LAS CENTRALIDADES DE LIMA METROPOLITANA EN EL SIGLO XXI

Pablo Vega Centeno
Manuel Dammert Guardia
Paola Moschella
Marta Vilela
Viktor Bensús
Graciela Fernández de Córdova
Omar Pereyra

UNA APROXIMACIÓN EMPÍRICA

LAS CENTRALIDADES DE LIMA METROPOLITANA EN EL SIGLO XXI: UNA APROXIMACIÓN EMPÍRICA

Pablo Vega Centeno

Manuel Dammert Guardia

Paola Moschella

Marta Vilela

Viktor Bensús

Graciela Fernández de Córdova G.

Omar Pereyra

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

ARQUITECTURA PUCP

FONDO EDITORIAL

PUCP

LAS CENTRALIDADES DE LIMA METROPOLITANA EN EL SIGLO XXI: UNA APROXIMACIÓN EMPÍRICA

© Los autores, 2019
© Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad
© Facultad de Arquitectura y Urbanismo
© Fondo Editorial
Pontificia Universidad Católica del Perú, 2019
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
http://facultad.pucp.edu.pe/arquitectura/
Telf. (511) 6262000, anexo 5580
publicacionesfau@pucp.pe

Diseño, diagramación, revisión de textos y cuidado de edición:
Arquitectura PUCP Publicaciones

Esta obra es publicada luego de un proceso de revisión por pares (peer-reviewed), que se contó con la participación de dos revisores académicos anónimos.

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio, total o parcialmente, sin permiso expreso de los editores.

ISBN: 978-612-317-484-2
Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N.° 2019-06012
Tiraje: 500 ejemplares
Primera edición, junio 2019

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa
Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

Junio 2019 / Impreso en el Perú

ÍNDICE

Presentación / **6**

1 Las centralidades en la estructura metropolitana / **10**

2 Los centros urbanos en la planificación de Lima / **24**

3 El policentrismo en Lima desde la movilidad y diversidad funcional / **50**

4 Estudio de casos / **76**

5 Centro, centralidad y acceso a la ciudad / **174**

Bibliografía / **182**

PRESENTACIÓN

Este libro es un esfuerzo interdisciplinario por generar una contribución al estudio de la estructura de la metrópoli y sus centralidades urbanas. El siglo pasado significó, para Lima, un momento de profundas transformaciones debido a los procesos migratorios, la expansión de la ciudad, el aumento de la población y los cambios en los mercados laborales, entre otros factores. La concomitancia entre estos procesos tiene una serie de impactos que se manifiestan en la morfología territorial y social de la ciudad, en su división social y en las distintas maneras en que los territorios se fragmentan para articularse asimétricamente con procesos globales.

Los estudios recientes en América Latina coinciden en que la estructura urbana de las metrópolis se ha modificado drásticamente desde fines del siglo XX. La globalización y el modelo actual de acumulación de capital han generado una serie de procesos de reestructuración territorial que proponen la necesidad de repensar procesos de fragmentación urbana, las nuevas características de la estructura y forma urbana, y la relación que se establece entre actores públicos y privados. Metrópolis como Lima no logran generar un equilibrio entre la estructura urbana y la distribución social de sus espacios residenciales. Como resultado, la actual organización de la ciudad reproduce desigualdades socioespaciales y las vuelve persistentes.

Las centralidades urbanas no solo son un criterio formal de análisis de la estructura urbana. Por el contrario, constituyen el punto neurálgico para reconocer qué tanto una urbe establece condiciones óptimas para la calidad de vida de sus habitantes; o, por el contrario, qué tanto refuerza patrones de desigualdad en la distribución de los bienes que produce la ciudad (materiales y simbólicos).

Bajo estas premisas, la investigación se organizó en torno a tres niveles de estudio. El primero busca conocer cómo desde el Estado se asume, representa y planifica la estructura del territorio de nuestra urbe. El análisis de los planes urbanos de desarrollo otorga pistas fundamentales para comprender la capacidad y competencia del Estado, y sus distintas instancias para intervenir sobre el espacio y guiar sus transformaciones. El segundo nivel es el análisis del sistema de centralidades urbanas en Lima, tomando como referencia información inédita sobre movilidad y funciones urbanas. Además, en este nivel se propone la necesidad de

repensar la centralidad no solo en función de la concentración de puestos de empleo, sino también apelando a otras dimensiones como la educación y el comercio; así como de pensar la estructura urbana en relación con la densidad residencial y el medio físico. Finalmente, el tercer nivel de análisis profundiza en la descripción de diez centros de diferente jerarquía y, a través de la presentación de sus características morfológicas, sus principales funciones urbanas. Pero también discute sus características como espacios sociales y públicos, dándole importancia a la percepción de los usuarios y a las características de accesibilidad.

El libro se organiza sobre la base de los niveles de estudio propuestos. El primer capítulo plantea el ámbito de discusión general de la investigación. Asimismo, establece las dimensiones de análisis precisando nuestra aproximación al concepto de centralidad urbana y su relación con otras nociones como las de funciones urbanas, infraestructura vial, densidad y espacio público.

A partir de un análisis de los planes de desarrollo urbano de los siglos XX y XXI para el caso de Lima, el segundo capítulo problematiza la aproximación de los actores públicos —estatales y subnacionales— al territorio y las centralidades. Las dimensiones de análisis consideradas son las siguientes: densidad urbana, accesibilidad, diversidad de usos, medio físico y espacio público. ¿Cómo se ha abordado la centralidad urbana desde la planificación y los planes urbanos?, ¿cuáles han sido las concepciones predominantes sobre las centralidades o centros urbanos?, ¿cuáles son las limitaciones de la planificación de la estructura de las centralidades en Lima?, tales son las interrogantes que se plantean en este nivel. Las conclusiones de este capítulo evidencian las limitaciones de la planificación urbana, y la necesidad de repensar los instrumentos de gestión y planificación.

El tercer capítulo ofrece un doble aporte. Por un lado, a partir de la revisión de los principales estudios sobre centralidades urbanas en la región, propone una metodología para el análisis e identificación de los centros urbanos y del sistema de centralidades. Por otro lado, mediante información empírica recogida por el estudio, se identifican estos centros y su grado de importancia para el caso de Lima. Además, se establece la necesidad de pensar los centros urbanos en relación con la densidad urbana, el proceso de urbanización y el medio físico.

El cuarto capítulo pasa a otro nivel de análisis y estudia los casos de diez centros con mayor detenimiento. Aquí destaca la importancia de reconocer cómo los procesos de urbanización moldean los rasgos de cada centro, sus funciones urbanas y su articulación con el resto de la metrópoli. Además, se propone la necesidad de repensar la calidad de estos espacios, sea desde su dimensión como espacios públicos, la accesibilidad o las percepciones de los usuarios acerca del cuidado. La descripción de distintos casos como los del Mercado Central o Gamarra, y de «nuevos» centros como los de Independencia y Santa Anita, permite obtener un panorama complejo de un proceso en marcha de reestructuración de la ciudad.

Las conclusiones del libro plantean los desafíos de este escenario y la necesidad de continuar una agenda de investigación que aborde las múltiples relaciones entre espacio y sociedad.

Antes de cerrar esta presentación es necesario hacer dos precisiones importantes. En primer lugar, la metodología utilizada en el estudio. Con el fin de identificar y caracterizar las centralidades en Lima Metropolitana utilizamos distintas herramientas metodológicas. Por un lado, aplicamos una encuesta en Lima Metropolitana (Lima y el Callao)[1] que permitió conocer las características de los desplazamientos de miembros del hogar de 14 a más años de edad. La encuesta incluyo ítems sobre motivos de desplazamiento, medios de transporte, horarios y duración; así como las características sociodemográficas del hogar y la vivienda. Esta información fue fundamental no solo para obtener un panorama actual sobre los desplazamientos en Lima Metropolitana, sino para el análisis de identificación

1. Se aplicaron 1200 encuestas con un margen de error de ±2,83 y 95% de nivel de confianza, bajo el supuesto de muestreo aleatorio simple y máxima heterogeneidad. El diseño muestral fue polietápico, con selección aleatoria de manzanas y sistemática de hogares con inicio aleatorio. Se utilizaron cuotas de sexo y edad correspondientes a la distribución real de la población de 18 o más años. La encuesta fue elaborada por el equipo del proyecto, y el diseño muestral y la aplicación estuvieron a cargo del Instituto de Opinión Pública (IOP) de la PUCP. La encuesta se aplicó en los meses de mayo y junio de 2014.

de las centralidades (capítulo 3). Por otro lado, con el fin de recoger información que nos permitiera describir cada una de las diez centralidades seleccionadas (capítulo 4), utilizamos cinco fuentes de información de manera complementaria:

a) Aplicación de sondeos a transeúntes en cada centralidad. Esta información debe ser tomada con precaución, en la medida en que puede haber sesgos en la muestra; sin embargo, es información que sugiere pistas para discutir sobre cada centralidad.
b) Observación sistemática en las principales áreas públicas de estas centralidades, con el objetivo de identificar usos, problemas, interacción entre actores, presencia del Estado, entre otros aspectos.
c) Entrevistas semiestructuradas con actores clave en cada centralidad.
d) Conteo de flujo vehicular en las principales intersecciones de las centralidades, estableciendo horarios y criterios sistemáticos que permiten hacer comparable la información entre distintas centralidades.
e) Levantamiento de elementos físico-urbanísticos, como actividades comerciales, accesibilidad, seguridad, mobiliario urbano, áreas verdes y composición de fachadas en intersecciones, plazas o parques. Esta información —recogida en fichas, dibujos y fotografías— la sistematizamos en planos y mapas que se incluyen a lo largo de este libro.

Segundo, esta investigación ha sido posible gracias al apoyo de la Dirección de Gestión de la Investigación (DGI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú, a través del proyecto 70243.0106. Esta es solo una de las maneras en que la Universidad reafirma su compromiso con la investigación académica y con la urgencia de estudiar los procesos que configuran la metrópoli de Lima.

También es necesario dar cuenta de que este ha sido un esfuerzo colectivo que contó con la invaluable participación de numerosas personas. En primer lugar, el equipo que tuvo a su cargo la investigación, compuesto por Pedro Belaunde, Viktor Bensús, Manuel Dammert Guardia, Juan Manuel del Pozo, Graciela Fernández de Córdova, Paola Moschella, Omar Pereyra, Pablo Vega Centeno y Marta Vilela. En segundo lugar, el conjunto de estudiantes universitarios de las especialidades de arquitectura, sociología y geografía que tuvieron a su cargo la recolección de información cualitativa, así como la aplicación de sondeos y elaboración de figuras, cuya participación agradecemos. No podemos dejar de agradecer también al equipo administrativo del Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (CIAC-PUCP), en especial a Isabel Ruiz y Flor Guerrero, quienes tuvieron a su cargo la gestión y logística del proyecto.

El esfuerzo colectivo tomó forma al discutir y definir los objetivos de investigación, el diseño metodológico y el análisis de los datos, así como en la revisión final del texto. Sin embargo, cabe individualizar la redacción y la responsabilidad: Viktor Bensús, de la centralidad Gamarra; Manuel Dammert Guardia, de la presentación, capítulo 5 y la centralidad Mercado Central en el capítulo 4; Graciela Fernández de Córdova, de la centralidad Puente Piedra en el capítulo 4; Paola Moschella, del capítulo 3 y de la centralidad Independencia en el capítulo 4; Pablo Vega Centeno se encargó del capítulo 1, capítulo 5 y de las centralidades San Miguel y Villa El Salvador y las percepciones de los usuarios de centralidades en el capítulo 4; Marta Vilela, del capítulo 2 y las centralidades Santa Anita y San Juan de Lurigancho en el capítulo 4.

Lima y el Callao conforman una metrópoli de alrededor de diez millones de habitantes y contiene un tercio de la población nacional. Los retos de esta metrópoli son múltiples: no solo existen limitaciones en la capacidad estatal y de los gobiernos subnacionales para planificar y gestionar la ciudad, sino que desde la academia

existe una necesidad cada vez más urgente de llenar vacíos y/o complementar el análisis de las realidades y características de nuestra urbe. Este libro propone repensar la ciudad, conocer sus cambios a través de las características de sus centralidades en la conformación de su estructura. Es una invitación a pensar cómo el territorio cambia, mantiene ciertos patrones y se reestructura en las últimas décadas; pero también es una invitación a entender cómo esos cambios y continuidades son parte fundamental de la calidad de vida de los residentes de la ciudad.

En efecto, la aproximación a las centralidades urbanas que aquí planteamos se interesa por integrar lecturas macro de la ciudad, que prestan atención a grandes indicadores como la concentración de determinados usos, servicios o actividades, con aproximaciones micro, que prestan atención a las especificidades urbanas de las centralidades y cómo las vive y percibe cotidianamente la población que acude a ellas.

La investigación que dio origen al presente trabajo fue motivada por la necesidad de aportar a la planificación de la ciudad. Lamentablemente, el proceso de elaboración de un Plan de Desarrollo para Lima y Callao iniciado el 2014 quedó trunco con el cambio de gestión, por lo que la ciudad sigue creciendo y transformándose de manera desenfrenada y caótica. Confiamos en que la urgencia de ordenar el crecimiento de la ciudad sea retomada por las autoridades municipales de la ciudad y en que, al momento de hacerlo, consideren aproximaciones como la desarrollada en el presente trabajo, que inciden en la necesidad de integrar en el análisis de la estructura urbana las diferentes dimensiones de lo urbano.

1 LAS CENTRALIDADES EN LA ESTRUCTURA METROPOLITANA

1.1	VARIABLES EN EL ESTUDIO DE LAS CENTRALIDADES Y LA ESTRUCTURA URBANA
1.2	CENTRALIDADES Y MODELOS DE DESARROLLO URBANO
1.3	EL ESPACIO PÚBLICO COMO DIMENSIÓN URBANA
1.4	CONSIDERACIONES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y ESTUDIO DE LAS CENTRALIDADES

Los centros urbanos son espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible para su población. Además, son espacios fácilmente percibidos o reconocidos por sus habitantes como lugares importantes para su vida cotidiana, aunque no residan ahí. En otras palabras, los centros urbanos son el corazón de una urbe, aunque en una metrópoli la metáfora pueda resultar insuficiente en la medida en que la escala urbana precisa más de un núcleo accesible para resolver las diversas necesidades urbanas de sus habitantes.

Cada centro se caracteriza por reunir dinámicas urbanas con un soporte de infraestructuras básicas y equipamientos públicos que permiten realizar actividades productivas, de servicios, administrativas, culturales y/o recreativas, por lo que además son de fácil acceso vial. Y los centros interactúan con los rasgos del territorio, por lo que son relevantes las características geográficas del medio físico.

El concepto de *centralidad* resulta pertinente en la medida en que alude la «capacidad de ser centro, reconocido, utilizado o apropiado socialmente como un espacio de confluencia» (Mayorga y Fontana 2012: 15). La noción de centralidad permite vincular la infraestructura y el tejido urbano con las actividades humanas que ahí ocurren, en la medida en que ellas expresan no solo usos sino también representaciones a través de la percepción de los habitantes (Vega Centeno 2017: 7).

Originalmente, las ciudades se organizaron en torno a un único gran centro como corazón de la ciudad. En el siglo XIX , cuando surgen las grandes ciudades industriales, se redefinen los usos y las actividades urbanas; esto también supuso la concentración de millones de habitantes por primera vez en la historia (Mumford 1966). A ello se le agrega la incorporación de medios de transporte motorizados a la vida cotidiana durante el siglo XX, lo que redefine las relaciones sociales en el territorio urbano: la ventaja de la proximidad física es reemplazada por criterios de accesibilidad. Lo importante pasa a ser la rapidez del desplazamiento, antes que la distancia geográfica. Tanto las necesidades de la actividad industrial como el crecimiento demográfico y los medios de desplazamiento redefinen la estructura urbana de las grandes ciudades, y una de sus expresiones es el surgimiento paulatino de varios centros urbanos de diferente jerarquía.

En el caso específico de Lima, el Centro Histórico era el único núcleo importante de la ciudad hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX. El desarrollo industrial de la ciudad fue tardío y de menor importancia en relación con otras ciudades como Ciudad de México, Sao Paulo o Buenos Aires, metrópolis latinoamericanas donde la industrialización fue más importante (Duhau y Giglia 2008). Una primera franja industrial se desarrolló entre las avenidas Colonial y Argentina, entre Lima y Callao, pero no llegó a tener una gran magnitud, en comparación con las ciudades antes citadas. En cambio, un nuevo núcleo urbano fue surgiendo en Miraflores a mediados del siglo XX, cerca de los nuevos espacios residenciales de las élites sociales, que paulatinamente fueron abandonando el centro originario durante la primera mitad del siglo pasado.

Las metrópolis, por su gran extensión y su numerosa población, poseen una estructura policéntrica, es decir, con más de un centro que aglomera actividades importantes de la ciudad. No obstante, en el caso de Lima es poco lo que conocemos de estos centros: su inserción en del tejido urbano y las dinámicas que ahí se reúnen. Asimismo, poco sabemos en relación con la jerarquía de estos centros; vale decir, si existen varias centralidades de jerarquía metropolitana o no, o si hay centros que han sustituido en importancia a centros originales, como sucede en el caso de Sao Paulo (Frúgoli 2000).

Uno de los indicadores más utilizados al momento de evaluar la importancia de un centro es su condición de nodo como parte de una red y su nivel o capacidad de conectividad; del mismo modo, el nivel de concentración de actividades laborales es otro indicador importante. No obstante, estos indicadores prestan poca atención a las características específicas del espacio urbano en el que un determinado centro se localiza, lo que resulta necesario si nos interesa medir su impacto o importancia en el desarrollo urbano de una metrópoli.

En el presente capítulo nos interesa proponer algunos ejes temáticos para aproximarnos a las cualidades de la condición de centralidad que detentan diferentes centros metropolitanos, poniendo el énfasis en las características urbanísticas y sociales del espacio donde se emplaza un determinado centro urbano. Sobre la base de este objetivo, revisaremos en primer lugar los atributos o aspectos de centralidad que diferentes estudios urbanos consideran, para, en segundo lugar, confrontarlos a modelos de desarrollo urbano. Seguidamente analizaremos la importancia del espacio público urbano para proponer la priorización de determinadas dimensiones urbanas en el estudio de las centralidades de Lima.

1.1 VARIABLES EN EL ESTUDIO DE LAS CENTRALIDADES Y ESTRUCTURA URBANA

Los enfoques con que actualmente se estudian los núcleos urbanos recogen aportes de diversas disciplinas y se basan en diferentes tratamientos metodológicos. Es posible afirmar, siguiendo a Fernández de Córdova y Vilela (2015: 100-101), que la mayor parte de las aproximaciones son parciales porque se centran de manera fragmentada en alguna variable. Es decir, algunos enfoques priorizan las variables de concentración y densidad de empleo (Gonzales y Del Pozo 2012, Rojas y otros 2009), otros se interesan por relacionar la densidad residencial con la diversidad del comercio (Produit 2009), y hay quienes priorizan la movilidad (Rodríguez 2012, Rojas y otros 2009), entre otros aspectos.

La concentración de empleo es el indicador más utilizado en el estudio de las centralidades. La localización de las empresas sobre la base de criterios económicos tiende a buscar, por una parte, cómo abaratar costos de transporte, y por otra, cómo estar en un lugar identificable y accesible para la potencial demanda de los usuarios. De acuerdo con el modelo concéntrico de valor de suelo desarrollado por Alonso y citado por Gonzales y Del Pozo (2012), las empresas estarán dispuestas a pagar una renta alta por ubicarse en un centro y el costo de transporte terminará por definir su disposición a ubicarse en un núcleo determinado (2012: 31). Por otra parte, este tipo de concentraciones genera economías de aglomeración para las empresas; es decir, pueden obtener beneficios económicos independientes del proceso productivo de sus respectivas firmas, los que dependen en buena parte de la oportunidad de localización que significa la reunión, a proximidad, de las personas competentes en cada rubro específico de la actividad económica. Estas agrupaciones constituyen lo que Glaeser (2011) define como la gran rentabilidad por la proximidad de actores, capaz, a su vez, de producir innovaciones como producto de la colaboración humana, un tipo de concentración muy buscado en la actual era de la globalización.

La conectividad es otro de los criterios más utilizados al momento de aproximarnos al estudio de los centros urbanos. Una buena ubicación en la red territorial de comunicaciones ha sido, a lo largo de la historia, el origen de numerosas ciudades en el mundo; es el caso de las primeras ciudades de Ur, Nagasth o Nipur en los ríos Éufrates y Tigris en Mesopotamia, o de las ciudades de Tebas y Menfis en el antiguo Egipto, interconectadas gracias al río Nilo. Más adelante en la historia fueron las estaciones ferroviarias el hito sobre el que se formaron o crecieron ciudades;

y una situación similar ocurre con la unión entre dos carreteras de importancia, situación que ha incidido en el surgimiento de numerosas urbes. El desarrollo de centros al interior de una metrópoli puede obedecer a criterios semejantes a los del territorio mayor; las intersecciones entre las principales vías troncales ofrecen oportunidades de accesibilidad importantes, como también las estaciones centrales de trenes urbanos o los terminales terrestres de transporte de pasajeros.

La conectividad no solo se remite a las diferentes redes de comunicación terrestre, sino que también se extiende a los sistemas de infraestructura, fundamentales para el funcionamiento de las aglomeraciones humanas en la actualidad. Con ello nos referimos a cómo se establecen los servicios de energía eléctrica, cómo se distribuyen las troncales del servicio de agua potable, los sistemas de desagüe y, más recientemente, el tendido de fibra óptica que permite las conexiones de internet. En todos estos casos aludimos a redes de infraestructura que posibilitan el funcionamiento de las ciudades; sistemas de redes que, como señala Dupuy (1998), constituyen el primer nivel de redes de cualquier sistema urbano, y con un tendido no homogéneo sino dependiente de las particulares formas en que los operadores de estas redes las instalan y gestionan.

La magnitud y concentración de la actividad comercial es otro indicador más utilizado utilizado. Baste con recordar la definición de Weber sobre las ciudades, a las que define en primer término como «lugares de mercado» (1987). En efecto, el contar con un espacio destinado al intercambio de bienes tanto con el *hinterland* inmediato como con otras localidades, accesibles por la red de comunicaciones en la cual la urbe está inserta, ha sido uno de los factores explicativos más importantes para identificar el surgimiento y/o florecimiento de una ciudad a lo largo de la historia. Morfológicamente, muchas localidades destinaban su principal espacio público, una plaza, a las actividades mercantiles, fenómeno que aún se observa en numerosos centros urbanos de pequeña dimensión en diferentes partes del mundo. En las metrópolis los lugares de mercado se multiplican, aunque buscando resolver las demandas de abastecimiento a diferentes escalas territoriales; podemos encontrar centros de abasto que resuelven necesidades de los barrios colindantes y mercados de impacto zonal, como también centros de intercambio comercial que atraen un flujo de ofertantes y consumidores que incluso trascienden el continuo urbano metropolitano.

Asimismo, desde la segunda mitad del siglo XX la actividad comercial también tiene lugar en *malls*. Estos centros ya no se orientan tanto a distribuirse territorialmente según la densidad residencial, sino que priorizan las oportunidades que ofrece la conectividad vial; es decir, una buena localización en la red de avenidas principales de la urbe, asegurándose la accesibilidad de los vehículos motorizados. En Lima los centros comerciales surgen con fuerza solo a finales del siglo pasado, y será importante observar en qué medida se generan priorizando la accesibilidad vial o la proximidad de entornos residenciales densos.

Partiendo de una mirada urbanística, Panerai y Mangin (1999) proponen diferenciar tres categorías de centros por su morfología: los centros históricos, los centros-corredor y los grandes centros comerciales. En el primer caso, la centralidad es fruto de la superposición de actividades comerciales e institucionales; además, existe una concentración simbólica del poder. En el segundo caso, el elemento principal es la accesibilidad, al situarse en una vía troncal de la ciudad, ofreciendo facilidades de concentración de ofertas para el consumo, la recreación y el ocio. Finalmente, en el tercer caso, los grandes centros comerciales se erigen como nuevos núcleos urbanos al acaparar la enorme demanda de una diversidad de clientes, sobre la base de nuevas modalidades de consumo (Panerai y Mangin 1999: 248), con un modelo que se asemeja al del nodo, al que nos hemos referido

antes. Este enfoque se interesa por relacionar formas con funciones urbanas, para lo cual se hace necesario prestar atención a la configuración de los tejidos urbanos, con el fin de relacionar redes viales con tamaños de lotes y, sobre esa morfología, analizar los diferentes tipos de funciones que pueden superponerse o aglomerarse en determinados espacios de la ciudad.

Estas aproximaciones aportan elementos valiosos para identificar niveles de importancia, tipologías o características morfológicas de diferentes centros urbanos, pero tienden a depender de una o pocas variables. En el caso de los estudios centrados en actividades económicas se priorizan análisis cuantitativos al propio desarrollo espacial, lo que les permite sustentarse en análisis estadísticos (Navarro y Ortuño 2011), fenómeno que también ocurre en el análisis de flujos de vehículos, bienes e información.

Para el presente estudio nos interesa partir de enfoques que opten por la integración de variables de orden cuantitativo y cualitativo, pero que también consideren las características específicas del espacio urbano. En esta perspectiva, partimos de entender los centros urbanos como aquellas concentraciones de actividades que atraen el flujo de habitantes, vehículos y bienes de una ciudad (Polydorides 1983: 1). Principalmente aludimos a actividades de tipo económico referidas a la producción, distribución o intercambio de bienes y servicios; pero también los vinculamos con actividades referidas tanto a la educación, salud y cultura como a las que competen a la administración y gestión del conjunto de transacciones e interacciones que ocurren en una determinada jurisdicción urbana. Por último, estos centros también son espacios que se erigen como referentes para la vida social de los habitantes que los frecuentan.

Por ello, consideramos pertinente utilizar la noción de *centralidad*, que nos permite aproximarnos al espacio social de cada núcleo urbano y relacionar los indicadores de actividades económicas o de flujos de población con las características del espacio edificado y la práctica espacial. Esto, a su vez, vincula los usos con la percepción ciudadana del espacio practicado (Vega Centeno 2017).

Las centralidades requieren ser entendidas y analizadas no solo como focos con un gran flujo poblacional, sino por la diversidad de actividades que se realizan en ellas y por las características morfológicas del espacio que ocupan. Asimismo, por tener la capacidad de articularse con centros de diferentes escalas en la estructura metropolitana. Estos centros pueden identificarse partiendo de determinadas funciones urbanas —comerciales, de servicios, financieras, industriales, educativas, culturales o recreacionales—, las que pueden constituir núcleos de importancia metropolitana en la medida en que complejicen su diversidad como espacio construido o en el ámbito de las representaciones simbólicas. Asimismo, será necesario prestar atención a las condiciones específicas del medio físico en donde se ubican, ya que las metrópolis no ocupan un medio físico homogéneo, como es el caso específico de Lima.

1.2 CENTRALIDADES Y MODELOS DE DESARROLLO URBANO

Habida cuenta de la importancia adquirida por las metrópolis en la época contemporánea, el desarrollo de modelos polinucleares se ha expandido: diversos centros pueden localizarse indistintamente en zonas centrales o periféricas (Capel 2003). Este fenómeno es definido como *policentrismo descentralizado* si ocurre como resultado de la descongestión del empleo, o como *policentrismo christalleriano* si se refiere a la integración funcional de centros de menor tamaño con uno mayor (Muñiz y otros 2015: 77).

El crecimiento del número de centros y su consolidación va junto con las múltiples formas de entender el desarrollo urbano. En la actualidad, el modelo

dominante de desarrollo urbano es aquel que privilegia la conectividad vial para los medios de transporte motorizados de uso privado; para estos efectos, un centro urbano importante debe ser accesible a los autos, prestando menor atención a otras características de su estructura urbana. Esta forma de entender la ciudad suele ser definida en la actualidad como una visión de *ciudad dispersa* o *difusa*, en la que se ordenan las funciones urbanas de manera homogénea, segregadas unas de otras. Las áreas residenciales se encuentran alejadas de aquellas zonas donde se concentran las actividades laborales, que a su vez se diferencian de los espacios recreativos; la conexión de unas áreas con otras será eficiente si el habitante cuenta con automóvil propio, con el que se desplazará por la red vial de la urbe. Esta manera de «producir ciudad» se sustenta en el paradigma de ciudad moderna que dominó la llamada *ciudad fordista* (Ciccolella 2012, Duhau y Giglia 2008), cuyo principal sustento ideológico lo proporcionaron Le Corbusier y el movimiento de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM).

El advenimiento de la era de la globalización generó transformaciones importantes en la organización de la actividad productiva y en la manera de comprender la metrópoli. Como afirma Ascher (2004), nos encontramos en una etapa de tránsito: se deja el capitalismo industrial —basado en la producción de bienes—, por un capitalismo cognitivo. En este último, la principal fuente de riqueza es la concentración de personal de alta competencia con capacidad para estudiar mercados, procesos de organización e innovación en los diferentes rubros productores de bienes. Una de las características más notables de este nuevo modelo de desarrollo —el capitalismo cognitivo— es que las plantas fabriles productoras de bienes ya no constituyen uno de los principales indicadores de desarrollo económico para las urbes. En cambio, ganan en importancia aquellos espacios dedicados a concentrar actividades financieras, de consultorías profesionales de mercado o centros de innovación. El ícono de la planta fabril con enormes chimeneas cede su paso al de los edificios inteligentes, que aprovechan las tecnologías de la información y la comunicación para el control de accesos, el monitoreo de las condiciones climáticas y la administración de los recursos energéticos.

La globalización de la economía ha estimulado la concentración de servicios financieros y comerciales en lugares de la estructura urbana de las grandes ciudades que ganan visibilidad internacional como puntos estratégicos para localizar sedes empresariales o sucursales de grandes empresas transnacionales. Esta red se inserta en contextos económicos en los que el llamado *nuevo espacio industrial* abandona las zonas fabriles como ícono de la economía urbana para concentrar su atención en los centros de decisión e innovación empresarial (Borja y Castells 2000: 49-50); lo hace a manera de nodos, en la medida en que privilegia el valor de la conectividad, tanto vial como de las tecnologías de la información y la comunicación como formas de acceso.

Este conjunto de actividades ha permitido que determinados espacios de la ciudad se erijan como centros urbanos articulados a redes económicas de carácter global, pero donde interesa poco su influencia en el tejido urbano colindante. La era contemporánea ha producido, entonces, centros globalmente visibles como nodos en las redes del espacio de los flujos, pero aparentemente «invisibles» como lugares —es decir, como parte de la ciudad en la que se insertan (Castells 1997)— por lo que su incidencia en la vida de la ciudad es limitada. Es pertinente, entonces, interrogarse por el carácter de centralidad que estos nodos globales le ofrecen a una estructura metropolitana; más aún en urbes como las de América Latina, que han experimentado importantes procesos de reestructuración en las últimas décadas y donde el actor público ha pasado a tener un rol pasivo o subsidiario de las iniciativas del capital inmobiliario (Ciccolella 2012, Duhau y Giglia 2008, De Mattos 2008).

