



Manejar en Lima: una aproximación a la cultura ciudadana

Catalina Romero

Decana de la Facultad de Ciencias Sociales de la PUCP

Diciembre, 2006

Síntesis: El tránsito es un sistema de relaciones dinámico, y acercándonos a él empezamos a comprender la cultura ciudadana de los limeños que circulan por la ciudad. Vemos la heterogeneidad de las comunidades que habitan Lima y la influencia homogeneizadora de una cultura predominantemente oral, en el manejo físico del territorio y en el comunicativo en el espacio público; en el manejo del espacio, vemos que todo espacio vacío en las pistas se ocupa; el manejo del tiempo está caracterizado por la imprevisión y la falta de planificación; y los vecinos tienen distintos grados de conocimiento de su ciudad: pueden ser cosmopolitas y localistas a la vez.

Saliendo del Aeropuerto Jorge Chávez, hace unos días, pensaba si a algún turista se le ocurriría llegar a Lima y alquilar un carro para recorrerla y salir a lugares aledaños, y si alguien les advertiría de todo lo que necesitaban saber para no morir en el intento.

Pensé en lo rentable que sería escribir un manual para los ingenuos que se arriesgaran a emprender una aventura tan peligrosa como manejar en las calles de Lima sin conocer la cultura local, la psicología de conductores y peatones; y las normas implícitas que se manejan, que no figuran en ningún manual. Todo esto considerando que el tránsito en la ciudad ha mejorado mucho comparado con el de hace diez años y que los esfuerzos de información pública necesarios para transitar por la ciudad igualmente han mejorado. Pero Lima no se ve todavía como un espacio público compartido, ni en el sentido de territorio ni en el de espacio construido de encuentros y de interacciones cotidianas. Cada uno se aventura en la ciudad como quien entra en un espacio ajeno, aún sin explorar, en el que hay que estar alerta y negociar con los otros para sobrevivir.

Para Erving Goffman, sociólogo observador de la vida cotidiana, el tránsito es un sistema de relaciones dinámico que funciona con sus propias normas que se reproducen y recrean en la interacción entre los actores. Como el lenguaje, tiene sus normas, pero estas son puestas en práctica creativamente: innovando su uso en la práctica de acuerdo a situaciones y contextos sociales específicos. Por eso, creo que a partir de esta entrada podríamos acercarnos a comprender la cultura ciudadana de los limeños que circulan por toda la ciudad, sin fijarlos en sus lugares de residencia.

El lenguaje es utilizado correctamente (de acuerdo a la Academia de la Lengua) por algunos, mientras otros lo hablan a su modo (con sus propios acentos y errores sistemáticos), y; sin embargo, permiten la comunicación. De manera paralela, los estilos de conducirse por el espacio público permiten sobrevivir en el tránsito cotidiano por calles y veredas.

A manera de introducción a la cultura urbana de Lima, señalaré algunas situaciones y contextos en los que se ponen en evidencia algunos hábitos y comportamientos del habitante de la ciudad.

El manejo del espacio urbano

En la ciudad, el espacio adquiere una dimensión distinta que en el campo. El espacio es escaso, y se comparte entre muchos. El espacio es público, pero se comparte con extraños.



Si bien debe administrarse con respeto y cuidado, porque pertenece a todos, y no se puede disponer de él de acuerdo a la voluntad o antojo individual, hay una cierta impunidad para quien lo hace porque los infractores se protegen en el anonimato. Aprender a vivir en la ciudad es un saber compartido en base a una experiencia cotidiana de construcción social de un espacio común. En ese sentido, es una práctica moderna, que implica auto conciencia de pertenencia a un lugar y a una historia llena de recuerdos y significados comunes.

La ciudad de Lima ha crecido en territorio y en población. En la segunda mitad del siglo XX pasó de menos de un millón de habitantes a los 8 millones que tiene en la actualidad. Los limeños viejos, casi todos de origen provinciano, han perdido sus lugares comunes al moverse hacia los nuevos barrios residenciales, y al ver el cambio del uso urbano de sus alamedas, puentes y rincones. A su vez, los nuevos limeños no han construido todavía un sentido colectivo de sus barrios y calles incorporados a la gran ciudad.

