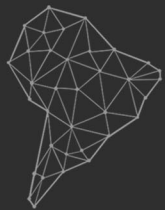


VOL 2

**URBES
LAB**

Centro de
Investigación
en teoría urbana
y territorial



INTRODUCCIÓN

El cuaderno de trabajo N°2 del Centro de Investigación en Teoría Urbana y Territorial URBES-LAB reúne las columnas de opinión publicadas por las y los investigadores durante el año 2021. En concordancia con nuestros objetivos institucionales, las columnas de opinión tienen como objetivo aportar en el debate sobre los estudios urbanos en el Perú y en Latinoamérica; así como difundir el conocimiento producido en nuestros laboratorios: Laboratorio justicia espacial y geografías del conflicto, Laboratorio ecología política de la urbanización, y Laboratorio de producción del espacio urbano.

En este periodo, las y los columnistas han escrito sobre las múltiples desigualdades sociales y ambientales asociadas a lo urbano y territorial que tienen larga data en el país. Se ha puesto en debate los problemas de enfoque de la planificación urbana que impide una construcción justa de los espacios urbanos; las condiciones de habitabilidad de las viviendas en tiempos de cuarentena y en específico el acceso al agua; las injusticias espaciales con énfasis a los proyectos de movilidad; la problemática de los espacios públicos y su relación con la niñez, así como la afectación de estos problemas en las diversas poblaciones y afectación entre el proceso de urbanización y las áreas naturales. En ese sentido, el contenido de las columnas se centra en cuestionar las causas estructurales de los problemas, repensar las acciones y proponer soluciones acordes a nuestra realidad.

Finalmente, quisiéramos agradecer al portal de Noticias SER por la publicación y difusión de todas las columnas de opinión.

Comité Ejecutivo

URBES LAB



Publicación electrónica. Primera edición.

Lima, enero del 2022.

Centro de Investigación en Teoría Urbana y Territorial URBES-LAB

www.urbeslab.com



Esta publicación cuenta con una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

Equipo editor: Diana Torres Obregón, Daniela Perleche Ugas y Sharo Lopez Javier

LABORATORIOS

Laboratorio de justicia espacial y geografías del conflicto

En este laboratorio se estudia los movimientos y conflictos urbanos y su configuración espacial, su relación con las condiciones socioeconómicas, políticas e institucionales, analizando principalmente la realidad peruana pero estudiando además otros contextos internacionales. Se desarrollan las líneas de investigación: desigualdades urbanas, justicia espacial, movimientos urbanos sociales y desplazamientos sociales.

Laboratorio ecología política de la urbanización

En este laboratorio se estudia las desigualdades socio-ecológicas que emergen de las diferentes relaciones de poder sobre y con el entorno en el proceso urbanización capitalista, sin reducirse al hecho histórico y geográfico de la ciudad, sino relacionado a lo urbano y lo rural como partes integrales del mismo proceso. Se desarrollan las líneas de investigación: pospolítica (consensos y participación ciudadana), extractivismo y urbanización, agua y territorio, cambio climático, conflictos de justicia ambiental y bienes comunes.

Laboratorio producción del espacio urbano

En este laboratorio se estudia los procesos de producción del espacio urbano capitalista en las diferentes áreas urbanas (periferia y centralidad), se teoriza y deconstruye conceptos hegemónicos relacionados al espacio urbano como informalidad, sostenibilidad, planificación urbana, entre otros. También, se estudia la autoconstrucción de la ciudad, las centralidades (nuevas e históricas) en la ciudad y los fenómenos urbanos. Se desarrollan las líneas de investigación: informalidad urbana, financiarización del espacio urbano, centros históricos y gentrificación.

ÍNDICE

Jugando con
la precariedad

Andersson Palacios

08

¿Por qué no funciona la
planificación urbana en el
Perú?

Diana Torres

12

El agua de la ciudad no
es solamente la que sale
de la llave

Giselle Osorio

16

Un bicentenario de
desigualdades socio-
ecológicas en las ciudades
andino -amazónicas

Sharo Lopez

32

¿El entorno impacta
en nuestra salud?
Reflexiones sobre la
pandemia desde la ciudad
de Chimbote

José Rojas

36

La política urbana de
Bolivia es peruana

Juan E. Cabrera

42

El transporte urbano, la
última rueda del coche de
las políticas urbanas

Adrián Aiquipa

20

Educación en pandemia:
las brechas de
conectividad desde un
enfoque territorial

María Tuanama

24

Participación con
democracia ¿dónde se
situa la acción colectiva
en la planificación urbana
de hoy?

Daniela Perleche

28

Luchas que no cesas:
problemas en el acceso
al agua en San Juan de
Lurigancho

Adrián Aiquipa

46

Entre el crecimiento
urbano y el ciudadano
ambiental

María Tuanama

50

Jugando con la precariedad

Andersson Palacios Martínez

Estudiante de Arquitectura FAUA-UNI

Past-asistente de investigación URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en enero 2021

Desde inicios del 2020, el Perú atraviesa una crisis sanitaria que evidenció la precariedad en diversos ámbitos como la salud, trabajo, educación y vivienda. Sin embargo, un ámbito que se ha pasado por alto es el espacio público. A pesar de su importancia, pues permite una recreación segura en tiempo de pandemia, hasta ahora no se adoptan medidas adecuadas para su conservación y uso. Si bien el espacio público favorece a todos los ciudadanos, es importante su relación con la infancia, pues es en estos espacios donde desde niños podemos ejercer nuestro derecho al juego libre y espontáneo, que nos permitan establecer una relación con otros contextos y personas, formando así nuestro sentido de comunidad.

Es común escuchar que los niños y niñas son el futuro de nuestras sociedades, sin embargo esa misma sociedad pasa por alto sus necesidades y derechos fundamentales, uno de los más importantes es su derecho al juego. Actualmente, ¿dónde juegan los niños? ¿existen espacios adecuados para que se desarrollen e interactúen seguros y libres, en este nuevo escenario de pandemia? Según el INEI (2017), la población infantil en Lima representa el 22% de la población, concentrándose en distritos con mayor índice de pobreza y mayor porcentaje de casos de contagios y muertes por el impacto de la Covid- 19 San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres, Villa María del Triunfo, Carabayllo y San Juan de Miraflores (SINADEF - MINSa, 2020).

No obstante, estos distritos son los que presentan la menor cantidad de espacios públicos aptos para la recreación y gratuitos, teniendo como único soporte recreativo los parques zonales, a los que no todos los vecinos tienen acceso. En los barrios asentados informalmente en las laderas de las periferias, cuya topografía y discontinuidad en la trama urbana ya repercuten en la cantidad y calidad de estos espacios, los niños crecen creando lazos con su entorno y su comunidad a través del juego en espacios residuales. Si bien es cierto que los niños nos enseñan que se puede jugar en los escenarios más hostiles, pues se apropian y transforman su entorno con creatividad, esto no es excusa para que el Estado se desentienda de la construcción de espacios públicos seguros. En estos sectores donde el proceso de urbanización es intensivo y dinámico, es vital garantizar que los niños no sean los perdedores en la lucha por

el uso del suelo y la asignación de recursos, más aun siendo estos tan escasos.

Por otro lado, esta carencia no es exclusiva de los barrios informales, es un problema transversal en la ciudad. Se observa que existen espacios públicos no adecuados para el uso recreativo de los niños, ya sea por su mal diseño, falta de mantenimiento, su cooptación por actividades delictivas o la sobreprotección y/o privatización por los vecinos o la municipalidad aduciendo que se debe cuidar las áreas verdes, impidiendo que se usen estos espacios para el juego libre. Por ejemplo, en el Centro Histórico de Lima, a pesar de ser el corazón de la ciudad, las familias viven en condiciones precarias y los niños y niñas empiezan su desarrollo al interior de quintas y casonas al borde del colapso. Espacios donde se romantiza la idea de legado histórico, sobre la protección de la vida. Si bien es cierto, existen algunas iniciativas de la Municipalidad Metropolitana de

Lima que pretenden informar a los niños sobre el valor patrimonial del lugar que habitan, para desarrollar el sentido de pertenencia e identidad, esta información puede pasar a un segundo plano sino se hace mucho por mejorar las condiciones de habitabilidad de estos lugares. Se ignora que esos lazos con nuestra historia se construyen desde la niñez.

La Municipalidad Metropolitana de Lima impulsa iniciativas como los consejos de niñas, niños y adolescentes, donde se les da voz a niños y niñas representantes de los distritos de Lima; sin embargo ¿cuántas de las propuestas presentadas por los niñas y niños se han materializado, o han formado parte de una iniciativa de cambio o planes estratégicos?. La infancia es la etapa del desarrollo humano donde se cimientan las bases del bienestar físico y emocional, por esta razón, invertir en el desarrollo de los niños y niñas es pensar en las futuras generaciones. En este sentido, las políti-

cas públicas deberían estar enfocadas en el desarrollo integral de las niñas y niños en dos ejes: primero, establecer programas multisectoriales que contemplen las tareas de cuidado asociados los niños, considerando a sus cuidadores y necesidades, así como protegerlos de la violencia o explotación, asegurando que puedan vivir y disfrutar de su infancia. Segundo, la construcción de espacios públicos de calidad, accesibles, gratuitos y seguros, pues los pocos espacios de recreación de calidad se encuentran concentrados en distritos centrales, por lo cual se limita la frecuencia de uso. También, otros no favorecen el encuentro con la naturaleza, no cuentan con el mantenimiento adecuado y son espacios con equipamientos lúdicos muy limitados; por lo tanto, limitan el juego libre y espontáneo en la infancia. Por ello la importancia de tener políticas públicas que impliquen a los niños y niñas, ya que son ellos la base sobre la que se construye una sociedad más justa.

Referencias

- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2017). *Perú: Encuesta Demográfica y de Salud Familiar 2017. Informe principal*. Lima
- Sistema de Defunciones SINADEF – MINSA. (2020). *Sala situacional COVID-19*.

¿Por qué no funciona la planificación urbana en el Perú?

Diana Torres Obregón

Urbanista - arquitecta

Investigadora principal URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en febrero 2021

Es común que la población en general no esté familiarizada con el concepto de la planificación urbana, y mucho menos sepa para qué sirve o cómo le beneficia. ¿Esto es un problema? Sí, pues se pone en evidencia la poca validación social de este proceso y por ende la desvinculación ciudadana de la gestión urbana realizada por los municipios locales, provinciales o metropolitanos. En resumen, el resultado de una mala planificación urbana afecta directamente a la calidad de vida de las personas en varias escalas, desde el caos del transporte público, la falta de espacios públicos de calidad, hasta las desiguales condiciones de acceso a servicios básicos y las condiciones de habitabilidad de las viviendas. Por esta razón, el objetivo de este texto es poner en cuestión qué ocurre en el Perú en materia de planificación urbana, por qué nuestras ciudades se extienden solo bajo lógicas mercantiles formales e informales, mientras que la precariedad y las desigualdades aumentan estrepitosamente.

El discurso oficial del Estado peruano sobre la gestión de las ciudades es que se necesita planificación urbana en múltiples niveles de gobierno. Se dice que los esfuerzos tanto económicos como de recursos humanos están concentrados en esta tarea; lamentablemente, en la práctica esto no es real. Según los datos del Registro Nacional de Municipalidades del 2018 -el dato más actualizado-, de las 196 municipalidades provinciales solo el 47% de estas poseen un documento de planificación urbana llamado Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT), y de las 1678 municipalidades distritales, solo el 43% poseen un documento de planificación urbana llamado Plan de Desarrollo Urbano (PDU) ¿Qué quiere decir esto? Que menos de la mitad del total de municipalidades en el Perú planifica el desarrollo urbano en su jurisdicción, a pesar ser una función exigida por la Ley de Orgánica de Municipalidades. Pero el problema no solo se reduce a si tienen o no el documento, sino que es mucho más grave. Por un lado, en el aspecto de gestión, muchos de estos documentos para la planificación urbana están desactualizados pues no se cuenta con una base de datos catastral que refleje las necesidades reales de la población y ayude a tomar las decisiones más oportunas; además, no establecen mecanismos de gestión que hagan viable su aplicación. Según los datos del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, para

el 2017¹, en promedio solo el 9.5% de los proyectos de un plan de desarrollo urbano se ejecutan. Es decir, el gasto público no está orientado para mejorar el desarrollo urbano, son los gobernantes de turno los que toman las decisiones de inversión y en muchos casos para su beneficio personal, a través de las ya conocidas redes de corrupción en el sobrecosto de las obras públicas.

