

Héctor Torres and Macarena Valenzuela, where through the Design Thinking methodology and tools based on collaboration, they generated new instances for the elderly who visit the Caja Los Andes pensioners building every day. The result was the development of new proposals for space conditioning, specifically for the public attention room and the Plaza del Encuentro, thanks to the collaborative work developed between students and users of the elderly.

**Key words:** Collaboration - Senior citizens - Social innovation - Transfer - Social innovation

**Resumo:** Este ensaio apresenta a experiência do “Bootcamp CLA”, o primeiro desafio de projeto focado no desenvolvimento de novas iniciativas para os usuários do edifício dos pensionistas da Caja Los Andes, localizado em Santiago do Chile. Este trabalho de design foi abordado pelos alunos da Oficina de Design Industrial da Universidade Tecnológica Metropolitana (UTEM) no 9º semestre, a cargo dos professores Héctor Torres e Macarena Valenzuela, onde através da metodologia Design Thinking e ferramentas baseadas na colaboração, eles geraram novas instâncias para os idosos que visitam diariamente o edifício da Caja Los Andes pensionados. O resultado foi o desenvolvimento de novas propostas para o layout do espaço, especificamente a sala de serviço público e a Praça de Reuniões, graças ao trabalho colaborativo desenvolvido entre estudantes e usuários idosos.

**Palavras chave:** Colaboração - Terceira Idade - Inovação Social - Transferência

(\*) **Macarena Valenzuela Zubiaur**, chilena, Licenciada en Artes y Ciencias del Diseño Industrial, Título Profesional de Diseñador Industrial, Universidad Tecnológica Metropolitana de Chile. Especialista en Gestión Estratégica en Diseño y Proyectos de la Universidad de Buenos Aires, Argentina y actualmente realiza estudios de doctorado en Diseño y Gestión de proyectos industriales en la Universidad Politécnica de Valencia en España. Es coordinadora de Proyectos en Centro Tecnológico PROTEINLAB UTEM y Docente de las carreras de Diseño Industrial en la Universidad Tecnológica Metropolitana, en Chile. **Héctor Torres Bustos**, chileno, es Diseñador con Mención en Equipamiento de la Universidad Tecnológica Metropolitana, es Magister en Diseño de la Universidad Jaime I, España y Doctor en Gestión de Diseño y TICs de la Universidad Politécnica de Valencia, España. Actualmente es director del Centro Tecnológico PROTEINLAB UTEM y Docente de Universidad Tecnológica Metropolitana, en Chile.

## Movilidad sustentable del discurso a la materialización

Manuela Cordero Salcedo (\*)

Actas de Diseño (2021, julio),  
Vol. 37, pp. 163-167. ISSN 1850-2032.  
Fecha de recepción: julio 2020  
Fecha de aceptación: enero 2021  
Versión final: diciembre 2021

**Resumen:** Este trabajo es parte del desarrollo de mi tesis Doctoral y reflexionará sobre el impacto que los discursos respecto a movilidad sustentable evidencian sobre la infraestructura vial, en este sentido, respecto al paso del discurso a la materialización del mismo sobre las calles de la ciudad. Se revisará el caso de las ciclovías en las ciudades ecuatorianas de Quito y Cuenca.

Tratar respecto a la circulación de los discursos sobre movilidad sustentable, su impacto sobre las políticas y posteriormente sobre la infraestructura vial en las ciudades -en el caso de este trabajo sobre la concreción de ciclovías- requiere reconocer la dimensión global de estos discursos.

**Palabras Clave:** discursos, movilidad sustentable, ciclovías, globalización.

[Resúmenes en inglés y portugués y currículum en p. 167]

### Desarrollo:

Las culturas están atravesadas por diferentes niveles contextuales (locales, regionales, nacionales, transnacionales) en los que transitan fenómenos de globalización y procesos de hegemonía. Hoy no se pueden estudiar los fenómenos culturales sin tomar en cuenta el entramado que lleva y trae, que transmite, transforma e interpreta las

ideas. La globalización como fenómeno social, no puede estudiarse sin sus constantes tensiones y negociaciones con la cultura y en este sentido con los actores sociales. Avenburg y Matarrese (2019) indican que es importante reconocer y observar que el campo cultural y el campo del diseño, en principio ámbitos diferenciados, se atravesan mutuamente.

