

## Escenarios liminales de la urbanidad: Las estaciones-troncales del Metropolitano de la Ciudad de Lima

Liminal scenarios of urbanity: The trunk stations of the Metropolitan of the City of Lima

Aroldo Kevin Chavez Leonardo<sup>1</sup>  

### Cómo citar

Chavez Leonardo, A. (2023). Escenarios liminales de la urbanidad: Las estaciones-troncales del Metropolitano de la Ciudad de Lima. *Socialium*, 7(1), 70-89. <https://doi.org/10.26490/uncp.sl.2023.7.1.1685>

<sup>1</sup> Egresado en Antropología,  
Universidad Nacional  
Federico Villarreal, Perú.  
2017006611@unfv.edu.pe

### RESUMEN

El presente texto plantea retomar un concepto clásico de la antropología, el estado *liminal* o *de margen*, como marco teórico para analizar un escenario contemporáneo de la urbanidad de la ciudad de Lima: un sistema de autobuses de tránsito rápido, urbano, público y moderno, el Metropolitano. Como objetivo central es entender a este sistema de transporte, como un escenario de paso, de puente y tránsito que agrupa en su interioridad a diversos usuarios anónimos que buscan llegar a su destino mientras interactúan bajo una presión colectiva -como los neófitos o *communitas* que buscan cruzar el *umbral*-. La metodología tiene un enfoque cualitativo, puesto que buscar analizar los diversos escenarios de interacción que fueron registrados; describir las dos morfologías del Metropolitano; y la sistematización de los formularios que fueron respondidos virtualmente por 137 participantes-usuarios. Como resultado, a partir de los formularios se tuvieron diversos códigos o conceptos que permiten sustentar el carácter liminal de este sistema de transporte. Carácter que se sostiene por los escenarios de interacción en que los usuarios se ven inmersos en la cotidianidad. En suma, se sostiene que el Metropolitano representa un escenario constante de liminalidad de la urbanidad, reafirmando la no descontextualización de los ritos de paso como marco de análisis en los lugares urbanos de esta contemporaneidad.

**Palabras clave:** *Liminal; ciudad; transporte; interacciones sociales; espacio urbano.*

### ABSTRACT

The present text proposes to retake a classic concept of anthropology, the liminal or margin state, as a theoretical framework to analyze a contemporary scenario of the urbanity of the city of Lima: a rapid transit, urban, public and modern bus system, the Metropolitan. The main objective is to understand this transport system, as a stage of passage, bridge and transit that brings together various anonymous users who seek to reach their destination while interacting under collective pressure -such as neophytes or *communitas* who seek cross the threshold. The methodology has a qualitative approach, since it seeks to analyze the various interaction scenarios that were registered; describe the two morphologies of the Metropolitan; and the systematization of the forms that were answered virtually by 137 participant-users. As a result, from the forms, various codes or concepts were obtained that allow supporting the liminal character of this transport system. Character that is sustained by the interaction scenarios in which users are immersed in everyday life. In short, it is argued that the Metropolitan represents a constant scenario of liminality of urbanity, reaffirming the non-decontextualization of rites of passage as a framework of analysis in contemporary urban places.

**Keywords:** *Liminal; city; transportation; social interactions; urban space.*

Arbitrado por pares ciegos

Recibido: 10/11/2022

Aceptado: 30/12/2022



## Introducción

La fase, estado o etapa liminal o de margen en la antropología forma parte de un concepto mayor que el antropólogo francés, Arnold Van Gennep, acuñó como “Los ritos de paso” (2008)<sup>1</sup>. Como hace referencia Segalen (2005) de Van Gennep, “... se basa en una etnografía básicamente exótica. Recorriendo las civilizaciones más variadas, descubre que un número impresionante de manifestaciones sociales obedecen al mismo esquema formal y utilizan el mismo marco espacio - temporal” (p. 42). El marco de los ritos de paso se conforma por tres estados que se pueden comprender en dos series de términos: tanto a 1) procesos rituales (ritos de separación, ritos de margen y ritos de agregación) como a 2) transiciones espaciales (estado preliminar, estado liminal y estado postliminal). Por una parte, cada proceso ritual es observado como una fase determinante de la estructura social<sup>2</sup> por lo cual experimenta una sociedad; por otra parte, entendidos como escenarios o etapas por donde ocurren cambios y agregados de normas, conductas, jerarquías, posiciones, deberes, derechos. Es decir, de una transición simbólica y social que experimentan necesariamente los iniciados o *neófitos* de una sociedad o tribu como, por ejemplo, los Ndembu que fueron estudiados por Turner (1980, 1988). En mención a las dos series de términos para entender los ritos de paso, Turner (1988) alude, que en la primera serie:

Van Gennep pone el acento en lo que yo llamaría los aspectos <estructurales> del paso o transición. Mientras que el uso que hace de la segunda serie de términos indica su interés primordial por unidades de espacio y tiempo en las que conducta y simbolismo se ven momentáneamente emancipados de las normas y valores que rigen la vida pública de quienes ocupan posiciones estructurales (p. 170).

El cambio de normas y valores que repercutirán en la vida de los integrantes de una sociedad, se llevan a cabo en los diversos ritos de paso, pero en diferentes grados de elaboración e importancia para la estructura social. Aunque las tres categorías de los ritos de paso conforman en su conjunto, una institución vital en la continuidad de una estructura social; es el estado liminal donde se concentra mayormente el sentido simbólico de todo el proceso ritual. Esto se explica mediante la heterogeneidad de situaciones o escenarios que este estado puede escenificarse y desarrollarse: la etapa de ser universitario/a (en las sociedades contemporáneas), el estar comprometido/a, un bautizo, el paso de la niñez a la adultez; hasta incluso el transportarse de un lugar a otro tal y como ocurre en los sistemas de transporte. Por otro lado, porque lo liminal es determinante sobre lo que puede ocurrir en el siguiente estado, por ejemplo, la etapa de noviazgo coloca a la pareja en un paso previo al casamiento y la formalidad legal de su unión, sea

---

<sup>1</sup> Originalmente se tituló “*Les rites de passage*” y fue publicado en 1909.

