

LIMA

Desvanecida

“En la investigación [de las ciencias sociales], el espíritu de este mundo se representa por sí mismo, pero a la manera de los niños que juegan a ser choferes de autobús, vendiendo boletos que no conducen a ninguna parte...”

Theodor Adorno

Por: Ian Chang Chu

Sumilla:

El presente ensayo pretende interpretar la utilización del espacio público en la ciudad de Lima. Para ello se tomará en cuenta el proceso de modernización por el cual atraviesa. Además, dentro de las grandes posibilidades de esta utilización, el objeto de estudio central será el destinado al flujo de autos. Por último, durante el desarrollo del contenido, se hará referencia a quiénes o qué sector se favorece; cuál es su relación o dependencia con el sistema económico; y, finalmente, cuál es su capacidad de influencia sobre la sociedad.

Consideraciones previas

Negar la fragilidad del siguiente ensayo sería caer en un grave error en virtud. Dos grandes razones sustentan ello. Por un lado, los datos concretos a presentarse parten de mi vida cotidiana y no de una observación empírica, lo cual sugiere que quizá haya más de crónica que de artículo. Por otro lado, no hay una inclinación enorme hacia algún enfoque teórico en particular; por el contrario, la recurrencia a autores será mínima; ello se debe a mis interpretaciones todavía muy superficiales sobre estos. No obstante, a pesar de la carencia de una rigurosidad académica adecuada y la consecuente susceptibilidad de errores, este trabajo podría ser útil en tanto busque abrir camino hacia investigaciones y discusiones con respecto a temas urbanos.

Introducción

A menos que se desee ir en contra del sentido común, la modernización se expande por casi todo el mundo. Ello refiere a un proceso de occidentalización que se instala en diversas partes del orbe; se impone sobre otras sociedades, pero también se adapta a ellas. La estructura tanto económica, social y cultural variará para devenir en una totalidad cuyas tensiones también serán modificadas. Como consecuencia de este proceso, las ciudades se tornarán como centros de desarrollo de la economía, mientras el ámbito rural se subordinará a ellas; es decir, las ciudades se urbanizarán.

Lima no es ajena a este proceso. El comercio y la sociedad del consumo se erigen como fuente principal de ingresos, pero también se inserta como imperativo en esta ciudad. También crece de manera acelerada. Su población ya sobrepasa los 8 millones de habitantes. En términos de extensión, su crecimiento es horizontal y, en los últimos años, vertical: aparecen las famosas barriadas, pero también las familias de los sectores económicos más favorecidos se trasladarán nuevos lugares y, así, se alejarán del centro de la ciudad.

Dicho esto, la llegada de la modernización urbaniza Lima y, por tanto, la reconfigura. El uso de su espacio adquiere nuevas formas de uso en donde los individuos también interactúan de nuevas formas. Una de estas formas será la destinada al flujo de autos.

Vale la pena aclarar que este espacio destinado al flujo de autos será entendido como espacio privado. Así, la concepción a utilizar sobre el espa-

cio público y el privado será la más convencional: mientras en este último, existe una exclusividad de su uso, en el primero, no. Para decirlo grosso modo, acceder al espacio público no debería tener ninguna restricción: si una persona deseara salir a pasear por la calle, nadie le impediría que camine por la calle. Pero si deseara salir a pasear en auto, definitivamente habría un grado de exclusividad, puesto que tendría comprar uno o, por lo menos, viajar en el vehículo de un allegado, tomar un taxi o abordar un microbús. En ese sentido, una camioneta, un camión, un bus, entre otros, también serán concebidos como espacio privado. Además, probablemente se refiera a estos vehículos como autos simplemente para abreviar el término transporte motorizado.

Bajo este supuesto, el objetivo de este artículo consistirá en analizar cómo se configura Lima a través de la construcción de sus pistas. Se buscará encontrar y explicar cuáles son las tensiones que se generan en su interior. Naturalmente, la tensión básica será aquella originada entre el uso del espacio público y privado. Por último, vale decir que no habrá ningún propósito en explicar la caótica situación del transporte en la actualidad de Lima, dado que necesitaría más espacio y correspondería a otro tipo de análisis para su investigación.

Lima: una ciudad destinada al flujo de autos

Hablar de una modernización, en términos urbanos, necesariamente requiere no dejar de lado las formas de movilizarse en virtud al crecimiento poblacional y territorial de una ciudad. En el caso de Lima, el modo más común de transportarse es el motorizado. Difícilmente se podría encontrar una opinión opuesta: por un lado, no se cuenta con un sistema de transporte masivo que no tenga una vía totalmente exclusiva; por otro lado, las angostas veredas y el exceso de puentes peatonales sugieren el grado de prioridad del peatón dentro de la ciudad; por último, no hay protestas en contra de este modelo, o por lo menos no en forma explícita o masiva.