Por otro lado, hay un grave problema de enfoque. El proceso de urbanización en el Perú es muy dinámico y es conducido, mayoritariamente, por la misma población, por lo cual la brecha de acceso a servicios y acceso a una vivienda digna aumentan. En la actualidad, se intersectan múltiples redes de poder entre los que necesitan vivienda, los traficantes de tierras y los agentes inmobiliarios ¿Cómo se puede planificar un proceso tan dinámico en cortes temporales de 20 años y obviando sus causas estructurales? La realidad es mucho más compleja que los escenarios que se puedan llegar a plantear con información limitada y de un momento específico en el tiempo. Es preocupante que desde la década de 1940 los enfoques de la planificación urbana no hayan evolucionado y adaptado a nuestra realidad. Solo se sigue la corriente de las modas internacionales, que no logran traducirse en acciones concretas -como por ejemplo el uso insistente de los adjetivos sostenible y sustentable para acompañar el término desarrollo urbano, sin entender

qué es y cómo se logra-. Se desarrollan manuales de diseño urbano o prácticas para planificación urbana pensadas solo para promover la inversión en la ciudad y para el contexto de la costa, en específico de Lima, obviando que existe ciudades amazónicas y de la sierra con dinámicas distintas. Los procesos populares como la auto-producción de ciudad y vivienda, el comercio ambulatorio y demás actividades asociadas son condenadas y se catalogan como desordenadas, informales y se busca su erradicación, pese a que la mayor cantidad de peruanos y peruanas viven bajo estas lógicas, ¿no sería mejor pensar en soluciones acordes al contexto en vez de solo querer parecernos a ciudades europeas? Adicionalmente, la legislación sobre la planificación territorial y urbana es materia de disputa por varios entes (Fernández-Maldonado, 2019; Pineda-Zumaran, 2018), desde ministerios hasta gobiernos locales, lo cual genera que se tomen decisiones interpretando las leyes, reglamentos, etc; a favor del mejor postor, no de la gente.

Un factor que influye en este problema de enfoque es la falta de capital humano especializado en urbanismo y planificación urbana en todas las escalas de gobierno, a veces por falta de profesionales, como en el caso de las ciudades intermedias o de menor rango; pero en general porque los cargos públicos, cargos de dirección o gerencia se adjudican a discreción -en términos coloquiales a dedo, por argolla- y no por preparación para el cargo, por lo cual los resultados son nefastos. A esto sumémosle que, donde existen profesionales,

tradicionalmente se asocia a los arquitectos las funciones de planificación urbana, lo cual es un error, pues su formación está concentrada en el diseño, no en los estudios urbanos ni la planificación urbana. Para que un arquitecto, así como otros profesionales de carreras afines, se vuelva planificador urbano y/o urbanista necesita formación complementaria, tanto en términos teóricos como en ejercicio profesional. Para que la planificación urbana sea efectiva, debe ser producto de un trabajo multidisciplinario y consensuado con todos los actores, especialmente la población. Otro factor influyente es la fuerte presión del sector de la construcción para que el Estado establezca una serie de subsidios a favor de la inversión privada, y una oposición acérrima para que se establezcan marcos normativos a favor de la gestión y regulación del mercado de suelo, posición que muchos profesionales asociados a la planificación urbana validan y perpetúan.

A pesar que existen otros factores secundarios para el fracaso de la planificación urbana en el Perú, los desarrollados en el texto se presentan no solo como una queja, sino como una posibilidad de cambio y de mejora. Urge repensar un modelo de planificación urbana acorde a nuestras realidades sociales, culturales, geográficas y económicas; no solo desde el conocimiento "experto" sino que contemple el fortalecimiento de movimientos de base para la participación en la coproducción y la cogestión del territorio, valorar los saberes que emergen de las experiencias populares y las prácticas efectivas que surgen desde los espa-

cios de insurgencia, dando lugar a los conocimientos no-expertos y no-técnicos en la toma de decisiones. Al mismo tiempo, establecer un marco legal que priorice el bien común sobre el lucro, con el fin de regular el mercado de suelos y la especulación que generan cada vez más precariedad y vulnerabilidad. Este texto no ha sido pensado para los "especialistas", sino para la ciudadanía, con el afán de reivindicar nuestro derecho a la ciudad, exigiendo ser parte de las esferas de decisión en el proceso de planificación urbana y no solo en consultas ciudadanas no vinculantes, el cierre efectivo de las brechas de desigualdad y, sobre todo, haciendo frente a una clase política corrupta enquistada en el aparato estatal. La ciudadanía activa y responsable será el único y verdadero motor de cambio que nuestro país necesita.

Referencias

- Fernández-Maldonado, A. (2019) Unboxing the Black Box of Peruvian Planning. *Planning Practice & Research*, 34(4), 368-386, DOI: 10.1080/02697459.2019.1618596
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2018). *Registro de Nacional de Municipalidades – RENAMU 2018*. Recuperado de: https://webinei.inei.gob.pe/anda_inei/index.php/catalog/673
- Pineda-Zumaran, J. S. (2018). Exploring practitioners' perception of ethical issues in planning: The peruvian case. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 36(6), 1109-1132.

¹ Diagnóstico del Programa de Incentivos MEF- MVCS, Metas 18, 26 y 34 "Mejora de la Gestión Urbana y Territorial"

El agua de la ciudad no es solamente la que sale de la llave

Giselle Osorio Ardilla

Antropóloga - Urbanista

Investigadora asociada URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en marzo 2021

El agua es fundamental tanto para la vida humana como la vida animal y vegetal. Aunque se considera un recurso renovable, esta característica depende del buen funcionamiento del ciclo hidrológico. Por eso, además de asegurar el abastecimiento para toda la población, las ciudades necesitan asegurar el buen estado de los cuerpos de agua y de los ecosistemas asociados a éstos.

Los primeros asentamientos humanos surgieron en proximidades a fuentes y cuerpos de agua dulce, pues además de ser fundamental para la vida humana, es impredecible en actividades productivas como la agricultura y la cría de animales, en las cuales se basó el proceso de sedentarización. Las culturas indígenas respetaban deidades asociadas con los cuatro elementos, y el agua siempre tuvo un lugar importante en las cosmologías alrededor del mundo y en los pueblos de lo que hoy es América. Ciudades como México y Bogotá fueron construidas sobre espacios de agua dulce (Legorreta, 2006; van der Hammen, 1998).

Con la invasión europea la relación con el agua de las personas en lo que hoy son las metrópolis de América Latina cambió profundamente. Posteriormente, con la modernidad se consolidó una forma de entender el mundo a partir de clasificar sus elementos en pares opuestos como, por ejemplo, natural-artificial; biológico-cultural; urbano-rural (Bateson, 1998). Con los avances científicos y tecnológicos se afianzó idea de dominar la naturaleza. Este esquema de pensamiento se extendió por el mundo mediante procesos de colonización e imperialismo, cuya herencia se siente en la actualidad. Una muestra de esto es cómo se concibe el agua de la ciudad.

En el caso de América Latina, el siglo XX correspondió a la aceleración de los procesos de industrialización y urbanización, donde se consolidaron los centros económicos que hoy son grandes metrópolis. En este contexto se modificaron los cursos de los ríos, se canalizaron y se crearon represas. En cada ciudad tramos específicos fueron privatizados para el beneficio y el disfrute de sectores sociales particulares (Capilé, 2018), mientras otros se convirtieron en receptores de vertimientos, en cloacas estigmatizadas como espacios abandonados, escenario de crímenes o destino final de cadáveres. De manera similar sucedió con los humedales, frecuentemente conver-

tidos en receptores de los escombros de la construcción de infraestructuras para generar más superficies urbanizables a costa de interrumpir la conexión de los cuerpos de agua superficiales y subterráneos y destruir el hábitat de diversas especies de flora y fauna.

El agua se concibe como un recurso al servicio de las personas, una mercancía con la que incluso se especula en el mercado financiero. El ciclo de uso, también llamado ciclo urbano del agua ocupa el centro de atención de las acciones de los gobiernos con prelación sobre el ciclo hidrológico, del que se entiende como separado. Este ciclo está conformado por las fases de abastecimiento, saneamiento y reutilización, necesarias para que al abrir los grifos tengamos agua potable. No obstante, el agua de la ciudad no es solo el agua de la llave.

Como los ríos y cuerpos de agua dulce, de los que depende el abastecimiento, hacen parte de ecosistemas, es decir, de un conjunto de elementos relacionados que se necesitan mutuamente para existir, las modificaciones en estos implican la interrupción de la conectividad del sistema hídrico y el secamiento de quebradas y lagunas. Además, la expansión urbana acompaña del desplazamiento de la frontera agrícola, lo que implica la transformación de los ecosistemas más allá de las ciudades. Estos procesos tienen implicaciones de efectos variados, algunas perceptibles de inmediato y otras se evidenciaron solo después de décadas o en situaciones específicas como las inundaciones.

En la actualidad, la prevención y gestión de riesgos hace parte de las políticas de ordenamiento territorial de muchas ciudades. Sin embargo, estas políticas

suelen centrarse en soluciones ingenieriles destinadas a intervenir sobre los cuerpos de agua, en muchos casos, como en las actuales adecuaciones al Río Bogotá, en Colombia, en que se interviene el río Bogotá para hacerlo más ancho y prevenir inundaciones. Estas intervenciones suelen estar acompañadas de la tala indiscriminada de la vegetación de las orillas lo que significa el desplazamiento de las especies de aves y otros animales. Se trata de una visión centrada en el interés de grupos sociales específicos que generan desequilibrios ecosistémicos y en el ciclo hidrológico cuyos impactos a largo plazo no son del todo previsibles, por lo que resultarían menos arriesgados, modelos de gestión del agua que trascendieran el ciclo urbano del uso para entender su interrelación con el ciclo “natural” y actuar en consecuencia.

Referencias

- Bateson, G. (1998). *Pasos hacia una ecología de la mente*. Buenos Aires: Lohlé-Lumen.
- Capilé, B. (2018). *Os muitos rios do rio de janeiro: Transformações e interações entre dinâmicas sociais e sistemas fluviais na cidade do Rio de Janeiro (1850-1859)*. Tese de Doutorado em História—Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro. PPGHIS.
- Legorreta, J. (2006). *El agua y la ciudad de México. De Tenochtitlán a la megalópolis del siglo XXI*. Universidad Autónoma Metropolitana-Acapotzalco.
- Van der Hammen, T. (1998). *Plan ambiental de la Cuenca Alta del Río Bogotá: análisis y orientaciones para el ordenamiento territorial*. Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.

El transporte urbano, la última rueda del coche de las políticas urbanas

Adrián Aiquipa Zavala

Bach. en Sociología por la UNMSM
Investigador asistente URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser
Publicado en abril 2021

Los días 15 y 17 de junio de 1983, la organización no gubernamental Desco realizó un conjunto de debates sobre las principales problemáticas que se percibían en la ciudad de Lima, discusión que fue compilada luego en un libro: *Lima, una metrópoli, 7 debates* (1983). En dicho debate, Julio Calderón cuestionó la eficiencia del transporte público para las familias pobres de la ciudad. Señaló que las familias pobres no usan la oferta formal (en ese entonces administrada por la ENATRU) pues esta no tenía cobertura en los barrios y zonas industriales más alejadas. Estaban obligados a utilizar el microbús, pese a su mal servicio. Además, observó el surgimiento de una oferta informal de medios de transporte y la falta de un tren eléctrico que articule áreas residenciales con el centro de Lima y zonas industriales. Desde esa época hasta nuestros días, el problema persiste. A pesar de que han aumentado los sistemas de transporte masivo en Lima, las familias pobres deben seguir usando medios alternativos para poder llegar a sus viviendas: mototaxis, colectivos, microbuses, combis, etc.

