

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

# **La gráfica funcional del transporte en los recorridos del debate público en Lima metropolitana.**

Guillermo Valdizán Guerrero.

Cita:

Guillermo Valdizán Guerrero (2009). *La gráfica funcional del transporte en los recorridos del debate público en Lima metropolitana. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/187>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

# **La gráfica funcional del transporte en los recorridos del debate público en Lima metropolitana**

**Guillermo Valdizán Guerrero**  
*Lima, Perú*

Desde hace algunos años los estudios urbanos han centrado su interés en la intensificación de la experiencia urbana en la vida cotidiana de sus habitantes, lo cual ha derivado en diversas investigaciones sobre los imaginarios que entretujan nuestra ciudad. Del mismo modo se ha resaltado la importancia de la cultura en las políticas de gestión de los gobiernos locales, los movimientos urbanos, la cultura pública y las industrias culturales en la composición misma de la ciudad, con el fin de construir una integración social en circunstancias marcadas por la marginación ciudadana y la fragmentación de la ciudad debido a procesos privatistas de lo urbano.

Los imaginarios urbanos, como formas de instituirse e instituir la diversidad de interacciones sociales que solventan la cultura pública, dando vida a lo urbano como una red de percepciones ciudadanas, han sido estudiados con mayor énfasis en las estrategias publicitarias o en la constitución de los discursos modernos de nuestra experiencia histórica vinculadas al estado-nación, a través de instituciones como el colegio, las fuerzas armadas, las ceremonias o monumentos públicos estatales, a las formas arquitectónicas, y a la participación de los medios de comunicación masivos en la definición de la ciudad como espacio y forma de vida. De tal modo es evidente una preocupación por estudiar la intensificación de la experiencia vital urbana a través de su constitución cotidianamente imaginaria.

Podríamos decir que en la actualidad existe un interés marcado por comprender a los imaginarios urbanos como marco discursivo de la vida urbana y observatorio de las tensiones de poder que se ubican en ella. Los procesos de marginación se asumen en el imaginario urbano, no como representación, sino como presentación de las limitaciones que genera el diseño actual de la ciudad de Lima para el ejercicio de la ciudadanía de ciertos sectores sociales frente a una concepción desarrollista de la ciudad, más concentrada en una lógica suntuaria y segregacionista. Los imaginarios no serían representaciones del poder sino ejercicios del mismo. En este panorama derivamos en lo que Serge Grunzinski llamó una “guerra de las imágenes”<sup>1</sup>, con elementos y dinámicas de una guerra no convencional, en terrenos irregulares, inestables, sino más bien de una plataforma de influencias conflictivas en contrabando.

La presente investigación busca además partir de una comprensión de la vida urbana desde sus desplazamientos, desde las maneras en que generamos interconexiones por medio de la experiencia del *recorrido*, del viaje como la definición de una ciudad rodante, como una manera cotidiana de articular las experiencias fragmentadas y marginales sobre las cuales nos percibimos como “ciudadanos sin ciudad” a decir de Armando Silva, aquella que nos dará una sensación de pertenencia e identidad respecto a la ciudad vista como red de sentidos, percepciones y prácticas<sup>2</sup>. Los imaginarios que se establecen en las formas públicas de movilidad será asumidas como variables vinculantes en la gestión de debate público y, por ende, un tema central de interés para comprender los efectos de marginalidad urbana en la vida cotidiana de los ciudadanos.

Es por ello que ubicamos como centro articulador de la investigación a la gráfica funcional urbana, pues ésta ha sido diseñada justamente para viajar por la ciudad y desarrollar estrategias especulativas y polivalentes. Causa y efecto de imaginarios urbanos sobre los cuales transitará el debate público. En tal sentido, resulta importante para el reconocimiento de la vida en nuestras ciudades enfocar las relaciones entre la sociología urbana y la gráfica funcional urbana como

---

<sup>1</sup> “Como la imagen constituye, con la escritura, uno de los principales instrumentos de la cultura europea, la gigantesca empresa de occidentalización que se abatió sobre el continente americano adoptó –al menos en parte- la forma de una guerra de imágenes que se perpetuó durante siglos y que hoy no parece de ninguna manera haber concluido” (GRUNZINSKI 2003, “La Guerra de las Imágenes”, pág. 12).

