentas o se alista para partir.

Las señoras comerciantes me indican que ha dejado de ser un lugar seguro para mí, que tenga cuidado y que mejor me regrese a mi casa, me preguntan cómo voy a regresar y que elija con cuidado la moto que me llevará de regreso. Los chicos moto taxistas, sin embargo, se encuentran más habladores conmigo, me preguntan dónde voy y si quiero que me lleven, parece que a ésta hora han dejado toda la formalidad que los caracterizaba durante el día, y algunos insisten en que les de mi número. ¿Por qué esta hora se vuelve más flexible para ellos y más insegura para las señoras?

(Apuntes de campo, 30 junio del 2016, 20:30 horas).

Los testimonios afirman que a partir de las 21:00 horas llegan más piratas a la estación, en su mayoría catalogados como “pandilleros” o delincuentes juveniles, los cuales no tienen miedo de los cuidadores del espacio y aprovechan que se ha reducido el número del grupo para entrar a recoger pasajeros. Sin embargo, los pocos moto taxistas que quedan aprovechan en ajustar cuentas con ellos, algunos se “metieron” en la hora punta, y han regresado para dejar en claro que ellos también pueden entrar, por lo que el ambiente se percibe con mucha tensión, entre amenazas y risas. Se dice que esta situación es cotidiana y muchas veces llega a peleas en el espacio, cuando termina la actividad del metro, con la llegada del último tren a las 23:00 horas.

4.5. Jerarquías de la estación

Se pueden documentar las formas de organización de la estación a través de los 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. Así, los trayectos y circuitos de los usuarios son conocidos por los actores, quienes diferencian 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 de concentración de usuarios de la estación, se presentan cinco de las más importantes, determinadas por el uso y las características del espacio.

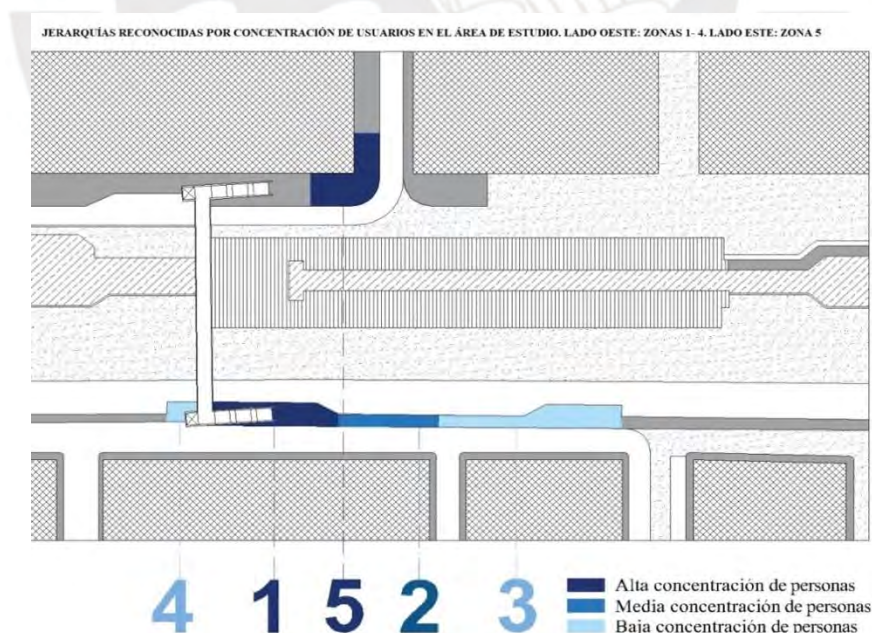


Figura 22. Plano en planta.

Fuente: Elaboración de Saldarriaga y Chavez (2018).

Se presentan cuatro zonas en el lado oeste, al ser este el más dinámico y el de mayores niveles de concentración. Así también, una zona del lado este, aún con menor movimiento, se presenta relevante como un área de disputa por la ocupación de la misma. El análisis de las jerarquías en el espacio se muestra principalmente sobre las dinámicas del lado oeste, de modo que son zonas reconocidas por los informantes a partir de referencias físicas sobre el espacio. Sin embargo, la zona del lado este es representativa en sí misma, por el reconocimiento de su mayor jerarquía y, sobretodo, por las formas de negociación que surgen para su ocupación. Esta última será presentada más adelante con mayor detalle.

4.5.1. Bordes físicos

Las zonas identificadas en el lado oeste se encuentran directamente asociadas a las características de la vereda principal y otros componentes de su conformación física. En este sentido, la jerarquía del espacio está determinada por la proximidad a los accesos principales. Se presentan cuatro accesos importantes, condicionados por las características de la baranda de contención del flujo de personas.

En este sentido, el diseño del espacio limita el acceso, a través de pasos a desnivel y barandas que encausan el flujo de usuarios. Esto controla el desplazamiento peatonal y determina zonas de paso obligado, en proximidad con la escalera que lleva al único ingreso o salida de la estación. La estación se concibe como un equipamiento diferenciado de las características del entorno, en la medida que su diseño no integra las vías cercanas o los pasos

directos de las calles en proximidad. Así, se reconocen fronteras físicas y simbólicas que delimitan las zonas y su localización frente a la demanda de los usuarios en el lado oeste de la estación.

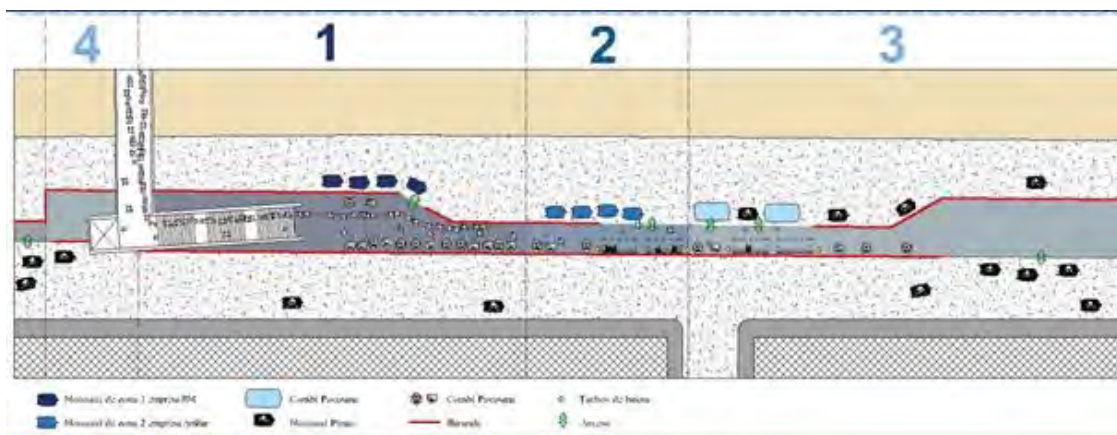


Figura 23. Planos de usos en lado oeste.

Fuente: Elaboración de Saldarriaga y Chavez (2018).

Las zonas han sido reconocidas a partir de las formas de ocupación en el espacio, donde diferentes grupos diferencian los límites de su localización. 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 espacio. 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.

Se identificaron grupos que permanecieron en cada zona, organizados para acaparar las oportunidades en el espacio. Se establecen normas y funciones estratégicas para la gestión y defensa de su lugar, por lo que se constituye un tipo de orden urbano popular.

E: ¿Cómo regulan que no se metan otros piratas?

M: “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 zona 1 se identifica inmediata a la escalera, contenida por barandas, presenta un acceso hacia la vía principal que es aprovechado por los moto-taxistas para establecer el paradero más cercano. Esta zona cuenta con el mayor movimiento de la estación, a todas horas llega la gente aquí, por constituirse en el paso obligado de los usuarios que entran y salen del equipamiento de transporte.

La vereda principal, al igual que la escalera, se presenta ensanchada para el paso masivo de los usuarios. Sin embargo, la vereda luego reduce sus dimensiones, encauzando el flujo, por lo que actúa como un embudo que dirige el paso de los usuarios hacia un espacio más estrecho. Esta diferencia de amplitud del espacio es identificada con mayores beneficios en la localización de los comerciantes ambulantes, en tanto les permite ocupar más o menos espacio con sus puestos.

El flujo es encauzado hacia lo que se reconoce como la zona 2, o en menor recurrencia, a la zona 4, que se encuentra detrás de la escalera. La

importancia de la zona 2 se identifica por el segundo acceso más cercano a la vía principal, por lo que, aún cuando se encuentre más estrecho que la primera zona, es todavía codiciado por su proximidad a la escalera.



Figura 24. Zoom plano de usos zona 1 y 2.

Fuente: Elaboración de Saldarriaga y Chavez (2018).

De esta manera, los comerciantes ambulantes tienen como punto de referencia “el tacho” que se ubica entre la zona 1 y 2, debido a que, a partir de este referente la vereda se hace más angosta. Entonces, los comerciantes ambulantes más privilegiados en su ubicación, se encuentran en la zona 1. Asimismo, no solo porque esta parte es más amplia, sino sobre todo, porque es la zona más cercana a las escaleras, donde sus clientes pueden verlos primero que a otros, y así su actividad se encuentra más “a la mano de sus clientes”, los cuales muchas veces están apurados y necesitan conseguir las cosas de manera rápida.

De igual manera, las zonas 1 y 5 son reconocidas por los moto-taxistas como un lugar privilegiado, debido a ser el espacio con mayor concentración de pasajeros, ya que todos los usuarios del tren tienen que pasar por las escaleras, ya sea de un lado u otro. Ellos indican que en esta ubicación se

puede ofrecer cualquier “ruta” y hacer de sus motos colectivas, de modo que llenan rápidamente la moto con pasajeros individuales que se dirigen a los paraderos más conocidos del entorno. De acuerdo a esto, se ha establecido un orden de llegada por moto, donde los conductores deben estacionar su moto en cola y rápidamente ir a la zona que le corresponde para llamar a los pasajeros y ofrecer las rutas que se han acordado previamente.



Figura 25. Jerarquías y fronteras de la estación (I).

Fuente: Fotografías de la autora.



Figura 26. Jerarquías y fronteras de la estación (II).

Fuente: Fotografía de la autora.

La zona 3 se identifica en la continuidad alargada y estrecha de la vereda. Se caracteriza por contar con paraderos establecidos por el municipio, no solo de manera formal, sino también de forma física. Las características de sombra y bancas que presenta este espacio son valoradas por los usuarios y trabajadores de la estación. Sin embargo, la localización aquí no es muy disputada, por encontrarse alejada de las escaleras.

Esta zona es principalmente ocupada por la empresa de transporte Pucusana, la cual es la única que tiene permiso municipal para sobre parar en la vía principal. Este espacio tiene accesos más amplios en la interrupción de la baranda, asimismo, cuenta con un ensanchamiento posterior que está conectado con un acceso a la vía auxiliar. Esta zona es aprovechada por las motos "piratas", las cuales no cuentan con paraderos establecidos en la estación, por lo que llegan y salen de esta zona sin entrar en disputa por el espacio principal. Estas, aprovechan los accesos y el paso peatonal dirigido hacia la pista auxiliar.

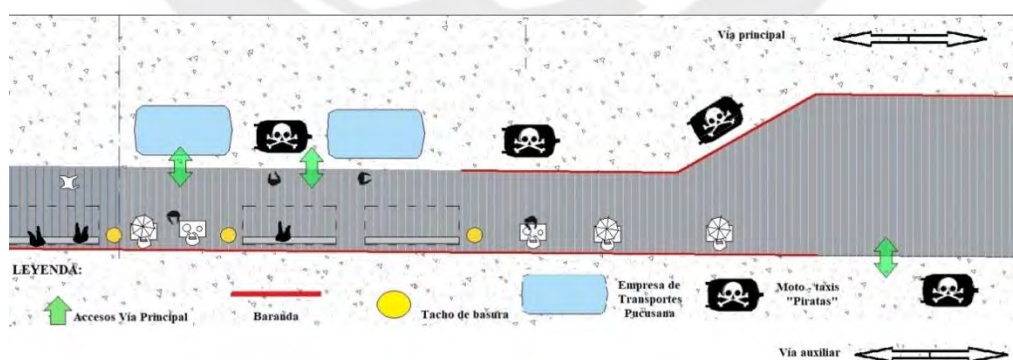


Figura 27. Zoom plano de usos zona 3.

Fuente: Elaboración de Saldarriaga y Chavez (2018).

4.5.2. Fronteras simbólicas

Las ambulantes se han organizado según criterios de antigüedad y tiempo de residencia, lo cual explica su localización privilegiada en el espacio, así como el uso del mismo en horas de alta afluencia de personas. Por otro lado, los moto-taxistas tienen exclusividad de su localización, de acuerdo al grupo. La zona 1 es exclusividad de la Asociación RML, la zona 2 está ocupada por la empresa Ámbar u otras reconocidas como “los más nuevos” (entre dos a tres años de ocupación). La zona 3 es el terreno para los “piratas”, que son las combis o moto taxis que llegan y se cuadran ahí, pero también pueden ser también comerciantes ambulantes en camiones o autos.

Existe una jerarquía de localización en la estación, siendo la Z1 el espacio más valorado, seguido por el Z2, ambos son de uso exclusivo para comerciantes ambulantes o moto-taxistas que permanecen, gestionan y defienden el espacio. La Z3, en cambio, es reconocida como una zona libre y de mayor flexibilidad en el uso.

Las condiciones físicas del espacio son determinantes para la distribución de su ocupación. El establecimiento de lugares y el conocimiento de sus formas de uso son importantes para brindar un servicio preciso a las necesidades de los usuarios, por lo que se preocupan en establecer reglas en sus formas de ocupación, de acuerdo a las condiciones y temporalidades del espacio. En este sentido, encontramos que ellos han distribuido sus actividades a partir de una jerarquía reconocida en el espacio, resultante de los trayectos de sus usuarios.