Es factible considerar a los objetos, prácticas y representaciones culturales, en clave del diseño que les da forma, de las valoraciones que esos diseños recrean, modifican o sostienen, y de las políticas que los direccionan. (Avenburg & Matarrese, 2019, p. 11)

En este sentido, es posible plantear una observación del diseño de ciclovías, como un producto de la cultura y explorar las condiciones que lo produjeron, rastreando los discursos que permean en su concreción. Carne Miralles-Guasch (2002), señala, al referirse a las políticas de transporte urbano, que:

el diseño de políticas de transporte urbano y la consiguiente construcción de infraestructuras son siempre elementos contextuales; no son conjuntos aleatorios de acontecimientos, sino, exponentes de diferentes agentes o actores encajados en el espacio y el tiempo y que actúan en un contexto social específico. (p. 25)

La postura de Miralles plantearía que es la agencia de los sujetos en un contexto social específico la que determinará las políticas y en consecuencia las intervenciones sobre la ciudad, sin embargo esta relación no es lineal ni está liberada de complejidades, operarán sobre ella no solo las intenciones del contexto social específico sino también las aspiraciones e imaginarios que este contexto construye en la relación con lo regional, inter y transnacional, es decir en el contexto de la globalización. Retomando la reflexión sobre los discursos globales, (Ribeiro, 2011) señala que, desde la década de 1990, el tema de la globalización ha sido escudriñado de forma similar a lo que ocurrió con la noción de 'desarrollo' luego de la Segunda Guerra Mundial, convirtiéndose en un indicador de procesos de integración y transformación capitalista. "Se ha convertido además en una ideología y una utopía, un verdadero mantra, fórmula recitada por las élites nacionales, internacionales y transnacionales." (p.160). Este autor, plantea en su trabajo cinco nociones de globalización, entre estas propone la noción espacio-temporal, traída del libro de David Harvey *La Condición Posmoderna*, según esta teoría el mundo se encuentra en un proceso de "encogimiento" Harvey (1979) sugiere que, a partir del capitalismo industrial, los avances realizados por las tecnologías de la comunicación y el transporte, han hecho que el espacio sea aniquilado a través del tiempo. "Las personas y los lugares están diferentemente expuestos al proceso de compresión del tiempo-espacio." (Ribeiro, 2011, p. 163)

En base a esta última noción cabe entonces cuestionarse ¿cómo observar un fenómeno que se desarrolla en local que se corresponde a un discurso global? ¿cómo verificar el discurso en su materialización en lo local?. Indica el mismo Ribeiro (2011) que "al percibir que el encogimiento del mundo en una obra de agentes y tecnologías reconocibles, se puede proponer hacer la etnografía de los lugares, agentes y agencias responsables por tal encogimiento o de los participantes" (p. 163)

Ribeiro (2011) plantea su propia interpretación de los niveles de integración de la globalización, como un espectro formado por los niveles local, regional, nacional internacional y transnacional. Esta explicación sobre

los niveles de integración de los fenómenos globales, puede complementarse con la cuarta noción planteada por Ribeiro (2011) y tomada de la idea de 'paisajes' de Arjun Appadurai, como 'panoramas'. Appadurai (1990) propone pensar la globalización por medio de la existencia de cinco panoramas que permite entenderla como resultante de procesos que implican lugares, agentes y agencias que se combinan de manera desigual, esto son:

etno-panoramas (referidos al aumento de la complejidad de los paisajes étnicos), financio-panoramas (referidos a la hegemonía del capital financiero globalizado), tecno-panoramas (referidos a la difusión global de tecnologías), media-panoramas (referidos a la capacidad electrónica de producir y diseminar informaciones y las imágenes creadas por la media) e ideo-panoramas, "elementos de la visión del mundo del Iluminismo que consisten en la concatenación de ideas, términos e imágenes, incluyendo 'libertad', 'bienestar', 'derechos', 'soberanía', 'representación' y el término matriz 'democracia' " (Appadurai 1990 p.9-10 en Ribeiro 2011 p.164)

La noción de ideo-panoramas resulta, a los fines de este documento particularmente significativa. Estos ideo-panoramas pueden ser transmitidos como discursos globales, en términos de Ribeiro (2011), como 'discursos fraternos globales'.