Falta todavía hacer más públicos los cuentos, los cantos y poemas que se empiezan a producir a partir de la nueva experiencia urbana de los inmigrantes de las décadas recientes¹. La facultad de diálogo de éstos nuevos pobladores con los antiguos permitirá integrar una imagen colectiva de la ciudad o seguir aislados como hasta ahora. Por un lado, Lima, la moderna, porque valora su antigüedad y su historia mirando al futuro, y por el otro, los pueblos de Lima, ciudades enteras con su propia personalidad y carácter en el Norte, en el Este y en el Sur, que se siguen viendo como distantes y diferentes al resto de la ciudad.

Esquema corporal y manejo del espacio

El sentido del propio territorio comienza en el cuerpo y en algunas culturas se respeta una cierta distancia de los demás, mientras que en otras esta distancia no es respetada ni exigida. Esto se expresa desde la manera en que se saludan las personas, que va desde la venia o gesto sin contacto, pasando por el apretón de manos, hasta los besos y abrazos que indican menores barreras al contacto personal. Si extendemos al carro este esquema corporal, lo podemos proyectar a la manera como se conduce, guardando distancias entre los carros o no. Si nos fijamos bien, en Lima todo espacio vacío en las pistas se ocupa. Por ejemplo, si una pista está marcada con una línea blanca entrecortada para que se circule en dos filas, pero hay espacio para un tercer carro, con seguridad, el espacio será ocupado. Sobre todo si los carros están detenidos y se puede ganar el primer lugar para partir antes. La proximidad física de los dos carros no produce rechazo ni alarma a los otros carros que ocupan su lugar. Entre los pasajeros en el transporte público y entre los peatones, sucede algo parecido.

También es importante considerar la noción de izquierda y derecha. Estas nociones tan elementales y básicas no son innatas sino aprendidas, como lo son los colores y sus posibles significados. ¿Cómo se desarrolla la noción corporal de izquierda y derecha? ¿Cómo se toman en cuenta para organizar el espacio? Algunos autores establecen una relación entre el esquema corporal y la lectura y escritura. Esta práctica se adquiere individualmente y es parte del desarrollo humano individual. En este caso, nos interesa verla como práctica general en una sociedad. En la década pasada, se discutía si el Perú era una sociedad predominantemente oral o escrita, por las consecuencias sociales que esto podía tener. La comunicación predominantemente oral nos fija al contexto y a las

¹ El Chato Grados tiene una canción dedicada a su barrio de Vitarte, y hay grupos de teatro popular que recogen las epopeyas de los nuevos pueblos limeños.



situaciones, mientras que el lenguaje escrito permite una estandarización, la proyección más allá del tiempo y del espacio. En el caso de la organización de la ciudad, este tema es muy importante² por sus repercusiones en la organización del espacio y en el movimiento de los ciudadanos en él, ya sea como peatones o como conductores. En Lima, la gente choca con frecuencia entre sí, al caminar por veredas congestionadas, o cruza por donde no se espera que lo haga, y se termina esquivando con una especie de paso de baile al peatón que se nos viene encima sin poder anticipar que uno va a avanzar por su derecha y que él o ella deberían hacer lo mismo.

Una situación similar se produce cuando se trata de conductores de vehículos, cuando manejando por el canal derecho deciden voltear hacia la izquierda, pasando por delante de todos los carros a su lado, sin ninguna señal previa o intento de comunicación con las señales correspondientes: la luz direccional o la mano extendida. Esto ocurre todos los días en Lima, tanto con conductores de transporte público como privado. ¡Y ni hablar!, de la posibilidad de que un conductor se mantenga en el carril derecho o izquierdo durante parte importante de su recorrido.

El sentido de estos ejemplos es destacar la heterogeneidad de las comunidades que habitan Lima y la influencia homogeneizadora que puede tener una cultura predominantemente oral, tanto en el manejo físico del territorio, como en el comunicativo en el espacio público. Los símbolos que orientan el tránsito en la ciudad tienen que “leerse” de alguna manera, pero si no hay costumbre de leer, tampoco se buscará interpretar estos otros signos. Los letreros indicando rutas y calles, tampoco son muy utilizados localmente, pero son imprescindibles para el turista que viene de sociedades donde la tradición escrita predomina.

Debe quedar claro, que esta oralidad no es propia sólo de quienes no leen, sino que es un rasgo general de la sociedad. Además, se refuerza cuando las autoridades locales y los funcionarios públicos no se preocupan de poner señales escritas para que el público en general se informe ni de cambiarlas cuando se vuelven obsoletas. Por eso, el público que intenta leer señales deja de hacerlo, porque a veces dan buena información, pero a veces ya no son válidas o son contradictorias³.