Se observó, en las horas de uso intenso, que las motos van y vienen en diferente dirección, por lo que el cruce de peatones se hace caótico y peligroso, sobretodo, en los espacios que no cuentan con este acuerdo. Lo cual, ocasiona una serie de maniobras riesgosas por parte de los usuarios, que deben sortear el paso de motos piratas en su camino, como se muestra de la Z3.



Figura 28. Cruces caóticos y paso temerario de usuarios.

Fuente: Fotografías de la autora.

El espacio se ha distribuido de acuerdo a la fuerza del grupo para imponerse ante el otro. Si bien la antigüedad es un criterio importante, como en el caso de las comerciantes ambulantes, la localización está relacionada a conflictos y enfrentamientos entre grupos. Así, las fronteras en la estación se diferencian de las barreras físicas que obstaculiza el paso libre de peatones, mencionadas anteriormente sobre las barandas. Las fronteras a las que se hace referencia son principalmente los límites simbólicos construidos por los usuarios permanentes del espacio, es decir, los comerciantes ambulantes y moto-taxistas de la estación.

Asimismo, cada grupo tiene su zona delimitada, se puede diferenciar grupos de moto taxistas y comerciantes ambulantes de acuerdo a su localización. Ellos hacen referencia constantemente a “su espacio”, de modo que han establecido su localización en lugares determinados dentro de la estación.

Más adelante en esta investigación se presentarán los acuerdos que se realizan para llevar a cabo dicha distribución, sin embargo, lo que interesa señalar aquí es cómo la presencia regular de los actores termina por delimitar un tipo de orden en el lugar como parte de una red de relaciones que tiene una lógica de apropiación.



CAPÍTULO 5: HALLAZGOS II: LOS ACTORES Y REGLAS DE LA ESTACIÓN

Luego de haber presentado las dinámicas que dotan de vitalidad de la estación, se reconoce que, aproximadamente, los 24 mil usuarios diarios que recibe la estación del metro VES enmarcan dicha vitalidad y encadenan sus formas de movilidad con el entorno próximo. En esta línea, se ha identificado a los comerciantes ambulantes y moto-taxistas como actores clave para el funcionamiento de dichas dinámicas. Estos actores han desarrollado estrategias para la ocupación y apropiación de la estación, a partir de su relación con el espacio y los otros actores que habitan el mismo.

Este capítulo muestra las lógicas territoriales de estos actores, a partir de la construcción de sentido (individual y colectivo), aprendido en la experiencia urbana de un espacio con débil presencia institucional. Se muestra cómo estos actores negocian, ordenan y estructuran sus actividades, de acuerdo a las características del espacio y el tiempo, reconociendo una oportunidad sobre el mismo. Ellos, se localizan y permanecen en la estación, por lo que tienen un vínculo directo con el espacio, desarrollando saberes expertos sobre el funcionamiento del metro, ya que articulan su actividad laboral con las dinámicas de los usuarios, ofreciendo un servicio a sus formas de movilidad que está asociado a la precariedad de la localidad.

5.1. Actores que habitan la estación: Lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto-taxistas

5.1.1. Comerciantes ambulantes

Las comerciantes ambulantes son, en su mayoría, mujeres madres de familia y vecinas del entorno próximo de la estación o miembros de la familia.

Muchas de estas comerciantes han residido en la zona desde hace más de 40 años, incluso estuvieron desde el origen del proyecto del metro, por lo que, ellas ocupan zonas privilegiadas dentro de la estación. Recuerdan el periodo de tiempo en el que la estación estuvo abandonada y hacen referencia a su presencia desde los inicios de su construcción, cuando era un lugar sin actividad.

Antes había fumones, era basurero, había árboles, no había luz. Antes a las 6:00pm – 7:00 pm ya no podías salir... ahora se puede hasta las 11pm.

(Comerciante vendedora de desayunos en zona 1).

Yo era canillita, venía cuando el tren no funcionaba ni era gratis. Yo me instalaba dos horas y vendía pues diez periódicos, quince periódicos...

(Vendedora de periódicos en zona 1).

De esta manera, se pudo conocer que muchas comerciantes ambulantes llegaron solas a la estación, algunas con la expectativa de que, en el futuro, el lugar sería rentable, y otras se fueron interesando, una vez iniciadas las actividades del metro. Estas señoras hacen referencia a su visión empresarial, en tanto, apostaron por un espacio que se mantuvo abandonado por mucho tiempo en la localidad, y que fue foco de delincuencia e incluso, depósito de basura.

Asimismo, si bien muchas de ellas ya tenían la trayectoria de ser comerciantes ambulantes, en otros lugares del distrito, como mercados, colegios, hospitales u otros equipamientos. Las comerciantes reconocieron que el metro sería algo diferente en el distrito, porque lo asociaban a un espacio con mayor dinamismo y a otra escala, respecto su actividad comercial. Es así

como, ellas reconocen que el público del metro es diferente, no solo en número de usuarios, sino también debido a que tienen mayor capacidad adquisitiva y la necesidad de comprar productos al paso.

Había poca gente, yo tenía esa visión de que el tren ya iba a funcionar y que iba a haber movimiento e iba a haber ya comercio.

(Comerciante vendedora de desayunos en zona 1).

...lo bueno del tren, el negocio es un negocio redondo porque hay gente que trabaja, gente van a empresas, gente universitaria, gente que tienen el dinero disponible ya sea, gente soltera, que trabajan que estudian, y tienen un dinerito extra para gastarlo ¿no?, a comparación de un mercado ¿no? La gente en el mercado como que va a las justas, llevas 20 soles y dices: y tengo que comprar el arroz, la carne también el detergente, me falta una cosa, otra...y ya se acabó el dinero, entonces la gente que va al mercado va como que a las justas entonces, la gente del tren se puede dar lujos no como las del mercado. Aquí la gente tiene más demanda de dinero.

(Comerciante ambulante en zona 2).

Las comerciantes ambulantes reconocen haber adoptado estrategias para hacer frente a la amplia demanda de sus clientes, y haber ampliado sus servicios con la ayuda de familiares. La afluencia masiva de personas en momentos particulares del día, demandó el aumento de ayudantes y significó una ventana de oportunidad para llamar otros miembros de su familia. Es así como muchas tenían su negocio y llamaron a familiares –entre ellos, hijas o esposos– y/o amistades cercanas. Esto les permitiría abastecer mayor cantidad de gente y a la vez cuidarse o apoyarse en otros, durante las horas más intensas de aglomeración de usuarios.

En este sentido, comentaron que, con el tiempo, animaban a sus familiares o ayudantes a sacar nuevas carretas, hasta independizarse, de modo que podían diversificar su oferta y abastecer con nuevos productos.

...vendía antes con mi suegra, la ayudaba vendiendo desayunos pero luego llamo a otras chicas para que la ayudaran y me mando a vender a mi caldo de mote, me dijo que era buen negocio y que nadie lo vendía, yo no sabía pero ella me enseñó.

(Comerciante ambulante en zona 2).

...yo trabajaba en un mercado con mi mama y con mi hijita y mi mejor amiga me dijo para trabajar acá y me vine.

(Comerciante ambulante en zona 1)



Figura 29. Oferta de productos variados por parte de comerciantes ambulantes.

Fuente: Fotografías de la autora.

Particularmente, se ha señalado que en los inicios del funcionamiento del tren, es decir entre los años 2012 y 2014, la afluencia de usuarios era regular. A partir del 2014, sin embargo, se reconoce que hay un aumento exponencial sobre la cantidad de usuarios, en tanto, coincide con la inauguración del segundo tramo de la Línea 1, que llega hasta Lima Este. Por ello, a partir de ese año aumentaron el número de comerciantes y motos en la

estación, las expectativas que se tuvieron en un primer momento fueron superadas y necesitaron ampliar sus redes con ayuda de otras personas, adoptar nuevas estrategias sobre el uso y las formas de ocupación del espacio.

5.1.2. Las comerciantes y “su lugar”: antigüedad, proximidad y permanencia

Se identificó que una estrategia inicial para establecer el orden en el espacio, entre las comerciantes ambulantes, fue coordinar la localización de sus puestos, según criterios de antigüedad, proximidad de sus viviendas y los tiempos de permanencia. En este sentido, se reconoce que las jerarquías de su localización en la estación esta condicionada a hacer efectiva su presencia cotidiana en el espacio. Por lo cual, corresponden al tiempo de ocupación, como principal criterio organizador del espacio.

Ambulantes venden arriba, sino que los de arriba no... Yo por ejemplo desde que he empezado a trabajar acá no hay ningún día que yo no venga. Todos los días, de lunes a domingo, así sea feriado. Para poder tener mi lugar ahí.

(Comerciante ambulante en zona 3).

...¡no le permitimos!, yo no puedo dejar de vender aquí para que gane otro. Yo estoy desde el principio. Yo estoy acá desde las cinco de la mañana. Cada uno ya sabe su sitio ya. Acá hay una señora que siempre vende, hay días que no viene, ella se pone acá. La señora viene y ella se pone atrás.

–Comerciante de periódicos en zona 1.

Este grupo de señoras comerciantes, tienen los más altos niveles de apropiación, se distribuyen entre la Z1, Z2 y Z5. Las otras zonas, se muestran más heterogéneas, ya que se presentan hombres y mujeres, algunos

residentes cercanos y otros que vienen de distritos próximos, con menor frecuencia se encontraron comerciantes ambulantes de las zonas centrales.

Del lado oeste, se observó que la zona 1 está ocupada por las señoras que tienen muy cerca su vivienda a la estación, sobre todo, el grupo de comerciantes ambulantes, quienes señalan haber estado en el espacio, mucho antes de la actividad del metro. Asimismo, ellas pueden permanecer de manera prolongada en sus puestos de trabajo, debido a que, la cercanía les facilita el apoyo familiar de esposos e hijos, quienes la ayudan cuando es hora punta o en la elaboración de productos desde sus hogares.

En la zona 2, se puede encontrar una población con características similares, aún cuando ellas no son vecinas pero viven cerca. La mayoría es conocida de un vecino o de un comerciante antiguo de la zona 1, por lo que ha podido tener “su lugar en la estación”, otros que no conocían a nadie han estado desde hace mucho tiempo y han logrado imponer su presencia en el espacio a partir de ser constantes.

5.1.3. Los moto-taxistas

Los moto taxistas son, mayormente, varones organizados en grupos y residentes próximos (señalan que tardan de siete a 15 minutos, en moto, para llegar a la estación). Al igual que las comerciantes ambulantes, la ocupación del espacio por parte de los moto-taxistas en la estación se realiza en un inicio, bajo el criterio de antigüedad y proximidad en el espacio. Muchos de ellos manifiestan que estuvieron antes del funcionamiento del metro, cuando no había el movimiento que hay ahora.

No había,...había paradero justamente aquí...y...este...hmm...no había personas. Pero pasajeros había más que uno o dos nomas que venían del...otro lado para el Panamericano.

(Dirigente moto-taxista en zona 1).

Nada, como le digo. No había nada. Venían del otro lado, fuerte era pues ¿no? Te parabas acá y venía una persona. Con esa persona te ibas.

(Moto- taxista en zona 5).

Asimismo, se señala que muy pocas motos venían al lugar, debido que había muy poca demanda de pasajeros, sin embargo, coinciden con las comerciantes ambulantes en tener una visión sobre el espacio. Por ello, algunos de ellos realizaron el trámite de formalización de sus paraderos en espacios muy cercanos al entorno de la estación.

No, es que esto ya había hace catorce años como le digo. La persona que había hecho la empresa ya tenía visión. Que alguna vez, o en algún momento iba a funcionar el tren. A este paradero nadie lo quería por eso es que a ellos sí le han dado.

(Moto-taxista en zona 2).

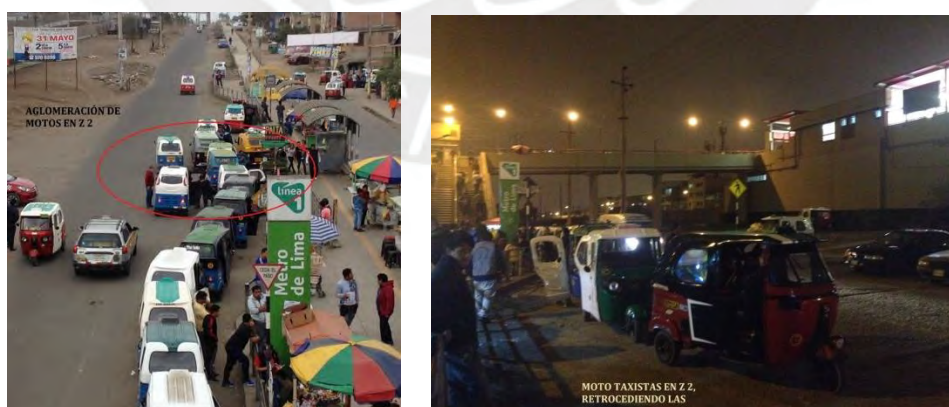


Figura 30. Establecimiento de paraderos de moto-taxis sobre vía principal.

Fuente: Fotografías de la autora.

5.1.4. Los moto-taxistas y “su zona”: permisos, símbolos y ritmos

Entre sus estrategias para acceder a la estación, los moto taxistas manifiestas que se formalizaron para obtener el permiso de circulación como un transporte público. Así, los más antiguos decidieron formar asociaciones o empresas de transportes, mientras otros accedían a comprar empresas ya constituidas, porque llegaron después.