Entre los ejemplos que pueden dar cuenta de la generación de estos "discursos fraternos globales", se encuentra el discurso del desarrollo sustentable, como una nueva ideología/utopía del desarrollo sustentable.

El término sustentable, señala (Hermida, 2018), se usó por primera vez referido al desarrollo humano en el estudio *The Limits of Growth* en 1972, en el que ya se hablaba de los efectos negativos de la dispersión y el riesgo del uso irresponsable de los recursos, luego surgieron otra reflexiones como la Conferencia del Ambiente Humano de las NNUU en 1972 que cuestionaba el uso de los recursos, el Reporte Brundtland en 1987 definió el desarrollo sustentable como aquél que satisface las necesidades del presente sin comprometer la satisfacción de las necesidades de las futuras generaciones y remarcó que para lograr esta sustentabilidad se requería un equilibrio ambiental, social y económico.

Ribeiro hizo en el año 1991, una investigación de campo sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo RIO-92, la reconoció como un mega ritual global de integración de las élites transnacionales. El Desarrollo sustentable o sostenible, va a decir el citado autor, fue visto como un compromiso político-ideológico entre las posiciones más radicalizadas del campo desarrollista para nada preocupadas con la destrucción de la naturaleza, y las posiciones más radicalizadas del campo ambientalista que defendían las banderas del 'crecimiento cero'. Los discursos sobre el desarrollo pasaron a ser vistos como meta relatos salvacionistas, de carácter trascendental y con pretensiones universalistas, que presentaban una suerte de receta para el destino humano basada en antiguas ideologías/utopías occidentales como la del 'progreso'. (Ribeiro, 2011, p. 173)

Por su parte (Velásquez, 2015) señala que cuando se habla de movilidad sostenible, se parte de lo explicado por la Cooperación y Desarrollo Económico (2002) “Un sistema de transporte ambientalmente sustentable que no perjudica a sus habitantes o el ecosistema, que satisfaga las necesidades de desplazamiento de sus habitantes” (OECD, 2002), por su parte la Unión europea señala que una ciudad con movilidad sostenible “debe garantizar accesibilidad para todos de forma eficiente en todas las áreas urbanas, así como diferentes modos de transporte. Esta movilidad se produce sin poner en riesgo el futuro del mismo modelo de movilidad (Agenda 21).

Por lo tanto, señala Velásquez (2015) los proyectos que abordan el tema de la movilidad, deben ser contemplados desde una estrategia de planeamiento urbano integral, sistémico que piense en la movilidad futura, desde una posición ecológica,

que se caracteriza sobre todo, porque ha resuelto la necesidad de desplazamiento, desde los efectos negativos que producen el uso de los medios de transportes privados. En este sentido, apuestan por el transporte público colectivo, en donde la movilidad se relaciona con temas como corredores de transporte colectivo, zonas peatonales, núcleos urbanos de altas densidades y desarrollos de ambientes comunitarios. (Velásquez, 2015, p. 49)

En la misma línea, Manuel (Herce, 2009), señala que aunque la palabra sostenibilidad puede entenderse en términos tanto de energía como de impacto ambiental o de integración social, “no es lo mismo la sostenibilidad energética (que pone el acento en alternativas de desplazamiento de menor consumo de energía) que la sostenibilidad medioambiental (que pone el acento en la reducción de emisiones) que la sostenibilidad social (que pone el acento en una mayor equidad en el acceso a la movilidad)” (Herce, 2009, p. 24). No tener en cuenta estas diferencias, indica el autor, puede llevar al absurdo de que se encarezca la energía, o que las infraestructuras expulsen a los usuarios del sistema o que se usen herramientas fiscales para gravar unos modos de transporte que pueden contaminar poco pero ser insostenibles en términos energéticos, o que simplemente permitan gozar de privilegios a quienes puedan pagar la contaminación. Por lo que es importante indica Hercé (2009), poner el acento en la combinación de estas tres calificaciones de sostenibilidad “e inclinarnos, en lo relativo a la movilidad, por un orden jerárquico de atención que comienza por la justicia social, sigue por lo energético -que se está convirtiendo apresuradamente en el principal problema- e incorporar luego los aspectos de impacto ambiental.” (Herce, 2009, p. 24)