En términos del territorio en el que se inserta, la inversión inmobiliaria ha sabido aprovechar la enorme rentabilidad que ofrecía el suelo en el que surgen nuevos centros urbanos en las grandes urbes latinoamericanas. Ello permitió que valores irrisorios de suelo para el mercado mundial hace treinta años, produjeran una rentabilidad importante mediante la edificación de inmuebles que han transformado el paisaje urbano de las urbes de América Latina a inicios del siglo XXI. Sin embargo, estas construcciones tienden a homogeneizar el paisaje arquitectónico de las ciudades, en la medida en que las edificaciones resultan siendo productos similares (De Mattos 2008: 29), proceso observado a escala mundial por Castells, quien sostiene que la llegada del espacio de los flujos opaca la relación significativa entre arquitectura y sociedad (1997: 452). Este proceso, además, en América Latina se lleva a cabo con una cierta anuencia de los actores políticos, en la medida en que domina en la gestión urbana un principio de subsidiariedad por el cual una buena administración es aquella que cede la iniciativa de la transformación urbana al capital privado (De Mattos 2008)

En suma, a fines del siglo XX la inversión privada asumió un rol importante en la transformación de las ciudades latinoamericanas. Estas reunían sus actividades en torno a una gran zona central que se diferenciaba de una periferia conformada principalmente por barrios marginales, estructura morfológica tradicionalmente identificada, en el análisis urbano, como un *modelo centro-perif*eria. Este modelo se halla en plena transformación por la emergencia de nuevas concentraciones, pero a menor escala, en lo que algunos autores definen como el predominio de una ciudad fragmentada, como paradigma urbano (Bähr y Borsdorf 2005: 212).

Sin embargo, la interrogante referida a la calidad urbana de estos centros no se resuelve, pues, como señala Castells, los nodos tienden a independizarse de los lugares en los cuales se localizan. Por ello, Sassen demanda recuperar la categoría de lugar y de proceso de producción para el análisis de la economía global (2007: 126). Y Borja propone aproximarse a estas configuraciones a partir de los espacios públicos, donde se concretaría la síntesis entre espacios de lugares y espacios de flujos (2003: 119); esto es, entre el espacio edificado que ocupan estos centros y las redes globales facilitadas por las tecnologías de la información y la comunicación.

Se hace necesario precisar mediante qué elementos o indicadores vamos a identificar la materialidad de los centros urbanos. Vale decir, como señalan Salcedo y Dear (2012), en una perspectiva lefebvriana, cómo el espacio es concebido como producto urbano y cómo es practicado y percibido por los habitantes de los focos neurálgicos de una metrópoli, quienes finalmente los convierten en espacios vivos.

Por otro lado, ningún centro urbano surge ni crece de forma independiente; cada uno se halla conectado con diferentes redes, y es justamente la superposición de estas lo que permite explicar la mayor o menor importancia de tales concentraciones, que pueden limitarse a servicios de carácter local o barrial o constituir referentes de escala distrital, zonal o metropolitana, con impactos de tipo global. Las infraestructuras —tanto viales como de energía, de agua o de fibra óptica para las nuevas tecnologías de la información— generan redes particulares, que en términos de Dupuy (1998) constituyen redes de *primer nivel*. Mientras tanto, el conjunto de equipamientos públicos, los diferentes espacios dedicados a la producción, distribución y consumo de bienes, así como el sector de servicios de salud y educación, se erigen en un *segundo nivel* de redes urbanas. La forma en que este conjunto de redes de primer y segundo nivel se distribuyen y superponen en el tejido urbano de la metrópoli facilita una identificación del conjunto de centros urbanos de diferente jerarquía que operan en la ciudad, condición que a su vez debe contrastarse con la forma en que son apropiados por las lógicas cotidianas de los habitantes de la ciudad o usuarios del *tercer nivel* de redes urbanas, en la perspectiva de Dupuy.

Los centros, cuando son vistos prioritariamente como nodos, demandan enormes infraestructuras viales para facilitar conexiones eficientes en términos espaciotemporales, lo que ha abierto interminables debates en torno a si este es el modelo deseable para desarrollar una urbe moderna en la era global. Este debate tiene como antecedente (1964) al informe Buchanan respecto al tráfico urbano en el Reino Unido, que en sus conclusiones destaca que la inversión en mayor infraestructura vial daría como resultado un estímulo al mayor uso de vehículos motorizados, por lo que, al final, construir más vías no resultaba un paliativo eficiente a los problemas de congestión que experimentaban las grandes ciudades británicas. Buchanan recomendaba, por ello, enfrentar el transporte no como una función urbana independiente, sino entenderlo al servicio de la ciudad (Dextre y Avellaneda 2014: 17).

En décadas recientes esta discusión ha incluido también la preocupación por el futuro del planeta, luego de que el informe Brundtland, publicado en 1987, advirtiera de los peligros que supone mantener un desarrollo económico sustentado en la depredación de los recursos existentes como si estos fueses infinitos. Esta discusión se trasladó a las visiones sobre la ciudad moderna, que replantean la organización de las funciones urbanas y la accesibilidad del conjunto de la población, lo que se ha plasmado en informes mundiales como el de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible que tuvo lugar el año 2012.

Uno de los trabajos pioneros para poner en valor la calidad de vida de espacios urbanos sin el automóvil como criterio estructurante de lo urbano es el de Jacobs (2013), quien en 1963 reivindicó la vida de vecindario: la gente se desplaza cotidianamente a pie, y en el encuentro cotidiano de múltiples prácticas sociales se hace posible experimentar pequeñas prácticas solidarias que afianzan la seguridad de las aceras, fomentando los valores ciudadanos de la vida en colectivo. Este tipo de miradas lo retoman posteriormente arquitectos urbanistas como Gehl (2006), quien tendrá una importante influencia en la reconversión de la ciudad de Copenhague, una de las primeras grandes ciudades europeas que se transforma de una ciudad estructurada al servicio del automóvil a una urbe donde gran parte de los accesos son posibles mediante una eficiente red de ciclovías y con la primera red de calles peatonales modernas. Luego, otras ciudades del mundo adoptarán una visión alternativa que privilegia los accesos de la población a centros urbanos mediante desplazamientos peatonales o utilizando bicicletas; destaca, a fines del siglo XX, la transformación que experimentan ciudades como Barcelona. Este modelo o visión de ciudad se suele definir como el de *ciudad compacta*, que revalora ciertos elementos de la ciudad europea tradicional como la densidad de ocupación y la diversidad de actividades, e incluye espacios residenciales con la calle como componente que estructura la vida social y el tejido urbano. Por ende, se promueven centros urbanos donde el acceso y la movilidad peatonal reciben una atención prioritaria de la política urbana. Se trata, por otro lado, de modelos atractivos para la localización de servicios profesionales de alta competencia, insertados en la economía global, por lo que estas ciudades demuestran que se puede ganar visibilidad global con modelos de desarrollo urbano alternativos a aquellos que son dependientes del automóvil.

Sin embargo, también existe preocupación por la forma en que se desarrolla el modelo de ciudad compacta, pues si bien parte de una situación inicial con diversidad social, el éxito que adquieren como nuevos centros urbanos suele elevar el valor del suelo, así como el costo de vida, lo que tiende a llevar a los llamados procesos de *gentrificación*, por los cuales la población de baja renta tiende finalmente a ser reemplazada por población de mayor poder adquisitivo.

En este marco, llama la atención el rol que puede —o debe— tener el actor público, responsable de la gestión de la urbe. En el actual modo dominante de desarrollo urbano en América Latina, detenta el liderazgo el actor privado que

invierte en proyectos inmobiliarios, y el planeamiento cumple un rol secundario o incluso puede llegar a ser inexistente.

Un enfoque de urbanismo sostenible debe atender a la dimensión urbana de las centralidades y a los efectos que la inversión pública puede tener sobre estas. Es preciso considerar un enfoque de desarrollo urbano con calidad de vida y uso armónico de recursos que no comprometa la vida de las generaciones futuras. Esta preocupación nos lleva a prestar especial atención a la formación de espacios compactos, que reduzcan la necesidad de hacer grandes viajes en vehículos motorizados de uso privado para acceder a diferentes actividades urbanas; en otras palabras, interesa una organización de las funciones urbanas que facilite la proximidad de usos y actividades, y transporte público de alta capacidad —metro o BTR (bus de tránsito rápido) para trayectos más largos. Sin embargo, también supone considerar políticas que aseguren una diversidad tanto de usos como de grupos sociales, cuidando los riesgos que involucran los posibles procesos de segregación que generan los cambios del mercado inmobiliario.

Fernández de Córdova y Vilela (2015) retoman por ello el enfoque de Rueda, para quien la compacidad «facilita el contacto, el intercambio y la comunicación que son, como se sabe, la esencia de la ciudad. Potencia la probabilidad de contactos y con ellos potencia la relación entre los elementos del sistema urbano» (2002: 5). En consecuencia, según estas autoras, la ordenación del territorio y el urbanismo constituyen disciplinas académicas necesarias para la identificación y análisis de las centralidades partiendo del objetivo de generar procesos de integración urbana que faciliten a la población urbana el acceso a la satisfacción de una multiplicidad de necesidades cotidianas de una metrópoli.

La calidad de una integración urbana depende, por otra parte, de considerar si el tipo de densidad de un núcleo favorece o no una vida urbana más intensa, tal como señalan Declève y otros (2009). La densidad no solo nos refiere a un coeficiente que relaciona el espacio edificado con las personas que lo ocupan, sino que forma parte de la experiencia urbana de los habitantes de una urbe, que facilitan, con sus prácticas cotidianas, el desarrollo de determinadas pautas de comportamiento, como también el desarrollo de diferentes percepciones sobre las condiciones y calidades del espacio vivido.

La densidad como experiencia urbana nos lleva de manera inevitable a prestarle atención a la forma en que los habitantes que ocupan una concentración urbana determinada experimentan la interacción con otras personas y con el espacio edificado. En esta perspectiva, resulta importante considerar las características del espacio público en el estudio de las centralidades urbanas, pues se trata de observar la red de espacios que articulan en una centralidad el conjunto de edificaciones que ahí se puedan aglomerar. Para ello nos apoyamos en la tesis de Gehl, en el sentido de que un espacio público con un buen diseño urbano se convierte en un factor estimulante para la generación de actividades opcionales, es decir, aquellas que implican realizar alguna actividad no prevista, si el tiempo y lugar lo permiten (2006: 17). Asimismo, consideramos pertinente el enfoque de «urbanismo del espacio público» como base de la construcción de centralidades urbanas que propone Borja (2013: 39-40).

1.3 EL ESPACIO PÚBLICO COMO DIMENSIÓN URBANA

En octubre de 2016 se celebró la tercera cumbre mundial del Hábitat, organizada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que debe orientar la agenda del desarrollo urbano de los países para los próximos veinte años. Tuvo como gran novedad el hecho de que el título de la cumbre fuese Hábitat y Desarrollo Urbano Sostenible, pues con esto se invita a redefinir a nivel mundial las visiones

de desarrollo urbano que dominan el crecimiento urbano en la búsqueda de una ciudad para todos, justa, inclusiva, sana y asequible, entre otros aspectos (ONU 2017). Al respecto, llama la atención la importancia que se le atribuye al espacio público, considerado uno de los ejes estratégicos en la discusión sobre el desarrollo urbano.

Por ello, consideramos pertinente detenernos un poco más en esta dimensión urbana, que ofrece oportunidades y amenazas para el desarrollo de los centros urbanos. En el caso de América Latina nos interesa aún más, en la medida en que, como señala Ciccolella (2012), las metrópolis tienen un carácter híbrido que superpone varias formas de producir ciudad. Esto se complejiza, además, con el hecho de que en metrópolis como Lima la urbanización mediante barriadas o barrios periféricos ha sido la principal forma de ocupar el suelo y producir ciudad, donde se experimentan procesos de densidad en espacios urbanos producidos en forma dispersa, en la línea de lo que Abramo (2012) define para Latinoamérica como la producción de una *ciudad com-fusa*. En estos contextos se plantean interrogantes sobre cómo se forman los centros y subcentros urbanos, y qué papel cumplen los espacios públicos en ellos.

En la tradición urbanística la referencia al espacio público remite a ciertas características específicas de la morfología urbana; alude a la distinción necesaria que se debe efectuar entre los lotes privados de acceso segregado y las áreas públicas, donde todos pueden circular, que permiten las salidas y entradas a los diferentes espacios de uso privado. De acuerdo con esta perspectiva, uno de los primeros espacios públicos que se identifica son las calles, en sus diferentes nomenclaturas —pasaje, jirón, paseo, avenida, alameda, etcétera—, formas y dimensiones, como también se considerarán aquellos lotes o manzanas no construidas que facilitan las concentraciones humanas: las plazas o los terrenos de propiedad pública insertos en la trama urbana, que permiten el contacto de los seres humanos con la naturaleza y que definimos como *parques*.

El centro de atención de la tradición urbanística está puesto en ciertas características del espacio edificado, en tanto su tipo de acceso y uso, si es privado o público, como en lo referido a sus dimensiones. El gran aporte de las ciencias humanas ha sido ofrecer una aproximación al espacio público centrada en la presencia del colectivo humano: en el espacio vivencial según Bollnow (1969) o en el espacio social de acuerdo con Lefebvre (2013).

Partiendo de un enfoque sociológico, Borja plantea la relación entre espacio público y espacio político atendiendo a su dimensión urbana; esto es, relacionando la vida social con el espacio edificado en el que esta ocurre. Por ello, afirma que los conceptos de ciudad, espacio público y ciudadanía «están relacionados dialécticamente, sin que ninguno pueda existir sin los otros dos» y que «nuestra vida depende en buena medida de esta relación» (2003: 22). El espacio público de la ciudad se cristaliza como el gran escenario en el que se puede ejercer una ciudadanía entendida como conquista cotidiana de derechos. Borja retoma las raíces del sentido del ágora como plaza pública, pero también está muy interesado en subrayar el rol que les compete a los espacios públicos en la ciudad contemporánea, donde las dinámicas globales nos pueden hacer suponer que los flujos económicos operan de manera independiente a los espacios urbanos concretos. Por ello, Borja propone entender el espacio público de la ciudad contemporánea como la gran síntesis entre el espacio de los lugares, que alude al territorio urbano concreto, y el espacio de los flujos, que nos refiere a las redes que construyen las dinámicas de la economía global. De esta forma, busca encontrarle una salida a la relación conflictiva que Castells (1997) encuentra en la sociedad actual entre el espacio de los flujos y el espacio de los lugares. Sobre el particular, es pertinente también el análisis de Sassen, quien afirma que es

necesario retomar la categoría de *lugar*, a fin de observar cómo se materializan los sistemas globales en las ciudades (2007: 126).

En resumen, el espacio público destaca como el gran escenario potencial para la práctica de ciudadanía, mediante la cual los habitantes de una ciudad se reconocen en igualdad de derechos; a su vez, el espacio público permite integrar las diferentes formas urbanas que se tienden a producir en la era de la globalización. En esta misma perspectiva, Carrión plantea concebir los espacios públicos como el espacio que construye la pedagogía de la alteridad (2007). En estos contextos, la manera en que los proyectos urbanos se diseñen tendrá un rol crucial (Borja y Muxi 2003, Gehl, 2006). En ellos se podrá observar la capacidad de integrar el sistema global con el tejido urbano o, en su defecto, de producir rupturas espaciales que pueden materializar peligrosos efectos de exclusión social.

Siendo sugerente la comprensión del espacio público que propone Borja, su definición supone un uso social colectivo y una multifuncionalidad (2003: 124). Esta referencia al uso social colectivo suele asociarse con grandes aglomeraciones humanas ocupando espacios urbanos gestionados por autoridades —por ejemplo, en manifestaciones políticas—, lo que nos acerca a la esfera pública de Habermas. Esta multifuncionalidad también puede aludir a las festividades colectivas o a multiplicidad de actividades que ocurren de manera paralela, que aluden a la vida social de un colectivo humano, sin que en estas necesariamente se expresen acciones políticas, tema que también es considerado por este autor.[1]

Si hay algo que tiene de característico el comportamiento humano en sociedad es justamente su diversidad, con lo repetitivo y lo imprevisible yendo de la mano. Es sugerente, por esto, la referencia que hace Bauman del espacio público, al asociar las calles a la espontaneidad, la flexibilidad, la capacidad para sorprender y la promesa de aventuras (2006: 103). Ello supone, para el urbanismo, la necesidad de planificar una ciudad con espacios públicos flexibles, que permitan o faciliten las múltiples iniciativas que las personas pueden tener. Resulta fundamental combatir la tentación de proyectistas y gestores urbanos de pretender reglamentar los tipos de actividades que pueden generarse en un espacio público determinado. Estas iniciativas, que privilegian labores de control social amparadas en una demanda de seguridad, ponen en peligro no solo las libertades ciudadanas, sino también el potencial creativo de las personas, sustento esencial que se expresa en aquellas ciudades que son competitivas en la economía actual, como señalara Glaeser (2011).

Por otra parte, definir la naturaleza del espacio público según su uso potencial merece plantear algunas precisiones, pues supone la existencia de una suerte de utilidad definida del espacio. En la medida en que nos interesa aproximarnos a las formas como incide el espacio en las interacciones humanas, el concepto sociológico de apropiación propuesto por Remy y Voyé nos parece más sugerente (1981). Estos autores entienden por apropiación la forma en que la población, al frecuentar cotidianamente un espacio, perceptualmente lo hace suyo y le imprime su sello vital. Esta noción nos permite poner mayor énfasis en la capacidad de iniciativa que tiene la persona al interactuar con otros en el espacio de la ciudad. Por ejemplo, uno puede suponer que una banca está destinada exclusivamente al uso de sentarse, pero las personas pueden decidir utilizarla como mesa para comer o jugar, o como mobiliario que les permite recostarse, etcétera. Interesa, pues, poner en relieve el potencial creativo de las personas en su relación con el espacio edificado, el cual coexiste con las acciones repetitivas que también configuran la vida cotidiana.

El espacio público, planteado como espacio de la alteridad, de las oportunidades de la colaboración humana creativa, se convierte, además, en una cualidad que puede potenciar la jerarquía de un centro urbano en los contextos

1. En esta perspectiva, resulta más sugerente la definición previa del mismo autor sobre el espacio público al llamarlo «lugar de relación y de identificación, de contacto entre personas, animación y expresión comunitaria» (Borja 2003: 23). La noción de «lugar de animación» resulta pertinente para acoger el carácter imprevisible y creativo que puede ofrecer la interacción humana en estos lugares.

actuales de una sociedad donde, como señala Ascher (2004), la gran riqueza son las personas, y desde el punto de vista de la economía global, los servicios personales de altas competencias.

Estas posibilidades pueden encontrarse en un espacio público democrático, que es el ideal de espacio público moderno (Duhau y Giglia 2008). En este contexto, se entiende por *espacio público* todo espacio accesible, sin importar el momento o el tipo de persona, sin discriminación alguna de actividades, las cuales no necesariamente son determinadas explícitamente, a condición de que sigan un reglamento de uso establecido por la autoridad pública (Remy y Voyé 1981: 92-93). Entonces, el centro de gravedad en la observación de los espacios públicos se orientará hacia las formas en que la población ocupa la ciudad y la domestica en su día a día, que a su vez tendrán una incidencia fundamental en los procesos de socialización de los habitantes o urbanitas.

No obstante, quedan pendientes dos consideraciones fundamentales al momento de observar los espacios públicos, que tienen que ver con la escala y con su existencia dentro de un proceso histórico determinado. Con respecto a la escala, es importante observar que las posibilidades y diversidades de interacción y encuentro en calles, parques o plazas pueden ser muy diferentes según la magnitud del conjunto de personas que frecuenten frecuentan un espacio determinado, así como los tipos de usos urbanos que los circundan. Los espacios públicos a los que en este caso estamos aludiendo son aquellos que pueden calificarse como metropolitanos, zonales o por lo menos distritales, según la diferenciación de escalas propuesta por Takano y Tokeshi (2007).

Espacios públicos que articulan funciones diversas, donde los espacios residenciales pueden existir, pero en forma minoritaria, se caracterizan por el hecho de que la mayor parte de los habitantes que los ocupan cotidianamente no se conocen entre sí, por lo que se estimulan comportamientos basados en la abstracción, la reserva o la indiferencia, como señalara Simmel a principios del siglo XX. En estos casos podemos estar hablando de espacios públicos de escala zonal o metropolitana, que serían los correspondientes a los que articulan las principales centralidades de una ciudad.

En cuanto a la inserción en un proceso histórico, es importante prestarle atención a la historicidad de cada sociedad, tal como señala Salcedo (2002). El espacio público moderno es más una visión o aspiración de futuro que un fenómeno existente, pues, como mencionan Duhau y Giglia (2008), son pocas las grandes ciudades latinoamericanas con espacios públicos de carácter democrático. En casos específicos como Lima, por ejemplo, los espacios públicos, a través de su historia, han sido más expresión de órdenes sociales sustentados en la desigualdad que lugares de integración de lo diverso y de aceptación democrática del otro. Por ello resulta pertinente la propuesta de Salcedo, de entender el espacio público como un campo de lucha, es decir, donde se expresan las contradicciones de una sociedad urbana determinada. Es necesario, por tanto, confrontar los comportamientos que se puedan observar en diferentes espacios urbanos con los contextos históricos de los que forman parte, considerando, además, que las características formales del espacio público tienen incidencia como parte de un «espacio concebido». Vale decir, como parte de aquellas concepciones que dominan el quehacer de los responsables de la planificación y gestión de la ciudad.

Los espacios públicos permiten observar muchas características de una sociedad urbana determinada que usualmente se pierden de vista bajo el manto de la costumbre o lo habitual. Interesa, entonces, prestar atención a las particularidades que una sociedad expresa a través de sus centralidades, las cuales engloban espacios públicos de escalas metropolitanas o zonales donde pueden

manifestarse relaciones de igualdad o afirmaciones de ciudadanía, pero también pueden ser los lugares donde se reafirman relaciones de desigualdad social o se practica la segregación e inclusive la exclusión social de determinados grupos humanos. En esta perspectiva, un tema de interés será la observación de cómo se constituyen los espacios públicos en la expansión metropolitana de la ciudad, principalmente en aquellas zonas que originalmente tuvieron un carácter periférico o urbano-popular.

1.4 CONSIDERACIONES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y EL ESTUDIO DE LAS CENTRALIDADES

En la medida en que interesa desarrollar un enfoque que integre diferentes características de las centralidades, el presente estudio considera indicadores que atañen a la actividad humana junto con otros referidos al espacio construido y cómo este es percibido. Sobre esa base, en términos metodológicos, hemos considerado las siguientes dimensiones de lo urbano: densidad, accesibilidad, diversidad, medio físico y espacio público. En cada una de ellas se puede observar la integralidad de los sistemas urbanos, pero a la vez nos permiten poner el énfasis en una especificidad particular de los centros.

Si bien la densidad nos remite a una relación entre espacio y ocupación humana, es importante considerar esta ocupación no necesariamente como permanente. Esto supone que nos remite a consideraciones de ocupación relativamente estables, y también a dinámicas humanas de concentración y uso que son de carácter flotante. La densidad permite medir la concentración de las estructuras construidas, pero también la aglomeración de actividades y equipamientos, como también los flujos vehiculares o humanos. Además, permite considerar como variables la concentración de actividades, equipamientos o los servicios de transporte, que fluyen constantemente por la ciudad.

La accesibilidad alude a la manera en que el conjunto de infraestructuras que operan como redes de primer nivel en un sistema urbano (Dupuy 1988) se distribuye en el territorio urbano, pues de acuerdo con su disposición unos espacios estarán dotados de condiciones más favorables que otros. El potencial de conectividad que contengan los diferentes espacios urbanos permitirá, entonces, que unos sean más fácilmente accesibles que otros, situación que influye en la lógica de comportamiento de los actores, tanto de los inversores inmobiliarios como del habitante corriente de la ciudad. Asimismo, esto repercute en las percepciones del habitante sobre los diferentes territorios urbanos metropolitanos. En este caso, interesa cómo se distribuyen las redes viales y los sistemas de transporte público, como también otras redes de infraestructura —agua, desagüe o electricidad— que no serán consideradas en el presente estudio, pero que deben formar parte de la agenda de trabajos futuros.

La diversidad es una dimensión central en el debate del urbanismo actual, pues se trata de entender qué es más favorable para el desarrollo de una urbe: si la yuxtaposición de usos y actividades o su segregación. En el urbanismo moderno que dominó el siglo XX, los espacios monofuncionales caracterizaron la planificación de numerosas urbes. No obstante, las nuevas miradas que ponen el énfasis en los espacios concentrados que favorecen la generación de sinergias entre los actores urbanos han revisado este principio, retomando la diversificación de actividades no como desorden, sino como un potencial de creatividad y de ciudad animada. Asimismo, los enfoques de urbanismo sostenible coinciden en que este tipo de modelo es menos dependiente del transporte motorizado de uso privado, con lo que se mitigan los efectos nocivos sobre el medio ambiente. La diversidad también permite discutir la composición social de los actores que le dan vida a una

determinada concentración. En este caso, son variables de diversidad los tipos de uso dispuestos en el tejido de los centros urbanos, como también la identificación del tipo de usuarios u ocupantes de dichos espacios.

Una dimensión que suele ser menos considerada y que sin embargo es importante para el caso de Lima es la referente al medio físico. Se puede correr el riesgo de suponer que las grandes ciudades ocupan territorios homogéneos, cuando en muchas oportunidades la existencia de accidentes geográficos dentro del continuo urbano puede tener un papel importante al momento de observar las calidades y potencialidades de los núcleos metropolitanos, así como las formas que adquieren el diseño urbano y las percepciones que de estos lugares construyen sus usuarios.

Además, consideramos el espacio público como otra dimensión relevante de análisis, en la medida en que toda centralidad debe sustentarse en una forma de establecer su relación con el espacio edificado y social en el que se inserta. Como señala Sassen (2007), no podemos estudiar una centralidad en el marco de la globalización concentrados exclusivamente en su importancia económica, ignorando que existe en un lugar en un espacio físico determinado. La noción de espacio público permite relacionar las características de la morfología urbana y del espacio edificado con las formas de ocupar el espacio y las representaciones que sobre este construyen los grupos humanos. Entre las variables a considerar hay algunas referidas al espacio físico, como la morfología de los espacios, los equipamientos de los que disponen o las características de su diseño, como también se deben incluir variables referidas al uso, que suponen las diferentes apropiaciones que realizan los ocupantes de estos espacios, tanto los actores sociales como los actores públicos mediante sus políticas y estrategias de control.

Por último, es necesario considerar las percepciones que los usuarios de un centro urbano generan sobre este, pues nos aproximan al tipo de empatía o afinidad que los habitantes forjan en torno a su experiencia urbana en dichos espacios.

Estas dimensiones de lo urbano combinan elementos tocantes a la actividad humana y su relación con las redes que forman el sistema urbano, tanto a nivel de infraestructuras como de equipamientos, con otras consideraciones menos desarrolladas en el caso de Lima. Nos referimos, por una parte, al análisis de las características del espacio edificado; y por otra, a las formas en que estos espacios son objeto de lógicas sociales de apropiación de parte de los grupos humanos, como también a su capacidad de construir representaciones respecto a estos. En suma, interesa integrar, al estudio de los centros, los espacios públicos como tejido urbano y espacio social, con dimensiones urbanas como la densidad, la diversidad, la accesibilidad y el medio físico; no solo interesa la morfología, sino también la simbiosis que esta produce con el comportamiento de la gente. Las centralidades tienen que ser visibles no solo por su importancia económica, sino también —y sobre todo— por su capacidad de acoger las necesidades y demandas de habitantes de diversa condición social, así como por su rol en la forma en que estos habitantes construyen sus representaciones de la metrópoli.

Con esta perspectiva, los siguientes capítulos confrontarán, por una parte, el tratamiento de cada plan de desarrollo de la ciudad a los centros urbanos; y por otra, trazarán una aproximación geográfica a los centros de Lima de acuerdo con las variables aquí enunciadas. Sobre la base de esta información se lleva a cabo una observación más específica de casos concretos de centros que forman parte del sistema urbano metropolitano de la capital peruana, prestándole mayor atención a la forma en que se cristaliza su materialidad y el espacio vivo.

2 LOS CENTROS URBANOS EN LA PLANIFICACIÓN DE LIMA

2.1	LA DENSIDAD EN EL PROCESO DE EXPANSIÓN DE LIMA
2.2	LA ACCESIBILIDAD COMO DESAFÍO DE LA PLANIFICACIÓN
2.3	LA DIVERSIDAD Y LOS USOS DE SUELO
2.4	LA MORFOLOGÍA URBANA Y SU RELACIÓN CON EL MEDIO FÍSICO
2.5	LAS CENTRALIDADES EN LOS PLANES
2.6	CONCLUSIONES

El crecimiento explosivo de Lima durante el siglo XX tuvo como resultado la formación de una estructura que fue más un mosaico de fragmentos urbanos que el fruto de un proceso planificado. Es usual suponer que Lima se formó espontáneamente; no obstante, desde fines del XIX hasta la actualidad se han elaborado planes para el ordenamiento de la ciudad. Estos instrumentos no han regulado el crecimiento y la consolidación urbana, pero sí han tenido una relativa incidencia en su forma y su estructura, condicionando la conformación de centros urbanos.

En este capítulo nos interesa en particular analizar cómo los planes han abordado los centros urbanos y cómo contribuyeron o no a su desarrollo dentro de la estructura metropolitana. Para ello, hemos considerado las siguientes dimensiones urbanas: *a)* la densidad, y su relación con *b)* la accesibilidad al conjunto de infraestructuras de servicios básicos; asimismo, c) la morfología, en la medida en que la relación entre medio físico y trama urbana condiciona la conectividad y los accesos a la ciudad, así como la localización de la diversidad o especialización de *d)* los usos del suelo. Por último, consideramos también e) la relación de escalas de la ciudad en que los centros urbanos inciden.

Los planes de desarrollo urbano de Lima considerados en este análisis son:

1) El Plan Sada-Meiggs de 1876 (Hamann 2011, Esquivel 2009), que articuló la primera expansión urbana de Lima, orientada hacia el suroeste y que buscó unir la ciudad con pequeñas aglomeraciones localizadas hacia el sur (San Isidro-Miraflores-Barranco), al suroeste (Magdalena-Pueblo Libre) y el oeste (La Punta-Callao), con el fin de ordenar el crecimiento urbano a partir de un nuevo tejido vial y de espacios públicos.
2) El Plan Piloto de Lima (ONPU 1949), basado en el enfoque del urbanismo funcionalista de los postulados de la Carta de Atenas, que propuso un orden para la ciudad, aunque prestándole poca atención a que, de manera paralela, se iniciaba otro gran crecimiento urbano por medio de ocupaciones irregulares llamadas *barriadas*, en el contexto de un crecimiento demográfico de la ciudad de carácter explosivo.
3) El Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao, Esquema Director 1967-80 (MV-CPL 1969), Plandemet 1967-1980, que se planteó en un contexto de desborde popular (Matos Mar 1977) y crecimiento expansivo de la ciudad, por la explosión demográfica y la fuerte escasez de servicios básicos y equipamientos urbanos. Por esta suerte de desborde se tomó la decisión de liberar al uso urbano los valles próximos a Lima, fomentando una expansión urbana sin precedentes, y de muy baja densidad.
4) El Plan de Estructuración Urbana de Lima de 1986-1996 (Dorich 1997), que consideró la metodología participativa en su elaboración y se orientó principalmente a subsanar el déficit de vivienda y servicios básicos nucleados, pero sin una idea de metrópoli, además de plantear el desarrollo de corredores para el transporte público, pero sin una idea de metrópoli. Su implementación tuvo importantes limitaciones debido a la violencia interna.
5) El Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao 1990-2010, PlanMet 1990 (MML-IMP 1992, Dorich 1997), que siguió una lógica expansiva urbana, con el cual se reinició la dinámica inmobiliaria, dejando al mercado gran parte del ordenamiento de la ciudad, pero considerando como principales polos de desarrollo de la ciudad los centros industriales.

Existe también el Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima (2012-2025), PRDCL, matriz para un nuevo plan cuya elaboración se inició en 2014 y culminó con un primer documento en 2015: el Plan Metropolitano de Desarrollo

Urbano de Lima y Callao 2035, conocido como PLAM 2035. En la medida en que este último documento no se cristalizó como plan oficial, no es considerado en este análisis.

