

Análisis aproximativo sobre la repercusión del Covid-19 en los imaginarios urbanos e interacciones sociales de los usuarios del Metropolitano

Chavez Leonardo, Aroldo Kevin
Universidad Nacional Federico Villarreal
kevin8aroldo@gmail.com

Resumen: El presente texto tiene el propósito de presentar un análisis aproximativo antropológico sobre la repercusión de esta pandemia por la Covid-19 en los imaginarios urbanos e interacciones sociales de los usuarios de un servicio de transporte urbano, masivo y moderno de la Ciudad de Lima, el Metropolitano. Para su desarrollo se tendrá en cuenta el concepto “cuerpo-lugar” y los imaginarios urbanos para analizarlos sobre algunos escenarios etnográficos que se ha podido registrar, así como también en algunas narrativas recopiladas mediante un formulario virtual que tuvo como propósito conocer la experiencia de viaje del usuario de este servicio de transporte en este contexto. De este modo se pretende analizar esta nueva presentación en la vida cotidiana y de cuál sería el nuevo sentido y significado de movilizarse y viajar en el Metropolitano, entendido como un lugar social, muy a parte de su función mecánica que significa el transportarse de una estación a otra estación.

Palabras clave: Covid-19, ciudad, interacciones sociales, movilidades, imaginarios urbanos

Approximate analysis of the impact of Covid-19 on urban imaginaries and social interactions of Metropolitan users

Abstract: The present text has the purpose of presenting an approximate anthropological analysis on the repercussion of this pandemic by Covid-19 in the urban imaginaries and social interactions of the users of an urban, massive and modern transport service of the City of Lima, the Metropolitan. For its development, the concept of “body-place” and urban imaginaries will be taken into account to analyze them on some ethnographic scenarios that have been recorded, as well as on some narratives compiled through a virtual form that had the purpose of knowing the travel experience of the user of this transport service in this context. In this way, it is intended to analyze this new presentation in everyday life and what would be the new meaning and meaning of mobilizing and traveling in the Metropolitan, understood as a social place, very apart from its mechanical function that means transporting from a station to another station.

Keywords: Covid-19, city, social interactions, mobilities, urban imaginary

1. Introducción

El presente contexto actual por la pandemia del Covid-19 ha repercutido en diversas áreas de nuestras vidas. En diversos países del mundo, sus repercusiones han dependido según los factores que responden a la realidad de cada país. No obstante, todos los países afectados por esta pandemia han desenvuelto una serie de normas y medidas comunes, como el aislamiento social y la inmovilidad nocturna. Nuestro país, Perú, no ha sido ajeno a dichas medidas, es así como desde la quincena de marzo¹ se ha venido implementado diversas normas, planes y medidas sociales en todas las regiones del país para así poder frenar el contagio y propagación de este virus. En nuestro caso, en la capital, Lima, diversas actividades sociales se han visto paralizadas en su normalidad, la cual era realizadas y ejercidas de manera presencial. Es así como, muchas de estas actividades han conllevado a realizarse de manera virtual desde el hogar, no obstante, conforme avanzaban los meses, ciertas actividades han vuelto ser puestas de manera presencial². Aun así, dicha “normalidad” no es del todo posible por ahora.

Si bien se ha ido aligerando sus funcionamientos con las medidas correspondientes que dispone el gobierno, nuestro interés del presente texto reflexivo no está abocado a las actividades en sí, sino en el punto medio entre estas actividades y el hogar (entendido como el punto de inicio y de llegada de nuestra vida social). Es decir, de aquellos lugares y escenarios que funcionan como puente para dichas actividades con mayor relevancia social -el centro de trabajo u otra actividad social-, como son las estaciones de transporte. De este modo, un sistema de transporte masivo y urbano de la ciudad de Lima, el “Metropolitano”, será de caso empírico para analizar las repercusiones que el contexto actual haya generado, en el plano social, de esta estación de transporte.

Es por eso, que nos enfocaremos en los imaginarios urbanos e interacciones sociales entre los usuarios de este transporte, siendo esto el objetivo que se abordará en este presente texto. Esto es debido a que consideramos que las nuevas normas y medidas elaboradas por esta institución de transporte ha reconfigurado la experiencia de transitar y viajar por sus terminales de transferencias y estaciones, dándole así un nuevo sentido y significado social al Metropolitano a partir de estos nuevos imaginarios. Por consiguiente, para generar mayor soporte y sustento a esta reflexión y análisis se describirán, gracias a la observación participante³, algunos escenarios etnográficos que den cuenta de estas nuevas normas y medidas en las movilidades e interacciones de los usuarios en el Metropolitano de este

¹ Véase el siguiente enlace del diario El Peruano en donde se detalla las medidas adoptadas por el gobierno peruano para contrarrestar la pandemia: <https://www.elperuano.pe/noticia-gobierno-declara-estado-emergencia-nacional-y-aislamiento-social-obligatorio-15-dias-92075.aspx> (vía web: 15/03/2020).

² Véase en el siguiente enlace del diario El Peruano donde se señalan las actividades que están retomando su normalidad, como los centros comerciales y tiendas en general: <https://elperuano.pe/noticia-fase-3-pondra-marcha-96-de-economia-99013.aspx> (vía web: 1/07/2020).

