

ISBN-13: 978-987-27772-2-5

Título: Actas del I Encuentro Latinoamericano de Investigadores sobre Cuerpos y Corporalidades en las Culturas

Editorial: Investigaciones en Artes Escénicas y Performáticas

Edición: 1a Ed.

Fecha publicación: 8/2012



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-CompartirIgual 3.0 Unported](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/).

## El espacio-cuerpo en el Transporte Público de Lima: historias en la Línea 22



Foto: José Galindo Chávez

### **Resumen**

Esta investigación pretende un acercamiento al estudio de las relaciones sociales en el transporte público de Lima, desde su materialidad (actores no humanos) y sensaciones corporales haciendo uso de la categoría “Espacio-Cuerpo” para su análisis. Dicha categoría está caracterizada por la forma en que los cuerpos se mueven, distribuyen y fijan dentro de los espacios e inmobiliario de los vehículos; determinada también por un acuerdo o rechazo entre la distribución deseada del cobrador y la posición que adquiere el usuario. A partir de ahí, podemos entender el grado de incomodidad y los problemas que surgen al compartir un espacio como el Transporte Público, lo que nos llevará a entender el grado de agresión que día a día sufren nuestros cuerpos; que en términos más amplios, afecta nuestra calidad de vida.

**Keywords:** cúster, pasajero, espacio, cuerpo, incomodidad, asiento, acomodar, tiempo.

## Introducción

Este artículo pretende analizar la relación de los cuerpos con el lugar que ocupan, en este caso de los pasajeros que viajan en la línea 22. La empresa de transportes Veintidós S.R.L. la conforman 90 unidades cúster<sup>1</sup> que recorren la ciudad de Lima desde el paradero de Minka en el Callao y llegan hasta las inmediaciones del puente Surco en el distrito de Santa Anita. El recorrido de dichos cústers es de suma importancia para quienes viven en los distritos de Magdalena y San Miguel Antiguo porque es una de las dos únicas empresas que se dirigen a la avenida Javier Prado, donde se encuentran gran número de oficinas de la ciudad (bancos, ministerios, etc.). Ambos distritos, como se muestra en el cuadro siguiente, tienen alta densidad entre los distritos de Lima Metropolitana.

**Cuadro 1**

**Lima Metropolitana: Densidad poblacional por grupos de distritos, 1993 y 2007.**

<b>Muy baja densidad</b>	<b>Baja densidad</b>	<b>Densidad media</b>	<b>Alta densidad</b>	<b>Muy alta densidad</b>
Menos de 100 hab/km <sup>2</sup>	Entre 100 y 1,000 hab/km <sup>2</sup>	1,000 - 10,000 hab/km <sup>2</sup>	10,000 - 20,000 hab/km <sup>2</sup>	Más de 20,000 hab/km <sup>2</sup>
Santa María del Mar Punta Negra Punta Hermosa	Cieneguilla Ancón San Bartolo Pucusana Lurín Pachacamac Santa Rosa Carabayllo Lurigancho Chosica	Chaclacayo La Molina Puente Piedra San Isidro Villa María del Triunfo Ate San Juan de Lurigancho Chorrillos Santiago de Surco Miraflores Comas	Barranco San Borja Villa El Salvador <b>San Miguel (12,043.6)</b> Lima Cercado <b>Magdalena del Mar (14,062.0)</b> Independencia El Agustino Jesús María Rímac San Juan de Miraflores San Luis San Martín de Porres Pueblo Libre	La Victoria Breña Surquillo

<sup>1</sup> Según la declaración de la Gerente General de la empresa en mención.

Fuente: Censos Nacionales de Población 1993 y 2007.