Sin necesidad de recorrer grandes distancias, lo dicho anteriormente, puede ser corroborado. Cuatro autopistas forman un casi cuadrilátero no muy grande en una zona céntrica de la ciudad: La Vía Expresa Paseo de la República, la Vía Expresa Javier Prado, la Vía Expresa Grau y la Panamericana. A ellas se suma otra no muy lejana como la Avenida Faucett. Y si se vuelve al centro de la ciudad, aparecerá un zanjón en la Avenida Alfonso Ugarte. Además, no debe dejarse de lado la tan discutida obra

en la Avenida Universitaria que también conlleva modificaciones en las avenidas Colonial y Venezuela. Por último, es posible que haya más vías en la ciudad para un tránsito rápido, pero con las mencionadas, dadas sus cercanías, parecen suficientes.

Sin embargo, no solo se trata de vías rápidas, pues también se aumenta el número de carriles como sucedió con las avenidas Petit Thouars y Arenales. Un carril más es una “solución” al tráfico. El espacio antes destinado para el peatón ahora lo será para el auto. Si de empeorar las cosas se trata, basta con mencionar los puentes peatonales ubicados en la Avenida Brasil, pues dos de ellos se ubican en donde el flujo de autos es bajo, mientras el otro se ubica en el hospital. De ello se deriva algo muy aceptado: en Lima, el peatón pasa a segundo plano.

¿Una vía para todos o para algunos?

El proyecto de la Costa Verde puede recordar a alguno las palabras de Marshall Berman sobre las vías-parque construidas en New York. Aquellas conducirían desde el centro hacia las playas de la ciudad. A la vez, estarían rodeadas por bellos parajes que las convertirían en una especie de paisaje vial. Empero, estas “vías-parque solo podían ser conocidas desde el coche particular: sus pasos a nivel fueron construidos deliberadamente demasiado bajos para que los autobuses pasaran por ellos, de modo que el transporte público no pudiera llevar grandes masas de la ciudad a la playa”¹. Del mismo modo, las vías de Costa Verde tendrán un objetivo paisajístico: a un lado, se vislumbrará la belleza de la arena y el mar; al otro, el grandioso verdor (no solo por su encanto natural, sino por su función heroica para tratar de evitar una tragedia en esta sísmica ciudad) será la atracción junto a edificios y centros recreativos. Pero, ¿quiénes podrán desplazarse por aquellos caminos?, ¿el transporte urbano será el privilegiado o seguirá siendo exclusivo para el privado como sucede en la actualidad?

Lógicamente, decir que el espacio privilegia a algún sector de la sociedad no resultaría muy útil. Responder por sus causas sí. Para empezar, es menester reconocer que la actual sociedad del consumo se ha constituido como un imperativo, creando así un mundo atomizado, un mundo en donde las interacciones sociales quedaron desterradas. Una laptop, un ipod o un celular implican una separación de los demás. La laptop definitivamente es mu-

cho más personal que la computadora utilizada por toda la familia. El ipod es escuchado por uno solo dejando de lado la posibilidad de escuchar música en una sala con quizá con otras personas. El uso del celular evita el uso del teléfono público o del teléfono fijo del hogar. Así, el mundo del consumo soslaya la posibilidad de compartir algunos usos gracias a una sociedad de mercado cuya producción es destinada para cada tipo de persona.

Naturalmente, aquel proceso se da en diversas magnitudes y Lima no es ajena a ello. La ausencia de una gestión municipal destinada a la creación de espacios públicos en proporción al acelerado crecimiento de la ciudad facilita el apoyo a la apertura de malles tales como Jockey Plaza, Larco Mar o Mega Plaza². Insertada en este tipo de sociedad, no sería sorprendente que Lima sea una ciudad en la que haya un uso indiscriminado de autos, puesto que estos también son formas de aislamiento. Cada sujeto preferirá su propio auto, determinado por un color, tamaño, forma, velocidad, etc. Una vez adquirido el auto, ya no habrá necesidad hacer uso del transporte urbano, ya no habrá contacto con los otros, solo con la familia o los amigos que puedan subir al auto.

