

**Recibido:** Agosto 2022 **Aceptado:** Enero 2023**Cita (APA):** Vásquez Erika (2023). Dibujando el rostro de Lima: el mapa de Perrottet y los imaginarios de modernidad del siglo XX. *Revista Arte y Diseño A&D*, 9, 70 - 82. <https://doi.org/10.18800/ayd.202201.006>

---

---

**Artículo**

---

**Dibujando el rostro de Lima: el mapa de Perrottet y los imaginarios de modernidad del siglo XX**

Drawing the face of Lima: Perrottet's map and 20th century imaginaries of modernity

**Erika Lucía Vásquez Larraín<sup>1</sup>**

---

**Resumen**

Este artículo es parte del marco de investigación de mi tesis de maestría titulada *Imaginaris urbanos. Los mapas de Lima: construcción de representaciones de la ciudad a través de sus planos (1977-2021)*<sup>2</sup>, en el que se reflexiona sobre la construcción de representaciones de Lima a través de sus mapas y la idea de “modernidad”, que funcionó como referente de los cambios urbanísticos ocurridos a lo largo del siglo veinte. Esos cambios derivados de procesos históricos, como las migraciones rurales de los setenta y ochenta, fragmentaron el ordenamiento físico y social de la urbe, y colocaron a algunos en posiciones privilegiadas y a otros en posiciones marginales. En ese contexto, surgió la primera guía de calles de Lima de uso comercial creada por el suizo Oliver Perrottet en 1977 como un aporte al proceso de “modernización” de la ciudad, lo que fue aprovechado convenientemente por el Estado y la élite limeña para reproducir un discurso ideológico en torno a sus ideales de “modernidad”. Mediante el análisis de este plano emblemático de Lima, se revelará que aunque los mapas son vistos como herramientas objetivas de la cartografía, también actúan como dispositivos de poder y construyen representaciones de la urbe que contribuyen a la formación de imaginarios urbanos que normalizan la marginalización, la injusticia, las relaciones de desigualdad y el sentido de no pertenencia a la propia ciudad.

**Palabras clave:** Lima, mapas, ciudad, imaginarios, Oliver Perrottet

---

**Abstract**

This article is part of the research framework of my master's thesis entitled *Los mapas de Lima: construcción de representaciones de la ciudad a través de sus planos (1977-2021)*<sup>2</sup>,

---

1 <https://orcid.org/0000-0003-2041-0632>

Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Arte y Diseño. Av. Universitaria 1801, San Miguel, Lima, PERÚ.  
Correspondencia (Corresponding author): [erika.vasquez@pucp.edu.pe](mailto:erika.vasquez@pucp.edu.pe)

2 Tesis sustentada en la Pontificia Universidad Católica del Perú en el 2022. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/22851>

---

which reflects on the construction of representations of Lima through its maps, around the idea of “modernity” and was a reference for the urban changes that occurred throughout the twentieth century. These changes derived from historical processes, such as the rural migrations of the seventies and eighties, fragmented the physical and social organization of the city and placed some in privileged positions and others in marginal positions. In that context, the first street guide of Lima for commercial use was created by the Swiss Oliver Perrottet in 1977 as a contribution to the process of “modernization” of the city, which was conveniently used by the State and Lima’s elite to reproduce an ideological discourse around their ideals of “modernity. By means of this emblematic map of Lima, it will be revealed that although maps are seen as objective tools of cartography, they also act as devices of power and construct representations of the city that contribute to the formation of urban imaginaries that normalize marginalization, injustice, relationships of inequality and a sense of not belonging to one’s own city.

**Key words:** Lima, maps, city, imaginaries, Oliver Perrottet

### Introducción

El interés que motiva este artículo surge de mi encuentro con la historia de la primera guía de calles de Lima, editada en 1977 por la actualmente consolidada Lima 2000, empresa dedicada a editar planos urbanos, topográficos y turísticos de Lima y otras ciudades peruanas, que fue fundada por el ciudadano suizo Oliver Perrottet (1949-2018), quien dibujó a mano este primer plano comercial de Lima. La historia de este mapa, que se dio a conocer en una entrevista a Perrottet en el podcast *Radio Ambulante* en el 2017<sup>3</sup>, además de ser fascinante por los hechos que hicieron posible no solo materializar el plano, sino reproducirlo y masificarlo, nos exhorta a pensar el ordenamiento urbano limeño como un reflejo de la problemática social de nuestra ciudad, derivada de procesos históricos por los que atravesó Lima, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX. Este mapa y su historia nos invitan a reflexionar sobre las maneras en que la élite limeña ha imaginado la modernidad desde aquel momento.

Es fundamental mencionar que al finalizar la investigación en la cual se enmarca el presente artículo, coincidentemente la familia de Perrottet publicó en noviembre del 2021 su obra póstuma: *Lima. Una historia contada en planos*, que presenta el proyecto que Oliver Perrottet y Juan Günther –colegas y amigos– iniciaron en 2008 y que tras la muerte de Günther en 2012, Perrottet decidió concluirlo. El libro cuenta la historia de Lima desde su fundación hasta la última década del sesenta a través de la colección de planos de Günther, y desde la primera década del setenta hasta la actualidad a través de los planos producidos por el mismo Perrottet, entre ellos su emblemática guía de calles de 1977. Se trata de una rigurosa investigación histórica sobre los procesos urbanos, sociales, políticos y económicos por los que atravesó Lima durante más de cuatrocientos años. Haber logrado este complejo proyecto da cuenta del intenso vínculo de Perrottet con Lima desde su primer encuentro con esta y del nivel de conocimiento de la ciudad que alcanzó a través de su experiencia vivencial, física y material como habitante.