<sup>2</sup> Se entiende por “estructura” como lo define Turner (1988): “... una disposición más o menos característica de instituciones especializadas mutuamente dependientes y la organización institucional de posiciones y/o de los actores que las mismas implican...” (p. 170).

religioso o civil, en este caso hablaríamos de una etapa postliminal o de agregación. Sin embargo, este paso a posteriori puede nunca pasar si en esa etapa de noviazgo no se logra concretar ciertas expectativas que se tenían de la otra persona, o porque simplemente ocurrió algún hecho inesperado, determinando así la no posibilidad de la siguiente etapa; es decir, el casamiento como escenario concretado. Sobre el grado simbólico de los estados de los ritos, Van Gennep (2008) sostenía que:

... no se hallan igualmente desarrolladas en una misma población ni en un mismo conjunto ceremonial. Los ritos de separación están más desarrollados en las ceremonias de los funerales; los ritos de agregación, en las del matrimonio; en cuanto a los ritos de margen, pueden constituir una sección importante, por ejemplo, en el embarazo, el noviazgo, la iniciación, o reducirse a un mínimo en la adopción, el segundo parto, el nuevo casamiento, el paso de la segunda a la tercera edad, etc. (p. 25).

De esta manera, la importancia simbólica por lo que se produce en el estado liminal, lo ha colocado como un marco analítico para abordar los diferentes procesos rituales que se producían en diversas tribus o sociedades tradicionales. En Turner (1980, 1988), el estado de *umbral* o de *limen* como también se le conoce, concentró su atención debido a esa pluralidad de significados y de sucesos rituales que ocurrían mientras se permanecía en dicho estado. Como afirma Segalen (2005), el interés que tenía Turner sobre este lo liminal se explica porque:

El individuo en situación liminar presenta unos rasgos específicos: se escapa de las clasificaciones sociológicas porque se encuentra en una posición inestable; está muerto para el mundo de los vivos y muchos rituales asimilan a estos novicios a los espíritus y ánimas; su invisibilidad social puede marcarse con la pérdida del nombre, la retirada de la ropa, insignias y otros signos de su primera condición; a veces son tratados como embriones en el útero, como recién nacidos, como niños de pecho. Lo más característico de su posición es que son al mismo tiempo lo uno y lo otro; a la vez están muertos y vivos, son criaturas humanas y animales... Pasan por unas pruebas físicas que pueden adoptar la forma de mutilaciones, pero también fases de aprendizaje. Estas últimas tendrán el efecto de incorporarlos al molde, de sacarlo de su estado preliminar y conducirlos a su pleno estado social, que los hará idénticos a los demás miembros de la comunidad (p. 53).

Por esta razón, Turner se sostenía de este marco de umbral para analizar diversas manifestaciones rituales que se producían en los Ndembu y los Nuer. Para Turner (1988), el grupo de personas o iniciados que integran al estado liminal los denominó como *communitas*, y lo consideró como uno de los dos modelos principales de interacción humana, yuxtapuestos y alternativos. En palabras de Turner (1988), “la *communitas* es una relación entre individuos concretos, históricos y con una idiosincrasia determinada, que no están segmentados en roles y status sino en enfrentados entre sí...” (p. 138). Es por ello que los

communitas, para Turner, se relacionan y se hallan con el estado liminal, por lo indeterminado, lo no establecido, así como por la ausencia de un status y jerarquía. En suma, la influencia de los trabajos de Van Gennep en Víctor Turner, se ilustra cuando él emplea este marco de análisis para las categorías rituales de paso que se empleaban en los cultos femeninos Ndembu (1988):

La primera fase, llamada *ilembi*, separa a la candidata del mundo profano; la segunda, llamada *kunkunka* (literalmente, <en la cabaña de hierba>), la aleja parcialmente de la vida secular, y la tercera, llamada *kutumbuka*, es una danza festiva con la que se celebra el levantamiento de la prohibición impuesta por la sombra y la vuelta de la candidata a la vida habitual (p. 26).

## Método

El presente texto es de enfoque cualitativo y descriptivo porque busca ahondar en el carácter liminal de un sistema de transporte público y masivo de la ciudad de Lima: el Metropolitano. Este enfoque no solo permite analizar lo empíricamente observable, sino también los discursos para comprender los significados de los sujetos sociales o actores del fenómeno social a estudiar. Además, el análisis del estudio tiene como base en el marco teórico de los ritos de paso (Van Gennep, 2008), por lo cual se sustentará la no descontextualización de este marco en estos escenarios urbanos de la contemporaneidad.

Para este texto se ha contado con la participación de 137 usuarios del Metropolitano, mayores de 18 años entre jóvenes y adultos. Los datos obtenidos se realizaron mediante dos técnicas de recolección: la observación participante y un formulario virtual de 4 preguntas realizado por Google Forms. Por un lado, con la observación participante se registró un corpus de escenarios de interacción sociales producido entre los usuarios del Metropolitano tanto en el terminal, en su mayoría en Naranjal, como en la interioridad de los buses troncales. Por otro lado, con el formulario virtual, se recopiló mediante las preguntas los diversos escenarios de interacción social en que los usuarios experimentan y se ven inmersos en la cotidianidad, los sentimientos y emociones que les produce estar y trasladarse en el Metropolitano y en la repercusión, y en la repercusión emocional que puede existir al abandonar este servicio de transporte.