En la última década, se han construido varios sistemas de transporte masivo: el Metropolitano, el Tren de Lima (proyectadas 6 líneas, construida solo una) y los corredores complementarios. Pero, nuevamente, su cobertura es limitada. Según cifras de Lima Cómo Vamos (2019) más del 50% de la población limeña utiliza el bus o couster (transporte convencional) para moverse y solo el 7% de la población limeña utiliza el Metropolitano y el Tren de Lima para desplazarse a su centro de trabajo o centro educativo. Dentro de este pequeño porcentaje, los que menos los usan son los sectores D y E; es decir, la clase pobre de Lima. Las mismas familias que, por el desigual proceso de urbanización de la ciudad, tienen menos servicios (agua, desagüe), menos dinero en los bolsillos y al vivir lejos de las zonas centrales de la ciudad tienen que desplazarse tramos más largos y usando un transporte urbano deficiente y peligroso. Entonces, se hace evidente la injusticia espacial: donde la ejecución de proyectos y políticas urbanas reproducen espacios que benefician a determinada población y/o grupos de poder, olvidando a los otros, los más pobres.

El otro problema del transporte urbano es la informalidad con la que operan individuos y empresas, desde los colectivos de minivans y autos, hasta transportes inter-

provinciales. Estadísticamente es difícil de calcular la cantidad y frecuencia de uso de este tipo de transporte; pero se puede concluir que es una opción de movilidad muy utilizada por la población. Los colectivos recorren toda Lima, a diferencias de los sistemas formales de transporte y en algunas avenidas principales han causado disputas por el territorio, como sucede en la Av. Arequipa. Pero también es conocida su función complementaria a los sistemas formales de transporte. Por ejemplo, en los alrededores de la estación Naranjal del Metropolitano, distintas calles sirven de paraderos de entrada o salida para los colectivos que por 5 o 7 soles trasladan a los pasajeros a su destino final. En el caso de la Línea 1 del Metro de Lima, sucede lo mismo. De acuerdo con el reportaje periodístico de Gonzáles (2018), muchos usuarios optan por utilizar los colectivos de la ruta Pasamayito en Comas, para acercarse a la estación del tren en San Juan de Lurigancho y llegar a su destino acortando tiempos. Con estos ejemplos se puede afirmar que la falta de cobertura de la empresa formal genera un nicho para que opere el transporte informal.

En el escenario actual, es la población de menos ingresos la que está sometida a las condiciones precarias del transporte convencional (bus, microbús, couster, combi) y a la opción informal (colectivos). En medio de la pandemia estas opciones de movilidad son focos de infección. Primero por su mala ventilación y, segundo, porque los transportistas buscan generar

mayores ganancias, superando el límite de aforo permitido. Durante el 2020, en medio de la pandemia, como respuesta a esta coyuntura, la ATU ha promovido la creación de ciclovías y realizado acciones fiscalizadoras de “los mayores puntos de informalidad, superposición de rutas y el incumplimiento de protocolos COVID” (Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, 2021). A pesar de las buenas intenciones, la construcción de ciclovías beneficia solo a un porcentaje pequeño de la población, pero no a los que viven más alejados de la ciudad y, sobre todo, a las familias pobres (Aiquipa, 2021). Sumado a eso, las acciones fiscalizadoras se convierten en medidas punitivas, individualizando el problema del transporte, que pueden ser útiles en el corto plazo y en determinados lugares de la ciudad, pero no son medidas que garanticen un transporte urbano digno y eficiente al largo plazo.

Urgen cambios que garanticen el derecho a desplazarse o movilizarse dentro de la ciudad. Estos cambios tendrán resultados, como dijo Calderón (1983), siempre y cuando se tenga en cuenta el proceso de urbanización de la ciudad (p. 143) y no sean soluciones aisladas. Por ejemplo, no basta con solucionar los problemas administrativos del Metropolitano, si no generar estrategias para incrementar la cobertura y poder beneficiar a los residentes de las zonas más alejada. Además, para poder proponer respuestas coherentes, ante una realidad compleja, es importante manejar data confiable y, sobre todo, abierta. De esta manera los investigadores

independientes pueden realizar análisis más concretos y proponer soluciones más fiables. La data producida por Lima Cómo Vamos es una aproximación, por eso se hace necesario e importante saber qué información maneja el Plan de Desarrollo Urbano 2021-2040 y cuán confiable es. Por ahora no es información abierta al público.

Las soluciones deben ser administrativas, financieras y de planificación, donde no solo se valore la rentabilidad y las ganancias, sino que se entienda la movilidad como un derecho y se ejecuten proyectos a favor del bienestar de la población. En ese sentido, se debe replantear cómo se administra los sistemas de transporte masivo y cuáles son sus prioridades. Así mismo, fortalecer el transporte convencional mediante financiamiento para adquisición de unidades con mayor capacidad y organización. No se debe condenar *a priori* a los transportistas informales, pues ellos están respondiendo ante una demanda insatisfecha real, por ende, se debe buscar el dialogo y trabajar con las personas involucradas. Tampoco se puede obviar la vital función de los mototaxis en los barrios ubicados en las laderas, se debe conocer sus necesidades y convertirlos en un medio seguro de movilidad. Finalmente, es urgente realizar investigaciones y tesis sobre el transporte desde un enfoque urbano y crítico. No debemos esperar otra pandemia para entender que necesitamos una transformación del transporte urbano en Lima, y en el Perú. A portas de un nuevo periodo gubernamen-

tal y legislativo, pocos actores han mostrado preocupación y voluntad por organizar la ciudad y el transporte, demostrando cuán alejada está la política de las necesidades reales de la población. Sino reaccionamos pronto, el transporte urbano seguirá siendo la última rueda del coche.

Referencias

- Aiquipa, A. (2021). *Lima: ciudad de injusticias espaciales. El Caso de las ciclovías*. Recuperado de <https://www.urbeslab.com/col003>
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. (2021 de marzo de 2021). *La ATU y 34 municipalidades distritales unidas contra el transporte informal*. Recuperado de <https://www.atu.gob.pe/la-atu-y-34-municipalidades-distritales-unidas-contra-el-transporte-informal/>
- Calderón, J. (1983). Transporte público metropolitano: situación actual y políticas. En A. Sánchez León, & L. Olivera (Ed.) *Lima, una metrópoli, 7 debates* (pp. 129-150). Lima: DESCO.
- Gonzáles, C. (17 de marzo de 2018). *'Pasamayito': la otra ruta al filo del abismo. El Comercio*. Recuperado de <https://elcomercio.pe/lima/transporte/pasamayito-ruta-filo-abismo-noticia-505117-noticia/>
- Lima Cómo Vamos. (octubre de 2019). *Lima y Callao según sus ciudadanos. Décimo informe urbano de percepción sobre calidad de vida en la ciudad*. Recuperado de http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019_web.pdf

Educación en pandemia: Las brechas en la conectividad desde un enfoque territorial

María Carolina Tuanama Álvarez

Bach. en Geografía por la PUCP

Investigadora asistente URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en mayo 2021

A inicios de abril del 2021, el Ministro de Educación indicó que se estaba preparando la reapertura de varios centros educativos en las zonas rurales del país, pues son los lugares donde la brecha de acceso a internet impide seguir con las clases en línea; y que, paulatinamente se extendería esta medida a las zonas urbanas (El Comercio, 2021). Sin embargo, debido al rebrote de la COVID-19 y la presencia de las nuevas variantes del virus, el proyecto del regreso a clases presenciales no es una alternativa viable. En este contexto, es preciso reflexionar no solo sobre la precariedad del sistema educativo peruano, sino sobre las desigualdades persistentes que han impedido que los niños y niñas en el país puedan cursar el año escolar durante la pandemia, en específico la brecha de acceso a equipamientos y redes de telecomunicaciones. Sobre esto último expondré algunos análisis desde un enfoque territorial en las siguientes líneas.

Antes del inicio de la pandemia, el acceso y uso de tecnologías de computación para la enseñanza básica era limitado. Según el Ministerio de Educación, para el 2019, el 60 % de las instituciones educativas en áreas urbanas no contaban con equipamiento tecnológico adecuado y el 79 % de los locales educativos no tenían acceso a internet, lo cual dificultaba que los alumnos tengan conocimiento básico necesario del uso de programas necesarios para las clases virtuales. Asimismo, el 55% de los docentes no poseían habilidades para usar tecnologías digitales en el aula. Esta última limitación del cuerpo docente ha sido uno de los principales problemas al comienzo del dictado de clases remotas y que hasta la fecha no se ha podido solventar. Según la Contraloría General de la República (2021), el Ministerio de Educación indicó que antes del inicio del año escolar 2020, sólo el 65% de los docentes a nivel nacional recibió capacitación virtual de cómo serían las clases remotas, y solo el 6% acompañamiento pedagógico, ello sumado a la falta de conectividad y de equipos tecnológicos, en zonas rurales y de difícil acceso en el país.

Por otro lado, la dificultad de los estudiantes para llevar clases virtuales se refleja en la falta de conectividad y disponibilidad de los equipos electrónicos necesarios. Tomando como ejemplo a Lima Metropolitana, según el Censo del 2017, los distritos

de Pachacamac y Pucusana son los que menor acceso a internet tienen, con 77,7% y 80,3% de hogares sin acceso a internet. Y, en cuanto a el acceso a una computadora, tablets o laptops, los distritos de Pucusana, Punta Hermosa y Santa Rosa cuentan con la mayor cantidad de hogares sin acceso a estos equipos con 73,2%, 72,8% y 72,3% respectivamente. Y aunque la entrega de tablets por parte del Ministerio de Educación puede ser una solución ante este último punto, los costos para acceder a un servicio de internet adecuado y el aumento del consumo de electricidad, también son nuevos obstáculos que las familias con pocos ingresos económicos y que han perdido sus puestos de trabajo tienen ahora que afrontar.

El efecto negativo del incremento de estos gastos para acceder a servicios de conectividad también tiene una tendencia similar en cuanto a la ubicación de la vivienda lo cual se puede observar en los Planos Estratificados de Lima Metropolitana según Ingreso Per Cápita del Hogar del INEI. A más alejado se encuentra el hogar del centro de la ciudad, el ingreso promedio por va disminuyendo, alcanzando su menor punto en los distritos ubicados en los límites provinciales, pues hay una mayor concentración de hogares con menor ingreso per cápita en los distritos como Punta Hermosa y Pucusana, que son los que tienen un menor ingreso per cápita por hogar en Lima Metropolitana con el 60,6% y 68,9% de sus hogares, respectivamente, lo cual los ubica dentro

del grupo más bajo de estratificación (2020). Esta tendencia continúa a nivel urbano si observamos en Plano de Estratificación por manzanas de las Grandes ciudades, del INEI (2020), donde el ingreso promedio de los hogares va disminuyendo en relación a cuán alejados se encuentra el distrito de la capital, lo que nos podría indicar la centralización de servicios, y en este caso, el de conectividad a internet.

A esta situación también han contribuido los, hasta ahora inconclusos, proyectos de conectividad a partir de la creación de la Red Nacional de Fibra Óptica en el 2016. Proyecto de aproximadamente 13 mil kilómetros de extensión a nivel nacional y que planteaba ser una herramienta para proveer de internet a instituciones públicas, comisarías, centros de salud y colegios a nivel nacional (Campodónico, 2020); y que también abarataría los costos y mejoraría el servicio de acceso a internet en los hogares del país. Sin embargo, debido a los conflictos entre empresas privadas y entidades públicas, muchos de estos proyectos siguen estancados, cuyas consecuencias se muestran hoy en día en los problemas de conexión.

Con el proceso de vacunación en marcha, y el inevitable regreso a clases, lo que esta pandemia nos ha demostrado son las grandes brechas que genera el sistema educativo actual partiendo de lo fundamental, una red de servicios educativos y el equipamiento

mínimo y necesario de todo hogar con niños y niñas en edad escolar. Estas deficiencias desde la educación básica, van escalando hasta el acceso a la educación superior, pues solo en Lima Metropolitana, hay mayor probabilidad que una persona que viva en los distritos de Lima centro (Magdalena, San Isidro, Miraflores, etc.) cuente con educación superior y/o técnica que aquellas personas que residen en distritos más alejados del centro (Lurín, Carabayllo, Lurigancho, etc.) (INEI, 2017). Por ello, con una vuelta a clases cada vez más cerca, se hace necesario, en primer lugar, focalizar la reapertura de los centros educativos donde se encuentre mayor concentración de alumnos tuvieron que desertar el año escolar, por falta de recursos necesarios para llevar clases virtuales. Por último, es necesaria la elaboración de diagnósticos de las particularidades y necesidades de cada centro educativo en cuanto al acceso a servicios de internet y tecnologías de computación, al igual que atiendan a la diversidad de las zonas urbanas y rurales.

