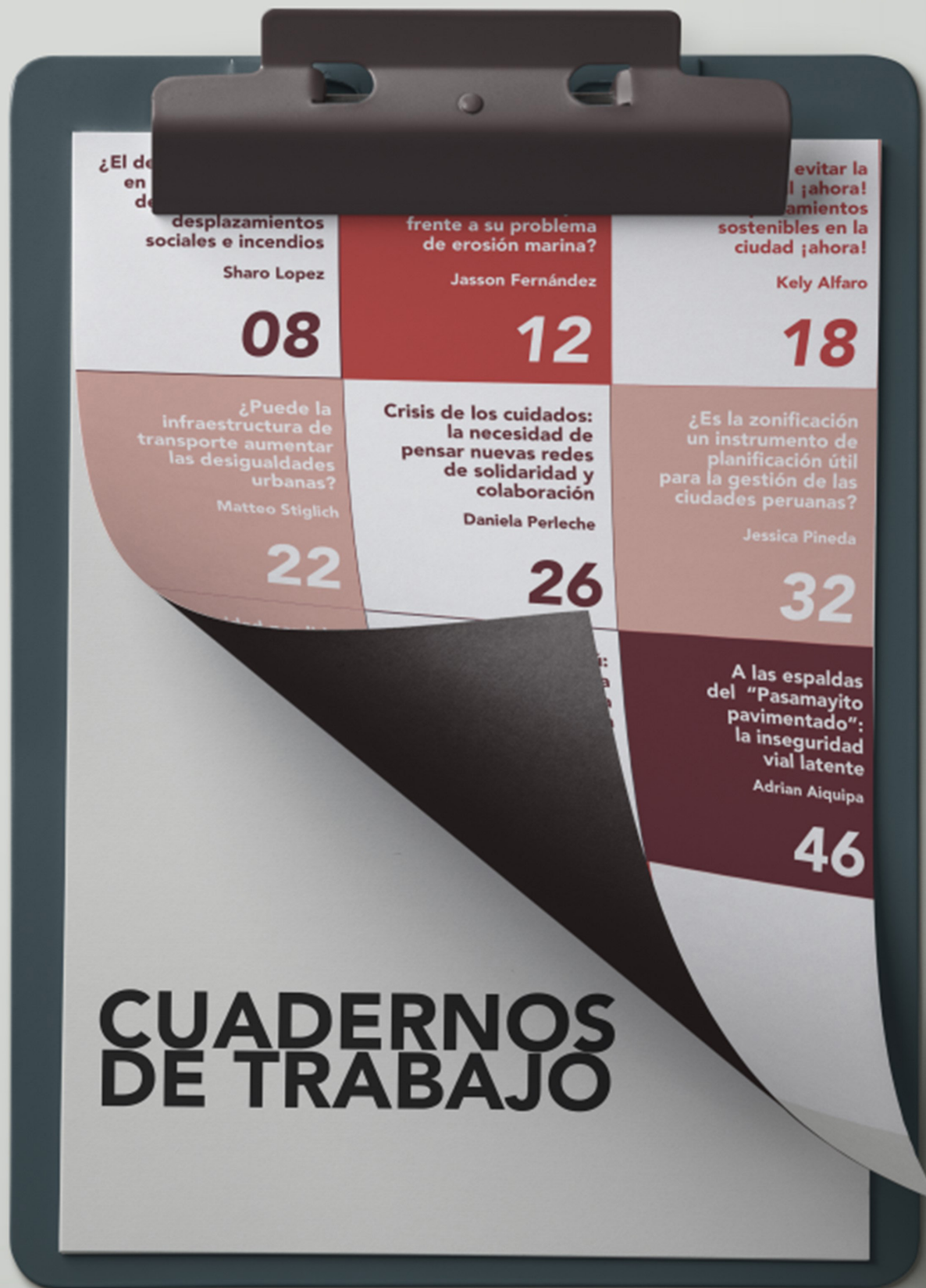


VOL 3



INTRODUCCIÓN

El cuaderno de trabajo N°3 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 2022. En concordancia con nuestros objetivos institucionales, estas 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 tres 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 aprovechado situaciones coyunturales para ejemplificar algunas de las múltiples y persistentes desigualdades sociales y ambientales asociadas a lo urbano y lo territorial. Como ya es característico, el contenido de las columnas se ha centrado en cuestionar las causas estructurales de las problemáticas abordadas, repensar las acciones adoptadas para afrontarlas y proponer soluciones acordes a nuestra realidad.

En ese marco, este volumen aborda problemáticas como el derecho a una vivienda digna y adecuada en centros históricos para la gente (Lopez); la crisis de los cuidados vinculada a la falta de provisionamiento de servicios y equipamientos en el espacio urbano (Perleche); el carácter político de la infraestructura vial (y urbana) que, siendo adecuada o no, refleja y reproduce desigualdades (Stiglich); la pertinencia de obras viales que, además de no cumplir sus objetivos funcionales, se vinculan con el tráfico de tierras (Aiquipa); los problemas en el fomento pospandémico de la movilidad ciclista en las ciudades intermedias (Tiburcio); la utilidad de los instrumentos de planificación urbana en realidades urbanas como la peruana (Pineda); la necesidad urgente de una transición energética que priorice el transporte público y la micromovilidad (Alfaro); y el manejo de los proyectos de recuperación de litorales costeros (Fernández). Adicionalmente, se ha dedicado una columna a los eventos coyunturales del país iniciados a finales del 2022, ya que como centro de investigación no podemos mantenernos ajenos a las demandas sociales que, aunque trascienden la temática urbana y territorial, se encuentran vinculadas a estas de múltiples maneras.

Finalmente, queremos agradecer a Noticias SER, que desde el 2019 colabora con nosotros a través de la publicación y difusión de todas las columnas de opinión a través de su portal web.

Comité Ejecutivo

URBES LAB



Publicación electrónica. Primera edición.

Lima, marzo del 2023.

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

Edición: Diana Torres Obregón y Katherin Tiburcio Jaimes

Diagramación: Katherin Tiburcio Jaimes

Portada: Daniela Perleche Ugas

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

¿El derecho al buen vivir en el Centro Histórico de Lima?: depósitos, desplazamientos sociales e incendios

Sharo Lopez

08

¿Quiénes y cómo actúa el Estado para recuperar y mejorar el litoral de Trujillo frente a su problema de erosión marina?

Jasson Fernández

12

Urgencia de evitar la energía fósil ¡ahora! Por desplazamientos sostenibles en la ciudad ¡ahora!

Kely Alfaro

18

¿Puede la infraestructura de transporte aumentar las desigualdades urbanas?

Matteo Stiglich

22

Crisis de los cuidados: la necesidad de pensar nuevas redes de solidaridad y colaboración

Daniela Perleche

26

¿Es la zonificación un instrumento de planificación útil para la gestión de las ciudades peruanas?

Jessica Pineda

32

¿Oportunidad perdida?: La pospandemia y la movilidad ciclista en ciudades intermedias

Katherin Tiburcio

36

De Brasil a Perú: La espera para una vivienda adecuada y digna

Sharo Lopez

42

A las espaldas del "Pasamayito pavimentado": la inseguridad vial latente

Adrian Aiquipa

46

El Estado somos todos y todas

URBES LAB

52

¿El derecho al buen vivir en el Centro Histórico de Lima?: depósitos, desplazamientos sociales e incendios

Sharo Lopez Javier

Urbanista - Arquitecta

Investigadora principal de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado el 18 de febrero del 2022

Durante los primeros meses de este año hemos visto noticias sobre las intervenciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima en el Centro Histórico (CHL). Entre ellas, el derribo de los muros perimetrales del convento de San Francisco y el cambio de placas de algunas calles emblemáticas. Estas dos acciones, enmarcadas en un plan de recuperación del Centro Histórico, demuestran el enfoque del gobierno local: pensar que la ciudad se produce desde el saber técnico y la priorización de obras estéticas sobre obras que pueden generar bienestar a la población a través de la coproducción de la ciudad, como la construcción de viviendas sociales asequibles. Asimismo, las problemáticas persistentes como la construcción depósitos e incendios no se encuentran en la agenda de la Municipalidad. En este sentido, la presente columna busca reflexionar sobre los procesos que conviven en el CHL y las acciones que se toman al respecto.

La construcción de depósitos en Barrios Altos es una problemática que no ha sido tomado en cuenta, a pesar de que las instituciones, los profesionales y la sociedad civil se han pronunciado al respecto. Sin embargo, la construcción de depósitos clandestinos no solo afecta las áreas patrimoniales y la pérdida invaluable de inmuebles de valor histórico. Sino que estos son la expresión de la especulación inmobiliaria, la prioridad de la propiedad privada sobre el bien común, el abuso de poder, la apropiación ilícita de inmuebles, el amedrentamiento constante de la población y la escasa inversión en viviendas social.

Para construir los depósitos en el CHL, no solo se necesita de albañiles y un profesional que certifique su construcción. De acuerdo con los hallazgos de la investigación realizada por Lopez, Jaimes y Perleche (2019), detrás o antes del proceso se encuentra la colusión de malos funcionarios y traficantes de terrenos, quienes verifican localización de inmuebles sin propietarios, para luego falsificar los documentos y apoderarse de los mismos. En este proceso, también se afecta a la población residente de los inmuebles, quienes son amedrentados para retirarse de sus hogares, a pesar de que la población intenta salvaguardarse presentando denuncias ante las autoridades competentes. La respuesta que reciben de las autoridades es casi nula e incluso se

les recomienda retirarse por “las buenas”, pues de no ser así, los interesados en usar el predio producen los incendios y/o los amenazan de muerte. Una vez se consigue el desalojo de la población, se inicia el proceso de especulación, usualmente, se vende el inmueble a un tercero y este procede a construir el depósito.

¿Qué pasa con la población desalojada? Muchos(as) de ellos(as) son desarraigados de su barrio, de sus redes sociales y de apoyo, en su mayoría buscan alquilar inmuebles cercanos a CHL u otro distrito con similar precio de alquiler (Lopez et al., 2019). Al final, quienes se llevan la peor parte de este proceso son las familias, sobre todo, las madres solteras y ancianos, pues son los más propensos a no acceder a una vivienda social bajo las condiciones del sector privado y el Estado. Remarcando que, para ambos, la vivienda pasó a ser

entendida de bien social a activo financiero, un instrumento de acumulación financiera. Para acceder a esta, uno debe contar con una cuota inicial y seguridad laboral, en un país como en el Perú, lo segundo resulta ser un privilegio.