De este modo, el flujo de autos será necesario para la economía. Por una parte, necesitará abrir caminos para que los ciudadanos puedan desplazarse de su hogar hacia su centro laboral y así intensificar la producción. Por otra parte, se debe generar espacios para que un mercado de autos sea hacedero.

En ese sentido, no se puede negar que Lima está pasando por una revolución urbana. Este término, utilizado por Henri Lefebvre, nos sugeriría rasgos de los nuevos fenómenos urbanos en la ciudad. Uno muy importante es el reemplazo del espacio concreto por el espacio abstracto, lo cualitativo por lo cuantitativo, la vida cotidiana por las ciencias. Ahora la representación de la ciudad se limitará a un simple plano. “El arquitecto que dibuja, el urbanista que compone el plano-masa ven desde arriba y desde lejos sus objetos, edificios y vecindad”³. Aplicando estas palabras para Lima, no importaría si la avenida constituye un espacio de división social, no importa, si en las cercanías al Jockey Plaza, la Avenida Javier Prado divide los distritos de Ate Vitarte y Surco, o para ser más precisos, los barrios de Salamanca y Monterrico. La sociedad moderna obliga a hacer uso de las ciencias de la cual es hija; por ello, la gestión municipal se preocupará por cuantificar el espacio, saber cuántos autos transcurren en determinado tiempo, saber cuáles son los beneficios



Foto: Iván Curioso

económicos para una mejor producción. No importa, como sucedió en las cercanías de San Marcos, si dos niños jugaban fútbol, pero vivían uno en frente del otro divididos por una pequeña calle. Ahora una avenida ancha los dividirá contundentemente, a menos que rompan las normas de viabilidad tendrán que hacer uso de un puente peatonal.

Lo que hay, entonces, es una cuantificación. La ciudad se estudia de manera vertical. La horizontalidad se olvida al dejar de lado las relaciones cotidianas entre seres humanos. La ciencia se erige esta vez para abstraer el espacio: al hacer una avenida no importará qué suceda en la vida diaria de las personas, simplemente se hará un plano y se trazará la avenida. Mientras haya rentabilidad, no importará lo que pueda afectar a las zonas residenciales. De esta manera, se refleja la dependencia de la planificación urbana en relación con el capitalismo.

Aquella abstracción devendrá en un espacio creado. Ya no habrá, como sucedía en las sociedades antiguas, un espacio en donde su organización “era una recreación simbólica de un supuesto orden cósmico. Poseía un propósito ideológico...”⁴; y, sin embargo,

... el espacio creado en las ciudades modernas posee un propósito ideológico equivalente. En parte refleja la ideología dominante de los grupos e instituciones que gobiernan la sociedad. En parte es un resultado de la dinámica de las fuerzas del mercado que pueden producir fácilmente consecuencias que nadie en particular quiere⁵.

En suma, el uso de este espacio será un instrumento para mantener las fuerzas del mercado. Un grupo dominante impondrá su ideología. Pero también valdría la pena preguntarse por qué no hay un rechazo en contra de este modo de pensar. ¿Acaso es tan obvio que todos deban estar de acuerdo? ¿No será que el aumento de tráfico en los últimos años es una señal de que la gente sigue optando por el uso de autos?

Al parecer, la tensión en la calle no se da mediante el conflicto. Para decirlo de otro modo, el conductor defiende su espacio, el espacio privado, el espacio para su alienación. Pero el peatón, salvo en el momento que tenga un problema en la pista, no defenderá su espacio; por el contrario, preferirá como el conductor obtener su propio auto. Difícilmente podremos localizarnos en el cerebro de cada habitante de esta ciudad; no obstante, el aumento de autos y la ausencia de protestas que apuesten por otras formas de transporte pueden resultar significativos.

La pistas como mecanismos de coerción

Lo mencionado hasta el momento tiene el propósito de señalar que en Lima la sociedad de consumo, en tanto motor de la economía, influye en la configuración de la ciudad. De ello se deduce que el fin de cada habitante de la ciudad no será proponer una mejora en el transporte urbano, sino adquirir un auto para poder desplazarse. He ahí la

idea más importante: la gestión municipal encargada del desplazamiento de autos en Lima no solamente favorece a aquellos que tienen los recursos para adquirir un auto, sino que impone una forma de comportarse.