³ Se entiende por observación participante como Tim Ingold (2017) lo define: “*Observar* significa ver lo que está sucediendo alrededor, y por supuesto, también escuchar y sentir. *Participar* significa hacerlo dentro del flujo de actividades en las cuales uno lleva la vida, al lado de y junto de las personas y cosas que capturan la atención” (pág. 148).

contexto, como también algunas capturas fotográficas. Así mismo, este breve tiempo de trabajo de campo⁴ se reforzarán con algunas opiniones y comentarios de usuarios con relación al presente contexto reunidas mediante un formulario virtual. Debe señalarse que en dicho formulario solo una pregunta estuvo destinado al actual contexto, ya que en un inicio las preguntas fueron realizadas sin miras a esta pandemia⁵, pero debido a esto, no pudimos ser ajeno a conocer la nueva experiencia de viaje en el Metropolitano desde las voces de los mismos usuarios.

2. Breve repaso teórico

Sobre la existencia de casos etnográficos que tienen como escenarios lugares de transporte rápido y de gran magnitud, se ha podido encontrar estudios realizados sobre el Metro de la Ciudad de México y sus interacciones sociales que se desenvuelven en los vagones del metro (Aguilar, 2013), reconfigurando así el significado de viajar y movilizarse por las estaciones troncales. Prácticas y relaciones sociales como el “metreo” (Nava, 2019) y las “relaciones homoeróticas” (Hernández, 2017) del metro de México, nos permiten conocer este sentido simbólico que se genera en los vagones del metro como contraposición de la función mecánica del transporte. En otras palabras, “el tránsito representa más que la acción física [y mecánica] de trasladarse entre dos puntos del plano terrestre” (Grimaldo, 2020: 2).

Por otro lado, al encontrarse las estaciones de transporte en grandes ciudades de gran aglomeración, como la ciudad de Lima; es necesario prestar atención a un par de conceptos que la cual nos ayudará a desarrollar el presente análisis. Por ejemplo, el concepto “cuerpo-lugar” (Lindón, 2009) es relevante en tanto las emociones y sentires corporalizadas de las personas sean un medio para analizar el sentido y significado que tiene para la persona un lugar, como del sentido social que tiene dicho lugar -y aquí va otro concepto relevante para este texto- en el imaginario urbano (Hiernaux, 2012) de las personas. Por otra parte, entendiendo a la ciudad como el escenario macro donde se desenvuelven muchas dinámicas sociales, Erving Goffman (1997, 2001) es un referente para abordar esa “presentación en la vida cotidiana” (2001), aunque no lo trata de manera directa, en las estaciones de transporte. Así mismo, un autor más cercano a estos escenarios de rápidas movilidades y de tránsito, es Manuel Delgado y sus aportes sobre la importancia de estos espacios como “...el autobús, el andén del metro...” (2007), por donde “el animal público” (1999) interacciona y se moviliza reproduciendo así un nuevo significado social que es el sustento de esas “antropología de la movilidad y del movimiento” que Delgado (1999) aboga. No obstante, para este autor, el espacio público es también ideológico (2011) debido que oculta en su estructura abstracta una asimetría social, política y económica.

⁴ En palabras de Eduardo Restrepo (2018), el trabajo de campo: “se refiere a esa fase del proceso investigativo dedicado al levantamiento de la información requerida para responder a un problema de investigación. El trabajo de campo es el momento en el cual el etnógrafo realiza el grueso de la labor empírica” (pág. 51).

⁵ Es necesario acotar que el presente texto se desprende de una investigación, pero que por la pandemia se consideró necesario resaltar esta repercusión, no obstante, el propósito inicial de la investigación sigue en curso.

Si bien es probable que todo lo mencionado no fue pensando en un contexto pandemia, lo consideramos relevantes en tanto nos permite reafirmarnos en la importancia de estos tipos de estudios y análisis sociales y antropológicos en la ciudad, en la urbe. En suma, nos planteamos la siguiente pregunta como apertura al presente texto: ¿De qué manera ha repercutido el actual contexto de pandemia en los imaginarios urbanos e interacciones de los usuarios del Metropolitano?

3. El Metropolitano en tiempos de pandemia: nuevas medidas y normas para usar este servicio de transporte.

Desde la quincena de marzo del presente año, el Metropolitano, se ha visto en la necesidad y obligación de elaborar y aplicar nuevas normas y medidas para los usuarios que usan diariamente este servicio de transporte como parte de su cotidianidad por la ciudad de Lima. Es cierto que la cantidad y aforo de usuarios se ha visto reducida⁶ porque un porcentaje de usuarios se han visto obstruidos en el continuamiento de sus actividades sociales hasta antes de la pandemia. No obstante, esto no ha significado el aligeramiento de las nuevas normas y medidas.