## Resultados

### Desplazamiento del campo de lo ritual

Los estados rituales que conforman a los ritos de paso, no solo se restringe a contextos de sociedades con características comunitarias, mágicas - religiosas, de una estructura rudimentaria y de "... recurrencias

biológicas o meteorológicas que a las innovaciones técnicas” (Turner, 1980, p. 103). Como menciona Turner (1980), por “estado” puede entenderse también a “... las condiciones ecológicas, o a la situación física, mental o emocional en que una persona o un determinado grupo puede encontrarse en un momento concreto” (p. 103). En ese sentido, puede abocar tanto a la situación personal que un individuo está experimentando, como también a la situación que se experimenta social y colectivamente en un determinado lugar y espacio de la sociedad. Así mismo, “... es un término mucho más amplio que <status> o que <oficio>, y hace referencia a cualquier tipo de situación estable o recurrente, culturalmente reconocida” (p. 104).

En nuestra sociedad contemporánea, los ritos de paso se manifiestan en diversos escenarios y contextos de la ciudad, aunque no en un sentido ritual como tal, caracterizado por esa esencia religiosa, cosmológica e incluso mágica. Por ello, la antropóloga, Martine (2005), prefiere “hablar de un desplazamiento del campo de lo ritual” (p. 36), y señala que:

Desde el corazón de lo social, los ritos se han desplazado, principalmente hacia sus márgenes. Encontramos ritos en el ámbito deportivo, en lo ocio (o en la periferia del trabajo, como en las fiestas de jubilados, la celebración de cumpleaños, los nacimientos de hijos de empleados, etc.) Aunque ajenos al mundo del trabajo, no siempre son subterráneos o marginales, se imponen como una evidencia cuando los hinchas de un equipo de fútbol victorioso llenan la noche con el claxon entusiasta de sus automóviles, cuando se lanzan por las arterias de la ciudad 20.000 corredores, cuando millones de telespectadores comulgan juntos en el entierro de una princesa de Inglaterra. Las formas de rituales en la sociedad moderna permiten la expresión de valores y de emociones que no encuentran forma de expresarse en el mundo del trabajo o en el mundo doméstico. Son momentos de desahogo colectivo (p. 36).

Por otra parte, pero en el mismo contexto de la sociedad contemporánea, para el antropólogo Manuel Delgado (1999), el espacio público puede representarse como liminalidad generalizada, por ello sostiene que “las características formales y ambientales de la fase liminal o de margen de los ritos de paso - nihilización o negativización de una estructura social cualquiera- pueden ajustarse a aspectos centrales de la vida en las sociedades urbanizadas” (p. 118). Por esta razón, Delgado (2011), alude que el espacio público puede:

... ser definido como espacio de y para las relaciones en público, es decir, para aquellas que se producen entre individuos que coinciden físicamente y de paso en lugares de tránsito y que han de llevar a cabo una serie de acomodos y ajustes mutuos para adaptarse a la asociación efímera que establecen (p. 17).

La definición que Delgado realiza sobre el espacio público permite observar que las calles, las avenidas, los locales o las plazas, puestos que integran y definen a lo público, como estados transitorios y efímero, y como puentes colectivos de la urbanidad. En otras palabras, de lugares y de calles compartidos cotidianamente por una masa de individuos anónimos que se cruzan e interactúan indirectamente; trasladándose así a diferentes lugares con diversos fines y objetivos, como: el llegar al trabajo, a la universidad, al hospital, a una reunión, a la fábrica, a una cita e incluso a una manifestación social. Es decir, a todo escenario de interacción correspondida por aquellos individuos. A diferencia del carácter ritual de la liminalidad, “en el caso de las sociedades urbanas hemos visto cómo esos ámbitos liminales, intersticios inestables que se abren entre instituciones y territorios estructurados, pueden identificarse con la calle y con los espacios públicos” (Delgado, 1999, p. 178). Este símil de los lugares que conforman el espacio público como escenarios de liminalidad de la urbanidad, se confirma en la siguiente cita de Delgado (1999):

Por definición la calle, la plaza, el vestíbulo, de cualquier estación de tren, los bares o el autobús son espacios de *paso*, cuyos usuarios, las moléculas de la urbanidad -la sociedad urbana haciéndose y deshaciéndose constantemente-, son seres de la indefinición: ya han salido de su lugar de procedencia, pero todavía no han llegado allá donde se dirigían; no son lo que eran, pero todavía no se han incorporado a su nuevo rol. Siempre son iniciados, neófitos, pasajeros (p. 119).

Esta característica efímera y espontánea no tiene sentido como tal, si no es producida por una participación de individuos que interactúen en el espacio y tiempo en que se desarrolla. Así como los *communitas* de Turner (1980, 1988) en los ritos de margen; en los lugares urbanos liminares de la ciudad, son el conjunto de transeúntes o pasajeros de paso que circulan, se movilizan e interactúan intersubjetivamente por estos lugares concretos y de puente. La no determinación de un lugar, el estado de transición y de anonimato vienen a ser algunas características comunes entre los *communitas* de Turner y los pasajeros de paso de estos lugares de la urbanidad. Como postula Delgado (1999) sobre el usuario del espacio público:

Eso es lo que hace que el usuario del espacio público o semipúblico sea básicamente eso, *transeúnte*, es decir persona que está en tránsito, en *passage*. Tránsito, transeúnte, del latín *transeo* -pasar, ir de un sitio a otro, transformarse, ir más allá de, transcurrir, recorres rápidamente...-, cuyo participio es *transitus*: acción de pasar, de cambiar de condición. *Transitus*, como sustantivo: lugar de espacio público o semipúblico que es *un ser del umbral*, predispuesto a lo que salga (p. 120).