Entre los principales grupos que se localizan en el espacio, se identifican las empresas, Diursa, RML y Ambar, del lado oeste. Y dos empresas, Poseidón y Austral, por el lado este. Se reconoce que la disputa por las mejores localizaciones en el espacio solo se da entre estas empresas, las cuales son las que tienen formalizado su paradero en proximidad con la estación.

Si bien, ninguna de estas empresas tiene el paradero oficial sobre la vía de la estación donde se ubican, tener los paraderos en vías próximas les permite pelear por los mejores lugares en la estación. Aún cuando, ninguno tenga asegurado el espacio en ella, ya que se localizan sobre la vía principal, que es zona rígida.

Otra de las estrategias identificadas por parte de los grupos de moto-taxistas, es auto gestionar símbolos de confianza para atraer a sus clientes, de modo que ofrecen un servicio diferenciado a las otras motos del distrito, en tanto hacen referencia a que son motos de la estación. Esta estrategia no solo es realizada por las motos organizadas en empresas, sino también en motos individuales, que siendo parte o no de la empresa, se colocan diferentes elementos con referencia a la estación. Se pudo observar entre ellos, chalecos,

gorros, carteles, polos y letreros con la palabra “ESTACIÓN” o “TREN ELÉCTRICO”. Se diferencian entre ellos a través de uniformes, y otros hacen referencia a su asociación o empresa.

...nosotros nos hemos hecho polos, somos un grupo organizado, Trabajamos con fotocheck, le pagamos 15 soles a la empresa. Hay batidas de moto-taxi, si lo decomisan, son 90 soles de multas.

(Miguel, moto-taxista de la zona 2)



Figura 31. La estación como referencia en el entorno.

Fuente: Fotografías de la autora.

Esto permite mayor visibilidad frente al usuario, respecto a un servicio particular asociado a la actividad de la estación. De modo que, se reconoce la estación como una referencia en el entorno, encadenado a un servicio particular que se ofrece como más rápido, más ordenado y más seguro, del cual, el usuario del metro tiene preferencia. Conversando en profundidad con los diferentes moto taxistas de la estación, reconocen que este servicio corresponde al perfil del usuario del metro. En este sentido, se identifica que el usuario de su servicio es una persona trabajadora o estudiante, con mayor

poder adquisitivo, que demanda un servicio de calidad. Se reconoce que salen desde muy temprano de sus casas para dirigirse a centros de actividades importantes, por lo que están “bien vestidos”, “bastante apurados” y que pagan el servicio particular que se les ofrece.

Toditos están con uniforme, bien aseaditos, entonces la gente prefiere bastante.

(Moto-taxista en zona 5).

Ah, ya, como empresa. Las normas de la empresa. Mire, tenemos un reglamento, pero las principales es por ejemplo, el orden, limpieza. Nosotros acá llevamos un orden de limpieza, a las cinco y media de la mañana hasta las seis tienen que hacer limpieza en el paradero, tanto arriba como abajo. Después, el uniforme tiene que estar bien limpio, unidades limpias. Tenemos un inspector quien fiscaliza pura limpieza de motos. Otro director fiscaliza todo lo que es fotocheck, tiene que andar así bien con su fotocheck, bien limpia su ropa. Cortado el cabello, afeitado. Todo lo que es limpieza tiene que estar fiscalizado, si han hecho limpieza o no han hecho limpieza. Después, el orden, como sale abajo tiene que regresar igual, no se puede pasar, ni tanto de bajada como de subida. Todos tienen que llevar un orden, ahora si ya incumplen eso, primero lo amonestan, después le dan escrita, una amonestación escrita y al final le suspenden, por no hacer caso. Esas son las normas.

(Moto-taxista sin zona).

Asimismo, se identificó que los moto-taxistas permanentes de la zona 1, 2 y 5 tienen como estrategia gestionar colectivamente el espacio. Ellos cubren cuotas para rellenar los huecos de las pistas en sus respectivas zonas, para que sus motos no se dañen. Asimismo, se turnan para barrer el espacio o que le pagan a una persona para que lo haga, de esta forma señalan que ese espacio “les pertenece”, ya que son ellos los que financian y gestionan su mantenimiento.

Hay que barrer, hay un chico que barre semanal, tres veces por semana, él barre. Deja limpio, hay que hacer eso. Sino muchos ambulantes se ponen ahí y lo dejan cochino, nosotros limpiamos tres veces por semana.

(Moto taxista en zona 2).

5.1.5. Territorialidades en la estación

La localización de los comerciantes ambulantes y moto-taxistas de la estación responde a sus formas de organización y las condiciones del espacio, mencionadas previamente. En este sentido, hay grupos que se establecen en las zonas con mayores niveles de apropiación sobre el espacio. Esto, si bien considera un orden asociado a los años de ocupación, en que los más antiguos son respetados, supone también una red de contactos en torno a ellos mismos.

En el caso de las comerciantes ambulantes, la localización de sus puestos sigue criterios de antigüedad, permanencia y proximidad de sus viviendas a la estación. También, vínculos familiares o de amistades, establecidos en el uso del espacio. En este sentido, establecen relaciones de solidaridad entre ellas mismas, y presentan altos niveles de apropiación en las zonas con mayores usuarios.

Los moto-taxistas presentan criterios similares, la antigüedad en el espacio ha sido un factor importante para quienes, con una visión a futuro, han formado asociaciones y/o empresas. En tanto, han invertido en formalizar su servicio y tramitar los permisos municipales para conseguir los paraderos más cercanos en calles próximas de la estación. Sin embargo, establecen vínculos

más funcionales con su grupo, los cuales les permite asumir roles diferenciados y legitimar su presencia en el espacio.

Ambos grupos, las comerciantes ambulantes y los moto-taxistas, además de criterios de localización en el espacio de la estación, también presentan estrategias de ocupación del mismo. Estas fueron desarrolladas por los actores para que sus servicios sean más llamativos para los consumidores.

5.2. Las reglas de la estación

5.1.2. Estrategias de ocupación

A) Las cuidadoras de la estación: localización, turnos y cuidado del espacio por parte de las comerciantes ambulantes

Sobre su localización privilegiada, las comerciantes ambulantes argumentan que es debido a la antigüedad, de modo que “han peleado por el espacio”, en referencia a resistirse a los operativos que se han efectuado para retirar el comercio ambulante en la estación. Si bien estos valores han sido fortalecidos por su antigüedad en el lugar, incluso los ambulantes con menor tiempo o los que se ubican en otras zonas de menor importancia han reconocido que se debe respetar la organización inicial porque consideran que las comerciantes en zonas privilegiadas, tienen más años de “lucha por su espacio”. En este sentido, parece que es un valor reconocido por el esfuerzo de estas primeras ocupantes.

C: Hay veces que te hacen problema, porque dicen algunas gentes que vienen, te dicen, tienes que ponerte en tu lugar!, por ejemplo la abuelita que acá si es pleitista es, ella llega una en punto y nadie tiene que estar en su lugar, ¡porque es su lugar ya!, ¡ella te bota!

E: ¿pero por ejemplo ella como puede decir este es mi lugar?

C: Así es toditas! Así es, así es pues, cada uno se gana su lugar, porque tienen bastante tiempo pe, que venga otra persona a que te boten, no pues, porque ella se lo ganan su lugar.”

E: ¿igual pasa con los moto taxis?

C: Motos ya, peor es, ellos se pelean, porque no permiten entrar otras personas, porque ellos también dicen que desde que ha entrado el tren, ellos han entrado pe, habrán peleado también ellos para que ganen su lugar también.”

(Comerciante, vendedora de caldo de mote en zona 2).

De esta manera, cuando viene un nuevo comerciante se hace tácito que debe ubicarse en una zona con menor jerarquía de uso. Se dice que la mayoría sabe de estos acuerdos se conocen y se respetan, por lo que solo aparecen ambulantes móviles que suben y bajan de las escaleras. Si llega un comerciante con mobiliario que falte a este acuerdo, los comerciantes con mayor antigüedad van a indicarle dónde les corresponde ubicarse.

E: Usted me dice que llega a la estación a las 9:00, ¿y quién les guarda su espacio?

C: Ahí nadie, ¡ya nos respetamos! Como uno ya sabe.., por ejemplo aquí en la mañana vende una señora, yo trabajo al frente, pero como estaba vacío, mi amiga me dice, “¡vente, vente pa acá! De paso también que me ayudas, atiendes ¿no?”. De paso que me pongo acá y la ayudo a mi amiga si se va ahorita a cocinar.

E: Entonces, ¿entre ustedes se ayudan?

C: Si digamos que me dice: “voy a comprar un ratito, ¡cuídame! O ¡traíme!” Y ya yo le traigo, porque de alguna manera, todas las que trabajamos acá, mayormente somos mujeres, ¿no?, y como mujeres a veces nos toca estar aquí, trabajar, llevar, cocinar ¿no?, apoyarnos finalmente.

(Comerciante vendedora de desayunos en zona 2).

Muchas comerciantes ambulantes indican que han aprendido, de manera situacional, como hacer más “amigable” la convivencia en un espacio tan reducido. Muchas de ellas tenían una experiencia previa en vías públicas como mercados o parques zonales, donde la ubicación no era tan importante como ahora. De esta manera, se puede dar cuenta de las circunstancias contextuales que han permitido pasar de una actividad individual a una actividad orientada a grupo, en tanto se generan estrategias de asociación con otros para no competir por las mismas oportunidades y respetar la especificidad de su producto. Esto se hace posible debido a la amplia demanda que tiene este lugar, lo cual les permite establecer turnos por horarios y días, e incluso por temporadas.

Las comerciantes relataron que al inicio fue bastante difícil de organizar, debido a que muchas querían permanecer todo el día y vender diferentes cosas, pero luego notaron que era muy sacrificado salir todos los días. De esta manera, se identificó que otra estrategia para mantener el orden en el espacio fue coordinar turnos de ocupación entre comerciantes ambulantes, para no competir entre ellas mismas. Así, realizan juntas –tipo vecinales– cada cierto tiempo, para establecer lo que van a ofrecer y a qué hora van a salir a vender.

Yo me quedo vendiendo hasta las 12 o 1 máximo, porque me levanto a las 3am, para alistar la ruta. Luego vienen otras más nuevas. Se han puesto de acuerdo, la mayoría son vecinas, ellas venden anticuchos, cancha, gaseosas...

(Comerciante vendedora de desayunos en zona 1).

En el desayuno se turnan porque es muy matado, 2 o 3 veces a la semana. Caldo es otra manera de vender, no es como el desayuno.

(Comerciante de caldo de mote en zona 2).

Las comerciantes mencionan que la mayoría de conflictos los resuelven mediante la conversación, porque entienden que “todas tienen que comer” y que la mayoría “tienen familia”, lo cual es un valor compartido, para no quitarse las oportunidades entre ellas, si no negociar un uso diferenciado del espacio. Asimismo, la flexibilidad de diferentes tiempos les permite realizar sus tareas domésticas y pasar tiempo con su familia.

Un ambulante nuevo viene y se ubica en un espacio que hay libre, nadie le dice "oye ¿sabes qué? ponte atrás". No, nada. Sino que, si es una carretita ya grandecita, nosotros mismos le decimos "señor ¿sabe qué? tiene que ponerse al último... normalmente ellos mismos, porque nos respetan, se ponen al final. O van a un sitio que no perjudique a nadie.

(Comerciante ambulante en zona 1).

La organización de las comerciantes ambulantes ocurre, aparentemente, sin ocasionar mayores conflictos. Ellas reconocen “su lugar” en la Estación, de acuerdo a los criterios de antigüedad, proximidad y permanencia de su ocupación. Esto a su vez, manifiesta de que las señoras saben a qué público dirigirse, en función al horario y el día, en tanto, establecen turnos por el espacio de acuerdo a los servicios que cada una ofrece.

De esta manera, identificamos un aprendizaje sobre las formas de ocupación del espacio, por parte de las comerciantes ambulantes. En la medida que establecen una serie de estrategias y acuerdos en grupo para hacer efectiva su presencia en la estación, de modo que no se genere competencia entre ellas, y puedan mantener abierta la oportunidad para otros comerciantes.

Por ejemplo, en la zona 3, se puede encontrar una población más heterogénea, de modo que algunos viven en el distrito y otros vienen de otros distritos, normalmente tienen otros lugares donde vender, pero vienen de vez en cuando a la estación. Ellos aseguran que conocen y respetan la ubicación de los comerciantes más antiguos, porque saben que han “peleado” por el espacio. Pero que, algunas veces, vienen a probar suerte porque saben que el metro es negocio. Además, valoran tener más espacio para brindar su servicio, por lo que prefieren no estar muy aglomerados y se distribuyen en otras localizaciones a lo largo de la vereda.

Una anécdota particular surgió en referencia a una pelea entre las vendedoras de desayuno. Ellas señalaron que traían nuevas chicas para que “jalen gente” en los momentos de cola. Esto ocasionó una pelea entre jaladoras, quienes no se conocían y competían directamente en el espacio, dado que se desplazaban por toda la vereda para llamar clientes. Esto ocasionó desorden y fastidio de los usuarios del tren, por lo que se quejaron con el personal a cargo de la estación. Desde este suceso, fueron todas advertidas por el personal de la Municipalidad, quienes iniciaron la fiscalización en el lugar y las obligaron a retirarse del área. Si bien, al igual que los mototaxistas, ellas han regresado a la estación y la fiscalización es menor que en ese tiempo, ellas reclaman y exigen a la Municipalidad su “derecho” como vecinas.

Asimismo, argumentan que gracias a ellas el lugar se encuentra más limpio y seguro, además, que cuidan de sus clientes y brindan un servicio

necesario. Las comerciantes ambulantes cambian de mobiliario según la hora, 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! Acá 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).