Por otro lado, es necesario acotar que el sistema de autobuses de tránsito rápido, el Metropolitano, cuenta con una vía exclusiva conformado por dos terminales de embarque (Naranjal y Matellini), una Estación Central, y 37 estaciones troncales; de esta manera el Metropolitano conecta diariamente a 12 distritos de Lima Metropolitana. No obstante, es conveniente resaltar que el Terminal de transferencia Naranjal será de caso empírico para analizar dicha repercusión, así como también de ejemplo para lo que sucede en las otras estaciones del Metropolitano⁷. Hay dos razones por la cual se ha elegido a este terminal Naranjal como caso concreto: Por un lado, por ser un terminal de transferencia, es decir, punto de inicio y salida tanto de los alimentadores⁸ como de los buses⁹. Esto significa que en este terminal la aglomeración y circulación de usuarios es mayor, aún en este contexto, que las otras estaciones troncales. Por otro lado, porque es por donde mayormente he -y lo menciono en primera persona- podido movilizarme y transitar desde que estudio en la universidad (desde el 2017). En este sentido, deseo que no sea visto como una ventaja, por el contrario, ha sido una tarea el hecho de poder desnormalizar esta cotidianidad la cual yo formaba parte, para así poder encontrar otro sentido y significado social y antropológico a este sistema de transporte.

⁶ Como se menciona en un informe del Instituto Peruano de Economía: “En este contexto, y con la llegada de la pandemia, el número de pasajeros [del Metropolitano] por día de semana se redujo de 533 mil a 119 mil.” <https://www.ipe.org.pe/porta1/como-afecto-la-emergencia-sanitaria-a-empresas-de-transporte-urbano-metropolitano/> (vía web: 19/07/2020).

⁷ El sistema de transporte del Metropolitano cuenta con dos Terminales de transferencia, Naranjal (Norte) y Matellini (Sur); una Estación Central; y 36 estaciones intermedias.

⁸ En este Terminal de transferencia Naranjal existen 9 líneas de buses troncales.

⁹ En este Terminal de transferencia Naranjal existen 17 líneas de alimentadores con ruta Norte.

Por otra parte, estas nuevas normas y medidas elaboradas por el Metropolitano han generado que los usuarios adopten estas nuevas medidas para seguir transitando y viajando, si no, su ingreso a este servicio no sería posible ya que representaría un problema a la institución y a lo demás usuarios. Esto es debido a que serían interpretados como un posible portador del virus o que sean más susceptible a ser contagiado por otros, lo cual iría en contra del propósito de estas medidas. Es así como el uso de mascarillas¹⁰ y de protectores faciales¹¹ son de carácter obligatoria en los usuarios. Por su lado, el Metropolitano, ha desenvuelto diversas medidas como: anuncios digitales; físicos como en las estaciones: y virtuales (figura 1) como desde la página de Facebook del Metropolitano, de consejos para prevenir el Covid-19; la demarcación para el distanciamiento de 1.5 metros entre los usuarios¹², esto consiste en el pintado de círculos en el piso (figura 2) la continua limpieza y desinfección en los terminales y estaciones; los lavamanos portátiles con su respectivo jabón líquido; y una mejor asistencia en los servicios higiénicos ya que cuentan con secadores al aire y papel higiénico.

Por lo general, todas estas medidas pueden encontrarse en el Terminal Naranjal, salvo en otras estaciones donde no he podido observar algunas de estas, como, por ejemplo, el pintado de círculos para el distanciamiento entre los usuarios. No obstante, la aplicación de toda esta nueva normalidad de transitar por el Metropolitano no sería efectiva sino fuera por la función que realizan los orientadores (figura 5) para con el cumplimiento de estas medidas y normas entre los usuarios. Dicha función consiste en la constante vigilancia de los usuarios por parte de los orientadores, como también del personal de seguridad. Esto es sumamente importante socialmente ya que el orientador no es un simple sujeto que tiene como propósito cumplir su trabajo, sino que, si lo observamos en un nivel abstracto, el orientador representa la expresión y la “materialización simbólica”¹³ de esta relación de poder que existe entre la institución del Metropolitano sobre los usuarios.

¹⁰ Véase el siguiente enlace del comunicado de la Municipalidad de Lima donde se recalca el uso obligatorio de las mascarillas para viajar en el Metropolitano: <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/39777-municipalidad-de-lima-intensifica-medidas-de-proteccion-a-conductores-y-usuarios-del-metropolitano-y-corredores-complementarios> (vía web: 26/03/2020).

¹¹ Véase el siguiente enlace del comunicado de la Municipalidad de Lima donde se recalca el uso obligatorio del protector facial para viajar en el Metropolitano: <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/40362-comunicado-desde-manana-uso-del-protector-facial-sera-obligatorio-en-metropolitano-y-corredores-complementarios> (vía web: 19/07/2020).

¹² Véase el siguiente enlace del comunicado de la Municipalidad de Lima acerca de las nuevas medidas y normas adoptadas por el Metropolitano: <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/39973-municipalidad-de-lima-realiza-demarcacion-para-distanciamiento-entre-usuarios-en-terminales-del-metropolitano#:~:text=La%20se%C3%B1alizaci%C3%B3n%20consiste%20en%20el,dispuesta%20por%20el%20Gobierno%20Peruano.> (vía web: 05/05/2020).