Localistas y cosmopolitas

La ciudad de Lima ha crecido muy rápidamente. Hoy alberga a 8 millones de habitantes, y sigue creciendo, aunque a un ritmo más lento que en las décadas anteriores. En ella, conviven vecinos de distintos lugares del país que se encuentran en un espacio nuevo y ajeno que deben domesticar, es decir, significar y hacerlo familiar. Cómo se relacionan físicamente con el espacio y entre ellos es importante. Algunos se ubican en la ciudad, en un barrio del que salen pocas veces, y si lo hacen, se orientan preguntando por las calles. Los encuentros son personales (esta dimensión de la vida de la ciudad es de resaltar). Las personas se hablan, aunque no sean conocidas, con amabilidad y cortesía. Las relaciones no son impersonales, aunque la desconfianza, en general, es compartida ampliamente (por encima del 90% desconfía de los demás); pero se sigue confiando en la relación cara a cara.

² En México D.F. se decidió poner símbolos en el Metro para indicar las paradas considerando el porcentaje de analfabetos que podía haber entre los usuarios.

³ Por ello no se escriben las instrucciones ni los requisitos para trámites, y pueden cambiar de un funcionario a otro, aún cuando estén por escrito. El valor del texto o del semáforo, está subordinado al juicio del funcionario o del policía.



En una ciudad de tamaño medio como lo es Lima, ya se pueden separar unos espacios de otros y reducir el conocimiento de la ciudad a una parte de ella. Se puede ser localista o cosmopolita viviendo en la misma ciudad. Los hay que sólo conocen su barrio y el Centro de Lima o los que conocen su barrio y el Centro de Miraflores; y los que no han salido todavía de su barrio grande, como Lima Norte, porque encuentran todo lo que necesitan allí.

Pero, así como en el siglo pasado los intelectuales peruanos miraban a París y salían de las provincias con ese destino sin parar casi en Lima, los peruanos de los barrios miran al extranjero hoy como lugar de trabajo y progreso. Tienen familiares afuera que vienen de visita y que los invitan a visitarlos a Milán, Madrid o Roma. Conocen el mundo y pueden vivir en él. Son cosmopolitas a su manera. Y los viejos limeños y cosmopolitas se han vuelto localistas en los espacios ilustrados cada vez más reducidos, innovando en los caminos sibaritas del placer corporal de la comida y el de la escritura.

El manejo del tiempo

Esta dimensión en la ciudad nos lleva a considerar dos elementos: La previsión o programación de rutas y el cálculo de tiempo para recorrer una distancia. En el primer caso, se trata de la capacidad de anticipar una ruta para llegar al lugar de destino, de imaginar el futuro inmediato, de planificar. En el transporte público, suponemos que la ruta está establecida y que es parte del contrato tácito entre conductor y pasajero; pero ésta puede interrumpirse por múltiples razones que van desde encontrarse con obras públicas, no anunciadas ni previstas por las autoridades municipales estableciendo rutas alternativas, hasta pasar por un embotellamiento que puede ser producido porque es hora punta, porque se ha malogrado un auto o porque hay una procesión o desfile escolar. En el caso de un taxi o carro privado, en cualquier esquina el conductor o el pasajero pueden decidir que es mejor cortar camino por algún pasaje o cambiar de opinión y decidir dirigirse por otro camino.

Sobre el cálculo del tiempo para recorrer una distancia estamos ante una práctica que empieza a ser más general, pero no por eso menos difícil. Como hemos dicho, Lima no es una ciudad con un centro, sino con varios centros. Y no tiene un “transporte público”, sino transporte privado del público, lo que da lugar a un caos particular. La ciudad no está organizada territorialmente con áreas especializadas conectadas por redes públicas de transporte masivo rápido.

La noción de “hora punta”, que se usa en otras ciudades para referirse a la hora de salida de los trabajos, lo que implica una movilidad masiva de gente de la zona de oficinas o industriales, en las zonas residenciales no se da de igual manera. Lima tiene varios centros y suburbios residenciales populares para las clases trabajadoras. Las horas punta pueden prolongarse, y tienen que tomar en cuenta el doble uso del espacio en algunas zonas como el centro de Lima. Aventurarse en zonas desconocidas puede ser muy costoso en términos de tiempo.