En la sociedad actual la movilidad ha adquirido mayor atención, como señala el mismo autor, una prueba de esto es la importancia que ha cobrado la palabra “movilidad” no solo en el discurso urbanístico y medioambiental, sino también respecto a los planes e infraestructuras de transporte. Como lo señala (Gehl, 2014), el proyecto de una ciudad vital, sostenible, sana y segura se ha convertido en un deseo urgente y casi unánime, por lo

que incrementar el bienestar de los peatones y de los ciclistas es un paso fundamental para lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad. “Una decidida iniciativa política que aliente a los ciudadanos a caminar y a usar la bicicleta lo máximo posible para realizar sus actividades diarias, por ejemplo, es una forma de encarar la búsqueda de estas metas.” (Gehl, 2014)

En el caso concreto de las ciclo vías del Ecuador, (Oleas Mogollón & Alborno Barriga, 2016) al describir el caso de la ciudad de Quito, indican que las normativas nacional y municipal se han ajustado paulatinamente frente al problema de la movilidad y que el impulso del transporte no motorizado ha partido de acciones de la sociedad civil organizada, en conjunto con la administración municipal, impactando sobre las políticas de movilidad, entre estas iniciativas ha estado principalmente la acción de organizaciones de ciclistas que llevan años realizando ciclopaseos en la ciudad y proponiendo avances sobre el goce de los derechos de ciclistas y peatones en las calles, así también hasta antes el año 2016, cuando se reporta este artículo, las autoras observan un incremento en la importación de bicicletas en el Ecuador. Indican Oleas y Alborno (2016) que,

No se puede afirmar categóricamente que solo el ciclopaseo ha influido en la tendencia creciente de importación de bicicletas en el país, ya que también existe un comportamiento mundial que favorece la utilización de estas para la recreación o como medio de transporte. Como dice Harvey (2008), el mercado se basa en los nuevos estilos de vida. Sin embargo, el mercado relacionado al ciclismo en la ciudad de Guayaquil representa un tercio del mercado de bicicletas de Quito, a pesar de que Guayaquil presenta mejores condiciones de uso: topografía del terreno, clima templado y vías más anchas, pero no cuenta con ciclopaseos ni bicicletas públicas. (p.30)

La influencia del discurso sobre la movilidad sustentable sobre las políticas urbanas, se hace evidente cuando a partir de los años 90, a partir de la firma de acuerdos internacionales y la consecución de varios foros de discusión, el término empieza a incorporarse por ejemplo en el caso del Ecuador en la normativa nacional ecuatoriana. A partir de la Cumbre de Río de 1992 el Ecuador, emite en 1996 una nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, que como indica Hermida (2018), reza:

La presente Ley tiene por objeto la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal y la conducción de semovientes; el control y la prevención de accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor. (República del Ecuador, 1996).

Para 1997, se expide la Ley Especial de Descentralización del Estado y Participación Social, que autoriza a los municipios (sin obligación de hacerlo ni recursos

para asumir la competencia), a planificar y regular los medios de transporte público (República del Ecuador, 1997). Municipios como los de: Quito, Cuenca, Ambato, Ibarra, Loja y Manta, asumieron las responsabilidades de planificación y regulación del tránsito y el transporte terrestre (Hermida, 2018, p. 59).

En este contexto se expide en Cuenca, en 1997, la Ordenanza de Creación y Funcionamiento de la Comisión de Gestión Ambiental. Por otra parte es importante también señalar que en 1999, la ciudad de Cuenca es declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO, reconocimiento que implicó nuevos retos respecto a garantizar la conservación de las áreas históricas, ubicadas en zonas de gran conflictividad vial.