¹³ En caso exista este concepto en las ciencias sociales, deseo pedir que el lector o lectora disculpará mi atrevimiento por no citar al autor correspondiente. Espero se entienda que, en mi condición de estudiante de pregrado, estoy en constante aprendizaje y desarrollo.



Figura 1: Anuncios digitales para prevenir el Covid-19 en el bus

Fuente: Elaboración propia



Figura 2: Usuarios en su círculo correspondiente en el Terminal Naranjal

Fuente: Elaboración propia



Figura 3: Orientador al tanto del orden y del aforo al ingresar al bus

Fuente: Elaboración propia

3.1. Repercusión en las movilidades e interacciones sociales

Como bien se ha podido ver en las imágenes, el Metropolitano como lugar social, simbólicamente, reafirma su autoridad institucional bajo el discurso del cuidado y prevención de posibles contagios por el Covid-19. Con esto no quiero decir, que es irrelevante las nuevas medidas y normas, en lo absoluto, por el contrario, es deber de las instituciones que conforman a la ciudad, de velar por el cuidado y de un buen servicio para las personas, en este caso, de los usuarios, más aún en este contexto. Sin embargo, se considera necesario observar más allá, es decir, todo ese nuevo “proceso social” (Radcliffe-Brown, 1972) que se desenvuelve entre los usuarios que cargan nuevas “máscaras”, “fachadas” (Goffman, 2001) o “caras” (Goffman, 1970) en este nuevo escenario de interacciones sociales. Las mascarillas

con sus diseños particulares¹⁴, los protectores faciales¹⁵ y los trajes de plástico¹⁶ representan esta nueva “presentación en la vida cotidiana” (Goffman, 2001) por este terminal Naranjal, y en general, en el Metropolitano. Dicho nuevo “proceso social” como lo define Radcliffe-Brown (1972): “como una inmensa multitud de acciones e interacciones de seres humanos, actuando individualmente o en combinaciones o grupos” (pág. 12); es preciso para analizarlo en esta contemporaneidad urbana de la ciudad. En este sentido, nos reafirmamos y sostenemos en lo enunciado por el antropólogo Manuel Delgado (1999, 2007) al hacer referencia sobre la necesidad de recurrir a este concepto de Radcliffe-Brown para estos tiempos y lugares:

Las implicaciones epistemológicas del espacio urbano como objeto de observación, descripción y análisis antropológicos deben partir de que la actividad que en él se produce se asimila a las formas de adaptación externa e interna que Radcliffe-Brown atribuía a todo ese sistema social total. La matriz teórica del viejo programa estructural-funcionalista no pierde vigencia y debería poder ramificar su propia tradición hacia el estudio de las coaliciones peatonales, es decir, la asociación que emprenden de manera pasajera individuos desconocidos entre sí que es probable que nunca más se vuelvan a reencontrarse (Delgado, 2007: 88).

Ahora bien, este proceso social no solo se conforma simbólicamente con lo ya mencionado, sino que es aquí donde es necesario fortalecer este análisis por medio del concepto “cuerpo-lugar” de la geógrafa social Alicia Lindón (2009). Para ella, el cuerpo de la persona y los lugares guardan una estrecha relación por la retroalimentación simbólica que se producen tanto entre las personas como en los lugares por donde ha sido transitado. Dichos lugares no son simbólicos por sí solos, por el contrario, su significado depende tanto de la interacción que se produzca en ese lugar. Es en la interacción constante donde la reafirmación del significado de lugar se fortalece simbólicamente y socialmente gracias a la continua intersubjetividad de las emociones, afectos y sentimientos que las personas manifiestan mediante la corporalización de sus subjetividades. Esta reafirmación cala tanto en el sentir de la persona sobre el lugar y en lo que significa el lugar en la persona. En palabras de la autora:

La realización de una práctica en cierto lugar puede movilizar en el sujeto, afectos por diversas cuestiones. Por ejemplo, por recuerdos agradables del lugar, por recuerdos de situaciones gratas vividas en el lugar, por temores que relaciona directamente con el lugar, por miedos, por recuerdos dolorosos vinculados al lugar, por sentimientos de inseguridad emanados en ese lugar... (Lindón, 2009: 12).

¹⁴ Es sabido que, en este contexto, las mascarillas son esenciales y obligatorias para movilizarse y transitar por la ciudad y la urbe de Lima, esto ha llevado que muchas personas utilicen mascarillas de diversos diseños con: insignias de algún club deportivo o nacional, dibujos animados, mensajes o el nombre de una banda, etc. Así como otros tipos de diseños que son más elaborados y por ende con un precio más elevado.

¹⁵ He podido observar que, en los exteriores del Terminal Naranjal, algunos ambulantes venden protectores faciales de diversos diseños, ya sea por la comodidad para la persona o el usuario que vaya a comprar.

¹⁶ Las varias veces que he ido al Terminal Naranjal, como viajar en los buses y alimentadores del Metropolitano, he podido observar y registrar que diversos usuarios hacen uso de un traje de plástico que cubre desde el torso hasta las rodillas. Esto puede entenderse que el usuario se siente más seguro y protegido más allá de las normas y medidas ya establecidas.

