

---

# DespiertaLima / Carlos Santibáñez y Alejandro Navarro: «No existe (en Lima) una educación del espacio»

Entrevista por Diego Vivas

DespiertaLima es un colectivo de la PUCP que se formó ante el primer año de gestión del alcalde de Lima Metropolitana, Luis Castañeda Lossio (2015), como una reacción de ciudadanos indignados, cansados de tolerar que se viera como única solución al problema de la movilidad construir otro *bypass*. Se definen como un colectivo que busca crear conciencia sobre la importancia de la ciudad en la construcción de la ciudadanía. Su primera reunión fue el 28 de abril del 2015.

Carlos Santibáñez, politólogo, y Alejandro Navarro, periodista, miembros del colectivo, exponen la voz del ciudadano inconforme, que busca aportar al desarrollo de una ciudad cada vez más consciente de la prioridad del peatón.

## ¿Cómo se juntan arquitectos, abogados, politólogos?

Carlos Santibáñez: Quien nos convocó fue Andrés Devoto, de Derecho. Creo que nos llamó a varios que, a través del Facebook, mostrábamos nuestra «repulsión» frente a lo que hacía el alcalde [Castañeda]. Por eso, desde la formación inicial del grupo hubo ingenieros, arquitectos, abogados, politólogos y algunos de Comunicación, Geografía, Antropología, Sociología. Los arquitectos eran, como yo les decía, «la bancada de Arquitectura», porque eran tres o cuatro; los ingenieros también eran tres o cuatro, los abogados eran dos, los politólogos éramos dos y había un comunicador y un geógrafo. Con el tiempo algunos fueron desertando y se sumaron otros. Considero que hubo dos adiciones importantes: una primera que es todo un *team* de comunicadores profesionales, y la segunda —ya en la última re-

unión— proveniente de diferentes carreras, cubriendo vacíos de gente que iba saliendo. En la medida en que es un grupo de activismo, poder mantenerlo termina siendo muy caro, en términos no solo de dinero sino también de tiempo y de esfuerzo, ya que nadie nos paga por esto, nadie cubre los costos, es plata propia, de nuestro peculio. Estamos buscando auspiciadores... (risas).

## ¿Qué tan importante ha sido esa diversidad en la conformación de los proyectos?

C. S.: Básica, fundamental. Para mí, eso ha conformado el *ethos*, el espíritu de la casa. Las intervenciones han salido bien, aunque concretarlas es un parto mental, porque alguien viene con una idea, pero uno de otra carrera la refuta, entonces se genera una discusión sobre el enfoque —desde diferentes perspectivas—, y que parte realmente desde cuál es el problema. A mi entender, la asociación, el contrapunto más interesante, se forma, por un lado, entre arquitectos e ingenieros; y, por otro lado, entre los de Derecho y los de Política. Para mí son como las cuatro perillas del round: cada una tiene lógicas diferentes, pero al mismo tiempo eso hace que se pueda abordar mejor el problema. Sin embargo, también implica una mayor inversión.

## ¿Nos podrían contar los objetivos que perseguían con sus intervenciones? Por ejemplo, en la primera que se dio en la PUCP...

C. S.: La primera se llamó «Experimento PUCP». El objetivo inicial, hay que decirlo, era detener la construcción del *bypass* [de la avenida 28 de Julio]; y en eso fracasa-



**Marcha por Lima.** Foto: Maloficio photo

samos, como todos los demás colectivos. Esto es importante, porque luego uno se tiene que preguntar por qué fracasó. Creo que esa apuesta estuvo implícita en el deseo de continuar con DespiertaLima, porque nos dimos cuenta de que el problema no era el alcalde, necesariamente, sino la demanda ciudadana respecto a la ciudad. A partir de eso quisimos continuar, para poner un grano de arena en la generación de conciencia referida a la demanda. El objetivo era lo del *bypass*, inicialmente, y se transformó en un asunto de generación de conciencia.

**¿Y en la segunda intervención, «Cuánto espacio ocupas al movilizarte?»**

C. S.: ¡Los bicicarros! Parte de la misma idea de la primera intervención, la de generar incomodidad a los transeúntes usando unas cajas como «micros», con un mensaje sobre «el espacio que están ganando los carros frente a los transeúntes». En la misma tónica, con «los bicicarros» el mensaje era tomar conciencia de «cuánto espacio ocupas al movilizarte». Copiamos la idea de una intervención que se realizó en un país de Europa del Este (ahorita no recuerdo cuál) y salimos a la calle.