Como vemos, en el CHL existen problemas sociales mucho más relevantes que la afectación de un cerco perimétrico, cambio de color de las fachadas o el cambio de placas en las calles –y con esto no quiero menospreciar estas acciones–. Lamentablemente, no se está prestando la debida atención a las problemáticas que afectan a los y las residentes el CHL, y menos aún se está discutiendo las posibles soluciones en conjunto con la población. Por el contrario, las acciones de estas dos últimas gestiones municipales –Castañeda y Muñoz– se han caracterizado por una visión limitada

de lo que significa un centro histórico, entendido como un museo intangible, y se continúa trabajando sobre el espacio urbano como si este no estuviera habitado y no fuese una construcción social. A pesar de contar con un plan maestro, la vivienda social continúa siendo un capítulo que ha sido trabajado de manera somera y de manera aislada, no involucrando a los y las residentes, las propuestas desde la academia, sociedad civil e interesados. Asimismo, las soluciones para contrarrestar los desalojos o para albergar a la población son casi nulos y/o ineficaces, pues los protocolos para los desalojos no son usados y menos aún conocidos por las autoridades competentes. Es importante repensar qué tipo de centro histórico queremos y qué acciones deben plantear y concretar para ello. Lo cierto es que todas y todos los vecinos del Centro Histórico de Lima merecen el derecho de vivir bien y de manera digna.

Referencias

- Lopez, S., Jaimes, K. & Perleche, D. (2019). *Desplazamientos sociales causados por el sector privado (2010-2018)* (Informe de investigación no publicado). Instituto de Investigación INIFAUA. Universidad Nacional de Ingeniería.
- PROLIMA. (2019). *Plan Maestro del Centro histórico de Lima al 2028 con visión al 2035*. <http://www.imp.gob.pe/index.php/plan-maestro>

¿Quiénes y cómo actúa el Estado para recuperar y mejorar el litoral de Trujillo frente a su problema de erosión marina?

Jasson Fernández Díaz

Urbanista - Geógrafo

Investigador de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado el 1 de abril del 2022

A pesar de que el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú considere el derrame de petróleo ocasionado por la empresa Repsol en el Callao como “el peor desastre ecológico ocurrido en Lima en los últimos tiempos”¹, existen otros impactos ambientales en la costa peruana con más años generando repercusiones en el paisaje litoral, como es el caso de Trujillo (Perú). En los últimos 50 años, la erosión marina producida por la infraestructura del Puerto de Salaverry ha propiciado el retroceso paulatino de la línea de la costa, la destrucción de balnearios y sus espacios públicos (ej. Malecones) e inundación de áreas residenciales. El Estado peruano y el sector transporte como responsable de la degradación ambiental, planteó diversas estrategias de ingeniería para la estabilidad de playas que no tuvieron éxito, generando reclamos desde la comunidad que habita el litoral de Trujillo. En este contexto, a través de esta columna, invito a reflexionar sobre quiénes y cómo se maneja los impactos en el litoral, revisando el caso de erosión marina producida por la infraestructura portuaria estatal en Trujillo.

Según varios estudios técnicos nacionales e internacionales, la principal causa de la erosión marina en el litoral trujillano es la construcción del puerto de Salaverry (1050 metros de enrocado o molón retenedor de arena) en una playa abierta en el distrito de Salaverry desde 1982 (Bocanegra, 2011). Esta ha retenido de manera acumulativa más de 90 millones de m³ de arena en el lado sur del puerto, impidiendo la libre circulación natural de los sedimentos al litoral de los distritos de Moche, Víctor Larco Herrera y Huanchaco que se ubican al norte del puerto. En consecuencia, sus barrios costeros y balnearios sufrieron deterioro físico por los oleajes anómalos e inundaciones (ver Figura 1), y los ecosistemas de humedales se vieron afectados alterando la producción de totorales (Fernández-Díaz, 2019).

Ante este problema, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y el Gobierno Regional de La Libertad (GORE La Libertad) realizaron intervenciones según sus competencias sectoriales y territoriales, respectivamente. Al ser el Puerto de Salaverry administrado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), El MTC se hizo responsable de la recuperación y mejoramiento del litoral de la provincia de Trujillo. Según el principio de responsabilidad ambiental establecida por la Ley 28611, Ley General

¹ Ver declaraciones de la Cancillería del Perú: <https://gestion.pe/peru/cancilleria-el-derrame-de-petroleo-de-repsol-en-ventanilla-es-el-peor-desastre-ecologico-ocurrido-en-lima-nndc-noticia/?ref=gesr>

Figura 1.
Impactos en el paisaje litoral de la provincia de Trujillo



Nota: Infografía sobre deterioro de playas en puerto de Salaverry. Tomada de "Huanchaco se queda sin arena a causa del puerto de Salaverry". Diario Correo (11 de noviembre de 2018). <https://diariocorreo.pe/edicion/la-libertad/huanchaco-se-queda-sin-arena-causa-del-puerto-de-salaverry-853106/>

del Ambiente, el MTC está obligado a adoptar inexcusablemente las medidas para su restauración, rehabilitación o reparación según corresponda. Por otro lado, al encontrarse el área litoral afectada en la provincia de Trujillo, El GORE La Libertad interviene como autoridad territorial para proteger el medio ambiente y su biodiversidad según lo establecido en el principio de sostenibilidad de la Ley 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Por ello, entre el 2011 y 2015 se declaró el Estado de Emergencia en los balnearios Las Delicias, Buenos Aires y Huanchaco de la provincia de Trujillo, debido a la ejecución de acciones inmediatas destinadas a la reducción y minimización de los riesgos existentes por el fenómeno de erosión marina. Para estas obras, el gobierno central transfirió 86 millones de soles en el presupuesto del año 2012 al Gobierno Regional de la Libertad, pero este presupuesto no se llegó a ejecutar. El presidente regional, José Murgia, señaló que en tres años se solucionaría la erosión marina² y realizó controvertidas actuaciones como: enrocados sin criterio técnico a lo largo del litoral para evitar la inundación de viviendas, arenamiento de playas (que se llevó el mar), y la colocación de geotubos que no tuvieron los efectos señalados.

Por su parte, en el año 2013, El MTC inició los procedimientos para entregar la buena pro de los estudios para

la regeneración definitiva del borde costero, pero el concurso quedó desierto. Recién en el 2017, se entregó la buena pro al consorcio Huanchaco Cope, conformado por las empresas Dohwa Engineering CO. LTD (coreana) y PRW Ingeniería y Construcción (peruana). Con una inversión de S/. 311 millones de soles, se iniciaron los estudios del proyecto "Mejoramiento del Borde Costero de los Balnearios de Las Delicias, Buenos Aires y Huanchaco". A diferencia de las actuaciones antes señaladas por el MTC y el Gobierno Regional de La Libertad, Lee Kwang Ho, director Global Team de Dohwa Engineering afirmó que iban a buscar una solución conciliando con todos los actores sociales³.

Desde entonces, el consorcio ha desarrollado tres expedientes técnicos, involucrando a diversos actores a través de la "Comisión especializada sobre la recuperación del borde costero" (en adelante Comisión especializada), conformada por el Presidente Regional de la Libertad y su Gerente Regional de Transporte y Comunicaciones (Gobierno Regional), el Gerente de PLANDET (Gerencia Provincial del Plan de Desarrollo Territorial); alcaldes locales de las municipalidades distrital de Moche, Víctor Larco Herrera y Huanchaco; el Presidente de la Cámara de Turismo de Huanchaco; el Presidente de la Cámara de comercio y Producción de la Libertad, el representante del Grupo empresarial Pro Región La Libertad, el Presidente del Colegio de bió-

² Ver declaraciones de José Murgia, presidente regional de La Libertad: <https://rpp.pe/peru/actualidad/jose-murgia-en-tres-anos-se-solucionara-erosion-costera-en-trujillo-noticia-470727>

³ Ver declaraciones de Lee Kwang Ho, director Global Team de Dohwa Engineering: <https://andina.pe/agencia/noticia-la-libertad-mtc-invertira-s-311-millones-recuperacion-playas-trujillo-686409.aspx>

logos del Perú y el representante de sociedad civil de Víctor Larco⁴.

Sin embargo, el alcalde provincial de Trujillo, Daniel Marcelo, comentó que el MTC plantea colocar “dos espigones en Huanchaco, cuatro en el balneario de Buenos Aires (distrito de Víctor Larco) y seis en Las Delicias (Moche)”, lo cual ha generado opiniones divididas en la comunidad de Trujillo. En la actualidad, este proyecto de mejoramiento se encuentra en su etapa final, pero la pandemia limitó el proceso participativo de los estudios de impacto ambiental de la propuesta.

⁴ Ver noticia sobre la Comisión especializada: <https://newstrujillo.com/proyecto-del-borde-costero-de-trujillo-en-su-fase-final/>

Con estas declaratorias de Estado de Emergencia, intervenciones de ingeniería y proyectos de prefactibilidad se detallan las diversas actuaciones que se realizaron para aminorar el impacto de la erosión marina en Trujillo, desde lo sectorial a través del MTC, y desde lo territorial a través del GORE La Libertad.

Sin embargo, el problema sigue aquejando el litoral y a su comunidad, por lo que es importante reforzar los procesos participativos en las diversas escalas de gestión del Estado peruano, ya sea desde lo sectorial o lo territorial. Se recomienda ampliamente fortalecer las capacidades técnicas, políticas y administrativas de los responsables de la degradación ambiental del litoral,

donde los gobiernos distritales y provinciales tengan mayor participación junto a sus colectivos y organizaciones sociales ambientales en el diseño de las alternativas de solución del borde costero. Un borde que está en constante disputa entre lo público y lo privado, donde se privilegia inversiones para los desarrollos portuarios e inmobiliarios, clubs de esparcimiento, cadenas de restaurantes, entre otros. Repensar las soluciones del borde costero desde la comunidad refuerza su idea como espacio público abierto, donde las personas sean libres de estar, andar y habitar con sus entornos ecológicamente sustentables.