3 Véase “Un mapa para llegar hasta donde el diablo perdió el poncho” – Entrevista a Oliver Perrottet: <https://radioambulante.org/extras/entrevistaperrottet>

Cabe destacar que este artículo se centra en el análisis del plano producido por Perrottet en 1977 para intentar comprender cómo las élites limeñas de las décadas del setenta y ochenta entendían la “modernidad” en relación con los acelerados cambios urbanos que estaban ocurriendo y que comenzaban a desestabilizar el ordenamiento social acostumbrado. Con este objetivo y como se verá más adelante, no podemos ser ajenos a los orígenes y a la historia personal del creador de nuestra primera guía de calles.

Hacia la década de 1970, explica Martucelli (2015, p. 98), ya era evidente que Lima había sido transformada por el fenómeno migratorio y que la élite ya no priorizaba el uso del espacio público como lugar de encuentro, sino que colocaba rejas y anulaba las calles como consecuencia de una percepción generalizada de inseguridad y desorden urbano, la que se vio acrecentada en los años ochenta a causa del conflicto armado interno y la “informalidad”, que instaló nuevas formas de relacionarse en la ciudad.

El mapa de Perrottet, por su parte, instala un nuevo modelo de representación y difusión, determinado por la masificación del mapa, en la medida en que este deja de ser un instrumento para especialistas y se vuelve útil para la población en general. Así, el mapa deja la academia para entrar en la cultura cotidiana. La masificación del mapa muestra una ciudad que ha cambiado, que requiere difundir su propia imagen territorial, probablemente porque necesita recuperar la unidad cognitiva que estaba perdiendo, en momentos en que se iba reconfigurando como una ciudad acéntrica. A medida que el mapa se vuelve de uso común y se inserta en nuevas esferas, como la educativa y la cultural, se posiciona como un dispositivo de poder, como una herramienta sumamente útil para el Estado a fin de diseminar entre la élite y las clases alta y media un discurso ideológico en el que Lima es representada como una ciudad moderna, planificada y orgánica. Por ello, creo que es fundamental investigar la función ideológica de este mapa.

### **Cartografía de bolsillo: el mapa de Perrottet**

En 1970 llegó al Perú Oliver Perrottet, joven suizo de diecinueve años, apasionado por los viajes y la cartografía, en busca de experiencias en América del Sur. Perrottet se alojó en un cuarto en el centro de Lima y al recorrer la ciudad se sorprendió por la actividad desbordante de la avenida Abancay. Se quedó pasmado por el caos urbano y la cantidad de líneas de autobús que circulaban por aquella avenida y cuando quiso una guía de líneas de transporte público, se dio cuenta de que aquello –que, para él, siendo suizo, era lo más elemental– no existía en Lima, ya que el plano de calles no formaba parte del imaginario urbano limeño. Entonces, Perrottet se propuso crear la primera guía de transporte público para una ciudad que jamás había contado con un documento de ese tipo. En 1975, el viajero consiguió financiamiento y publicó la primera *Guía de transportes de Lima Metropolitana*, que especifica al detalle el recorrido de cerca de 200 líneas de buses y colectivos que por ese entonces circulaban en la capital y cuyo diseño se basó en una guía de transporte público de Londres de los años setenta, lo que reafirmó la necesidad de que Lima copiara el modelo europeo –como ocurriera durante la *Patria Nueva*<sup>4</sup>– para su modernización. En este sentido, se puede intuir que quizás la ola de migraciones había contribuido a formar

4 Filosofía adoptada por Leguía para intentar modelar una conciencia colectiva entre los peruanos en relación con la modernización, el progreso y el desarrollo tecnológico. Véase Hamann, J. (2015, pp. 85-118). *Leguía, el Centenario y sus monumentos. Lima 1919-1930*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

una ciudad que era menos entendible para las élites limeñas, una urbe en la que se sentían desubicadas y en la que podían “perderse”.

Después de haber recorrido cada rincón de Lima, Perrottet decidió embarcarse en un nuevo proyecto, ya que esa experiencia le había dado una comprensión de la ciudad que le parecía fundamental compartir. Había observado, ni bien llegó a Lima en 1970, que los limeños “oficiales” o del “centro” de la ciudad –como los llama en una entrevista– no tenían ningún conocimiento de las zonas periféricas de Lima. La ciudad de Lima tenía entonces una población que llegaba casi a los tres millones de habitantes, de los cuales el veinticinco por ciento vivía en asentamientos humanos establecidos durante la ola migratoria que había comenzado en los años veinte y en el único mapa comercial de Lima que existía en ese tiempo<sup>5</sup>, la ciudad mapeada no consideraba las nuevas zonas que se habían ido incorporado a lo largo de ese periodo, es decir, las “barriadas”, como fueron llamadas hasta 1972, año en el que su nomenclatura fue cambiada por la de “pueblo joven” como parte de una estrategia del gobierno para articularse con las mayorías populares. Aun así, los habitantes de las periferias no tenían un espacio dentro de esta ciudad, no existían en el mapa. Entonces, el suizo con conocimiento cartográfico meramente intuitivo logró conseguir mapas catastrales de Lima elaborados por SINAMOS (Sistema Nacional de Apoyo a la Movilización Social) –entidad creada como parte de dicha estrategia del gobierno– que sí consideraban esas nuevas zonas de la ciudad. Perrottet conectó esos mapas y los pegó en la pared de la sala de su departamento y se valió de fotografías aéreas de la ciudad tomadas por el Servicio Aerofotográfico Nacional para realizar la misma operación (un dibujo sobre papel mantequilla) que había hecho para diagramar el mapa de las líneas de transporte público, pero esta vez corrigiendo los errores que había identificado empíricamente en el mapa comercial y detallando cada calle de la ciudad que recorrió desde el centro hasta las periferias. Le tomó dos años terminar el proyecto y en 1977 consiguió financiamiento nuevamente para publicar el mapa, que constituye la primera guía de calles de bolsillo de Lima. (Fig. 1)