2.1 LA DENSIDAD EN EL PROCESO DE EXPANSIÓN DE LIMA

Uno de los grandes problemas identificados por los primeros planes de Lima fue la creciente congestión de actividades, personas y tráfico en el único núcleo urbano de la ciudad. La elevada densidad urbana —307 habitantes por hectárea en 1940, según el PlanMet 1990— y el crecimiento poblacional —para 1876 Lima había su duplicado su población en relación con 1812 (Panfichi 1995)— produjeron hacinamiento y tugurización de los espacios residenciales, que derivaron en graves problemas sanitarios. Como respuesta, planes como el de Sada-Meiggs o el Plan Piloto prestaron especial atención a la desconcentración del centro de Lima, lo que supuso la generación de nuevos núcleos urbanos.

Este contexto de crecimiento poblacional paulatino y alta densidad coincide con una época de bonanza económica por el auge del negocio del guano y la influencia de nuevas ideas urbanísticas provenientes de Europa. El gobierno de Balta (1868-1872) le encargó a Sada di Carlo (agrónomo)[1] la elaboración del plano topográfico de Lima y del plan regulador para Lima. Posteriormente se contrató a Meiggs (ingeniero) para la elaboración y ejecución de la propuesta del plano topográfico de Lima, que coincidió con varias propuestas de Sada (Esquivel 2009).

La implementación de este plan implicó inversiones en el servicio de transporte vial, edificaciones públicas y nuevas urbanizaciones. Estos cambios fueron bienvenidos y alentados como respuesta a los serios problemas de higiene de la ciudad, como la gran epidemia de fiebre amarilla de 1868 o la peste bubónica de 1902 (Bustíos 2013) que asoló Lima, favorecida por el hacinamiento y la tugurización de las viviendas, acumulación de basura y conductas antihigiénicas de la población. Ratas y pulgas propalaban la enfermedad por toda la ciudad. Se fortaleció entonces el Instituto Municipal de Higiene, encargado de la supervisión de las nuevas construcciones,[2] y se impulsó una reforma de la higiene (agua potable y desagües, y eliminación de la basura). Las vías mejoraron la circulación; los parques y alamedas, la respiración; y los proyectos de viviendas debían contar con servicios públicos.

El Plan Sada-Meiggs tuvo como objetivo ordenar el crecimiento y desconcentrar la ciudad, y definió la primera expansión de la ciudad hacia el sur y el suroeste del valle del Rímac. Las áreas agrícolas —que se rentabilizaron al pasar al uso de suelo urbano, y se transfirieron por adjudicaciones y compra-venta— generaron una plusvalía urbana muy significativa para los inversionistas empresarios.[3]

La propuesta de expansión urbana se centró en:[4] *a)* mantener grandes áreas verdes libres colindantes a la ciudad, como el Parque de la Reserva; *b)* la construcción habilitación de grandes avenidas (Alfonso Ugarte, Grau y 28 de Julio) que circunvalaran el centro, vías transversales que conectaran el centro con zonas de expansión y plazas viales —Dos de Mayo, Bolognesi, Grau y Castilla— que articularan con los subcentros de Miraflores-Barranco-Chorrillos, Magdalena y el Callao; *c)* habilitar paseos con iluminación, jardines diseñados, fachadas normadas y de mayor altura conformando la manzana (usos de vivienda y grandes colegios, entre otros equipamientos) como idea rectora; y *d)* ordenar el ensanche[5] de la ciudad a partir de urbanizaciones como Santa Beatriz (donde también se ubicaron equipamientos especializados: hipódromo, Lima Criquet y otros), La Victoria y hacia el Callao, las que se desarrollarán durante los siguientes veinte años.

En forma paralela al Plan Sada-Meiggs, el Estado promovió la consolidación de la red de trenes y tranvías como estrategia de fortalecimiento de la conectividad

1. Profesionales de diferentes disciplinas se ocupaban en ese entonces del quehacer de la ciudad. Más adelante serían los arquitectos e ingenieros. Actualmente los especialistas provienen también de la sociología, entre otras disciplinas de las ciencias sociales involucradas, porque la ciudad ha dejado de ser observada solo como entidad física.

2. Para 1927 el gobierno ya supervisaba la construcción de 34 urbanizaciones que se habilitaban con servicios básicos de agua, desagüe, luz, veredas y pistas, en una superficie de 1.532 hectáreas en Lima, Callao y balnearios. Se construyeron calles, vías, sistemas de agua y desagüe, así como de alumbrado eléctrico, y las nuevas avenidas planteadas por el plan de Sada y Meiggs (Bustíos 2013). Se generaron así urbanizaciones con servicios básicos más completos y de mejor calidad para los habitantes. En este marco es que aparecieron las nuevas urbanizaciones orientadas al sur (Bustíos 2013), accesibles desde los paraderos de la red de trenes y tranvías.

3. A Meiggs en compensación por la demolición de las murallas y la realización de la infraestructura vial del plan regulador se le adjudican terrenos ocupados y colindantes a la muralla.

4. Estos planteamientos ya se venían desarrollando en Europa: por Haussmann en París y por Cerdá en Barcelona, e incluso por Wagner en Viena, en cuanto a los equipamientos planteados para la vía principal.

5. *Ensanche* es un término acuñado por Cerdá para la ciudad de Barcelona. Plantea el crecimiento de la ciudad articulado por grandes ejes diagonales y una trama ortogonal, reservas de áreas verdes, y una trama residencial y de equipamientos urbanos.

de la ciudad. Tal inversión fue importante para la generación de núcleos urbanos, pues los paraderos finales ejercieron un rol de fuerza centrípeta (mapa 1). Esta red, que caracterizó la segunda mitad del siglo XIX, operó en tres escalas: urbana (centro de Lima), interurbana (tren Lima-Callao en 1851, Lima-Chorrillos en 1904 y Lima-La Magdalena)[6] y de región (Lima-Ancón-Chancay de 1878 a 1930; Lima-Chosica-Cocachacra de 1871, que en 1893 llega a La Oroya; y Lima-Lurín de 1918 a 1964). El tiempo de viaje interurbano se redujo notablemente; la distancia dejó de ser un obstáculo, lo que facilitó la urbanización residencial hacia el sur. Las características de la infraestructura férrea generaron una ocupación urbana dispersa, pero articulada. Esta organización espacial consolidó la centralidad única de Lima, pero orientó la expansión urbana hasta finales del siglo XIX mediante pequeños núcleos urbanos.

A principios del siglo XX la llegada del automóvil incidirá en el cambio del tipo de desarrollo de la ciudad, por la importancia que se le dará a la infraestructura vial, dejando de lado el transporte público ferroviario y los tranvías.[7] Por otra parte, la ciudad sufrió una gran devastación como consecuencia del sismo del 24 de mayo de 1940, que causó la destrucción de muchas edificaciones, principalmente viviendas de quincha, pero también de adobe y ladrillo (Esquivel 2009).

En este contexto se elaboró el Plan Piloto de Lima (1949), como respuesta a la necesidad de reconstruir la ciudad y de ordenar su expansión. De acuerdo con el Plan Piloto, las avenidas adquirieron gran relevancia como ejes articuladores de una ciudad en proceso de expansión. Este plan siguió el enfoque teórico del urbanismo moderno, abocándose a que la ciudad funcionara ordenadamente. Para ello, se definieron los usos del suelo según grandes funciones: habitar, trabajar y recrearse, conectados por la circulación. Como resultado, las urbanizaciones residenciales rellenaron los espacios entre el centro de Lima y los subcentros de expansión urbana, conectados por las avenidas Arequipa y Brasil, y las avenidas Colonial y Venezuela (ONPU 1954).

La propuesta del Plan Piloto definió el centro de Lima como primera jerarquía, e identificó centros de jerarquía menor como Miraflores, Magdalena, el Rímac, La Punta y el Callao como parte del continuo urbano (mapa 2). Estos centros sirven a las áreas residenciales y están articulados entre sí. El tránsito de carga se separa del tránsito urbano y de pasajeros interprovinciales en la vía de Circunvalación.

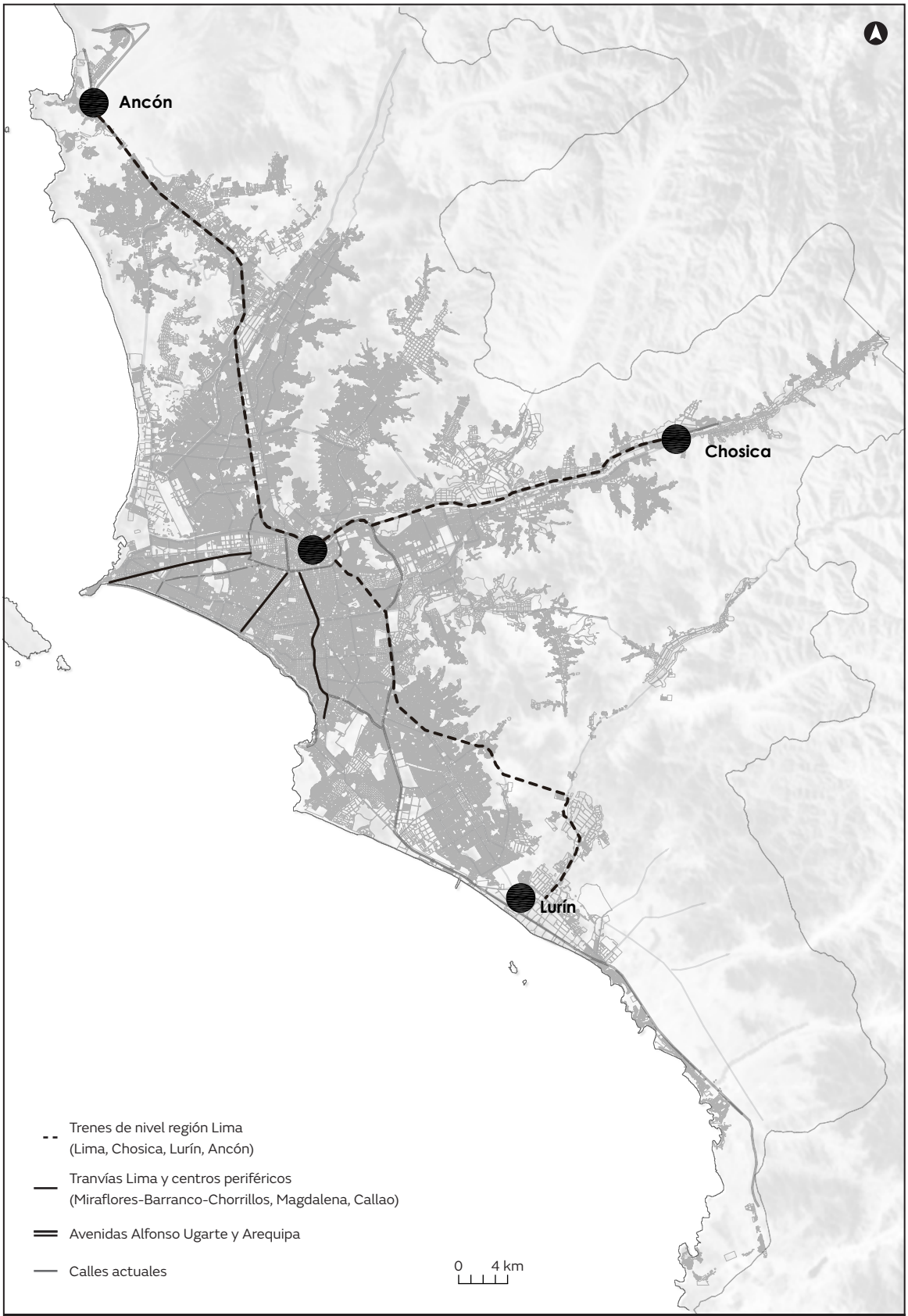
El Plan Piloto de Lima estableció un conjunto de espacios monofuncionales; entre ellos, la zona industrial asumió importancia y consolidó el eje Lima-Callao. Bajo la lógica funcionalista, se le exigió eficiencia de circulación a la red arterial y se establecieron jerarquías viales. Esta propuesta de planificación urbana tuvo como ambición determinar a futuro el crecimiento de la ciudad partiendo de los parámetros del urbanismo moderno. Se trata de un enfoque teórico que permanece como legado en la actual práctica urbanística peruana. Sin embargo, los parámetros del urbanismo moderno han mostrado sus limitaciones para enfrentar las transformaciones urbanas que escapan al modelo urbano industrial; el caso más llamativo para nuestro país es la omisión del surgimiento de las barriadas, fenómeno que ocurría en Lima desde inicios de la década de 1940.

Tanto el Plan Sada-Meiggs como el Plan Piloto consolidaron subcentros al servicio de expansiones residenciales. Las urbanizaciones que se instalaron se vieron favorecidas por la construcción de redes urbanas: vías (mapa 3), infraestructura de agua y desagüe, alumbrado eléctrico y grandes equipamientos de educación, salud e institucionales, así como equipamientos del sector privado, como bancos y locales empresariales.

Lima se expandió en dos grandes tipos de ocupación: las «urbanizaciones» y las «barriadas», siendo las segundas un fenómeno no considerado en el Plan Piloto. Para 1950 la ciudad tenía 38 barriadas, con 72.000 habitantes (10% de

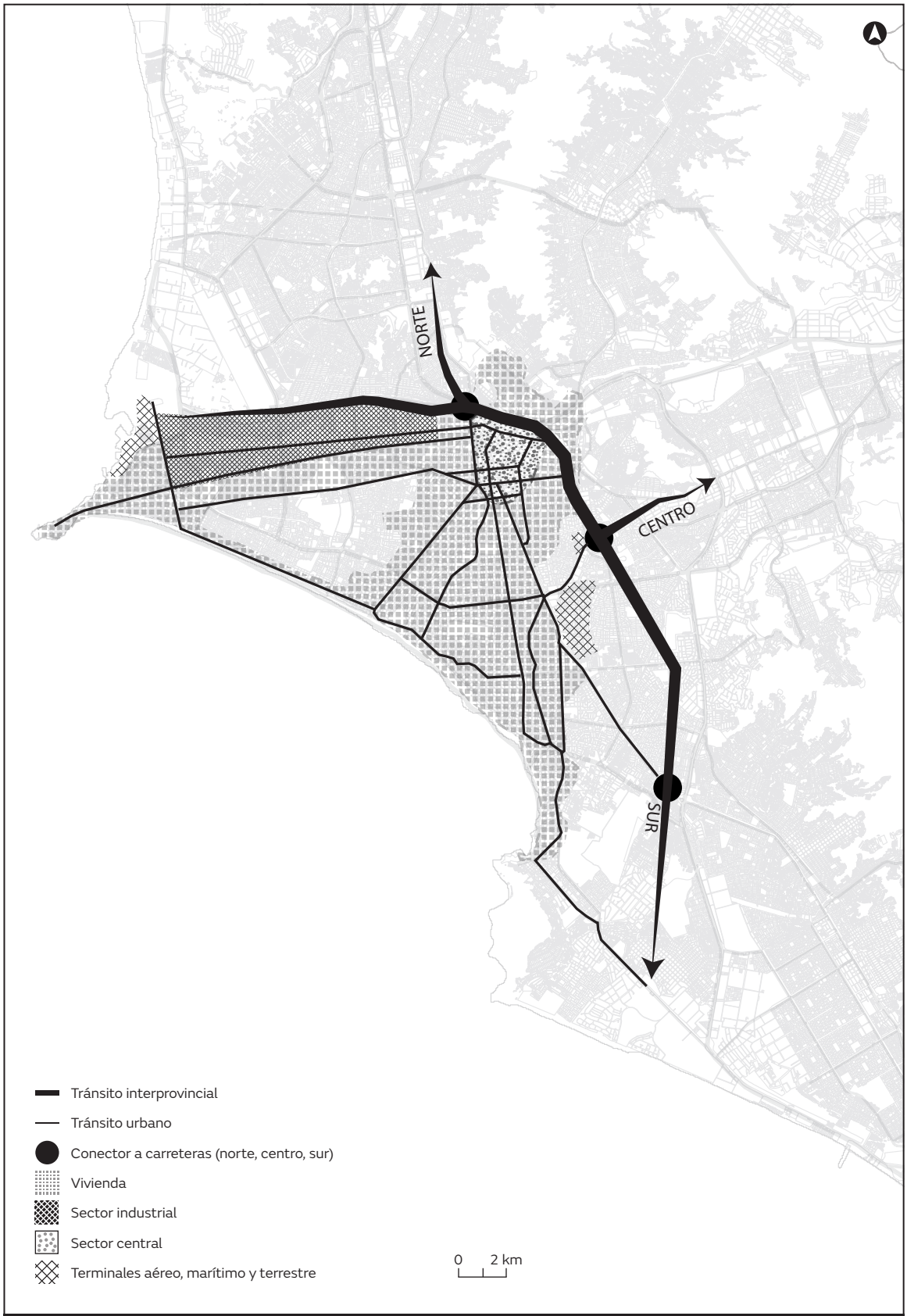
6. La inversión privada del tren Lima-Callao, altamente rentable los primeros años, propició la habilitación de más trenes para Lima. Se formó entonces una red de trenes y tranvías que dio lugar a una mayor accesibilidad para la ciudad y sus ocupaciones periféricas. Con cambios y ajustes en sus rutas y/o en sus modalidades, haciendo cada vez más eficiente la relación del centro de Lima (centralidad única) con centros poblados periféricos como Miraflores, Barranco, Chorrillos, Magdalena y el Callao, este sistema operó hasta 1965.

7. En la década de 1970 se cerraron los ferrocarriles de proximidad del sistema interurbano y urbano, tanto por el mal estado de esta modalidad de transporte como por la falta de renovación de sus componentes.



MAPA 1. Rutas del tren urbano, interurbano y de la región de Lima, 1920-1940. Redibujado a partir del «Plano general de los ferrocarriles Lima, Callao, Ancón y Vitarte» (Hamann 2011: 68).

MAPA 2. Centros urbanos propuestos en el Plan Piloto de Lima, 1949. Redibujado a partir del Plan Piloto de Lima, 1949, y del Plano Base de Lima del CIAC, 2016.



MAPA 3. Plan vial y zonificación industrial del Plan Piloto de Lima, 1949. Fuente: redibujado del Plan Piloto de Lima, 1949, y del Plano Base de Lima del CIAC, 2015.

la población de Lima), que ocupaban 190 hectáreas, con una densidad de 378,95 habitantes por hectárea (Matos Mar 1977). El gobierno respondió a este fenómeno primero con la Ley de Urbanizaciones de 1951 y luego con la Ley de Barrios Marginales o Barriadas 13517, de 1961. Esta segunda ley reconoció legalmente a las barriadas —lo cual las legitimó como forma de crecimiento urbano—, pero el Estado le dio un apoyo muy reducido al saneamiento físico. El desarrollo urbano se convirtió, así, en una lucha por conseguir los servicios básicos de agua, desagüe, vías y energía. En suma, la respuesta pública a la demanda de vivienda fue otorgar suelo barato —es decir, eriazo—, mediante títulos, generando ciudad a partir de lotes y favoreciendo el crecimiento urbano horizontal. La política de otorgar «suelo» fue la solución frente a la falta de planificación y de programas de vivienda para el importante crecimiento de barrios urbano-marginales (Calderón 2016).

Con ambas normativas se definieron dos grandes tipos de zonas residenciales: una con núcleos de servicios mínimos y reserva de áreas para equipamientos, y la otra librada a su suerte. La superficie urbana ocupada se cuadruplicó en estos treinta años, con densidades edificatorias muy bajas (construcciones de vivienda de un solo piso en lotes promedio de 200 metros cuadrados). En esta dinámica se consolidó el único centro de Lima, por su diversidad y especialización de usos.

2.2 LA ACCESIBILIDAD COMO DESAFÍO DE LA PLANIFICACIÓN

La accesibilidad está dada por la proximidad —espacial o temporal— a los centros urbanos dentro del continuo urbano metropolitano. La respuesta a este desafío a través de los diferentes planes que ha tenido la ciudad se ha orientado principalmente a desarrollar su conectividad vial. Esta prioridad puede observarse con diferentes características en el Plan Piloto de 1949, el Plandemet de 1967, el Plan de Estructuración Urbana de 1986 y el PlanMet 1990. No obstante, el PlanMet es el primero que consideró un sistema de centros especializados en la ciudad; es decir, se trata de una de las primeras propuestas de descentralización que considera a Lima como una metrópoli, pero sin cuestionar la jerarquía de los núcleos ya existentes.

Una debilidad en varios planes es el tratamiento de la proyección poblacional de la ciudad. Como resultado, no existe concordancia entre lo registrado por los censos y las proyecciones poblacionales utilizadas por el Plan Piloto o el Plandemet (gráfico 1). En el caso del Plan de Desarrollo Metropolitano Plandemet 1967, los urbanistas de la Oficina Nacional de Planeamiento Urbano (ONPU) decidieron planificar la ciudad en función de una proyección demográfica que sobredimensionó largamente el crecimiento poblacional de Lima y sin contemplar una mayor densidad de población por hectárea. Esos supuestos los llevaron a definir grandes áreas urbanas de expansión, liberando para uso urbano más de 12.000 hectáreas agrícolas, cancelando prácticamente para la provincia de Lima la posibilidad de usos no urbanos para su territorio.

En la medida en que el crecimiento demográfico fue menor que lo proyectado, durante los treinta años que siguieron esta superficie solo fue ocupada de manera parcial y dispersa, con baja densidad, promoviendo a empresas urbanizadoras y ocupaciones informales como actores centrales de la expansión urbana con baja densidad.

Este tipo de crecimiento fue contrario al objetivo de consolidar centros urbanos, pues estos requieren aglomerar población próxima a los potenciales núcleos. Además, demandó la inversión en transporte (vías y transporte público) para asegurar la conectividad de las nuevas ocupaciones y su accesibilidad a los centros. Pero nuevamente la política urbana desarrolló dos tipos de conexiones: una orientada al transporte privado motorizado y otra que delegó la mayor parte del

transporte público a iniciativas privadas que operaban bajo patrones informales (Vega Centeno y otros 2011).

La conectividad estuvo asegurada por la construcción de vías (transporte privado y público), ya que el vehículo siguió siendo el símbolo de la modernidad. La vía expresa Paseo de la República (mapa 4), también conocida como el «zanjón» —con un gran impacto urbano—, reforzó la relación de los subcentros Miraflores-Barranco-Chorrillos y San Isidro con el centro de Lima.

En 1968 se creó el Ministerio de Vivienda y Construcción, que compartió con el Sistema Nacional de Apoyo a la Movilización Social (SINAMOS) competencias de planificación urbana para el país: programación de la expansión urbana, organización de prestación de servicios públicos, adjudicación de terrenos para vivienda, habilitación urbana, titulación y control urbano (Castro Pozo 2000). Esta política incorporó los barrios marginales —denominados *pueblos jóvenes*— a la ciudad, como zonas de inserción residencial de los sectores populares. Se construyeron las llamadas «avenidas urbanizadoras»: la Túpac Amaru hacia el norte de Lima —conectó los distritos de Comas e Independencia— y la Pachacútec hacia el sur de la ciudad —conectó los distritos de Villa María del Triunfo y Villa El Salvador—. Esta conectividad es siempre desde los pueblos jóvenes hacia el centro de Lima. La ocupación urbana por pueblos jóvenes consolidó tres grandes áreas de expansión urbana de Lima, con significativa presencia de fuertes organizaciones de base social (Matos Mar 2012). Y es a partir de las cuatro grandes sedes (Norte, Centro, Sur y Callao) de la Oficina Nacional de Desarrollo de Pueblos Jóvenes (Ondepjov) que se populariza la noción de Cono Norte, Cono Sur y Cono Este (Matos Mar 2012: 231).

La implementación del Plan de Estructuración de Lima 1986-1996[8] mantuvo esta política. Benefició las áreas de expansión urbano-popular con transporte público, al atender las demandas de viajes norte-centro, este-centro y sur-centro.

8. Cabe resaltar que es el primer plan que incorpora un enfoque participativo. Priorizó la presentación del proyecto a diferentes actores locales, como municipios, colegios profesionales e institutos de urbanismo, entre otros, por seis meses, y las observaciones se incorporaron dándole prioridad al fortalecimiento de la gestión municipal (más adelante se gestó la modificación de la Ley de Municipalidades).

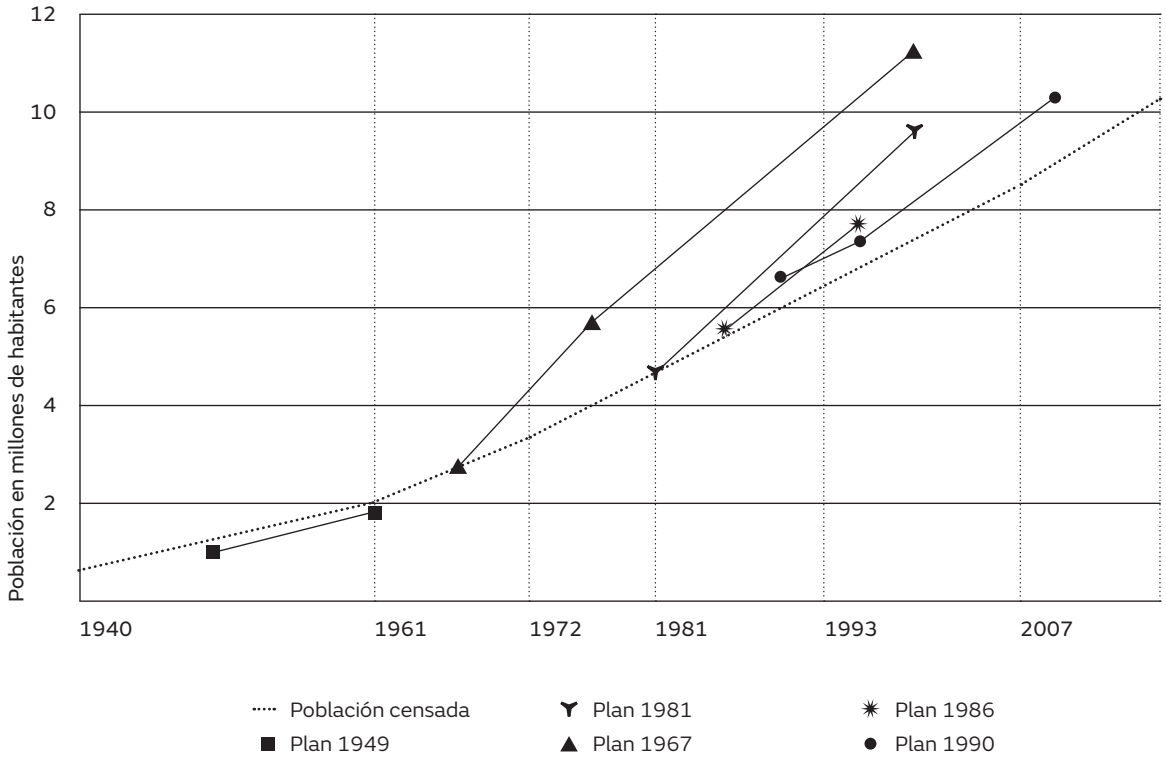


GRÁFICO 1. Población censada y proyectada en los planes urbanos. Elaboración propia según Dorich 1997 e INEI 2007.

Asimismo, sobre vías existentes se ejecutaron los «corredores viales», que fortalecieron la conectividad hacia los centros urbanos existentes, mejorando la accesibilidad de las áreas urbanas periféricas (mapa 4).

El gobierno municipal de la primera mitad de la década de 1990 se orientó hacia la ejecución de obras viales e intercambios viales dirigidos principalmente al transporte vehicular privado antes que al público. Estas inversiones se localizaron en la zona consolidada del centro, Lima Norte, Sur y Este, y permitieron mejorar la accesibilidad de las áreas de expansión a la centralidad única de la ciudad. Pese a que eran obras que buscaban evitarlo, en el largo plazo generaron una mayor congestión en la zona centro.

El crecimiento de la ciudad se consolidó bajo un modelo monofuncional en el que destaca la homogeneidad de usos residenciales de baja densidad en diferentes topografías, muchas veces caracterizados por las diferencias de condición socioeconómica. Por un lado, en los planes la política de accesibilidad se concentró en el desarrollo de una infraestructura vial que fortaleció los núcleos preexistentes, situados en el casco urbano central, antes que en promover centros urbanos de mayor jerarquía en otras zonas de la ciudad; y por otro, legitimó el desarrollo desigual de la ciudad, con urbanizaciones bien conectadas y pensadas principalmente para el acceso de automóviles, y ocupaciones irregulares cuyo acceso a la ciudad se resuelve con un sistema de transporte público que opera de manera informal a cargo de agentes privados.

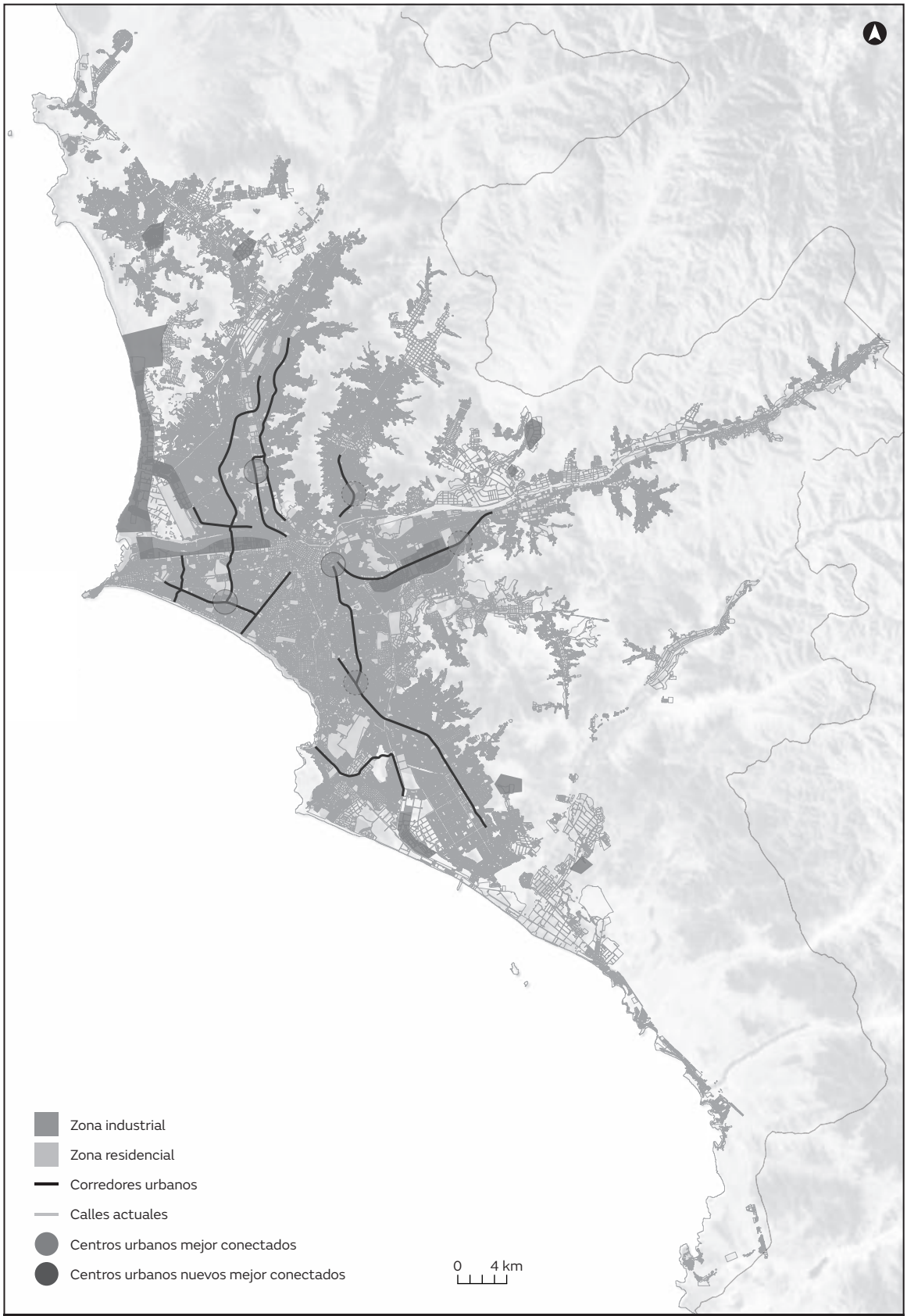
2.3 LA DIVERSIDAD Y LOS USOS DE SUELO

A fines del siglo XX Lima pasó a concentrar el 28% de la población nacional y el 63% del PBI del sector servicios. El sector servicios no se distribuía equitativamente en el territorio urbano de Lima, sino que se reunía en su mayor parte en el área central original. A partir del Plandemet (1967) y el PlanMet (1990) se expresaron los intentos de hacer de Lima el núcleo industrial del país (Dorich 1996). La actividad industrial se localizó, en relación con la vivienda, de forma descentralizada.