En ese sentido, cuando se aumenta un carril en determinada calle, es cierto que se favorece al conductor frente al peatón, pero la tensión entre ellos será muy peculiar, pues el conflicto no consistirá en que ambos quieran defender su espacio (privado para el primero, público para el segundo); por el contrario, solo lo hará el conductor, mientras el peatón buscará ser un conductor más, adquirir un auto más. Por ende, no sorprende que haya un mayor uso de autos como sucede con la vía expresa Javier Prado: si un conductor observa un espacio que facilita el flujo de autos, entonces optará por utilizar aquel, pero no será el único y al final se generarán nuevos congestionamientos vehiculares.

Entonces, ahora las pistas pasan a ser mecanismos de control mental del ciudadano que deba trasladarse de un lugar a otro. Los puentes peatonales ubicados en la Avenida Brasil pueden resultar ilustrativos. En principio, dos de ellos se encuentran en lugares donde la congestión vehicular es mínima como sucede en la zona de Magdalena. El otro puente es más significativo todavía, pues se ubica a las afueras de un hospital: el Hospital del Niño. Si bien, hay congestión vehicular, resulta difícil comprender por qué el peatón no tiene la prioridad. ¿Acaso una señora que llegue con su hijo enfermo debe subir y bajar una distancia considerable para poder ser atendida?

A ello, se agregan mecanismos de vigilancia. Los reportajes en donde se entrevistan a los transgresores de las vías no buscan una ciudad más ordenada; por el contrario, se quiere mantener una mentalidad a favor del transporte motorizado. El propósito de estos programas no es más que generar culpabilidad en las personas, una manera de castigarlos en términos de opinión pública y mostrarles su lado “irracional”. La incapacidad de la gestión municipal de controlar el caótico tránsito se soluciona destruyendo el espacio público. Lima se somete a este discurso, y así la autopista es capaz de estructurar a sus habitantes: los conductores se sobrepondrán sobre los peatones. Asimismo no sorprendería que los peatones infrinjan las normas de tránsito, dado que hay una irrupción de su espacio.

De este modo, se erige un nuevo proyecto panóptico, la modernidad emerge en Lima en su modo más perverso:

El esquema Panóptico... está destinado a difundirse en el cuerpo social. La *ciudad apestada* ofrecía un modelo disciplinario excepcional: perfecto pero absolutamente *violento*... El *Panóptico*, por el contrario, tiene un poder de amplificación... se trata de volver más fuertes las fuerzas sociales —*aumentar la producción, desarrollar la economía, difundir la instrucción*...⁶

Las palabras de Foucault resultan claves para entender la modernidad. Se contraponen dos épocas: el pre-moderno y el moderno. La ciudad apestada refiere al primero en donde la violencia o el castigo serán los mecanismos de dominio. En el moderno, aparece la prisión capaz de controlar las mentes: los prisioneros son excluidos de su libertad de elegir, pues se les impone un horario en cual tendrán momentos para dormir, alimentarse, trabajar, leer o asearse. La prisión será una forma de vigilar que reemplace la tortura pública. Así funciona la modernidad, con sus sutilezas impone discursos a los individuos, se crea un aparato institucional para controlar la libertad de elección de los sujetos. La necesidad de adaptarse a la sociedad de consumo llega a ser aceptada por su fuerza para difundirse, pero esta no constituye más que una forma de vigilancia, una forma de castigar previamente. Ya no habrá un control sobre el cuerpo sino sobre el alma. En cambio, lo físico, lo violento serán desterrados, pero habrá otros modos de disciplinar a la sociedad:

Dos imágenes, pues, de la *disciplina*. A un extremo, la disciplina bloqueo, la institución cerrada, establecida en los márgenes, y vuelta toda ella hacia funciones negativas: detener el mal, romper las comunicaciones, suspender el tiempo. Al otro extremo, con el *panoptismo*, tenemos la *disciplina-mecanismo*: un dispositivo funcional que debe mejorar el ejercicio del poder volviéndolo más rápido, más *ligero*, más *eficaz*, un diseño de las *coerciones sutiles* para una *sociedad futura*⁷

El poder se vuelve más sutil. Nadie golpeará a nadie para que adquiera un auto. Sin embargo, la sociedad del consumo y su consecuente publicidad también generan mecanismos de coerción. Esta perversión sugestiva se refuerza con una gestión municipal que destina el uso del espacio público al flujo indiscriminado de autos.

En ese sentido, las pistas y autopistas de Lima pueden facilitar la vida urbana, también se puede decir que se construyen para determinadas clases sociales. Sin embargo, lo más relevante es que mo-

delan nuestros estilos de vida. Detrás de la autopista, lo que hay son mecanismos de control para someterlos a un discurso: la preponderancia del auto sobre el conductor. Ello es lo que trae la modernidad a Lima: se nos impone un modo de pensar a favor de la enajenación del individuo. El resultado de ello será que Lima se convierta en una ciudad “en vías de desaparición a expensas de un crecimiento urbano fundado en lógicas privadas...”⁸.