Por otro lado, es necesario apoyarnos también de los imaginarios urbanos (Hiernaux, 2012) como necesario para analizar en torno a las informaciones que han venido circulando tanto por los medios de comunicaciones como por las redes sociales y aplicaciones con relación al Covid-19. Y que han calado en los imaginarios de los usuarios del Metropolitano porque sostenemos que los usuarios proyectan dichos imaginarios en su toda su estadía por este servicio de transporte. Pero antes de recurrir a Hiernaux, es necesario definir los imaginarios sociales (nivel más macro) en palabras de Alicia Lindón (2012), por la debida razón que la autora lo define también en situaciones cotidianas de la ciudad y de la urbe:

...los imaginarios constituyen un patrimonio de ideas y de imágenes mentales acumuladas, recreadas y tejidas en una trama, por parte del individuo en el curso de su socialización, es decir, a lo largo de toda su vida. Ningún individuo elabora estas construcciones de sentido aislado de otros, sino en diálogo y en interacción con los otros, es decir, intersubjetivamente, y valiéndose de herramientas socialmente construidas, como es el lenguaje (Lindón, 2012: 66).

Aún con esta definición, consideramos que no es suficiente para acercarnos mucho más, en un nivel micro, al Metropolitano como un lugar, escenario o situación cotidiana de la ciudad de Lima. Es por ello, que es necesario hacer una diferencia mediante los imaginarios urbanos como lo entiende Daniel Hiernaux (2012). Este autor, plantea que la diferencia entre los imaginarios sociales e imaginarios urbanos está en la perspectiva geográfica y en la delimitación física. Por ejemplo, cuando él aborda sobre la inseguridad y el miedo, en primer lugar, se puede entender como un imaginario social en la medida que articulen a todo un país, como lo son en los escenarios de cataclismos naturales, terrorismo e inseguridad generalizada. En este sentido, el imaginario social lo comparten todos los habitantes de un país o de una ciudad. Por otro lado, en segundo lugar, la inseguridad y el miedo, puede ser también características propias de un lugar o espacio determinado de un país o ciudad. Es aquí donde el autor recurre a los comportamientos urbanos, como la segregación social de una comunidad o vecindario para delimitar el imaginario social en un espacio geográfico en particular. Siendo de esta forma que el imaginario social se transforma en un imaginario urbano (Hiernaux, 2012: 92).

En función de lo explicado, consideramos propicio partir de esta explicación para abordar nuestro caso. Que, si bien no es producto de una segregación social, no obstante, nos sostenemos en la perspectiva geográfica para analizar los imaginarios urbanos que creemos que se manifiestan en el Terminal Naranjal a través de los comportamientos de los usuarios que aún hacen uso de este servicio en este contexto de pandemia.

Es necesario acotar que los imaginarios urbanos que planteamos se conforman por dos tipos de informaciones (que tienen como base en los imaginarios sociales): lo oficial y lo no-oficial. En lo oficial se encuentran las informaciones dadas y provistas por el Gobierno del Perú; los estudios científicos de los organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) para los países del mundo; presencia de ONG's vinculadas al gobierno como cuerpos de apoyo; los medios de comunicación tradicionales (radios y

televisores) que difunden información autorizada y oficial por el gobierno; las instituciones peruanas como el Seguro Social del Perú (EsSalud), las páginas oficiales de las redes sociales de las municipalidades distritales; y otras instituciones que en esencia comparten lo oficial, es decir, del poder, del gobierno. Por el contrario, en los no oficial, se encuentran las cadenas de mensajes que se difunden a no más poder por el WhatsApp; los vídeos sobre recetas caseras para combatir el Covid-19; las diferentes publicaciones por el Facebook de páginas alternativas¹⁷; las teorías conspirativas del surgimiento de este virus y su “posible” relación con las antenas 5G y el cáncer, así como también la relación entre el microchip y las vacunas para el Covid-19 que muchos grupos religiosos profesan como parte del fin de los tiempos; los vídeos compartidos por las redes sobre experiencias de personas que se curaron con medicina alternativa; relatos y conversaciones entre los propios vecinos y familiares; etc.

Tanto las informaciones oficiales y no-oficiales tienen un gran alcance en las emociones, ideas, pensamientos, actitudes y comportamientos de las personas al momento de interactuar y movilizarse una vez que salen del hogar para poder transitar por las calles y lugares de la ciudad. Es decir, toda esa subjetividad no es pasiva en tanto repercute en la presentación de la persona en la vida cotidiana. En ese sentido, en el Terminal Naranjal, proponemos que cuando los usuarios ingresan por el torniquete prolongarán esas subjetividades que interactuarán indirectamente. En otras palabras, se relacionarán intersubjetivamente mientras formen la fila para abordar el bus o el alimentador y mientras caminen, se movilicen o se desplacen por todo el lugar del terminal. En esta misma línea, la relación “cuerpo-lugar”, de Lindón (2009), tiene una participación relevante en cuanto los cuerpos de los usuarios sean el medio por donde estas emociones se prolonguen. Por ejemplo, las mascarillas, los protectores fáciles y, en especial, los trajes de plásticos que cubren todo el torso hasta las rodillas de algunos usuarios que usan esto como parte de su vestimenta cotidiana representan, simbólicamente, la prolongación de los imaginarios urbanos y sentires sobre este contexto pandemia, ya sea sobre el temor, el cuidado y la prevención que deben de tener para no portar este virus o en todo caso, si son asintomáticos, para no contagiar a otros usuarios.