En efecto, el Plan de Desarrollo Metropolitano (Plandemet) identificó cinco centros principales basándose en la concentración, la diversidad y el tipo de actividad comercial como indicadores de centros de servicio y trabajo. El principal, el centro original de Lima; y con una jerarquía menor, los centros comerciales del Mercado Mayorista, Miraflores, la avenida Venezuela y San Isidro. De esta manera, el plan proponía un eje predominante de centro a sur.

El Plandemet se sustentó en la promoción del desarrollo de la industria en grandes zonas alrededor de las cuales se localizaron equipamientos especializados, siguiendo un enfoque de sistemas, como las áreas recreativas o de abastecimiento. La propuesta del PlanMet buscó articular la metrópoli por centros de servicios especializados (CSE), como parte de una preocupación por el trabajo y la salud ambiental y ecológica.

El PlanMet —una de las primeras propuestas que tomaron en consideración los núcleos urbanos de mayor jerarquía articulando grandes zonas de Lima— precisó el siguiente como uno de los principales conflictos: «La marginalidad de las áreas periféricas ocupadas por estratos de menores ingresos traducida en déficits de servicios básicos y de equipamiento urbano» (MML-IMP 1992: 53). Frente a esto planteó un ordenamiento físico-espacial policéntrico que buscaba «orientar y potenciar las tendencias desconcentradoras moldeadas por la informalidad y aproximarse al equilibrio funcional en base a la conformación y estructuración progresiva de [...] cuatro áreas urbanas» (un área central metropolitana y tres áreas urbanas desconcentradas) (MML-IMP 1992: 53). Este ordenamiento urbano policéntrico buscó reorientar las tendencias del crecimiento espacial «monocéntrico



MAPA 4. Plano de corredores viales, y zonificación industrial y residencial del Plan de Estructuración Urbana de Lima, 1986-1996. Redibujado a partir de Dorich 1997 y del Plano Base de Lima del CIAC, 2016.

ramificado y de baja densidad» (PlanMet 1990: 87) principalmente con una descentralización funcional-territorial metropolitana basada en el desarrollo de la industria y servicios complementarios en la conformación espacial de «centros de servicios integrales» organizados en: *a)* grandes áreas para el «uso industrial», colindantes con «usos mixtos»; *b)* corredores comerciales, que van paralelos a vías principales conectando la actividad residencial con la industrial; y c) conectividad vial de mayor jerarquía, donde las áreas desconcentradas tienen gran conexión vial para el transporte público y privado (mapa 5).

La noción de centralidades está asociada a la actividad industrial, para generar empleo y encadenamientos en usos mixtos y corredores comerciales, orientados a la desconcentración de la organización monocéntrica existente. La actividad industrial fue la apuesta urbana del PlanMet, cuando, paradójicamente, la relación de la industria con la generación de ciudad se estaba desestructurando. Los centros de servicios integrales propuestos no llegaron a concretar la desconcentración urbana de la ciudad. Pero es importante resaltar que en estos espacios urbanos de alta conectividad se mantuvieron los lotes de gran tamaño, lo que permitirá la actual conformación de actividades mixtas y comerciales de mayor jerarquía, y con ello, mejores posibilidades para constituir centralidades urbanas.

El enfoque sistémico es compartido por el Plandemet y el PlanMet. El primero plantea escalas de organización de la actividad industrial en cinco niveles: industrias distribuidas en el área urbana, industrias agrupadas en zonas intermedias, industrias nucleadas en bandas periféricas, industrias aisladas fuera de la periferia y parques industriales metropolitanos (Plandemet 1967). El segundo se organiza en cinco escalas de organización territorial. Los planteamientos referidos a la integración y relación de escalas urbanas están en el PlanMet, pero identificando los «centros de servicios integrales» a partir de la actividad industrial.

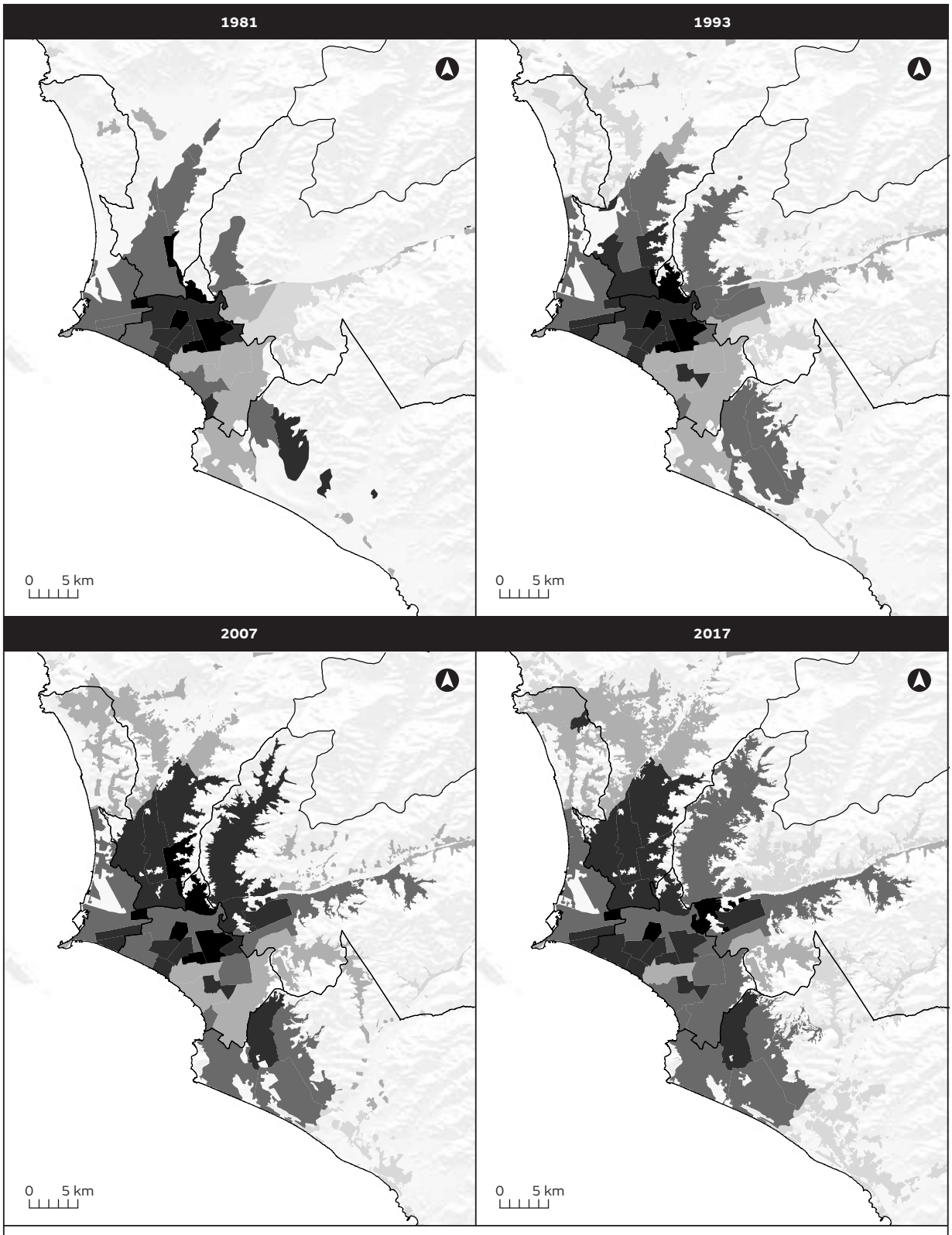
A fines del siglo XX Lima inició una nueva etapa en su proceso de urbanización, en la que por primera vez la expansión urbana dejó de ser el principal motor de su crecimiento. En efecto, la ciudad se densificó tanto en la zona central como en las áreas de expansión. Así, de preocupaciones como el mejoramiento de la vivienda y de los barrios —que predominó en las décadas de 1970 y 1980— pasamos a enfrentar la densificación urbana como desafío principal.

En el período intercensal 1993-2007, la población de Lima se incrementó de 5 705 127 a 7 605 742 habitantes (INEI 2007), y el área urbana creció de 599,78 a 690,15 kilómetros cuadrados (Vega Centeno y otros 2013) (mapa 6). La mayor densidad poblacional facilitó la diversificación de usos del suelo, principalmente en las actividades de comercio y servicios para abastecer las ocupaciones residenciales de décadas anteriores. Estas actividades ocupan principalmente las avenidas principales y espacios de mayor accesibilidad, sean lotes grandes o una continuidad de pequeños lotes.

Este proceso de densificación coincide, además, con una redefinición del rol de las ciudades a nivel global. En la década de 1980 la actividad industrial, paradigma de modernidad sobre el cual se fundaban los planes de desarrollo, dejó de ser el motor de las grandes urbes y se pasó al espacio de los flujos (Castells 1997). En el nuevo escenario global, la riqueza de las ciudades se funda en su capacidad de reunir servicios especializados y competencias profesionales y/o espacios culturales de alto nivel. En otras palabras, el foco de atención de los centros urbanos pasa de ser la producción de parques industriales a la concentración de servicios especializados (alta competencia con diversidad) como motor del desarrollo urbano.

Desde inicios del siglo XXI los gobiernos locales se enfocan en atraer inversión privada y nuevos residentes de estratos medios y altos, como símbolo de modernidad urbana. La planificación no se considera útil para la gestión urbana, pues,

MAPA 5. Localización de tres zonas industriales en el PlanMet 1990. Redibujado a partir del PlanMet 1990-2010 (MML-IMP 1992).



MAPA 6. Expansión y densificación de Lima Metropolitana, 1981-2017. Elaboración: CIAC PUCP; con base en INEI 2007, 2017.

siendo costosa en tiempo y dinero, resulta poco práctica para acciones de corto plazo. Las ordenanzas y acuerdos directos con los promotores inmobiliarios resultan, en cambio, más atractivo para promover las inversiones inmobiliarias.

Los cambios de densidad en la metrópoli responden a la lógica del mercado y a su búsqueda de rentabilidad frente al «Estado [que] aparece más desbordado que nunca» (Matos Mar 2012: 548), pero también frente a la lógica de sectores populares que consolidan barrios y distritos cada vez más dinámicos por su extraordinaria capacidad de participar de la ciudad (Matos Mar 2012: 358). El llamado *boom* inmobiliario es un fenómeno que abarca toda la ciudad, y de manera sucinta puede decirse que obedece a dos lógicas: a la de las grandes, medianas y pequeñas empresas inmobiliarias, pero también a la del sector popular. Este gran cambio en el incremento de la densidad urbana ha generado un aumento de la diversidad en el uso del suelo, como ya mencionamos, y ha elevado el valor del suelo en toda la ciudad. El rol del Estado, al verse desbordado, actualmente es el de facilitador del mercado inmobiliario, y no el de promotor y regulador de las dinámicas urbanas (Seminario y Ruiz 2008).

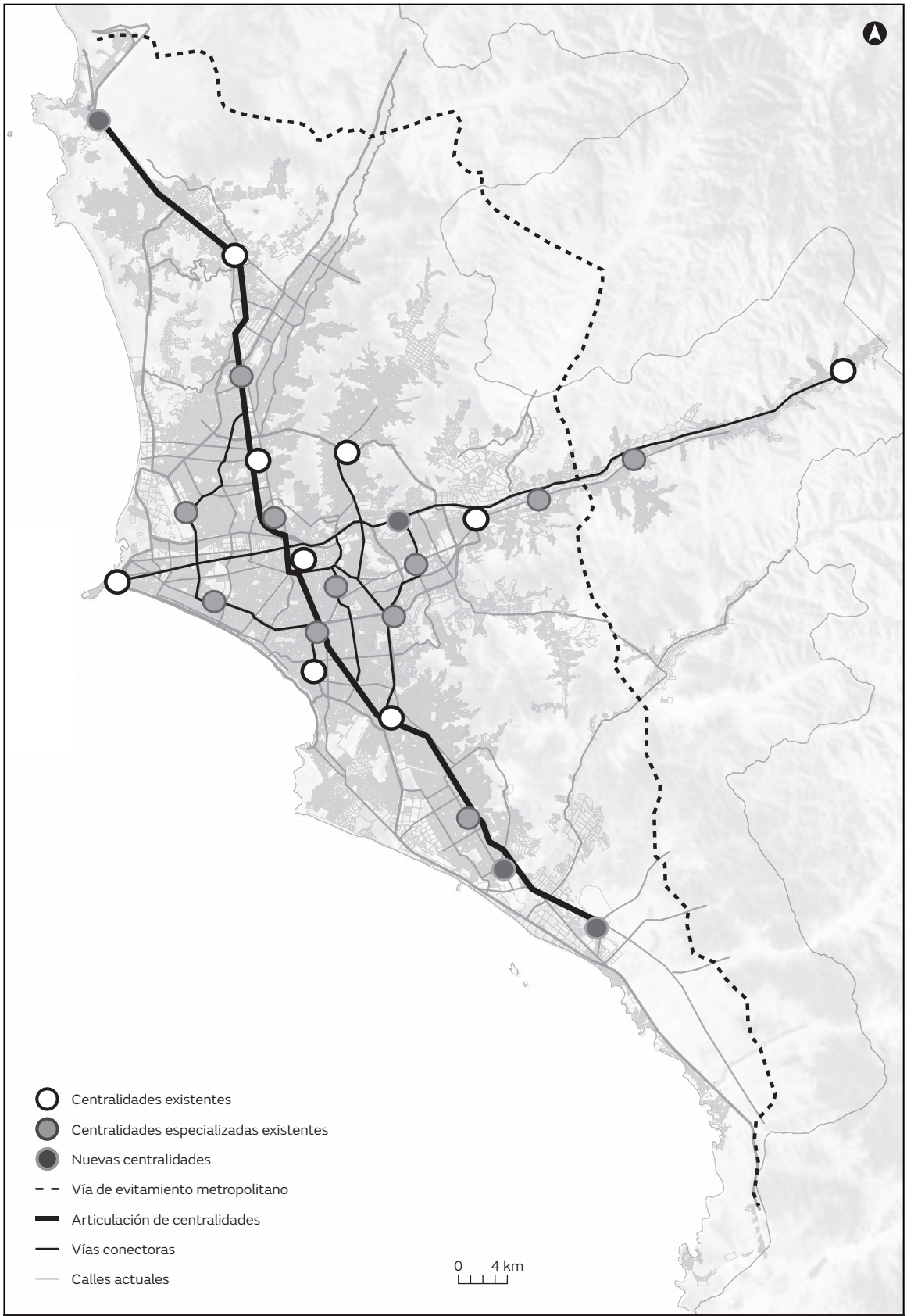
En este contexto, el Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima (PRDCL) 2012-2025 busca entender Lima en su complejidad y diversidad de territorios. Además de caracterizarla como ciudad «policéntrica» y no «fragmentada», evidencia una construcción integradora de la diversidad en Lima Metropolitana. Sin embargo, este plan carece de una construcción regional como estrategia: al prestarle toda la atención al ámbito metropolitano, la región se entiende solo como extensión del área urbana. El enfoque del desarrollo territorial es reducido y se refleja en la propuesta del policentrismo sin una relación armoniosa urbano-rural, tomando en cuenta el desarrollo económico sin el desarrollo humano (Joseph 2013).

El PRDCL indica que la mayoría de los centros y subcentros surgieron sin la intervención del gobierno. Durante la década de 1970 ya se habría iniciado la policentralidad con los subcentros Miraflores y San Isidro; y posteriormente, en la década de 2000, el aumento poblacional habría desencadenado la aparición de nuevas centralidades en vías estratégicas. Lamentablemente, la identificación espacial de las centralidades carece de precisión al señalarse grandes extensiones. Al mismo tiempo, se hace una descripción demasiado general de la estructura urbana: un gran centro principal desde el centro de Lima hasta el centro de Miraflores, de tipo administrativo, comercial, de servicios y financiero, además de tres subcentros interdistritales de tipo comercial y productivo en Lima Norte, Lima Este y Lima Sur (IMP-MML 2013: 183-185).

Es relevante indicar, asimismo, que el documento municipal PLAM 2035[9] aborda la centralidad y propone como aspiración una ciudad compacta, integrada y policéntrica, siguiendo criterios de diversificación, productividad y accesibilidad. Se orienta hacia la consolidación y densificación de las centralidades actuales, jerarquizándolas y tipificándolas. A nivel metropolitano identifica dos centralidades: Lima y Miraflores, y cinco centros especializados: Arenales, Gamarra, La Cultura, San Isidro y avenida Universitaria (mapa 7), y hace una distinción entre las denominaciones *concentración* de actividades; *centros*, con una función especializada; y *centralidades*, con una mayor diversidad y consolidación:

> La red urbanística de centralidades responde a los lineamientos de ciudad policéntrica, ciudad compacta y ciudad justa e incluyente. Con el objetivo de generar condiciones para el desarrollo de las funciones más importantes de la ciudad, organizadas en una red espacial adecuadamente distribuida en áreas estratégicas para que se desarrollen como polos de atracción (MML-IMP 2014: 1071).

9. El PLAM 2035 constituye un significativo esfuerzo para consolidar y articular importante información actual en un diagnóstico de Lima Metropolitana y propuestas para la ciudad. Sin embargo, no lo aprobaron ni la administración municipal de Villarán (2010-2014) ni la de Castañeda (2014-2018). Por tal motivo, no es un plan oficial para la ciudad, y ha quedado restringido a la condición de estudio de diagnóstico propositivo para Lima.



MAPA 7. Plano de centralidades identificadas y propuestas y conectividad planteada en el PLAM 2035. Redibujado a partir del Plano de Centralidades del PLAM 2035 (MML-IMP 2014).

El PLAM considera las centralidades a partir de la lógica de consolidar el desarrollo económico, incrementar la autonomía y el desarrollo urbano económico y social de cada una de las áreas interdistritales, reducir la dependencia de Lima Centro, redistribuir los centros de concentración de empleos y reducir los grandes desplazamientos en busca de mejores condiciones de trabajo y servicios, identificando las localizaciones de alta actividad a través de un desarrollo policéntrico (PLAM 2035, 2015). Plantea, además, mejorar las oportunidades de desarrollo humano mediante el incremento de los servicios públicos. Para ello, establece como estrategia concentrar la inversión pública y privada en las centralidades propuestas, mediante la recepción de derechos edificatorios por transferencia de edificabilidad; potenciar la diversidad de usos del suelo en aquellas centralidades existentes y operativas, mediante la incorporación de equipamientos de servicios y espacios públicos, principalmente incorporando sedes y oficinas de las instituciones estatales, metropolitanas y distritales; y potenciar la relación entre las centralidades a partir de un corredor.

Con este objetivo, articula las cuatro nuevas centralidades: Lima Este, Atarjea (distrito de El Agustino); Lima Norte, Ancón (en el distrito de Ancón); Lima Sur, Lurín (en el distrito de Lurín); y Pachacámac (en los distritos de Lurín y Villa El Salvador). Desarrolla una propuesta industrial para Ancón y Lurín con el objetivo de dispersar la concentración de centralidades en Lima y ubicar estos nuevos centros en lugares exentos, de modo que se transformen en zonas de atracción turística, cultural y comercial. El desarrollo de centralidades se plantea a partir de los servicios a la actividad industrial, como grandes depósitos y encadenamientos de aduanas, entre otros, y a la mediana actividad industrial.

En la actualidad Lima es altamente heterogénea: amplias zonas que incrementan su densidad —sobre todo edificatoria— y zonas de la periferia de muy baja densidad en lenta y continua expansión, con poca conectividad y articulación urbana, lo que genera graves problemas de movilidad y vulnerabilidad. En la ciudad, 56% de los desplazamientos se dan en transporte público (CIAC, encuesta 2014) —en una deficiente infraestructura pública—; y en cuanto a la pobreza urbana, 34% de sectores censales de la ciudad tienen tres necesidades básicas insatisfechas (NBI). Todo esto, en una continua e ilimitada expansión de la ciudad. Estas son cuestiones relevantes en la planificación, para lograr una estructura urbana articulada en diferentes escalas territoriales.

2.4 LA MORFOLOGÍA URBANA Y SU RELACIÓN CON EL MEDIO FÍSICO

El medio físico de Lima ha incidido en la forma urbana generando tipologías de ocupación y fuertes desigualdades en la accesibilidad urbana. Los planes no han tenido una inferencia en la gran forma urbana resultante; sin embargo, la conectividad propuesta en ellos ha influido en la accesibilidad tanto de las zonas de expansión como de las zonas consolidadas. Las áreas de expansión previstas por los primeros planes de la ciudad han ocupado principalmente la leve pendiente del valle del Rímac, condicionada por canales, caminos existentes y tejido agrícola.

El explosivo crecimiento demográfico y espacial que experimentó Lima desde mediados del siglo XX —como consecuencia de las fuertes corrientes de migración interna y la ocupación en muy baja densidad por invasiones de zonas desérticas en los bordes urbanos y quebradas secas de las primeras estribaciones de los Andes— produjo una forma urbana particular. La morfología de Lima resultante se asemeja a una mano con falanges de diferente longitud y densidad de ocupación muy baja (que se viene incrementando). Siguiendo con la metáfora, esta mano solo puede articular las falanges en la palma, y es ahí donde se concentra gran cantidad de servicios y comercio, formando centralidades que generan una alta congestión vehicular en la ciudad, restando accesibilidad a las zonas periféricas.

La nueva Lima tuvo como desafío la complicada articulación física entre las diversas ocupaciones de quebradas y las zonas de expansión, y el centro de la ciudad. Como resultado, las grandes vías conectoras del centro con las áreas periféricas adquieren una notable fuerza centrípeta para los flujos urbanos, pues —por las características del medio físico— existirán pocas vías alternativas a estas. Uno de los desafíos para el desarrollo de la ciudad será planificar esta articulación urbana.

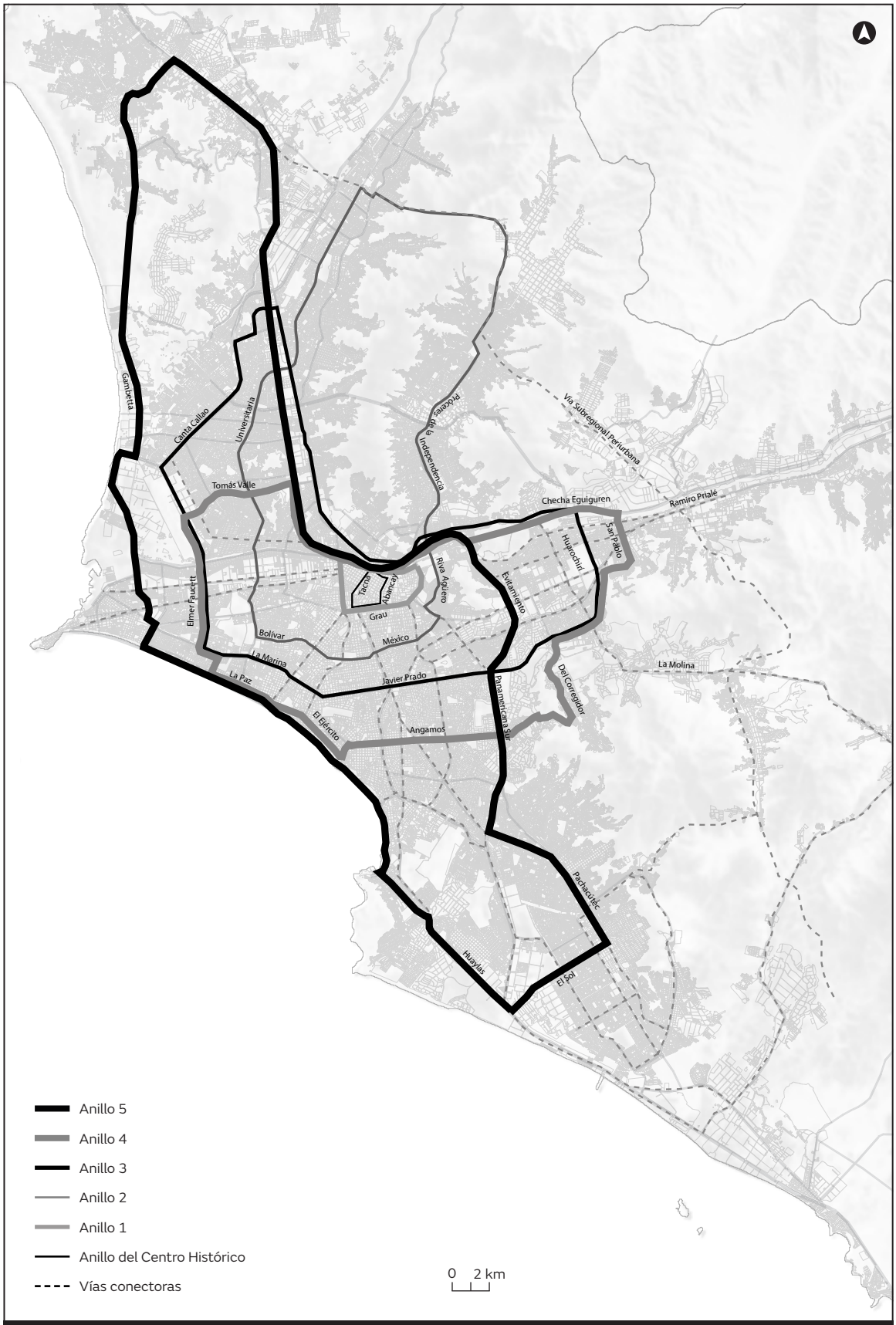
En relación con la accesibilidad, los planes tienen la preocupación común de la jerarquización vial y el transporte público. El Plandemet (1967) jerarquiza la infraestructura del transporte en vías expresas, arteriales y colectoras, e identifica que los desplazamientos en la ciudad se orientan hacia el centro de la ciudad desde ejes radiales, en una red vial crítica debido al tejido de urbanización discontinuo que concentra el flujo en pocos ejes. Se plantean nuevas rutas para fortalecer el transporte público y la articulación de nuevas rutas periféricas, las que se proyectan hacia las vías nacionales. Asimismo, se proyectan las ya mencionadas avenidas Túpac Amaru y Pachacútec, para articular la expansión norte y sur respectivamente; y una red que comprende las avenidas Universitaria y prolongación Javier Prado, entre otras, en las zonas de mayor consolidación.

La aplicación del Plan de Estructuración Urbana (1986) prácticamente se orienta a los ya mencionados «corredores viales», dirigidos sobre todo al transporte rápido masivo. Esto facilitó la accesibilidad de las zonas periféricas, al conectar la actividad residencial con los servicios. Tales corredores no estaban orientados a la relación entre el trabajo industrial y la vivienda.

El PlanMet 1990 propuso un sistema vial jerarquizado que priorizaba las vías regionales centro-norte, Ancón/Panamericana Norte; centro-este, Chosica/Ramiro Prialé; centro-sur, Lurín/Panamericana Sur; y la Vía de Evitamiento. Asimismo, un conjunto de cinco anillos viales (mapa 8) de desconcentración —en la zona baja del valle del Rímac— y una red metropolitana de corredores viales de transporte (consolidando la propuesta anterior), seguidos de vías expresas y semiexpresas, arteriales, colectores interdistritales, así como vías colectoras distritales y locales. Es relevante la propuesta de anillos viales orientados a desconcentrar la congestión vehicular del centro dentro del área urbana consolidada. Estos no pretenden articular las áreas de expansión; además, dos de los tres «centros de servicios integrales» (actividad central: la industria) se ubican en estos anillos que, al desarrollarse solo parcialmente, no llegan a funcionar como tales.

El sistema urbano de Lima reúne en la actualidad sus centralidades de mayor jerarquía en torno a prácticamente un único eje que le da continuidad urbana a la metrópoli de sur a norte, con el mayor número de subcentros entre Miraflores, La Victoria y el Cercado, denominada la *zona central* de la ciudad, con distancias que no superan un radio de 7 kilómetros (Gonzales de Olarte 2012), dentro de una urbe con más de 100 kilómetros de extensión de sur a norte (Ancón-Pucusana) y 60 kilómetros de este a oeste (Callao-Chosica).

La forma urbana de una metrópoli define su capacidad espacial de conectar y articular las centralidades. Esta capacidad del medio físico influye en la priorización de las inversiones, que debieran orientarse a partir de las propuestas espaciales de planificación. Con la finalidad de equilibrar espacialmente la distribución de las centralidades en la ciudad es necesario considerar el medio físico, en la medida en que puede ofrecer una mayor accesibilidad hacia las áreas de expansión, y dotar a cada una de estas de servicios y equipamientos especializados y diversos en el conjunto urbano. Sin embargo, el PLAM Lima 2035, que identifica y refuerza las centralidades existentes y promueve otras nuevas, plantea una gran vía de evitamiento metropolitana que no es una articulación de centralidades periféricas, sino que busca evitar la congestión ya no solo del centro, sino de «toda» la ciudad. Al respecto, el PRDCL



MAPA 8. Plano de anillos viales propuestos por el PlanMet 1990. Redibujado a partir del PlanMet 1990 (MML-IMP 1992).

2012 propone el refuerzo de las centralidades existentes, con una nueva articulación de las centralidades periféricas a partir de una vía también periférica.

Siguiendo con la capacidad de conectar y articular que nos brinda el medio físico, es importante resaltar que existe la posibilidad de relación entre centralidades de menor rango, lo que permitiría consolidar una red de centralidades. Esto generaría un verdadero cambio de la estructura urbana, orientado hacia un desarrollo urbano sostenible. En este enfoque de sostenibilidad no solo resulta necesaria una visión integral de la metrópoli, sino también reforzar las escalas urbanas secundarias. La relación de un conjunto de centralidades, como los centros urbanos de Puente Piedra, Lima Norte y Plaza San Miguel —es decir, un tipo de relación periférica a aquella de las centralidades concentradas en el centro de la ciudad—, garantizará la construcción de un sistema de centralidades y una estructura urbana con mayor equidad. De la misma manera, vale la pena observar el cambio generado por un buen transporte rápido masivo en la gran quebrada de San Juan de Lurigancho: la conectividad en el eje de la quebrada consolidará no uno sino varios centros urbanos. Tal vez debamos pensar mejor, entonces, en la articulación de centralidades con diversos centros urbanos, para fortalecer el acceso a los servicios urbanos que estas le prestan a la población.