Elaboración propia

Siendo el distrito de San Isidro el distrito con mayor cantidad promedio de personas ocupadas por manzana<sup>2</sup>, es un lugar de gran congestión vehicular a horas punta en las mañanas a partir de las 8 de la mañana y en las tardes a partir de las 5 de la tarde dependiendo el día. A las 7 de la noche, por ejemplo, el flujo de automóviles y microbuses es muy lento en la avenida Javier Prado, con dirección oeste – este. En las mañanas, entre 7:30 y 8:00 de la mañana muchos de los carros que se dirigen a Javier Prado desde Magdalena pasan llenos, con lo cual los pasajeros necesitan esperar varios carros para llegar a su centro de trabajo. Durante esas horas punta, tanto en la mañana como en la noche, la distribución de cuerpos dentro de los vehículos se hace complicada, haciendo la labor del cobrador más pesada y llegando a haber una serie de tensiones.

A partir de la dialéctica entre inmobiliario y persona, entre actores humanos y actores no humanos, entre cuerpos y cúster.

Para el siguiente estudio la primera tarea será describir la trayectoria de los cuerpos, para lo cual el trabajo de observación será fundamental, abriendo un panorama a partir del cual analizar a profundidad el rol los cuerpos para las personas, en un espacio preestablecido como es el Transporte Público<sup>3</sup>. Ello llevará a investigar el grado de satisfacción que se tiene, planteando una pregunta que normalmente uno no se hace: ¿Qué siente y cómo se siente mi cuerpo? Lo cual tendrá una resonancia cuando ese cuerpo se encuentra compartiendo el espacio con otros cuerpos, que le son ajenos pero que mantienen un contacto con el suyo: ¿Mi espacio está siendo invadido o está siendo respetado? ¿Estoy

---

<sup>2</sup> Según la nota de prensa del INEI con datos del Censo Nacional Económico del 2008, San Isidro tiene 321 personas ocupadas por manzana. Tomado de: <http://www.inei.gob.pe/web/NotaPrensa/Attach/9806.pdf>

<sup>3</sup> En adelante T.P.

invadiendo el espacio del otro? Estas preguntas me llevarán a ahondar un poco más la importancia que tienen las prácticas cotidianas en la ciudad en relación a lo que podríamos llamar una cultura urbana.

Dichas preguntas acerca del propio cuerpo ó del cuerpo vivido como plantea Liuba Kogan (2010), que nos plantea la cuestión de la identidad propia pocas veces cuestionada, nos debe remitir también al espacio en el que se encuentran: ¿cómo es el espacio en el cual se moviliza mi cuerpo? ¿Me gusta ese espacio? ¿Cómo lo acepto o cómo lo rechazo? Para ello es importante tomar en cuenta tanto las opiniones de los usuarios del T.P. así como los que trabajan en dicho espacio.

Dicho todo lo anterior, si consideramos el rechazo mayoritario frente a las condiciones de nuestro sistema de T.P., sobre todo por parte de usuarios, cabe la pregunta: ¿De qué manera se acepta o se asume la agresión corporal como algo cotidiano? Y viendo desde el otro lado, el de los conductores y cobradores de micro, es necesario preguntarse ¿Qué hace posible el trabajo diario de estos hombres y mujeres en condiciones que a la vista terminan siendo precarias? El trabajo del psicólogo social Jorge Yamamoto será de gran importancia para entender la cohesión social que forman los operarios del T.P. entre los miembros de su organización laboral.

## **CAPÍTULO I: ACERCAMIENTO DE LA REALIDAD A INVESTIGAR**

1.1. La configuración del espacio y los actores no humanos En este capítulo se esboza una descripción detallada de cada aspecto del “contexto” material en el cual se desenvuelven los actores humanos, tanto operarios del T.P. como usuarios del mismo. En la segunda parte del capítulo se habla más directamente acerca del ensamblaje que establecen actores humanos y no humanos.

1.1.1. Los asientos y lo material de la cúster (Pendiente) Por otro lado, la gerente general de la empresa Veintidós S.R.L. me indicó que las unidades cúster de su

empresa tenían que contar con los asientos reglamentarios: *“Cada asiento tiene que tener 40 cm. de espacio de asiento a asiento y adelante tiene que tener los 2 asientos que son los asientos preferenciales para las personas discapacitadas, las personas que están en estado de gestación, los adultos mayores y otras personas que requieran de ese servicio preferencial”*. En Lima, sin embargo, se puede notar que existe una práctica poco regulada que tiene que ver con el aumento de asientos en las unidades cúster. Entonces, s

### **1.1.2.El pasillo y los espacios “vacíos”**

“Señor, al fondo está vacío”<sup>4</sup>. El “orden” y ubicación que asumen los pasajeros al subirse al microes diferente entre uno y otro carro, en realidad y dependerá también de la comunicación que tenga el cobrador con los pasajeros.