Dichos imaginarios urbanos son también colectivos si lo entendemos, nuevamente, desde la perspectiva de Daniel Hiernaux (2012): “...los imaginarios [urbanos] se constituyen como colectivos: por una parte, en ese ajuste provocado por las presiones institucionales; por la otra, en el ejercicio intersubjetivo que le otorga un sentido compartido a las experiencias humanas” (pág. 90). En función de lo citado, podemos entender las “presiones institucionales” como las normas y medidas establecidas por la institución de transporte del

¹⁷ Relaciono lo alternativo con la definición que se le realiza a la música alternativa: como una gama de diferentes géneros y subgéneros musicales mezclados que una banda produce, y que por consecuencia no tienen una definición de género musical en particular. Esto es positivo en tanto integra y atrae a diversos gustos y oyentes que no se definen en un solo género musical. De igual forma, creemos que sucede con las páginas alternativas de Facebook. Existen páginas que comparten noticias de diversas fuentes y medios, publicaciones de diversas informaciones que no guardan relación con las publicaciones anteriores, publicaciones de vídeos de diversas temáticas (fútbol, recuerdos, música, chistes, farándula, consejos para la vida, hasta relatos de experiencias que se curaron del Covid-19, etc.)

Metropolitano; y al “ejercicio intersubjetivo” como a las relaciones o interacciones intersubjetivas de los usuarios en el terminal.

3.2. La experiencia simbólica del viaje desde los usuarios

Por otro lado, si bien, antes de la pandemia, el escenario y lugar del terminal Naranjal, era totalmente diferente¹⁸ y el significado simbólico y social era ciertamente otro. Hay ciertos imaginarios urbanos que aún se mantienen entre los usuarios del Metropolitano, lo cual creemos que los hace repensar entre esta anterior experiencia y la del contexto actual. Como si esa esencia simbólica no se haya diluido por completo en la experiencia de viajar en este sistema de transporte. Erving Goffman menciona algo referente a esta esencia simbólica anterior:

La decoración e instalación permanente de un lugar en el cual se desarrolla generalmente una determinada actuación, así como los actuantes y la acción que allí solemos encontrar, tienden a imprimir en él una especie de hechizo; aun cuando la actuación habitual no se lleva a cabo allí, el lugar tiende a retener algo de carácter de su región anterior” (Goffman, 2001: 135).

En función de la cita anterior y a nuestra idea que la esencia anterior se mantiene en el espacio del Metropolitano y en los imaginarios urbanos de los usuarios. Por ejemplo -y lo menciono en primera persona- he podido reconocer e identificar ciertos aspectos simbólicos sobre lo que significa el Metropolitano hasta antes de la pandemia: la espera en las filas y los reclamos por la demora de los buses. Por otro lado, a través de un formulario virtual¹⁹, los mismos usuarios a través de sus propias experiencias de viaje en el presente contexto, afirman esa esencia anterior:

“Creo que la situación que se vive en las estaciones es la misma con o sin mascarillas, puesto que la gente sigue haciendo las mismas colas largar esperando buses cuando se debería aumentar los buses para que la gente no esté apretada” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Sigue habiendo largas colas y la espera sigue siendo interminable. No me imagino cuando todos tengan que salir” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“¿Modificado? ¿Enserio creen que hay una modificación en los hábitos e viaje matutino? Lo único que hay es una continuidad en los hábitos de consumo (uso del sistema vial) improvisado, hace falta una serie de estaciones intermodales, o una conexión que funcione entre los buses, bicicletas, scooters, taxis y demás” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Ha generado más estrés. Por el miedo a contagio” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 3 de julio del 2020).

¹⁸ Sobre esta anterior “normalidad” está en proceso de escritura para otro texto.

¹⁹ Esta pregunta del formulario fue: ¿De qué manera cree que esta pandemia ha modificado la práctica de transitar o movilizarse en el Terminal Naranjal, y en el viaje en los buses del Metropolitano? Así mismo, en esta pregunta se llegó a recopilar 97 respuestas, y solo algunos han sido empleados para este texto ya que se ha considerado que algunas respuestas sintetizan a las otras.

Estas experiencias respondidas en el formulario que se realizó agrupan a un sector de usuarios que considera que las condiciones de viajar en el Metropolitano no han cambiado y que en todo caso ha empeorado debido que existe una presión mayor y comprometida a la salud, la posibilidad de ser contagiado. Además, podemos inducir de lo mencionado que el “derecho a la indiferencia” y el “derecho al anonimato” (Delgado 2007: 182) en el espacio del Metropolitano se verá reducida en tanto entre los usuarios exista algún temor de ser contagiados. De esta manera, existirá una mayor atención sobre el otro usuario que se encuentra cerca a uno. Por ejemplo, una observación etnográfica que presencie podría ejemplificar esto: Mientras viajaba y estaba sentado en la parte trasera del bus, observe que una persona de tercera edad, desde su asiento, prestaba atención a los otros usuarios que ingresaban al bus en cada estación. Cuando de repente un usuario ingresa y se coloca en un asiento atrás de esta persona de tercera edad, este inmediatamente voltea a mirarle para luego hacerles señas con sus manos y ojos, al principio no entendía, pero luego se dio cuenta que eso significaba un aviso para que él se pusiera su protector fácil que no lo llevaba puesto, sino en las manos.