Para este grupo de comerciantes, la estación es su espacio comunal, de modo que están a cargo del espacio y tienen la capacidad de gestionar el mismo, de manera colectiva. De este modo, ellas tienen que desplegar nuevas estrategias con las limitadas dimensiones del espacio y según la hora en que ofrecen su producto, para poder brindar un servicio diferenciado a un mayor público. Hay un saber acumulado sobre la jerarquía del espacio, así como del flujo de personas en determinadas horas, lo cual se les presenta como un reto para innovar en la oferta de sus productos.

De modo que, las vecinas del entorno próximo a la Estación, tienen la facilidad trasladar muebles y productos desde su hogar. Asimismo, deben permanecer de manera prolongada y recurrente en sus puestos de trabajo para asegurar su lugar. Esto coincide en que la cercanía de sus viviendas les facilita el apoyo familiar de esposos e hijos, quienes la asisten cuando es hora punta o en la elaboración de productos desde sus hogares.

Las comerciantes ocupan las veredas de acceso principal, y con menor regularidad se ubican en escaleras y frente a la única puerta de acceso que tiene la estación. Estas vías son los trayectos de miles de transeúntes, usuarios del tren que rápidamente van y vienen del lugar, y sortean en su camino los diferentes objetos que sacan a la vía pública: carretillas, mesas, sillas, parrillas, hornos, moledoras, entre otros.



Figura 32. La estación como espacio de cuidado y encuentro.

Fuente: Fotografías de la autora.

B) Los dueños de la estación: acuerdos, peleas y uso de la fuerza por parte de los moto-taxistas

Los moto-taxistas más organizados tienen distribuidos sus roles en el espacio, así como dónde ubicarse y lo que tienen que hacer si hay cola. Funcionan de manera orgánica, todos siguen el ritmo sincronizado a la llegada del tren, para alistar su servicio. Se estacionan por orden de llegada en la fila de motos que pertenece a su zona, reconociendo un patrón de localización. Su

acción aunque es intermitente a idas y vueltas sobre el entorno de la estación, es también recurrente.



Figura 33. Roles de moto-taxistas en el espacio.

Fuente: Fotografías de la autora.

Estos actores funcionan como una máquina, se dividen las funciones. Unos llaman pasajeros, saben la ruta que tienen que ofrecer, porque la han coordinado minutos antes con los de su grupo. Hay motos que permanecen estacionadas muy cerca a la acera principal, estas tienen muy poco movimiento porque sus conductores, tienen la función de mantenerse parados en medio de la acera, minutos antes de la llegada del tren esperan todos, desde sus diferentes lugares para atraer pasajeros. Con las motos en fila, los que están más atrás, van corriendo a la vereda principal.



Figura 34. Vista de zona 1 y zona 2.

Fuente: Fotografías de la autora.

Se encuentran organizados, algunos con roles más temporales que otros, se observan algunos solo por minutos, otros no salen de la moto. Los moto taxistas siguen un ritual en sus actividades y respeto por las funciones de cada uno. Así también, aparece el que mueve las motos mientras avanzan los otros. Algunos se encargan de llenar las motos, y otros cuentan los pasajeros hasta que se llene la moto. Mientras en la vereda se reúnen los que cuidan, con su grupo, miembros de la empresa o quienes ese día están a cargo de la coordinación del espacio. Se encargan de expresar su poder en la estación, imponiendo su presencia, frente la amenaza de otros grupos.

Se reconocen también estrategias respecto las características del espacio, en tanto determinan los accesos más codiciados sobre las zonas en la estación. La zona 1, al ser la más próxima a la escalera principal, tiene beneficios en el espacio. Cuenta con un acceso directo a la vereda principal y la baranda en este espacio se encuentra discontinua de todo el largo de la vereda, por lo que permite el tránsito directo a la pista. Asimismo, este lado es

privilegiado, en tanto tiene el espacio posterior de la estación, detrás del puente peatonal, por lo que las colas pueden conservar un orden continuo a lo largo.

Los grupos organizados en esta zona, indican que ellos tienen “legalmente” el paradero más cercano en la vía próxima, por lo cual ese espacio “les pertenece”.

E: ¿Normalmente dónde se ubica cuando llega?

M: Acá en el paradero... Sí, hacemos cola porque salimos orden por orden. Viene la gente, por orden, civilizadamente, sales tú, tu, tu. El de atrás no se puede meter adelante, le cae su multa. Cada uno tiene sus reglas internas.

(Moto-taxista en zona 2).

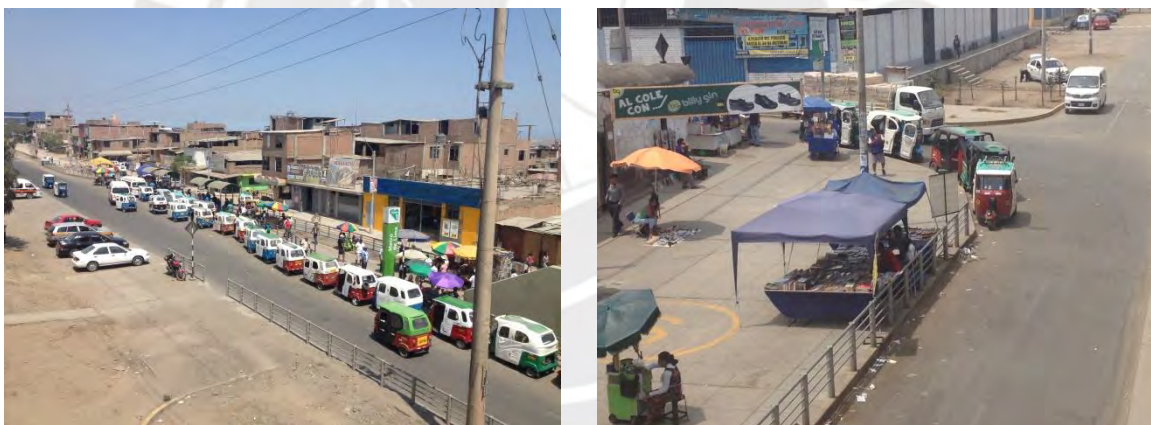


Figura 35. Filas de estacionamiento por zonas establecidas.

Fuente: Fotografías de la autora.

La zona 2 tiene una dinámica diferente, pues se tiene como obstáculo la baranda, que no permite el paso directo de transeúntes. Esta baranda tiene un inicio muy cercano a la zona 1. De hecho, por momentos se comparte este ingreso, de otro modo tienen que esperar al final de la baranda, lo cual es el límite hacia la zona 3. Esta zona, si bien está más restringida en el espacio

físico, tiene mayor flexibilidad en el uso de diferentes motos, sobre todo en hora punta. En este sentido, por ser la zona más dinámica, en un espacio reducido, pueden aglomerarse muchas al mismo tiempo, con lo que ocupan gran parte de la pista. Mientras las motos de la Z1 mueven hacia adelante la fila, las motos de la Z2 la retroceden.

Los moto taxistas en la zona 2 reconocen que la zona 1 no les pertenece, y además indican que comparten su zona entre dos empresas, debido a que ambas son bastante antiguas y estuvieron desde el inicio.

Siempre hay no, por el sitio se pelean, pero acá tienen todos sus sitios.
(Moto-taxista en zona 2).

La zona 3 tiene también su propia dinámica para los moto-taxistas. Dado que se encuentra un paradero de micro buses "Pucusana" (la única empresa de transporte que tiene permiso de paradero sobre la vía principal), ninguna empresa de moto taxistas se localiza ahí, solo entran algunas motos de paso a esta zona. En ocasiones, se observaron camiones de fruta en horas de la noche. Esta zona es muy poco controlada, por lo que se establece como una zona flexible en su uso, tanto para moto taxistas como para comerciantes ambulantes.



Figura 36. Zona de usos flexibles.

Fuente: Fotografías de la autora.

Así, se identificó que, como regla en el espacio, solo se permite el ingreso de otras motos para dejar y, si fuera el caso, recoger pasajeros al vuelo. Alguna moto que espere la llegada del tren –si no pertenece al grupo o la empresa– puede ser sancionada por el grupo que ocupa el espacio.

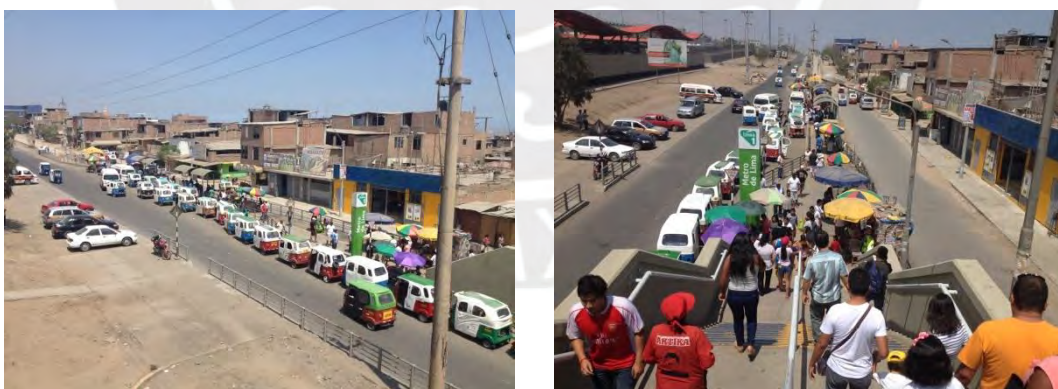


Figura 37. Vista del ordenamiento lineal de las motos por zonas.

Fuente: Fotografías de la autora.

Un grupo diferente de moto-taxistas son los denominados “piratas”, son personas individuales o motos de empresas con otros paraderos que vienen,

de vez en cuando, a la estación. De acuerdo al testimonio de los informantes, también las motos que llegan a dejar pasajeros serán denominadas piratas, si permanecen a recoger pasajeros de la estación, ya que ellas deberían solo entrar y salir, sin permanecer más tiempo en “su espacio”.

Asimismo, señalan que son los piratas los que ocasionan desorden y no cuidan el espacio, de modo que por culpa de estos tienen problemas con la Municipalidad. Solo es posible entrar a la estación si son conocidos del grupo, en general para evitar problemas prefieren alinearse a lo que manda el líder del grupo, quien está a cargo de las zonas más privilegiadas.



Figura 38. Paraderos establecidos por los moto-taxistas.

Fuente: Fotografías de la autora.

Ellos son "piratas" no solo son de una empresa sino de varias empresas... claro porque nos pertenece 200 metros a la redonda. Justamente por eso deberían cerrar ahí (la Municipalidad) y nosotros ahí para poder brindar algo organizado uniformado y todo ¿no? Entonces, ya pues ellos han... Se han tomado posición ahí, ese paradero, donde yo mi paradero está ahí. Debería estar a 400 metros a la redonda. Deberían tener otro paradero, pero sin embargo le dieron menos de 50 metros.

(Moto taxistas en zona 1, sobre motos taxista en zona 2).

E: ¿Cómo regulan que no se metan otros piratas?

M: 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 5).



Figura 39. Piratas en zonas que no entran a disputa.

Fuente: Fotografías de la autora.

Existe el cierre social en los grupos de moto taxistas de la estación, en la medida que los grupos que ocupan la zona 1, 2 y 5 y no permiten el ingreso de otras motos en su zona. Ellos han negociado la distribución del espacio y han establecido reglas de uso que sobrepasan las normas internas de la asociación, de modo que mantienen advertidos a otros grupos o individuos sobre las normas en su espacio. De esta manera, se identifica que dentro del grupo de moto-taxistas hay un rol de cuidadores del espacio, normalmente estacionados por detrás de la fila. Ellos pueden incluso dormirse, porque solo

hacen presencia física de su fuerza como grupo. Si hubiera una pelea a cualquier hora, ellos se levantan a hacer fuerza con los demás.

Hay una pelea en el paradero de atrás, se pelean a golpes. Uno le reclama al otro por qué no le ha ayudado, le dice que no se ha dado cuenta, Se pelea con el mono dicen, por pasajero, porque otro se metió, uno que no es del grupo.

El chico del grupo se me acerca y me dice: “¡así, hemos ido purgando! Expulsan acá, nadie entra, nosotros lo botamos, ¡es un paradero prohibido! Nosotros, somos alimentadores pequeños, muchos de los moto taxistas no tienen en regla los papeles”.

(Relato de campo, 30 de junio del 2017, 18:30-20:30 horas).

Si bien la antigüedad es un criterio importante, la localización de los moto- taxistas está relacionada a conflictos y enfrentamientos entre grupos. Por lo cual, cada empresa ha mencionado que tienen entre sus miembros gente con capacidad de ejercer la fuerza, que ellos se aseguran de mantener el orden en el espacio. Estos personajes son reconocidos por algunos moto- taxistas, quienes señalan que han sido amenazados y prefieren respetar los acuerdos en el espacio, por temor a que se tomen represalias. Señalan que tienen miedo, y que es necesaria la presencia de autoridades en el lugar.

No solo tengo problemas con las empresas "piratas", digamos. Nosotros para poder brindar servicio tranquilamente necesitamos el apoyo de la municipalidad y del tren eléctrico. También de la policía nacional. Apoyo para podernos organizar.

(Moto taxista en zona 2).

Uno de los entrevistados señala que: “todo es a raíz del espacio, se basan en que son antiguos o conocidos de ellos”, por eso, para evitar problemas, prefieren alinearse a lo que manda “Rocko”, personaje reconocido

por otros grupos como el líder de RML, de otra manera, podría involucrar “ajustes de cuentas”, si alguno no cumple con trabajar en la zona designada. Si bien estas personas son denunciadas, al parecer solo aparecen en temporadas altas en el uso del metro, solo para amenazar y luego desaparecen por un largo tiempo.