El plano de Perrottet marca un quiebre en el pensamiento de la época ya que, hasta ese momento, en el imaginario de la élite limeña se dibujaba un mapa en el que cada clase social ocupaba el lugar que “le correspondía”. Como explica Gonzalo Portocarrero, hasta 1950 la estratificación social de Lima estaba determinada por la asociación entre fenotipo, ocupación y estilo de vida, de tal manera que la oligarquía limeña estaba constituida por los blancos y occidentales que vivían en San Isidro, Miraflores o Barranco y “dirigían la vida política, económica y cultural del país pensando que ello era lo lógico y natural” (2007, p. 106). La clase media, en cambio, a la que pertenecían profesionales, empleados o pequeños empresarios eran blancos mestizos que vivían en Jesús María, Lince o Chorrillos y, en su pretensión de parecerse o devenir en clase alta, con esfuerzo y en menor medida lograban vivir en Miraflores o San Isidro. Las clases obreras, así como los trabajadores independientes o pequeños comerciantes estaban emplazados en La Victoria, El Rímac, Surquillo y Barrios Altos y eran étnicamente mestizos o cholos (pp. 106-107). Es a partir de la fuerte ola de migraciones de las décadas de los setenta y ochenta cuando los migrantes rurales irrumpen en espacios urbanos que “no les corresponden” y quiebran el ordenamiento físico y social de la urbe. Así, la clase media devenida en élite (por haber escalado posiciones

5 Con referencia al *Plano de la ciudad de Lima* de Amadeo Góngora, Oficina Cartográfica Nacional, 1965. Véase Perrottet, O. (2021).

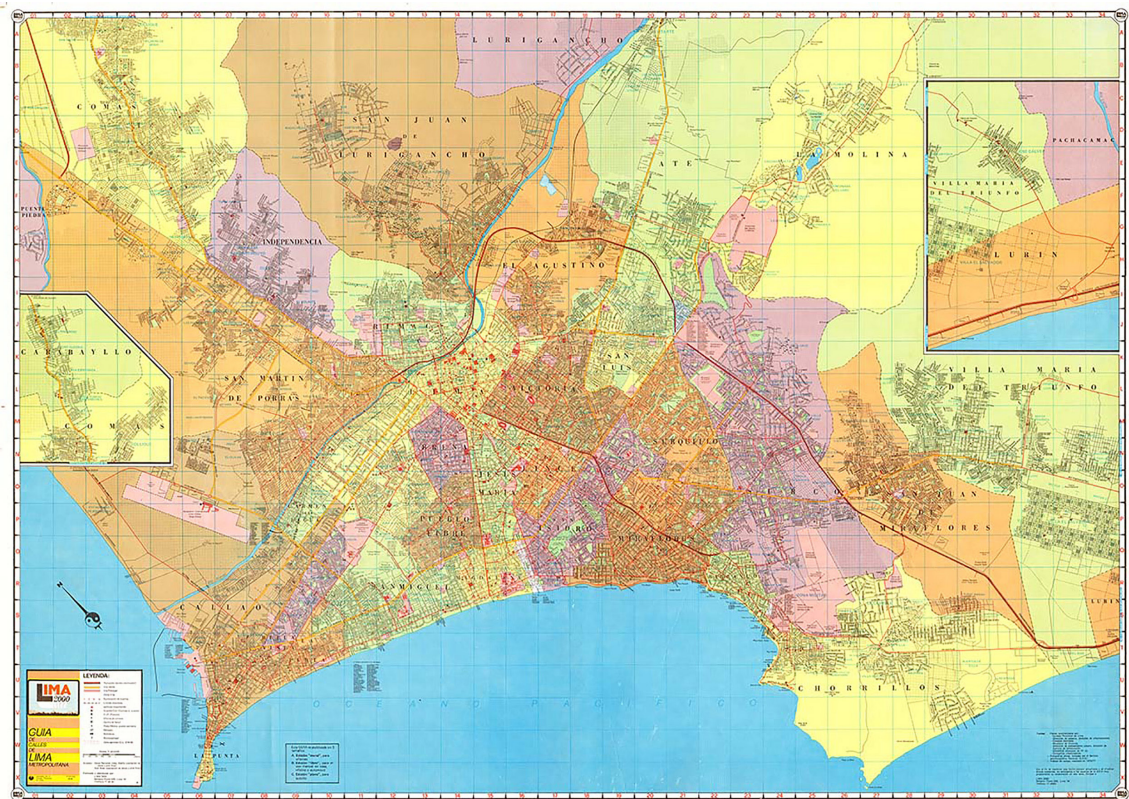


Figura 1. Plano de Lima Metropolitana de Oliver Perrottet, 1977, *Lima 2000*, 2009