Referencias

- Campodónico, H (2020) *Internet Universal: Oportunidad perdida. La República*. Recuperado de <https://larepublica.pe/opinion/2020/05/20/internet-universal-oportunidad-perdida-por-humberto-campodonico/>
- Contraloría General de la República (2021) *Mas del 32% de alumnos en 17 regiones no habría obtenido resultados satisfactorios en 2020*. Recuperado de <https://www.gob.pe/>

[en/institucion/contraloria/noticias/483177-mas-del-32-de-alumnos-en-17-regiones-no-habria-obtenido-resultados-satisfactorios-en-2020](https://www.gob.pe/institucion/contraloria/noticias/483177-mas-del-32-de-alumnos-en-17-regiones-no-habria-obtenido-resultados-satisfactorios-en-2020)

- El Comercio (2021) *Año escolar 2021: Lo que se sabe sobre el retorno a clases presenciales planteado por el Minedu*. Recuperado de <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/ano-escolar-2021-lo-que-debes-saber-sobre-el-retorno-a-clases-presenciales-planteado-por-el-minedu-noticia/>
- Instituto Nacional de Estadística e informática (2017) . *XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas*. Recuperado de <https://censos2017.inei.gob.pe/redatam/>
- Instituto Nacional de Estadística e informática (2020). *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzanas*. Recuperado de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1744/libro.pdf
- Instituto Nacional de Estadística e informática (2020). *Planos Estratificados a nivel de manzana de las grandes ciudades*. Recuperado de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1747/libro.pdf
- Ministerio de Educación (2019). *El 2021 todos los colegios urbanos estarán conectados a internet y tendrán equipamiento digital*. Recuperado de <http://umc.minedu.gob.pe/el-2021-todos-los-colegios-urbanos-estaran-conectados-a-internet-y-tendran-equipamiento-digital-anuncia-ministra-flor-pablo/>

Participación con democracia ¿Dónde se sitúa la acción colectiva en la planificación urbana de hoy?

Daniela Perleche Ugás

Bach. en Arquitectura por la UNI

Investigadora principal URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en junio 2021

Dentro de la coyuntura electoral, pese a las diferentes posiciones políticas de varias y varios, una de las consignas que deja este proceso electoral es que nuestro rol ciudadano no solo se ejerce mediante el voto, sino mediante nuestra participación efectiva en asuntos de injerencia colectiva. Si bien en el debate público hay temas de interés colectivo recurrentes como la educación, la salud o la eliminación de la corrupción, cuando hablamos del crecimiento de la ciudad o el desarrollo urbano el debate se reduce a un pequeño grupo de interesados -activistas, académicos y profesionales- a pesar de la repercusión que tienen estos temas en nuestra vida cotidiana. El debate en el sur global empezó ya cuestionando el rol de la participación ciudadana como elemento central dentro de los procesos de planificación urbana (Frediani & Cociña, 2019). Ante este panorama, surge la siguiente pregunta: ¿por qué es importante nuestra participación activa en la construcción de la ciudad?

Uno de los problemas cruciales en el enfoque de la planificación urbana en el Perú, sigue siendo el no considerar las visiones de las organizaciones y actores locales en los procesos de planificación, ni en los diagnósticos de las problemáticas de la ciudad. Si bien existe la intención de involucrar a la población en el desarrollo de los planes urbanos mediante la consulta pública, este mecanismo es sólo de carácter informativo y sin una participación efectiva en la toma de decisiones, lo que conlleva a que la visión de los planificadores y los tomadores de decisiones esté sesgada por su formación técnica. Planteamientos de este tipo pueden devenir en soluciones que impongan una sola idea de desarrollo, beneficiando solo a ciertos grupos; mientras que para otros puede significar graves pérdidas y desventajas a nivel material y social. Un ejemplo de esto, son los proyectos de regeneración urbana que, aparentemente positivos, significan para muchos el tener que abandonar su barrio debido al incremento del precio de los alquileres de vivienda o el aumento en el costo de vida. Este tipo de aproximaciones desconoce a la planificación urbana como un proceso político, donde el rol de los planificadores es el comprender las relaciones de poder y las desigualdades entre actores con el fin de regular el campo para que los intereses de unos no pesen más que el de otros. Es así como sin una participación ciudadana activa se corre el riesgo de homogeneizar a la población sin entender o reconocer las

desigualdades entre un sector de la población y otro, ni poner en valor aquel conocimiento que viene de la experiencia cotidiana y real, considerando una visión de ciudad alineada a lo que los tecnicismos exigen, pero que, en la práctica, no será efectiva para construir ciudades más justas.

Por otro lado, ya que la planificación urbana es una actividad netamente técnica y primordialmente busca la valorización económica de las áreas urbanas, los sectores marginados de los procesos de planificación tienden a resolver sus problemas cotidianos bajo su propia visión de planificación mediante organizaciones barriales y la autogestión. La autoconstrucción de vivienda es un ejemplo de cómo las organizaciones sociales planificaron su hábitat ante la ausencia del Estado. Con aciertos y desaciertos, existe una potencialidad de las organizaciones sociales que no está siendo valorada desde los mecanismos de planificación urbana tradicional. En un escenario donde no se toman en cuenta estos procesos efectivos de autogestión, se generan proyectos fragmentados que podrían estar legitimados y enmarcados en un plan urbano asociado a un presupuesto estatal. De igual forma al reconocerlas se lograría una correspondencia entre la representatividad social y organización espacial, teniendo mucha más facilidad para gestionar el territorio de manera efectiva, articulando así las organizaciones sociales a nivel barrial y las agencias locales.

Finalmente, otro aspecto importante por el cual considerar a la participación ciudadana como elemento central dentro de la planificación urbana es que ayuda a que lo planteado dentro de un plan urbano pueda sostenerse y concretarse en el tiempo. En la actualidad, el desarrollo urbano es guiado por los intereses privados, ignorando o condicionando muchas veces lo propuesto dentro de un plan urbano. Esto se evidencia desde la existencia de asociaciones público-privadas para guiar la 'planificación' de la ciudad (Stiglich, 2021), hasta el cambio a dedo de la zonificación de un área para incrementar el valor de esta (Glave, 2016), muchas veces en perjuicio del beneficio colectivo. Bajo ese escenario, el incluir a la ciudadanía significaría una mayor fiscalización. El tener una vigilancia ciudadana implica la existencia de acuerdos y consensos previos que todos estemos dispuestos a defender. Actualmente la propuesta para el Manual de Planes de Desarrollo Urbano contempla mecanismos de sociabilización, así como la conformación de comités de gestión y control. En ese sentido hay una gran oportunidad para asegurar la presencia de organizaciones sociales a nivel barrial y asegurar una fiscalización adecuada.

Definitivamente aún quedan retos por abordar. Pese a la voluntad de algunos profesionales en la ejecución de planes urbanos, los marcos normativos en los que está concebida la práctica de planificación urbana en el país no dan mucho margen de acción. Debido

a la envergadura de los planes urbanos, el tiempo y presupuesto limitado para realizar los diagnósticos y propuestas, los procesos participativos se realizan de manera apresurada sin poner sobre la mesa todos los problemas de fondo. A pesar de este panorama, las posibles soluciones ya han sido exploradas y ensayadas mediante la acción y el rol de las organizaciones no gubernamentales. Ejemplo de esto se ven en modelos participativos para la mitigación de riesgos trabajados por el Programa urbano de Desco (García et al., 2015) o la labor de CENCA en San Juan de Lurigancho. Es menester de los funcionarios públicos aprender de las experiencias previas dentro de nuestro país con el fin de incorporarlas y asegurar una participación ciudadana efectiva. La construcción de visiones de ciudad debe ser un trabajo colectivo en el que reinterpretamos nuestra realidad y sostenemos nuestra narrativa de futuro, y para eso es primordial una participación ciudadana efectiva.

Referencias

- Frediani, A. A., & Cociña, C. (2019). "Participation as Planning": Strategies from the South to Challenge the Limits of Planning. *Built Environment*, 45(2), 143–161. <https://doi.org/10.2148/benv.45.2.143>
- García, R., Miyashiro, J., Rubio, D., Santa Cruz, P., & Marces, R. (2015, diciembre 22). *Desarrollo o crecimiento urbano en Lima: El caso de los distritos del Sur | programa urbano*. <https://urbano.org.pe/peru-hoy2015/>
- Glave, M. (2016). *Aciertos y limitaciones de una experiencia de gestión: Tres intentos de reforma en la Municipalidad Metropolitana de Lima*. Instituto de Estudios Peruanos. <https://repositorio.iep.org.pe/handle/IEP/980>
- Stiglich, M. (2021). Unplanning urban transport: Unsolicited urban highways in Lima. *Environment and Planning A: Economy and Space*, <https://doi.org/10.1177/0308518X211007867>

Un bicentenario de desigualdades socio-ecológicas en las ciudades andino-amazónicas

Sharo Lopez Javier

Urbanista - arquitecta

Investigadora principal URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en julio 2021

En el marco de la conmemoración del bicentenario de la independencia del Perú se vienen desarrollando diversos eventos y mesas de discusión que abordan diferentes temas, entre estos, los temas urbanos. Aunado a ello, hace una semana se promulgó la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible y se aprobó la Política Nacional de Vivienda y Urbanismo en el Consejo de Ministros. En este contexto de discusiones y avances relevantes en materia urbana, se hace necesario salir de las discusiones centralizadas en la ciudad de Lima, para repensar el proceso de urbanización de las ciudades andino-amazónicas y las desigualdades socioecológicas que persisten en estos territorios, así como las inequidades que se agudizan en un contexto de cambio climático. Entendiendo la amplitud del tema, en la presente columna se procurará reflexionar, de manera sucinta, los procesos de urbanización de las ciudades de Huancayo e Iquitos, a fin de dar visibilidad a las desigualdades socioecológicas estructurales presentes en estos territorios, que se deben resolver.

En el Perú las discusiones académicas, en cuanto a ciudades, generalmente, se enfocan en problemáticas, avances y posibilidades de su capital, Lima, es decir, una ciudad costeña, con sus propias peculiaridades territoriales. No obstante, ante esta centralización, se hace necesario cuestionarnos cómo ha sido el proceso de urbanización de las ciudades andino-amazónicas durante estos 200 años de independencia y cuáles han sido las desigualdades socioecológicas que se han producido en el territorio.

Lamentablemente, el material para responder a estas interrogantes es escaso. La Amazonía, así como los Andes, son abundantemente estudiados desde diferentes disciplinas, las cuales concentran sus investigaciones y propuestas en temas como el cuidado de la biodiversidad, los conflictos territoriales y la comprensión de la sociedad amazónica que, de hecho, son asuntos muy relevantes, pero, infrecuentemente se emprenden investigaciones acerca de los procesos de urbanización de las ciudades amazónicas, lo mismo que sucede para con las ciudades andinas.

En el caso de la ciudad de Huancayo, el proceso de urbanización no solo está determinado por oleadas migratorias, en su mayoría, de ciudades aledañas como Cerro de Pasco, Huancavelica, entre otras, sino, además, se encuentra determinado por

factores socioecológicos como las sequías. La mancha urbana se ha extendido a lo largo del valle del Mantaro, generando la desaparición de grandes áreas agrícolas, bosques y cuerpos de agua. Sin embargo, esta pérdida de biodiversidad no se debe a hechos fortuitos; por el contrario, en la producción del espacio urbano convergen relaciones socioecológicas como la ausencia de lluvias, el tráfico de terrenos, la escasa planificación urbana y, también, las olas migratorias. La pérdida o ausencia de cultivos por las sequías repercute en la canasta familiar de muchos agricultores locales, quienes se ven obligados a vender sus terrenos para sobrevivir. Estos terrenos son comprados, generalmente, por migrantes de ciudades cercanas como Cerro de Pasco o La Oroya, población que percibe a Huancayo como un lugar sin contaminación, en comparación con estas ciudades mineras.