Referencias

- Bocanegra, C. (2011). *Destrucción del litoral del Trujillo. Impactos del a transformación de la costa en la geomorfología litoral*. Sociedad Geográfica de Lima.
- Fernández-Díaz, J. (2019). El rol de los conflictos socioambientales en la gobernanza territorial: el caso de la erosión marina en el litoral de la provincia de Trujillo, Perú. *Espacios*, 9 (18), 13-30

Urgencia de evitar la energía fósil ¡ahora! Por desplazamientos sostenibles en la ciudad ¡ahora!

Kely Alfaro Montoya

Economista

Investigadora asociada URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado el 22 de abril del 2022

Este 2022 marca un hito en lo que se refiere a reportes y alertas sobre la urgencia de tomar en cuenta la amenaza para la vida del planeta que supone el cambio climático. El nuevo informe del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC) nos alerta de la necesidad de reducir de manera drástica las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Este reporte nos alerta que en 3 años (es decir, en el año 2025) llegaremos a nuestro tope máximo de no retorno (IPCC, 2022). Es tan grave la situación que este abril cientos de científicos y científicas de manera coordinada salieron a protestar en 25 países, cansados y cansadas de la inacción política en lo que se llama el movimiento “Rebelión Científica”, que llama a todas las personas a tomar acción. Hoy día (no en 3 años o más) ya la mitad de la población del mundo vive en zonas de peligro climático y muchos ecosistemas ya han alcanzado su punto de no retorno. Debemos reducir drásticamente la combustión de energía fósil para nuestra matriz energética a nivel global y local ¡ahora!

A nivel mundial, la energía supone el 73.2% de las emisiones de GEI (OWD, 2020) explicadas principalmente por el uso de energía fósil. Además, el transporte es el 16.2% del total. Si bien nuestra participación como país a nivel mundial en estas emisiones es marginal, es importante mostrar el peso de los GEI en nuestro territorio. Tal es así que el sector energía (que no es el principal emisor, lugar que ocupa el sector de agricultura, silvicultura y otros usos de la tierra) supone el 28% de los GEI (MINAM, 2021), siendo la quema de combustibles la causa del 88% de emisiones de este rubro. Por su parte, el sector transporte supone el 10% total de nuestras emisiones.

Resulta importante plantear el rol de las ciudades y, en particular, de la movilidad que se está alentando, promoviendo o desincentivando en ellas. Un dato que nos alerta de la importancia de migrar a medios de desplazamiento no contaminantes es la calidad del aire: Perú es el país en Latinoamérica con la peor calidad de aire (IQ Air, 2021) y ocupa el puesto 26 en el mundo.

Si revisamos las propuestas de mitigación elaboradas de manera multisectorial y recogidas en el Catálogo de Medidas de Mitigación (MINAM, 2019) encontramos 11 medidas, de las cuales ninguna incluye incentivar o promover el uso de movilidad

no contaminante, como el uso masivo de la bicicleta (pública y privada). Todas las medidas se enfocan en la eficiencia en el transporte mediante el uso del auto y sistema de transporte público (este último, súper necesario), pero no explicitan la posibilidad de facilitar la multimodalidad de desplazamientos ni por un sistema público de bicicletas, ni promoviendo el movimiento peatonal. Tampoco reconocen la geografía variada de las ciudades, las necesidades de desplazamiento (no contamos con una encuesta al respecto o información base, entonces ¿cómo se está planificando?), lo que implica en términos laborales y de uso del tiempo, tanto para las personas que realizan el transporte como para las personas usuarias, y las posibilidades de accesos y vida en dignidad.

Si bien existe una medida respecto a los autos eléctricos, esta aún no se hace efectiva en el transporte público. Y proponer la gasificación es seguir pensando en términos de energía fósil. Aún nos cuesta como Estado “salir de la caja” y transformar la movilidad; es decir, ampliar e incluir la diversidad territorial y de necesidades respecto a nuestros desplazamientos para actividades de cuidado, laborales, de ocio; entre otras. Por ejemplo, incorporar teleféricos, funiculares, bici-

cletas, scooters, mototaxis, zonas peatonales, triciclos; etc., y no solo autos.

Las medidas de mitigación consideradas en el citado documento son:

Lima Metropolitana: (1) Renovar la flota del Metropolitano y alimentadores; (2) Ampliar el Metropolitano y articularlo a un sistema integrado de transporte público que circulen por corredores exclusivos – aún no se evidencia este esfuerzo; (3) Implementación de las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima y Callao – la segunda línea aún no se termina de construir.

Nacional: (4) Promoción de vehículos eléctricos – este año (2022) se aprobó el decreto supremo de emergencia climática con lo que se deberá actualizar el Reglamento Nacional de Vehículos (del año 2003) para promover el ingreso de vehículos eléctricos, híbridos y accionados con hidrógeno verde. (5) Promoción de gas licuefactado (GNL) para el transporte de carga (normativa desde el año 2021), (6) Capacitación en conducción eficiente para conductores y conductoras profesionales, enfocado al uso eficiente de energía fósil; (7) Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible, enfocado a un sis-

tema de transporte público eficiente y de calidad; (8) Programa de Chatarreo y renovación vehicular.

Regional: Lima, Huancayo y La Oroya: (9) Proyecto “Construcción del Túnel Trasandino”, que se encuentra en proyecto. Tacna y Arica: (10) Mejoramiento del servicio de transporte ferroviario en el tramo Tacna-Arica. (11) Huancayo y Huancavelica: Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica.

Es urgente que los proyectos de transporte en nuestro país no continúen con la lógica de uso de energía fósil y la “renovación” o “novedad” ambiental no suponga únicamente criterios de “eficiencia” sino de cambio de la matriz energética. Necesitamos salir de la dependencia de energía fósil ahora y promover en el corto y mediano plazo una transición energética que suponga masificación de transporte público de calidad y también eficiente, pero mediante el uso de energía no contaminante; inclusión de las bicicletas públicas de manera intermodal y segura, lo que supone carriles exclusivos para el uso de la bicicleta y otros medios de micro movilidad. Podemos tomar varios ejemplos de nuestros vecinos latinoamericanos como Chile y Uruguay que vienen implementando energías limpias en sus matrices energéticas nacionales de manera sostenible y rentable.

Referencias

- Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC. (2022). *Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change Summary for Policymakers*. https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_SummaryForPolicymakers.pdf
- IQR Air. (2021). *Informe de calidad de aire mundial 2021*. <https://www.iqair.com/es/world-air-quality-report>
- Ministerio del Ambiente – MINAM. (2019). *Catálogo de Medidas de Mitigación*. <https://sinia.minam.gob.pe/documentos/catalogo-medidas-mitigacion>
- Ministerio del Ambiente - MINAM (2021). *Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del año 2016 y actualización de las estimaciones de los años 2000, 2005, 2010, 2012y 2014*. https://infocarbono.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2021/06/INGEI_2016_Junio-2021_Final.pdf
- Our World in Data - OWD (2020). *Emission by Sectors*. <https://ourworldindata.org/emissions-by-sector>

¿Puede la infraestructura de transporte aumentar las desigualdades urbanas?

Matteo Stiglich Labarthe

Urbanista - Historiador

Investigador de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado en 27 de mayo del 2022

Esta semana, la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) inauguró un viaducto sobre el Óvalo Monitor, en los distritos de Surco y La Molina, en la zona este de Lima. Lamentablemente, se trata de un ejemplo más de un tipo de obra pública que difícilmente va a cumplir sus objetivos anunciados; y que, incluso de hacerlo, favorecería solo a una minoría de la población que circula en auto privado. Al mismo tiempo, es un ejemplo de cómo la infraestructura, aunque regularmente presentada como un artefacto políticamente neutral que mejora la vida de todos por igual, es en realidad profundamente política, pues refleja y reproduce desigualdades.

Según la MML, la obra beneficiará a medio millón de personas. Esa cifra es alrededor de la mitad de las personas que se mueve en auto en Lima diariamente. Según EMAPE, por la zona del viaducto circulan diariamente alrededor de 130,000 vehículos¹. Para estimar 500 mil beneficiarios, pues, tendrían que haber incluido a buena parte de Lima Este, incluyendo a personas que no se mueven en auto o que ni siquiera circulan por esa zona. Esta situación pone en manifiesto cómo los estudios técnicos sobreestiman los beneficios de las obras viales.

¿Qué factores explican la persistencia de esas sobreestimaciones? Sin duda, hay una serie de actores (constructoras, consultoras, importadoras) que se benefician de la continua construcción de infraestructura orientada al automóvil, y estos intereses pueden influir en el contenido de los estudios. Por ejemplo, hace 14 años se reformó la legislación de las Asociaciones Público-Privadas para facilitar las “iniciativas privadas” en los gobiernos locales. En este marco, la MML gestionó la construcción de obras orientadas al automóvil a una escala mucho mayor, incorporando financiamiento privado a través de concesiones y peajes por periodos de 30 o 40 años. El resultado fue que, en poco tiempo, la MML encargó la construcción de autopistas que se financiarían con el dinero que, hasta ese momento, estaba recaudando Emape y que estaba siendo parcialmente utilizado para financiar obras de transporte público, como el Metropolitano.

¹ Ver dato sobre número de vehículos circulando por el Óvalo Monitor: <https://twitter.com/dafairlie/status/1529336354546532353>

Pero la persistencia de estas obras viales también tiene que ver con la percepción, relativamente generalizada, de que benefician a todos por igual; y que las obras de esta envergadura significan un buen uso del dinero público. Esto no es así. Cuando se construye una obra que amplía los carriles para la circulación en auto, el nuevo espacio es progresivamente ocupado por autos, hasta que se congestiona de nuevo. El transporte colectivo en buses que circulan por las mismas vías que los autos no necesariamente se beneficia, e incluso puede verse perjudicado.

En contraste, construir infraestructura para el transporte colectivo, como vías exclusivas para buses, permite que estos eviten la congestión generada por los automóviles. Sin embargo, la MML ha destinado más de 80 millones de soles a la construcción de un viaducto en la Avenida Javier Prado. Para el Corredor Rojo, que circula por la misma vía, en cambio, no se ha construido infraestructura permanente. Apenas se han instalado unos separadores provisionales en algunos sectores de

la avenida, sin un plan adecuado de acceso a paraderos. Este contraste entre las inversiones orientadas al automóvil y las orientadas al transporte colectivo en la misma avenida nos dice mucho sobre las prioridades en transporte en Lima.