**¿Se produjo alguna anécdota?**

C. S.: Más que una anécdota, teníamos miedo de que hubiera un accidente. El resumen es que la gente lo re-

cibió excelente; la recepción fue muy positiva. Aunque no faltaron comentarios de conductores que nos decían que nos fuéramos a «jugar» a la casa. La única anécdota —que retrata un poco la situación actual— es que cuando estábamos volanteando en el parque Kennedy, de Miraflores, se nos acercó un «serenazgo» a jalarnos los volantes y a decirnos que no podíamos seguir repartiéndolos. Le dije que tenía todo el derecho a la libre expresión y me respondió que ahí no era así y que le diera las hojas. Le respondí que estaba equivocado y que la Constitución nos daba derecho a la libre expresión. Siguió diciendo que en Miraflores no, que ahí tenían sus propias reglas (risas). Bueno... y luego me correteó (risas). Claro, una intervención urbana es disruptiva, en cierto sentido.

**De alguna forma se enfrentaron a la ciudad por primera vez...**

Alejandro Navarro: La primera experiencia con lo de Castañeda dejó claro que no solamente se trata de movilizar a cierto sector, sino de que la demanda cale en el grupo no solo de electores, sino de ciudadanos en general, acostumbrados al *statu quo* y que no logran transmitir la frustración en la que se encuentran. Este es uno de nuestros principales objetivos, que la gente encuentre

en DespiertaLima la manera de mostrar su incomodidad, no solo frente a medidas que tome el alcalde, sino también por temas de la propia cultura ciudadana.

### **Representando al ciclista, al peatón. ¿Y sobre su intervención en los puentes peatonales...?**

C. S.: Surgió de la necesidad de mostrar la inutilidad de los puentes peatonales. Cuando hay un problema, un accidente, lo que la gente pide es «un puente peatonal». Eso está en el imaginario: que la solución a un problema de autos y peatones es un puente peatonal, a pesar de que en el mundo ya no se construyen puentes peatonales, y menos en zonas densamente pobladas. Esto se hizo viendo a la población más afectada, no a la única población afectada, sino a la más afectada, la gente con movilidad reducida, a la que le dirigimos los carteles de «Prohibido usar los puentes peatonales». Si ahora nos hiciéramos una repregunta interna, el balance es que la gente no lo captó tan rápido, no sé si por problemas comunicacionales o porque la ironía no estuvo lo suficientemente clara.

### **Es curioso, porque uno pensaría que el mensaje estaba lo suficientemente claro...**

A. N.: La gente no piensa normalmente en, por ejemplo, el espacio que ocupa un carro; no piensa que el cruceo peatonal es para ellos y no para el carro. Lo mismo pasó con esto. Entrás a un espacio en el que ocurre que los ciudadanos no están tan acostumbrados a pensar en que eso que hay en la ciudad tal vez no está tan bien hecho, no es para todos.

### **Como que está naturalizado...**

C. S.: Lo que pasa es que planteamos la discusión sobre un elemento, un recurso muy difícil de utilizar para sensibilizar, que es *el espacio*. Discutir sobre el espacio, concientizar sobre el espacio es difícil, en la medida en que es invisible. Poner el espacio como elemento focal de todo es algo nuevo para la gente. Si habláramos del agua, de la basura, del aire, lo podrían captar más rápido, porque hay una educación detrás, pero no existe una educación sobre el espacio.

### **En esa línea de la enseñanza sobre la ciudadanía en el espacio surge su iniciativa de «El peatón es la estrella».**

C. S.: Hay una previa, «La carrera intermodal», que organizamos en asociación con la PUCP, para mostrar los tiempos y los costos de movilizarse en la ciudad. La hicimos en la Semana de la Movilidad Sostenible, de la PUCP. Era un proyecto que ya teníamos en mente y el contexto sirvió para sacarlo adelante.

### **«El peatón es la estrella» fue una intervención exitosa. ¿Cuáles creen que fueron las claves para el éxito del colectivo?**

C. S.: En primer lugar, el aspecto interdisciplinario; en segundo lugar, el aspecto comunicacional. Creo que «El peatón es la estrella» logró alcance porque tuvo una cuota comunicacional más profesional, cubrió espacios que nosotros, como *amateurs*, no podíamos cubrir. Un tercer elemento —y que no es mérito nuestro— es la coyuntura. Hay más atención a las discusiones sobre la ciudad, por parte de la prensa, de los actores políticos. Hay un miniproceto de política local que está haciendo que volvamos a mirar a Lima como proyecto político. La revocatoria marcó un punto de inflexión en la política local. Lima se puso en el centro de la discusión y se apartó de la política nacional; fue un tiempo para discutir sobre Lima. Porque todo lo demás —elecciones municipales y gobiernos— está marcado por la política nacional. La escala nacional hace que se pierda el foco que hay que poner en Lima.