Sumado a ello, el proceso de urbanización de la ciudad de Huancayo se caracteriza por ser desigual, lo que podemos comprobar desde el caso del acceso del agua. La principal fuente de agua potable es el río Shullcas. Según la investigación realizada por Gómez y Santos (2012), el volumen de aporte del río Shullcas ha disminuido durante el período de 1985 - 2011, afectando principalmente las áreas urbanas emergentes, como el distrito de Pilcomayo. En este distrito se han ubicado los migrantes de la segunda ola migratoria provenientes de las ciudades de Cerro de Pasco y/o La Oroya. Ante la ausencia de acceso al agua, la población recurrir a otros tipos de fuentes de abastecimiento, como la captación de agua de lluvia, cuando la hay, y pozos de

agua artesanales, cuyo aporte se encontraba entre el 35% y 45% para el 2011.

Entre los distritos más perjudicados por la falta de acceso al agua se encuentra el distrito de Pilcomayo. De acuerdo con la información del Instituto de Estadística e Informática - INEI (2017), el 91.88% de viviendas del distrito de Pilcomayo cuenta con conexiones a la red pública; el 5.5% cuenta con pozo (subterráneo), y el 1.32% accede al agua mediante piletas públicas. Sin embargo, del número de personas que tiene conexión al servicio público, el 96% tiene acceso al agua de 3 a 4 días (INEI, 2017), durante intervalos de 1 a 3 horas diarias. Esto, en contraste con El Tambo, distrito con mayor concentración de población de clase media, en donde el 98% de la población tiene conexión a la red pública, de la cual, el 76% tiene acceso al agua de 4 a 6 días (INEI, 2017).

En cuanto a la ciudad de Iquitos, el proceso de urbanización también se encuentra determinado por relaciones socioecológicas que han cambiado en el tiempo. Durante el período de la república, la extracción del caucho impulsó el crecimiento de la ciudad, así como la extinción de indígenas amazónicos. En la actualidad, las ciudades amazónicas cobran relevancia debido a las actividades extractivas que se desarrollan en su territorio, como es el caso de la agroindustria, la minería ilegal, la explotación petrolera y el extractivismo maderero. En este marco, la mancha urbana de Iquitos ha crecido 100 ha/año, en promedio, durante el período de 2009 - 2017 (Zucchetti y Freundt, 2020), produciendo la deforestación de grandes áreas de bosques,

la pérdida de cuerpos de agua y el posicionamiento de viviendas en áreas de alto riesgo. Hay que añadir que el acceso al suelo se da mediante la invasión planificada, la cual acontece en fechas de menor control estatal para poder ser ejecutadas.

Durante los meses de mayo a julio, he podido constatar la aparición de dos invasiones a lo largo de la carretera Iquitos - Nauta. La última invasión denominada "Asentamiento Humano 6 de junio" se encuentra ocupando un terreno cercano a la carretera. De acuerdo con las versiones locales, la invasión se produjo un día antes de las elecciones presidenciales (La Región, 14 de junio del 2021).

El proceso de urbanización de las ciudades amazónicas, sin planificación, también genera impactos socioecológicos, como es el caso de la gestión de residuos. De acuerdo con Zucchetti y Freundt (2020), la ciudad de Iquitos produce, al día, alrededor de 330 toneladas de residuos municipales, domiciliarios y orgánicos, siendo recolectados aproximadamente el 80% (Zucchetti y Freundt, 2020), para luego ser llevados al botadero de Maynas, que se encuentra ubicado en el kilómetro 30.5 de la carretera Iquitos - Nauta, en la zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Allpahuayo Mishana (RNAM). Los residuos no recolectados se vierten en los cuerpos de agua o en las zonas boscosas generando contaminación.

Como se ha podido develar, el desarrollo integral de las ciudades andino-amazónicas implica más que el diseño de planes urbanos. Para producir un desarrollo

integral es necesario revisar, entender e incorporar las relaciones socioecológicas de las ciudades, así como es de la mayor importancia la participación efectiva de los ciudadanos que habitan estos territorios. Asimismo, se debe tener en consideración las relaciones de los humanos y no humanos en los procesos de urbanización. Por otro lado, en un contexto de cambio climático, el proceso de urbanización de las ciudades andino-amazónicas tendrá un papel decisivo en el bienestar de su población, por lo tanto, se convierte en un reto del bicentenario y del nuevo gobierno: mirar más allá de la capital y repensar los territorios de los hermanos andino-amazónicos.

Referencias

- Gómez, C., y Santos, R. (2012). Riesgos de escasez de agua en la ciudad de Huancayo al año 2030. *Apunte de ciencia y sociedad*, 2(1), 16-26
- Instituto Nacional de Estadística e Informática-INEI.-2017. El XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Recuperado de: <https://www.inei.gob.pe>
- La Región (La Región, 14 de junio del 2021). Invasiones en el distrito de San Juan siguen en aumento. *La Región, Diario judicial de Loreto*. Recuperado de: <https://diariolaregion.com/web/invasiones-en-el-distrito-de-san-juan-siguen-en-aumento/>
- Zucchetti, A. y Freundt, D. (2020). Ciudades Amazónicas del Perú, segundo reporte de indicadores urbanos 2019. Recuperado de: www.miciudad.pe

¿El entorno impacta en nuestra salud? Reflexiones sobre la pandemia desde la ciudad de Chimbote

José Rojas

Urbanista - arquitecto

Investigador asociado de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en agosto 2021

Diversos especialistas han hecho notar que la vulnerabilidad frente a la actual pandemia no está relacionada únicamente a la edad o las comorbilidades, sino también, al nivel socioeconómico. Es decir, las condiciones relacionadas a las características físicas de nuestras viviendas, el tipo de trabajo que realizamos o el acceso a servicios públicos parecen tener una asociación con los niveles de contagio, y en algunos casos, con la mortalidad por Covid-19. Eso supone que existen diferentes maneras de afrontar la pandemia, y en distintas escalas: entre viviendas, entre hogares, entre barrios, entre distritos. Para entender estas diferencias y sus consecuencias en nuestro día a día, en esta columna propongo revisar cómo se distribuyen algunas de las variables antes mencionadas en una ciudad del país: Chimbote, la ciudad más grande de la provincia del Santa¹, y una de las provincias más afectadas por la pandemia².

Para empezar, es necesario tener en cuenta que los riesgos a los que nos exponemos con la Covid-19 pueden clasificarse en dos grupos: riesgo por exposición y riesgo por vulnerabilidad. El riesgo por exposición está relacionado a las condiciones laborales en las que nos desempeñamos o al tipo de vivienda que habitamos. Tener un trabajo formal, por ejemplo, supone tener mayores posibilidades de realizar trabajo remoto que un trabajo informal. Y tener un trabajo remoto implica exponerse en menor medida al contagio. Pero, ¿es la única manera en la que la informalidad laboral puede asociarse con la exposición al contagio? No. Por ejemplo, si una persona no cuenta con un sueldo fijo mensual producto de un trabajo formal, es posible que tenga que comprar sus alimentos día a día y, por tanto, el uso de una refrigeradora no sea necesario. Según el INEI (2017), el 36% de los hogares chimbotanos no cuenta con una refrigeradora. Esta condición, que puede no parecer relevante a primera vista, puede indicar que los miembros de estos hogares visitan los mercados con mayor frecuencia y, por tanto, se expongan en mayor medida a la transmisión del virus debido a la aglomeración de personas en estos locales y/o a sus malas condiciones de ventilación³.

¹ Formada por la conurbación de los distritos de Chimbote y Nuevo Chimbote

² Al 7 de julio de 2021, la provincia del Santa acumula 881 fallecimientos por cada 100.000 habitantes por Covid-19 según el [CDC-MINSA](#). Es la provincia con el sexto valor más alto de esta tasa

³ RSD Noticias. MPS dispone la clausura temporal del Mercado Modelo de Chimbote. el 2 de julio de 2020; Disponible en: <https://radiorsd.pe/noticias/mps-dispone-la-clausura-temporal-del-mercado-modelo-de-chimbote>

¿Y qué pasa si identificamos las partes de la ciudad en donde se ubican estos hogares? Al final del texto les presento cuatro mapas. Si revisamos el primero, podremos ver la distribución de los hogares sin acceso a una refrigeradora a nivel de manzanas en toda la ciudad. Se puede observar que existe una segregación bastante notoria: aquellas sin acceso a este bien se concentran hacia el norte y sur de la ciudad, en donde se ubican barrios surgidos a través de invasiones.

En cuanto a las viviendas que habitamos, el riesgo por exposición se manifiesta en las características de confort de estas. Por ejemplo, cuando existe un contagio por Covid-19 dentro del hogar es recomendable aislar a la persona infectada en una sola habitación. Sin embargo, existen viviendas en las que los miembros del hogar deben compartir habitación por falta de espacio, por lo cual se exponen más al contagio. Asimismo, desde el inicio de la pandemia se ha recalcado, con insistencia, que una de las principales medidas de prevención del contagio es el lavado de manos constante, pero no todas las viviendas de la ciudad tienen acceso a las redes de agua potable, por lo que tienen mayor difi-

cultad para seguir esta recomendación. En el segundo y tercer mapa, se observa la distribución de la tasa de personas por habitación y el porcentaje de viviendas con acceso a la red pública de agua potable de cada manzana de la ciudad, respectivamente. Una vez más, se observa una diferencia entre las zonas de la periferia y la zona central consolidada. Por ejemplo, las zonas más claras del segundo mapa tienen valores aproximados de 1 persona por habitación, que es lo ideal; mientras que las más oscuras muestran, en promedio, un valor cercano a 2 personas por habitación. En el caso del acceso a la red pública de agua potable la segregación es mucho más notoria y debería hacernos pensar en la necesidad de planificar el crecimiento de nuestra ciudad: alrededor de 22mil viviendas en Chimbote no cuentan con acceso a este bien.

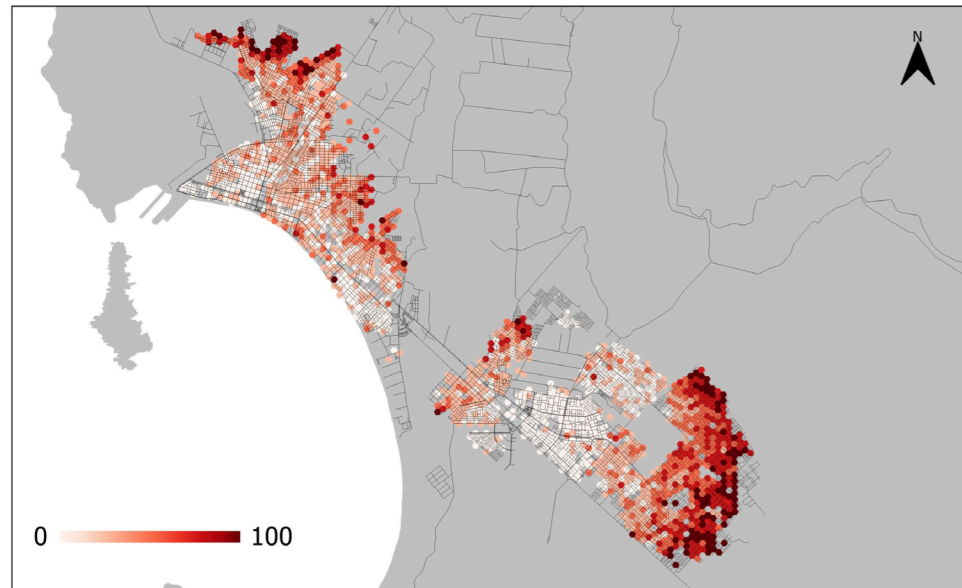
Por otro lado, el riesgo por vulnerabilidad está asociado principalmente al estado de salud de una persona antes de enfermarse por Covid-19, puesto que la posibilidad de desarrollar síntomas graves de esta enfermedad dependerá de tener enfermedades crónicas o condiciones como la diabetes o la hipertension.