<sup>2</sup> Ahora, supuestamente los recorridos son vistos como la imposibilidad de dejar “huellas” estables, como la recreación de un ciudadano nómada en medio de la vorágine urbana. La ciudad como un recorrido puede ser vista como la exaltación de un desarrollo urbano secuestrado por la velocidad del capitalismo. Sin embargo la reaparición de la ciudad en los imaginarios de los recorridos públicos también nos refiere a la necesidad común de generar espacios de reconocimiento (sin ocultar las diferencias y desigualdades, es más: asumiéndolas como ejes de reconocimiento). Es a través de los imaginarios urbanos que los conflictos no resultan disgregadores, sino formas urbanas de las relaciones de poder.

vehículos visuales de diversos imaginarios que constituyen formas de articulación precaria del debate público. Para ello será necesario conocer la forma en que interactúan las imágenes en la intensificación de nuestra experiencia vital urbana.

Tomando lo dicho como referencia, la presente investigación busca aportar al conocimiento de lo urbano en Lima metropolitana como relaciones de conflicto y negociación, con el fin de aportar a la afirmación de una mirada más integral en los planes de gobierno local que conlleve a una fusión total de éstos con la cuestión social. Asimismo resulta necesario promover el uso de estrategias visuales dentro de las políticas públicas, específicamente a nivel local, a la vez que ello sirva para resaltar la importancia de generar espacios de encuentro diseñados, entre otras cosas, para fomentar el debate público. Y con ello combatir la percepción de una ciudad que cada vez experimentamos más ajena. Analizar y dinamizar la red de percepciones ciudadanas que conforman nuestros imaginarios urbanos, dándole sentido y *estructuralidad*<sup>3</sup> a nuestra ciudad, es necesario para poder asumir la “diversidad”, ante todo, como la consecuencia directa de una lucha por la igualdad de condiciones sociales.

#### **a. Privatización del espacio público en Lima:**

La privatización de los espacios públicos como característica del desarrollo urbano en las grandes ciudades de América Latina es un fenómeno consolidado con mayor rigor en los últimos quince años, lo que ha desencadenado simultáneamente nuevas formas de conflictividad en torno a la marginación ciudadana<sup>4</sup>, así como nuevas estrategias para imaginar la ciudad por parte de sus habitantes.

---

<sup>3</sup> Según Margarita Zires: *En coincidencia con algunas tendencias neoestructuralistas inspiradas en el pensamiento de Derrida, me parece importante poner énfasis en la noción de estructuralidad, más que en la noción de estructura o centro fijo de un sistema de signos (Frank, 1983:30-115)... De acuerdo con esta noción de estructuralidad, los sistemas de signos no se pueden considerar como sistemas cerrados, acotados, con límites definidos y centros fijos. Un orden de signos no se exhibe nunca totalmente porque no está fijo, ni tiene unidades preestablecidas. Los elementos que lo componen no poseen el mismo tipo de presencia. Existe un juego de presencia y ausencia de dichos elementos que es lo que constituye la estructuralidad* (ANDIÓN, “Interpretaciones Icónicas: estética de las imágenes”, México: Siglo XXI, 2007 pág. 60).

<sup>4</sup> Para el caso limeño, el sociólogo urbano Pablo Vega-Centeno manifiesta que: *El crecimiento explosivo, tanto poblacional como espacial, de la ciudad durante sus últimos cincuenta años ha demostrado una importante producción de viviendas y espacios residenciales, donde aquellas desarrolladas a través del sistema de autoconstrucción han sido las mayoritarias. Sin embargo, la habilitación de nuevos espacios públicos ha brillado por su escasez, tanto en zonas residenciales regulares como en las ocupaciones irregulares (...)* (VEGA Centeno, Pablo: <http://palestra.pucp.edu.pe/index.php?id=283>).