Ante todo, lo mencionado, el presente texto tiene como interés analizar antropológicamente el aspecto simbólico y social que puede representar las principales estaciones troncales de un sistema de transporte

moderno, masivo y urbano de la Ciudad de Lima: el Metropolitano. Entendiendo a estas estaciones troncales como escenarios y lugares de liminalidad de la urbanidad. En ese sentido, los cientos de usuarios que forman parte, cotidianamente, de esa masa de individuos anónimos y de paso, y enfocados en un objetivo común: llegar al próximo lugar; representarán los nuevos neófitos o *communitas* de Turner (1980, 1988) que interactúan y lidian con esa presión colectiva propias de un estado liminal. Este análisis se esclarecerá en la medida que se describa la morfología social y mecánica del Metropolitano. Así mismo, se sostendrá mediante los resultado y análisis de 137 formularios de cuatro preguntas, realizados por Google Forms. A partir de esto, se generó códigos que ayudaron a sostener la característica de liminalidad que representa el Metropolitano para los usuarios, así como de la repercusión emocional que se generará como producto de dicha característica. Es decir, siguiendo la lógica de los ritos de paso, en el escenario postliminal: en el trabajo, en el centro de estudios, en la oficina, al llegar a una reunión, en general, en una actividad social.

¿Por qué no atrevernos a proclamar que decir *espacio de tránsito* o, en este contexto de la secuencialización de los ritos de pasaje, *espacio de liminalidad* o *espacio de margen* viene a ser un neoplasmo, puesto que el espacio, en cierto modo, es siempre transitivo, liminal, marginal? (Delgado, 1999, p. 121).

### **Morfología liminal del Metropolitano**

La descripción del funcionamiento del sistema del Metropolitano se representa por la morfología social y mecánica lo cual le permite ser observado como un escenario de constante liminalidad. Su descripción es relevante puesto que permite una representación mental del caso estudiado. Augé (2009), recomendaba la importancia de realizar una exploración y descripción de alguna estación de transporte para realizar algún análisis social y antropológico de estos tipos de lugares:

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

En función de la cita, se plantea dos tipos de morfologías para abordar al Metropolitano: la mecánica y la social. Antes de abordar ambas morfologías, es necesario recalcar que el sistema de transporte del Metropolitano se constituye por 36 estaciones troncales, una estación Central y dos terminales (Naranjal y Matellini) de transbordo, conectando así a 12 distritos de la ciudad de Lima por medio de una vía

exclusiva: desde Independencia (Lima Norte), pasando por el Centro de Lima, hasta el distrito de Chorrillos (Lima Sur).

Dicho esto, se abordará las dos morfologías, por un lado, 1) la mecánica, se integra por las cuestiones materiales, las normas y los servicios que permiten y caracterizan al funcionamiento de este sistema de transporte. Por ejemplo, las 36 estaciones intermedias o troncales se caracterizan por ser de una infraestructura accesible, estética, moderna, tecnológica y segura<sup>3</sup> (ver figura 1); así mismo, por ser inclusivas ya que cuentan con rampas, escaleras, torniquetes especiales e indicaciones en alfabeto braille para personas con discapacidad. Si bien estas características son comunes en todas las estaciones troncales, en el caso de la estación Central se puede observar que se caracteriza por ser subterránea y también por la presencia de locales comerciales, de servicios higiénicos, así como de un sistema de ventilación. En cuanto a los terminales de transbordo, además de las características comunes ya mencionadas, son de arquitectura cerrada y mucho más amplias que las estaciones troncales debido a que son zonas de embarque y desembarque, tanto de los buses articulados como de los alimentadores<sup>4</sup> (ver figura 2).

Ahora bien, sobre las normas y servicios que caracterizan al Metropolitano, esto se puede representar en el número de rutas regulares y de expresos (cuatro y once respectivamente), los avisos y recomendaciones en las estaciones, el horario establecido de cada ruta, la tarifa fijada, las señalizaciones de las rutas en las estaciones, las sanciones y reglas para el usuario. En ese sentido, lo mencionado representa las formas de hacer uso de este servicio de transporte, como la manera de ingresar por el torniquete, en qué horarios abordar, cuantas líneas de buses hay y en qué horarios empiezan las rutas de los buses (ver figura 3), cuáles serán las sanciones en una posible infracción, las líneas de atención al usuario en caso de problemas, la función de los orientadores, y otras normas que permiten que los individuos conozcan y se familiaricen con el funcionamiento del Metropolitano.

## Figura 1

---

<sup>3</sup> Como bien se describe en la sección “Conócenos” de la página web del Metropolitano.

<sup>4</sup> Una de las diferencias más visibles entre ambos buses está en la capacidad de aforo y en las rutas: mientras que los buses articulados, que miden 18 metros de largo, transportan 160 pasajeros; los buses alimentadores, que miden 12 y 8.5 metros, transportan entre 80 y 40 pasajeros respectivamente. Así mismo, en cuanto a las rutas, los articulados circulan en las vías exclusivas del Metropolitano; los alimentados circulan en la ruta normal y pública tal y como lo hacen los otros servicios de transportes (combis, custers, taxis colectivos, autos particulares, buses y ciclistas). Esto se explica porque los buses articulados forman parte del sistema de estaciones troncales; mientras que los buses alimentadores no, por el contrario, su función es transportar a los usuarios a los principales paraderos que ya venían existiendo hasta antes del Metropolitano, y que no integran a esta vía exclusiva.

*Infraestructura de la Estación Colmena (Centro de Lima)*



*Nota.* Tomado de página web del grupo Verona.

**Figura 2**

*Interioridad del terminal Naranjal (Lima Norte)*



*Nota.* Tomado de página web del Gobierno del Perú.