La noción de tiempo compartida también es una característica de la vida urbana, y en Lima parece ser que no da lugar a la previsión ni a la planificación. Por eso, no se coordinan las obras. No hay actividades repetitivas previsibles, como pintar las señales de tránsito cada dos años o reparar las pistas cada año. Lo único que se repite son las festividades religiosas,



que nos permiten saber que en octubre saldrá el Señor de los Milagros (los días 18 y 28); las actividades dominicales en la Plaza Mayor y en la Catedral; y las festividades militares, que nos recuerdan que el 7 de junio se jura lealtad a la bandera y se detiene el tránsito en alguna plaza céntrica de la ciudad, etc.

Esta imprevisión y falta de planificación se ve también en otros campos, como en los plazos que no se cumplen; por ejemplo, en el pago de tributos urbanos: siempre se puede pagar una deuda fuera de fecha y se concede amnistía a los que se demoraron. La noción del tiempo es diferente para cada uno. Esto dificulta la interacción, pero también la enmarca como una manera de vivir en Lima.

Un espacio comunicativo

El tránsito por la ciudad requiere de un sistema de comunicación. Éste es responsabilidad pública y de los ciudadanos. Sin embargo, ello es poco percibido por quien conoce la ciudad y la recorre diariamente porque el paisaje le es familiar y conocido. Pero si pensamos en el visitante que llega por primera vez, ya sea de una provincia o del extranjero, éste requiere de indicaciones para moverse en este espacio desconocido. Lo primero son los nombres de las calles, la numeración de las casas, las señales de tránsito, indicadas por las flechas en la pistas o por letreros en las esquinas. Estos elementos permiten saber si se va en la dirección correcta o contra el tráfico. Generalmente, estas señales están pintadas o indicadas en las avenidas principales, no así en los barrios donde se confía que la gente residente las conoce o no hay tanto tránsito como para reglamentarlo.

Las señales de tránsito tienen una simbología especial. La de “PARE” en cruces con vías preferenciales, las líneas blancas o “cebras” en cruces peatonales o delante de locales escolares; la indicación de la velocidad máxima permitida en avenidas y carreteras, y delante de locales escolares; la prohibición de estacionarse o la autorización para hacerlo: están todas expresadas por signos que se aprenden para dar el examen de manejo para los que quieren conducir. Además, hay otras que deberían aprender los peatones, pero que parece inútil porque no están dirigidas a ellos.

Recuerdo haber visto muchas veces a personas que desconocían los símbolos del tránsito en Lima intentar cruzar la avenida Tacna mirando el río inagotable de carros para ver cuándo se detenían. Habían percibido con inteligencia natural que en algún momento se detenían, pero no sabían por qué, si no, hubieran mirado al semáforo y no a los carros. Cuando se paraban, echaban a correr hasta la otra orilla, porque no sabían cuando empezaría a fluir el tráfico otra vez. Los signos tienen que entenderse y saber interpretarse, si no, no sirven para comunicar.

Otro ejemplo de incomunicación se expresa cuando un conductor pretende detenerse en las señales de “PARE”, corriendo el riesgo de ser chocado por detrás o insultado por quien no interpretó la señal literalmente, sino contextualmente: si no hay carros, ni policía, se puede cruzar...los peatones no se consideran. Lo mismo ocurre cuando se cruza el semáforo en luz verde, sin mirar antes si el último carro que viene por la pista se va a detener o va a intentar cruzar en el último segundo de luz ámbar, ya dando lugar al rojo. Finalmente, el hecho de que toda la ciudad esté llena de obstáculos de cemento es porque el ciudadano de Lima no entiende o no hace caso de las señales que se le dan y que no sirven como medio de comunicación. No se detiene en cruces peligrosos ni respeta los



colegios. Por estas razones, hay que recurrir a la represión y a la violencia de colocar un obstáculo conocido como el “rompe muelles” (que se explica por su propio nombre).

La ciudad de Lima, como todas las ciudades es construida diariamente por sus habitantes y sus visitantes. Construida físicamente porque se ocupa nuevos territorios, y porque se modifica el espacio ya construido en la ciudad. Lima es una ciudad muy dinámica y heterogénea, espacio de encuentros y de desencuentros. Cada vez más desconocida y misteriosa. Es construida y reconstruida culturalmente por los que viven la ciudad, conocen los “huariques”, los bares y restaurantes; las academias pre universitarias y las librerías; los cafés de moda, las discotecas y los parques. Y por los que conocen los atajos para llegar antes y evitar semáforos largos o las zonas seguras donde pueden recoger pasajeros con confianza. ¿Qué dirían de Lima los que la llamaron “horrible” hace algunas décadas? ¿Qué nos dicen de Lima los graffiti contemporáneos?