La ausencia de un proceso planificado de expansión de la mayoría de distritos de Lima, su creciente densificación y la adecuación suntuaria de la misma a intereses privados, han generado preocupación por la falta de espacios relacionales, de común acceso a todos los habitantes de la ciudad. Podemos ver ejemplos de ello en la escasez suntuaria de espacios públicos en barrios de clase media y alta, más preocupados por asegurar un goce estético que interactivo (La Molina, Surco o San Borja), así como en los sectores populares y su ausencia de áreas de encuentro visibles entre vecinos y habitantes de otros lados de la ciudad, en desmedro de su fuerte movimiento vehicular<sup>5</sup>. Es así que nuestros espacios públicos como ciudad se concentran en “espacios de flujo”, poco aptos para el uso peatonal y con restricciones en el uso o la comunicación con su entorno, como son los espacios mencionados por Pablo Vega Centeno: El eje “Plaza de Armas-Jirón de la Unión-Plaza San Martín”, los grandes y remodelados parques públicos como el Parque de la Exposición y el Parque de la Reserva (ahora llamado Parque de las Aguas, pagado), ó la Costa Verde, el Parque de Miraflores, el de Barranco ó el Campo de Marte entre los principales.

La tendencia reduccionista de espacios comunes restringe el ejercicio pleno de la ciudadanía a la mayoría de sus habitantes, fragmenta el uso y apropiación de la ciudad entorno a grupos de poder, inhibe desde su diseño (o falta de diseño) una mirada integral de la ciudad y, por ende, debilita la sostenibilidad social de nuestro desarrollo urbano. La imagen de una ciudad sitiada, donde sus propios fragmentos se han tomado por asalto, colocando rejas en las entradas de parques o zonas residenciales, garitas de seguridad al inicio de las calles, cámaras de seguridad ciudadana por parte de algunas municipalidades, vigilantes contratados que restringen el uso y apropiación de ciertas áreas (parques, lozas deportivas, etc.) bajo criterios exagerados de mantenimiento ó de seguridad frente al “desconocido sospechoso”. La seguridad acaba ocultando una imagen segregacionista, que resulta efectiva en la restricción del encuentro y la apropiación de la ciudad por parte de sus habitantes.

Entonces, contando con escasos espacios de encuentro plurisociales resulta difícil experimentar nuestra ciudad como un lugar de diálogo e identificación entre sus diversos, y desiguales, estratos sociales. De esta forma la desigualdad y la marginación se erigen como los criterios rectores de formatos urbanos, reafirmando la distancia entre el gobierno de la ciudad y la cuestión social<sup>6</sup>. Este aspecto es crucial para comprender el clima social donde se gesta el debate público (el cual presenta un alejamiento de las calles, entre otros factores, por los procesos desiguales de individualización

---

<sup>5</sup> VEGA Centeno, Pablo. Lima, espacio público y ciudad sostenible.

<sup>6</sup> ZICCARDI, Alicia. “Las ciudades y la cuestión social”. OLACCHI, Quito, 2009.

ligados a la privatización de los espacios públicos y a las consiguientes dinámicas de marginación a las que conlleva).