**Figura 3**

*Cuadro informativo sobre las rutas y servicios de los buses según sus estaciones*



*Nota.* Tomado de página web del Metropolitano

Por otro lado, sobre 2) la morfología social, se constituye por las intersubjetividades que se corporalizan por medio de las interacciones sociales que producen y reproducen los usuarios por toda su estadía en el Metropolitano. Es decir, todos esos escenarios de interacción que fueron registrados mediante la observación participante como: gritos y reclamos de los usuarios hacia los orientadores<sup>5</sup> del Metropolitano por la demora de llegada de los buses; los reclamos e insultos hacia los usuarios que se cueñan en las filas para evitar la espera; los golpes o altercados entre los usuarios por el asiento; los rostros de estrés y de preocupación por no saber si llegarán puntual a sus destinos en plena hora punta; los empujones y golpes entre los usuarios al momento de ingresar al bus o para lograr alcanzar un asiento (ver figura 4); los reclamos por el acoso sexual por parte de un hombre hacia una mujer. Por otra parte, el Metropolitano -en particular el terminal Naranjal- ha sido también escenarios de protestas y plantones como contra el alza de los pasajes, que fue organizado por vecinos del distrito, colectivos, usuarios y estudiantes; por otras demandas como por la ejecución de una obra de agua potable que exigían algunos sectores del distrito; así como por la defensa de una extensión del parque zonal público “Sinchi Roca”,

<sup>5</sup> Según la definición en la página web del Metropolitano, “los orientadores están capacitados para atender situaciones complejas como accidentes, robos, controversia entre usuarios e insatisfacciones; así como en el manejo de equipo de primero auxilio y contra incendios”. Por otra parte, la función, mayormente, de los orientadores en la cotidianidad del Metropolitano es de colocar las barras para separar y ordenar las filas de espera; de observar que los usuarios estén ordenados en las filas de cada ruta correspondiente; y de atender uno que otro altercado o disputa entre los usuarios.

que organizó la “Asociación de Gestión y Defensa del Parque Sinchi Roca y Espacio Públicos” (organización conformada por vecinos del distrito de Comas), porque está teniendo como objetivo convertirse en la “cochera” del Metropolitano. De esta manera, estas interacciones pueden significar la “... articulación de subjetividades con iniciativas, potencialidades y objetivos propios, que acuerdan generar realidades específicas a partir de elementos cognitivos y discursivos que se trenzan para la oportunidad y que pueden prescindir total o parcialmente de estructuras sociales preexistentes” (Delgado, 2011, p. 45).

#### Figura 4

Usuarios preocupados por ingresar al bus en plena hora punta



Nota. Tomado de página web del diario El Comercio.

Esta morfología social del Metropolitano puede también entenderse bajo el concepto del “proceso social” del antropólogo Radcliffe-Brown (1972), que en sus palabras hace referencia a “una inmensa multitud de acciones e interacciones de seres humanos, actuando individualmente o en combinaciones o grupos” (p. 12). A propósito de la posible descontextualización que puede parecer dicho concepto, puesto que es clásico y de referente en la antropología, al momento de abordar para este caso contemporáneo, Delgado (2007) observa a este concepto como un marco de análisis propicio para estos tipos de escenarios de paso de la urbanidad:

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 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 vuelvan a reencontrarse. La definición que Radcliffe-Brown propone de proceso social se antoja especialmente adecuada para tal fin... (p. 88).

En suma, la coexistencia cotidiana y efímera entre ambas morfologías constituyen el lugar donde los usuarios del Metropolitano producen y reproducen escenarios corporalizados de interacciones intersubjetivas. Si bien una vez dentro del bus, el servicio es rápido debido a que circula a través de una vía exclusiva; los tipos de usuarios -que pueden ser desde estudiantes, oficinistas, maestros, trabajadores, hasta delincuentes o acosadores<sup>6</sup>-, se encuentran sumergidos en una presión colectiva y, de cierta manera, normalizada por la cotidianidad, como el asumir como un hecho que la experiencia de transportarse sea estresante por los gritos o la excesiva espera. O que, en la estadía efímera del bus se experimente tocamientos indebidos o miradas intimidantes, así como encontrar que dos usuarios estén discutiendo por algún asiento. No será ilógico pensar que incluso un delincuente o acosador tome en cuenta esa presión colectiva, como escenario de oportunidad para realizar sus actos delictivos que ya han sido registrados en diversas notas periodísticas.

### **Estado liminal de la urbanidad: el Metropolitano**

Como ya hemos examinado, para Van Gennep (2008), los ritos de paso constituyen el tránsito que un individuo o un grupo experimentan como parte de la transformación de su status en la estructura social donde pertenecen. Para nuestro caso empírico del Metropolitano, se planteó que la morfología social y mecánica componen el escenario por donde el Metropolitano se representa como un estado de constante liminalidad. La interioridad de las 37 estaciones troncales, la estación Central y los dos terminales de embarque, actúan como escenarios donde los cientos de usuarios que transitan de manera cotidiana, experimentando y lidiando con una presión constante. Pienso que esto es el producto de las condiciones del servicio que ofrece el Metropolitano, del nivel de satisfacción e incomodidad que perciben y experimentan los usuarios, y de la repercusión de esta experiencia hasta después de haber abandonado este lugar. Es esta característica bajo presión es lo que sostiene el estado liminal de este sistema de transporte en cuestión.

---

<sup>6</sup> Esto se explica mediante los casos registrados de robos y acosos sexuales en el Metropolitano.

El producto de esta presión, por lo cual se sostiene que el Metropolitano se representa ese estado de manera constante, se puede comprobar mediante los resultados y análisis que se realizó sobre cuatro preguntas de un formulario virtual que fue dirigido para usuarios de este servicio de transporte. Considero que estas preguntas guardan relación debido al interés por los escenarios que el usuario haya podido identificar, y de lo que siente a partir de estos. Posteriormente, conocer si se produce una repercusión de esta experiencia después de haber abandonado este servicio. En cada pregunta formulada, se tuvo como producto códigos o conceptos que permiten fundamentar la razón liminal del Metropolitano en el espacio urbano de la ciudad.

