LIMA, ¿UNA CIUDAD PENSADA PARA LOS PEATONES O PARA LOS VEHÍCULOS?

El invasor (de siempre)

ELDER
Cuevas-Calderón
Semiotista, profesor e investigador de la Universidad de Lima

¿Podría ser que, en el caso de las protestas que tienen lugar en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) por la construcción del 'by-pass', la pugna exceda las posturas de los estudiantes y de las autoridades (universitarias y municipales)? ¿Estamos solo frente a un 'impasse' por una construcción o hay algo más complejo en juego? En Lima, la segregación no es nueva, pero al devenir metrópoli, a las taras estructurales se les sumó otra más: la via(bi)lidad en el espacio público. Si bien las urgencias de los limeños pasan por tópicos como la inseguridad ciudadana, el tráfico o la desigualdad laboral, es poco (o muy poco) lo que se problematiza en torno a la calidad del espacio público. Entonces, retomamos la pregunta, ¿puede representar el 'by-pass' en San Marcos algo más que una obra pública? Ensayemos un par de ideas.

Cuando se problematiza el carácter del espacio público, parece que el debate en torno a su uso pasara más por lo recreativo que por lo cívico. Al realizar esta lectura, sin embargo, perdemos de foco que el espacio público es, además, un tejido de libre acceso y tránsito, anónimo para sus actores, y una dimensión política en donde se dirime la república (del latín *res publicus* o la cosa-pública). De esta manera, nuestra comprensión sobre qué es el espacio público pareciera haberse transformado en una demanda por tener (solamente) más lugares de ocio, cuando el núcleo central en pugna es la urgencia de la inclusión social como experiencia urbana. Dicho de otro modo, la preocupación central aquí pasa por tener un espacio público que sea homogéneo y que no cambie (no en cuanto a las consideraciones estéticas, sino en cuanto a derechos) conforme uno va atravesando los diferentes distritos de Lima. En otras palabras, pensemos en cómo en algunos distritos de Lima existen ciertas acciones, actitudes, comercios o hasta determinados tipos de vehículos que están permitidos, mientras que en otros no. En ese marco, la calle es reducida (en la concepción de los limeños) a un mero lugar de tránsito, de topografía vinculante entre lugares (la casa, el trabajo o el lugar de ocio), perdiendo de vista que esta, en realidad, representa el espacio público por antonomasia. Un lugar que está construido para su actor principal –el peatón– al que le asegura su integridad física, psíquica y social.

La realidad, por supuesto, es diferente, pues la dinámica de nuestra ciudad ha construido calles pensando en el conductor y no en el peatón. Reflexionemos, sino, en lo que significa un puente peatonal. Lejos de proteger a su usuario, la estructura evidencia la imposibilidad de pensar la vialidad y normar la vida cotidiana en función de este. Por ello, el puente obliga al peatón a interrumpir su tránsito para mandarlo por los aires, lo obliga a rearticular su flujo y, además, lo interpreta como un intruso o un invasor que afecta los derechos del principal actor del espacio público: el vehículo motorizado. Esta lectura realizada por el sociólogo urbanista Pablo Vega Centeno, demuestra que el peatón es, en realidad, un usurpador del espacio que se halla en el peldaño más bajo de la escala de derechos en la ciudad. En breve, que el peatón devino vehículo no motorizado.

Dicho todo lo anterior, el 'by-pass' que viene concitando el rechazo de los estudiantes de San Marcos es una muestra más de que, para nuestras autoridades, el vehículo motorizado está por encima del peatón, y de que, para efectos de las reglas de la ciudad, este último es un invasor del espacio.

Ahora bien, ¿qué podemos hacer? La solución, en realidad, es bastante simple (aunque compleja de ejecutar): reclamar nuestro derecho a la ciudad. Por eso, la pugna por el 'by-pass' de San Marcos es una de las tantas que debemos de librar, no para apoyar a una de las partes del conflicto, sino más bien para que, en cuanto ciudadanos, podamos exigir que nuestra ciudad sea construida peatonalmente. Para que no, por ejemplo, se nos instale un poste de alumbrado público en el medio de una vereda, o se les impida el mismo acceso que tenemos todos a las personas con movilidad restringida. Esta batalla es para erradicar la idea de que el peatón sea el invasor de siempre. En buena cuenta, para que llegue el día en el que usted, estimado lector, pueda cruzar la calle sin pensar en que el vehículo que se detiene al frente le está haciendo un favor (o una gentileza). Para que, en fin, podamos dejar de ser interpretados como 'vehículos no motorizados' para ser tratados como ciudadanos.

> **"La pugna por el 'by-pass' de San Marcos es una de las tantas que debemos librar para exigir que nuestra ciudad se construya pensando en el peatón y no en el vehículo".**

ILUSTRACIÓN: VÍCTOR AGUILAR RÚA

Cómo citar:
Cuevas Calderón, E. (20 de septiembre de 2019). El invasor (de siempre): Lima, ¿una ciudad pensada para los peatones o para los vehículos?. El Comercio, p. 26. Recuperado de https://bit.ly/38WNSIv