### **b. Imaginarios y debate público en los recorridos metropolitanos:**

De esta manera, frente a una experiencia vital de ciudad, marcada por la *fragmentación* y la *marginación*, son dos las dinámicas que nos vuelven a identificar como limeños: *los recorridos en transporte público*<sup>7</sup> y *los imaginarios urbanos*. El primero nos brinda un enfoque dinámico y de conjunto sobre lo urbano, mientras que el segundo nos refiere a nuestra manera de imaginarnos la ciudad. Más aún, son los imaginarios que desplegamos en los constantes viajes dentro de las unidades de transporte público los que nos ofrecen una experiencia cotidiana de identificación con el tejido social-urbano, recomponiendo la ciudad en nosotros mismos. Dichos imaginarios nos hace sentir habitantes de una misma ciudad puesto que visibiliza, de maneras diversas y desiguales, nuestra experiencia urbana mientras transitamos por ella y reconocemos cada uno de los fragmentos como parte del mismo viaje. La ciudad, más que una referencia física o territorial, se vuelve una experiencia colectiva de carácter temporal e imaginario, desde la cual podemos relacionar fragmentos en un sentido tan compartido como polivalente, e incluso contradictorio. En otras palabras, los imaginarios urbanos en el transporte nos permiten reconstruir el espacio público (restringido por las tendencias privatistas) con el fin de convertirse en debate público, condensado en “imágenes de la ciudad”. Así hablaremos de los imaginarios de Lima, a través de sus *recorridos públicos*<sup>8</sup>.

Cabe resaltar que estos *recorridos públicos* no están diseñados para sustituir los espacios públicos adecuados. Desalojado de plazas y parques, el debate público *se mete* al transporte, individualizándose en la medida que todos los “*pasajeros*” tienen su propio “*destino*” y, a la vez, colectivizando su desplazamiento por medio de diversas dinámicas y sensaciones (la música a todo volumen, el paisaje urbano en las ventanas, el hacinamiento recurrente, los paraderos y, claro, la gráfica dentro y fuera del vehículo). Con los viajes metropolitanos en transporte público, si bien

---

<sup>7</sup> Es necesario resaltar desde un inicio el carácter “*privado de servicio colectivo*” que asume el transporte público en el Perú, según lo plantea Pablo Vega-Centeno al citar la tesis doctoral de Pau Avellaneda (“Movilidad espacial y vida cotidiana” en el libro del Foro Urbano: “Los Nuevos Rostros de la ciudad de Lima”). Es decir, se trata de empresas (o asociaciones) de transporte en escenarios informales que brindan un servicio, generalmente no restrictivo, por lo cual cobran.

<sup>8</sup> Juan Pablo Palladino expone el concepto de “ciudad postmoderna” al momento de realizar la siguiente cita de Jesús Martín Barbero: “*Pronto la prioridad será que la gente circule y no que se encuentre*” (PALLADINO, 2004). También Pablo Vega Centeno se ocupa del tema al plantear: “*la esencia de vivir en la ciudad es el desplazamiento constante, el ir y venir*” (ponencia titulada “Movilidad espacial y vida cotidiana” en el libro resumen del Foro Urbano del Colegio de Sociólogos del Perú: “Los Nuevos Rostros de la ciudad de Lima”).

articulamos experiencias fragmentadas de la ciudad, pagamos el costo de precarizar nuestras experiencias de encuentro.

En la medida que la ciudad es dinamizada por experiencias fragmentadas y por tendencias de marginación, los recorridos públicos terminan albergando varias de las consecuencias sociales de dicha circunstancia. Sin espacios físicos de encuentro, los recorridos públicos tienden a saturarse de desencuentros, generando un clima hostil que, a la vez, es una de las pocas oportunidades cotidianas de interacción. Es por ello que en el imaginario urbano, el transporte público es identificado como un conjunto de interacciones de alta densidad conflictiva (reafirmando sensaciones de caos, inseguridad y competencia). Finalmente nuestra apropiación de la ciudad consolida experiencias individualizadas de articulación de sus fragmentos e imaginarios subalternos, derivados de la precarización de nuestros encuentros. De tal modo, los recorridos en el transporte colectivo se gestan como espacios públicos cotidianos, precarios y conflictivos.

### **c. El debate público desde la gráfica funcional urbana:**

La gráfica funcional se visibilizó como elemento de identidad metropolitana a través de la consolidación de los procesos culturales de los migrantes, su afirmación territorial y económica, así como la democratización (“piratería”) de medios tecnológicos-virtuales de diseño gráfico en zonas centrales como, por ejemplo, la avenida Wilson<sup>9</sup>. La fisonomía migrante de Lima y las nuevas tecnologías de la imagen, la información y la comunicación también nos hablan del constante tránsito de las imágenes, o de las constantes imágenes del tránsito, de su capacidad para migrar, reciclar, subvertir, “doblar” sentidos. Hoy las imágenes de la gráfica funcional urbana, que partían de identidades locales, particulares y marginadas socialmente, se han vuelto referentes de identidades más amplias, incluso a escala nacional<sup>10</sup>, pagando el costo de anclarse en un discurso jerárquico que sobreexplota su condición de subalternidad.