Y en este tipo de riesgo también parece existir una diferencia entre grupos socioeconómicos. La evidencia producida en otros países nos sugiere que los grupos de condición socioeconómica más baja presentan mayor proporción de factores de riesgo como la diabetes, la hipertensión o la obesidad (Gullón et al, 2020) ; además, que la falta de actividad física puede influenciar la aparición de algunas de las enfermedades antes mencionadas (Goenka y Andersen, 2016). Por otro lado, varios especialistas sugieren que el acceso a espacios públicos abiertos y de calidad puede favorecer a elevar nuestro nivel de actividad física (Sallis et al, 2016). Como se observa en el cuarto mapa, en la ciudad de Chimbote el acceso a espacios abiertos –que pueden favorecer la actividad física– como parques, plazas, malecones o bulevares, es diferenciado. Lastimosamente, una vez más, notaremos un acceso desigual a este tipo de espacio público de recreación, pues hacia las zonas periféricas de la ciudad estas disminuyen drásticamente.

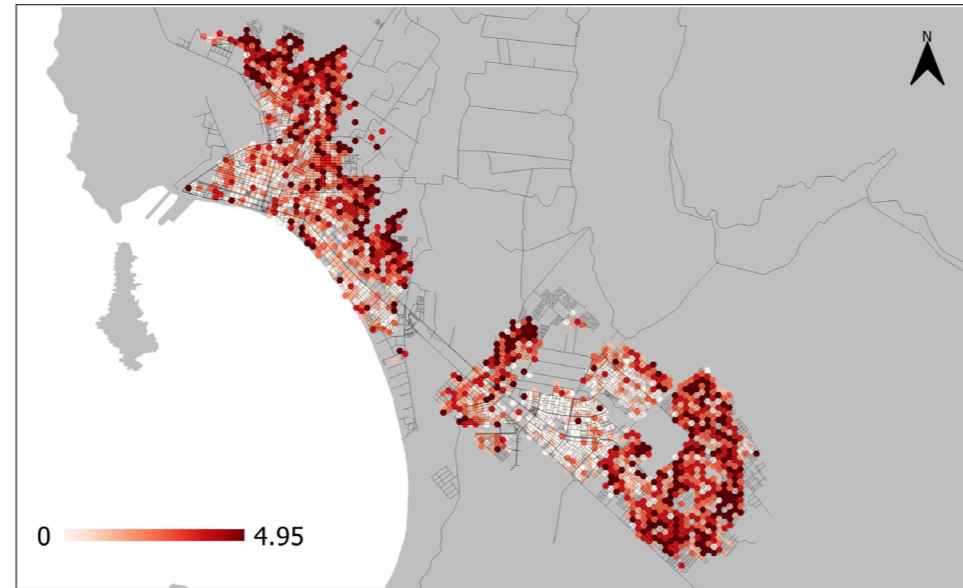
En síntesis, tanto el riesgo por exposición como por vulnerabilidad a la Covid-19 se manifiesta de manera

distinta en una ciudad. Esto quiere decir que la pandemia nos afecta de forma diferenciada, que hay personas con más posibilidades de salvarse que otras debido a sus condiciones socioeconómicas y las características del entorno que habitan. Es por eso que es urgente apostar por el cierre de brechas en el acceso a vivienda digna, en el acceso a agua y redes de saneamiento, y en el acceso a espacios públicos de calidad en nuestras ciudades. En ese sentido, tenemos razones para ser optimistas de cara al futuro. Hace unas semanas se publicó la nueva Ley de Desarrollo Urbano Sostenible que, entre otras cosas, abre la posibilidad de brindar a los gobiernos locales nuevos mecanismos de recaudación que puedan servirles para financiar la construcción y mantenimiento de espacios públicos o de redes de saneamiento. Así como la aplicación de nuevos instrumentos de planificación y gestión de la ciudad que permitan, por ejemplo, aumentar la oferta de suelo habilitado al interior de las ciudades y fomentar la construcción de viviendas sociales, que son dos acciones que facilitarían el acceso a viviendas a precios accesibles y que sin duda ayudarían a reducir las malas condiciones de habitabilidad antes vistas.

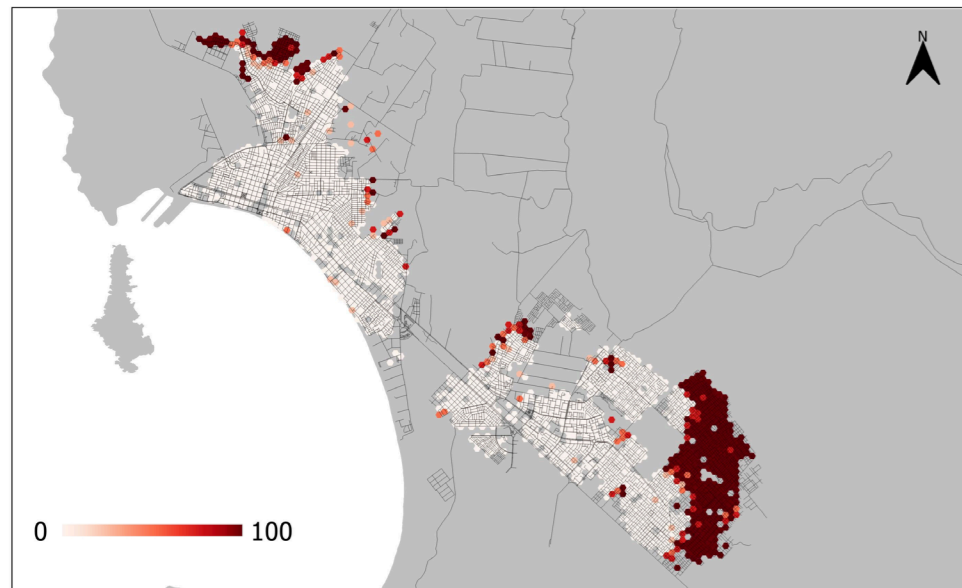
Mapa 1. Hogares sin acceso a refrigeradora



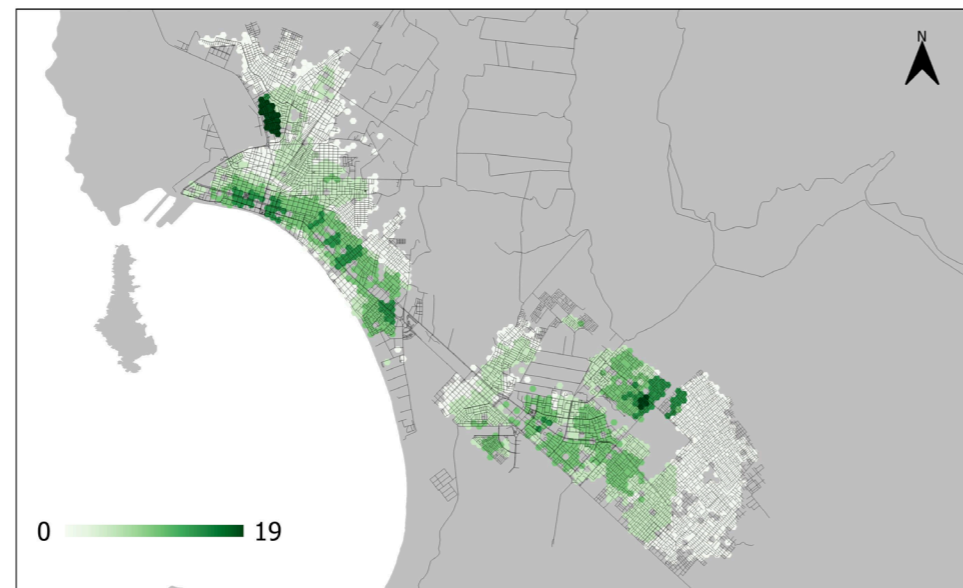
Mapa 2. Tasa de personas por habitación



Mapa 3. Hogares sin acceso a la red pública de agua potable



Mapa 4. Acceso a lugares de esparcimiento



Las fuentes de información corresponden a los Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, y OpenStreetMap. Los mapas base se han elaborado con información de OpenStreetMap.

Nota 1: Los mapas presentan información a nivel de manzana. Cada hexágono representa una. Nota 2: En los mapas 1 y 3 las variables se miden como porcentaje; mientras que en el mapa 4 los lugares de esparcimiento se miden en hectáreas en un radio de 400 metros.

Referencias

Goenka, S. y Andersen, L. (2016). Our health is a function of where we live. *Lancet [Internet]*, 387(10034). Disponible en: [http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(16\)00348-2](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(16)00348-2)

Gullón, P., Díez, J., Cainzos-Achirica, M., Franco, M. y Bilal, U. (2020). Social inequities in cardiovascular risk factors in women and men by autonomous regions in Spain. *Gac Sanit.* 35, pp.326–32.

Instituto Nacional de Estadística e Informática- INEI (2017). Censos Nacionales 2017 – XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas.

Sallis, J., Cerin, E., Conway, T., Adams, M., Frank, L., Pratt, M. et al. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: A cross-sectional study. *Lancet.* 387(10034) pp. 2207–2217.

La política urbana de Bolivia es peruana

Juan E. Cabrera

Profesor e investigador, urbanista

Investigador asociado de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en setiembre 2021

Los últimos 15 años Bolivia adquirió notoriedad internacional por el carácter de las políticas de gobierno desarrolladas por Evo Morales. Así son conocidas sus políticas de nacionalización de recursos naturales, incentivo al consumo interno, reivindicación marítima, institucionalización de la plurinacionalidad, bonos sociales y otras que han logrado avances significativos, pero también retrocesos. Los más sobresalientes de estos últimos son el aumento de la informalidad laboral y de la economía a niveles jamás registrados, el gran deterioro ambiental por políticas, obras o ausencias del gobierno, entre otros. Sin embargo, una de las políticas menos discutidas, inclusive al interior de Bolivia, es su política urbana (*de facto*), influenciada por la Política Nacional de Formalización de la Propiedad Informal peruana.

Bolivia, que ahora parece influir en las políticas del nuevo gobierno peruano, jamás tuvo una política urbana oficial. Las agendas urbanas dependieron del mercado y carácter de los gobiernos. La influencia peruana se dio a finales del siglo XX, respecto al paradigma de la formalización de la propiedad informal o regularización. Esta medida definió la agenda del gobierno de Jorge Quiroga, en 2002, cuando la formalización comenzó, publicitada también con los argumentos de Hernando De Soto sobre la necesidad formalizar terrenos invadidos, entregando títulos de propiedad que permita a sus dueños acceder a créditos, participar en el mercado formal, acceder a servicios e infraestructuras, abandonar de la pobreza, entre otros. Esta medida continuó hasta 2004. El gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada no amplió la vigencia de la política y sólo se logró regularizar 13 de 62 asentamientos humanos previstos en todo el país.

La regularización de la propiedad informal desapareció de la agenda hasta el año 2012, cuando Evo Morales lanzó una política agresiva de regularización de inmuebles, bajo el discurso del derecho a la vivienda. Esta medida permitía formalizar todas las parcelas sin documentos de propiedad ocupados hasta cinco años antes de 2012. Ésta resultó una medida sorprendente y opuesta al espíritu de la nueva Constitución Política del Estado, promotora de la comunitariedad, de derechos de la madre tierra, de propiedad colectiva y otros. La apuesta era (es) crear un país de propietarios

a través de la regularización urbana y el saneamiento individual de la tierra en áreas rurales. La regularización vino acompañada de la obligatoriedad de delimitar perímetros urbanos de centenas de centros poblados mayores a 2000 habitantes para cobijar los inmuebles regularizados.

La delimitación no implicó solamente definir la frontera urbano – rural, que, dicho sea de paso, jamás cumplió el cometido de limitar la expansión urbana, sino que fue y es el dispositivo principal de segregación. La legislación boliviana restringe derechos a asentamientos humanos fuera de los perímetros urbanos. La delimitación obligó la ampliación de las áreas urbanas con una proyección de 10 a 15 años plazo, alcanzando superficies fuera de cualquier criterio técnico demográfico. Ciudades como Trinidad ampliaron su huella urbana nueve veces, Oruro cuatro veces, La Paz tres veces, Achocalla catorce veces, El Torno 10 veces, etc. Todas las ciudades, principalmente intermedias ampliaron sus superficies de forma descontrolada ocupando áreas de fragilidad ecológica, zonas de producción agrícola, etc. Incluso aquellos centros urbanos con crecimiento poblacional negativo ampliaron perímetros. La medida permitió que centenas de propietarios se beneficien de plusvalías e incentivó a alcaldes, autoridades municipales, traficantes de tierra, loteadores, etc. a comprar suelo a precios reducidos para inmediatamente incluir estas tierras en nuevos perímetros

con uso urbano. Este cambio aumentaría el valor de la tierra hasta en 400% (Smolka, 2015). Una investigación de Bernabé y Cabrera (2021) afirma que entre 2007 y 2017 las invasiones de tierra en periferias urbanas se multiplicaron por diez.