En las horas punta el cobrador se convierte en una suerte de “acomodador” de pasajeros, cuyo objetivo principal es acomodar a la mayor cantidad de gente en el espacio que hay en la cúster. La gente busca como sea subirse al carro. A esta hora gran parte de pasajeros se dirige a la avenida Javier Prado, y todas las cústers que se dirigen hacia allá (hay 2 rutas) pasan llenas de pasajeros. Son varios los pasajeros que se quedan en la calle esperando una cúster que no esté llena. En ese momento del día intentan entrar a toda costa, inclusive pegados a la puerta, notoriamente empujados hacia el pasillo para no caer afuera. Algunas veces el cobrador cumple el rol de puerta, sujetándose fuertemente a los lados de la puerta, que está abierta porque al haber tanta gente aglutinada no se puede cerrar porque eso implicaría empujar aún más a los pasajeros que ya no tienen espacio. Las puertas tienen un mecanismo que al cerrarse por dentro, necesita cierto espacio en la entrada para su funcionamiento.

La distribución de pasajeros es irregular. En esta ocasión, la zona de adelante y de la puerta se aglomera, mientras que la zona de atrás mantiene una distribución donde los

---

<sup>4</sup> Frase escuchada con frecuencia por parte de los cobradores, quienes son los que reubican a los pasajeros diariamente.

pasajeros tienen mayor espacio. Algunos pasajeros refieren que evitan ir atrás por lo incómodo que resulta atravesar el pasillo para poder salir de la cúster cuando tengan que bajar. Cuando el vehículo deja de ser una cúster y pasa a ser un bus que tiene 2 puertas, se puede observar aglomeración de pasajeros en las 2 puertas, tanto delante como detrás. A medida que el vehículo hace su recorrido, los pasajeros van subiendo y en un momento dado ya no se puede avanzar. En ocasiones porque uno de los primeros en subir se ubicó cerca de la puerta y prefiere no avanzar. En dicha situación, los cobradores tratarán de que los pasajeros avancen y atraviesen el pasillo, ubicándose a lo largo del pasillo formando 2 filas, lo más pegados a los asientos posteriores.

Suele suceder que hay una voz que reclama adentro del vehículo: “¿A dónde van a subir?”, “Ya no hay espacio”, “Que ya no suban, está lleno”. Así, en esta situación de necesidad, también se escucha una voz afuera del vehículo que pide: “*Señor, al fondo está vacío*”. No era el(la) cobrador(a), era una pasajera que buscaba subir a la cúster.

1.1.3.El cinturón, el pasamanos y otros accesorios nada inútiles (Pendiente)

## **1.2. Las relaciones humanos – no humanos**

Los viajes en transporte público son un claro reflejo del contacto entre lo humano y lo no-humano. Y es quizás el caso del transporte en Lima uno de los casos más resaltantes de este contacto, donde cabe la pregunta ¿cuál configura a cuál?, ¿es acaso el ser humano el que moldea los “objetos” o son los “objetos” los que determinan el ambiente sobre el cual actuarán los humanos? Para entender esta paradoja, Latour propone una nueva definición de los objetos para hacer posible su rastreo en la red social, por lo que los llamó cuasi-objetos. La modernidad había hecho un corte radical que no permitía explicar todo lo que nos rodea. Bruno Latour (2007), esboza un nuevo enfoque, donde propone que si observamos los objetos podemos darnos cuenta que no son tan independientes de nosotros como creíamos eran, haciendo una crítica al trabajo de purificación de la modernidad. A partir de lo cual, estos cuasi-objetos “se convierten en mediadores, o sea, actores dotados de

la capacidad de traducir lo que transportan, de redefinirlo, de redespaldarlo, y también de traicionarlo. Los siervos han vuelto a ser ciudadanos libres” (2007: 121). En el sistema del transporte público de Lima se hallan diversos cuasi-objetos. ¿De qué modo transportan, redefinen, redespaldan o traicionan los fines para los cuales fueron construidos?