Desde este panorama los imaginarios urbanos pueden ubicarnos en las miradas relacionadas de los habitantes, en su dimensión cultural. Para acercarnos a ellos desde su propia enunciación nos

---

<sup>9</sup> Previamente el uso de la gráfica estaba localizado en imprentas, en su génesis relacionadas directamente a las principales empresas de prensa escrita del país (KARTEL y PERÚ GRÁFICO, 2001).

<sup>10</sup> Este proceso no sólo ha sido transitado por la gráfica funcional urbana. Víctor Vich, haciendo referencia a la miniserie de Dina Páucar y Chacalón, comenta que: “... *eran cantantes populares cuya fama estaba referida a una identidad particular y a un territorio específico; hoy en día, ambos se han convertido en símbolos nacionales, íconos que resumen –nombran bien- la nación popular del fin y del comienzo de un nuevo siglo*” (VICH, del ensayo: “Dina y Chacalón: El secuestro de la experiencia”).

concentraremos en su aparición gráfica dentro de los recorridos públicos del transporte en Lima ya que, como afirmaba Hans Belting, la sucesión en movimiento de estas imágenes que acompañan nuestros desplazamientos es parte de nuestra experiencia urbana, configuran formas de imaginar la ciudad, de interactuar entre los pasajeros, de recordarnos e identificarnos.

La profusión de la *gráfica funcional urbana*, a modo de *vehículos visuales* por los que transitan los mencionados imaginarios urbanos, participan de esta relocalización del debate público en las calles desde sus imágenes. Su funcionalidad asume un rol de confrontación, ingenio y (des)sacralización en la construcción de sentidos (sea por medio de las calcomanías, las estampas de soporte fotográfico, la pintura tipográfica o, recientemente, el ploteo) al ser utilizada por pasajeros, choferes, cobradores, dueños del móvil, dateros y ambulantes. De ese modo se dinamizan temas de interés, así como sentimientos, deseos, fantasías y un largo etcétera, que configuran los marcos discursos de nuestros imaginarios urbanos. Es así como se constituye con entero albedrío un contrabando gráfico que alberga jergas e imágenes locales con imágenes globales, mediáticas, recicladas, pirateadas, (des)sacralizadas, que enuncian un conjunto de sentidos urbanos de acento bélico y lúdico.

Pero más importante aún es la relación que establece la gráfica funcional urbana con la construcción del debate público en los desplazamientos cotidianos de Lima, no como representación o reflejo de la misma, sino como un *vehículo visual en tensión de sentidos* que permite que el “debate” se haga “público”. Mientras que la negociación de prioridades comunes encuentra cada vez menos espacios físicos para ser concretada, la gráfica funcional urbana encuentra más visibilidad social y capacidad de identificación en las calles pero, sobre todo, se presenta como un objeto de sentidos más cercanos. La reducción privatista de espacios públicos guarda intimidad con la marginación de grupos sociales en su incorporación al debate público y, por otro lado, la fragmentación del sentido de ciudad refuerza dicho carácter marginal. En tal circunstancia, la gráfica funcional se gesta en imaginarios marcados por la exclusión pero que, debido a su carácter especulativo y polivalente, fractal, no deriva necesariamente en “imágenes de la exclusión” sino en una exacerbación de la capacidad de imaginar la ciudad desde el conflicto, la negociación y la “*sacada de vuelta*”. Es por esa capacidad que se ha utilizado como un vehículo para el desplazamiento del debate público.





Calcomanías



Estampas





Tipografías



Tipografías



Ploteos



Ploteos