Por otro lado, hay otro sector de usuarios que consideran oportuno el presente contexto para poder reflexionar y replantear nuevas formas de interactuar y viajar en el Metropolitano:

“Creo que esta pandemia podría significar una oportunidad para aplicar mejor los programas de organización de las estaciones. Hoy existe el miedo de acercarse al otro, pero impera la necesidad de llegar a tiempo al trabajo. Creo que un trabajo en conjunto puede ayudar a superar esta crisis, tienen que involucrar más a los ciudadanos en la organización de las estaciones” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Definitivamente nos ha enseñado que necesitamos espacio propio y/o personal. Que todos merecemos ir en buses sin gente amontada” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Es evidente que ahora se debe viajar en el bus como debió ser siempre y no como la lata de sardina. Además, que demostrar que por esa ruta el metropolitano no se da a vasto solo, por lo que se debe implementar corredores siguiendo la misma ruta para que puedan movilizarse las personas” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Lo ideal sería que, cuando la pandemia acabe, en los buses vayan todos sentados y parados, pero no al punto de ir hacinados. Así se mantendría la rapidez del sistema, agregando la calidad del viaje” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“La pandemia es una situación provechable para mejorar la calidad de su servicio” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Creo que se le ha devuelto prestigio al servicio. Antes no había respeto al cliente cuando éste abordaba el bus pues prácticamente el servicio parecía abarrotado como las combis. Creo que un servicio controlado es el que siempre se debió ofrecer, no creo que haya cambiado, lo que creo es que ahora es como siempre debió ser, fuera de la cantidad limitada de pasajeros que abordar cada bus” (Formulario virtual realizado por Google Forms, 3 de julio del 2020).

Estas otras experiencias no se contradicen con las anteriores, sino que, permite la integración y la construcción de un nuevo imaginario urbano como el resultado de las nuevas

experiencias y prácticas de interacción del presente con las interacciones antes de la pandemia, es decir, una reconfiguración del imaginario. En palabras del profesor Manuel Delgado (2011), el imaginario urbano también se puede entender como:

... lo que le sucede a los individuos -incluyendo en ello lo que sueñan, esperan, planean o añoran- de lo que se nutre todo imaginario para constituirse y constituir, de igual forma que es el habla la que determina la lengua, el mensaje al código, la vida a la aldea. Ningún imaginario urbano existe como colgado en el vacío ni surge de una nada metafísica o de un orden arquetípico universal descontextualizada, sino que, ... es un lenguaje que reposa en definitiva sobre una experiencia y sobre una práctica (pág. 100).

Que los usuarios planteen nuevas formas de interactuar y viajar nos dice, en primera lugar, que para ellos el Metropolitano significa no solo un sistema de transporte que tiene un fin mecánico que es el de transportarlos; sino que, que significa un lugar y un momento de vivencias y experiencias de sentires y emociones (preocupación, estrés y miedo por el contagio de este nuevo virus) que calan en las subjetividades de los usuarios; y en segundo lugar, que sus prácticas e interacciones no son pasivas ni irrelevantes a la hora de pensar, en un nivel macro, en cómo debe ser las condiciones de viaje en el transporte de la ciudad de Lima. Es decir, a partir de los imaginarios urbanos, como una pieza importante, es como también se debería planificar un mejor desarrollo para la ciudad porque no solo se trata de administrar desde las altas esferas y comodidad de las instituciones, todo lo contrario, es “también tratar con una realidad compleja e independiente, que posee sus propias leyes y mecanismo de reacciones, sus reglamentaciones, así como sus posibilidades de desorden” (Foucault, 2009: 89).

4. A manera de conclusión

Las nuevas normas y medidas realizadas por este sistema de transporte, debido a la pandemia del Covid-19, e incorporadas en sus estaciones troncales nos ha permitido observarlos como mecanismos y acciones por donde se ha podido analizar la repercusión simbólica y significativa de los imaginarios urbanos como en las movilidades de los usuarios del Metropolitano. Esto ha sido relevante en tanto nos provea de interpretaciones aproximativas de lo que puede significar para el usuario el Metropolitano (estrés; miedo de contagio momento de larga espera; duda, preocupación y mayor atención sobre el otro usuario), muy a parte de su función mecánica que es el transportarlos de una estación a otra.