sociales al adoptar comportamientos heredados de la oligarquía limeña) pierde el mapa cognitivo de su ciudad y se siente “perdida” en ese espacio que antes le había resultado tan familiar y que ahora le generaba inseguridad y miedo porque le resultaba “desconocido”. Como señala Portocarrero, es el miedo hacia ese “otro”, considerado como un potencial agresor, lo que explica que en los barrios residenciales se coloquen rejas en las viviendas y surja la figura del “guachimán”, tan popular en los años ochenta y vigente hasta hoy en espacios residenciales flanqueados por rejas y tranqueras y el “vigilante”. Este escenario le abre las puertas al proyecto de Perrottet, quien estimaba necesario un plano general de Lima para la modernización de la ciudad. Consiguió financiamiento para masificarlo y comercializarlo e implicó en el camino a intereses privados con el fin de vender un mapa que constituye la primera guía de calles de bolsillo de Lima para el ciudadano común.

En este primer plano de Lima, destinado al uso comercial de sus habitantes, se encuentran aspectos interesantes de estudiar en cuanto a los espacios territoriales representados, por ejemplo, el uso del montaje de ciertos segmentos del territorio sobre otros con el objetivo de abarcar la totalidad del territorio mediante el formato y la escala de dicho plano. Al respecto, Perrottet (2021, p. 190) explica que el mayor reto del proyecto consistió en incluir toda el área de la ciudad en el formato tradicional de los planos europeos y norteamericanos (70 x 100 cm, área máxima de impresión disponible). Ahondaré en este aspecto más adelante y complementaré su análisis con el apoyo de un plano pertinente.

Para introducir al lector en el develamiento de las relaciones de subalternidad en el mapa en cuestión, es importante analizar algunos aspectos de la historia de Perrottet en el contexto de su proyecto de planos de Lima. En primer lugar, lo que motivó al suizo a viajar hacia Sudamérica –según cuenta– fueron dos asuntos: el primero, que le abrumaba la “perfección” que existía en cada detalle de la vida suiza, y el segundo, que le gustaba la forma del mapa de América del Sur, pues le parecía “elegante”. Después de haber tomado la decisión de viajar hacia el continente sudamericano, escogió el Perú como destino, por estar en el medio del continente y cerca del mar, lo que le fascinaba porque su país carecía de ello. Resuelve asentarse en Lima, por ser la capital, pero se niega a tener información acerca de esta, ya que le motivaba conocer la ciudad a través de su propia experiencia sin haber formado juicios previos. Tenemos aquí a un europeo curioso del “otro”, que contrasta con la “perfección primermundista” suiza y cuya carencia, en todo caso, radicaría en que no tiene acceso al mar. En segundo término, podemos deducir que el hecho de no tener conocimiento sobre el continente sudamericano (solo la forma geográfica del mapa, configurada desde la autoridad del primer mundo) da cuenta de la “ignorancia asimétrica”<sup>6</sup> instalada por el discurso hegemónico europeo que menciona Dipesh Chakrabarty (1999) como uno de los síntomas de la subalternidad en el tercer mundo. Más aún, el viajero dice querer conocer la ciudad de Lima a través de una experiencia vivencial, sin la formación de juicios europeos, lo que revela un intento de ser objetivo en su aproximación a una cultura ajena. Sin embargo, esta aproximación resulta imposible de ser objetiva porque el principal interés del suizo por conocer Lima es justamente el hecho de ser una ciudad tercermundista que contrasta con la perfección del primer mundo, situación que refuerza el hecho de que Europa se posicione como sujeto hiperreal de todas las historias.

6 Concepto que se ejemplifica en el hecho de que los historiadores del Tercer mundo, en orden de configurar su propia historia, necesariamente toman como referentes a las obras de historia europea, mientras que los historiadores europeos no sienten la necesidad de corresponder.

Más adelante, vemos cómo Perrottet identifica aspectos de la ciudad de Lima que contrastan de manera considerable con el referente europeo, como el caos urbano y la inexistencia de una guía de transporte público. Este segundo aspecto le parece increíble desde la perspectiva de un ciudadano del primer mundo y, aunque la misión que se propone cumplir denota compromiso social<sup>7</sup>, lo coloca en la posición de “salvador” y no puede desligarse de la postura paternalista que han ejercido los países primermundistas sobre el tercer mundo desde la colonización europea. El viajero cuenta en una entrevista que cuando terminó el mapa y decidió publicarlo, su condición de “gringo” –como él se autodenomina– lo ayudó a conseguir financiamiento. Esta situación da cuenta del fuerte racismo de los limeños “oficiales” hacia los migrantes rurales. Este racismo, originado en tiempos de la Colonia y reforzado a través de posteriores periodos históricos, como el *boom del guano*, la *post Guerra del Pacífico* y el *Oncenio* de Leguía (Callirgos, 2007), persiste hoy en día. En muchos limeños aún se evidencia el discurso colonizador, que privilegia al “gringo” sobre el “cholo”, el “mestizo”, el “chino” o el “negro”.