Las obras orientadas a favorecer el tráfico en automóvil, cuando cumplen su objetivo de facilitar la circulación, también tienen otros efectos nocivos que raramente son discutidos. Si los tiempos de viaje realmente se reducen, estas obras generan una demanda inducida: más personas querrán circular en auto por esa zona, y a largo plazo se podría incentivar la dispersión urbana, pues para quien pueda costearlo será más cómodo vivir más lejos en zonas donde se requiere usar el auto. Esto tiene como consecuencia un aumento en los kilómetros recorridos en automóvil, y el consiguiente aumento de la congestión no solo en las vías ampliadas sino en otras. Como resultado, para quienes no cuentan con un auto, los tiempos de viaje pueden empeorar. Eso podría hacer necesario para ellos un movimiento en la

otra dirección: alquilar en zonas céntricas a precios elevados y malas condiciones materiales.

¿Acaso podamos decir que, por suerte, una obra como la del Óvalo Monitor no tendrá ese efecto? Un paso a desnivel en un punto específico dentro de la red urbana tiene efectos limitados porque los autos al pasar ese punto seguirán dentro de esa red, que ya está congestionada. Esto fue advertido por expertos en transporte antes de la construcción del paso a desnivel, y ha sido confirmado desde el día de su apertura.

En suma, la relación entre infraestructura vial y transporte público es estrecha. Por un lado, mientras más se invierte en infraestructura orientada al automóvil, más complicado se vuelve mejorar el servicio de transporte público. Por otro, los recursos sobre los que se tiene que decidir usualmente son los mismos. Sin embargo, el marco institucional aun separa la provisión de infraestructura de la del transporte como servicio. La recientemente creada Autoridad de Transporte Urbano de

Lima y Callao, por ejemplo, no tiene jurisdicción sobre el tráfico en automóvil. Por lo tanto, no puede establecer políticas para desincentivar su uso.

El reconocimiento de la infraestructura y el transporte urbano como un espacio político (o “tecnopolítico”) requiere reconocer esa relación entre diversos modos de transporte. En ciudades donde el modo de moverse está tan correlacionado con el poder adquisitivo, priorizar las obras orientadas a la circulación en automóvil es profundizar las desigualdades sociales. Si queremos transformar la relación entre el automóvil y otros modos de movilidad, es necesario construir marcos institucionales y políticas públicas que reconozcan esta interrelación. Además, hace falta que estas políticas tengan el objetivo explícito de priorizar el transporte colectivo y no motorizado. Esto requiere establecer políticas para desincentivar la circulación en auto, y no para facilitarla. Si las prioridades no cambian pronto, tener un auto va a ser cada vez más visto como una necesidad, con los costos ambientales y sociales que eso implica.

Crisis de los cuidados: la necesidad de pensar nuevas redes de solidaridad y colaboración

Daniela Perleche Ugás

Urbanista - Arquitecta (c)

Investigadora principal URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado el 30 de junio del 2022

No hay sociedad ni economía que pueda existir sin actividades que aseguren la vida y la supervivencia. La alimentación o el cuidado de los hijos y familiares son algunas de estas labores asociadas al sostén de la vida, denominadas también como las tareas de cuidado. A pesar de su importancia, la priorización de la economía y el trabajo productivo muchas veces ha llevado a la invisibilización y/o relativización del sobreesfuerzo y precarización de estas tareas, así como a la normalización de la carga familiar asumida por las mujeres. Ante un panorama de crisis sanitaria y económica, las preguntas de cómo reproducir y asegurar la vida adquieren una necesidad de respuesta urgente. La siguiente columna es una reflexión sobre la feminización de las tareas de cuidado en el Perú, posicionando a la solidaridad y la organización como forma de resistencia frente a la crisis social.

Uno de los principales problemas de las tareas de cuidado es la clara división de género de estas en la región. Los resultados de la primera Encuesta Nacional de Uso del Tiempo en el Perú (INEI, 2010) evidenciaban cuantitativamente que era mayor el porcentaje de mujeres que asumían la carga de cuidados en el hogar. Sin embargo, esta carga no es la misma para todas las mujeres, ya que varía en torno a diferentes factores, como lo son el nivel socioeconómico de la familia, las condiciones de habitabilidad de las viviendas o las propias condiciones individuales de las mujeres como la edad o la salud. En un país con amplias desigualdades sociales, los retos que asumen las mujeres de familias vulnerables son aún mayores, siendo que muchas mujeres, además de integrar dentro de sus rutinas el cuidado de los familiares (niños y adultos mayores), la alimentación de la familia o la limpieza de la vivienda, tienen que contribuir también a la economía del hogar.

Ante esa situación, los mecanismos de colaboración colectiva han sido de gran ayuda para poder buscar soluciones ante la ausencia de un Estado de bienestar. Los vasos de leche, los comedores populares o las ollas comunes, se convierten en organizaciones de mujeres ante la precariedad de una vivienda o las condiciones económicas que no permiten ni aseguran lo mínimo para sobrevivir dentro del núcleo familiar. La pandemia y la crisis sanitaria durante los años 2020 y 2021 dejó en evidencia la

Figura 1.
Crisis de los cuidados



Nota: Arte elaborado por Daniela Perleche Ugás para acompañar el artículo.

necesidad de muchas familias por encontrar este tipo de equipamientos y la falta de apoyo reflejado en políticas públicas que considere estas actividades más allá del financiamiento. De tal manera que durante estos dos últimos años y al encontrar dificultades para asegurar su sostenibilidad, muchas ollas comunes buscaban diversas estrategias para conseguir fondos a través de donaciones o pedidos al gobierno local (Perleche, Aiquipa y Tuanama, 2022). Este año, la crisis alimentaria global y el consecuente incremento del precio de alimentos eleva la dificultad de sostener estas actividades colectivas, lo que pone en crisis a muchas familias¹.

Si bien un paso importante fue la aprobación de la Ley de Ollas Comunes, la cual las reconoce y garantiza su sostenibilidad y financiamiento, sin más acciones que tengan como base los cuidados y que incluyan más dimensiones del mismo como el autocuidado o el cuidado de otros, se hace complicado pensar en perspectivas alentadoras hacia el futuro. La alimentación no es la única tarea sobre las que también ronda el cuidado y que terminan asumiendo muchas mujeres de forma colectiva. El apoyo de redes familiares/barriales para el cuidado de los niños, o, por ejemplo, durante la pandemia, el apoyo a vecinos adultos mayores contagiados mediante colectas y/o diversas atenciones (Perleche, Aiquipa y Tuanama, 2022), terminan siendo otras estra-

tegias de apoyo comunal para poder sobrellevar la vida cotidiana. Inclusive los roles políticos y la participación dentro de agrupaciones barriales para la mejora del barrio terminan siendo esenciales para la vida diaria de los y las vecinas. Muchas de estas tareas trascienden el espacio familiar y ponen énfasis en las redes barriales de apoyo.

Sin embargo, al ser este tipo de tareas sostenidas por los núcleos familiares y barriales a través de arreglos formales e informales de cuidado, se ignora la clara responsabilidad del Estado para asegurar el bienestar básico de las comunidades. Es crucial proponer políticas vinculadas a la provisión de servicios, institucionalizando las organizaciones colectivas existentes no solo mediante el financiamiento sino mediante una red de equipamientos que consideren espacios para estas actividades (guarderías, centros comunales, centros de atención al adulto mayor), y a su vez tener en cuenta variables como la proximidad al hogar de los mismos (Cioccoletto, 2014; Gonzales, 2020). Para esto se debe tener un enfoque territorial que contemple la diversidad de escenarios de organización comunal tanto en el ámbito urbano como en el rural.

Finalmente, también es esencial que este tipo de acciones estén acompañadas de políticas culturales y educativas que aborden la división sexual del trabajo y que se entienda que el cuidado no es netamente respon-

¹ Actualmente solo en Lima Metropolitana existen más de 2200 ollas comunes ubicadas en los distritos con menor nivel socioeconómico.

sabilidad de las mujeres ni algo que se aborde puertas adentro del hogar. En ese sentido, los proyectos de ley como el 904 -el cual elimina la autonomía al Ministerio de Educación y que incluye a los padres a participar en el proceso de elaboración de materiales y textos escolares de los hijos- puede amenazar el tener una educación con enfoque de género y que aborde estos temas. El cuidado es un problema de todas y todos por

lo que las respuestas deben pensarse de forma colectiva y en sociedad. Diversas organizaciones sociales pueden abrir un sinfín de escenarios para recuperar la vida en colectividad, con base en la solidaridad y en la interpelación de la individualidad dentro de un sistema que termina precarizando y vulnerando los derechos de grupos oprimidos. Posicionar al trabajo de cuidados y debe ser clave para esta transformación social.

Referencias

- Ciocoletto, A. (2014). *Urbanismo para la vida cotidiana: Herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género* [Tesis doctoral]. UPCommons. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/95377?show=full>
- Gonzales, J. (2020). *Mujer y barrio: Un enfoque de género aplicado al equipamiento cotidiano en Villa El Salvador* [Ponencia en Mesa temática]. ACTAS de Las Jornadas de Investigación de la FADU-UBA. Buenos Aires,

Argentina. <http://repositorioubasibbi.uba.ar/gsd/collect/actasfadu/import/2020/10.html>

Perleche, D., Aiquipa, A. & Tuanama, M. (2022). Condiciones de habitabilidad durante la pandemia por COVID-19: San Juan de Lurigancho, Lima-Perú. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(2), 227–240. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.99739>

INEI. (2010). *Encuesta Nacional de Uso del Tiempo 2010*. http://webinei.inei.gob.pe/anda_inei/index.php/catalog/236

¿Es la zonificación un instrumento de planificación útil para la gestión de las ciudades peruanas?