Es así como, con este presente artículo, que es el avance de una futura investigación, se ha pretendido analizar, de manera aproximada, sobre el nuevo sentido y significado de movilizarse, desplazarse, interactuar y viajar en este sistema de autobuses de tránsito rápido. Para este análisis, por un lado, ha sido importante partir de las informaciones oficiales y no oficiales con relación a este contexto de pandemia, que en estos últimos meses han venido circulando por los medios y las redes sociales, y que han tenido una repercusión en las ideas, concepciones y pensamientos de los usuarios del Metropolitano. Así mismo, ha sido relevante dar a conocer las experiencias y reflexiones de los mismos protagonistas que hacen

posible, por un lado, la dinámica social de este lugar; y, por otro lado, el funcionamiento de este sistema de transporte: los usuarios del Metropolitano.

Con estas dos fuentes, se ha podido relacionar a los imaginarios urbanos con las relaciones intersubjetivas de los usuarios, lo cual son expresadas y manifestadas a través de las emociones, de los sentires y de los sentimientos corporalizados en los usuarios por toda su estadía por el Metropolitano. Es decir, la relación entre el cuerpo de los usuarios con el Metropolitano como lugar social y antropológico.

Es así como, todo lo desarrollado, en otras palabras, nos ha permitido reconocer esta nueva presentación en la vida cotidiana, en contexto de pandemia, por el Metropolitano. Las mascarillas, los protectores faciales, los trajes de plásticos, el uso de alcohol, etc., son implementos materiales que tienen un valor y significado simbólico en tanto influye en las interacciones sociales que ocurren, por ejemplo, por el terminal Naranjal. De tal manera, que estas nuevas interacciones y su constancia ira, paulatinamente, normalizando una “nueva normalidad” por este lugar de transporte. Finalmente, es necesario reafirmar los comentarios, pensamientos y voces de los usuarios a la hora de repensar y reformular el desarrollo de un mejor servicio de este sistema de transporte. Y en general, de una mejor ciudad para todos los habitantes que diariamente viven y experimenta por medio de sus movilidades e interacciones todo que define socialmente a la urbe de la ciudad de Lima.

Referencias bibliográficas

- Aguilar, Miguel A. (2013). Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México. En Miguel A. Aguilar y Paula Soto (coord). *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*. (1-23). México: Porrua, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. http://www.academia.edu/15631132/Ciudad_de_interacciones_el_cuerpo_y_sus_narrativas_en_el_metro_de_la_ciudad_de_M%C3%A9xico?auto=download
- Delgado, Manuel. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, Manuel. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Catarata
- Delgado, Manuel. (2007). *Sociedad Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Grimaldo, Christian Omar. (2020). Hacia un paradigma transeúnte: el abordaje de la cultura a partir de los trayectos cotidianos. *Encartes, Vol 3 (Nº 5)*, 1-9. <https://encartasantropologicos.mx/grimaldo-transeunte-cultura-trayectos/>
- Foucault, Michael. (2010). *El cuerpo utópico. Las Heterotopías*. Buenos Aires: Nueva Visión.

- Goffman, Erving. (1970). *Ritual de la interacción*. Buenos Aires: Tiempo Contemporáneo.
- Goffman, Erving. (2001). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Hernández, José. (2017). El metro de la ciudad de México: heterotopías y prácticas homoeróticas. En Galia Cozzi y Pilar Velázquez (coord), *Desigualdad de género y configuraciones espaciales* (274-290). México: Universidad Nacional Autónoma de México; Centro de Investigaciones y Estudios de Género, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad; Instituto de Geografía.
- Hiernaux, Daniel. (2012). Los imaginarios urbanos: Una aproximación desde la geografía urbana y los estilos de vida. En Alicia Lindón y Daniel Hiernaux (dirs.), *Geografías de lo imaginario* (87-116). Barcelona: Anthropos Editorial, México: Universidad Autónoma Metropolitana – Iztapalapa. Div. Ciencias Sociales y Humanidades.
- Hiernaux, Daniel. y Alicia Lindón. (2012). *Geografías de los imaginarios*. Barcelona: Anthropos Editorial; México: Universidad Autónoma Metropolitana - Iztapalapa. Div. Ciencias Sociales y Humanidades.
- Ingold, Tim. (2017). ¡Suficiente con la Etnografía!. *Revista Colombiana de Antropología*. Vol 53 (N° 2), 143-159. <https://www.redalyc.org/pdf/1050/105052402007.pdf>
- Lindón, Alicia. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Revista Latinoamericana de Estudio sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, Vol 1 (N° 1) 06-20. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273220612009>
- Lindón, Alicia. (2012). ¿Geografías de lo imaginario o la dimensión imaginaria de las geografías del Lebenswelt?. En Alicia Lindón, Daniel Hiernaux (dirs.). *Geografías de lo imaginario* (65-86). Barcelona: Anthropos Editorial, México: Universidad Autónoma Metropolitana – Iztapalapa. Div. Ciencias Sociales y Humanidades
- Nava, Alfredo (2019). Interacción, construcción del espacio social y sexualidad en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol 21 (N° 3) 524-545. https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2317-15292019000300524&script=sci_arttext
- Radcliffe-Brown, Alfred. (1972). *Estructura y función en la Sociedad primitiva*. Barcelona: Saturno
- Restrepo, Delgado. (2018). *Etnografía. Alcances, técnicas y éticas*. Lima: Fondo Editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.