Por otro lado, el cuerpo se convierte en otro de los elementos necesarios para el análisis de este conjunto de actores. “Del cuerpo nacen y se propagan las significaciones que constituyen la base de la existencia individual y colectiva” afirma Le Breton (2002) y añade, “como emisor o receptor, el cuerpo produce sentido continuamente y de este modo el hombre se inserta activamente en un espacio social y cultural dado” (2002: 8). No obstante, el espacio que se configura en el transporte público no se puede dar por sentado tan sólo la existencia de cuerpos por sí mismos sino relacionamos todo el aspecto de los objetos: la combi, cúster o bus, los asientos, la calle y los actores en acción. Richard Sennett (1997) plantea que el problema contemporáneo radica en la privación sensorial de los individuos frente al escenario urbano, sin embargo si observamos el transporte público podríamos establecer un diálogo entre los espacios y los cuerpos.

Marshall McLuhan hace una distinción entre medios cálidos y fríos, en los que los primeros brindan de muchos datos al público y por ende éstos tienen muy poca participación; mientras que los segundos “son de alta participación para que el público los complete” (1993: 47). También sostiene que desde este punto de vista, los países subdesarrollados son fríos y los desarrollados serían cálidos. Sin embargo, las estrategias que han hecho uso los transportistas han configurado un medio, que a mi parecer, puede ser tanto frío como cálido. Cuando uno sube a una combi, cúster o bus puede observar sus muchos mensajes y establecer contacto de muchas formas con diversos actores; sin embargo, la materialidad del medio de transporte fijado ya nos configura como individuos de poca participación. Es aquí donde encuentro cierta paradoja entre medios cálidos y fríos en el transporte público de Lima, puesto que no podemos evitar relacionarnos pero tampoco somos libres de configurar nuestro espacio.

Este aspecto de los espacios se puede hallar más claramente ejemplificado en la distribución de los asientos. En las combis, cústers o buses es fácil reconocer que los



transportistas cambian los asientos, podemos observar los orificios de lo que fue la distribución original de asientos y compararla con la nueva distribución.

### 1.2.1. Mi rodilla, tu asiento

El cambio de asientos no parecería trascendental, hasta el momento que cambia la forma de organizar los cuerpos en un espacio concreto. Si el diseño de un automóvil se crea con el fin de llevar pasajeros con cierta comodidad, cambiar los asientos para añadir una fila puede ser señal de “ingenio”, pero a la vez puede generar ciertos problemas. Al preguntarle a una estudiante sobre su experiencia en el transporte público señaló: “Me pongo a pensar en las cosas más inmediatas, en mí, en que el asiento es incómodo o que es chiquito, nunca me entran las piernas en la combi o en una cúster” . Otro estudiante sostuvo que “(la incomodidad se da) en cierta hora y depende de qué hora y qué tipo de carro. A veces hay que tener buena suerte para que te toque una buena cúster o un buen bus” .

Esta situación del transporte en Lima nos lleva a pensar de qué manera adquieren los usuarios como una “costumbre” la incomodidad, es decir, como algo que ya se prevé que sucederá y que, en tanto eso ocurre, se puede integrar tal sensación (inscribirse) en un estado de control individual que permite pasarla mejor dentro del carro. Es decir, la incomodidad finalmente se vuelve parte de la condición de civilidad dentro de una urbe como Lima y, debido a ello, se asume como parte normal del entorno, como un elemento más de la experiencia en la ciudad.