El de Cuenca fue el segundo municipio del Ecuador en solicitar al gobierno central la transferencia de las competencias de planificación y regulación de tránsito y transporte, que le fueron entregadas en mayo de 1999, no obstante las competencias de control quedaron aún en manos de la Policía Nacional tal como lo señalaba la Ley. Para cumplir con esta tarea la municipalidad de Cuenca crea la Unidad Municipal de Tránsito (UMT) y ese mismo año aprueba la Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestres para Cuenca y se realiza el Plan de Tráfico Sustentable entre los años 1999-2000 (Hermida, 2018, p. 72)

Una nueva visión de desarrollo vino luego de la Constitución del año 2008, que incorporó a la naturaleza como agente que posee derechos, estableciendo como principio ambiental que:

El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras. (República del Ecuador, 2008).

Esta nueva visión del desarrollo se va a reflejar sobre documentos como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expedida en julio de 2008, que en su artículo 2 señala:

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables. (2008).

La Constitución de 2008 otorgó a los Municipios competencias totales de tránsito y transporte, otorgándoles las competencias exclusivas de: planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. Otro documento fundamental es el Plan Nacional del Buen Vivir (2009), que dentro las estrategias habla de “fomentar un cambio de actitud y de comportamiento de los componentes de la movilidad

que conduzca a modos de transporte sostenibles” (República del Ecuador, 2009). Así también menciona que los gobiernos locales deben privilegiar el transporte público y sistemas alternativos, principalmente los no motorizados. A partir de este nuevo escenario se crea en Cuenca en diciembre de 2009 la Secretaría de Movilidad, una de las cinco secretarías a nivel de gobierno local y la Unidad Municipal de Tránsito (creada en 1999) se transformó en Dirección Municipal de Tránsito (DMT). Posteriormente, en abril de 2010, se creó la Empresa Municipal de Movilidad (EMOV). (Hermida, 2018, p. 76)

Entre 2001 y 2005 se construye la primera ciclovía en la ciudad, con carácter eminentemente recreativo, en los márgenes de los ríos Tomebamba y Yanuncay. Para el año 2019 la Ciudad de Cuenca cuenta con más de 30 km de ciclovías (Redacción, 2019)

Como lo señala (Herce, 2009), Es importante reconocer que el avance de las ciclovías sobre las ciudades le debe a las luchas de los colectivos ecologistas su progresiva implementación, y remite a los ejemplos de Amsterdam y Copenhague 2 en cuyos centros predominan -e incluso prácticamente sólo se ven- las bicicletas como vehículos de transporte de personas. Declaraciones como la de Amsterdam (2000) han constituido un punto de no retorno, reforzado por la preocupación medioambiental y el costo de los combustibles.

Herce al recordar a Saint-Simon (1983) aporta una reflexión que nos lleva de nuevo a pensar en la influencia del discurso que impregna en lo social y deviene en norma, “ningún orden social cambia si las líneas de lo nuevo no están socialmente latentes en el presente: lo que pone en relieve un principio sociológico que, más tarde, recogió la filosofía del derecho: el de que cuando una costumbre deviene norma, hace ya tiempo que está socialmente asentada.

La revisión realizada en estas líneas sin duda da cuenta de la relación entre el discurso que impactan sobre las normas y a su vez sobre las infraestructuras viales, y que a su vez vienen de la demanda social tanto como de los acuerdos o discursos fraternos globales, que trajimos de Ribeiro (2011), en ambos casos el papel de la globalización, de la comunicación y la transmisión de las ideas es determinante, la manera en la que las localidades materializan estas ideas es motivo de las subsiguientes indagaciones de esta investigación.

#### Referencias bibliográficas:

- Avenburg, K., & Matarrese, M. (2019). Introducción. Cruces entre Cultura y Diseño: repensando el diseño de los procesos culturales y los abordajes culturales del diseño. *Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación* (p.11–19.)
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (1a ed., p. 260). Infinito.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano* (J. Sainz (ed.); Vol. 18). Reverte.
- Hermida, C. (2018). *La ciudad no se mueve sola* (Universidad del Azuay (ed.)). Casa Editora.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Ariel.