Jessica Pineda Zumarán

Urbanista - Arquitecta

Investigadora asociada de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado el 22 de julio del 2022

En los últimos años, es frecuente escuchar sobre conflictos por el uso del suelo urbano, peri-urbano y extra-urbano en muchas ciudades del país. Comúnmente, estos surgen entre las inversiones inmobiliarias y de infraestructura de iniciativa pública y privada, y las comunidades que habitan o pretenden conservar los lugares donde estas se proponen desarrollar. Los casos del Valle de Lurín en Lima, la campiña en Arequipa, el aeropuerto de Chincheros en Cusco, entre otros, son algunos ejemplos. A esto se suma un crecimiento constante de la inversión privada en la última década, tal y como muestra el aumento sostenido del número de licencias de edificación residencial y comercial otorgadas anualmente en el país, que ha pasado de 8,915 en 2010 a 12,167 en 2019 (INEI, 2022). Aunque, idealmente, la zonificación es el instrumento de planificación urbana capaz de mediar entre estos conflictos, es aparente que en Perú no está cumpliendo con este propósito. Esta situación lleva a preguntarse sobre la utilidad de la zonificación para lidiar con los conflictos por el uso del suelo, pues es el instrumento fundamental del sistema de planificación peruano.

En primer lugar, es necesario entender qué es la zonificación. Actualmente se define como el instrumento regulatorio de planificación urbana por excelencia, que es usada para controlar el desarrollo urbano, enmarcar los derechos de edificación en una propiedad y limitar el ejercicio de estos derechos (Bäing y Webb, 2020). En una economía de mercado, la zonificación se convierte en un instrumento clave para la estabilidad jurídica y legal de las inversiones públicas y privadas, afianzando el desarrollo urbano formal y es fundamental en forjar un balance entre los derechos individuales y colectivos sobre el espacio urbano. Todos estos son atributos deseables para una gestión urbana que aspira a crear ciudades seguras, saludables y dignas. Sin embargo, la zonificación se vuelve perjudicial cuando lleva al extremo sus regulaciones o cuando distorsiona sus fines, lo que genera: la estabilización de las bajas densidades, la conservación y/o subida del valor de la propiedad, la maximización de las rentas en áreas comerciales y de servicios, y la generación de lugares poco accesibles a las minorías y grupos de menor poder adquisitivo (Talen, 2012). Todo esto afecta negativamente la equidad social, la justicia ambiental y la vida urbana en general.

Lo nombrado anteriormente puede ser observado en muchas ciudades peruanas, particularmente en aquellos sectores que son considerados exclusivos o que se destinan a atraer inversiones privadas de alta calidad. Entonces, bajo esta perspectiva, la zonificación peruana ha dejado de cumplir con su propósito fundamental de dar estabilidad legal y balancear los derechos individuales y colectivos. A esta distorsión de sus fines, se suman tres incoherencias conceptuales que contribuyen a la inadecuación de la zonificación como un instrumento base de la planificación urbana peruana. Sorprendentemente, estas han sido pasadas por alto por el marco político y legal que rige la planificación peruana.

La primera está relacionada a la poca comprensión de cómo se habita los lugares producidos por el proceso de urbanización llamado informal. Muchos de estos lugares se construyen al margen de los parámetros urbanos y edificatorios vigentes. Una de sus características fundamentales es su multi-funcionalidad y multi-temporalidad, que responde a la necesidad de

usar la propiedad como recurso para enfrentar difíciles condiciones de vida. Por el contrario, la zonificación peruana mayormente propone la homogeneidad de los usos del suelo, permitiendo ciertos usos mixtos, pero sin reconocer la multi-temporalidad.

La segunda se refiere a la concepción de la ciudad como un espacio donde solo existen edificaciones e infraestructura, por lo tanto, es un espacio conformado solo por usos urbanos y urbanizables. Esta concepción base de la zonificación peruana omite reconocer que en la ciudad también existen espacios naturales como ríos, lagos, bosques, lomas, mares, etc., que están dentro o en la periferia de la ciudad, que son usos no urbanos y no urbanizables. A pesar de la retórica sobre la sostenibilidad ambiental que ostentan los documentos de política urbana y de planificación, sus directivas no consideran usos no urbanos ni no urbanizables y peor aún, no plantean mecanismos para la conservación y protección de estos espacios, aunque sí abundan los mecanismos para la generación de suelo urbano y urbanizable.

Finalmente, la tercera incoherencia se relaciona con la manera como se materializan los parámetros urbanos propuestos por la zonificación peruana en el espacio construido, particularmente a nivel de la calle. Aparte de ser solo propicios para ciertas áreas altamente densificadas de las metrópolis peruanas y no ser aptos para ciudades medianas o pequeñas, ya que maximizan la cantidad de suelo que puede ser ocupado horizontal y verticalmente en un predio, estos parámetros urbanos no consideran las formas y tamaños de edificios y los patrones urbanos de las habilitaciones resultantes de su aplicación, que están lejos de tener cualidades aceptables de diseño urbano y arquitectónico. En conjunto, estos están lejos de configurar interrelaciones espaciales y formales adecuadas entre edificios, espacios públicos y espacios privados.

En resumen, la zonificación sí es un instrumento útil para la gestión de las ciudades peruanas, siempre y cuando tenga el poder real de regular el desarrollo urbano y busque balancear los derechos individuales y colectivos sobre la ciudad. Pero, si se le otorga fines

diferentes, puede resultar muy dañina. Queda entonces repensar la manera cómo concebimos y hacemos zonificación para que pueda responder de manera más pertinente a la naturaleza de las ciudades peruanas. Para esto, las discusiones y propuestas desde la academia, los gremios profesionales y los colectivos ciudadanos deberían de tener la capacidad de influenciar al círculo político para revisar profundamente las bases teóricas y conceptuales no solo de la zonificación sino también del sistema de planificación peruano.

Referencias

- Bäing, S. & Webb, B. (2020). *Planning Through Zoning: a literature review*. Royal Town Planning Institute.
- Espinoza, A. & Fort, R. (2020). *Mapeo y tipología de la expansión urbana en el Perú*. GRADE.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI (10 de julio de 2022). *Licencias de Edificación otorgadas por la municipalidad* [Fichero de datos]. <https://systems.inei.gob.pe/SIRTOD/app/consulta>
- Talen, E. (2012). *City rules*. How regulations affect urban form. Island Press.

¿Oportunidad perdida?: La pospandemia y la movilidad ciclista en ciudades intermedias

Katherin Tiburcio Jaimes

Urbanista - Arquitecta (c)

Investigadora asociada URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado el 15 de setiembre del 2022

Con las medidas sanitarias adoptadas por la pandemia del Covid-19, la bicicleta se reposicionó como el medio de transporte más seguro, accesible y eficiente para los desplazamientos urbanos cotidianos, especialmente en ciudades intermedias, donde las ventajas de la proximidad inherentes a su tamaño y naturaleza favorecen la movilidad ciclista. Ante esa situación, el fomento del uso de la bicicleta se extendió globalmente para aprovechar el favorable escenario emergente y convertirlo en posibilidad permanente para el ámbito urbano que ha de convivir con el virus de forma endémica, un ámbito al que nos solemos referir como el contexto pospandémico¹. Sin embargo, en el caso peruano, a pesar de la notable apertura de los ciudadanos hacia el uso de la bicicleta (ya sea por razones sanitarias o por economía de tiempo y dinero) y los incentivos del gobierno central, el fomento de la movilidad ciclista en ciudades intermedias no ha prosperado como se esperaba, revelando no solo fallas técnicas en su implementación, sino también los amplios problemas en la gobernanza local de nuestras ciudades y una pobre cultura vial.

El fomento de la movilidad ciclista demanda la adopción de políticas cicloinclusivas que se adecuen a la realidad urbana del lugar de su implementación y que articulen estrategias formuladas desde sus componentes de infraestructura, regulación y promoción. Esto es importante porque no solo se trata de construir ciclovías y/o adaptar vías para el uso ciclista, sino también de comprender que los desplazamientos en bicicleta se insertan en las dinámicas urbanas locales y se vinculan con los otros tipos de desplazamientos, por lo que un cambio urbano puntual a favor de la movilidad ciclista puede irrumpir en las rutinas cotidianas de los vecinos y/o desencadenar ‘desajustes’ en el resto de los desplazamientos. Por ello, las políticas cicloinclusivas deben pensarse desde la integralidad, optando por alternativas que permitan masificar y democratizar el uso de la bicicleta sin que ello genere problemas colaterales.

Esta comprensión del fomento de la movilidad ciclista no ha sido del todo ajena para el gobierno peruano que, a través del Programa Nacional de Transporte

¹ El contexto ‘pospandémico’ hace referencia al momento post medidas sanitarias adoptadas para lidiar con la pandemia del Covid-19 en su etapa más crítica. Este contexto no implica que se haya superado el virus causante de la pandemia, sino que este ha entrado a su fase endémica.

Urbano Sostenible (Promovilidad) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y con el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo (GIZ), ha implementado progresivamente políticas cicloinclusivas, al principio por decisión sectorial, pero luego incentivado por la coyuntura de la pandemia del Covid-19. Por ello, desde la promulgación de la “Ley de la Bicicleta”² en el 2019 y la publicación de su respectivo (y cuestionable³) reglamento⁴, junto a otros documentos complementarios⁵, el gobierno central ha buscado fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, apelando a la implementación de medidas integrales y a la construcción de ciclovías ‘temporales’ con posibilidad de volverse permanentes. Incluso, ha brindado asistencia técnica y financiera a municipalidades provinciales

2 Ley N°30936 (2019), Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

3 El reglamento de la Ley de la Bicicleta es cuestionable porque señala la obligatoriedad del uso de indumentaria especial para los ciclistas (cascos y prendas retrorreflectantes), con lo cual no solo se desalienta el uso masivo y democrático de la bicicleta (ya que la adquisición de esta indumentaria implica un costo extra), sino que se traslada la responsabilidad de las siniestralidades viales a los ciclistas.

4 Decreto Supremo N°012-2020-MTC (2020) que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30936.

5 Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado (<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/1266688-guia-de-implementacion-de-sistemas-de-transporte-sostenible-no-motorizado>) y Manual para ciclistas (<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/1204203-manual-para-ciclistas-del-peru>)

para la implementación de más de 430 km de ciclovías en 25 ciudades⁶.