Terminado este proyecto, Perrottet regresó a Europa, pero luego de dos años –explica– se da cuenta de que extraña Lima y decide volver con la idea de diseñar el primer mapa de calles de Lima Metropolitana en una versión de bolsillo. Su motivación surge de una situación que ya había identificado en su primera visita al Perú: en el único mapa comercial de Lima no estaban incluidos los asentamientos humanos surgidos por las migraciones rurales; esto, como se ha observado, se debería a la negación por parte del Estado, la élite y la clase media de incluir a los “nuevos limeños” en el imaginario de su propia ciudad. En tal sentido, podemos inferir en Perrottet un intento de darle voz o legitimidad a aquella masa migrante subalternizada por el discurso de la élite y la clase media de Lima (que a su vez se encuentran en posición de subalternidad con respecto al modelo europeo).

Es preciso reconocer el notable aporte de Perrottet, ya que a través de la cartografía consiguió un mapa eficaz y lo más completo posible de Lima (que hasta ese momento no existía), que dio visibilidad histórica a un grupo que habitaba un espacio real y material. Así, se puede observar que los mapas pueden ser utilizados como herramientas de representación que sirven para deconstruir ciertas legitimaciones ideológicas y relaciones de poder establecidas. Sin embargo, no podemos ser ajenos al cuestionamiento de quién y a partir de qué modelos está representando a esas masas subalternizadas. Perrottet inscribe en el mapa de Lima a los grupos de “nuevos limeños” que no habían sido considerados como parte de la ciudad. Aunque no sea su intención, su mapa funciona también para advertir a la élite y a la clase media de Lima la ubicación de aquellos lugares periféricos, desconocidos, “otros”, que aún constituían “tierra de nadie” y que era mejor (para estos grupos) conocer desde su representación en el plano, más no desde una experiencia vivencial.

El autor comenta que era necesario en ese tiempo “educar” a los limeños en el uso de mapas, ya que –a diferencia de cualquier ciudad europea– no existía esa costumbre en Lima ni tampoco en otras ciudades latinoamericanas. Tenemos entonces a un europeo que se traza como objetivo hacer un aporte a un país del tercer mundo desde una perspectiva primermundista, que coloca a Europa como sujeto oficial de todas las historias y de esta manera –como señala Chakrabarty– todas las demás historias ocupan una posición de sub-

7 El primer proyecto de Perrottet, antes de la guía de calles, fue crear la primera guía de líneas de autobús. Véase Perrottet, O. (2021, pp. 187-189).

alternidad con respecto a la historia europea. Esto se puede percibir en la medida en que Perrottet identifica la ausencia del uso de mapas en Latinoamérica como una “carencia” o “insuficiencia” con respecto a un primer mundo más “moderno”.

El hecho de que Europa se sitúe como sujeto soberano frente al resto del mundo –y que además se confiera el derecho y deber de intervenir en el desarrollo de los países tercermundistas– se observa claramente en el titular del recorte de prensa del diario suizo *Sonntagsblick*, que fue publicado con motivo de la creación de esta guía de calles. (Fig. 2)

La traducción del titular es la siguiente: “Un suizo les muestra a los peruanos adónde ir”. El discurso es determinante: “como los peruanos no tienen conciencia (ni siquiera de la manera en que deben recorrer su propia ciudad, entre otras cosas), entonces los suizos debemos actuar como su conciencia”. Aunque Perrottet no sea quien escribió el titular, ni haya realizado sus proyectos de mapeo asumiendo conscientemente una posición autoritaria al sostener la superioridad europea frente al tercer mundo, le es difícil desligarse de la herencia colonizadora que coloca a las historias no occidentales en posición de subalternidad y legitima al sujeto “oficial” al adoptar una actitud paternalista hacia el subalterno. Esto se evidencia cuando el viajero declara que era necesario “educar” a los peruanos en el uso de mapas.

Por otro lado, Chakrabarty sostiene que el segundo síntoma de la subalternidad de las historias no occidentales (el primero es la “ignorancia asimétrica”) es que, a pesar de que el tercer mundo es consciente de aquella ignorancia asimétrica, de igual manera se apoya en los cánones occidentales para entender sus propias sociedades. Esto se revela claramente en la noticia publicada en *La Imagen*, un medio de la prensa peruana en 1976, a propósito de la Guía de transporte público de Lima, que fue el primer proyecto de Perrottet. (Fig. 3)

El titular es tan determinante como el redactado por la prensa suiza en relación con su segundo proyecto (la guía de calles); más aún, en el cuerpo de la noticia se destaca la capacidad de “precisión” de Perrottet como una facultad de la que carecemos los peruanos y que solo un suizo podría ostentar, lo que justificaría que los limeños aceptemos ser “orientados” dentro de nuestra propia ciudad por un extranjero capacitado para suplir nuestra carencia.