Oleas Mogollón, D., & Albornoz Barriga, M. B. (2016). La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014). *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, 19, 24-44.

Redacción, E. T. (2019, marzo 15). Las ciclovías de Cuenca carecen de conectividad. *El Telégrafo* - Noticias del Ecuador y del mundo. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/ciclovias-cuenca-ecuador>

República del Ecuador. (1996). Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

República del Ecuador. (1997). Ley Especial de Descentralización del Estado y Participación Social.

República del Ecuador. (2009). Plan Nacional del Buen Vivir.

Ribeiro, G. L. (2011). Antropología de la globalización. circulación de personas, mercancías e informaciones. *Cuaderno Urbano, Espacio, cultura, sociedad*. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369236771008>

Velásquez, C. V. (2015). *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*.

Dealing with the circulation of discourses on sustainable mobility, their impact on policies and subsequently on the road infrastructure in the cities -in the case of this work on the implementation of bicycle lanes- requires recognizing the global dimension of these discourses.

**Keywords:** discourses - sustainable mobility - bicycle lanes - globalization.

**Resumo:** Este trabalho é parte do desenvolvimento da minha tese de doutorado e refletirá sobre o impacto que os discursos sobre a evidência da mobilidade sustentável têm sobre a infra-estrutura viária, neste sentido, no que diz respeito à passagem do discurso à materialização do mesmo nas ruas da cidade. O caso das ciclovias nas cidades equatorianas de Quito e Cuenca será revisto.

Lidar com a circulação dos discursos sobre mobilidade sustentável, seu impacto nas políticas e, posteriormente, na infra-estrutura viária das cidades - no caso deste trabalho sobre a concretização das ciclovias - requer o reconhecimento da dimensão global destes discursos.

**Palavras chave:** discursos - mobilidade sustentável - ciclovias - globalização.

**Abstract:** This work is part of the development of my doctoral thesis and will reflect on the impact that discourses regarding sustainable mobility evidence on road infrastructure, in this sense, regarding the passage from discourse to its materialization on the streets of the city. The case of bicycle lanes in the Ecuadorian cities of Quito and Cuenca will be reviewed.

(\*) **Manuela Cayetana Cordero Salcedo:** Arquitecta, Magister en Diseño, Cursante del Doctorado en Diseño de la Universidad de Palermo (BsAs. Argentina), docente e Investigadora Universidad del Azuay.

## Publicidad ilustrada e imaginarios de modernidad en Lima (1919-1930)

María Margarita Ramírez Jefferson (\*)

Actas de Diseño (2021, julio),  
Vol. 37, pp. 167-169. ISSN 1850-2032.  
Fecha de recepción: julio 2020  
Fecha de aceptación: enero 2021  
Versión final: diciembre 2021

**Resumen:** Este trabajo estudia el imaginario visual de modernidad que propone la publicidad gráfica que circuló durante los años 1919 y 1930 en Lima y en las revistas ilustradas *Varietades*, *Mundial* y *La Revista*. Consideramos, los avisos publicitarios, como imágenes discursivas y portadoras de significación cultural y el propósito es analizar el lenguaje y la narrativa gráfica propia de estas formas simbólicas, para luego interpretarlas, en su totalidad, a partir de las circunstancias históricas que los acompañan. La finalidad es identificar el diseño gráfico publicitario cómo un espacio que genera representaciones visuales, culturales y comunicacionales con sentido y significación social.

**Palabras clave:** Imaginario visual; Modernidad; Narrativa gráfica; Significación social.

[Resúmenes en inglés y portugués y currículum en p. 169]

Esta investigación estudió la relación entre los avisos publicitarios impresos e ilustrados y el imaginario de modernidad en el Perú entre los años 1919 y 1930. Este período corresponde al segundo gobierno del presidente Augusto B. Leguía y se caracteriza por el impulso, a tra-

vés del proyecto *Patria Nueva*, de un nuevo proceso de modernización en el país. Esto contribuyó a fraguar una identidad urbana en Lima al amparo de un estilo de vida 'moderno', que si bien permitió una articulación entre lo local-nacional y lo extranjero, marcó su inserción en una