Mientras, los resultados de la regularización de inmuebles destinados a vivienda tienen cifras insignificantes. Según el Programa de Regularización de Derecho Propietario, entre junio de 2012 y junio de 2020, se habían logrado ejecutar 8519 sentencias correspondientes con una cantidad similar de inmuebles. Éstos equivalen aproximadamente a 400 hectáreas de suelo regularizado en todo el país, mientras que la superficie de nuevo suelo urbano ampliado superaría el millón de hectáreas.

Al igual que en Perú, los títulos de propiedad no han supuesto mayor acceso a créditos (Calderón, 2009). Los bancos y financieras tienen programas de préstamo relacionados más con la capacidad de ingreso de microempresarios y aquellos créditos relacionados con la regularización de predios son reducidos. Pero la medida incentivó a guardar tierra para venderla luego y generó miles de lotes vacíos. Por ejemplo, Cochabamba tiene 20 mil hectáreas urbanas, 40% equivale a calles y equipamientos y 18 % a lotes vacíos. En Santa Cruz la proporción de lotes vacíos es superior. Finalmente, la regularización no logró ni en Perú ni en Bolivia dotar de

vivienda digna, mejorar condiciones, ni terminar con la pobreza, comprobando su fracaso. En Bolivia la regularización es dominial; es decir, concluye con la entrega de títulos de propiedad y no tiene relación con acceso a servicios básicos e infraestructuras. Mientras la ampliación de perímetros de las áreas urbanas y la posibilidad de acceso a títulos de propiedad tienen un impacto ambiental altísimo y aumentan los precios de la tierra desplazando a la población de bajos ingresos aún más lejos de las áreas consolidadas. Desde el 2012 la ley de regularización boliviana amplió su vigencia tres veces, y pese su fracaso como en el caso Perú, actualmente se discute otra ley de ampliación del plazo de regularización que hace posible la ampliación de áreas urbanas de forma permanente.

Referencias

- Bernabé, S., Cabrera, J. (2021) La propiedad de la tierra urbana en Bolivia: reflexiones desde el derecho urbano en el ámbito de la justicia constitucional. Documento de trabajo no publicado. Centro de Investigaciones en Arquitectura y Urbanismo. UPB
- Calderón Cockburn, J. (2009) Títulos de propiedad, mercados y políticas urbanas'. Revista Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos – OLACCHI 3: 7– 62.
- Smolka, M. (2015). Implementación de la recuperación de las plusvalías. Lincoln Institute Of Land Policy

Luchas que no cesan: problemas en el acceso al agua en San Juan de Lurigancho

Adrián Aiquipa Zavala

Bach. en Sociología por la UNMSM

Investigador asistente URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en octubre 2021

Al final del gobierno de Morales Bermúdez y los primeros años de la década de 1980, vecinos de los pueblos jóvenes de la macrozona Norte y Este de Lima se movilizaron para reclamar el acceso a la red pública de agua. Las movilizaciones más conocidas fueron las que se realizaron en las calles de Canto Grande, en San Juan Lurigancho, organizadas por dirigentes barriales de la zona quienes finalmente lograron su objetivo: ser incluidos dentro del Plan Maestro de Sedapal. Así, se construyó el colector de aguas residuales y conexiones internas a viviendas de la zona de Canto Grande (Calderón, 2016). Estas movilizaciones representaron las primeras luchas de los vecinos por el acceso agua, un problema aun presente en San Juan de Lurigancho. En los siguientes párrafos se esbozará dos problemáticas relacionadas al acceso al agua, por un lado los que no pueden acceder a la red pública de Sedapal y, por el otro, los problemas de aniego y cortes de agua en los últimos tres años en el distrito.

Desde las primeras marchas en Canto Grande mencionadas en el párrafo anterior, el acceso y cobertura de la red pública de agua aumentó en gran parte del distrito. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI (2017), cerca del 87% de la población de San Juan de Lurigancho se abastece de agua mediante red pública de Sedapal; es decir, abren el caño de la casa o callejón y pueden consumir el agua potable. Sin embargo, un 13% de la población obtiene agua de otras formas: desde conexiones a otros vecinos, uso de pilones, pozos artesanales y camiones cisternas. Esta población se ubica en las partes altas de las laderas más alejadas de las centralidades del distrito. Laderas empinadas de cerros rocosos (como es el caso del sector José Carlos Mariátegui) o en tierras de comunidades campesinas en límites en disputa del distrito (el caso de Anexo 22). Por estas características de la topografía ocupada y la distancia que existe con las redes de tuberías existentes, la instalación es más costosa. Además de estas limitaciones geográficas, la corrupción estatal en los programas de acceso al agua –como sucedió en “Agua para todos” durante el segundo gobierno de Alan García– impacta negativamente en la provisión de red la pública de agua (Tejada, 2019).

Mientras esperan que Sedapal pueda construir las redes de tuberías de agua, las familias más vulnerables acceden al agua mediante pilón público y/o camión cisterna.

Como señalan Torres, Perleche y Aiquipa (2021), las familias deben hacer gastos adicionales para costear el traslado del agua y su almacenamiento. Por ejemplo, para trasladar el agua desde el pilón localizado a varios metros de las viviendas se deben comprar mangueras, así como comprar reservorios o tanques de polietileno para almacenar el agua. Alrededor de estos reservorios, cuando se ubican en zonas de deslizamiento de piedras, se construye muros de contención como medida de prevención. Por otro lado, las familias que no pueden hacer estos gastos deben cargar en hombros el agua en baldes y sortear la topografía de las laderas. Además, consumir agua por pilón o camión cisterna les puede llegar a costar, el metro cúbico, diez veces más que el precio que se paga a Sedapal (Ziegler y Morales, 2020). Aparte de ser una difícil experiencia, los gastos complementarios que hacen para los vecinos en acceder al agua solo terminan precarizando su situación y reproduciendo su pobreza monetaria.

Además de los casos mencionados, en los últimos tres años, gran porcentaje de los vecinos del distrito (ya sea los que pueden acceder por red pública o no) se han visto perjudicados debido a cierres intempestivos del servicio de agua por Sedapal. Este problema, que empezó el 2019 con las inundaciones de aguas sucias, no ha sido fortuito. Una primera explicación fue la ruptura de una tubería del colector de Canto Grande durante acciones de mantenimiento de una empresa contratada por Sedapal. Aunque el forado de la tubería pudo ser reportado a tiempo, y así evitarse los aniegos,

prefirieron el silencio y todo se complicó. Por otro lado, este incidente hizo pasar por desapercibido un segundo problema igual de importante: la reubicación del colector de Canto Grande, realizado por Odebrecht y Graña y Montero. Esta reubicación se realizó debido a que interfería en las obras del segundo tramo de la Línea 1 del Tren de Lima. Entre otras irregularidades que presentó la obra (Rodríguez, 2019), no se construyó ni con la tecnología ni los materiales adecuados. Esta negligencia agravó el problema.

El último corte masivo de agua en San Juan de Lurigancho se realizó en el mes de setiembre, lo que obligó a un gran sector de la población a hacer largas colas para recibir agua de camiones cisternas y, en los barrios más vulnerables, obligó a muchas de las madres que trabajan en ollas comunes a cargar agua en baldes buscando no paralizar sus funciones. Actualmente, aunque la provisión de agua se ha normalizado, los vecinos reclaman que ahora –a diferencia de la situación pre aniegos– existe baja presión y cortes parciales en el servicio de abastecimiento de agua, afectando a los que viven en pisos superiores, en su mayoría inquilinos.

Ya que los vecinos temen que pueda existir un futuro aniego o se reporten más cortes de agua, se han organizado en colectivos (como el Colectivo en Defensa del Agua, la Salud y el Transporte CODASAT-SJL y también la Unión Cívica Distrital de SJL) para poder movilizarse y firmar acuerdos con autoridades competentes buscando una solución definitiva del problema. Lamentablemente, en el fondo del asunto se esconden

actos de corrupción en grandes proyectos e infraestructuras –como la construcción de la Línea 1 del Metro de Lima–, así como en contrataciones estatales buscando ahorrar costos, aumentar ganancias y reducir tiempos en la ejecución de las obras que aceleren el inicio de sus operaciones sin preocuparse en los efectos adversos que pueden causar en la vida cotidiana de los vecinos, en especial con el servicio del agua que es tan importante.

Las luchas por el agua siguen vigentes ya sea a modo de movilizaciones o de estrategias de sobrevivencia para obtener el recurso hídrico. Lo que da cuenta de una desvinculación entre la acción del Estado y las necesidades de la población, problema que se inicia por no afrontar el problema de la poca oferta de vivienda para familias vulnerables, situación que obliga a las familias más vulnerables a optar por el mercado ilegal de lotes –tráfico de tierras– donde se mercantiliza suelo sin servicio básicos y en condiciones de alto peligro. Sin embargo, la reciente aprobación de la Política Nacional de Vivienda y la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible promueve un Estado con mayor presencia en los problemas de la ciudad y la vivienda. Busca regular el mercado de suelo, evitar la especulación y penalizar a los traficantes; además de ofrecer una alternativa de vivienda a familias vulnerables (junto con bonos y subsidios focalizados) y reasentar a los que se ubiquen en zonas no mitigables (de alto riesgo). Se avizora un panorama distinto y, aunque aún falta saber cómo se hará posible, el logro de estos objetivos sería funda-

mental para reducir la dificultad de acceso a servicios de futuras familias. Ojalá el gobierno actual continúe esta dirección.

Referencias

- Calderón, J. (2016). *La ciudad ilegal. Lima en el siglo XX*. Lima: Editorial Punto Cardinal.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017). *Censo Nacional XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas*.
- Rodríguez, L. F. (27 de Enero de 2019). *Empresa del aniego en SJL obtuvo contratos por 45 millones en gobiernos de García y Humala*. Obtenido de Convoca.pe: <https://www.convoca.pe/agenda-propia/empresa-del-aniego-en-sjl-obtuvo-contratos-por-s-45-millones-en-gobiernos-de-garcia-y>
- Tejada, S. (2019). *El reino de la impunidad*. Lima: Debate.
- Torres, D., Perleche, D., & Aiquipa, A. (2021). *Análisis de las condiciones de habitabilidad y el impacto de la pandemia por COVID-19 en los barrios del distrito de San Juan de Lurigancho*. Lima: UrbesLab.
- Ziegler, G., y Morales, M. (2020). *Lima lucha contra el coronavirus con aguas turbias*. Obtenido de Ojo Público: <https://ojo-publico.com/especiales/lima-lucha-contra-coronavirus-con-agua-turbia/>

Entre el crecimiento urbano y el cuidado ambiental: ¿es posible frenar el tráfico y la invasión de terrenos que afectan a las lomas costeras limeñas?

María Carolina Tuanama Álvarez

Bach. en Geografía por la PUCP

Investigadora asistente URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en noviembre 2021

Las lomas costeras son un ecosistema costero de desierto que abarca aproximadamente el 0.23% del territorio nacional. Este ecosistema se caracteriza por cubrir zonas desérticas de colinas y lomadas que van de los 100 a los 1,000 m.s.n.m. Estas áreas aparecen debido a que están expuestas a neblinas invernales que van por encima del 80% de humedad, por lo que, también, su vegetación solo aparece estacionalmente de mayo a octubre (MINAM, 2019). Estos ecosistemas son de gran importancia para la ciudad debido a que ayuda a limpiar el aire de la contaminación y su atractivo turístico. No obstante, son categorizados como ecosistemas frágiles por el Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (SERFOR) debido a la alta vulnerabilidad a la que están expuestos por las actividades humanas como la invasión de tierras, el turismo sin regulación, la minería, etc. Lima Metropolitana cuenta con alrededor de 20 mil hectáreas de lomas (Ipanaqué, S/F), y en diciembre del 2019 cinco lomas recibieron la categoría de Área de Conservación Regional (ACR) por su vulnerabilidad al estar expuestas, en mayor medida, a los riesgos mencionados

Sin embargo, estas medidas no resultan suficientes para revertir o detener el daño ocasionado, ya que organizaciones vecinales y colectivos de activistas continúan denunciando la invasión de estas áreas y la destrucción de su biodiversidad. El tráfico de terrenos, provocado por la falta de políticas adecuadas para el acceso a la vivienda, pone en peligro a las lomas sobre todo a las más próximas al casco urbano. Pero, ¿a qué responde esta dificultad para preservar las lomas pese a los esfuerzos realizados? En la presente columna se expondrá los casos de dos lomas de Lima Metropolitana: Lomas de Paraíso en Villa María del Triunfo, y Lomas El Mirador en San Juan de Lurigancho.