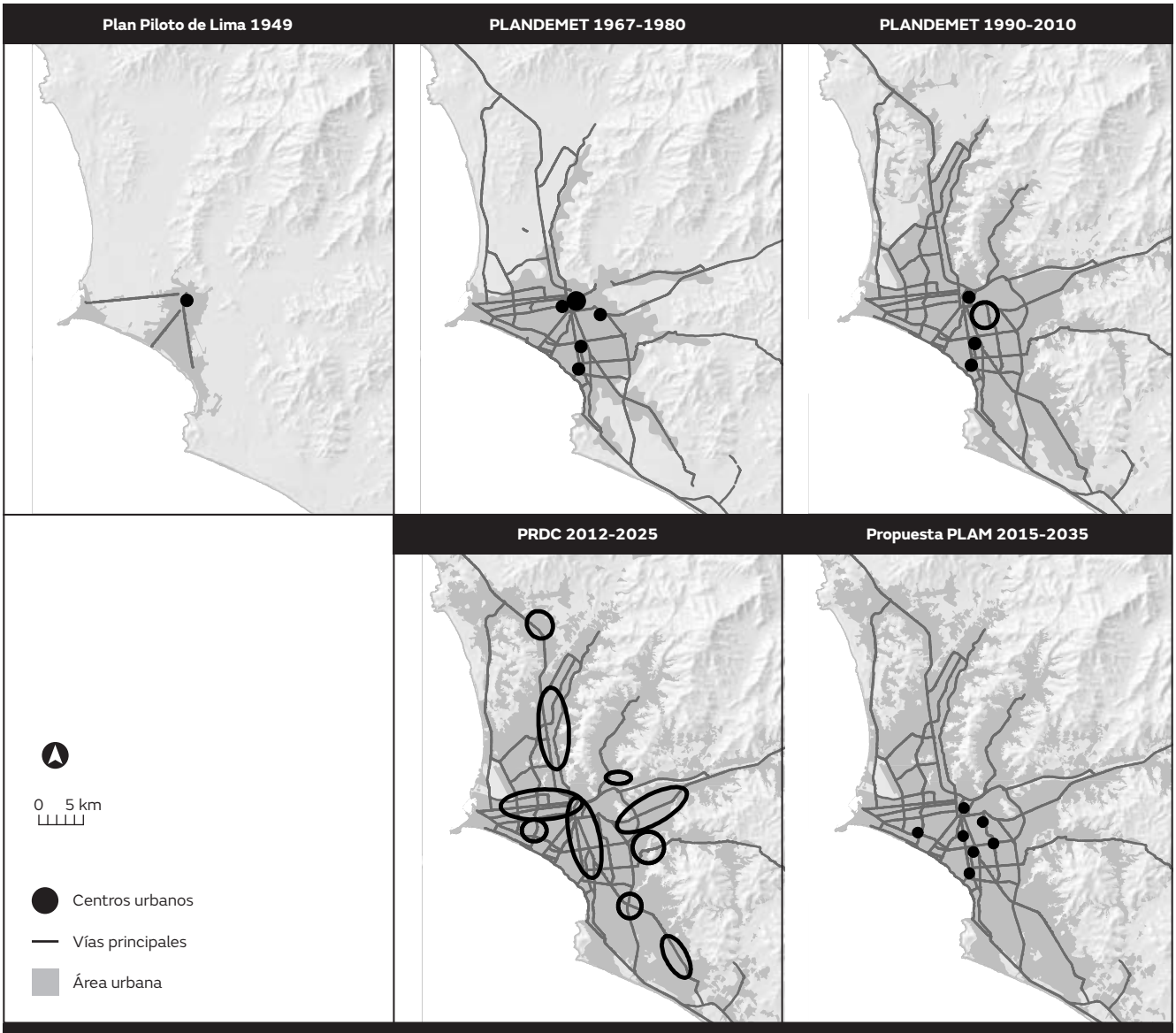
El desarrollo de la infraestructura vial y la actual densificación en toda la ciudad refuerza núcleos ya existentes, como los de Lima Norte, Santa Anita y San Miguel. Sin embargo, la continua expansión de la ciudad, así como el sistema vial y de transporte —de alta congestión—, hace que surjan numerosos centros de menor jerarquía y que su consolidación sea dependiente de la densificación de zonas residenciales próximas a vías.

2.5 LAS CENTRALIDADES EN LOS PLANES

A pesar del gran crecimiento del área urbana, en expansión desde la década de 1950, la localización de los centros de importancia metropolitana se mantiene concentrada en el área central: entre el centro de Lima, Gamarra, Miraflores, San Isidro y —recientemente incorporados—, San Miguel, Lima Norte y Ate. Todos los planes revisados resaltan la importancia de identificar los centros urbanos para comprender la estructura de la ciudad. Sin embargo, en la práctica esto no se concreta, ya que el planteamiento está dado por la función económica del empleo y no de los servicios, y porque se plantea de manera general, sin estrategias y sin un diseño urbano adecuado. Existe en la planificación una debilidad en la operacionalización de los planteamientos (mapa 9).

La descentralización es una preocupación común en los planes. El de Sada-Meiggs (1876) planteó óvalos o plazas viales como centros de articulación para la expansión de la ciudad. El Plan Piloto (1949) planteó la importancia de favorecer la creación de una jerarquía de núcleos interconectados con un centro principal (ONPU 1949: 30); entre los núcleos secundarios destacan el eje industrial hacia el Callao y Miraflores. Estos núcleos hacen referencia a centros de trabajo, de industria o de servicios colindantes a zonas de vivienda. El Plandemet (1967) no presentó una propuesta de estructura y localización de centros; sin embargo, propuso un enfoque sistémico de servicios urbanos (sistema de áreas de recreación y sistema vial) para la ocupación de la expansión urbana propuesta. Estos aspectos serán un soporte de los centros urbanos que hoy vienen consolidándose.

Más adelante, el PlanMet (1990) puso énfasis en el problema de la ciudad monocéntrica. En este sentido, planteó claramente como visión el «ordenamiento físico-espacial policéntrico» basado en cuatro grandes áreas urbanas constituidas



MAPA 9. Identificación de centros en planes urbanos de Lima 1949-2015. Elaborado por Moschella con base en ONPU 1949, MV-CPL 1969, IMP-MML 1989, IMP-MML 2013 y MML-IMP 2014.

por centros de servicios integrales: área central y las áreas urbanas desconcentradas de Lima Norte, Lima Este y Lima Sur (mapa 10). El área central contaría con un Centro de Servicios Metropolitanos que estaría

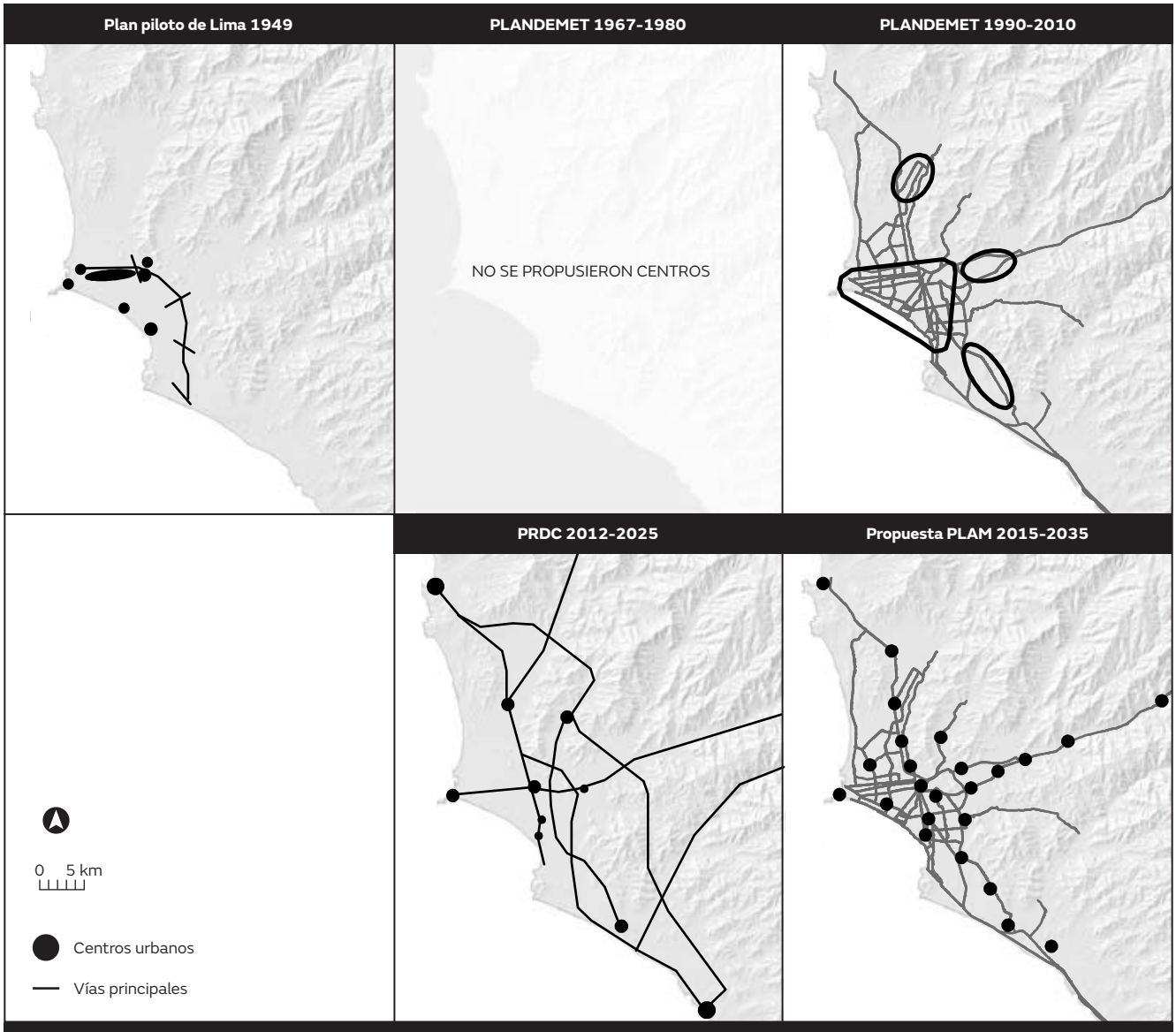
> [...] conformado por establecimientos de actividades político-institucionales, cívico-culturales, turístico-recreacionales y de culto en el Centro Histórico de Lima; por establecimientos de actividades financieras, comerciales especializadas e institucionales en el eje Lima-Miraflores y por establecimientos de actividades industriales en el eje Lima-Callao (IMP-MML 1989: 55).

De modo similar, en las áreas urbanas desconcentradas se tendrían centros de servicios integrales (CSI) desconcentrados (IMP-MML 1989: 9, 53), orientados a la actividad industrial. Para el desarrollo de estos centros el PlanMet propuso la localización de diversos equipamientos públicos y privados, y la zonificación del uso del suelo industrial y mixto en los centros de servicios desconcentrados. La propuesta era el uso del suelo industrial, incoherente —como ya hemos mencionado— con el contexto económico del país y la ciudad, y de una escala espacial tan general y esquemática que la estructura urbana perdía utilidad con centros de tal extensión. Más bien, esta situación parecería remarcar la división y marginación de áreas periféricas con escasez de servicios. Cabe resaltar que los grandes lotes propuestos en la localización de dos de los CSI planteados es hoy el espacio de dos centralidades importantes de la ciudad: Lima Norte y, al este, Santa Anita.

El PRDCL (2012) también enuncia la importancia del policentrismo: uno de sus ejes estratégicos es la visión de Lima como una «ciudad policéntrica, articulada y sostenible» (IMP-MML 2013: 352). Como sustento, considera relevante incorporar actividades diversas de recreación, vivienda, educación, salud, industria, producción y comercio. A partir de ello, sostiene, se debe redefinir el uso del suelo «para facilitar la consolidación de esta policentralidad»; y, además, incluir equipamientos de salud y educación, así como espacios públicos (IMP-MML 2013: 354). La propuesta de localización de centralidades muestra una visión de estructura urbana con diez centralidades, que abarcan sectores de consolidación y de expansión urbana hacia el norte y el sur. Sin embargo, al analizar las propuestas específicas para lograrlo, estas solo tratan la policentralidad desde la red vial, suponiendo que los grandes nodos viales se convertirán por sí solos en centralidades.

El PLAM 2035 plantea una visión de Lima como ciudad policéntrica y propone estrategias como la integración del sistema de transporte, la zonificación y la promoción de inversión privada (MML-IMP 2014: 866-868). La propuesta comprende la configuración de una red de centralidades para «distribuir equitativamente las funciones más importantes de la ciudad en lugares estratégicos y accesibles» (MML-IMP 2014: 1070). Entre lo más destacable se encuentra que por primera vez se especifica el objetivo de desarrollar al menos dos centralidades metropolitanas en cada gran zona de la ciudad: centro, norte, sur, este y oeste; además de corredores de centralidades que conecten e integren ejes de uso intensivo (MML-IMP 2014: 1072). Esta sería una propuesta que se integra al medio físico de la ciudad.

Todas estas propuestas incentivaron el desarrollo policéntrico de la ciudad. El Plan Piloto y el PlanMet mantuvieron la visión de centros subordinados por un centro principal; mientras que el PRDCL y, con mucha más precisión, el PLAM 2035 apuntan a una mayor independencia funcional y distanciamiento entre centros para atender mejor a la población. Así pues, los primeros buscan desconcentrar el centro de Lima y los siguientes planes buscan articular las diferentes zonas de la expansión urbana.



MAPA 10. Propuesta de estructura de centros en planes urbanos de Lima (1949-2015). Elaborado por Moschella con base en ONPU 1949, MV-CPL 1969, IMP-MML 1989, IMP-MML 2013 y MML-IMP 2014.

Los planes estudiados presentan poca claridad al proponer programas y proyectos específicos para encaminar la ciudad, con certeza, hacia el policentrismo. Es importante que la planificación pública considere estrategias concretas y viables para el desarrollo de centralidades —como la localización o relocalización de equipamientos públicos—, para incentivar o reducir concentraciones con el objetivo de configurar una ciudad policéntrica más equilibrada que contribuya a la sostenibilidad urbana y brinde más oportunidades a sus ciudadanos. En el diagnóstico y la propuesta del PLAM 2035 la propuesta de centralidades es más clara; sin embargo, lamentablemente, no llegó a ser aprobado como un plan para la ciudad.

2.6 CONCLUSIONES

Al concentrar servicios especializados y diversos, las centralidades benefician a los ciudadanos y generan una ciudad más equitativa; esto, en la medida en que —al ordenarse mejor la movilidad urbana— facilitan la accesibilidad hacia dichos servicios. De ahí la importancia de los planes para promover su desarrollo, considerando que la conformación de la estructura urbana es una expresión de equidad (Fernández de Córdova y Vilela 2015).

La Nueva Agenda Urbana promulgada por la ONU el año 2016 enuncia el vínculo entre la equidad y la conformación de la estructura urbana. Destaca

> [...] el uso eficaz y sostenible de la tierra y los recursos naturales, la compacidad, el policentrismo, la conectividad y las densidades adecuadas y los múltiples usos del espacio, así como los usos sociales y económicos mixtos en las zonas construidas, a fin de impedir el crecimiento urbano incontrolado, reducir los problemas y las necesidades de movilidad y los costos per cápita de la prestación de servicios, y aprovechar la densidad y las economías de escala y de aglomeración, según proceda (ONU 2017, parágrafo 98: 30).

La planificación para Lima ha sido un instrumento débil en la medida en que, aparentemente, el Estado decidió no asumir el liderazgo del crecimiento de la ciudad, lo que termina favoreciendo la iniciativa privada o informal. En sus diagnósticos, muchas veces los planes sustentan o legitiman lo que viene sucediendo y que no pueden controlar. Por ejemplo, no se ha tenido una política urbana para la localización de los equipamientos públicos —sean estos ministerios sectoriales, o instituciones públicas de gestión, culturales o financieras—, que concentran gran cantidad de empleo y de trayectos de viaje por las actividades administrativas en una ciudad que tiene como eje principal el carácter de servicios y comercial. Existe una fuerte preocupación frente al rol del Estado para la gestión pública de las centralidades urbanas, por no separar la rentabilidad del sector privado dejando desarticulados los aspectos sociales y ambientales, que finalmente afectan la habitabilidad y la funcionalidad urbana (Jordán y Carbonetti 2006).

Otro de los actores importantes de la gestión son los gobiernos locales, que a diferencia del gobierno central están más cerca de la gente, por lo que pueden introducir cambios significativos y favorecer la equidad en su estructura urbana. Sin embargo, se asocian con empresas privadas con lógicas de rentabilidad urbana, y para ser más operativos tratan la gestión urbana a partir de ordenanzas, herramienta más práctica para la gestión que para la planificación (Vega Centeno y otros 2013).

Un nuevo urbanismo (Ascher 2004: 80-83) necesita una nueva calidad urbana, que desarrolle una gestión funcional considerando la complejidad y diversidad de las prácticas urbanas, con soluciones multifuncionales. Esto constituye un desafío a las formas de planificación hasta ahora aplicadas, porque se debe tener

PLANES DE LIMA VARIABLES DE ANÁLISIS	Plan Sada – Meiggs 1876	Plan Piloto de Lima 1949	PLANDEMET 1967- 1980	Plan de Estructuración Urbana de Lima 1986-2000	PLANMET 1990-2010
Densidad urbana	Primera zona de expansión del centro de Lima con densidad alta en residencial	Se promueve las urbanizaciones de lotes de vivienda antes que la vivienda en densidad	Gran incremento de las áreas de expansión, se libera el uso agrícola al uso urbano		Preocupación por zonas de reciente ocupación de baja densidad y muy pocos servicios
Accesibilidad	Conectividad del centro de Lima con los centros periféricos Miraflores, Barranco, Chorrillos, Magdalena, y Callao	Sistema vial de pasajeros y carga, y según velocidad. Desarrollo del sistema de trenes y tranvías	Priorización del vehículo, gran inversión de vías. Desarrollo del servicio de transporte público	Prioridad de la conectividad con el desarrollo de los “corredores viales”	Los 5 anillos viales están orientados a desconcentrar el centro único
Diversidad de usos	Reserva de áreas para zonas recreativas: Parque de la Exposición, equipamiento educativo y de salud	Los grandes usos en la ciudad se ordenan de manera separada. Se apuesta por una zona industrial importante	Se apuesta por la zona industrial como grandes zonas		Se sigue apostando por la actividad industrial
Medio físico	Mejor adaptación al clima, al plantear alamedas, grandes parques y jardines, zonas arboleadas	Importancia de ocupar las zonas de menor pendiente en el valle del Rímac	Expansión diferenciada, en zonas de pendiente (quebradas) y zonas de llanura	Mayor conectividad en las zonas de llanuras	
Espacio público	Las plazas viales, las alamedas y los parques, son los nuevos centros de la ciudad	El centro cívico es el centro principal de la ciudad. Se identifica los parques antes que plazas como centros menores.	Sistema de Equipamiento Recreativo: a nivel metropolitano, los Parques zonales		
¿Cuál es la propuesta de centros en los planes?	Se plantean centros de interconexión vial, que conectan el centro a las zonas de expansión de la ciudad. Los paraderos de trenes no son tomados en cuenta en la propuesta	Centro de Lima, de jerarquía mayor, y centros secundarios: Miraflores, Barranco, Magdalena, Callao	Centro de Lima de jerarquía principal. Centros exentos a la ciudad: Ancón, Chosica, Lurín	Se plantea principalmente acceso del transporte público masivo a los centros de servicios	Centros de Servicios Especializados gestionados según escalas territoriales

CUADRO 1. Síntesis de las variables de análisis de las centralidades en los planes urbanos de Lima Metropolitana.

como centro a los actores involucrados en la construcción de la ciudad; y, por lo tanto, considerar la complejidad y los procesos urbanos. El enfoque sistémico de centralidades ha sido un aporte parcial en los planes revisados. Los planteamientos referidos a la integración y relación de escalas urbanas se encuentran planteados y están de manera específica en el PlanMet de 1990, pero identificando los centros de servicios integrales a partir de la actividad industrial y de manera muy general; falta un real desarrollo de diseño urbano. Se requiere que los planes se sustenten en investigaciones de especialidades, articuladas y elaboradas con mayor seriedad, ya que los planes deben ser específicos, y sobre todo involucrar un compromiso político.

Algunos planes abordan los centros urbanos principalmente a partir del manejo de las áreas de expansión, de la densificación y de la infraestructura vial, mientras que otros se plantean de manera más específica el desafío de la policentralidad. Los planes han contribuido, pero no de manera directa y propositiva, al desarrollo de nuevos centros dentro de la estructura metropolitana (cuadro 1).

La densidad del proceso de expansión de Lima viene sucediendo por iniciativa privada y popular. Esta situación ha producido un cambio en la ciudad, de una lógica de continua expansión a otra de continua densificación. El nuevo proceso ha comenzado a consolidar una numerosa cantidad de centros o núcleos urbanos de menor jerarquía próximos a la vivienda y a la accesibilidad. Estos centros menores que se localizan diseminadamente en toda la ciudad contienen —o buscan contener— una diversidad de actividades comerciales y de servicios. Están anexos a vías de jerarquía urbana y próximos a zonas residenciales que vienen densificándose. Este punto plantea una discusión, dado que las centralidades de mayor jerarquía no solo se generan por la diversificación de usos, sino también por la especialización. Esta circunstancia se plantea en el PlanMet 1990 con los CSI, actividades de especialización y actividades de complementariedad, pero solo en la actividad industrial.

La accesibilidad condicionada por el medio físico genera una morfología que plantea como desafío la articulación de las quebradas de expansión, por ejes radiales o por las famosas «vías de circunvalación». El PLAM 2035 identifica numerosas centralidades o centros urbanos y busca articularlos en los ejes de expansión. El transporte público rápido y masivo puede ser un soporte importante para esta articulación.

El análisis a partir de dimensiones urbanas como la densidad, la accesibilidad, la morfología, los usos del suelo y la relación de escalas es importante para planificar con un enfoque integral. El objetivo es que estas dimensiones fortalezcan una estructura urbana coherente.

3 EL POLICENTRISMO EN LIMA DESDE LA MOVILIDAD Y DIVERSIDAD FUNCIONAL

3.1	LAS CONCENTRACIONES POR FUNCIÓN EN LIMA METROPOLITANA
3.2	LOS PRINCIPALES CENTROS DE LIMA METROPOLITANA
3.3	EL EMPLAZAMIENTO DE LOS CENTROS Y SU RELACIÓN CON LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD
3.4	CONCLUSIONES

Este capítulo ofrece un análisis espacial de la estructura urbana a escala metropolitana, con la finalidad de proponer un método de identificación y clasificación de centralidades para el caso de Lima, útil para otras metrópolis que reúnan condiciones semejantes. Para empezar, es importante tener en cuenta que entendemos un *centro* como determinada zona que concentra actividades diversas y cuya extensión se puede recorrer en una caminata. Debido a su naturaleza diversa, la identificación de centros se puede abordar según enfoques e indicadores muy variados.

En la primera sección exploramos diferentes tipos de concentraciones en Lima Metropolitana a través de la densidad de la población y de las principales actividades urbanas. Cabe señalar que empleamos el término *concentración* para referirnos a un sector, dentro de la ciudad, que atrae el flujo de personas por un tipo de actividad, ya sea económica, de servicios, cultural u otra. Esta caracterización multivariable de la estructura urbana tiene el propósito de identificar las zonas con mayor diversidad funcional.

Seguidamente, planteamos la jerarquización y delimitación de los centros desde el punto de vista de la densidad de atracción de los viajes, es decir, observando la aglomeración de los puntos de destino de la movilidad urbana. Combinamos la movilidad con la alta diversidad de funciones, para establecer y tipificar los centros de Lima Metropolitana.

Por último, analizamos el emplazamiento de los centros y su relación con la expansión de la ciudad, como perspectivas que aporten a comprender la configuración de la estructura urbana desde el análisis espacial a escala metropolitana. Estos hallazgos serán complementados en el siguiente capítulo con el análisis, en el campo, de los casos seleccionados.

3.1 LAS CONCENTRACIONES POR FUNCIÓN EN LIMA METROPOLITANA

La primera dimensión es la distribución de la población de Lima y las principales actividades urbanas, con el objetivo de identificar las principales concentraciones por diferentes funciones urbanas. Para ello, recopilamos información secundaria de datos localizados espacialmente en toda la ciudad y aplicamos una encuesta de movilidad urbana en Lima Metropolitana (CIAC-PUCP 2014).

Entendiendo el territorio metropolitano como un continuo, analizamos las concentraciones en la ciudad a través de la localización de las áreas con mayor

Motivo del viaje	Porcentaje
Trabajo	34%
Compras	28%
Estudio*	12%
Ocio y esparciamiento	10%
Atención de salud	5%
Trámites	5%
Visita a familiares o amigos	5%
Culto religioso	1%
Otros	1%

* Incluye desplazamientos para llevar a menores al colegio. Elaboración propia según Encuesta CIAC (2014).

CUADRO 2. Motivos de desplazamiento en Lima Metropolitana.

densidad de personas o locales para determinadas actividades. Ello requiere datos espaciales detallados al menos a nivel de manzanas y la aplicación de cálculos de superficies de densidad. La disponibilidad de este tipo de información es limitada, de modo que en cada tema buscamos los indicadores más apropiados de acuerdo con las posibilidades. En cuanto a las superficies de densidad, estas permiten mostrar valores continuos espacialmente, a diferencia de las densidades por unidad administrativa o censal, que pueden fragmentar concentraciones y distorsionar los resultados. Por ello, las densidades que mostramos en esta sección corresponden al resultado de la estimación de la densidad de los elementos (personas o establecimientos) en su entorno inmediato o vecindad.[1]

Determinamos la selección de las principales actividades que motivan el desplazamiento (y la posible concentración) de los limeños a partir de los resultados de la encuesta de este estudio, entre los cuales destacan el trabajo, el comercio, la educación y el ocio (cuadro 2). Con base en esta información procedemos al análisis de la distribución y densidad de los tipos de actividades predominantes en la ciudad.

La (des)concentración residencial

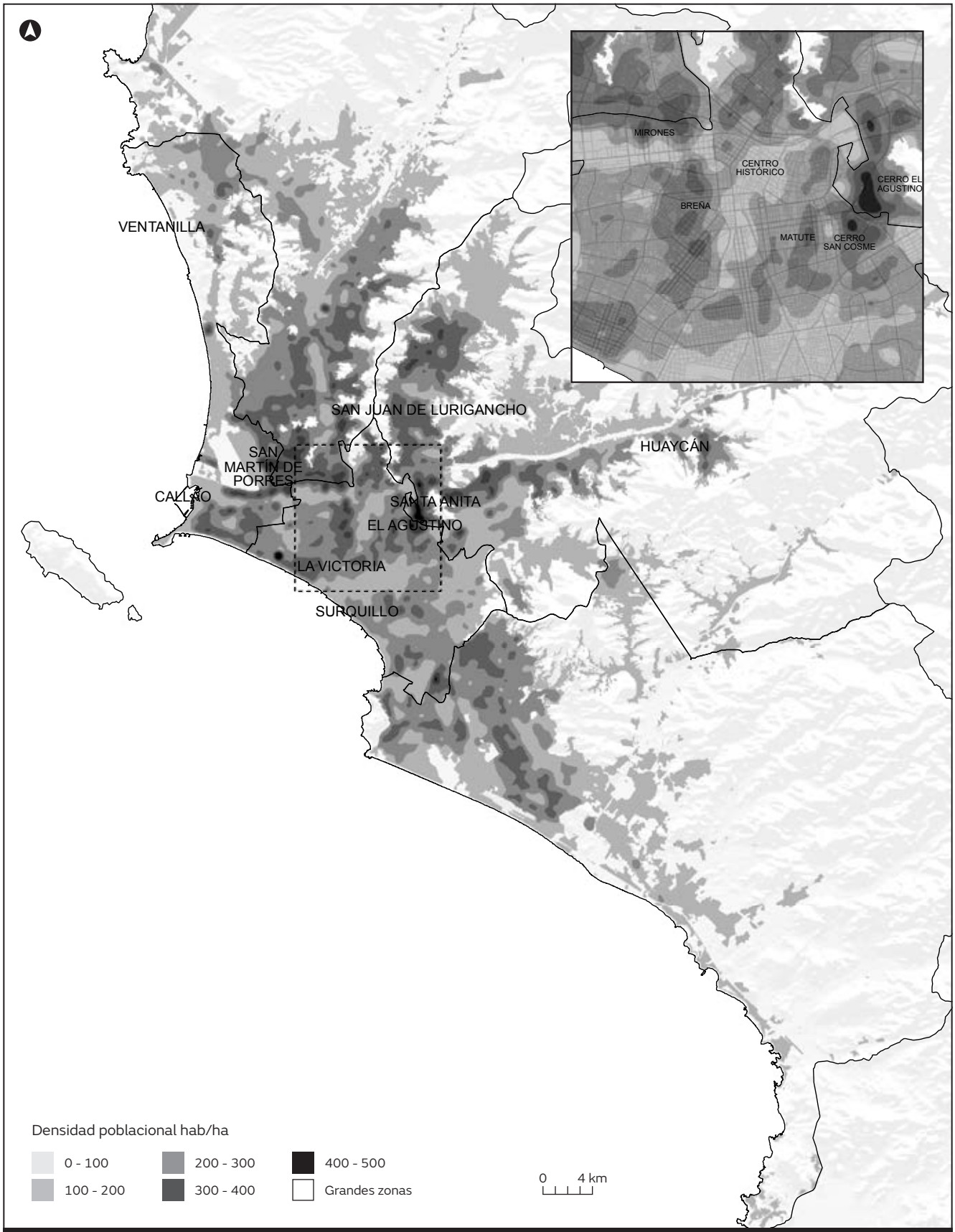
Conforme a los datos de los últimos censos de población (INEI 2007, 2017), las zonas de mayor densidad residencial se ubican alrededor del Centro Histórico. En primer lugar, con valores cercanos a los 500 habitantes por hectárea, en los cerros El Agustino y San Cosme, ubicados en los distritos de El Agustino y La Victoria respectivamente. En tiempos más recientes esta alta densidad se presenta también en el distrito de San Miguel, aunque más focalizada, en especial donde antes se instalaba la Feria del Hogar y en la última década se construyeron condominios de edificios.

En segundo lugar, se concentran en un eje próximo al río Rímac en el distrito de San Martín de Porres y sectores limítrofes de los distritos del Cercado de Lima, Carmen de la Legua y el Callao, abarcando barrios como Bocanegra, Mirones y la avenida Germán Aguirre, con densidades de más de 350 habitantes por hectárea. Del mismo modo, esta densidad se encuentra en tres focos más dispersos de reciente densificación: los edificios de gran altura de la avenida Brasil en el distrito de Breña, los condominios de edificos cerca de la Base Aérea Las Palmas en el distrito de Surco, y el antiguo aeródromo de Collique en el distrito de Comas (mapa 11).