Esto se refleja en la manera como los limeños de fines de los setenta acogieron el modelo europeo para la diagramación del mapa de su propia ciudad y le dieron carta libre al “gringo”, sin siquiera debatir el diseño de aquel mapa y sin cuestionar si era cartógrafo de profesión. En la entrevista realizada en 2017, Perrottet cuenta que su condición de “gringo” le facilitó conseguir financiamiento para la publicación de su plano; sin embargo, no precisa si dicho financiamiento provino del Estado, de iniciativas privadas o de ambos. Ese vacío podría dirigirnos hacia dos interpretaciones: si el Estado hubiera financiado dicho plano, se podría inferir un interés de corte “nacionalista” por posicionar a Lima en el mismo nivel de las modernas ciudades primermundistas (de las que tanto conocemos, que queremos ser iguales a ellas, pero ellas nada saben de nosotros), con lo que se aplica el argumento de Chakrabarty al contexto local. Si el financiamiento hubiera venido de la esfera privada, evidenciaría la necesidad de las élites limeñas de reafirmar el mapa cognitivo de su ciudad –y qué mejor, que verlo materializado en un documento útil (no solo para ubicarse en la ciudad, sino para identificar aquellos nuevos espacios ocupados por presencias irruptoras) y moderno, hecho a la medida de las ciudades del primer mundo.





Fig. 2



Perrottet y su mapa de tránsito, que lo mantuvo atareado varios años

LA IMAGEN, Domingo 9 de Mayo de 1976

## UN SUIZO ORIENTA A LOS LIMEÑOS

**S**abía Ud. que Lima es cruzada como un tablero de damas por un centenar de líneas de ómnibus? ... ¿O qué en nuestra capital hay más de 120 líneas de microbuses?

Seguramente que no. Pero el conocimiento acerca de este febril movimiento vehicular es fruto del trabajo de ... un suizo, Oliver Perrottet, afincado desde hace cuatro años en el Perú y que conoce el tránsito metropolitano mejor que cualquier limeño.

Perrottet, 27 años de edad y casado con peruana, demoró algo más de tres años para elaborar un organigrama con todos los recorridos del transporte colectivo.

Para ello, tuvo que viajar diariamente en ómnibus y microbuses, desde los paraderos iniciales hasta los terminales. Así es que conoció

todos los itinerarios, paraderos principales y recorrido completo.

Todos sus apuntes los ha volcado en una Guía de Transportes de Lima Metropolitana, en la cual se señalan, con toda precisión —como buen suizo que es— la numeración de las líneas, lugares que recorre, paraderos en zonas accesibles y ... hasta el color de los microbuses.

Perrottet, con el innumerable material que obtuvo de sus viajes por toda la ciudad, ha proporcionado datos a las autoridades de tránsito y a la Comisión del Metro, como una colaboración especial.

Su obra la ha puesto a disposición del público para que esté al tanto del movimiento vehicular y logre orientarse sin problemas. En la Guía se incluye también la ubicación de los lugares de mayor importancia de la ciudad.

7

Fig. 3

Figura 2. Recorte de prensa de Sonntagsblick, 1988  
Figura 3. Recorte de prensa de "La Imagen", 1976

El mapa que presento a continuación con el objetivo de profundizar el análisis de los aspectos identificados en el primer mapa de calles de Lima, realizado por Perrottet, se encuentra en correspondencia directa con este; es su versión actualizada al año 2014 (la última versión publicada por la empresa Lima 2000 cuando este mapa fue analizado). (Fig. 4)

A casi cuarenta años de la diagramación del primer mapa de calles de Lima, es remarkable el desarrollo urbano ocurrido durante ese tiempo, que se evidencia en la versión actualizada del año 2014. Se nota que el formato del plano es el mismo y al igual que en el plano original ciertos sectores de la ciudad están montados sobre otros (para incluir toda el área de la ciudad en el mapa, como ya he mencionado). En la versión actual del plano, la cantidad de esos sectores ha aumentado considerablemente.

Este es un punto crucial para el análisis, pues cabría preguntarse, ¿a qué zonas de la ciudad corresponden esos fragmentos territoriales que se superponen a otros? Y ¿cuáles son esos espacios urbanos sobre los que se posan capas del territorio? Basta con mirar atentamente el mapa para encontrar las respuestas: las zonas de la ciudad que están sobrepuestas corresponden a zonas de la periferia limeña urbanizada y los espacios sobre los que se montan esas zonas corresponden, asimismo, a zonas periféricas de Lima que carecen de urbanización.

En este sentido, la lógica que determina el hecho de la superposición de capas de territorio (por más que su intención sea meramente práctica y funcional) da cuenta de relaciones de exclusión y subalternidad entre “Lima centro” y sus periferias, pues son las periferias las que no caben dentro del mapa, por lo que es necesario superponerlas sobre otras zonas periféricas, que cabe resaltar, no están urbanizadas. Por consiguiente, se da un segundo nivel de subalternidad, esta vez entre periferias urbanizadas y no urbanizadas. La urbanización funciona como un dispositivo de poder, que demarca fronteras y determina relaciones jerárquicas dentro del imaginario urbano, lo que da lugar a distintas formas de exclusión social. Como señalan Carreras y Muñoz, “La exclusión es la más potente fuerza de la urbanización. La exclusión no solo es de orden económico y social, sino que también es cultural. Es la invisibilización del otro... y en América Latina “el otro” es frecuentemente la mayoría” (2016, p. 8).