Sí pero hay otros que digamos, así a lo franco, ahí en mi grupo ahorita... donde estamos, no estoy en mi paradero. Pero ahí estamos todos, hay personas en mi grupo que han estado en "n cosas". También, hasta hemos sido amenazados. Había venido un pata que era del RML que estoy diciendo, de ese grupo, con pistola. Otras personas han denunciado eso. Con el tiempo se ha desaparecido.

(Moto taxista en zona 1).

D: Sí, claro porque de allí ya pedimos documentos para que ingrese. Así libremente, sin pagar nada a cambio la empresa. Antes se hacía un ingresante "ya trae tus documentos".

E: ¿A cambio de qué? ¿De que los cuiden?

D: Claro. Ayudar a respetar más bien el paradero. Entonces han traído sus documentos, ya saben por dónde viven, cómo se llaman, porque ahí se conocen por pura chapa no más. "Martín, Martín", no se llama Martín, se llama Jerson, Toño, etc. "Centella" que no es centella, su nombre es Diego. A los faiteros también se conoce allí. Cómo se llama, dónde vive, una vez que sabes eso uno ya no tiene miedo, ya conoces todo.

(Dirigente moto- taxista en zona 1).

5.2.2. Estrategias de apropiación

A) El valor de uso no acredita posesión

Algunas comerciantes ambulantes tienen permiso de la Municipalidad para la venta de productos en la vía pública, sin embargo, este permiso no se otorga para el área de la estación, sino para otra ubicación del distrito.

Nosotros tenemos un trámite para tener licencia. Pero mi licencia igual no va a salir para estar aquí, sino va a salir para estar en Jorge Chávez

con Separadora Industrial, que es mi punto de acuerdo al padrón. Pero sin embargo como la gente quiere estar, que su negocio esté a la mano entonces yo me bajo acá.

(Comerciante ambulante de la zona 1).

Los comerciantes manifiestan que hacen un pago diario de s/. 2 a la Municipalidad, por el uso del espacio de la estación. Se acercan recaudadores municipales dos veces por día, ya que los ambulantes se turnan, entre la mañana y la noche. Los ambulantes se quejan de este pago, ya que les parece una imposición por parte de las autoridades, que sin embargo, cuando realizan temas de fiscalización, “los botan” del lugar, ya que no está permitido el comercio ahí. Terminan, entonces, por crear incertidumbre de su localización, pero en la práctica formalizan su presencia con este pago.

Como se muestra a continuación, el pago de dicho uso del espacio no acredita la posesión ni el permiso para localizarse en el espacio, solo se establece como mecanismo de control sobre los comerciantes ambulantes que son reconocidos recurrentemente en el espacio, algunos de ellos inscritos como comerciantes ambulantes del distrito. De esta manera, se establece una forma de control sobre la actividad económica del espacio, a partir de un tributo que exige la Sub Gerencia de Recaudación y Control. Esta forma de tributo no necesariamente regula o fiscaliza la localización donde se produce dicha actividad, en tanto depende del día, la hora y el fiscalizador, la posibilidad de permanecer o desalojar la vía pública.



Figura 40. Recibo de la Municipalidad de Villa El Salvador por control de comercio ambulatorio.

Fuente: Entregado por comerciante ambulante³⁰.

Por otro lado, las comerciantes ambulantes son amigos de los funcionarios del metro, quienes consumen sus productos y conversan cotidianamente con ellos, algunas veces les dan consejos para mantener el orden y hasta llegan a capacitarlos para que brinden ayuda o información a los usuarios del metro. Las vendedoras comentan que los trabajadores de la línea 1 son sus “caseros”, y que muchas veces son ellos mismos quienes les avisan si va a venir fiscalización o si hay la visita de alguna autoridad del sistema del metro, para que tomen sus precauciones.

³⁰ El pago del control es diario, incluso los domingos y feriados. No acredita posesión.



Figura 41. Localización y permanencia de los comerciantes ambulantes en las principales veredas de acceso a la estación.

Fuente: Fotografías de la autora.

B) Permiso de circulación y paradero (no) establecido

El caso de los moto-taxistas se diferencia en la medida que algunos de ellos han conformado empresas de transportes para obtener paraderos oficiales y la autorización de determinado número de motos en sus paraderos. Sin embargo, ninguno de dichos paraderos se ubica sobre la vía principal. En el mejor de los casos, algunas de las empresas de moto-taxis tienen paraderos en las vías próximas, cercanas al entorno de la estación –hace diferencia estar en la esquina más próxima y a una distancia lejana de la estación. Así también, estos conductores tienen el permiso de circulación de la Municipalidad por todo el distrito, sin embargo, no existe una normativa específica respecto al uso de la estación.

De manera individual, cada moto-taxista debe tramitar el permiso de circulación, la licencia de conducir y el seguro de accidentes que los responsabiliza de su moto. De modo contrario, son multados por la

Municipalidad con s/. 90, si pertenecieran a una empresa, la multa se realiza directamente a la empresa. Sin embargo, ni los permisos individuales, ni la afiliación a la empresa, les asegura su localización en la estación. Al ser una vía principal y de zona rígida, no se establecen paraderos para moto-taxistas en ese espacio. Por lo que se señalan como paraderos más cercanos, los ubicados en las avenidas de menor jerarquía perpendiculares a la estación, Av. Jorge Chávez y Av. Juan Velazco, del lado oeste y, calle los Diseñadores, del lado este. Por tanto, la presencia de los moto-taxistas en la estación tampoco se enmarca en la normativa municipal. Como se puede observar en las siguientes fotos, cuando llega la fiscalización municipal, las motos de la estación desaparecen. Asimismo la fiscalización municipal es irregular y, sobretodo, se manifiesta cuando los representantes de la Línea 1 lo solicitan por causas de desorden o peleas en el espacio. Por lo que, pasado este momento, los moto-taxistas rápidamente vuelven a ocupar “su lugar” en la estación.



Figura 42. Localización intermitente de los moto-taxistas según momentos de fiscalización.

Fuente: Fotografías de la autora.

En esta línea, se reconoce que la presencia institucional de la Municipalidad es bastante débil y de la Línea 1, casi nula, para el establecimiento del orden y control en la estación. Por ello, se insertan nuevos mecanismos informales e ilegales para la ocupación del lugar, esto es principalmente manifestado por los grupos de moto-taxistas que tienen el monopolio del espacio en la zona 1, 2 y 5, por ser las zonas más cercanas a la estación y las de más alta afluencia de usuarios a cualquier hora del día. Estos mecanismos han sido identificados, tanto a nivel organizacional como individual, por parte de ambos grupos de entrevistados.

Sobre cómo accedieron a las empresas, existen diferentes versiones, unos afirman que formaron su empresa, incluso antes del metro, para otros paraderos del entorno, pero cuando empezó el funcionamiento trasladaron su paradero o pidieron a la municipalidad un nuevo paradero, más cerca a la Estación. Otros, nos comentan que han comprado empresas ya constituidas, que se organizaron entre varios socios y la compraron, o, que han sido amistad de los antiguos dueños y cómo estos no hacían respetar su paradero, se los han encargado a ellos.

D: Lo formamos. Somos varios socios, no solamente soy yo. Ahorita somos once socios acá... En eso comienza a funcionar el tren entonces miramos que venía gente de allá y pusimos nuestro paradero... Claro, lógicamente todos ponen sus acciones, forman, pagan unas acciones y van formando la empresa. Lógicamente tienen que pagar plata para hacer los trámites en la Municipalidad. Hay bastantes gastos, de todas maneras tienen que cuotar, dar cada uno su plata.

E: ¿Cuánto más o menos se da para entrar a la asociación?

D: Para formar la empresa más o menos hemos gastado algo de 1000 soles cada uno.”

(Dirigente moto-taxista, sin zona)

Para comenzar, esta empresa acá, cuando vinimos a trabajar acá todos éramos piratas o de diferentes empresas. Nosotros ordenamos y hemos comprado una empresa que ya estaba en bajada o en fracaso. Me lo vendió, yo compré esa empresa. Como esa empresa estaba más constituida, en esa empresa que compré afilié a todas las motos que estaban acá.

(Dirigente moto-taxista en zona 5)

E: Y usted como decide comprar este...esta empresa así?

D: Eh...no, es que había este...por la...dueña de la empresa que estaba queriendo vender, y yo...ingrese ahí, a esa empresa para...ayudar y algo así ¿no? Entonces me dio una confianza la señora y de ahí... ¿no?...como tiene otra empresa también...

(Dirigente moto-taxista en zona 1)

De esta manera, coinciden que fue necesario un gran capital económico, por lo cual fue necesario asociarse, ellos deben establecer un mínimo de flota de motos bajo su propiedad. La afiliación de una moto particular a estas empresas fluctúa entre 10 – 15 mil soles, como menciona uno de ellos, por lo que no todas las motos que trabajan con ellos son formalmente afiliadas. En este sentido, nos comentan que al inicio de la actividad del metro, hubo una ardua pelea por el espacio, de modo que todos querían acceder al lugar más próximo a la escalera de la Estación. Por lo cual, algunos intentaron hacer respetar su derecho de paradero, en la medida que tenían el paradero más próximo, y recurrieron a la municipalidad. Sin embargo, señalan que algunos grupos que llegaron después, hicieron trámites extraoficiales con la

municipalidad para que se les asigne el mismo paradero, por lo que finalmente comparten sus paraderos con otras empresas.

No debe ser así, se supone que la Municipalidad es la autoridad entonces debería ser respetado. Sin corrupción, sin cosas así. Sin embargo hay corrupción. "Ya, te voy a dar tanto, dame el paradero al lado de acá la empresa" Y les da.. La tengo ya hace catorce años. A ellos le dieron hace 1 año y medio... Entonces, ya pues ellos han... Se han tomado posición ahí, ese paradero, donde yo mi paradero está ahí., debería estar a 400 metros a la redonda. Deberían tener otro paradero, pero sin embargo le dieron menos de 50 metros.

(Dirigente moto-taxista sin zona).

...la Municipalidad no permitió que tú crearas tu empresa. Está prohibido no se puede, entonces ¿que permitió? Comprar una empresa ¿por qué? porque se le venían encima otras empresas que quería trabajar acá. Entonces si yo me dormía así, me iba a quedar en el aire. Tuve que pagar capricho a una empresa, comprar la empresa.

(Dirigente moto-taxista en zona 5).

Se dice que la autoridad municipal termino por autorizar nuevas empresas en paraderos muy cercanos, esta formalidad de sacar los paraderos, les ha servido para poder establecerse en la estación, sin embargo, entre ellos han tenido que establecer otras estrategias para decidir quién tiene la zona privilegiada. Uno de ellos accedió a mostrar sus documentos de la municipalidad donde se les designa efectivamente el paradero, paradójicamente es del grupo que no tiene zona permanente en la estación, por lo que han presentado una denuncia al municipio.

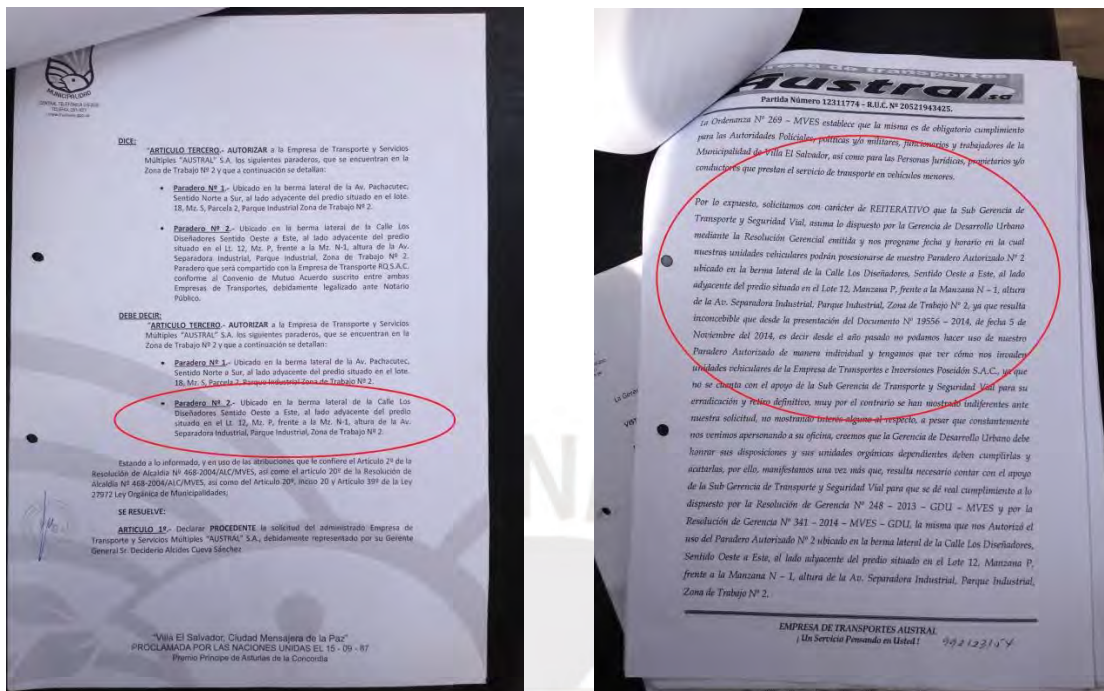


Figura 43. Documentos presentados por moto-taxistas sobre conflicto por paraderos.

Fuente: Fotografías de la autora.