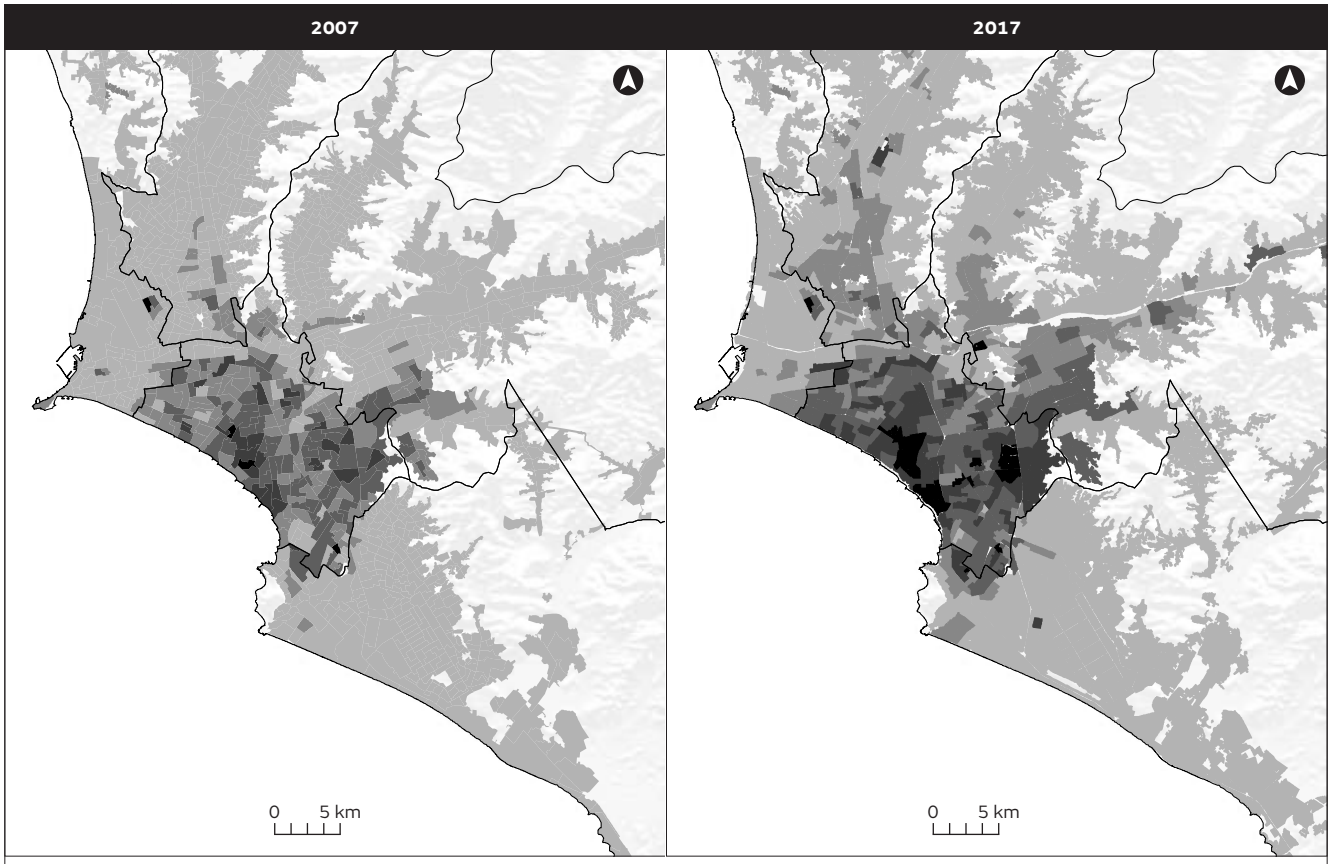
En el extremo opuesto, los valores de menor densidad residencial se sitúan en sectores del borde del área urbana en distritos como Ancón, Santa Rosa, Puente Piedra, Carabayllo, Lurigancho, Cieneguilla, Pachacámac y Lurín, además de una parte de los distritos de Callao, Chorrillos y Villa El Salvador. Asimismo, en la franja de alta renta de la ciudad, entre los distritos de San Isidro y La Molina, pasando por parte de los distritos de San Borja y Santiago de Surco. Por lo tanto, podemos afirmar que la distribución de la densidad poblacional según residencia en Lima Metropolitana no presenta un patrón definido, y tampoco mantiene correspondencia con las condiciones físicas o sociales que presentaremos más adelante, como son el relieve, el período de ocupación o la jerarquía vial.

Resulta pertinente complementar el análisis de la densidad poblacional en combinación con algún indicador que nos refiera a la altura de las construcciones, para relacionarla con un tipo de urbanización y de cobertura del suelo. Una densidad de media a baja altura implica un uso menos eficiente del suelo, en comparación con la misma densidad con mayor altura de construcción (gráfico 2). Por tal razón, analizamos la concentración de edificaciones en altura a través del porcentaje de viviendas tipo departamento. Al año 2007, el 15% de las vivendas eran departamentos, un valor relativamente bajo, en comparación con otras capitales

1. Después de diversas pruebas optamos por calcular las densidades en una vecindad de un radio de 500 metros y con una resolución espacial de 10 metros (es decir, se calcula para cada píxel de 10 metros de lado en el radio de su vecindad) en toda la extensión del área urbana de Lima Metropolitana.



MAPA 11. Densidad poblacional en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2019; con base en INEI 2017.



MAPA 12. Concentración de viviendas tipo departamento en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2019; con base en INEI 2007 y 2017.

de la región en la misma década (INEI 2007, INDEC 2010, INEC 2010, INE 2002, DANE 2005). Sin embargo, con el reciente *boom* inmobiliario, ocurrido entre 2008 y 2012, la proporción de viviendas tipo departamento se elevó a 23% en la ciudad (INEI 2017). La distribución del porcentaje de departamentos por zona censal al 2007 mostraba un patrón concéntrico. Posteriormente, a 2017, las zonas con departamentos se expanden por los ejes hacia el norte y este. La mayor proporción se encuentra en toda la zona central de la ciudad; y en menor medida se extiende por la vía Panamericana Norte y la carretera Central, coincidiendo también con los sectores más consolidados —por tratarse de ocupaciones de más de cuatro décadas de antigüedad— y los de alta renta (mapas 11 y 12).

La población de Lima Metropolitana no tiende a concentrarse residencialmente en el centro de la metrópoli, situación similar a otras ciudades del sur global y contraria a las grandes ciudades del norte, de acuerdo con información disponible en el Observatorio Urbano (Urban Observatory).[2] En el caso limeño, debido a la muy baja densidad residencial en distritos de alta renta ubicados en la gran zona centro, además de la predominancia de viviendas de baja altura incluso en las zonas de mayor densidad poblacional, a causa del origen informal de la mayoría de estos casos. Tal situación ha resultado, por un lado, en el beneficio de la proximidad al centro para una proporción reducida de la población; y por otro, en amplios sectores con una alta cobertura del suelo que puede considerarse poco eficiente.

La concentración polinuclear del trabajo

El principal motivo de desplazamiento cotidiano es el trabajo, y su tendencia a la concentración en zonas específicas de la ciudad es fundamental para comprender la estructura urbana. Desde el modelo clásico de Burgess (1925) se describe la configuración del espacio urbano como una estructura concéntrica. Esta organización es afín al modelo territorial planteado previamente por Von Thünen (1826, citado en Haggett 1983), según el cual los usos del suelo se organizan a partir de la relación entre el valor del suelo y la cercanía al centro: la zona central concentra el mayor valor del suelo, por su alto costo será ocupado principalmente por empresas y, por lo tanto, poseerá también la mayor concentración de empleo. Posteriormente, la expansión urbana y la conurbación con otras ciudades y nodos viales explicarían las estructuras polinucleares (Haggett 1983). Bajo este enfoque, la concentración de empleo es el indicador más utilizado en la identificación de centros en varios estudios (Gonzales y Del Pozo 2012, Gallo y otros 2010, Rojas y otros 2009).

En el caso de Lima Metropolitana la distribución de la densidad de empleo, a partir de datos del IV Censo Nacional Económico (INEI 2008), presenta una

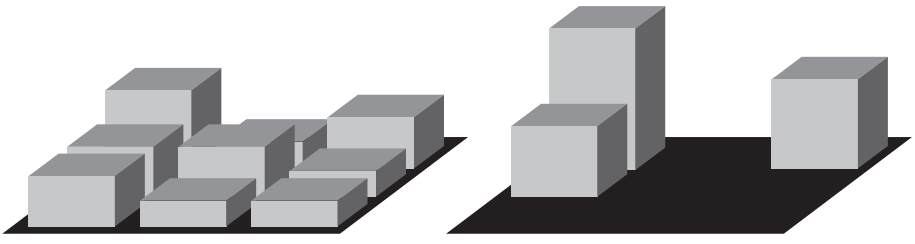


GRÁFICO 2. Ejemplo de igual densidad de viviendas con diferente altura y cobertura del suelo. Elaboración propia.

2. Consultado en julio de 2017 en http://www.urbanobservatory.org/.

marcada concentración en la gran zona central de la ciudad. Resaltan la formación de un eje que va desde el Centro Histórico hasta el distrito de Miraflores, al sur de la ciudad, y la presencia de cuatro concentraciones principales de diferente extensión y grado de densidad, los cuales se detallan en el cuadro 3 y se presentan en el mapa 13.

La concentración con mayor densidad de empleo es Gamarra, aglomeración caracterizada por la confección y comercialización textil. La concentración de empleo con mayor extensión es, en cambio, el centro financiero de San Isidro. Sin embargo, hay que tener en cuenta que nuestra fuente de información presentaría una sobreestimación de la zona financiera.[3] A ello hay que añadirle la subestimación de concentraciones donde la existencia de empleos informales no ha sido registrada.

Además de este fuerte eje central de concentración de empleo, se observan otros de menor jerarquía. Es el caso del eje conformado por la zona industrial de Santa Anita y Ate, por la carretera Central y la zona industrial que se erige a lo largo de la avenida Argentina, en el distrito del Cercado de Lima con dirección al puerto del Callao. Asimismo, existen otras concentraciones de empleo menores, disgregados pero ubicados en la gran zona central de la ciudad o muy próximos a ella. Dada la corta distancia entre las principales concentraciones de empleo en la ciudad, resulta pertinente la afirmación de Gonzales y Del Pozo, quienes entienden la estructura de Lima como un «policentrismo centralizado» (Gonzales y Del Pozo 2012).

Cohesión y dispersión de concentraciones comerciales

El comercio es una de las actividades más significativas de las ciudades desde sus orígenes, caracterizada por la conformación de centros de intercambio de bienes y capital donde se aglomeran las personas. En relación con ello, el modelo de lugares centrales de Christaller (1966) demuestra una relación entre el tamaño y cantidad de servicios ofrecidos por los centros y su distanciamiento, formando una estructura jerárquica y fractal de centros. Este modelo ha sido empleado por numerosos estudios sobre centralidades comerciales en el espacio intraurbano, que encontraron los mismos principios de organización espacial (Fleury y otros 2012), puesto que, de modo similar, existe una relación entre el tamaño de un centro de comercio y su área de influencia —o distancia que recorren los compradores para llegar hasta él—.

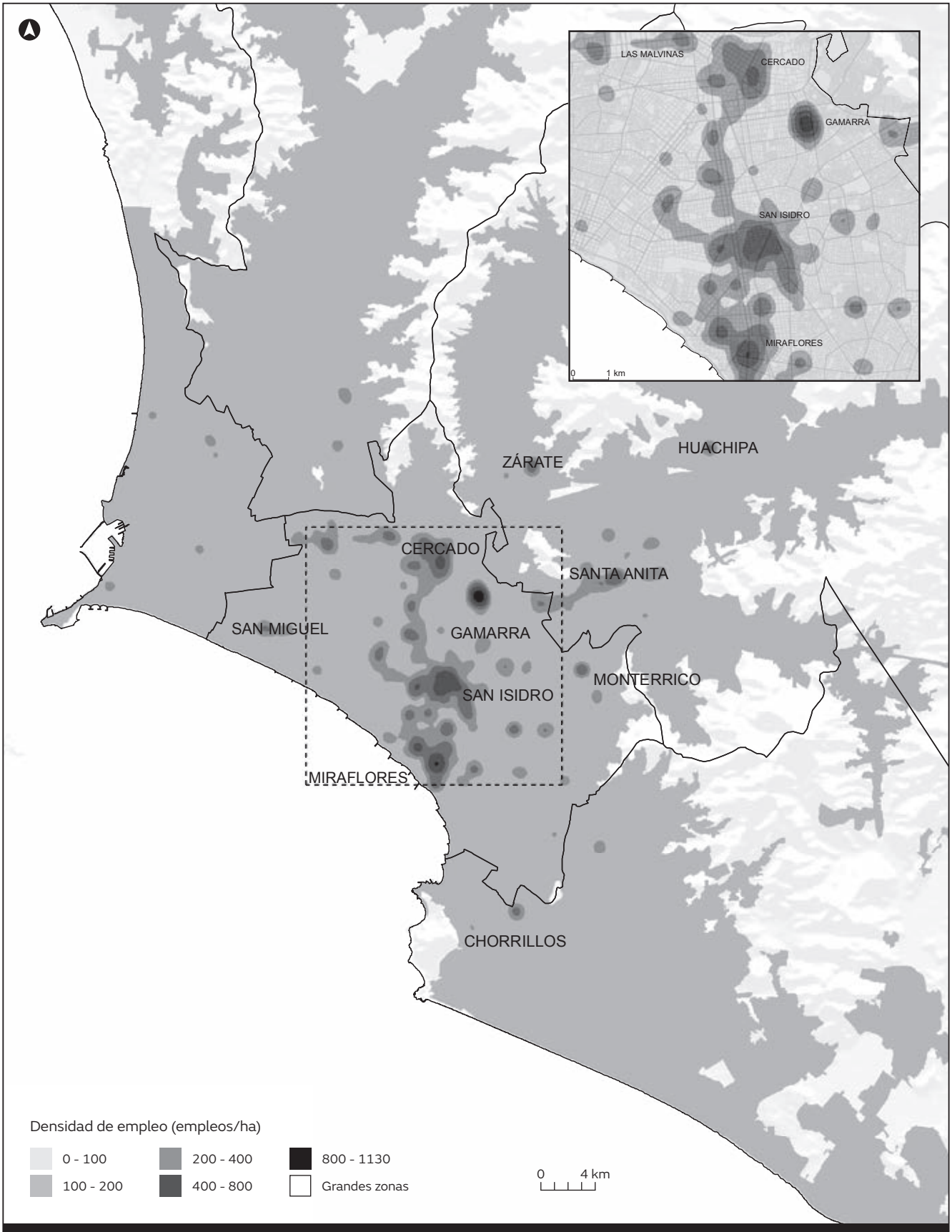
En esa misma perspectiva, analizamos la densidad de comercio en Lima Metropolitana a partir de la concentración de establecimientos comerciales registrados en el IV Censo Nacional Económico (INEI 2008), donde destacan dos grandes centros: Gamarra y el Centro Histórico (mapa 14). Nuevamente, al igual que en lo referido a la densidad de empleo, el centro textil de Gamarra se presenta como la concentración con mayor densidad: 317 locales comerciales por hectárea.

Nombre	Valor máximo de densidad de empleo*	Extensión que supera los 250 empleos/ha*
Gamarra	1128 empleos/ha	60 ha
Miraflores	826 empleos/ha	140 ha
San Isidro	795 empleos/ha	210 ha
Cercado	488 empleos/ha	97 ha

* Valores calculados con una resolución espacial de 10 m para una vecindad de 500 m de radio. Elaboración propia, con base en INEI 2008.

CUADRO 3. Principales concentraciones de empleo en Lima Metropolitana.

3. Como bien señalan Gonzales y Del Pozo (2012), en el IV Censo Nacional Económico (INEI 2008) muchas empresas habrían registrado en la sede central el número de empleados de sus filiales; y en la zona financiera de San Isidro se congrega la sede central de numerosas empresas.



MAPA 13. Densidad de empleo en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017; con base en INEI 2008.

El Cercado de Lima forma un conglomerado con cuatro picos, según orden de densidad: Mesa Redonda (con 199 locales por hectárea), Las Malvinas, Polvos Azules y Wilson. Dos de ellos son concentraciones de comercio diversificado: Mesa Redonda y Polvos Azules, mientras que Las Malvinas se especializa en productos de ferretería y Wilson, en suministros informáticos. Además, todos estos picos de densidad se caracterizan por contar con varias galerías que tienen de decenas a cientos de puestos comerciales. Muchas de ellas se crearon como estrategia de formalización de comerciantes ambulantes, y actualmente se encuentran constituidas como microempresas (mapa 14).

La distribución de valores menores de densidad tiende a presentarse en picos disgregados y en todas las grandes zonas de la ciudad. Así, las siguientes concentraciones de comercio se encuentran en torno a los mercados de abasto de los distritos de Jesús María, San Juan de Miraflores (Ciudad de Dios) y Magdalena; todos ellos con más de 30 locales comerciales por hectárea. Ciudad de Dios es el séptimo pico de densidad comercial en la ciudad y destaca por ser el primero localizado fuera de la gran zona central, pues está ubicado en el distrito de San Juan de Miraflores, en Lima Sur.

Al igual que en Jesús María, Ciudad de Dios y Magdalena, la formación de la mayoría de focos menores de comercio está estrechamente relacionada con la localización de mercados tradicionales de distribución de alimentos en torno a los cuales se han desarrollado zonas de comercio diversificado. Otras concentraciones menores de este tipo son el Callao, Ceres (Ate), Chosica, Puente Piedra, Lince y Breña.

En el resto de focos menores predomina el comercio especializado en diferentes rubros: Naranjal, en Independencia, autopartes; Caquetá, en el Rímac, insumos para calzado; Petit Thouars en Miraflores, artesanías; Marsano, en Surquillo, ferretería; y la zona de muebles del Parque Industrial de Villa El Salvador.

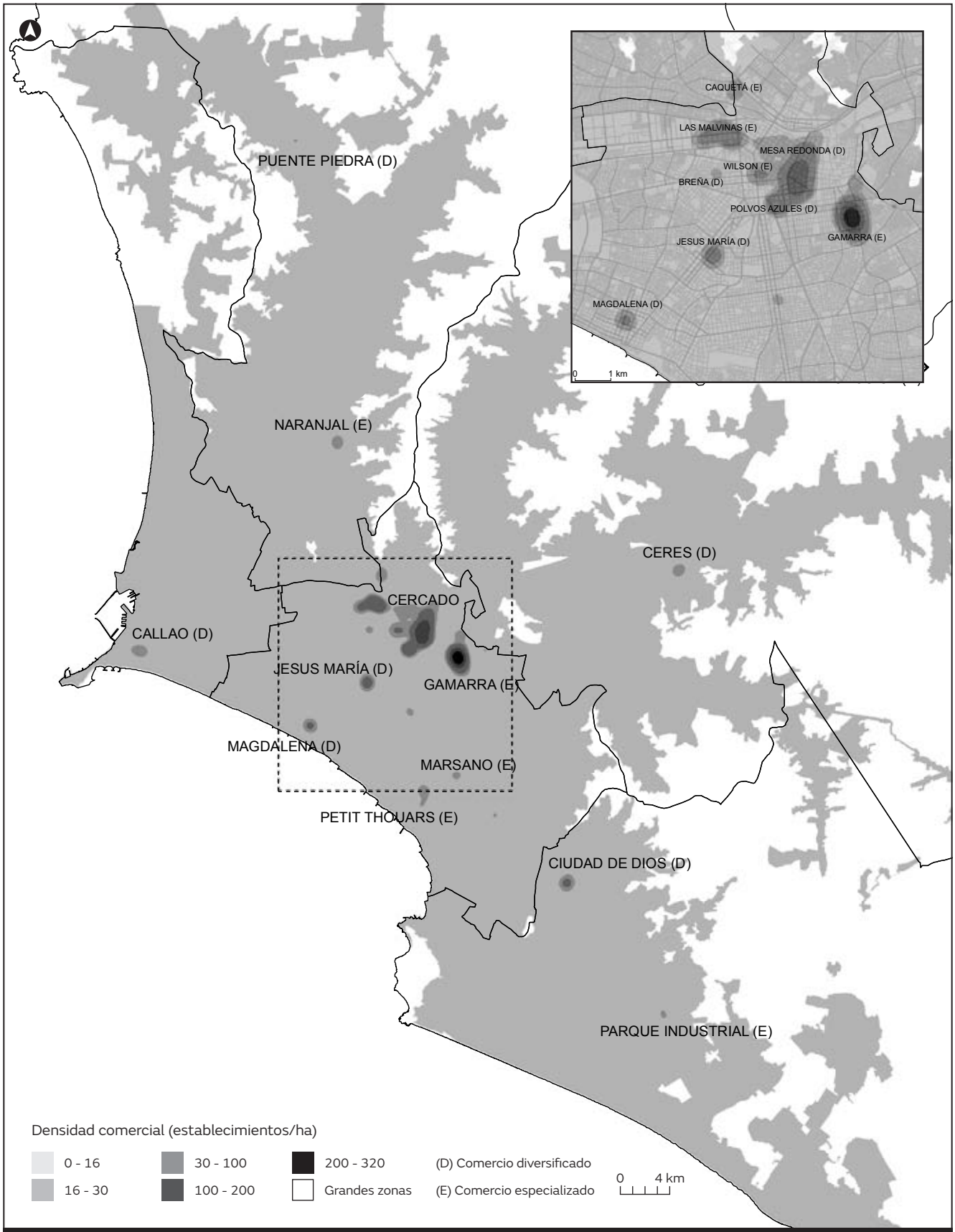
Cabe recordar que el indicador anterior muestra la densidad de establecimientos comerciales, mas no se relaciona con la atracción de visitantes ni con la magnitud de los flujos de capital. Ello explica la intrascendencia de los grandes centros comerciales cerrados, tipo mall, bajo este enfoque.[4]

Para complementar esta información también consideramos los principales destinos por motivo de compras, según la Encuesta de Movilidad Urbana en Lima Metropolitana (CIAC-PUCP 2014). Se observa que estos destinos coinciden con siete de las concentraciones de comercio ya mencionadas. Entre los demás, seis destinos concuerdan con grandes centros comerciales cerrados: Mega Plaza y Plaza Norte, en Independencia, Minka en el Callao, Open Plaza Atocongo en San Juan de Miraflores, Jockey Plaza en Surco y Plaza San Miguel en el distrito del mismo nombre (mapa 15). Esto confirma la importancia reciente, en la configuración urbana, de este tipo de establecimientos con una mayor presencia de empresas de gran tamaño articuladas a la economía global.

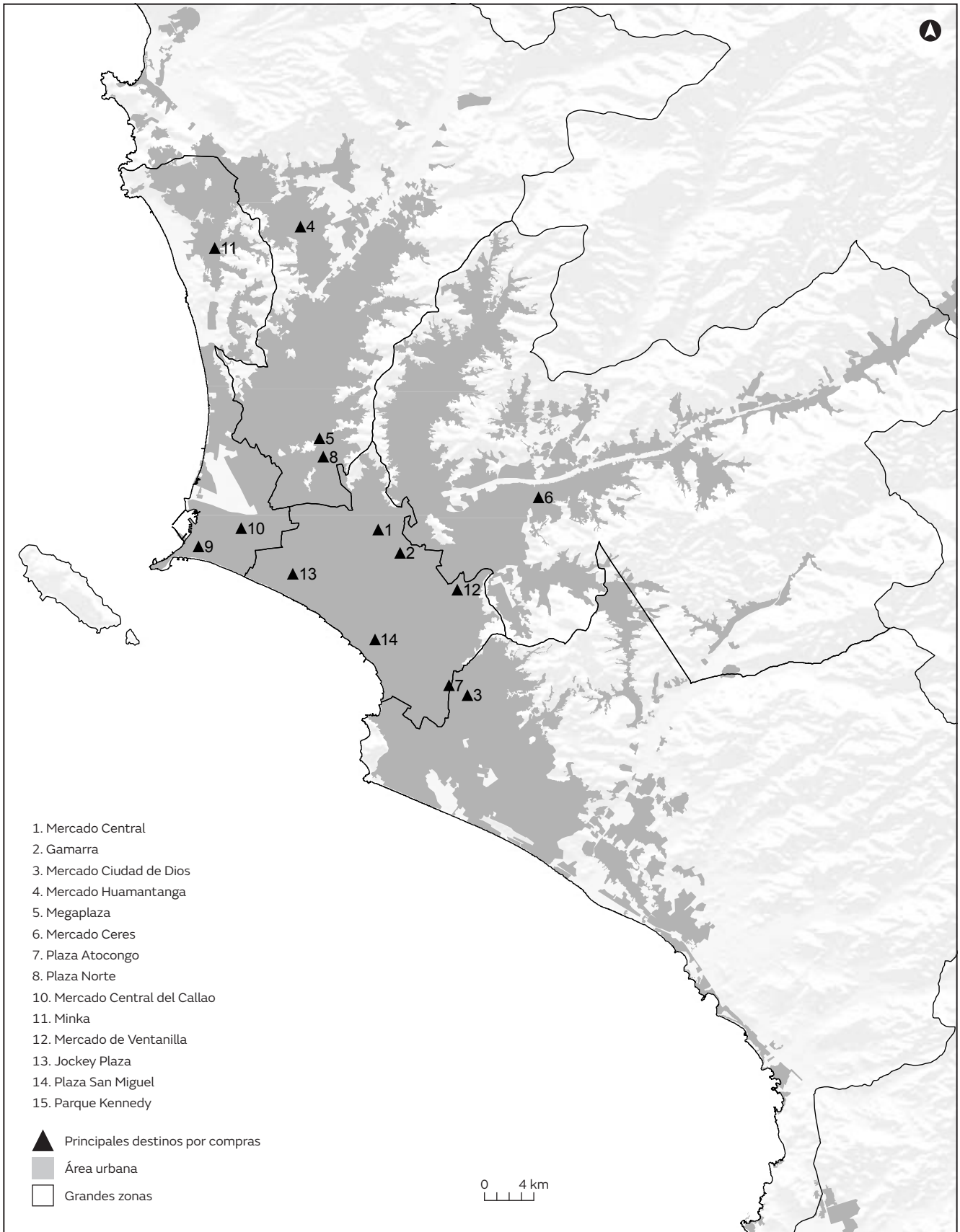
Se corrobora entonces que la estructura espacial de concentraciones de comercio diversificado se caracteriza por la existencia de un gran centro y de múltiples concentraciones menores diseminadas, de diferente magnitud, manteniendo semejanzas con el modelo de lugares centrales de Christaller y Losch. Además, combinando los indicadores de densidad de comercios y principales destinos por compras, resalta que los focos menores de comercio presentan diferente grado de diversidad de tamaño de comercios, de microempresas a grandes corporaciones; esto demuestra la complejidad y variedad de las manifestaciones del comercio en Lima Metropolitana.

En cuanto a las concentraciones de comercio especializado, existe una fuerte tendencia a su aglomeración en el área central de la ciudad, a manera de ampliación de la composición tradicional del Centro Histórico. Esto se complementa con

4. Además, habría un subregistro del número de locales comerciales en estos sitios, ya que muchas sucursales estarían registradas solo en la sede central, y justamente en estos centros predomina la existencia de filiales. A pesar de este inconveniente, se puede confirmar que estos establecimientos no se relacionan con una concentración elevada de comercios en sus alrededores.



MAPA 14. Densidad de establecimientos comerciales en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017; con base en INEI 2008 y CIAC-PUCP 2014.



MAPA 15. Principales destinos por compras en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017; con base en CIAC-PUCP 2014.

concentraciones menores de comercio especializado vinculadas a zonas industriales en las zonas norte y sur de la ciudad.

Las concentraciones educativas según niveles

La distribución de locales y la densidad de estudiantes se estructura de manera marcadamente diferenciada según nivel educativo. Los colegios de educación básica se encuentran diseminados por toda la ciudad; en cambio, la educación superior corresponde a un número menor de establecimientos, pero espacialmente muy concentrados (mapa 16). De acuerdo con la información recogida en la Encuesta de Movilidad Urbana en Lima Metropolitana (CIAC-PUCP 2014), el 5,1% de los viajes de la población mayor de edad tiene como motivo llevar a menores al colegio, mientras que, el 6,7% de los viajes tiene como causa la educación.

Enfocándonos en la educación superior, estimamos la densidad de estudiantes de universidades e institutos a partir de datos del Censo Universitario 2010[5] y del Censo Escolar 2010[6] respectivamente. Como resultado, se observa la concentración de estudiantes de educación superior en un corredor que va del Centro Histórico a Miraflores y en otros puntos disgregados (mapa 17). La principal concentración de estudiantes se encuentra hacia el oeste, en la agrupación de dos universidades donde la densidad alcanza un pico de más de 1000 estudiantes por hectárea.[7] Se trata de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y la Pontificia Universidad Católica del Perú, en la avenida Universitaria, distanciadas por 500 metros una de la otra.

En segundo lugar, la concentración del corredor central corresponde a diversos institutos ubicados en las avenidas Garcilaso de la Vega y Arequipa, donde se presentan tres picos con más de 600 estudiantes por hectárea. Las siguientes concentraciones consisten en universidades privadas hacia el sureste, y universidades nacionales y privadas hacia el oeste y norte. Los principales destinos por motivo de educación se ubican en la avenida Universitaria y en un eje del Centro Histórico hacia la Panamericana Norte, donde destaca la Universidad César Vallejo. De esta manera, las concentraciones de educación superior están formadas por tres corredores principales orientados hacia el norte: avenida Universitaria, avenida Garcilaso de la Vega-Arequipa y Panamericana Norte.

Lima Metropolitana presenta particularidades que hacen relevante la variable *educación superior* en la identificación de centros. Por un lado, debido a la fuerte concentración de la oferta nacional de educación superior, que lo convierte en uno de los principales motivos de desplazamiento; por otro lado, porque la aglomeración de varios centros universitarios e institutos y generación de dinámicas aledañas contribuyen a la generación de concentraciones de menor jerarquía, pero representativas en la configuración de la estructura urbana de Lima.

Otras concentraciones: ocio, salud y trámites

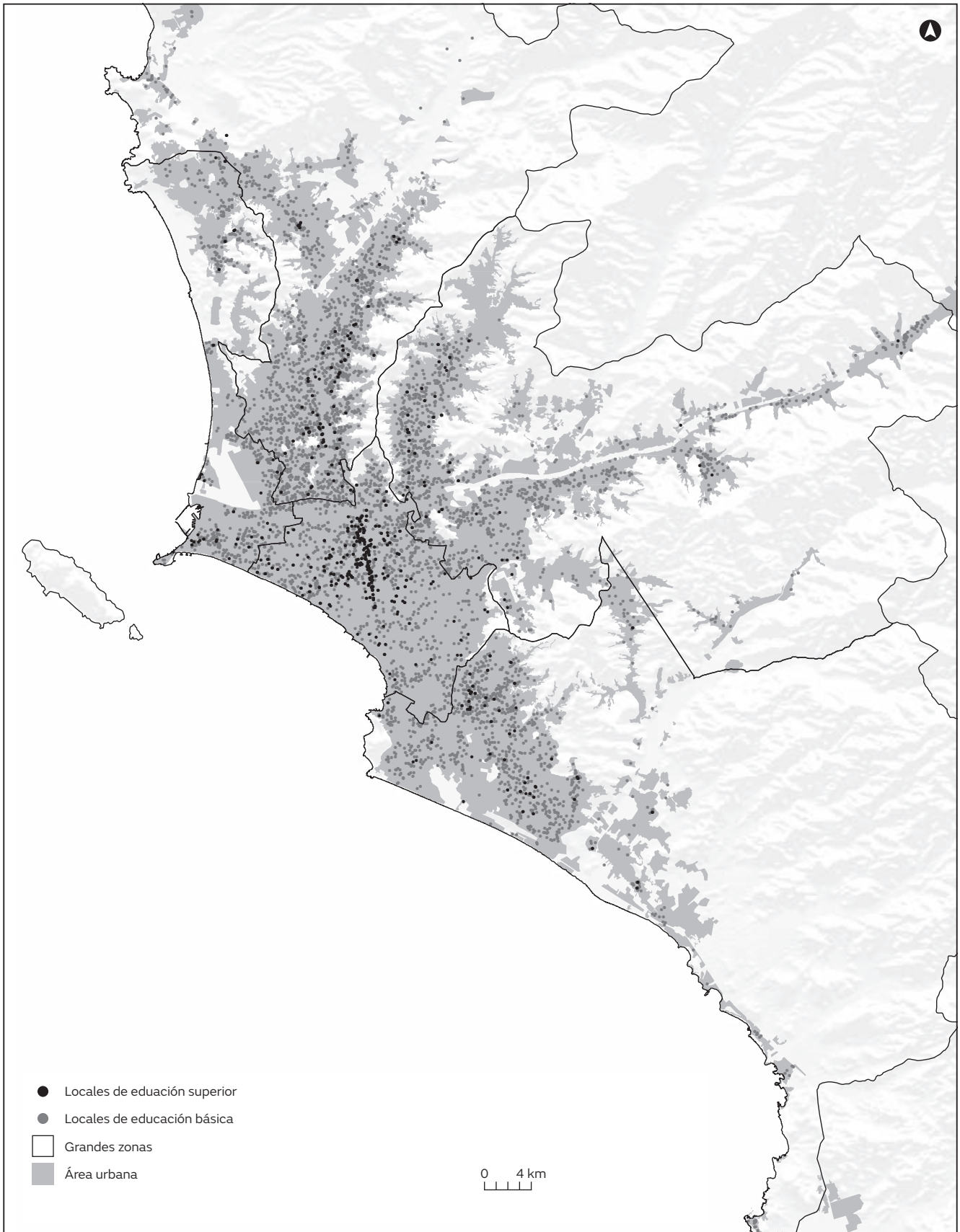
Los resultados de la encuesta del CIAC-PUCP (2014) en cuanto a desplazamientos por ocio y esparcimiento se aglutinan principalmente en cuatro núcleos: Centro Histórico, parque Kennedy (Miraflores), Plaza Norte-Megaplaza (Independencia) y Plaza San Miguel. Aquí destacan dos focos de entretenimiento de mayor antigüedad e importancia, y el surgimiento de otros dos nodos de naturaleza contrapuesta: centros comerciales cerrados, los cuales corresponden a espacios privados de uso público organizados en función del consumo (Vega Centeno 2006).