Al recortar el mapa, con el objetivo de unir el centro de la ciudad con las zonas periféricas que se diagraman discontinuas, lo que resulta es un plano como este (Fig. 5):

Es el plano incompleto de una ciudad fragmentada o en palabras de Martucelli, “una ciudad sin rostro” (2015, p. 99). El autor explica que a comienzos de la década del sesenta, Lima tenía un fuerte sentido de centralidad urbana, a pesar de la expansión de la clase media y alta hacia los barrios residenciales y la expansión continua de las barriadas. Hoy, en cambio, la ciudad se ve fragmentada entre una zona tradicional y tres grandes conos urbanos. Esta fragmentación, sostiene Martucelli, comienza de manera importante en la década de 1980, cuando Lima crece como una ciudad desordenada, en parte debido a una economía inestable y en gran medida debido a la fuerte ola de migraciones rurales, que transformaron el comportamiento urbano de sus habitantes. Desde ese momento, Lima perdió la unidad urbana, y sus habitantes, el mapa cognitivo de su ciudad.

El fenómeno migratorio contribuyó a afirmar la dualización de la ciudad, en la que los nuevos habitantes se instalaron en las zonas periféricas, mientras que la clase alta tradicional se desplazó desde los barrios residenciales cercanos al centro de la ciudad, hacia nuevas zonas residenciales geográficamente alejadas. De esa manera, Lima se volvió

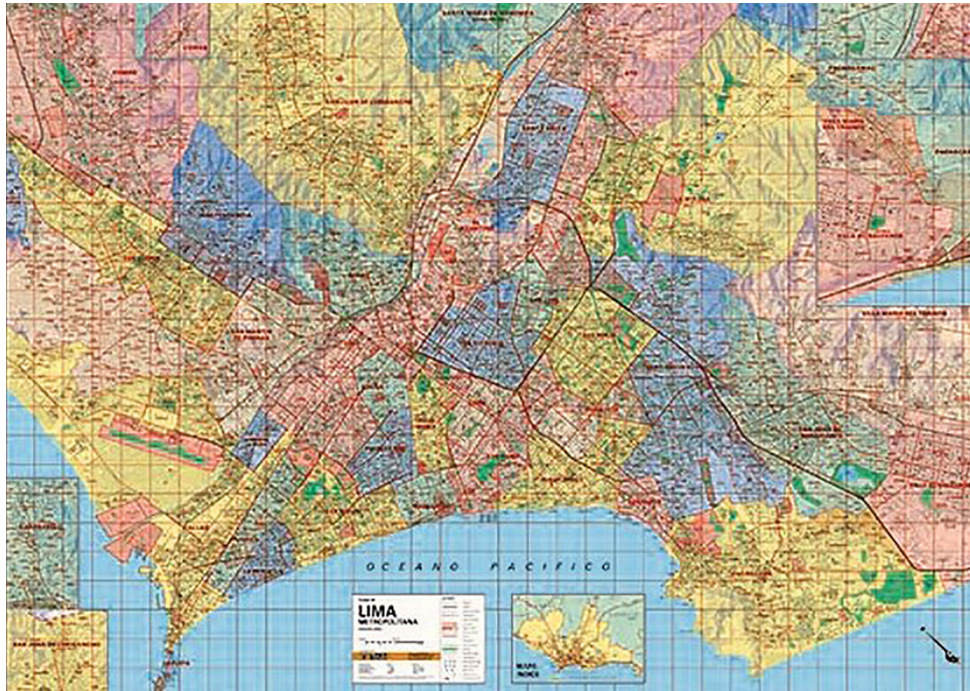


Fig. 4

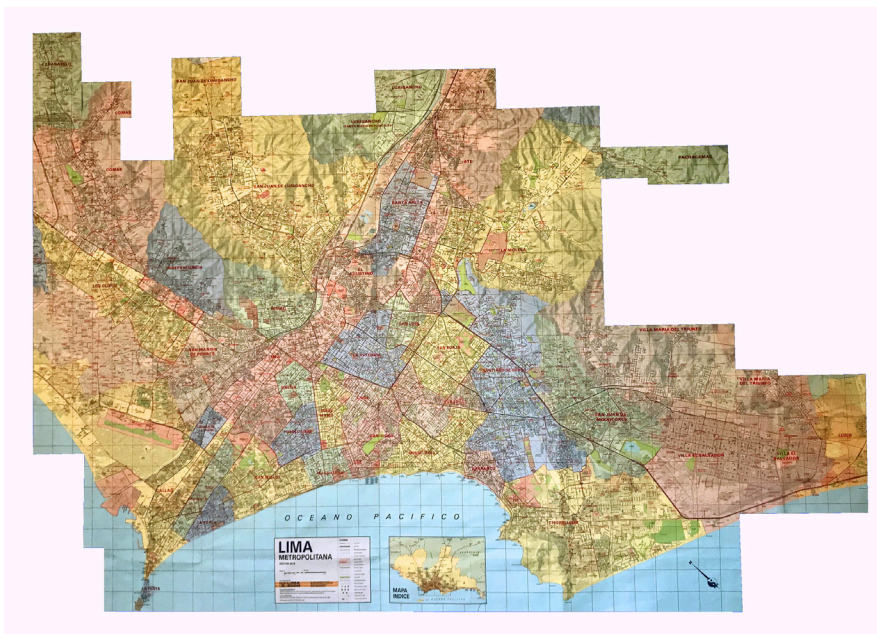


Fig. 5

Figura 4. Plano de Lima Metropolitana, Lima 2000, 2014

Figura 5. 2014 - Mapa de Lima Metropolitana recortado, Erika Vásquez, 2019

acéntrica y lo urbano no solo se volvió determinante de la identidad de la ciudad, sino que empezó a funcionar como un dispositivo de control y dominación.