Conclusiones

Momentos en los que escribo estas conclusiones, soy consciente de la gran falta de bibliografía y una interpretación no muy segura todavía de los autores citados. También debo admitir que en ningún momento estuve parado durante un buen tiempo en una de las vías mencionadas para analizar la situación. Tampoco hice entrevista alguna o recogí datos específicos sobre la ciudad. Aun así, este ensayo puede ser útil en tanto sus ideas finales aporten un mínimo de novedad. Al final, este trabajo será una especie de bosquejo para trabajos posteriores que en los que me apoyaré o tal vez refutaré.

Volviendo a las conclusiones, no se ha pretendido negar que las pistas estén destinadas para cierto sector de la sociedad. Dicho de otro modo, Lima se construye para el espacio privado. La oposición entre espacio público y privado se da entre el peatón y aquel que se encuentre al interior de un vehículo. Tampoco se ha buscado oponerse a la idea de que el espacio destinado al flujo de vehículos esté subyugado al sistema económico. Por el contrario, aparte de las dos afirmaciones anteriores, las autopistas constituyen un mecanismo de coerción en la que se impone un discurso, un discurso que tiende a la enajenación de los individuos, que tiende a romper las conexiones sociales con los demás, que obliga a hacer uso del auto. Si bien, no todos simpatizan con el uso de autos, el aumento de tráfico en la ciudad es un dato importante, pues, tomando en cuenta que hay vías rápidas, demuestra el uso indiscriminado de este medio. A ello también se agrega un tema no tocado anteriormente, pero que vale la pena señalar, como el gran número de unidades de transporte urbano en la ciudad.

Lo dicho en el párrafo anterior es una manifestación de que la modernidad actúa dentro de esta ciudad en sus más perversas formas. Ya más de uno habrá notado la deuda del título con Marshall Berman: “Ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento,

transformación de nosotros y del mundo y que, al mismo tiempo, amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos... Ser modernos es formar partes de un universo en el que, como dijo Marx, *todo lo sólido se desvanece en el aire*”⁹. Así, dos autores relativamente opuestos (Foucault y Berman) pueden ser utilizados en estas reflexiones finales. La modernidad del capitalismo abre las expectativas de los seres humanos, pero a la vez queda limitados a ser llanamente actores económicos. Pero esta limitación se da porque la modernidad es un instrumento de poder, es capaz de la manera más sutil creando una arquitectura y sin necesidad de recurrir a la violencia.

Para finalizar, lo más lamentable es la ausencia del Estado para defender la situación del peatón o por lo menos convertirlo en un tema de agenda pública. También es lamentable la ausencia de una clase subalterna que busque alzarse para defender el espacio público, para defender su espacio.

NOTAS

- ¹ Berman, Marshall. “Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad”. Pág. 313.
- ² Vega Centeno, Pablo. “El espacio público: la ciudad y la revaloración de la ciudad”. Pág. 4.
- ³ Lefebvre, Henri. “La revolución urbana”. Pág. 187.
- ⁴ Harvey, David. “Urbanismo y desigualdad social”. Pág. 326.
- ⁵ *Ibíd.*
- ⁶ Foucault, Michel. “Vigilar y castigar: el nacimiento de la prisión”. Pág. 211. Las cursivas son mías.
- ⁷ *Ibíd.* Pág. 212. Nuevamente las cursivas son mías.
- ⁸ Vega Centeno, Pablo. “El espacio público: la ciudad y la revaloración de la ciudad”. Pág. 3.
- ⁹ Berman, Marshall. “Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad”. Pág. 1.

BIBLIOGRAFÍA

- Berman, Marshall. “Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad”. Siglo XXI. Madrid, 2006.
- Foucault, Michel. “Vigilar y Castigar. Nacimiento de la prisión”. Siglo XXI. Buenos Aires, 2005.
- Harvey, David. “Urbanismo y desigualdad social”. Siglo XXI. Madrid, 2007.
- Lefebvre, Henri. “La revolución urbana”. Alianza Editorial. Madrid, 1972.
- Vega Centeno, Pablo. “El espacio público. La movilidad y la revaloración de la ciudad”. En: Cuadernos Arquitectura y Ciudad N° 3. Departamento de Arquitectura – PUCP. Lima, 2006.