De esta manera, podemos explicar la presencia de las moto no afiliadas, ya que su aporte a las empresas no se realiza de manera económica sino, a partir de imponer su fuerza. Esto, ha sido reconocido por los dirigentes de las empresas, en tanto afirman que no pueden esperar que la municipalidad ponen orden, ya que si ellos mismo no gestionan el cuidado de su zona, vienen otros “piratas” a instalarse en su espacio.

No, tal vez al comienzo para hacer respetar el paradero, porque no había otra. Primero yo voy como civilizador "señor por favor se pueden retirar, este es un paradero". "Tú no eres nadie para pedirme documentos, este es mi paradero, estoy cinco años acá". De ahí venía la fuerza bruta "qué te pasa compadre". Mis compañeros mismos, esa gente de repente no tendrá la habilidad de ser un líder pero la verdad es que a veces los golpes funcionan. Si no hubiera eso. Hay un momento en el que hay que hacerse respetar. Yo me he dado cuenta así. La otra

empresa quería entrar, estaba bien amarrado con los regidores y con el alcalde, yo voy allá y pierdo. Queda hacerse respetar a golpes.

(Dirigente 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).

Primero fue en base a la guía de la Municipalidad. Sacar los documentos necesarios para poder estar acá y otros muchachos que no entienden ya pues. Hay que hablarle a la gente "este es mi pabellón, no te puedes poner". Y si no entienden, golpe pues. Ahora ya no, nos respetan, sabemos que somos nosotros y ya nadie se mete. Eso ha pasado pero ya estamos trabajando aquí años y eso nos avala, el tiempo de los años trabajando.”

(Dirigente moto-taxista en zona 5).

Ah, ellos han tomado. Ese paradero, nosotros venimos con resolución, a nosotros nos dio la Municipalidad. Pero lo cual ya tenemos como tres años en lucha. Nos han amenazado que nos van a matar. Ya nos fuimos acá, hemos hecho denuncia y más denuncia, por ejemplo ahora último he hecho otra denuncia, ojalá nos hagan caso.

(Dirigente moto-taxista, sin zona).

CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES: LA ESTACIÓN COMO ESPACIO SOCIAL

La siguiente sección presenta el diálogo entre los elementos teóricos y la información empírica recopilada. Además, se expondrán las limitaciones de esta investigación y algunas aproximaciones que esta tesis abre a la discusión para futuras investigaciones en el ámbito sociológico y urbano.

El punto de partida fue considerar la estación como un nuevo escenario de la movilidad en Lima, en tanto es parte de las nuevas políticas de transporte público masivo en la ciudad, y expresa una necesidad de desplazamiento de la población usuaria del metro. La investigación se propuso abordar el paradigma de la producción social del hábitat popular. Esta perspectiva analiza cómo los individuos son parte del proceso de construcción del espacio concebido en la realidad latinoamericana, en que la ciudad popular es caracterizada por la precariedad urbana y la débil gestión institucional. En este contexto, son los actores sociales quienes hacen frente a sus diferentes necesidades sociales, en un contexto de vulnerabilidad o marginalidad urbana.

De esta manera, la investigación se ha orientado a responder cómo se construyen las lógicas territoriales de los comerciantes y moto-taxistas que habitan la estación VES, que se entiende como parte de dichas lógicas territoriales: (1) las formas de ocupación y (2) apropiación del espacio público en torno a la Estación VES. En esta línea, se ha demostrado que los comerciantes ambulantes y moto-taxistas se localizan y permanecen en la estación VES. En este espacio establecen jerarquías, ritmos y fronteras sobre la estación, articuladas a la experiencia urbana acumulada sobre las formas de

movilidad de los usuarios del metro. En este sentido, habitan la estación mediante el establecimiento de acuerdos y reglas sobre el espacio, las cuales reproducen un tipo de orden urbano popular, característico en la región latinoamericana.

6.1. Espacios de la movilidad como nuevos escenarios de disputa y de resistencia frente un vacío institucional

Esta tesis presenta una problemática urbana sobre un nuevo espacio de la movilidad cotidiana, a partir de la puesta en funcionamiento de la primera línea de metro en Lima. Es un esfuerzo por develar la dimensión social del espacio a través de un análisis sobre el desarrollo de grandes proyectos infraestructuras de transporte que inciden a una escala local sobre el territorio. En este punto, se propone la sociología como herramienta para analizar el espacio construido, en el marco de una era de retorno sobre la planificación del transporte y la puesta en funcionamiento de nuevos sistemas de transporte público masivo en la capital.

Se presenta la estación como un nuevo escenario de la movilidad en Lima, luego de un periodo de ausencia en las políticas de transporte público desde la liberalización de este en el año 1991. Así, se toma como caso de estudio la puesta en funcionamiento de la Línea 1 del Metro de Lima. Si bien, este proyecto especial del Metro surge durante los '80s, la ejecución y puesta en funcionamiento de la primera línea de metro en la capital se realiza luego de 25 años después de su aprobación, aproximadamente. Este caso es representativo de la realidad peruana, sobre el desarrollo de grandes proyectos

de infraestructura, los cuales encuentran obstáculos en su ejecución y posterior puesta en funcionamiento. Esta problemática no solo corresponde a las características sobre el diseño vial, diseño urbano y gestión pública del proyecto de infraestructura. El enfoque sobre la dimensión social de la estación demuestra la importancia de determinados actores locales para cubrir las necesidades sociales de dicho proyecto. Así, los comerciantes ambulantes y moto-taxistas de la estación representan el universo de actores locales que participan en la producción de la ciudad, a través de sus formas de cuidado y gestión sobre el espacio.

La dimensión social del estudio demuestra cómo este tipo de proyectos son implementados bajo un diseño precario y deslocalizado de las necesidades sociales y la realidad urbana del entorno. En este punto, la presencia de actores locales para encadenar servicios en torno a dicha infraestructura, ponen en valor un espacio social que, al parecer, no es considerado como valioso para el urbanismo.

La diferencia de las formas en cómo se desarrollan los proyectos de infraestructura de transporte en la ciudad deviene, también, de formas desiguales para concebir el espacio. En tanto, el espacio construido no supone una trayectoria de urbanización y planeamiento que responda al contexto urbano, y sobre todo, a la llamada ciudad popular; más bien, tiene una historicidad particular sobre el distrito y la localidad donde incide el proyecto.

Así, la llegada de nuevos sistemas masivos de transporte público impacta de manera diferente en el territorio, de acuerdo a las características

urbanas de la localidad donde incide. Se transforma la dinámica de uso debido a la alta afluencia y aglomeración de miles de personas en determinadas horas del día, lo cual puede presentarse como una oportunidad en espacios desatendidos por las políticas públicas de la ciudad. Asimismo, se puede presentar como un espacio de conflicto y de disputa, debido a que se presenta como una oportunidad económica, frente al evidente vacío estructural sobre sus formas de cuidado y de gestión, presente sobretodo en áreas de vulnerabilidad y marginalidad urbana.

En este sentido, se presentan dos dimensiones de análisis. La primera, desde lo urbano, mostrada a través del análisis de las dinámicas del espacio, entendidas como la forma en que dicha infraestructura pública se integra con el territorio. La segunda, desde lo social, donde se identifican actores con altos niveles de territorialidad sobre la estación, entendidos por la construcción social de un orden urbano establecido en su relación con dicho espacio.

Las principales reflexiones sobre este escenario de la movilidad como nuevos escenarios de disputa y de resistencia frente un vacío institucional se presentan en cuatro observaciones: (1) Los nuevos espacios (públicos) de la movilidad urbana en Lima hacen referencia a nuevas estaciones del sistema de transporte público masivo en la ciudad; (2) La nueva práctica de movilidad en estaciones de transporte público masivo encadena actividades en el entorno, establece temporalidades y jerarquías en el uso del espacio; (3) La ausencia sobre la gestión y diseño sobre las necesidades sociales de la movilidad abre una oportunidad económica, configurada bajo un vacío institucional; y, por

último, (4) La dinámica de movilidad configura una mancha urbana respecto a la aglomeración de personas y actividades, las cuales producen nuevos modos de socialización sobre el tiempo y el espacio.

Estas conclusiones abren la discusión sobre los nuevos espacios públicos de la movilidad en Lima, con características particulares sobre su dimensión temporal y las formas de uso en determinados momentos. Se visibiliza un nuevo escenario respecto a las actuales reformas sobre el transporte público. Así, supone prestar atención a espacios desatendidos donde se implementan grandes proyectos de transporte masivo de usuarios.

En este sentido, la característica espacio-tiempo sobre las formas de uso del espacio merece una especial atención. Es así pues son lugares que cobran vitalidad en horas de funcionamiento de la ciudad, sin embargo, son también espacios donde se reproducen mecanismos de violencia e inseguridad fuera de dichas horas de funcionamiento.

Así, el caso de VES demuestra como convergen diferentes escalas del mismo espacio, a diferentes horas del día. Por un lado, la estación se convierte en un espacio de espera, de intercambio y de encuentro para los usuarios que van y vienen de los principales centros de actividades en la ciudad. En este momento, se puede afirmar que la estación presenta dinámicas a escala metropolitana y es un lugar de afluencia masiva, seguro y dinámico. Por otro lado, la estación se convierte en un campo de lucha y de inseguridad para los usuarios. Así, se puede apreciar que, en la medida que acaban las horas de funcionamiento de la ciudad, la estación reproduce dinámicas barriales con

altos niveles de territorialidad, por parte de los actores que cubren servicios en el lugar. Esto sucede pues baja la afluencia y la concentración de servicios, lo que ocasiona que el lugar se convierta en un espacio con poca accesibilidad, inseguro y un foco de delincuencia en el distrito, que reproduce las características de un espacio vulnerable y marginal.

En este sentido, el equipamiento responde a características funcionales para la ciudad, más no para la llamada “ciudad popular”. De modo que se cubren necesidades de ida y vuelta de la población sin considerar la movilidad cotidiana de los usuarios, respecto a las necesidades sociales sobre la accesibilidad, seguridad y cuidado de la ciudad. Si bien esto está asociado a las características del espacio sobre la falta de la dimensión humana en el diseño del equipamiento, responde, sobre todo, a una realidad social sobre las desigualdades urbanas de los pobladores periféricos y el vacío institucional para hacer frente a dichas necesidades. Así, se desaprovechan la oportunidad que ofrece este tipo de proyectos para regenerar dicho contexto urbano.

6.2. Comerciantes ambulantes y moto-taxistas como productores de la ciudad

La presente tesis demuestra una presencia especializada de los comerciantes ambulantes y moto-taxistas, a partir del aprendizaje de la experiencia urbana de miles de usuarios del metro en la estación VES. Esto supone el reconocimiento de saberes expertos sobre las necesidades sociales de un nuevo espacio de la movilidad en Lima, que deviene de grupos organizados de actores sociales.

Estos actores determinan las reglas del orden urbano en la estación, a partir de estrategias de cuidado y de gestión de la ciudad popular. Esto se configura, por un vacío institucional, en la implementación del sistema de transporte público masivo en un área vulnerable de Lima Sur. Aquí, la ausencia de alimentadores y servicios, encadenados a dicho sistema, legitima las formas de ocupación y apropiación del espacio. Así también, la débil presencia de la autoridad pública y los límites de la gestión del consorcio que administra el servicio configuran una ventana de oportunidad sobre el uso económico del espacio.

Esta problemática cobra importancia en los últimos años, debido a que actualmente se encuentra aprobada la futura red de metro de Lima que considera cinco nuevas líneas. Este plan incluye nuevas formas de transporte público masivo en la ciudad. En este sentido, es importante visibilizar la presencia de actores sociales que acumulan en su expertise las formas de gestión y de cuidado de la ciudad. Esto influirá en la lucha y resistencia por el cambio de uso, donde muchas veces el proceso de ejecución e implementación de este tipo de proyectos termina por dilatarse o incluso frustrarse, debido a altos niveles territoriales que presentan estos actores por la defensa del espacio. Así, se ha propuesto tomar especial interés por los actores que habitan la estación, en el sentido relacional y de construcción de sentido con el mismo.

Las principales reflexiones sobre estos actores, comerciantes ambulantes y moto-taxistas, como productores de la ciudad, se pueden resumir en tres principales conclusiones.

Primero, se identificó a los comerciantes ambulantes y moto-taxistas como actores locales que desarrollan un saber experto sobre el funcionamiento de la ciudad, a partir del aprendizaje de un sistema masivo de transporte público.

Este saber experto se caracteriza por brindar fiabilidad al usuario sobre el funcionamiento del sistema, en tanto ofrecen un servicio articulado a las necesidades de la estación. Así, la organización racionalizada de sus actividades descansa en la experiencia sobre el uso temporal del espacio, lo cual garantiza que los usuarios del metro cubran sus expectativas sobre lo que necesitan en su práctica de movilidad. Este saber experto se desarrolla más allá de las características consideradas por el proyecto de la Línea 1 del metro de Lima, en tanto hace frente a las deficiencias del entorno urbano sobre la ausencia de servicios articulados al equipamiento. Este saber considera las prácticas reales de los usuarios, así como aprende de la demanda en número de un transporte masivo. También, reconoce trayectos, circuitos y ritmos de su movilidad, y establece jerarquías espaciales y temporalidades en sus servicios.

Segundo, los comerciantes ambulantes y moto taxistas cubren necesidades sociales sobre las formas de accesibilidad, seguridad y vitalidad del espacio, frente el vacío en la gestión urbana y el cuidado de la ciudad. En este sentido, los actores sociales se presentan como productores de la ciudad, donde la producción del espacio no deviene de un proyecto político sobre el

planeamiento y el diseño urbano del sistema de transporte, sino que es reemplazada por la historicidad del lugar y la resistencia de los actores locales para hacer frente a las necesidades sociales. Así, se identifica que siguen una trayectoria de producción del espacio, propia de la realidad urbana en VES, lo cual configura una tipología de orden urbano popular. En esta línea, es importante señalar que se ofrecen servicios invisibilizados de la práctica urbana sobre la movilidad cotidiana de la ciudad popular. De este modo, estos actores se constituyen como guardianes y gestores del orden de la ciudad, incluso al considerar prácticas para el descanso, el encuentro y la sociabilidad de los usuarios del metro.