### **Lima se discute...**

A. N.: Todos los miembros de DespiertaLima tienen una conciencia social bastante alta, eso nos lleva a estar tan preocupados por la ciudad. No se ve, normalmente, pero dentro de los grupos de DespiertaLima compartimos el interés sobre la legislación, por ejemplo, o nos decimos «mira, se está haciendo esto en tal lado». Todos estamos muy comprometido en hacer algo para mejorar la ciudad. Eso es lo que marca DespiertaLima, su conformación interdisciplinaria y su conciencia social, además del escenario que existe en este instante.

### **Para ustedes, ¿cómo debería ser en los próximos años esta lucha por «despertar» Lima?**

C. S.: Un primer punto es establecer un vínculo más sólido con la academia. La ciudad recién está ganando terreno en espacios, más allá del urbanismo. Todo este tema de Castañeda y la coyuntura ha hecho que la ciudad se vuelva un foco de estudio de las políticas públicas; este es un primer vínculo necesario. Uno segundo, ya no a nivel de producción, sino de educación: sería ideal que se dicten cursos sobre ciudadanía, ciudad, urbanismo, movilidad en universidades. Nosotros tenemos una propuesta —no la hemos madurado, pero que quede constancia, acá, de que es nuestra (risas)—, de hacer un curso aprovechando la relación con la PUCP, que se dicte en Estudios Generales. Tan importante como los procesos democráticos, los derechos, las políticas públicas... ¡es la ciudad! Si no puedes ejercer la



#### «Prohibidos los puentes peatonales»

Objetivo: concientizar sobre el absurdo que supone esta solución para las personas con movilidad reducida

Fuente: Facebook de DespiertaLima

ciudadanía, de qué sirve que tengas los títulos; para hacerlo, necesitas una ciudad. Lo tercero tiene que ver con la discusión política sobre Lima: es muy pobre, no hay discusiones de fondo. Los alcaldes y las autoridades mantienen un ritmo de «parchado», no se discute el modelo de ciudad que queremos. Igual, en esto estamos algo mejor que antes; por ejemplo, Manuel Velarde [de San Isidro] es un alcalde que, con otra tónica, está marcando un estilo diferente, bastante positivo, y dentro de todo ha jalado bastante atención... y lo han querido vacar. Y lo cuarto, la dimensión social: sería ideal tener más colectivos de este tipo y pudiéramos interrelacionarnos. Lo hemos intentado, pero nos hemos quedado en el camino; es difícil hacerlo sin financiamiento, de una manera *amateur*. Pero solo cuando existan más colectivos y cuando estos se interrelacionen habrá una

plataforma ciudadana más clara, que tenga comunicación más directa con una sociedad civil más organizada en torno a la ciudad.

#### La academia, la educación, la discusión política y la sociedad civil.

A. N.: El tema de la investigación, más que todo porque nuestras intervenciones, aunque tienen una repercusión, un mensaje, hemos discutido la necesidad de tener un apoyo científico, cuantificar lo que hacemos, ver qué se puede hacer, medir las reacciones, tener un banco de datos de DespiertaLima para que no solo sea el colectivo que muestra tal cosa, tal problemática, sino que también te dé la información para que tú tengas un apoyo.

C. S.: Nosotros tenemos eso en mente, aprovechar las intervenciones como laboratorios urbanos, y que, más allá del impacto en redes, que sirva de insumo para producir investigación sobre la ciudad, que hay muy poca.

---

#### Carlos Santibañez y Alejandro Navarro. Entrevista de Diego Vivas

Carlos Santibañez –político- y Alejandro Navarro –periodista-, miembros del colectivo, exponen en sus intervenciones la voz del ciudadano inconforme, buscando aportar al desarrollo de una ciudad cada vez más consciente de la prioridad del peatón. Diego Vivas es estudiante de Arquitectura PUCP.

#### Integrantes de DespiertaLima

Abel Castañeda Castillejo, Adelaida Farfán, Alejandro Navarro, Falcón Andrés Devoto Ykeho, Carlos Santibañez García, Christian Campos, Claudia Rosas Chávez, Diana Bernal, Fernando Dextre Polo, Gonzalo Alarcón Rodríguez-Paiva, Guillermo Osorio, Heimmo Justiniano Romero, Jorge Chávez, Juan Pereyra Salinas, Kevin Malca Vargas, María Claudia Ramírez, Mariapia Garaycochea, Mauricio Mormontoy Maturana, Daniel Montes, Santiago Uribe Toledo y Valeria Aron.