



Dos micros de la línea San Borja. Sobre la base de los colores distintivos de la misma, cada uno de los vehículos ofrece variaciones en el pintado de la máscara. Esta es diferente, pero la solución decorativa también. Además, cada propietario le ha colocado al parachoques su respectivo sello: una banda de caucho cortada en zig-zag y un motivo pintado.

El micro bonito

Luis Freire S.

El microbús, ese sardinero diario concebido a imagen y tamaño nuestros, es una de las pocas expresiones visuales populares urbanas que se pueden apreciar en esta ciudad. Y cuando escribimos "urbanas", nos referimos no a la Lima que inventó la Flor de la Canela y que todavía pena por ahí entre vals de triplay, ni a la Miraflores que desvalija las revistas internacionales de arquitectura para sustituir sus casitas por edificios, sino a la ciudad que comienza a parecer capital del Perú y que cría una cultura inédita y propia hecha de todo lo que le cae de dentro y de fuera, pero a escala de su pobreza.

Estamos hablando obviamente de un objeto que es antes y después de todo un vehículo de transporte público; pero a lo largo y ancho de su carrocería y en su interior mismo, convergen diversas manifestaciones visuales que cumplen una serie de funciones sociales e individuales y sintetizan diferentes procesos económicos.

Por un lado van los ómnibus de Enatru, modernos y uniformados de amarillo como expresión de la cultura dominante y oficial. Si lucen alguna expresión visual es la publicidad comercial y nada más fuera del "Redbus..." rojo que exhiben como la marca del ganado traído de otra hacienda. Su diseño es el industrial, el internacional, el que manda en las ciudades, digamos, desarrolladas. Son, en suma, expresión de la fábrica masiva de visualidad que caracteriza a las sociedades industriales. Es importante recordar que a diferencia de los micros, son propiedad estatal, lo que dice mucho.

Junto a ellos, estorbándolos el camino, adelantándoseles, fastidiándolos, circulan los microbuses pintados de colores diversos y contruidos cada uno como se pudo. Claro que se los puede agrupar fácilmente en familias, y modelos comunes, pero de una u otra forma tienden a la diversidad, el diseño industrial no los ha capturado.

¿QUE BONITO ES MI MICRO!

En su interior, manda el dueño o el chofer. El dispone la casa en la que pasa la mayor parte o, mejor dicho, todo el día. Estampitas, banderolas, flequería varia, calcomanías, muñequitos-as, Sarita la venerada o Fray Martín, si es que Vicharra no ha conquistado ya su propia estampa gracia a la "La República" (fabricante de ídolos y santos). En fin, usted ya sabe.

Por fuera, la carrocería es cancha libre sin otras limitaciones que las características de la misma, las funciones del vehículo, los códigos indispensables para diferenciar una línea de otra y los diseños

industriales de ciertos objetos alrededor de los y con los cuales hay también terreno para la creación visual: faros, máscaras, cromos...

Dentro de los sistemas visuales que convergen en el microbús podríamos separar los industriales y los artesanales, los que cumplen la función de identificar la línea del vehículo y los que satisfacen necesidades decorativas o de otro tipo.

Hay cromos fabricados en serie para las llantas y la carrocería, pero también motivos pintados a mano alrededor de los faros traseros y en los parachoques, que hermanan a micros y camiones con el fondo del país.

MICRO A TRES BANDAS

Detengámonos en las bandas que distinguen a las diferentes líneas. Cada una define sus colores: Rojo y blanco, verde-rojo, amarillo-azul-blanco, blanco-negro, etc. Todos comparten el sistema de bandas horizontales y sin embargo, dentro de una misma familia de micros varía el grosor de las bandas y los vericuetos que siguen alrededor de la máscara o por la popa del carro, en tanto no perjudiquen su función distintiva y adaptándose a la topografía de la carrocería.

Un Ford no cede el mismo terreno que un Dodge, cada marca propone sus límites de diseño y por entre ellos circula, variándolos, la mano o la pauta de los pintores.

Qué decir de la ruta descrita sobre la banda central. Muchos se contentan con pintarla en letras negras, otros la ramifican de capitulerías que se remontan a tradiciones europeas fundidas en diversos estratos de nuestra cultura dominada. Fondo rojo, reborde amarillo, hay toda una caligrafía vehicular patente también en los lemas y nombres que individualizan ómnibus y camiones.

Por otro lado, aparecen por aquí y por allá motivos decorativos cuyo parentesco con los sistemas visuales andinos son claros.

REFUGIO PARA LA CREATIVIDAD POPULAR

El microbús escapa a la uniformidad impuesta por el diseño automotor y es uno de los pocos refugios o soportes de la creatividad visual popular que existen en nuestra ciudad.

Aquí, la "artesanía" andina deriva hacia el arte o hacia la producción en serie para el mercado nacional o extranjero, perdidas o en trance de perderse definitivamente, las razones que le dieron sentido y función en sus grupos sociales originales.

Por otro lado, el habitante popular da la impresión de haber perdido la "creativi-

dad" de que da muestra la "artesanía" andina. Y es que en la ciudad ya no es necesaria, ella nos inunda de objetos diseñados por la industria, sea la utilitaria o la decorativa. No hay nada que crear, a lo sumo se escoge o se combina lo ofrecido en el mercado. Para crear está el arte o la "artesanía", sea la "popular" o cualquier otra.

Cabe preguntarse por el futuro del artesano orientado hacia la creación artística, con su secuela de producto individualizado, de precio alto y especialización técnica al servicio de la forma estética.

¿Cederá a los lenguajes prestigiosos por el "arte internacional"? Desaparecida la estructura social que originó sus objetos plásticos e integrado quizás a la mecánica del capitalismo local (con todas sus peculiaridades) y a un status conquistado de "artesano-artista" o "artista de la línea popular andina". ¿Qué objetos producirá?

GALERIA PODANTE

Dentro de este panorama, el microbús es una exposición rodante de creatividad popular. Allí se juntan la caricatura, la calcomanía de Taiwan, el trabajo artesanal con reminiscencia del barroco, el cromo ordenado de modo individual sobre la carrocería, el mantelito bordado por una pequeña fábrica o por la mujer, en fin, sirve también de mapa industrial sobre ruedas.

La burguesía en cambio respeta sobremanera el diseño importado del vehículo que adquiere; en ese diseño reside la marca de su clase, y si lo modifica será a base de adornos prefabricados que denoten también su internacionalidad.

El vehículo particular de transporte ha sido y es decorado de mil maneras mucho más complejas que las nuestras en otros países latinoamericanos, europeos y asiáticos. Los "micros" bonaerenses superan largamente a los nuestros.

Las similitudes son evidentes y llaman a rastrear las ramificaciones de sistemas comunes de expresión visual vinculados a funciones coincidentes.

Desde que las culturas existen sobre la Tierra, los vehículos de sus diversos grupos sociales han estado cubiertos de formas visuales. Carros, carretas y carrozas; animales de tiro, carga, transporte y guerra, han lucido la creatividad de sus pueblos, clases e individuos, y en el Perú, las fuentes y fusiones culturales que lo han conformado históricamente.

El microbús de todos los días es descendiente de esa tradición. Es probable que en sus motivos sobreviva la carroza de algún funcionario virreinal. Es probable también que muera aplastado por el diseño industrial.