Sin embargo, y a pesar de todo el apoyo desde el gobierno central, la implementación local de políticas cicloinclusivas ha presentado diversas dificultades. Para empezar, al ser las municipalidades provinciales las responsables directas de la formulación e implementación de estas políticas, el problema de las capacidades técnicas locales se ha manifestado en casi todas las etapas del proceso. Solo evaluando a grandes rasgos nueve ciudades intermedias beneficiadas por este programa⁷, se ha podido observar que el componente de infraestructura ha evidenciado problemas en la elección y el diseño de las vías (Huamanga, Sullana, Pucallpa); en la superposición de ciclovías temporales sobre otros proyectos viales (Chiclayo, Huaraz y Iquitos); en la supervisión de las obras (Ica); en el gasto efectivo del presupuesto (Huancayo, Ica); en el uso de la ciclovía antes de encontrarse totalmente implementada (Sullana, Huaraz), entre otros. En algunos casos, incluso, la Contraloría General de la República ha emitido infor-

6 Ver nota de prensa sobre la asistencia técnica del MTC para la implementación de ciclovías: <https://elperuano.pe/noticia/122185-implementan-mas-de-430-kilometros-de-ciclovias-en-25-ciudades-del-pais>

7 Las ciudades intermedias evaluadas son: Chiclayo, Huancayo, Iquitos, Pucallpa, Ica, Huamanga, Sullana, Puno y Huaraz.

mes advirtiendo sobre estas malas prácticas (Pucallpa, Ica, Huaraz).

Además, los componentes de regulación y promoción han quedado casi totalmente dejados de lado. En algunos casos, los mismos funcionarios han admitido la falta de difusión y concientización sobre los beneficios de las ciclovías (Huaraz). En otros casos, incluso los beneficiarios directos del proyecto se han mostrado en contra, pues los ciclistas y los colectivos activistas han denunciado falta de criterios técnicos en el diseño (Pucallpa, Chiclayo) o no haber sido incluidos en la formulación del proyecto (Iquitos). Mientras que los vecinos de las calles adaptadas han denunciado que no han sido consultados ni informados sobre su implementación (Pucallpa, Huancayo), por lo que no solo se muestran en contra del proyecto, sino que se sienten perjudicados e, incluso, piden el retiro de la obra.

La falta de intervención sobre estos componentes ha manifestado de manera superlativa otra problemática: la interiorización del vehiculocentrismo en la cultura vial peruana. No solo ha emergido una oposición a la implementación de ciclovías desde los sectores pre- visibles de la ciudadanía —conductores, transportistas, exfuncionarios municipales, adversarios políticos,

etc.—, que ha llegado incluso a dañar la infraestructura complementaria (Sullana, Huaraz, Huancayo, Puno), sino también desde las mismas autoridades y funcionarios locales que, a pesar de haber promovido directamente el proyecto, han optado por retirar algunas ciclovías (Huamanga) o hasta han solicitado su baja, argumentando que se trataba solo de una intervención temporal y exclusiva para el contexto de la pandemia (Ica), lo cual dista de ser la intención real del programa impulsado por el MTC. Incluso ha surgido oposición desde la prensa, que ha llegado a tildar de ‘irracional’ la decisión de priorizar ciclovías sobre infraestructura vehicular (Sullana), sosteniendo que ese es un problema más urgente que atender (Pucallpa).

Finalmente, aunque no menos importante, también se han manifestado situaciones delincuenciales, desde el robo de bolardos y señalizaciones (Chiclayo), hasta problemas de corrupción, mostrando que, incluso en una coyuntura tan urgente como la pandemia, el interés individual se ha impuesto sobre el interés público. En Huaraz⁸, por ejemplo, el alcalde y varios funcionarios locales se han visto involucrados en el delito de

8 Ver noticia sobre prisión preventiva dictada a funcionarios de Huaraz: <https://andina.pe/agencia/noticia-huaraz-dictan-prision-preventiva-contra-alcalde-y-funcionarios-caso-ciclovias-905664.aspx>

colusión agravada durante el proceso de selección de la empresa ejecutora de la obra.

La casuística descrita sobre la mala ejecución de una buena intención de fomento de la movilidad ciclista nos ha llevado a un escenario de oportunidades perdidas. Un escenario que ha desaprovechado el apoyo y la urgencia coyuntural y ha subrayado la problemática sobre las capacidades técnicas y administrativas de

los gobiernos locales, además de la interiorización del vehiculocentrismo en nuestra cultura vial y el generalizado problema de delincuencia y corrupción estatal. En sociedades como la nuestra, donde el discurso sobre los beneficios del uso de la bicicleta aún gira en torno a la salud, el deporte o el medio ambiente, se ha dejado de lado la significancia más social de su utilidad: que es un medio de transporte que brinda autonomía en

el desplazamiento de todos aquellos quienes quieran, puedan o necesiten utilizarla, independientemente de la edad, el género o la condición económica.

A puertas de las elecciones municipales, es importante poner este tema sobre la mesa de debate electoral y remarcar que el fomento de la movilidad ciclista va más allá de la implementación de ciclovías. Para ello, debemos empezar por promover el uso de la bicicleta como

medio de transporte democrático e inclusivo, además de comprender que cada realidad urbana demanda alternativas integrales que se ajusten a sus particularidades. Incidir en la importancia del respaldo y la voluntad de fomentar políticas cicloinclusivas puede significar una verdadera mejora en la calidad de vida en nuestras ciudades y en la experiencia urbana de nuestros conciudadanos.

De Brasil a Perú: La espera para una vivienda adecuada y digna

Sharo Lopez Javier

Urbanista - arquitecta

Investigadora principal de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

Publicado el 28 de octubre del 2022

Durante la pandemia a causa del virus SARS-CoV-2 se generaron discusiones sobre la vivienda, desde diferentes frentes, se discutieron las problemáticas en torno a esta y el rol que cumple en el bienestar y salud de la población. Sin embargo, durante este año la atención fue decreciendo, y los que aún permanecen esperando por una vivienda digna y adecuada son los sin techo y/o con techo precario. La presente columna busca reflexionar, de manera sucinta, sobre la problemática de la vivienda, las resistencias y los efectos de la espera. Por ello, se entabla una comparación entre tres movimientos ciudadanos involucrados en la lucha por la vivienda digna, el Movimiento de trabajadores Sin Techo (MTST)- la Vila Nova Palestina y el Movimiento Sin Techo (MST)-Ocupación de Sao José, ambas localizadas en la ciudad de Sao Paulo-Brasil; el movimiento social en Barrios Altos-Centro Histórico de Lima, Perú. Esta comparación se realiza con el fin de identificar similitudes y divergencias en la lucha por la vivienda.

La problemática de la vivienda no es un tema nuevo, por el contrario, se ha convertido en estructural, principalmente, en los países del Sur global. A pesar de la existencia de diversos programas y proyectos de vivienda social, existe un alto porcentaje de personas que carecen de vivienda. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2021) el déficit habitacional en el Perú asciende a 11.2% de hogares y según la Fundación Joao Pinheiros (2021) en Brasil existe alrededor de 5.8 millones de hogares con déficit habitacional. Ante estos datos, cabe preguntarse ¿cuál es la raíz de la problemática habitacional? La respuesta no es simple, pero una de las razones más importante es que la vivienda pasó de ser un bien social para convertirse en un activo financiero (Rolnik, 2015). Esto significa que la vivienda es un producto que genera más lucro, por ello se han creado innovaciones inmobiliarias como las hipotecas sobre hipotecas (subprime). En ese contexto, la vivienda se convierte en un producto exclusivo y excluyente.

Esta forma de producir la vivienda es vivida por los dirigentes, de acuerdo con las declaraciones del dirigente de la Vila Nova Palestina “trabaje desde los 17 años, pero aún así no he podido comprar un ladrillo”¹. Ante estas declaraciones, se pueden

¹ Cita original (en portugués): “Trabalhei desde os 17 anos, ainda assim não é conseguido comprar um tijolo” (Comunicación personal, 19 de octubre del 2022).

ofrecer soluciones como el ahorro personal y enseñanza de finanzas personales. Sin ánimos de invalidar esta respuesta, se tiene que diferenciar lo aparente de la esencia. En ese sentido, la compra de una vivienda no depende solo de una decisión personal, sino que está condicionada a un sistema, a nuestros contextos económicos, políticos, sociales, creencias y cultura, y las condiciones laborales. Este último es relevante, ya que un alto porcentaje de trabajadores(as) se encuentran insertados (as) en el circuito inferior de la economía, en su mayoría trabajan como “informales”, en condiciones precarias, sin derechos y estabilidad laboral. Por tanto, la vivienda al convertirse en un producto exclusivo impone barreras difíciles de ser alcanzadas por la gran mayoría de personas, incluso para jóvenes profesionales.

Las resistencias ante la hipermercantilización de la vivienda (Madden y Marcuse, 2016) se han hecho presentes tanto en Brasil como en Perú. El dirigente de Vila Nova Palestina comentó sobre la experiencia durante el desarrollo del Plan director de la ciudad de Sao Paulo (2014), tuvieron que pernoctar por varios días frente al Municipio² para ser escuchados. En el caso de

² Nombre original (en portugués): Prefeitura

la ocupación de Sao José, los dirigentes contaron que tienen que lidiar constantemente con las incursiones de la Policía. Ambas ocupaciones, no solo resisten y luchan ante las autoridades, sino también ante el desempleo y el hambre, afrontando estas dos últimas mediante las cocinas solidarias. En el caso de la población y dirigentes del Centro Histórico de Lima, desde el 2016 (año que conocí a los dirigentes) han buscado tender puentes para ser escuchados, recurriendo a la academia, congresistas, ONGs, Ministerios, Municipalidad y regidores; sin embargo, no solo luchan por una vivienda digna, sino también por permanecer en su barrio.

La constante resistencia de la población de las ocupaciones de Sao Paulo y la población del Centro histórico de Lima se ha visto mellado por el tiempo, por la espera (Dammert, 2018; Auyero, 2016). Ante la espera, tres dirigentes de Vila Nova Palestina decidieron ser candidatas a regidoras³, en busca de colocar sus pautas y ser escuchados. Sin embargo, la espera también ha generado que el número de ocupantes disminuya y busquen otras soluciones como vivir en casa de familiares. En el Centro Histórico de Lima, como señala Dammert (2018) la espera ha estimulado en la población la una

³ Nombre original (en portugués): Vereadoras

incertidumbre a ser desalojada y se ha generado que se normalicen los incendios y desalojos por parte de la sociedad.