Para la primera pregunta, 1) *¿Qué escenarios o situaciones has podido identificar en el terminal Naranjal?*; se ha tenido como objetivo conocer los escenarios de interacciones que los usuarios hayan podido identificar en la cotidianidad del Metropolitano, así como de lo que estos escenarios pueden representar. De esta manera, se ha logrado producir cinco códigos a partir de la interpretación de los datos. Estos códigos son:

**Disputas entre los usuarios:** Este código se compone por los gritos, los insultos, las discusiones, las agresiones, los golpes, así como los reclamos que experimentan entre sí en la interioridad de las estaciones del Metropolitano. Todo lo mencionado se puede originar porque algún usuario se ha colocado en la fila de espera, al momento de ingresar al bus en plena hora punta, o por la misma aglomeración que se produce.

Este código se relaciona con 86 respuestas, representando así el 62.7% del total.

“Reclamos, gritos, empujones, insultos, caídas por correr por el bus, orientadores que gritan a las personas y empujan a los buses repletos para cerrar el bus” (Usuario A, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

**Aglomeración:** Este código se produce en la formación de las largas filas por la espera excesiva de los buses alimentadores y troncales, así como en la interioridad de los buses.

Este código se relaciona con 30 respuestas, representado así el 21.8% del total:

“Todos los días hay reclamos, empujones, gritos, discusiones en las colas y dentro de los buses. La gente hace colas interminables en la que se demora 1 hora o más para entrar al bus e incluso cuando lo logra va todo aplastado porque no se respeta ningún tipo de capacidad máxima en los buses, la gente se mete como pueda y el personal auxiliar no hace nada para controlarlo. Todos los días por culpa del mal servicio que ofrece el Metropolitano le malogra la mañana a todos” (Usuario B, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

**Indiferencia entre los usuarios:** Este código describe la falta de empatía que existe entre los usuarios cuando de ganar un asiento se trata, cuando se desea ingresar más rápido al bus ya sea colándose, o cuando no se respeta los asientos reservados. Es decir, por la falta de una educación cívica entre los usuarios.

Este código se relaciona con 11 respuestas, representando así el 8.02% del total:

“Estreza escuchar gritar a los orientadores, uno ya está nervioso porque se van los minutos esperando, no puedes subir por que está muy lleno a eso se suma los gritos de orientadores, más pleitos que nunca faltan al interior del bus, molesta ver a personas de 50 a 60 años, mujeres con hijos de 5 años sentados en asientos reservados mientras van parados personas discapacitadas, con bebés recién nacidos en brazos o abuelitos que apenas pueden caminar, no le ponen un límite dejan que las personas creen que tienen un derecho q le corresponde y eso también es responsabilidad del metropolitano, por q los orientadores permiten que hagan cola en fila de preferencia a quienes no les corresponde, asientos reservados debe ser, discapacitados, mujeres embarazadas, bebés en brazo o infante, ancianos, pero no el metropolitano deja q una persona por tener 50, con niño de 5 a más, se crean con derecho a vulnerar el derecho de quienes realmente deben usar los asientos reservados, eso deben aclarar y pegar letreros en grande en sus estaciones, capacitar a sus orientadores” (Usuario c, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de Julio del 2020).

**Actos delictivos:** Este código se representan por los casos de robos de alguna pertenencia, así como por los actos de acoso sexual que algunas usuarias han presenciado o porque han sido víctimas de ello.

Este código se relaciona con 8 respuestas, representando así el 5.8% del total:

“Robos de celulares, mañosos siendo descubiertos...” (Usuario D, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

**Desorganización del espacio:** Este código describe el escenario caótico y conflictivo que representa la interioridad de las estaciones del Metropolitano. Esta desorganización del espacio se encuentra estrechamente relacionado con los cuatro códigos anteriores.

Este código se relaciona con 23 respuestas, representando así el 16.7% del total:

“Largas colas, poca seguridad, falta de planificación, falta de información clara, reclamos, organización pobre” (Usuario E, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

Acerca de la segunda pregunta, 2) *¿Sientes que te afecta emocionalmente esos escenarios o situaciones?*; se ha tenido como propósito indagar si estos escenarios mencionados anteriormente, afectan de manera

emocional en el transcurso de permanecer en el Metropolitano. De esta manera, se ha logrado generar cinco códigos o conceptos a partir de la interpretación de los datos. Estos códigos son:

- 1) Sí:** Este código representa la posición tajante y directa que sienten los usuarios del Metropolitano sobre la afectación emocional que experimentan a partir de los escenarios mencionados en la anterior pregunta.

Este código se relaciona con 120 respuestas, representado así el 87.5% del total:

“Claro que si, la gente sólo quiere transportarse y no busca tener problemas con nadie. Lo cual es imposible de que suceda” (Usuario D, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

- 2) No:** Este código hace referencia a la no afectación emocional que experimentan algunos de los usuarios.

Este código se relaciona con tan solo siete respuestas, representando así solo el 5.1% del total:

“No” (Usuario B, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

- 3) Poco:** Este código hace referencia al poco grado de afectación emocional que experimentan algunos de los usuarios.

Este código se relaciona con tan solo cuatro respuestas, representado así solo 2.9% del total:

“No dejo que me afecte a nivel emocional, pero me incomoda bastante y procuro ignorarlo” (Usuario C, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

**Escenarios de perturbación:** Este código se compone por las citas compartidas entre los usuarios que hacen referencia a los gritos, las peleas, las molestias, las injusticias, las frustraciones, las indignaciones, las indiferencias, y del estrés que experimentan, y que por la cual los afecta emocionalmente.

Este código se relaciona con 48 respuestas, representando así el 35.03% del total:

“Si porque es estresante escuchar a las personas gritar, pelear y ser desordenas e irresponsables, esto afecta a las personas que tratamos de ser más responsables tomando precauciones para ir más cómodas y llegar temprano a nuestros destinos” (Usuario D, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020)

**Predisposición institucional:** Este código hace referencia a la predisposición que el usuario tienen que asumir como parte de la experiencia que formará una vez que use este servicio de transporte. Es decir, el

Metropolitano como institución nos predispone, desde antes de ingresar, de un conjunto de emociones e interacciones que se experimentará.