Finalmente, el habitar de los comerciantes ambulantes y moto taxistas de la estación supone comprender las formas de producción de la ciudad, a partir de actores sociales que permanecen en el espacio público. Se comprende la práctica del habitar más allá de la vivienda, lo cual supone visibilizar el universo de actores sociales que hacen uso cotidiano de los espacios de la ciudad y dotan de sentido su actividad. En este sentido, es un llamado a considerar los espacios públicos como lugares donde se realiza cotidianamente la construcción de la ciudadanía y el encuentro con el otro, ya sea para reforzar o rechazar el sentido de pertenencia a la ciudad.

6.3. Lógicas territoriales para la ocupación y apropiación de la estación VES

A la pregunta sobre cómo los moto-taxistas y comerciantes ambulantes construyen lógicas territoriales para ocupar y apropiarse de la Estación Villa el Salvador, a partir de la puesta en funcionamiento de la Línea 1 del Metro de

Lima, se reconocieron tres premisas sobre dicho proceso. A continuación, se presentan en orden secuencial:

La primera premisa es que los comerciantes ambulantes y moto-taxistas aprenden una nueva práctica de movilidad cotidiana de los usuarios del transporte masivo. Se identificó que la práctica de movilidad cotidiana de los usuarios del metro establece temporalidades y jerarquías en el uso intenso del espacio. Se configuran nuevos ritmos, trayectos y circuitos urbanos encadenados al uso de la estación como espacio público. Esta forma de uso intenso bajo determinadas temporalidades es aprendida por parte los comerciantes ambulantes y moto-taxistas como un saber experto sobre el funcionamiento de la ciudad.

La segunda premisa consiste en que en horas de uso intenso, la estación adquiere la forma de un gran mercado. La estación se vuelve un espacio de mucha competencia, en tanto no solo se concibe como un espacio de flujo, sino como un lugar de mayores intercambios, generado por el encadenamiento de actividades de los usuarios que llegan y se van del equipamiento. El flujo intenso de personas en determinadas horas del día transforma las lógicas de cálculo individual de nuestros actores y genera la acción social organizada. Dado esto, se establecen nuevos vínculos entre ellos y con el espacio, donde se establece y reconoce un orden urbano, aprendido para su localización y permanencia en el espacio. La cotidianeidad, el reconocimiento y el control social se relacionan con las formas de cuidado de la ciudad.

La tercera y última premisa es que las formas de ocupación y apropiación de la estación dependen de la antigüedad sobre el orden de llegada, la proximidad de la vivienda y las redes de pertenencia que desarrollan en el espacio. Estas redes pueden desarrollarse de manera solidaria o a partir del ejercicio de la fuerza, como muestran las formas diferenciadas entre las comerciantes ambulantes y los moto-taxistas. Así, la estación se convierte en un campo de lucha, donde los actores construyen o reproducen mecanismos de poder en el espacio. Estos mecanismos se manifiestan a partir de estrategias diversas sobre lo formal, informal e ilegal de su actividad, relacionadas a las formas de gestión de la ciudad.

6.4. Reflexiones finales

Del estudio emprendido en la presente tesis, es posible concluir que la estación VES se presenta como espacio social, en su dimensión de espacio-tiempo, de espacio público y de encuentro social.

Los alcances de esta investigación suponen abrir el diálogo sobre nuevos escenarios de movilidad en Lima, al considerar su potencial como espacio público relacional o la debilidad sobre la reproducción de las desigualdades en la ciudad. Asimismo, se ha propuesto visibilizar el rol de determinados actores sobre la producción de la ciudad, en el contexto de la reforma hacia transportes públicos masivos. Por ello, visibilizar el rol que cumplen las comerciantes ambulantes y moto-taxistas es de principal atención para tener en consideración en la implementación de dichos proyectos y reformas. La investigación devela espacios de cuidado y de gestión de la

ciudad propios de la realidad social peruana en la vida cotidiana que han sido poco considerados en las políticas públicas del país, por lo que la presencia de comerciantes ambulantes, moto taxistas y otros actores, es legitimada en tanto brinda un servicio necesario y el saber experto al verdadero funcionamiento de la ciudad.

Se concluye que 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.

Finalmente, la investigación abre la discusión a diferentes problemáticas de la vida urbana asociada a la movilidad. Entre ellas, una ausencia importante es el enfoque de género para el análisis de las actividades diferenciadas entre las comerciantes ambulantes y moto-taxistas de la estación, sobre los roles y formas de negociación. Así también, un límite significativo estuvo determinado por no incluir a los usuarios del metro como parte de la investigación, sus prácticas y representaciones, es presumible, hubieran dado luz a otra dimensión de la problemática abordada. Asimismo, si bien la investigación termina por esbozar una politización de los nuevos espacios de la movilidad urbana a partir de los actores sociales que producen la ciudad, el tema de

gobernanza, asociado a nuevos sistemas de transporte público masivo y los nuevos espacios públicos que configuran, es abordado solo como un gran vacío o ausencia institucional. Esta debilidad a nivel de lo público expresa otra mirada sobre la gobernanza urbana y la tipología del orden popular, que es posible asegurar será materia de discusión en los próximos años, con la implementación de nuevos sistemas de transporte.



BIBLIOGRAFÍA

ABRAMO, Pedro

2012 “La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas”. *Revista EURE*, 38, p. 114.

ALEXANDER, Christopher

1977 *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press.

ALIAGA, Lissette

2002 *Sumas y restas. El capital social como recurso en la informalidad. Las redes de los comerciantes ambulantes de independencia*. Lima: ALTERNATIVA.

ASCHER, François

2004 *Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está a la orden del día*. Madrid. Alianza Editorial.

2004 *Les sens du mouvement*. Paris: Belin.

ARRIAGADA, Camilo & RODRÍGUEZ, Jorge

2003 *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política*. Santiago de Chile: CEPAL.

APAOLAZA, Ricardo, BLANCO, Jorge, LERENA, Natalia, LOPEZ-MORALES, Ernesto, LUKAS, Michael & RIVERA, Maite

2016 “Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile”. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, No. 56, Quito, pp. 19-41.

AUGÉ, Marc

1993 *Los “no lugares” espacios del anonimato: una antropología de la sobre modernidad*. Barcelona: Gedisa.

2010 *El metro revisitado: el viajero subterráneo veinte años después* (Vol. 18). Grupo Planeta.

2018 *Por una antropología de la movilidad*. Editorial Gedisa.

AVELLANEDA, Pau

2007 *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

2008 Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de geografía* 28, No. 2, pp. 9-35.

BAUMAN, Z.

2000 *Modernidad líquida*. Lima: Fondo de Cultura Económica.

BECK, U., GIDDENS, A. & LASH, S.

1995 *Modernización reflexiva*. UNESP.

BENTLEY, J.P.

2005 *Principles of measurement systems*. Pearsons education.

BERMAN, Marshall

1988 *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI Editores.

BEUF, Alice

2010 *Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas*.

BIELICH, Claudia

2009 *La guerra del centavo. Una mirada actual del transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: CIES, IEP.

BLANCO, Jorge, BOSOER, Luciana & APAOLAZA, Ricardo

2014 Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58, pp. 41-53.

BLANCO, J., BOSOER, L., GAMBA BARY, F. & SAN CRISTÓBAL, D.

2013 *Movilidad cotidiana y trabajo. El caso de los trabajadores de urbanizaciones cerradas de la región metropolitana de Buenos Aires*. La Plata: Tercer Concurso Bialet Massé.

BORJA, Jordi

2003 *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.

2013 *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza Editorial.

BORJA, Jordi & CASTELLS, Manuel

1997 *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.

BORJA, Jordi, DRNDA, M., FIOIRI, M., IGLESIAS, M. & MUXÍ, Z.

2003 *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.

BROMLEY, Rosemary

1998 "Informal commerce. Expansion and exclusion in the historic center of the Latin American city". *Journal of Urban and Regional Research*. Oxford.

BURGESS, E. W.

1926 *The urban community: selected papers from the proceedings of the American Sociological Society*. University of Chicago Press.

BURT, R. S.

2002 *The social capital of structural holes. The new economic sociology: Developments in an emerging field*.

CALDEIRA, Teresa

2007 *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.

CAMARGO, Angélica

2015 "Movilidades y cambio urbano. Bogotá, Santiago y Sao Paulo". En DUREAU, Françoise, LULLE, Thierry, SOUCHAUD, Sylvain & CONTRERAS, Yasna (Eds.). *Territorios*. Bogotá : Universidad Externado de Colombia.

CASTELLS, Manuel

2006 *La sociedad red: una visión global*. Madrid: Alianza editorial

CASTELLS, Manuel & PORTES, Alejandro

1990 “El mundo sumergido: los orígenes, la dinámica y los efectos de la economía informal”. En PORTES, Alejandro (Ed.). *La economía informal en los países desarrollados y en los menos desarrollados*. Buenos Aires: Editorial Planeta.

CERTEAU, M.D., GIARD, L. & MAYOL, P.

1996 *La invención de lo cotidiano* (Vol. 1). Guadalajara: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.

CHAVEZ, Karina

2017 “El escenario, los actores y las reglas en el espacio”. Ponto Urbe 21. Recuperado de <https://journals.openedition.org/pontourbe/3586>

2019 “Las mujeres al cuidado de la ciudad”. *Andamios*, Vol. 16, No. 39, pp. 405-407. Recuperado de <https://andamios.uacm.edu.mx/index.php/andamios/article/view/689/pdf>

“Territorialidades y conflictos en la estación del Metro de Lima, el caso de Villa el Salvador”. Pontourbe 07, Núcleo de Antropología Urbana de la Universidad de Sao Paulo. Recuperado de <https://journals.openedition.org/pontourbe/6775>

CHAVEZ, Karina & MARCHAND, Quentin

“Miradas Cruzadas sobre las Estaciones del Metro en Lima – Callao”. Instituto Francés de Estudios Andinos. Recuperado de <https://ifea.hypotheses.org/994>

CHION, Miriam

2002 “Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX” En *Revista EURE*, 28(85): 71-87.

CIUDAD NUESTRA

2008 Encuesta sobre Lima. Percepción sobre temas municipales en el ámbito metropolitano. Realizada por el Instituto de Opinión Pública de la PUCP.

CROZIER, M.

1990 *Actors and systems: the politics of collective action*.

CONNOLLY, Priscilla

2013 *La Ciudad y el Hábitat Popular: Paradigma Latinoamericano*. Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

COSACOV, Natalia & DI VIRGILIO, María

2018 “Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas”. *Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, UBA*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

DE CERTEAU, Michel, MAYOL, Pierre & GIARD, Luce

1994 *La invención de lo cotidiano. Habitar, cocinar (Volúmen 2)*. México: Universidad Iberoamericana.

DE MATTOS, Carlos

2008 “Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano”. En HIDALGO, Rodrigo & PEREIRA, Paulo (Eds.). *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*. Santiago de Chile: Instituto de Geografía UC.

DELGADO, M.

2007 *Sociedades movedizas: pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama.

DEXTRE, Juan Carlos & AVELLANEDA, Pau

2014 *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fondo Editorial PUCP.

DUHAU, Emilio & GIGLIA, Ángela

2004 *Conflictos por el espacio y el orden urbano*. Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, Departamento de Sociología.

2008 *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. México D.F.: Siglo XXI.

2016 *Metrópoli, espacio público y consumo*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

DUPUY, Gabriel

1998 *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Oikos Tau.

DURKHEIM, Émile

1987. *La división social del trabajo*. Madrid: Akal.

FERENTZY, Alex

2009 *The Canadian Journal of Sociology*. *Sociologie* 34(1), pp. 188-190.

FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, Graciela & VILELA, Marta

2015 "Reflexiones sobre densidad urbana y centralidades en la metrópoli de Lima, siglo XXI". *Revista de arquitectura, urbanismo y territorio*. Lima, Vol. 1, No. 1, pp. 83-116.

FERNÁNDEZ-CÁCERES, María Isabel

2016 *Huecos estructurales: la estructura social de la competitividad*, Ronald Stuart Burt. Madrid: Universidad de Salamanca.

FIGUEROA, Oscar

2005 "Nuevas inversiones en infraestructura y transporte en las ciudades latinoamericanas: ¿Aggiornamento o innovación?". En DE MATTOS et al. (Eds.). *Gobernanza, competitividad y redes: la gestión en las ciudades del siglo XXI*. Santiago de Chile: IEUT.

FLORIDA, R.

2009 *La ciudades creaivas. Por qué donde vives puede ser la decisión*.

GARCÍA CANCLINI, Néstor

1999 *La globalización imaginada*. Buenos Aires: Paidós.

GEERTZ, C.

1987 *Descripción densa: hacia una teoría interpretativa de la cultura*.

GEHL, Jan

2009 *La humanización del Espacio Urbano*. Barcelona: Editorial Reverté.

GIDDENS, Anthony

1990 *Consecuencias de la Modernidad*. Barcelona: Península.

1991 *Sociología*. Alianza.

2000 *Modernidad e identidad del yo*. Barcelona: Península.

GIDDENS, Anthony & TERESA, Albero

1998 *Sociología*. Madrid: Alianza.

GIGLIA, A.

2001 *Sociabilidad y megaciudades*. Estudios sociológicos.