De esta manera vemos constantemente cómo tratamos de acoplarnos al espacio que nos asignan, no importando nuestro tamaño ni necesidades de espacio, se nos comprime: no elegimos la cantidad de espacio que pueda tener un vehículo, ésta ya está prefigurado al momento de subirnos a él. Cuando uno a uno suben los pasajeros a una combi, cúster o bus también el cobrador quiere ubicarlos y acomodarlos en su espacio, obviando muchas veces la existencia de partes de su cuerpo, como los codos, rodillas y hombros, así como a sus cuasi-objetos –maletines, mochilas, carteras. Cada vez que el cobrador ve espacios vacíos busca rellenarlos.

Un aspecto adicional que podemos preguntarnos acerca de la “costumbre”, en el caso de los cobradores, es su adaptación a su mundo de trabajo. Una vez tuve la oportunidad de preguntarle a una cobradora de bus si estaría dispuesta a trabajar en una combi, a lo cual me respondió con una rotunda negativa. Sin embargo, una cobradora de cúster me dijo que le resultaba igual trabajar en un espacio pequeño como la combi, ya había tenido experiencia trabajando en una y le gustaba.

Mi rodilla, Tu asiento

### 1.3. Preguntas de Investigación

☐

Pregunta principal:

¿Cuáles son las agresiones corporales más cotidianas y aceptadas en usuarios y operarios del T.P.?

Preguntas secundarias:

- ¿Qué rol juega el cuerpo en el Transporte Público para los usuarios?
- ¿Qué rol juega el cuerpo en el Transporte Público para los operarios?
- ¿Cuáles son las formas de agresión más cotidianas y cómo son aceptadas?

#### 1.4. Objetivos de la investigación

Objetivo Principal:

Estudiar las agresiones corporales más cotidianas y aceptadas en usuarios y operarios del T.P.

Objetivos Secundarios:

- Estudiar el rol del cuerpo de los usuarios en el T.P.
- Estudiar el rol del cuerpo de los operarios en el T.P.
- Analizar las formas de agresión más cotidianas y aceptadas en el T.P.

## CAPÍTULO II: DISEÑO METODOLÓGICO

Esta investigación se centrará en primer lugar en la descripción de los fenómenos a un nivel profundo, cuya observación de campo es fundamental. A partir de éstas se tendrá un mayor conocimiento de uno de los aspectos importantes de la vida cotidiana: la movilidad en el transporte urbano limeño. Una vez ubicados en este campo, conociendo a sus actores y dinámicas, se podrá conocer más de ellos por medio de las entrevistas, indagando motivaciones, discursos y valores propios de cada uno. A partir de estas entrevistas podremos hacer un estudio comparativo entre diversos casos, estableciendo formas de respuesta similares o divergentes.

### 2.1. Acerca de la metodología

El análisis a operarios y usuarios del Transporte Público de Lima se hará de la siguiente forma. A través de entrevistas se estudiará la relación entre los sujetos y sus cuerpos cuando se desenvuelven en espacios como nuestro transporte público limeño. En este caso, al entrevistar a usuarios, las preguntas estarán dirigidas a sus sensaciones corporales, indagando además la relación que el “espacio” (o entorno) tiene en sus vidas diarias, siendo el transporte público un espacio social importante en su cotidianidad. Las preguntas dirigidas a los cobradores y/o choferes tendrán la misma orientación, salvo que en este caso el transporte público no es solamente un espacio social en la vida cotidiana, sino también un lugar de trabajo y como tal, merece ser analizado. Se estudiará, entonces, la relación del cobrador y/o chofer con su cuerpo dentro de este espacio llamado Transporte Público, que está delimitado por la calle y el vehículo.

### 2.2. Tipo de investigación

Al ser una investigación de carácter sincrónico tanto la descripción de fenómenos como la entrevista a los diversos actores que confluyen en él serán vitales. Se proyecta una amplitud de alcance medio, donde lo macro y lo micro puedan converger. Tiene tres ejes: a) cualitativo, b) transversal y c) descriptivo.

### 2.3. Operacionalización de variables

## Espacio-Cuerpo

Una de las dos categorías a estudiar en esta investigación será el que yo llamo “Espacio-Cuerpo”, dentro de la cual se pueden estudiar dos aspectos, los espacios y los cuerpos que ocupan dichos lugares. Ambos se relacionan intrínsecamente.