En cuanto a la salud, los principales destinos identificados son los hospitales Sabogal, Cayetano Heredia y Rebagliati, todos ellos relativamente cerca del área central de la ciudad. Además, dos de ellos se encuentran muy próximos a universidades de tamaño intermedio (mapa 18).

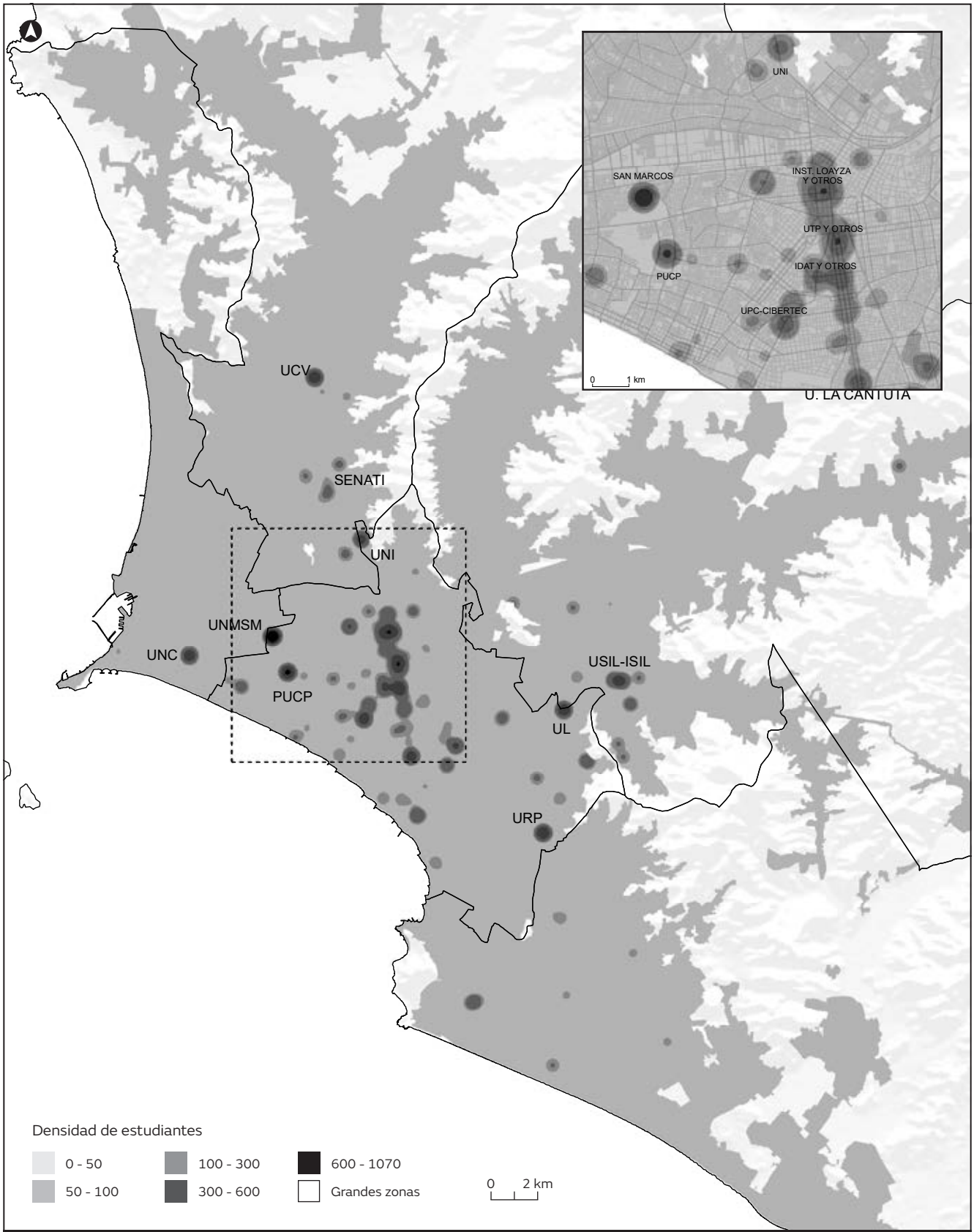
5. Se consideró el número de estudiantes presenciales de pregrado; y en el caso de universidades con múltiples locales sin un campus central, se dividió el número de estudiantes entre los locales.

6. Se trabajó con los 250 institutos superiores con mayor número de estudiantes.

7. Este valor corresponde a un radio de 500 metros para que pueda ser comparado con el resto de las densidades del capítulo; pero al tratarse de establecimientos específicos de gran tamaño, el valor real de la densidad sobre el área del establecimiento es menor. El promedio de las dos universidades es de 410 estudiantes por hectárea.



MAPA 16. Locales de educación básica y superior en Lima Metropolitana Elaboración: CIAC-PUCP, 2017; con base en Minedu 2015.



MAPA 17. Densidad de estudiantes de educación superior en Lima Metropolitana Elaboración: CIAC-PUCP, 2017; con base en INEI 2010, Minedu 2010 y CIAC-PUCP 2014.

Finalmente, los principales destinos por trámites se aglutinan en torno al Centro Histórico y Miraflores. A la vez, aparece una concentración que no ha sido mencionada anteriormente: el área central de Ventanilla, hacia el extremo noroeste de la ciudad (mapa 18). Esta destacaría por facilitar servicios administrativos y bancarios en una amplia área de influencia residencial de baja densidad y conectividad.

3.2 LOS PRINCIPALES CENTROS DE LIMA METROPOLITANA

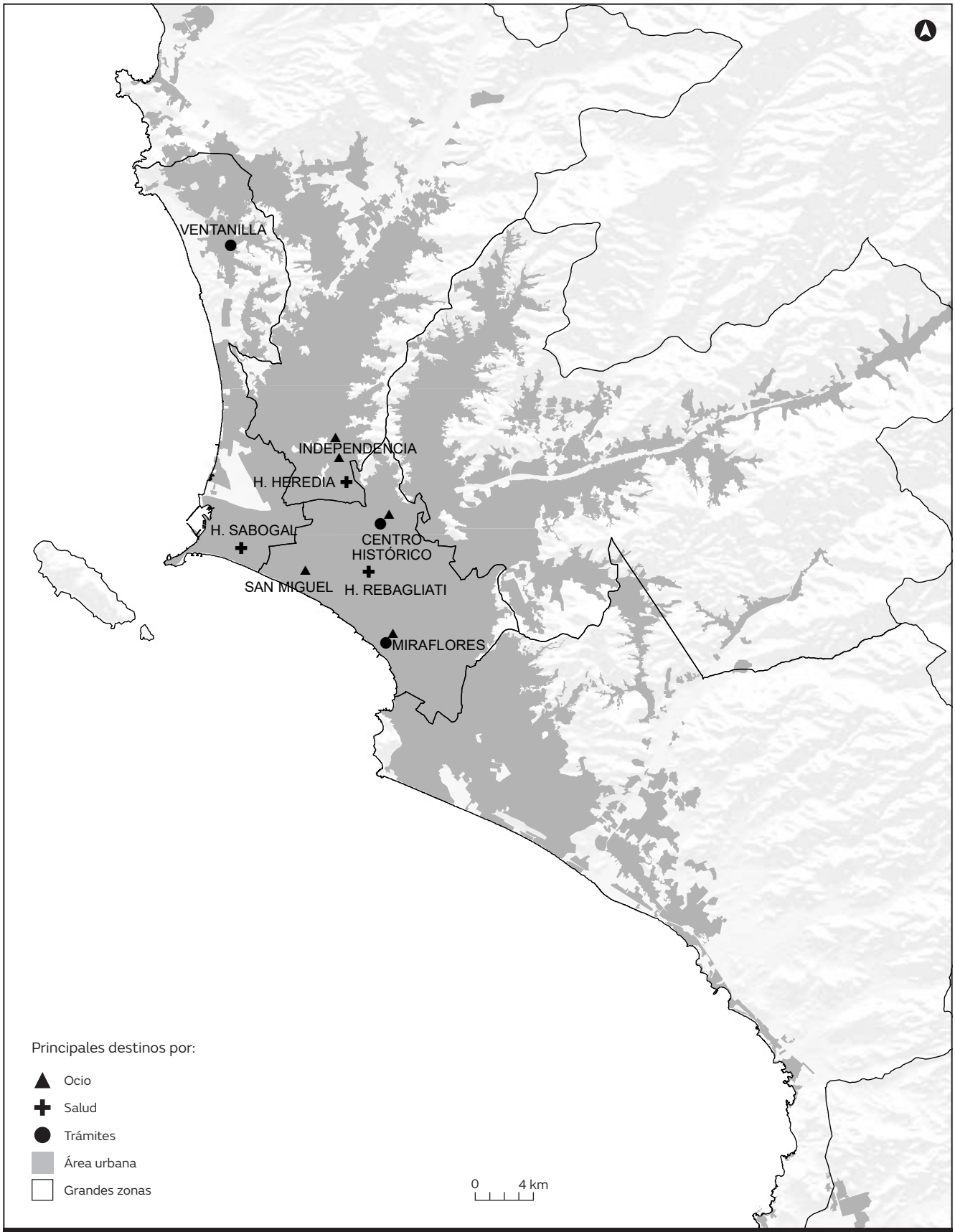
Las diversas concentraciones halladas requieren un marco común para jerarquizar y delimitar los centros, desde una perspectiva de alta densidad y variedad funcional. Bajo este enfoque, resulta fundamental el análisis de la movilidad urbana. A continuación, sintetizamos los estudios precedentes sobre la determinación de centros en Lima, detallando el aporte de la propuesta metódica que integra la atracción de viajes con la diversidad de funciones.

Conforme a los antecedentes, a pesar del gran crecimiento que el área urbana de Lima experimenta desde la década de 1950, la estructura de centros de importancia metropolitana habría variado poco y continuaría concentrada en el área central, entre Lima y Miraflores. Entre los antecedentes de estudios de identificación de centros en Lima Metropolitana contamos con el trabajo de Gonzales y Del Pozo (2012), que se basa en la concentración y densidad de empleo e identifica diez centros. También los planes urbanos de las últimas cinco décadas identifican varios centros. El primero en señalar una estructura policéntrica es el Plandemet, Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1967-1980 (MV-CPL 1969), que identifica cinco centros apoyándose en la concentración y diversidad comercial, y en indicadores de centros de servicio y trabajo. Posteriormente, el PlanMet, Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao 1990-2010 (IMP-MML 1989) resalta la existencia de una estructura monocéntrica, pero a la vez identifica cuatro centros respecto a la población ocupada y la concentración comercial. Más adelante, el PRDCL, Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025 (IMP-MML 2013), notifica la aparición de nuevas centralidades en vías estratégicas, pero con una identificación espacial muy imprecisa.

En cuanto a los criterios de identificación de centros en estos estudios, predomina la función económica en relación con el empleo y el comercio. Bajo esta perspectiva, carecen de un análisis más integral en cuanto a la diversidad de funciones de los centros. Además, los métodos de identificación estarían limitados a la disponibilidad de información secundaria y presentarían dificultades sobre todo al identificar centros de menor jerarquía. De modo similar, los principales indicadores utilizados para la identificación de centros en antecedentes internacionales son la concentración de empleo y comercio.

Es importante, sin embargo, hacer una evaluación crítica con base en las concentraciones identificadas. Los resultados del análisis previo de densidades y concentraciones muestran una representación parcializada con el indicador de densidad de empleo debido al alto grado de informalidad laboral en la ciudad. Además, las limitaciones metodológicas del Censo Económico ya comentadas hacen necesario examinar otros indicadores. De tal modo, resulta cuestionable la aplicabilidad y validez de dichos enfoques generados en y para ciudades del norte global, debido a ciertas particularidades que presentan esta ciudad y otras localizadas en países en desarrollo.

Analizamos entonces la movilidad como variable alternativa, la cual también ha sido considerada en otros estudios de identificación de centralidades (Gallo y otros 2010, Rodríguez 2012, Rojas y otros 2009, Roca y otros 2011). En este caso, utilizamos el indicador de densidad de atracción de viajes a partir de los resultados de la Encuesta de Movilidad Urbana en Lima Metropolitana (CIAC-PUCP 2014). De



MAPA 18. Principales destinos por ocio , salud y trámites en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017; con base en CIAC-PUCP 2014.

tal modo, calculamos la superficie de densidad de la atracción de viajes;[8] es decir, con el fin de mostrar valores continuos espacialmente, estimamos la densidad de puntos de destino de los desplazamientos obtenidos en la encuesta. Esto nos permitió establecer los lugares con mayor atracción de personas en Lima Metropolitana.

Posteriormente, revisamos que todas las zonas con la mayor densidad de atracción de viajes cumplieran con presentar concentraciones de diferentes actividades urbanas a partir del análisis de la sección previa. Con ello confirmamos su condición de centros urbanos y procedimos a caracterizar sus funciones principales.

Como resultado, obtuvimos diez centros que poseen una alta densidad de atracción de viajes y que combinan al menos dos concentraciones de las principales actividades que motivan los desplazamientos en la ciudad (empleo, comercio, ocio, educación y trámites) (mapa 19, cuadros 4 y 5). En el caso del Centro Histórico la superficie de alta densidad era demasiado extensa, por lo que delimitamos solamente el sector de muy alta densidad que cumplía con el criterio de poder ser recorrido en una caminata. Estos centros se clasificaron según su densidad de atracción de viajes (*muy alta* o *alta*) y la diversidad de concentraciones de diferentes actividades (*muy alta*, *alta* o *media*).

La distribución de centros muestra que los tres con muy alta densidad de atracción de viajes y/o muy alta diversidad de actividades se encuentran en la gran zona centro; además, existen centros de menor jerarquía en todas las grandes zonas. El Centro Histórico tiene la mayor densidad, diversidad y extensión; le sigue Miraflores con muy alta diversidad, al integrar también todos los tipos de concentraciones analizadas —con excepción de la salud, que no coincide con ninguno de los centros principales—. Gamarra se ubica después, con la segunda mayor densidad, pero con diversidad media.

En el siguiente nivel de importancia se encuentran los centros de Independencia y San Miguel, con alta densidad y alta diversidad. Según esta jerarquía, destaca que el cuarto centro en importancia se encuentre fuera de la gran zona centro, en el norte. Los siguientes cinco centros se distribuyen en las cinco grandes zonas de la ciudad y son similares por presentar una alta densidad de atracción de viajes, pero diversidad media al combinar solamente concentraciones de empleo y comercio. El detalle de las características de cada centro se observa en el cuadro 4. De esta manera, la mitad de los diez centros principales se ubican en la gran zona Lima Centro, seguida por Lima Norte con dos centros.

Las otras tres grandes zonas tienen solo un centro, por lo que gran parte de sus poblaciones se ven afectadas por una mayor separación de los centros principales, sobre todo en Lima Sur y el Callao. Respecto a la ubicación, los centros se ubican en un radio de 13 kilómetros del centro fundacional, con excepción del óvalo de Puente Piedra, localizado 20 kilómetros al norte.

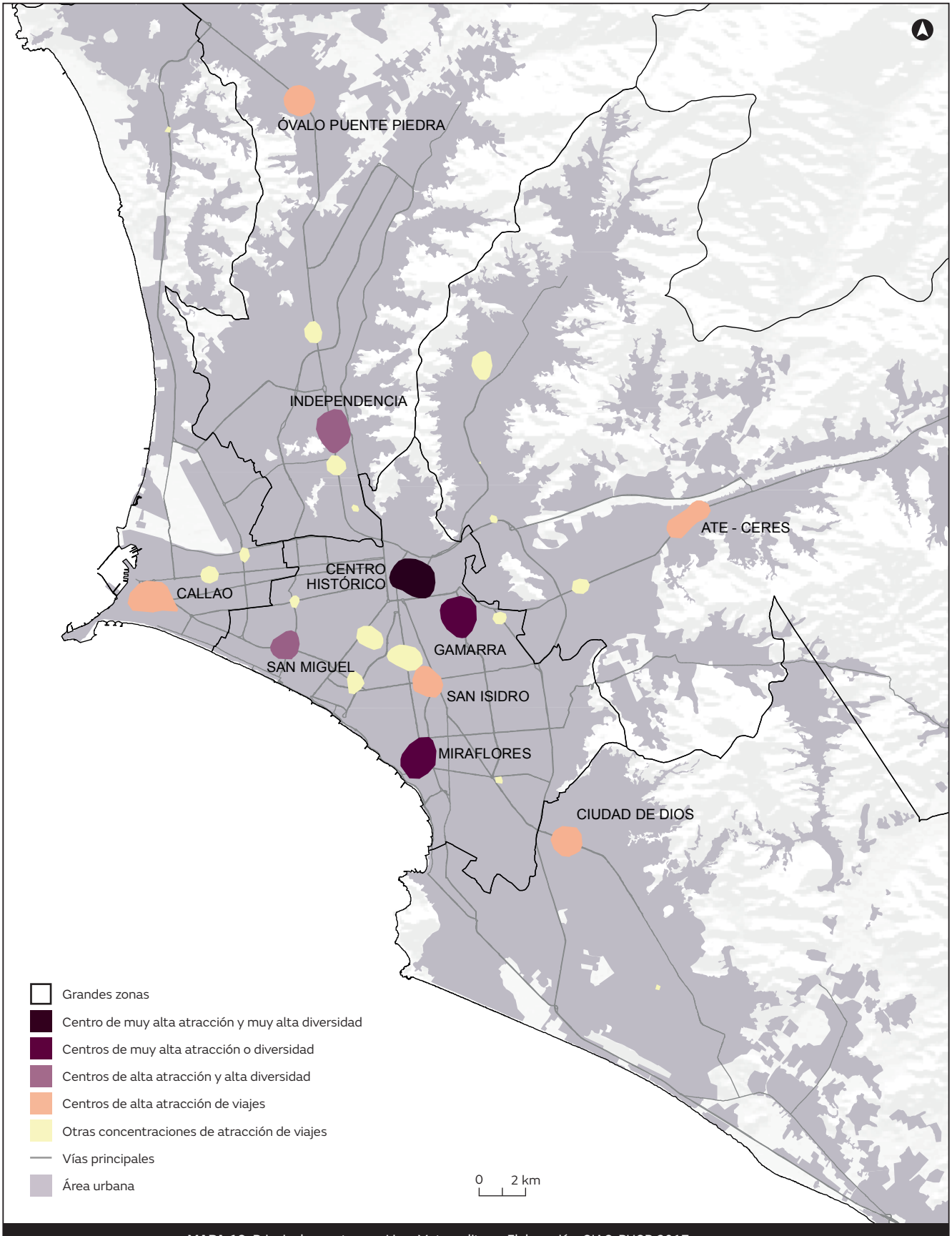
También identificamos concentraciones con una densidad media de atracción de viajes, que hemos denominado «Otras concentraciones de atracción de viajes» (cuadro 4 y mapa 19). En Lima Centro hay un mayor número de estas concentraciones secundarias, lo cual contrasta con Lima Sur, que es la gran zona con menos concentraciones secundarias.

A diferencia de los precedentes, el centro de San Isidro no se encuentra entre los más importantes, puesto que no presenta tan alta densidad de atracción de viajes y solamente cuenta con concentraciones de empleo y comercio. Sin duda es un significativo centro de poder por su especialización como centro financiero de la ciudad, pero esta importancia queda un tanto relegada bajo el enfoque propuesto, que parte de la comparación cuantitativa de la concentración de personas y la diversidad de actividades.[9]

Asimismo, al comparar los resultados con los centros de empleo identificados por el estudio de Gonzales y Del Pozo (2012), en nuestro análisis no aparecen

8. Considerando la cantidad de destinos obtenidos en la encuesta —y después de diversas pruebas— se decidió emplear el cálculo de densidades en una vecindad de un radio de un kilómetro y con una resolución espacial de 20 metros en toda la extensión del área urbana de Lima Metropolitana.

9. Este caso lo analizamos con mayor profundidad en el siguiente capítulo. a extensión del área urbana de Lima Metropolitana.



MAPA 19. Principales centros en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017.

los centros industriales de Chorrillos y Zárate, por no generar una atracción de viajes significativa. Para comprender mejor la situación de baja atracción de viajes y alta concentración de empleo industrial, entre los estudios de caso del siguiente capítulo desarrollamos el caso de Zárate.

Examinar los resultados bajo otro enfoque de análisis contribuye a evitar una simplificación de la estructura urbana que refuerza las connotaciones ideológicas que Huriot y Perreur exponen en cuanto a la percepción del centro como prestigioso, desarrollado, rico y dominante, frente a su opuesto, la periferia, percibida como lo negativo de esta imagen (Huriot y Perreur 1997, citados por Bourdeau-Lepage y otros 2009). Los resultados de este nuevo enfoque de identificación de centros, que no prioriza la concentración de empleo formal sino más bien la concentración del flujo de personas, permite cambiar la visión dominante en la comprensión de los centros de Lima Metropolitana. Pues si bien existe un corredor central que concentra los flujos del circuito predominantemente formal, también existen importantes centros fuera del área central que alcanzan una alta densidad de atracción de viajes. Estos centros más dispersos se vincularían a extensas áreas de influencia.

3.3 EL EMPLAZAMIENTO DE LOS CENTROS Y SU RELACIÓN CON LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD

Para comprender mejor la configuración de la estructura urbana desde el análisis espacial a escala metropolitana, en esta sección presentamos la localización de los centros en el medio físico y en el contexto del crecimiento de la ciudad y su red vial.

Los principales centros identificados se ubican en áreas llanas, y en su mayoría coinciden con zonas urbanas consolidadas, por lo que se relacionan con la antigüedad de la ocupación urbana. Por esta razón resulta de interés revisar cómo el medio físico-natural ha condicionado el proceso de expansión de Lima Metropolitana y, con ello, la localización de la mayoría de los centros urbanos. El Centro

Centro	Gran zona	Densidad de atracción de viajes	Tipos de concentración				
			Empleo	Comercio	Ocio y esparcimiento	Educación superior	Trámites
Centro Histórico*	Lima Centro	Muy alta y extensa	X	X	X	X	X
Miraflores-parque Kennedy*	Lima Centro	Alta	X	x[m,e]	X	X	X
Gamarra*	Lima Centro	Muy alta	X	X			
Independencia-Av. Izaguirre*	Lima Norte	Alta	x[m,e]	x[e]	X	X	
San Miguel-Av. Universitaria*	Lima Centro	Alta	x[m,e]	x[e]	X	x[c,e]	
San Isidro-zona financiera*	Lima Centro	Alta	X	x[e]			
Ciudad de Dios	Lima Sur	Alta	x[m,e]	X			
Óvalo de Puente Piedra*	Lima Norte	Alta	x[e]	x[m,e]			
Callao-Mercado Central	Callao	Alta	x[e]	x[m,e]			
Ate-Ceres	Lima Este	Alta	x[e]	x[m,e]			

X = Concentración importante. / x = Concentración secundaria por menor valor de densidad ([m]), por mostrarse solo en la encuesta ([e]) o por localización contigua no superpuesta ([c]). / * Centro seleccionado para el estudio de casos.

CUADRO 4. Principales centros de Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017.

Histórico se fundó en la margen izquierda del río Rímac y próximo al inicio de las estribaciones andinas por el noreste, de modo que este emplazamiento condicionó la expansión urbana preferencialmente sobre la llanura hacia el sur y hacia el oeste en conexión con el puerto. En esta planicie de ocupación más antigua y consolidada es donde se desarrolla el mayor número de centros. La expansión de la ciudad continuó a lo largo de las principales vías de conexión al norte, este y sur; y su consolidación facilitó el desarrollo de tres centros menores (mapas 20 y 21).

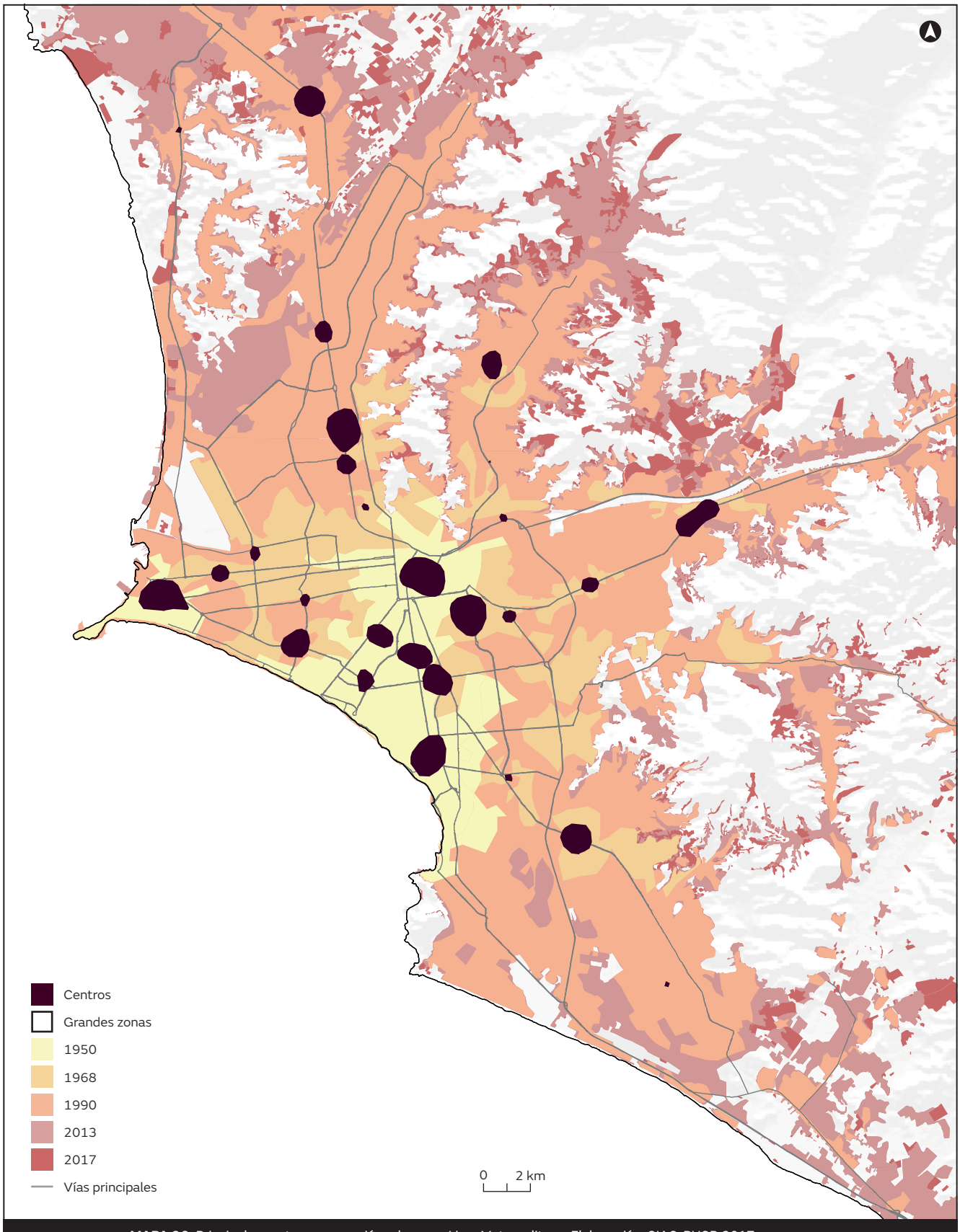
La ocupación avanzó por todas las áreas llanas ingresando a las grandes quebradas secas, de modo que los cerros que limitan con estas quebradas delinean los límites de la ciudad y terminan por fragmentar grandes superficies del continuo urbano, a manera de unos seis ejes de expansión con poca conectividad entre ellos. Esta fragmentación fuera del área central condiciona a los centros menores a atender a una población más reducida, al mismo tiempo que limita su potencial de crecimiento.

El centro de Puente Piedra es particular, ya que corresponde a la conurbación de un antiguo pueblo rodeado por áreas urbanas más recientes que el resto de los centros. En este caso, el cruce de vías locales importantes en un área urbana estrecha entre cerros y zonas agrícolas habría facilitado su fortalecimiento como una suerte de centro satélite, a gran distancia del área central, pero con capacidad para acoger a parte de una población que vive en distritos cuya densidad residencial creció considerablemente durante el último período intercensal.