GLAESER, Edward

2011 *El triunfo de las ciudades*. México: Taurus.

GOFFMAN, Erving

1974 *Interaction Ritual: Essays on Face-To-Face Behavior*. Chicago: Aldine.

GONZALES, Efraín & DEL POZO, Juan Manuel

2012 "Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis a partir de la localización del empleo". *Investigaciones Regionales*, No. 23, pp. 29-52. Recuperado de <http://www.aecr.org/images/ImatgesArticles/2012/10/Gonzales.pdf>

HEIDEGGER, Martin

1997 *Ser y tiempo*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

HERNÁNDEZ, Diego & WITTER, Regina

2011 "Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad". *Revista Transporte y Territorio*, No. 4, pp. 29-46.

HUBER, L. & LAMAS, L.

2017 *Deconstruyendo el rombo: consideraciones sobre la nueva clase media en el Perú*. Instituto de Estudios Peruanos.

IGLESIAS, D.

2016 *Danilo Martuccelli, Lima y sus arenas. Poderes sociales y jerarquías culturales*. Lima: Cauces Editores.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA [INEI]

2014 *Modulo Perú. Herramienta de lucha contra la pobreza*. Lima: Presidencia del Consejo de Ministros.

IPSOS

2017 *Perú 2017, de la informalidad a la modernidad*. Colección Ipsos Flair. Recuperado de https://www.ipsos.com/sites/default/files/2017-02/Ipsos_Flair_Peru_0.pdf

JACOBS, Jane

2011 *Muerte y vida de las grandes ciudades* [1961]. Madrid: Capitán Swing.

JOSEPH, Isaac

1988 *El transeúnte y el espacio urbano: ensayo sobre la dispersión del espacio público*. Barcelona: Gedisa.

KAUFFMANN, Vincent, BERGMAN, Manfred & JOYE, Dominique

2004 "Motility: Mobility as Capital". *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4).

LEFEBVRE, Henri

1978 *El derecho a la ciudad* [1969]. Barcelona: Península.

2013 *La producción del espacio* [1974]. Madrid: Capitan Swing.

LIN, Nancy, COOK, Karen & BURT, Ronald

2008 *Social capital. Theory of research*. USA: Transaction Publishers.

LIMA CÓMO VAMOS

2016 *VII Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima.

LUKER, Kristin

2008 *Salsa dancing into the social sciences*. Harvard University Press.

MAGNANI, José

2002 "De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana". *Revista brasileira de ciências sociais*, Vol. 17, No. 49.

MARTUCCELLI, Danilo

2010 *¿Existen individuos en el Sur?*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.

2015 *Lima y sus arenas: poderes sociales y jerarquías culturales*. Lima: Cauces Editores.

MATOS MAR, José

2004 *Desborde popular y crisis del Estado. El nuevo rostro del Perú en la década de 1980*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

MATTOS, C.A., LUDEÑA, W. & FUENTES ARCE, L.

2011 Lima – Santiago: reestructuración y cambio metropolitano. Pontificia Universidad Católica del Perú. Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad. Recuperado de <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat02225a&AN=pucp.509293&lang=es&site=eds-live&scope=site>

MERTON, Robert

1972 *Teoría y Estructura Sociales* [1949]. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

MONTANER, J. M.

2015 *La condición contemporánea de la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili.

ONU HABITAT

2017 *Nueva Agenda Urbana*. ONU: Quito.

ORTIZ, R.

2000 *Modernidad y espacio: Benjamin en París* (Vol. 1). Editorial Norma.

PAQUOT, Thierry

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

PLAS, Hugo & GALINDO, Juan José

2015 La moto taxi en el Rímac. Proyecto: “Reforzando la innovación con mecanismos participativos para aumentar capacidades de desarrollo y resiliencia en el Rímac.”

PLANMET

s.f. *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao (1990-2000)*. Lima.

PLÖGUER, Jörg

2006 “La formación de enclaves residenciales en Lima en el contexto de la inseguridad”. En *Urbes: Revista de ciudad, urbanismo y paisaje* 3, pp. 135-164.

PORTES, Alejandro

1999 “Capital Social: sus orígenes y aplicaciones en la sociología moderna”. En *De igual a igual. El desafío del Estado ante nuevos problemas sociales*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

PORTES, Alejandro & HALLER, William

2004 *La economía informal*. Chile: CEPAL.

PORTES, Alejandro & SENSENBRENNER, Julia

2001 *Embeddedness and Immigration: Notes on the Social Determinants of Economic Action*.

RICO, María & SEGOVIA, Olga

2017 *¿Quién cuida la ciudad?: Aportes parapolíticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: CEPAL

REMY, Jean & VOYÉ, Liliane

1981 *Ville ordre et violence: formes spatiales et transaction sociale*. Vie Ouvriere. Recuperado de <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat02225a&AN=pucp.195641&lang=es&site=eds-live&scope=site>

1992 *La ville: vers une nouvelle définition?*. Editions L'Harmattan.

2006 *La ciudad y la urbanización: hacia una nueva definición?*. Bassarai.

ROBERT, J., MARCHAND, Q., BOUDET, L., & LIMA, P.

2018 «Innover par le projet dans le cadre d'une coopération technique pour les transports urbains au Pérou? Ce que nous dit leur processus de conception sur la fabrique urbaine». En *Actes du colloque des 20èmes rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU*, p. 94.

ROSSI, A.

1999 *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

RUEDA, Salvador

2002 *El Urbanismo ecológico*. Recuperado de <http://urban-e.aq.upm.es/articulos/ver/el-urbanismo-ecol-gico/completo>

SABATINI DOWNEY, F.

2015 *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*.

SABATINI, F. WORMALD, G. & RASSE, A.

2013 *Segregación de la Vivienda social: ocho conjuntos en Santiago, Concepción y Talca*. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile.

SALAZAR, Clara

2008 “Los corredores confinados de transporte público en las metrópolis latinoamericanas: ¿una oportunidad para hacer ciudad?” En SALAZAR, Clara y LEZAMA, José Luis (coord.). *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la ciudad de México*. Mexico: El Colegio de Mexico.

2008 El Informe Mundial de Ciudades 2008. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 23. Recuperado de www.jstor.org/stable/40315270

SALCEDO, Rodrigo

2002 “El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno”. *Revista EURE*. Vol. XXVIII, N° 84, pp. 5-19.

SALDARRIAGA ROA, Alberto

2002 *La arquitectura como experiencia. Espacio, cuerpo y sensibilidad*. Bogotá: Villegas Editores S.A.

SASSEN, S.

2007 “A sociology of globalization”. *Análisis político*, 20(6), pp. 3-27.

SEGOVIA, O.

2007 *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía*. Ediciones Sur.

SENNETT, Richard

- 1975 Vida urbana e identidad personal. Barcelona: Península Editores.
- SIMMEL, Georg
- 1998 *El individuo y la libertad, ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península Editores.
- SWIDLER, A.
- 2013 *Talk of love: how culture matters*. University of Chicago Press.
- TAKANO, Guillermo & TOKESHI, Juan
- 2007 *Espacio público en la ciudad popular: Reflexiones y experiencias desde el Sur*. Lima: DESCO.
- URRY, John
- 2000 *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Londres: Routledge.
- 2005 Les systèmes de la mobilité. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, Nouvelle série, Vol. 118, pp. 23-35. Presses Universitaires de France.
- 2007 *Mobilities*. Polity Press.
- VALDIVIEZO, P.
- 2013 *Consruyendo institucionalización desde abajo: el caso de los trabajadores mototaxistas en los distritos de Piura y Castill*.
- VEGA CENTENO, Pablo
- 2004 *Foro urbano: Los nuevos rostros de Lima*. Lima: Colegio de sociólogos.
- 2004 *Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima: un análisis del testimonio de la señora Eufemia*.
- 2006 *El espacio público. La movilidad y la revaloración de la ciudad*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- 2007 *¿Qué urbanismo para las ciudades contemporáneas?: una aproximación de las ciencias sociales*.
- 2017 "La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI". *Territorios*, No. 36, pp. 23-46.

2017 La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. *Revista EURE* 43, 129, 5-25.

2019 *Las centralidades de Lima metropolitana en el siglo XXI: una aproximación empírica*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

VEGA CENTENO, Pablo, DEXTRE, Juan Carlos & ALEGRE, Mariana

2009 “Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana”. En DE MATTOS y LUDEÑA (Eds.). Lima-Santiago: reestructuración y cambio metropolitano. Lima: PUCP, CIAC.

VEGA CENTENO, Pablo et al.

2014 *Las Centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI: una aproximación empírica*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

WEBER, Max

1987 *La ciudad*. Madrid: La piqueta.

1922 *Economía y sociedad*. Madrid: La piqueta.

VENNESSON, Pascal

2008 *Case studies and process tracing: theories and practices*. in Donatella DELLA PORTA and Michael Keating (eds), *Approaches and Methodologies in the Social Sciences. A Pluralist Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008, 223-239.

ANEXOS

Anexo 1: Guía de entrevista para el estudio de la Estación VES

**GUIA DE ENTREVISTA PARA EL ESTUDIO DE LA
ESTACIÓN DE VILLA EL SALVADOR**

N° DE GUÍA: FECHA: HORA: ZONA:

Buen día señor(a) disculpe la molestia, soy alumna de la Universidad Católica, estoy realizando un estudio sobre la estación del metro para identificar las oportunidades y problemas que ha traído la estación. ¿Me permite realizarle unas preguntas?

Para hacer más fácil el registro de la información, voy a grabar la conversación. Si no le molesta, solo le haré preguntas de cómo usted usa la estación, lo que no sepa o no quiera contestar, no hay ningún problema. Igualmente, debo decirle que esto es para uso académico de una investigación en la universidad.

1. ¿Cuál es su nombre?
2. ¿Cuántos años tiene?
3. ¿Usted qué actividad realiza en la estación? ¿Hace cuánto tiempo?

Sobre la estación y el servicio:

4. ¿Qué opina usted del tren? ¿Piensa que ha traído oportunidades o qué es un problema para el lugar?

5. ¿Cómo lo ha favorecido/perjudicado a usted?
6. ¿Qué le gustaría que mejoren de la estación o del servicio?
7. ¿Piensa que el espacio es adecuado o necesita mejorarse? ¿De qué manera?

Sobre su actividad:

8. ¿A qué hora tiene usted más trabajo? ¿a qué hora no?
9. ¿Qué pasa en las horas más tranquilas? ¿Qué hace usted? ¿Qué hacen otros usuarios de la estación o del entorno?
10. ¿Cuáles son los destinos de sus pasajeros o de dónde vienen?

Formas de organización:

11. ¿Pertenece a alguna asociación? ¿Cuál es el nombre de la asociación?
¿Quién dirige la asociación?
12. ¿Cómo ingreso a la asociación? ¿Cuáles fueron los requisitos o qué trámites tuvo que realizar?
13. ¿Cómo lo consiguió, alguien lo ayudo? ¿Antes de estar aquí que actividad realizaba?
14. ¿Usted dónde vive? ¿Cuánto tiempo tarda en llegar a la estación?
¿Usted trabaja solo o alguien lo ayuda?

Formas de uso del espacio:

15. ¿A qué hora llega a trabajar a la Estación?
16. ¿Normalmente, dónde se ubica?
17. ¿Cuáles son sus rutas principales cercanas?

18. ¿Cuándo usted llega, quienes están en la estación o quienes empiezan a llegar?
19. ¿Saben dónde ubicarse o cada uno decide libremente? ¿Cómo se acuerda el espacio que les corresponde? ¿Quiénes son los que deciden? ¿De qué cree usted que esto depende?



Anexo 2: Población entrevistada

NOMBRE ENTREVISTADO	EDAD	TIEMPO EN LA ESTACIÓN	OCUPACIÓN
Katty Navarro	32	6 AÑOS	COMERCIANTE PERIODICO
Jessica	32	6 MESES	COMERCIANTE PRODUCTOS VARIOS
Paola	30	4-5 AÑOS	VENDEDORA JUGO DE NARANJA
Anónimo	27	1 AÑO	VENDEDORA DE HUEVOS
Briggite	20	6 MESES	VENDEDORA PRODUCTOS CAJAMARQUINOS
Ruth	23	9 MESES	VENDEDORA DE CALDO DE MOTE
Jerónimo	42	1 y 1/2	Vendedor de empanadas
Javier	26	4 años	Vendedor de chifles

NOMBRE ENTREVISTADO	EDAD	TIEMPO EN LA ESTACIÓN	OCUPACIÓN	EMPRESA	CARGO
Feliciano	52	4-5 AÑOS.	MOTOTAXISTA	DIURSA	DIRIGENTE
Jorge Melendez	45	7 AÑOS	MOTOTAXISTA	POSEIDON	DIRIGENTE
Leocardio Rojas	55	6 AÑOS	MOTOTAXISTA	AUSTRAL	DIRIGENTE
Miguel	32	2 AÑOS	MOTOTAXISTA	AMBAR	
Max	37	4 AÑOS	MOTOTAXISTA	RML	
Luis	33	5 AÑOS	MOTOTAXISTA	DIURSA	
Carlos	40	5 AÑOS	MOTOTAXISTA	RML	
Henry	39	3 AÑOS	MOTOTAXISTA	AUSTRAL	
Salomé	30	2 AÑOS 1/2	MOTOTAXISTA	POSEIDON	
Kevin	23	5 AÑOS	MOTOTAXISTA	RML	
Walter	23	3 AÑOS	MOTOTAXISTA	RML	
Ronald	27	4 AÑOS	MOTOTAXISTA	AMBAR	
Roberth	32	2 AÑOS	MOTOTAXISTA	DIURSA	