El derecho a la vivienda no es una lucha por una vivienda gratis, como lo menciona el dirigente de Vila Nova Palestina: “no queremos vivienda gratis, somos trabajadores, queremos una vivienda que podamos pagar”⁴. Este derecho va más allá de un techo, es seguridad, salud, educación, bienestar físico y emocional, asimismo, el derecho a la vivienda no es vivienda propia, sino el reconocimiento y el respeto de las diferentes formas de habitar. Para lograr ello, se necesita primero ver las causas reales sobre las soluciones superficiales; segundo, repensar las soluciones para y con la población, esto incluye mujeres, niños y ancianos. Finalmente, si bien es cierto en el texto se ha abordado el derecho a la vivienda desde una mirada urbana, no quiere decir que se excluye las luchas desde los otros territorios; así como no se excluyen las luchas por el derecho al agua, a la naturaleza, entre otros. Al final, el derecho a la vivienda forma parte de la lucha por la justicia social y calidad de vida para todos(as).

⁴ Cita original (en portugués): “Não queremos habitação de graça, somos trabalhadores, queremos uma moradia que podamos pagar” (Comunicación personal, 19 de octubre del 2022).

Referencias

- Auyero, J. (2012). *Patients of the state: The politics of waiting in Argentina*. Duke University Press
- Dammert Guardia, M. (2018) Precariedad urbana, desalojos y vivienda en el centro histórico de Lima. *Revista INVI*, 33(94), 51-76.
- Fundación Joao Pinheiros (02 de marzo de 2021). *Déficit Habitacional no Brasil apresenta tendência de aumento*. <http://fjp.mg.gov.br/deficit-habitacional-no-brasil-apresenta-tendencia-de-aumento/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI (2021). – *Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2018 – 2021*. https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1855/cap13.pdf
- Madden, D. & Marcuse, P. (2016). *En defensa de la vivienda*. Verso Books.
- Rolnik, R. (2015). *A guerra dos lugares: A colonização da terra e moradia na era das finanças*. Editora Boitempo.

A las espaldas del “Pasamayito pavimentado”: la inseguridad vial latente

Adrian Aiquipa

Sociólogo

Investigador asociado de URBES LAB

Colaboración especial con Noticias Ser

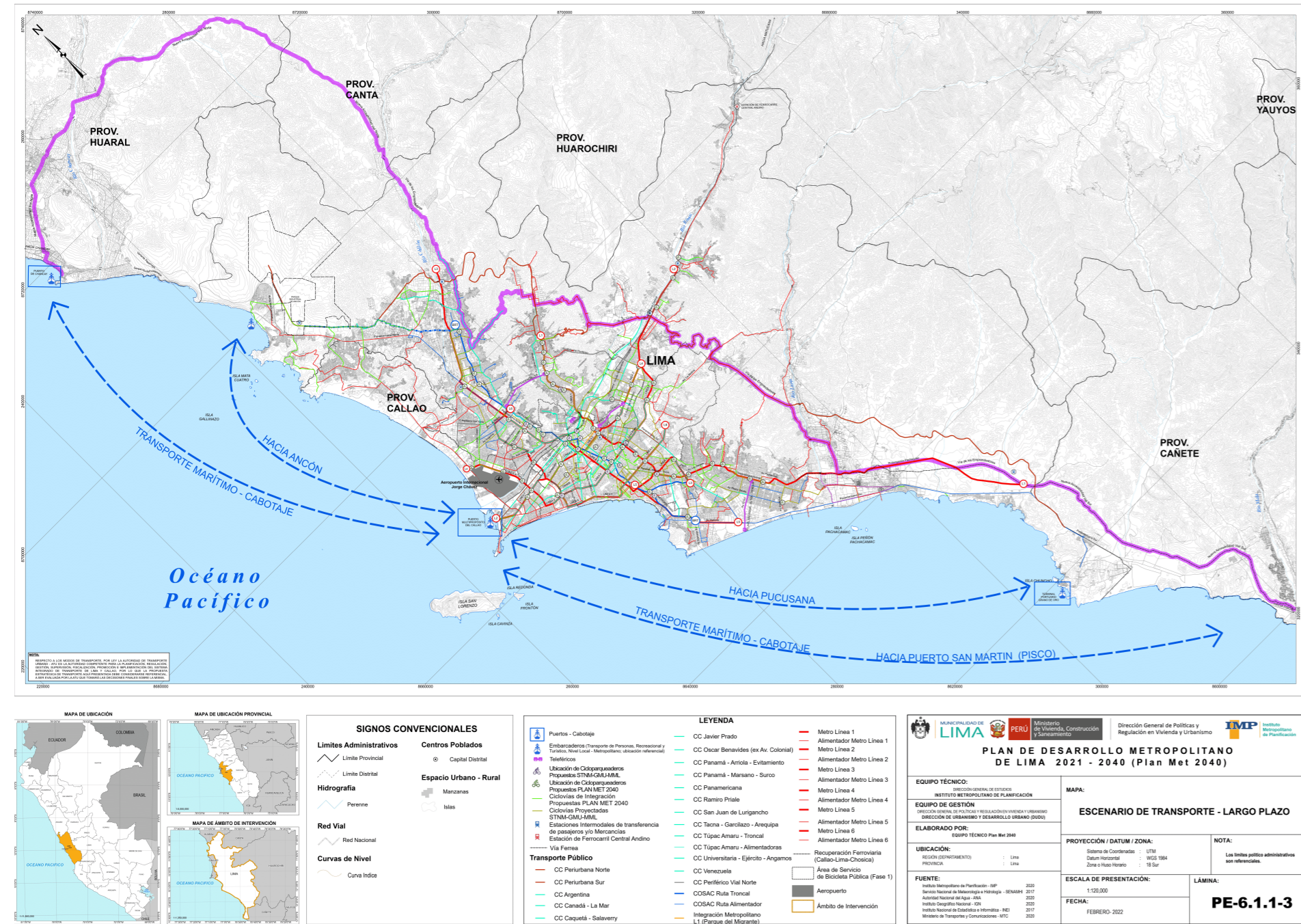
Publicado el 24 de noviembre del 2022

El Pasamayito es un conjunto de vías que conecta San Juan de Lurigancho (SJL) con Comas y, en la práctica, ayuda a disminuir el tiempo perdido en el tráfico de la Panamericana Norte, Vía de Evitamiento y Wiese, la ruta más usada para conectar ambos distritos. El 11 de noviembre la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) concluyó con la pavimentación, construcción de muros, señalización y alumbrado público de su vía más conocida: la que conecta la calle Julio C. Tello (Comas) con la Av. Miguel Grau (SJL). Según la MML (3 de agosto del 2022), la obra iba a mejorar la seguridad vial y calidad de vida de quienes se trasladan de un distrito a otro. Sin embargo, no ha tenido tal impacto y los traslados siguen igual de inseguros porque la mayoría de gente usa las vías alternas no pavimentadas para llegar SJL.

Es importante entender la diversidad de motivos en los traslados y las empresas involucradas porque el “Pasamayito pavimentado” cumple una relativa, incluso pequeña, importancia en la seguridad vial de todas las rutas de Pasamayito. Por ejemplo, en el recorrido de la empresa “Familia 22” –fácilmente reconocida por sus minivans de color verde– para llegar de Comas a SJL solo utilizan un trayecto corto de “Pasamayito Pavimentado”. Cerca al inicio de la nueva obra hay un desvío donde estos autos doblan, suben una pendiente muy empinada para luego llegar a una carretera privada. El tramo privado se delimita a partir de un portón de bienvenida junto a un letrero señalando: “Solo autos autorizados. Orden de disparar”. Atrás queda el “Pasamayito pavimentado”, con sus señaléticas y muros de contención, y por delante una trocha angosta y peligrosa, muy cerca del abismo. Esta trocha, luego de veinte minutos de recorrido, termina en la zona de José Carlos Mariátegui (JCM).

Mientras duró la obra del “Pasamayito pavimentado” hubo días que se bloqueó el ingreso por esa ruta. Sin embargo, la empresa “Familia 22” tuvo 2 rutas alternas para poder llegar a JCM, una más peligrosa que la otra, en palabras de uno de los choferes. A veces en estas rutas los pasajeros deben recorrer una parte del camino a pie por peligro a que se desbarranque el auto. En un caso hipotético que se prohíba el paso por el “Pasamayito pavimentado” a la empresa “Familia 22” o se empiece a cobrar peaje (otro de los temores en los choferes), ya existen rutas que ‘solucionen’

Figura 1.
Vía de los Emprendedores



Nota: Mapa del Escenario de transporte proyectado como parte del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021-2040 (Plan Met 2040) donde se resalta la Vía de los Emprendedores delineada de color morado. Tomado de "Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021-2040". Instituto Metropolitano de Planificación. (2022)

estos posibles impases. Esta realidad se repite en las otras dos empresas que trabajan conectando Comas con SJL.

Si bien la población usa estas vías privatizadas por necesidad de trabajo y traslado, su construcción estuvo orientada a favorecer la venta de los cientos de lotes que se ofertan en las tierras aledañas a las vías. En resumen, los dueños de las vías son traficantes de terrenos, quienes siguen trabajando nuevas tierras y construyendo nuevos caminos, evidentemente sin tomar en cuenta la seguridad vial de sus futuros habitantes. Lo que falta esclarecer es en qué condiciones estos traficantes permiten el uso de estas vías a las empresas de transporte, muy probablemente estas radiquen en una cuota mensual o alguna forma de coacción. En ese caso, el peligro de trasladarse o trabajar en estas rutas trasciende el de la seguridad vial a uno de inseguridad ciudadana y violencia social.

Si la obra realizada por la MML no beneficia al vecino común, ¿Cómo se justifica? El "Pasamayito pavimen-

tado" responde al interés de la municipalidad de conectar el este de la ciudad con la futura Vía de los Emprendedores; esta vía conectará el Mega Puerto de Chancay con Ancón, Carabayllo y Comas, y, a través de Pasamayito, se conectará a otra obra vial ubicada en Lurigancho-Chosica (ver Figura 1) que se unirá a la Panamericana Sur. De acuerdo con el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima - IMP (PLANMET 2040), elaborado por el Instituto Metropolitano de Planificación, la vía de Pasamayito es un eslabón que facilitará el traslado de productos hacia el Mega Puerto de Chancay, "conectando a los emprendedores con el mercado global" (IMP, 2022).