El viaje en un microbús de transporte público, sobretodo en el caso de Lima, implica entre otras cosas la redistribución de los espacios. Los vehículos que prestan servicio de transporte público en Lima no guardan una similitud unas de otras, no se caracteriza por ser un sistema centralista cuyos vehículos sigan un patrón común de diseño. En el sistema de transporte limeño podemos encontrar una variedad ad infinitum de modelos de vehículos y distribución de asientos dentro del mismo, una característica que hace peculiar el mismo sistema de T.P. Por ello mismo uno de los factores que merecen ser estudiados es el de los espacios vacíos en relación a los cuerpos que lo ocupan.

Cuando uno sube a un microbús tiene que buscar el espacio donde situar su cuerpo. Los espacios vacíos de acuerdo a la hora, el día o el lugar variarán mucho. Es por ello que la labor del cobrador cobra importancia en tanto que tiene que organizar dichos cuerpos en los espacios vacíos que poco a poco se van llenando. Y es en esta constante distribución que surge un escenario peculiar donde el cuerpo también habla.

Respecto a lo anterior se puede observar una “lucha de fuerzas” donde el cobrador buscará la forma de llenar la mayor cantidad de espacios vacíos, mientras que los usuarios aceptarán o rechazarán dicha distribución espacial. Algunos individuos pueden aceptarlo en menor medida que otros.

### 2.4. Técnicas de recolección de datos

#### Observación directa en campo.

Nos permitirá tener un mapa general de los actores, situaciones y respuestas que movilizarán la investigación. La observación es la primera herramienta que nos acerca

al mundo cotidiano, a la vida misma que sirve de escenario para que los cuerpos se desenvuelvan en un espacio delimitado.

Entrevistas semi estructuradas informales.

A lo largo de los conflictos analizados se buscará dialogar con los actores en juego para conocer sus primeras impresiones, motivos y respuestas, que responden a un plano menos racionalizado de la acción, permitiendo una comprensión del campo performativo de las estrategias tanto de usuarios como de operarios del transporte público.

Entrevistas en profundidad.

Se llevarán a cabo doce entrevistas de este nivel, divididos entre usuarios y operarios. De esta forma podremos entrar a un plano más racional de las estrategias de juego, conociendo discursos y valores de los actores involucrados.

Grupos focales.

Este trabajo se interesaría por conocer las opiniones más diversas y a su vez a entablar el diálogo entre actores similares, que experimentan a diario las mismas situaciones, de modo que se conocerán variadas respuestas ante un mismo problema. Además en el diálogo se podrán conocer apreciaciones del mundo del trabajo como del propio medio del transporte público.

2.5. Guía de observación

Línea 22

## CAPÍTULO III: AVANCE DE LA INVESTIGACIÓN

El siguiente cuadro presentado a continuación es un sondeo a las opiniones de los usuarios de periódicos vía internet frente a las últimas noticias sobre las reformas planteadas en el T.P. Este rastreo permite llegar a una hipótesis parcial, ya que no se cuenta con cifras exactas de la cantidad de usuarios que navegan vía internet para leer prensa escrita, y menos aún, cuántos son los que comentan noticias (y menos aún si las diferentes opiniones no pertenecen a la misma persona). Lo que pretendo con este pequeño rastreo es medir el impacto de la sensación corporal cuando se comentan noticias relacionadas con Transporte Público en Lima.

Por el otro lado, he resumido las 6 entrevistas realizadas a cobradores y/o choferes en tres tipos de unidades de Transporte Público. Todo este trabajo está en proceso de evaluación, pues no corresponde a lo propuesto en el Capítulo II y pertenece a un antiguo trabajo que merecía la pena mencionar, y que, no obstante su falta de profundización, es el punto de partida sobre el cual voy a reflexionar y organizar mi proyecto de Tesis.

Sondeo de las opiniones sobre Transporte Público en relación a la comodidad del cuerpo