Este código se relaciona con 10 respuestas, representado así el 7.2% del total:

“Me incomoda, pero creo que predispone a todos a un mal humor. Llegas a la estación y ya estás a la defensiva, preparado para pelear, es la guerra. Estás más atento a que no se colen, a que no empujen, a pedir que respeten tu espacio. Es terrible” (Usuario E, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

En la tercera pregunta, 3) *¿Qué sientes cuando por fin abandonas el Metropolitano, es decir, cuando llegas a tu estación final?*; se ha profundizado en lo que siente y representa para el usuario el hecho de abandonar el servicio del Metropolitano. De esta manera, se ha logrado generar cinco códigos a partir de la interpretación de las 137 manifestaciones de los usuarios. Estos códigos son:

**Sentires de satisfacción:** Este código hace mención a los sentimientos compartidos que experimentan los usuarios al abandonar el Metropolitano como: el sentir alivio, paz, tranquilidad y libertad.

Este código esta relacionado con 111 respuestas representando así el 81.02% del total:

“Un alivio de salir de esa tortura. Pero depende, en estación JP para salir es otra tortura, uno se siente bien hasta salir de la estación” (Usuario A, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Paz por haber dejado el infierno, cuando no pasa ningún altercado en el bus, me siento afortunado” (Usuario B, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

**Sentires de insatisfacción:** Este código hace mención a los sentimientos compartidos que experimentan los usuarios al abandonar el Metropolitano, como: el sentirse ansioso, apurado, colérico, estresado y sucio. A diferencia del primer código, estos sentires se entrañan una crítica sobre el tipo de servicio que acaban de recibir.

Este código se relaciona con 20 respuestas, representando así el 14.5% del total:

“Frustración por pagar una tarifa muy alta por un servicio paupérrimo” (Usuario C, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

“Molestia, impotencia, por qué se reclama al personal, pero todo sigue igual” (Usuario D, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 11 de junio del 2020).

La última pregunta, 4) *¿Sientes que tu estancia en el Metropolitano repercute tu estado emocional cuando llegas a tu centro de trabajos, estudios u otra actividad?*; ha tenido como interés profundizar en la

repercusión emocional de la experiencia del servicio del Metropolitano en el estado postliminal. Es decir, si el usuario reconoce esta repercusión de la experiencia y de cómo esto se representa en su estado emocional. De esta forma, se ha logrado generar cuatro códigos a partir de la interpretación de las 137 manifestaciones de los usuarios. Estos códigos son:

- 1) Sí:** Este código visibiliza el reconocimiento, por parte del usuario, de la repercusión que conlleva la experiencia de usar este servicio del transporte en su estado emocional.

Este código se relaciona con 102 respuestas, representado así el 74.5% del total:

“Sí porque uno sale de un contexto en el cual el stress está por todos lados y aunque salgas del metro se te pega como chicle el mal humor” (Usuario A, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

- 2) No:** Este código hace referencia a la negación de alguna repercusión en el estado emocional de algunos usuarios.

Este código se relaciona con 10 citas, representado así el 7.2% del total de las respuestas.

“En lo particular no, a excepción cuando discuto con algún fresco” (Usuario B, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 8 de junio del 2020).

- 3) A veces:** Este código hace mención a la capacidad de algunos usuarios en saber tratar y lidiar con esa repercusión emocional.

Este código se relaciona con 14 respuestas, representando así el 10.2% del total:

“A veces incómoda, pero trato de tomarlo de la mejor manera, no puedo malograr mi día por situaciones como esta” (Usuario C, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 6 de junio del 2020).

**Estado de la repercusión:** Este código representa el estado emocional que los usuarios han podido identificar, como el haberse sentido preocupado, estresado, malhumorado y molesto debido a esa experiencia previa que han tenido al usar el servicio de Metropolitano. La causa de estos estados se deben al escenario de demora, desorden, aglomeración, discusiones, empujones y peleas que caracterizan al Metropolitano. En suma, este código es la causa del primer código.

Este código representa el 28.4% del total de las respuestas.

“Sí, llego más cansado de lo que debería, llego estresado, no hay día que lo tome a mal y no termine hablando mal con mis compañeros de lo mal que fue mi viaje” (Usuario F, manifestación extraída de un formulario realizado por Google Forms, 2 de julio del 2020).

Ante los resultados expuestos a partir de las cuatro preguntas, se sustenta el carácter liminal urbano del Metropolitano. Es decir, la interioridad de las estaciones troncales del Metropolitano se caracteriza por posicionarse en constante estado de liminalidad, donde las intersubjetividades que los usuarios comparten en toda la experiencia de transitar en las estaciones cobran sentido antropológico al ser escenarios de interacciones corporalizadas de emociones y sentires. El reconocimiento y la descripción de los escenarios de disputas entre los usuarios es una constante que experimentarán los usuarios, sobre todo en los horarios de mayor acogida o de punta. Estos escenarios, al generar una desorganización del espacio, no permite que algún usuario sea indiferente a esta experiencia, por lo cual vincula al colectivo de usuarios por medio de las interacciones intersubjetivas. Estos sentires acompañan en todo el transcurso liminal que permanezcan los usuarios por este sistema de transporte.