En este escenario, queda pendiente garantizar la seguridad vial de la población que se traslada y trabaja en estas trochas y contener la apropiación ilegal de caminos y el loteo indiscriminado de los traficantes de tierras. Sobre lo segundo, el "Pasamayito pavimentado" impulsará a que los traficantes de tierras creen nuevas trochas para poder seguir vendiendo lotes en zonas de alto riesgo, por lo tanto, es necesario que el Estado

y los gobiernos locales intervengan y controlen estas áreas. Y, en el mediano plazo, ejecutar Programas Municipales de Vivienda o, al menos, programas que faciliten el acceso al suelo habilitado para familias con menores recursos.

Sobre la seguridad vial, a corto plazo le toca a la ATU fiscalizar a las empresas que ya circulan por el Pasamayito, buscando que laboren en óptimas condiciones; y, a

largo plazo, pensar un sistema de transporte eficiente y seguro con el apoyo de las asociaciones de mototaxis que ya trasladan a la mayoría de la población que vive en laderas de SJL. Es un gran reto el que se tiene por delante, y se necesita mucha voluntad política para ejecutar obras que realmente beneficien a la población, y no obras que reproducen las relaciones de violencia y condiciones precarias en la que se trabajan y trasladan los vecinos de SJL y Comas.

Referencias

Instituto Metropolitano de Planificación – IMP. (2022). *Plan de desarrollo Metropolitano de Lima 2021-2040*. <https://www.imp.gob.pe/es/recursos/Planificacion/PLANMET%202040.pdf>

Municipalidad Metropolitana de Lima – MML. (3 de agosto del 2022). *Vía Pasamayito tiene avance de más del 75 por ciento*. <https://www.munlima.gob.pe/2022/08/03/via-pasamayito-tiene-avance-de-mas-del-75-por-ciento/>

El Estado somos todos y todas

Investigadoras e investigadores de URBES-LAB

Colaboración especial con Noticias Ser
Publicado el 28 de diciembre del 2022

Las y los investigadores de URBES LAB, Centro de Investigación en Teoría Urbana y Territorial, manifestamos nuestra gran preocupación por la difícil situación que vive nuestro país. Condenamos el golpe de estado del 7 de diciembre, así como el uso excesivo de la fuerza por parte del nuevo gobierno que ha conllevado a la muerte de 28 personas –hasta el momento– y hacemos un llamado a la paz y al diálogo abierto, convocante y transparente. Del mismo modo, expresamos nuestra solidaridad a todas las familias que han perdido a sus seres queridos, a las personas heridas y a las personas se han visto afectadas directa o indirectamente por la excesiva violencia desencadenada.

En este lamentable contexto, hay que mirar más allá de la coyuntura, con el objetivo de entender que los problemas sociales y políticos de nuestro país nos involucran a todas y todos los peruanos. Por un lado, llamamos a la reflexión sobre las causas que conllevan a la movilización social. Nuestra historia republicana está llena de omisiones, desatenciones y subestimaciones de las necesidades y expectativas de las personas sin poder político ni económico.

En nombre del progreso y el desarrollo económico se han contaminado muchas de nuestras fuentes de vida, como los ríos, lagos, y reservas naturales; se ha afectado a comunidades nativas y maltratado a miles de personas en las regiones explotadas. Las supuestas retribuciones económicas no se han materializado en mejoras sustanciales en la calidad de vida de estas poblaciones. Por el contrario, parece que el llamado “milagro económico peruano” ha beneficiado desproporcionadamente a Lima y a los intereses de quienes dirigen las inversiones, y relegado al resto del país¹.

Según el estudio de OXFAM sobre la desigualdad en el Perú en el 2015², la reducción de la pobreza ha sido comparativamente menor en el área rural. Por ejemplo, en el 2004 un morador del área rural tenía el doble de probabilidades de ser pobre que un

¹ La primera Encuesta Nacional de Percepción de Desigualdades, elaborada por el Instituto de Estudios Peruanos y OXFAM (ENANDES, 2022), muestra que el 60% de los peruanos y peruanas cree que la desigualdad entre ricos y pobres en el Perú aumentó en los dos últimos años. Además, la mayoría cree que hay un acceso muy desigual a la justicia, la salud, la educación y el trabajo. Ver los resultados de la encuesta: <https://peru.oxfam.org/ENANDES-2022>

² Ver resumen del informe: [https://oi-files-cng-prod.s3.amazonaws.com/peru.oxfam.org/s3fs-public/file_attachments/Documento%20Peru%20\(1\)_0_2.pdf](https://oi-files-cng-prod.s3.amazonaws.com/peru.oxfam.org/s3fs-public/file_attachments/Documento%20Peru%20(1)_0_2.pdf)

morador urbano. Para el 2014, dicha probabilidad se triplicó. De igual manera, una persona que nació en la sierra o en la selva peruana tiene el doble de probabilidades de ser pobre que uno que nació en la costa. Así mismo, las y los peruanos cuya lengua materna es indígena, tienen el doble de probabilidades de ser pobres.

Por esta razón, entre otras de tipo estructural, el descontento social se ha incrementado con los años. En vez de tener gobiernos dialogantes se ha buscado reprimir a toda costa las manifestaciones sociales recurriendo a discursos discriminatorios para invalidar los reclamos. Actualmente el “terruqueo”³ es el discurso dominante para azuzar la represión policial y militar contra la población movilizada, y justificarla frente a aquellos sectores de la sociedad que viven en ciudades capitales. Estos enfrentamientos que solo generan más violencia, muestran el aprovechamiento de múltiples actores, entre ellos los ligados a economías ilegales (ej. la minería ilegal), para buscar desestabilizar el reclamo social, generando actos vandálicos, hiriendo tanto civiles como personal del fuero policial y militar, y violando derechos humanos de la población movilizada. Del mismo modo, varios de los medios de comunicación nacionales solo visibilizan lo que creen conveniente a sus intereses, e invisibilizan la voces fuera del discurso

³ Ver la columna de Jo-Marie Burt: <https://larepublica.pe/opinion/2022/12/20/no-me-terruquees-por-jo-marie-burt/>

político tradicional y evitan discutir los problemas de fondo.

En suma, las gestiones presidenciales de toda postura política de los últimos 40 años, no han trabajado para el pueblo, sino que se han servido del pueblo para perseguir sus intereses particulares, tal y como lo demuestra las múltiples investigaciones y procesos judiciales en marcha⁴. La corrupción está enquistada en el aparato estatal en todos los niveles de gobierno. Además, cada vez es más patente el accionar de malos funcionarios públicos y autoridades que se han coludido con redes criminales de diversa índole, las cuales generan más violencia, pobreza, y empujan a la población a involucrarse en la economía ilegal⁵ vulnerando sus derechos fundamentales.

Por otro lado, en línea con nuestro compromiso de generar espacios de debate, reflexión y aprendizaje en una sociedad diversa, nos preguntamos qué alternativas tenemos ante este escenario. No existe una única respuesta, y por supuesto requiere un análisis más complejo, pero nos gustaría centrarnos en un factor estructural sustancial: el Estado también lo conforman las

⁴ Recuento de la situación judicial de los últimos 10 presidentes del Perú: <https://elpais.com/internacional/2022-12-20/asi-acabaron-los-ultimos-10-presidentes-de-peru.html>

⁵ Ver el último estudio sobre las economías criminales y su impacto en el Perú: <https://www.kas.de/es/web/peru/einzeltitel/-/content/las-economias-criminales-y-su-impacto-en-el-peru-1>

personas de a pie, en ese sentido, lo que ocurre en el aparato de gobierno es un reflejo de nuestra sociedad.

Bajo esta premisa, si en la vida cotidiana nos acostumbramos a pagar coimas para nuestro beneficio, comprar favores, saltarnos o comprar la interpretación de la ley a nuestra conveniencia, y un largo etcétera, estamos normalizando la corrupción y de esa sociedad saldrán los líderes políticos, sin importar clase social ni origen, con el único objetivo de buscar su beneficio personal y jamás atenderán los problemas sociales ni buscarán construir un país con justicia social y ambiental. Es necesario e importante el reclamo colectivo, pero igual de necesario es la reflexión individual de nuestros actos para construir una sociedad sustentada en valores que permitan lograr el bien común.

Pensando en el largo plazo, es necesario apostar por una educación realmente transformadora que forme espíritus críticos y construya ciudadanas y ciudadanos empáticos, tolerantes y abiertos al diálogo. Se necesita de una academia que produzca conocimiento para la transformación social, alejada de la neutralidad y comodidad que supone estar en la torre de marfil. Por décadas, la academia peruana estudia los problemas sociales, pero lamentablemente, muchos de las y los investigadores involucrados entiende la labor de investigación desde un enfoque meramente positivista. Buscando una supuesta objetividad ven a las personas

como sujetos de estudio y cuando ocurren las manifestaciones sociales, rara vez toman posición y se pronuncian. En ese sentido, hacemos un llamado a repensar el rol de la academia, desde sus diferentes ámbitos, para apostar por la producción de conocimiento científico crítico que realmente ayude a mejorar las condiciones de vida de nuestra población, priorizando a los más vulnerables.

Con miras al corto plazo, en el marco del adelanto de elecciones generales, convocamos a todos y todas a elegir un gobierno que busque el consenso a través de un diálogo transparente y lúcido con las representaciones sociales, políticas y económicas de todas las regiones, para construir una agenda común sobre el destino de nuestro país y hacer las reformas necesarias para garantizar una mejor redistribución de los recursos y una adecuada inversión pública y privada. Este diálogo debe estar enmarcado en el respeto irrestricto al derecho a la libre manifestación y la condena de toda forma de violencia y represión, generando canales de diálogo que permitan escuchar las demandas sociales, particularmente de quienes están alzando su voz fuera de la capital, pues históricamente han sido postergados del desarrollo del país y sufren con mayor intensidad las desigualdades socio-territoriales.

URBES LAB

Centro de
Investigación
en teoría urbana
y territorial