Las lomas de Paraíso forman parte del Área de Conservación Regional y se ubican dentro del distrito de Villa María del Triunfo. La Asociación Circuito Ecoturístico Lomas de Paraíso lleva años promoviendo la protección de las lomas junto al apoyo de la comunidad y proyectos como EBA Lomas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Han creado programas educativos y capacitaciones que han logrado visibilizar la necesidad de cuidar las lomas más allá de su atractivo turístico. Sin embargo,

Villa María del Triunfo es uno de los distritos donde se registra muchas redes de tráfico de tierras que afectan directamente a las lomas.

Andrea Ledesma, activista y miembro de la Asociación Circuito Ecoturístico Lomas de Paraíso relata cómo, durante la pandemia, los traficantes de terrenos han aprovechado fechas festivas como Semana Santa para invadir parte del territorio que pertenece a las áreas de conservación de las lomas:

Hace poco se incrementó, o se expandió la zona invadida de Lomas de Paraíso en el sector de vista alegre que colinda con la parte final de nuestra ruta turística. Y se amplió el espacio invadido, pero ya no con casas pre fabricadas de drywall. Ahora se construyó con cemento, ladrillo, fierros. Para la fecha de hoy (octubre, 2021), ya una parte de las estructuras que están en Vista Alegre, una parte del muro de ladrillos, algunas casas, sí fueron derrumbadas por la Municipalidad de Lima. Hace poco hubo un desalojo y la recuperación de una parte que lograron derrumbar. La otra parte, que no ha sido derrumbada porque corresponde a un ecosistema frágil y lo administra el Ministerio de Agricultura, y por eso no lo han derrumbado.

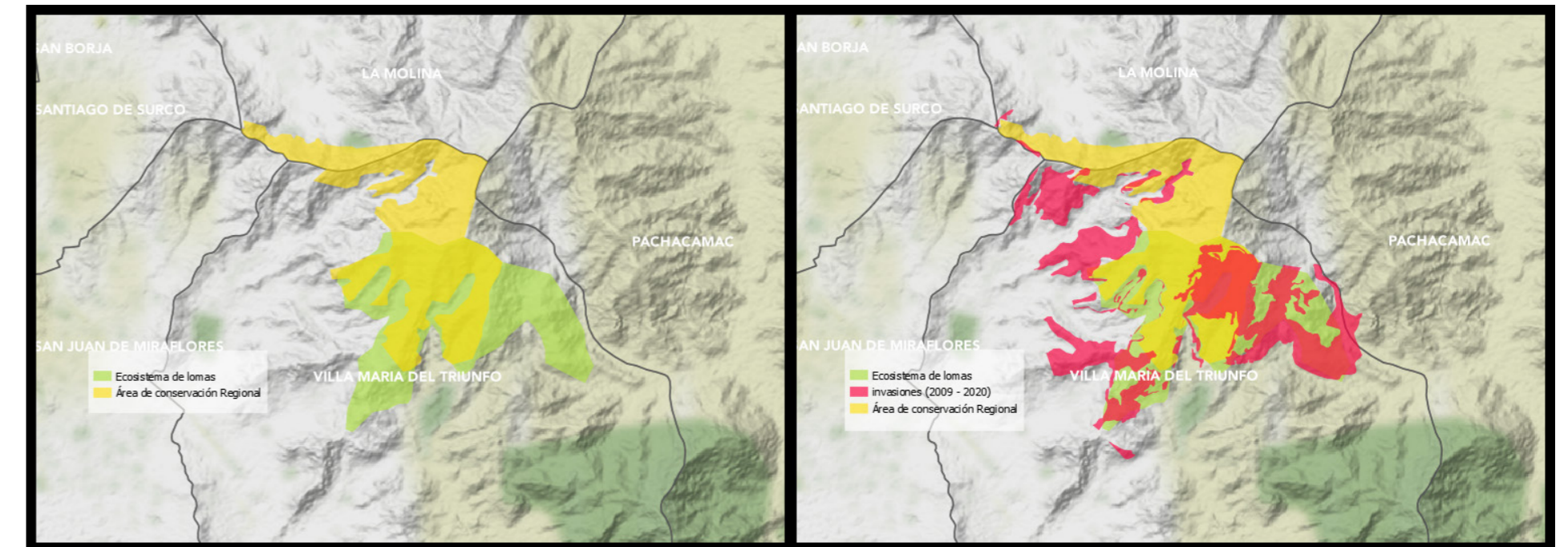
Por otro lado, en el distrito de San Juan de Lurigancho, en las Lomas El Mirador que también forman parte

del ACR, la organización ambiental “Haz tu Mundo Verde” junto con la organización vecinal han logrado frenar las invasiones pese al desinterés de su gobierno local. Jorman Cabello, presidente de esta organización, cuenta cómo a partir de actividades derivadas del aprovechamiento de los recursos paisajísticos, han podido mejorar la calidad de vida de la comunidad:

...Entendimos que pelearnos con la comunidad es lo peor que podíamos hacer, y la mejor opción era ver en ellos un aliado. Pero un aliado que entienda el valor que tienen las lomas. Ahí surge realmente el proyecto para proteger y conservar las lomas y aprovechar los servicios que nos brinda como el turismo, y ese aprovechamiento que genera ingresos, que genera recursos, direccionarlos al desarrollo de la comunidad. Y es así que, gracias a las lomas, gracias al turismo, a la gestión que realizamos en este espacio, la población de hoy en día tiene barandas, tiene escaleras, tienen agua a través de unas bombas que llegan a sus casas. Esa losa donde hemos estado parados, eso se ha hecho gracias a las lomas. No se lo ha dado la Municipalidad.

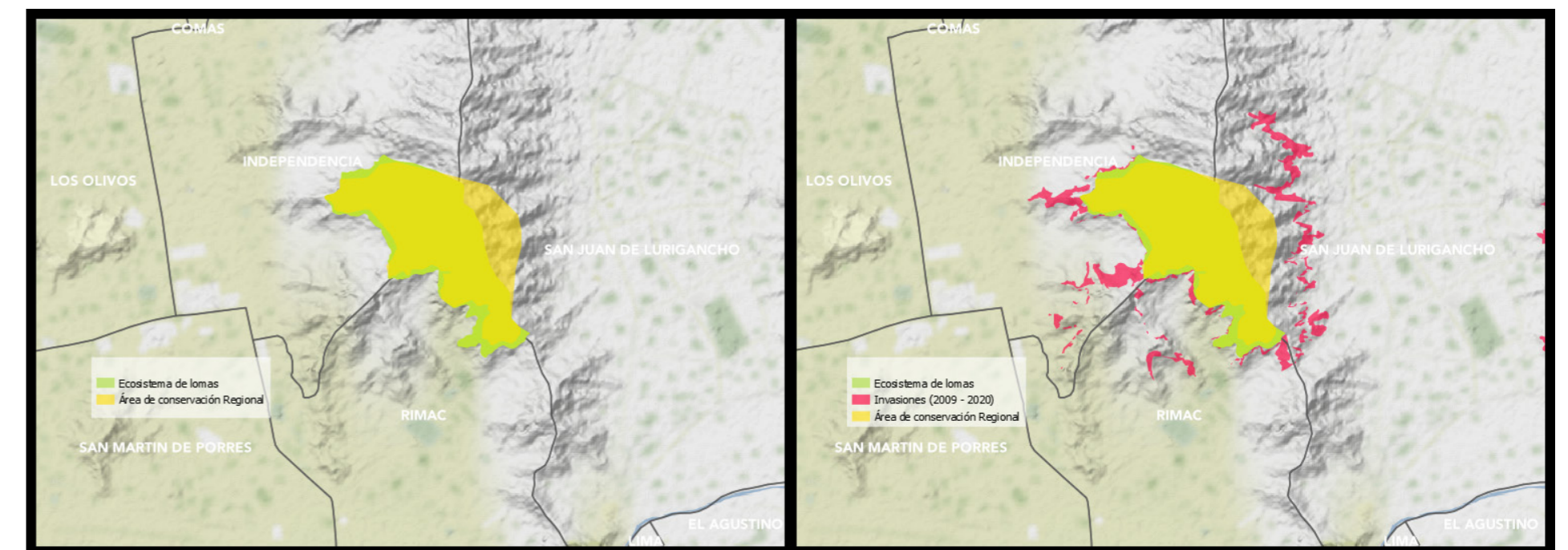
A pesar de que los beneficios ambientales de las lomas no son valorados frente a la necesidad de vivienda, los beneficios económicos derivados de la actividad turís-

Figura 1. Área de Conservación Regional e invasiones en Lomas de Villa María – Lomas de Paraíso



Fuente: Centro Urbes – Elaboración propia

Figura 2. Área de Conservación Regional e invasiones en Lomas de Amancaes – Lomas El Mirador



Fuente: Centro Urbes – Elaboración propia

tica pueden llegar a ser motivo para promover su conservación. Jorman Cabello explica esta dinámica:

La plata que ingresa por las visitas sirve para proteger la loma y lograr el desarrollo de la comunidad. Y gracias a eso, ahora estamos trabajando en capacitaciones. Los vecinos han generado emprendimientos, venden comida, diversas cosas.

No obstante, Lima es una ciudad que crece aceleradamente a costa de la destrucción de sus áreas naturales, la educación ambiental es clave en el proceso de lograr un equilibrio entre el desarrollo urbano y la conservación de la naturaleza como explica Andrea Ledesma:

Las lomas sí te dan beneficios, pero hay que ver la forma de que la gente lo sienta. Las lomas te brindan aire puro, te brindan agua atmosférica, pero las personas no lo sienten. Entonces, nuestra tarea, creo yo, es hacerles ver a las personas los beneficios de las lomas, y que estos pesen más, al final, que solo la disponibilidad del terreno.

Desde el 2009 al 2020, las lomas de Villa María que incluyen a las Lomas de Paraíso, han perdido aproximadamente 605 hectáreas; y en el caso de Lomas de Amancaes que incluye a las Lomas El Mirador, han perdido cerca de 92 hectáreas producto de las invasiones y el tráfico de terreno (Del Castillo, 2021), ello incluye

la pérdida de especies animales y vegetales presentes sólo en estas zonas.

Aun así, la continua permisividad del Estado ante las acciones de los traficantes de terrenos que se reflejan en débiles leyes y sanciones para la protección de áreas naturales, termina debilitando el trabajo realizado por los defensores de lomas que quedan desprotegidos antes las amenazas de estos.

De igual manera, no se puede ignorar la demanda de vivienda que causa las invasiones y que el sistema de planificación actual no está cubriendo. Por ello, urge la pronta reglamentación de la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (Ley N° 31313), pues es esencial para generar cambios reales ante este conflicto.

Referencias

- Del Castillo Ruiz, J. (2021). *Lomas de lima: entre las invasiones y el derecho a la vivienda*. Recuperado de: <https://urbanistas.lat/lomas-de-lima-entre-las-invasiones-y-el-derecho-a-la-vivienda/>
- Ipanaqué, C. (S/F). *Lomas de Lima: un ecosistema en peligro. Conservamos por Naturaleza*. Recuperado de: <https://www.conservamospornaturaleza.org/noticia/lomas-lima-peligro/>
- MINAM (2019). *Mapa Nacional de Ecosistemas del Perú: Memoria Descriptiva. Lima: Ministerio del Ambiente*. Recuperado de: <https://geoservidor.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/06/MEMORIA-DESCRIPTIVA-MAPA-DE-ECOSISTEMAS.pdf>

URBES LAB

Centro de
Investigación
en teoría urbana
y territorial