En este sentido, el mapa de Perrottet tendría una doble lectura, a la que Fredric Jameson (1989) refiere como “inconsciente político” de los objetos culturales. Es decir que, como todo objeto cultural, este mapa está constituido por dos fuerzas: una fuerza utópica en la medida que Perrottet intenta otorgar la condición de ciudadanía a los migrantes rurales mediante su representación en el plano, pero también una fuerza pedagógica-ideológica desde su mirada primermundista, que considera necesaria la “educación” de los limeños en el uso de mapas para acercar a Lima a *su* referente de ciudad funcional.

Ese lado pedagógico-ideológico del mapa encuentra una respuesta positiva entre la élite y la clase media de Lima (porque ese mapa está diseñado básicamente para el limeño con automóvil y son estas clases las que pueden acceder a uno), y esta respuesta positiva se da por dos motivos: primero, porque el mapa está diseñado a partir de un modelo de plano europeo, lo que daría cuenta de cómo estos grupos imaginan la “modernidad”. Y segundo, este mapa les resulta muy útil para reafirmar su mapa cognitivo de Lima (que en el contexto de la ola de migraciones estaban perdiendo, pero que gracias a este mapa pueden recuperar) al ubicarse geográficamente en el territorio y ubicar aquellos lugares “lejanos”, “ajenos”, “otros” (a los que sería preferible no ir). Asimismo, la fuerza ideológica del mapa sirve para movilizar los intereses del Estado, que estratégicamente pretende vincularse con las mayorías populares. Y qué mejor que representarlas por primera vez en el plano de la ciudad en su afán por mostrar a Lima como una ciudad orgánica, articulada y moderna.

Como hemos visto, la aparición de esta primera guía de calles marca un quiebre en la historia de nuestra ciudad, genera un cambio en el pensamiento de la época y determina un nuevo comportamiento urbano. En tal sentido, el mapa de Perrottet es el resultado de procesos urbanos, históricos, sociales y políticos por los que atravesó Lima desde la década del setenta, y a la vez influyó en tales procesos, mediante los cuales, las élites y el Estado –distanciándose del objetivo de Perrottet– hicieron conveniente uso de este mapa para demarcar las fronteras entre aquellos espacios de Lima considerados “deseables” por el sistema hegemónico y las zonas “problemáticas” de la ciudad, en la búsqueda por representar a Lima como una ciudad moderna, ordenada y planificada.

El mapa de Perrottet es también la materialización de un anhelo, es el testimonio de la fascinación de un joven viajero del primer mundo por Lima –tan caótica y desmembrada, como viva y ardiente– y su compromiso desprendido con ella desde el primer encuentro hasta el día de su muerte. Sin embargo, a través de lo analizado podemos ver que los mapas nunca son representaciones inocentes del espacio ni pueden alcanzar un grado absoluto de objetividad, pues están atravesados por limitaciones tecnológicas y condicionamientos sociales. Por ello, para comprender su contenido, significado y relevancia, es necesario pensarlos no solo como productos, sino como resultado de procesos culturales complejos y como generadores de futuros procesos sociales mientras se reinsertan y circulan en el mundo social.

### Referencias bibliográficas

- Callirgos, J.C. (2007). *Reinventing the City of the Kings: Postcolonial modernizations of Lima, 1845-1930*. A dissertation presented to the Graduate School of the University of Florida in partial fulfillment of the requirements for the Degree of Doctor of Philosophy. University of Florida.
- Caraballo, J. (13 de setiembre de 2017). *Un mapa para llegar a donde el diablo perdió el poncho – entrevista a Oliver Perrottet*. Radio Ambulante. Recuperado el 12 de diciembre de 2022 de <https://radioambulante.org/>
- Carreras, C y Muñoz, B. (2016). *Ciudades visibles. 21 crónicas latinoamericanas*. Editorial RM.
- Chakrabarty, D. (1999). *La Poscolonialidad y el artilugio de la historia: ¿Quién habla en nombre de los pasados “indios”?* Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).
- Hamann, J. (2015). *Leguía, el Centenario y sus monumentos. Lima 1919-1930*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Pp. 85-118
- Jameson, F. (1989). *Documentos de cultura, documentos de barbarie: la narrativa como algo socialmente simbólico*. Visor.
- Martucelli, D. (2015). *Lima y sus arenas. Poderes sociales y jerarquías culturales*. Cauces Editores S.A.C.
- Perrottet, O. (2021). *Lima. Una historia contada en planos*. Ed. Lima 2000 S.A.C.
- Portocarrero, G. (2007). *Racismo y mestizaje y otros ensayos*. Fondo Editorial del Congreso del Perú.

### Autora

#### Erika Lucía Vásquez Larraín

Artista plástica. Licenciada en Arte con mención en Escultura y Magistra en Estudios Culturales por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Docente de Estudios Generales de la Facultad de Arte y Diseño de la PUCP. Sus procesos artísticos giran en torno al espacio doméstico, la ciudad, la caminata como práctica estética y los mapas.