Así como una de las características de los neófitos en el estado liminal era el hecho de que todos estaban en la misma categoría social en la estructura social, en este contexto de la urbanidad que se escenifica el Metropolitano, los usuarios abandonan simbólicamente su categoría social (profesiones, académicas, laborales, e incluso de género), hasta abandonar este servicio, para integrarse a una experiencia colectiva bajo escenarios de presión y de evitamiento. El grado de repercusión que significa esta experiencia colectiva, encuentra su respuesta en el código “sentires de satisfacción” que explican sobre como el usuario se siente al abandonar este servicio. Si bien, abandonar este servicio pueda parecer un alivio, es algo efímero ya que el usuario percibe la repercusión de su experiencia por el Metropolitano. Por esta razón, el estado de repercusión muestra como la experiencia de estado liminal tienen un alcance a posteriori en el desarrollo de otras actividades sea en el ambiente laboral, académico u de otra actividad social, y que podría determinar en el rendimiento de la actividad que se va a realizar en el próximo lugar. Estos escenarios de paso y liminares, como ya acotó Delgado (1999), son “... moléculas de la urbanidad” que albergan en su interioridad a individuos que se encuentran en indefinición porque “... han salido de su lugar de procedencia, pero todavía no han llegado allá donde se dirigían; no son lo que eran, pero todavía no se han incorporado a su nuevo rol. Siempre son iniciados, neófitos, *pasajeros*” (pág. 119). Como en los individuos del Metropolitano que buscan llegar a su destino y al lugar donde se desenvuelve en la sociedad, permitiendo así, en lo macro, la continuidad de la estructura social.

Por otro lado, la característica constante del estado de liminalidad, se puede sostener en la “predisposición institucional” que algunos usuarios han podido identificar en la cotidianidad de este servicio de transporte. Esta predisposición es determinante porque permite el reforzamiento de lo que significa el Metropolitano como transporte y espacio de la ciudad. Esta fugacidad y efimeridad extensa de Metropolitano permite que sea observado como un fenómeno social particular debido una contradicción institucional, por una parte, el imaginario urbano-colectivo ideal para la institución del Metropolitano con

relación a su servicio en la ciudad. Es decir, el de ser un lugar que transporte rápido y de comodidad para la colectividad de cientos de individuos -como neófitos, pero urbanos al margen del sentido religioso y sagrado- que interaccionan y se movilizan en sus estaciones, terminales y buses. Por otra parte, representan en lo cotidiano, si bien un lugar solo para movilizarse y llegar hasta su próximo destino, un lugar de diversos escenarios de intersubjetividades corporalizadas que genera que el Metropolitano adquiera otro imaginario colectivo-urbano. Como el de ser un lugar de disputas, gritos, estrés, preocupación, acosos, entre otros que caracterizan y refuerzan cotidianamente su esencia como lugar en la ciudad: un escenario liminal de la urbanidad.

## Conclusión

El concepto de *Les rites de passage* y, en particular del estado liminal, no solo se restringen para el estudio en sociedades tradicionales y de carácter religioso – espiritual; sino que también, es marco de análisis para escenarios urbanos de la ciudad contemporánea, tal y como se ha sostenido con el Metropolitano. Se mencionó que dicho estado constituye junto con el estado preliminar y posliminal la estructura de los ritos de paso, pero siendo el liminal o de margen el escenario que representa el mayor sentido antropológico y simbólico de la estructura. Ello se explica por la presión que experimentarán los neófitos, iniciados o *communitas* al interaccionar, así como por la situación indeterminada y de incertidumbre que significará el estar en el margen o umbral. A partir de esto, en este texto hemos sostenido que esta característica del estado liminal se prolonga en estos escenarios de transporte masivos y urbano de la ciudad, pero con un desplazamiento de lo ritual, es decir, del carácter religioso-espiritual.

Con lo mencionado, se sostuvo en este texto, que el sistema de transporte masivo y urbano del Metropolitano se encuentra en constante estado de liminalidad debido a esa homogeneización y presión social en que se encuentran los usuarios de este servicio. Dicho esto, las intersubjetividades compartidas que se corporalizan para interaccionar en la interioridad de las estaciones y buses, genera que los usuarios experimenten un ambiente de diversas interacciones como de disputas, gritos, estrés, choques, miradas extrañas, actos delictivos y de manifestación, entre otras. Estas repercuten en el estado emocional de los usuarios, así como en un escenario posliminal, luego de haber abandonado este servicio.

Con los datos obtenidos mediante el análisis de los formularios se pudo identificar diferentes códigos o conceptos que sustentaban el carácter de margen que lo caracteriza. La similitud entre las manifestaciones de los usuarios ejemplificó como es que se concibe empíricamente este carácter en el espacio urbano de la ciudad. Además, se sostuvo que la cotidianidad y reproducción de estos hechos empíricos produce que los usuarios describan o entiendan al Metropolitano socialmente. En suma, el

sistema de transporte masivo y urbano del Metropolitano simboliza mucho más que los traslados que realiza cotidianamente; pero paradójicamente, esos traslados rutinarios escenifican ese estado liminal que hemos venido sosteniendo. El empleo del uso del concepto liminal para hacer referencia al Metropolitano no suena descontextualizado para estos escenarios urbanos de la ciudad contemporánea; por el contrario, permite entender y reconocer el sentido antropológico de este espacio urbano. Aunque efímera y de paso, es una microsituación de otras en la ciudad que se encuentran interconectadas debido a que los usuarios de paso cumplen una función social luego de abandonar este estado liminal.

## Referencias

- Augé, M. (1998). *Los <no lugares>. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2009). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Xalapa, México: AL FIN LIEBRE ediciones digitales. <http://alfinliebre.blogspot.com/>
- Delgado, M. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Catarata
- Delgado, M. (2007). *Sociedad Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Radcliffe-Brown, A. (1972). *Estructura y función en la Sociedad primitiva*. Barcelona: Saturno
- Segalen, M. (2005). *Ritos y rituales contemporáneos*. Madrid: Alianza Editorial
- Turner, V. (1988). *El proceso ritual*. España: Taurus.
- Van Gennep, A. (2008). *Los Ritos de Paso*. Madrid: Alianza Editorial

### Fuentes de financiamiento.

La investigación fue realizada con recursos propios.

### Conflictos de interés

No presenta conflicto de intereses.

### Correspondencia

2017006611@unfv.edu.pe

kevin8aroldo@gmail.com