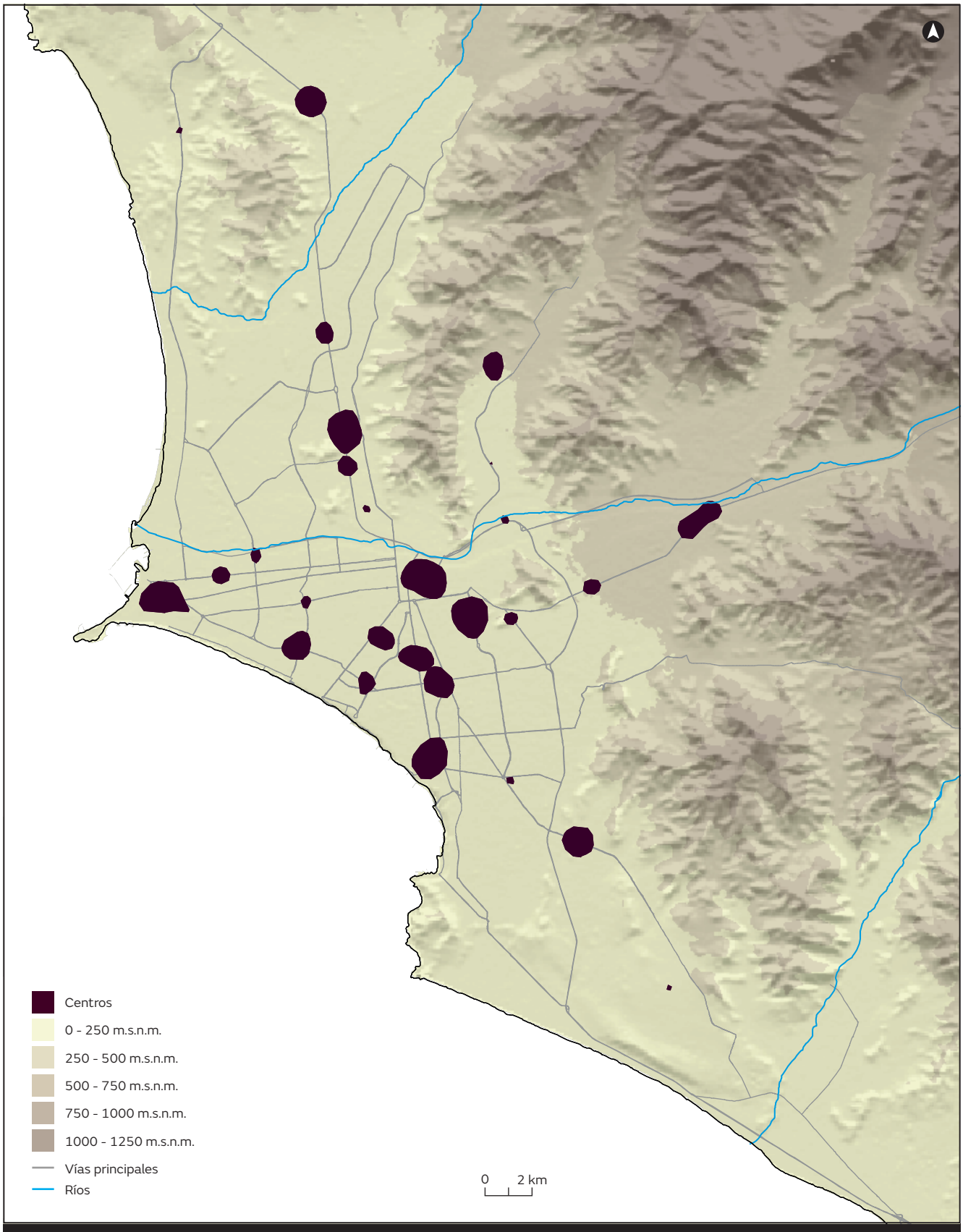
Gran zona	Distrito	Lugar
Lima Centro	Lince	Av. Arequipa y Av. Canevaro
	Jesús María	Mercado de Jesús María
	Jesús María / Magdalena / San Isidro	Av. Sánchez Carrión y Av. Salaverry
	La Victoria / San Luis	Mercado de Frutas
	Lima (Cercado)	UNMSM*
	Santiago de Surco	Óvalo Higuereta
Lima Norte	Los Olivos	Universidad César Vallejo
	Independencia / Los Olivos	Independencia-Av. Tomás Valle (Plaza Norte)*
	San Martín de Porres	Hospital Cayetano Heredia
Lima Este	San Juan de Lurigancho	Canto Grande
	Santa Anita / Ate	Óvalo Santa Anita**
	El Agustino	Puente Nuevo
	San Juan de Lurigancho	Los Jardines
Callao	Callao (Cercado) / Carmen de la Legua Reynoso	Minka, Av. Argentina
	Callao (Cercado)	Faucett
	Ventanilla	Plaza Cívica de Ventanilla
Lima Sur	Villa El Salvador	Municipalidad, Parque Industrial**

* Concentración asociada por proximidad a un centro principal seleccionado para el estudio a profundidad. / ** Caso seleccionado para el estudio a profundidad.

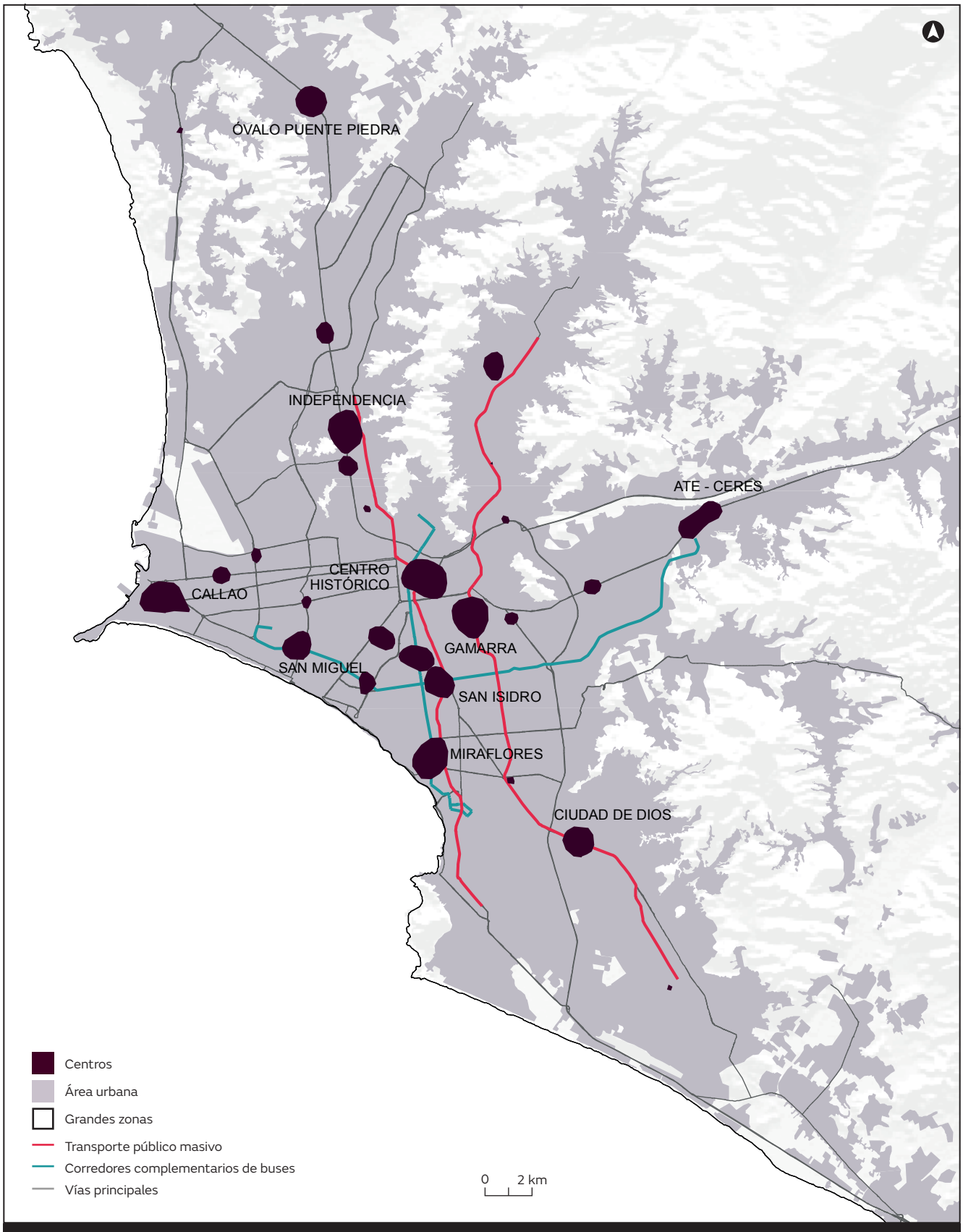
CUADRO 5. Otras concentraciones de atracción de viajes en Lima Metropolitana y casos seleccionados. Elaboración: CIAC-PUCP 2017, con base en CIAC-PUCP 2014.



MAPA 20. Principales centros y expansión urbana en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017.



MAPA 21. Relieve y principales centros de Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017.



MAPA 22. Centros urbanos y red vial en Lima Metropolitana. Elaboración: CIAC-PUCP, 2017.

Sin duda, la conectividad vial es fundamental para el funcionamiento de los centros. En este sentido, observamos que los principales núcleos urbanos se han desarrollado en un eje vial importante. Al examinar el mapa de las principales vías de Lima Metropolitana se aprecia una estructura concéntrica, la cual contribuye a explicar la trascendencia del Centro Histórico. En este gran centro se congregan doce de las principales vías de la ciudad (mapa 22).

Sin embargo, entre el resto de los centros son pocos los que se localizan en las principales intersecciones viales de la ciudad. Destacan Miraflores-parque Kennedy, entre las avenidas Benavides y Larco-Arequipa; San Isidro-Centro Financiero, en el cruce de las avenidas Paseo de la República y Javier Prado; y San Miguel, en las avenidas Universitaria y La Marina.

Al analizar los ejes destaca la Panamericana Norte, donde se localizan dos centros importantes y dos centros menores, mientras que en el eje La Marina-Javier Prado encontramos cuatro centros. Mientras tanto, la avenida Arequipa conecta el Centro Histórico con otros dos centros en la mitad de longitud que los ejes previos. Los proyectos recientes de transporte público masivo desarrollados en tres ejes norte-sur atienden varios de los principales centros; entre ellos resaltan los corredores complementarios de buses Azul y Rojo, y la Línea 1 del Metro de Lima. De tal forma, se evidencia que los nodos viales no son fundamentales para la conformación de centros, tal como se ha proyectado en planes urbanos pasados y actuales.[10]

3.4 CONCLUSIONES

Los resultados del enfoque propuesto transforman la visión dominante sobre las centralidades de Lima Metropolitana, puesto que el análisis que presentamos no prioriza la concentración de empleo formal sino más bien la concentración del flujo de personas. Si bien existe un corredor principal que concentra los flujos del circuito predominantemente formal, también existen importantes centros fuera de la gran zona central que alcanzan una alta densidad de atracción de viajes.

Los resultados del análisis espacial de Lima Metropolitana muestran una estructura policéntrica con centros de diferente nivel jerárquico y diversidad funcional. Esta jerarquía está liderada por el Centro Histórico, caracterizado por su gran extensión y diversidad de actividades; lo complementan el centro de Miraflores, de gran diversidad, y el centro de Gamarra, con la mayor densidad de empleo y especializado en confección y comercio textil. Le siguen los centros de alta diversidad funcional de San Miguel e Independencia. Los centros principales se encuentran en un radio de 13 kilómetros del centro fundacional, con excepción del centro de Puente Piedra, localizado 20 kilómetros al norte. Así, la gran zona central de Lima presenta cinco de los diez centros principales y también alberga los centros con mayor diversidad de actividades. Considerando los centros menores, la gran zona Lima Sur es la que presenta el menor número de centros.

Destaca la estrecha relación entre el relieve, la accesibilidad, la antigüedad de las ocupaciones y la red vial: la gran zona central se emplaza en una llanura de ocupación más antigua y consolidada, y es ahí donde se ha desarrollado el mayor número de centros. Fuera de esta área central, los cerros fragmentan el continuo urbano en varios ejes de expansión con poca conectividad entre ellos, lo cual condiciona a los subcentros a atender a una población más reducida, al mismo tiempo que limita su potencial de crecimiento.

En el ámbito metodológico, los estudios precedentes carecen de un análisis más integral en cuanto a la diversidad de funciones de los centros en Lima, y se basan en indicadores de empleo y nodos viales. Observamos una representación parcializada con el indicador de densidad de empleo, debido a la alta proporción

10. En relación con esto, la importancia de la accesibilidad en el desarrollo de centros la discutimos más adelante, a partir del análisis de casos.

de informalidad y de microempresas en Lima. Además, se evidencia que los nodos viales no son fundamentales en la conformación de centros.

Ante estas limitaciones, proponemos la densidad de atracción de viajes como principal indicador de la conformación de centros urbanos. Asimismo, resaltamos la importancia de incorporar la diversidad funcional en la caracterización y comprensión de la estructura urbana, ya que consideramos que los centros deben presentar diferentes actividades urbanas. A partir de este enfoque es posible relegar la visión simplista de la estructura urbana con un gran centro prestigioso y su antítesis, la periferia, para más bien valorar diferentes dinámicas que dan forma a distintos tipos de centros.

4 ESTUDIO DE CASOS

4.1	INTRODUCCIÓN
4.2	CENTROS DE MUY ALTA ATRACCIÓN Y ALTA DIVERSIDAD
4.3	CENTROS DE MUY ALTA DIVERSIDAD FUNCIONAL O ATRACCIÓN DE VIAJES
4.4	CENTROS DE ALTA ATRACCIÓN DE VIAJES Y ALTA DIVERSIDAD
4.5	CENTROS DE ALTA ATRACCIÓN DE VIAJES
4.6	OTRAS CONCENTRACIONES DE ATRACCIÓN DE VIAJES
4.7	CONCENTRACIONES SIN CLASIFICAR (EMPLEO)
4.8	ENTRE ROLES METROPOLITANOS Y LOCALES: PROCEDENCIAS Y PERCEPCIONES DE LOS USUARIOS DE LAS CENTRALIDADES ESTUDIADAS

4.1 INTRODUCCIÓN

Uno de los propósitos de nuestro estudio es discutir cómo se relacionan tanto la capacidad de generación de actividades como la capacidad de atracción de los viajes urbanos, con las características del espacio urbano. Es decir, no solo identificar aquellas áreas de la ciudad que tienen un rasgo de atracción de viajes debido a actividades como empleo, comercio o servicios, sino también describir cada una de estas concentraciones. Esta indagación permite comprender los problemas y potencialidades de cada uno de estos casos.

Con el fin de discutir sobre el tejido urbano de cada centralidad previamente identificada con la encuesta, delimitamos las siguientes dimensiones de interés: primero, dar cuenta de cómo la conformación de una centralidad urbana debe situarse en el marco de un proceso de urbanización y transformaciones, es decir, otorgarle relevancia a la historicidad del caso; segundo, hacer referencia al tipo de acceso —entendido como vías— que posee la concentración; tercero, es importante dar cuenta de las características morfológicas de cada concentración, puesto que el tamaño de los predios y las vías opera muchas veces como condición de posibilidad del surgimiento de estas concentraciones y de su posterior consolidación; cuarto, presentar —aunque de manera parcial— las percepciones de los usuarios de estos espacios. Para lograrlo, una vez identificadas las diez concentraciones más importantes (capítulo 3), llevamos a cabo recorridos etnográficos, entrevistas y sondeos a transeúntes, con el fin de complementar la información.[1]

El capítulo se organiza de la siguiente manera: las diez concentraciones se agrupan tomando como referencia la jerarquía propuesta en el capítulo anterior. Esto es, reconocer que las concentraciones se pueden agrupar en cinco tipos: centros de muy alta atracción y diversidad; de muy alta atracción o diversidad; centro de alta atracción de viajes y de alta diversidad; centros de alta concentración de viajes; y, por último, centros de mediana atracción de viajes (cuadro 6). Luego de la descripción de cada concentración, el capítulo cierra con un análisis comparativo de los resultados obtenidos con los sondeos de opinión, que permite identificar las

1. Aplicamos sondeos (breves cuestionarios) a un aproximado de 400 personas en cada concentración. Esta información no busca ser generalizable a todos los usuarios de las concentraciones; sin embargo, puede otorgar pistas importantes para la agenda de investigación. Los sondeos nos permiten establecer una primera aproximación a dos dimensiones importantes de las concentraciones observadas: por una parte, a su poder de atracción como destino entre los habitantes de la ciudad; y, por otra, a las percepciones que los mismos habitantes establecen sobre la calidad de las condiciones urbanas de los casos estudiados.

		Centro o concentración
Centros principales (destinos principales de viajes y con diversidad funcional a partir del análisis descrito en cap. 3)	Centro de muy alta atracción de viajes y muy alta diversidad funcional	Centro Histórico
	Centro de muy alta diversidad funcional o atracción de viajes	Gamarra
		Miraflores-Parque Kennedy
	Centro de alta atracción de viajes y alta diversidad funcional	Independencia
		San Miguel-Av. Universitaria
	Centro de alta atracción de viajes (2 de 5 en la ciudad)	San Isidro-Zona financiera
		Óvalo de Puente Piedra
Concentraciones	Otras concentraciones de atracción de viajes (2 de 17 en la ciudad)	Óvalo de Santa Anita
		Villa El Salvador-Municipalidad y Parque Industrial
	Sin clasificar, concentración de empleo en Gonzales y Del Pozo (2012)	San Juan de Lurigancho-Zárate

CUADRO 6. Concentraciones seleccionadas para el estudio de casos.

principales diferencias entre los núcleos observados en materia de procedencia o lugar de residencia de los usuarios y en lo que respecta a su percepción sobre diferentes aspectos del espacio que utiliza, tanto en lo referente a calidad del espacio como a su accesibilidad.

4.2 CENTROS DE MUY ALTA ATRACCIÓN Y ALTA DIVERSIDAD

Mercado Central-Mesa Redonda: la vigencia del centro original

Durante el siglo XX, el área central de la ciudad —conformada por el distrito de Cercado de Lima y su entorno, que corresponde a los límites de la ciudad colonial y al Centro Histórico de la ciudad actual—[2] experimentó dos procesos fundamentales. Por un lado, se produjo un cambio del perfil residencial de la zona, como resultado del traslado de sectores socioeconómicos medios y altos hacia otras áreas residenciales como Miraflores o Barranco. El «centro» se convirtió en área de recepción principal de población migrante y el tugurio se consolidó como mecanismo de acceso residencial de los sectores populares. En cifras, este proceso ha hecho que el distrito del Cercado de Lima concentre uno de cada cuatro tugurios que existen en la ciudad, y posea una población residente de bajos recursos, con problemas en la tenencia y vulnerabilidad de la propiedad. Por otro lado, el proceso de urbanización representó el desplazamiento de funciones urbanas hacia otras zonas de la ciudad. A lo largo del siglo XX las funciones residenciales, económicas y de servicios, entre otras, se trasladarían hacia otras zonas. Pese a lo anterior, esta área conserva importantes funciones vinculadas con las concentraciones de empleo, comercio y servicios. Además, constituye un nodo central para las dinámicas de desplazamiento interdistrital en la ciudad.

En este distrito, el Cercado de Lima, se ubica el Mercado Central (MC, en adelante). Desde su creación, a mediados del siglo XIX, como primer mercado de la ciudad, el MC ha sido el principal centro de abasto y un equipamiento para Lima. La infraestructura actual se construyó en el año 1964 y lleva el nombre de Mercado Central «Ramón Castilla», luego de atravesar períodos de epidemias e incendios en las décadas previas. Desde la década de los 1980 las actividades comerciales empezaron a expandirse en el entorno del MC, con lo cual pasaron a coexistir en esta zona el comercio ambulatorio, galerías destinadas a la venta al por mayor y menor, depósitos y otras actividades económicas. Así, desde entonces ya no es posible identificar esta área solo con el predio que ubica el MC, sino que es necesario incorporar su entorno. En líneas generales, una posible delimitación de esta área sería considerarla desde el límite con la avenida Nicolás de Piérola, la avenida Abancay, el jirón Huanta y el jirón Huallaga. Esta área se caracteriza por un tejido urbano rectangular y una zonificación comercial y residencial. Aunque es preciso anotar que su cercanía a la concentración Gamarra y al entorno comercial localizado en la avenida Grau y alrededores hace que sus límites sean difusos y que su articulación con el entorno sea importante, para fines de esta descripción nos centraremos en la delimitación propuesta.

Esta centralidad posee dos rasgos esenciales. En primer lugar, se ubica al interior del área patrimonial del centro de la ciudad, lo cual implica que las dinámicas existentes en esta centralidad deban ser consideradas como parte de las dinámicas del área histórica de la ciudad. Un rasgo central del área histórica es la pérdida de población residente en las últimas décadas; una disminución de la función residencial que se debe principalmente a la continua expansión de las actividades comerciales. En segundo lugar, es un espacio de articulación entre actividades formales e informales en dos sentidos: en términos de la complejidad de las relaciones que se construyen alrededor de las actividades comerciales y en términos del uso

2. Declarada como Centro Histórico por la Unesco en 1991.

MAPA 23. Concentración Mesa Redonda

del espacio. En lo que refiere a las actividades comerciales, esta complejidad se puede observar en la relación entre los vendedores de mercancías al por mayor con los comerciantes informales y/o ambulantes que compran su mercancía para luego revenderla. En cuanto al espacio, la complejidad se manifiesta en los fluctuantes límites entre lo formal e informal en términos del tipo de ocupación y en las formas de apropiación y uso del espacio. Además, esta situación exige pensar que las condiciones laborales son un elemento que cumple un papel importante si se considera que un sector importante está en condiciones de precariedad.

La morfología y el espacio público

El área donde se ubica el MC se caracteriza por presentar una trama de edificaciones comerciales, edificios públicos —como el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC) o la Fiscalía— y predios residenciales. Los edificios públicos son un punto de atracción y generan distintos encadenamientos comerciales en su entorno —comercio y servicios, entre otros—. Los edificios comerciales se caracterizan por su alta densidad, su construcción en altura —a menudo en condiciones inseguras— y por generar un continuo entre el área privada y la calle debido a un uso intensivo que proviene de las actividades comerciales. Además, destaca la importancia del área conocida como «Capón» o Barrio Chino —colindante con la concentración—, donde existen calles peatonales, alta densidad comercial

FOTO 1. Jirón Ayacucho, hacia la Plaza Mayor y el RENIEC. **FOTO 2.** Jirón Ayacucho hacia jirón Cusco.

y un importante uso del espacio público por los comerciantes. Los predios residenciales, que se ubican principalmente en los bordes del área del MC (Barrios Altos), son edificaciones antiguas y de poca altura, muchos en situación ruinosa, y que, en la actualidad, se caracterizan por su tugurización y sus problemas de acceso a servicios básicos; a esto se le suman problemas con la tenencia de la vivienda, que se expresan principalmente en juicios y desalojos de residentes. Un proceso central que viene modificando las características de esta área es la expansión de actividades comerciales a los predios residenciales a través de compras, desalojos o apropiaciones ilegales. Así, se van modificando, en la práctica, los usos del suelo: de vivienda a comercio y/o depósito.

Respecto al espacio público, destacan varias características. En las calles cercanas a los principales establecimientos hay una alta presencia de vendedores ambulantes y comerciantes. Considerando que las veredas de algunas calles son estrechas, los transeúntes deben usar las veredas y los bordes de la pista tratando de esquivar a vendedores y personas encargadas de «jalar» a potenciales clientes. Esta situación no es exclusiva del entorno más cercano; también está presente, por ejemplo, en el cruce de las avenidas Abancay y Piérola. En esta intersección se ubican galerías comerciales que poseen una importante presencia en la vía pública a través de carteles, personas promocionando productos y vendedores ambulantes que le dan uso, como puestos de venta, a espacios no empleados por los comerciantes de galerías.

En relación al espacio de acceso público de esta centralidad, el sondeo permitió identificar algunas características de la percepción de los entrevistados. Un problema que destaca se evidencia con la calificación que le asignan a la limpieza de las veredas para caminar: solo 6% la consideró como *buena* o *muy buena*. La opinión mayoritaria la calificó como *mala* (41,7%) o *muy mala* (27,5%). Acerca de la limpieza del lugar, la opinión de los entrevistados tampoco es ideal, pues casi 70% consideran que es *mala* o *muy mala* en esta zona. Esto va de la mano con la opinión sobre las características de las fachadas: 57% consideró que presentan una calidad *mala* o *muy mala*. Con respecto al espacio público de la centralidad, hay graves problemas de limpieza, orden y mantenimiento. Esto se vincula con que las actividades que se realizan en esta área son principalmente de paso. Los que mantienen el control del espacio público son los actores vinculados al comercio: vendedores ambulantes, comerciantes, personas que trasladan mercancías, etcétera. Además, debemos señalar que existe un proceso de estigmatización de Barrios Altos y del área de MC como «una de las áreas de mayor peligrosidad de la ciudad», lo cual se expresa en la baja calidad de las áreas de los espacios públicos y la poca presencia de personas en la noche.

Además, debemos tomar en cuenta que el equipamiento del espacio público (parques) no se ubica en la centralidad. Por un lado, hallamos los parques públicos ubicados en Barrios Altos, y el parque Universitario. Mientras que los espacios de Barrios Altos presentan poco uso por parte del público no residente, el parque Universitario tiene una afluencia importante de personas que acuden con el fin de practicar actividades de recreación, encuentro y descanso. Por otro lado, verificamos su cercanía a espacios transformados en las últimas dos décadas, como la plaza San Martín o la alameda Chabuca Granda; estos son espacios públicos relevantes para el conjunto del Centro Histórico y el distrito del Cercado, así como las personas que se trasladan a estos espacios con fines de entretenimiento y recreación.

Diversidad de usos, actividades y actores

El área del MC se caracteriza por presentar una multiplicidad de usos asociados a las actividades comerciales. Los rubros de comercio que podemos identificar son

diversos. El mayorista es un tipo de actor que posee espacios en las instalaciones del MC o de las galerías del entorno; suele organizarse en torno a asociaciones o comités —con un grado importante de negociación con las autoridades y con capacidad para intervenir en el espacio privado y en el espacio público mediante agentes de seguridad— y sostiene la presencia de vendedores de las propias galerías en la calle para convocar a usuarios. Los minoristas son un segundo tipo de actor comercial, que se dedica únicamente a la venta al por menor ya sea en puestos de galerías o a través de la venta ambulante. Finalmente, conforman un tercer tipo de actor comercial aquellos comerciantes con menor capacidad adquisitiva que se dedican a la venta ambulatoria y callejera, ocupando los espacios no utilizados por los otros dos tipos de actores. En muchos casos cada uno de estos actores establece relaciones y estrategias respecto a las políticas de fiscalización y control, así como con las normativas correspondientes a la venta de productos en la calle. Los usuarios de este espacio le dan un uso comercial, principalmente. Esto se expresa el alto número de personas que ingresan y salen de la centralidad con el único fin de mover mercadería, sin darle otro uso importante en el espacio.

La importancia de la actividad comercial se ve reflejada en las distintas estrategias que se adoptan respecto al uso del espacio. Tres aspectos son importantes: el primero, la constante negociación con los representantes del serenazgo y las unidades de fiscalización, con la que se establece el ritmo cotidiano de la vía pública, pues los comerciantes deben estar atentos a la presencia o no de agentes de

FOTO 3. Jirón Cuzco hacia Ministerio Público. **FOTO 4.** Jirón Ayacucho hacia Puno.

MAPA 24. Concentración Mesa Redonda (2)

fiscalización, o adoptar medidas ante la implementación de un operativo que pueda involucrar pérdida de mercadería. Una segunda dinámica está dada por la disputa entre los vendedores de las galerías y los comerciantes informales. Dada la alta oferta de los mismos productos, los comerciantes deben disputar entre ellos mismos la venta cotidiana. Los comerciantes que poseen —o alquilan— puestos dentro de las galerías suelen destinar parte de sus recursos a tener personal en la calle para llamar la atención de los usuarios y tratar de dirigirlos hacia las galerías. En un mismo espacio es posible encontrar vendedores ambulantes que compiten por los mismos clientes.

Flujos peatonales y vehiculares

Los accesos se dan principalmente desde las avenidas Abancay y Nicolás de Piérola; y al interior de la concentración, las calles están apropiadas por las actividades comerciales —dentro y fuera de las galerías—. Tres vías principales organizan los flujos vehiculares de acceso a esta centralidad. Por un lado, está la avenida Abancay, que con solo once cuadras es una de las avenidas con mayor tráfico de vehículos en la ciudad (para el año 2013, 45 rutas de transporte utilizaban esta avenida). Luego de su transformación a mediados del siglo XX, la avenida Abancay adquirió tres características relevantes: en primer lugar, constituye un punto de paso sobre el río Rímac, que le permite conectar el área central con distritos como el Rímac, con la avenida Evitamiento y otros distritos como San Juan de Lurigancho (Noreste) y Lima Norte (Independencia, Los Olivos, etcétera); en segundo lugar, representa el límite entre el «casco histórico» o damero de Pizarro y el área de Barrios Altos; en tercer lugar, a lo largo de las once cuadras se ubican una serie de instituciones públicas y privadas que implican un alto flujo de personas, como la Corte Superior de Lima, el Congreso de la República y el Ministerio Público, entre otras.

La segunda vía fundamental para la centralidad es la avenida Nicolás de Piérola. Esta avenida mantiene características similares a la Abancay —como son la presencia de comerciantes informales ubicados en distintas partes de las veredas—, aunque tiene menos importancia. Además, sirve para conectar de manera transversal el Centro Histórico.

La tercera vía vinculada a la centralidad Mercado Central es la avenida Grau. Esta avenida adquirió mayor importancia una vez que se construyeran los pasos a desnivel, y constituye una vía de acceso al centro de Lima que permite una mayor circulación entre el área del MC y la de Gamarra. Pese a que se encuentra a mayor distancia de la centralidad, constituye una vía importante de acceso tanto para la avenida Abancay como para las calles internas de Barrios Altos como los jirones Andahuaylas, Paruro y Huanta, entre otras.

Es posible identificar con claridad tres dinámicas principales en lo que respecta al flujo de peatones y vehículos que se traslapan en una de las áreas de mayor congestión de la ciudad. Con referencia a los vehículos, los flujos principales se encuentran en las avenidas que delimitan esta subcentralidad, tales como las avenidas Nicolás de Piérola y Abancay. Estas avenidas cumplen un rol de punto de acceso al área comercial de Mercado Central y son vías importantes a nivel metropolitano. Vale destacar que en el entorno se encuentra la avenida Grau, la cual constituye una vía arterial importante en el flujo de esta área de la ciudad. Además, sobre esta avenida se identifica otro conglomerado comercial importante, que comprende aproximadamente 47 centros comerciales y a 15.000 microempresarios.

En situación contraria se encuentra el interior de la centralidad, en donde la presencia de vehículos es menor que el flujo peatonal. Dadas las características de las vías y la importancia que posee el Cercado como eje de movilidad interdistrital,

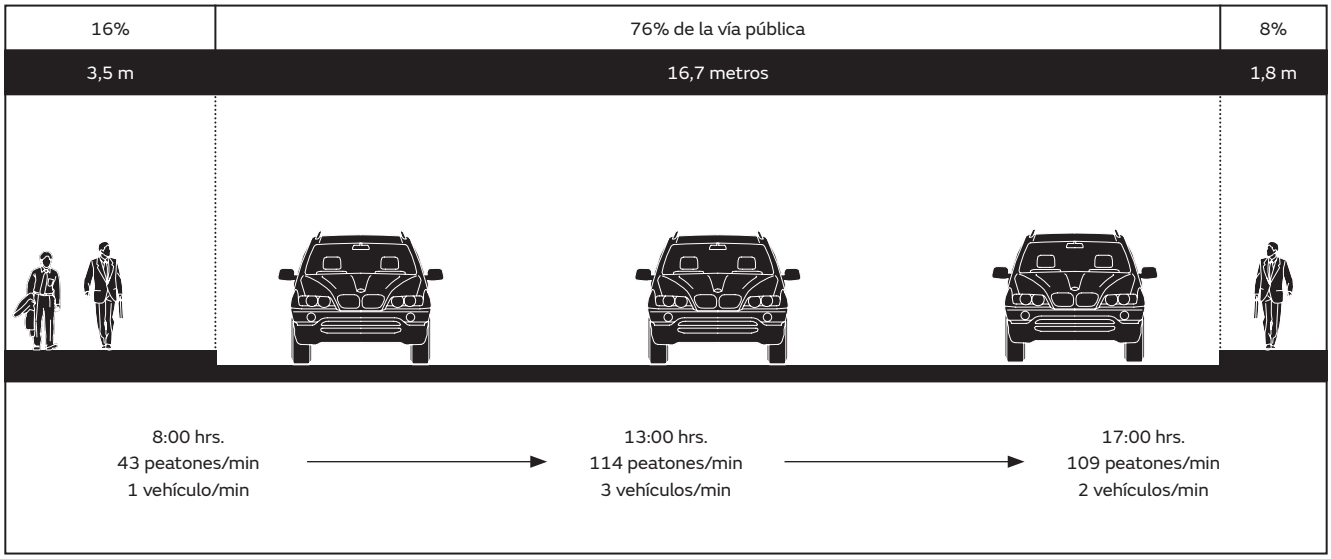


GRÁFICO 3. Corte A-A', concentración Mesa Redonda

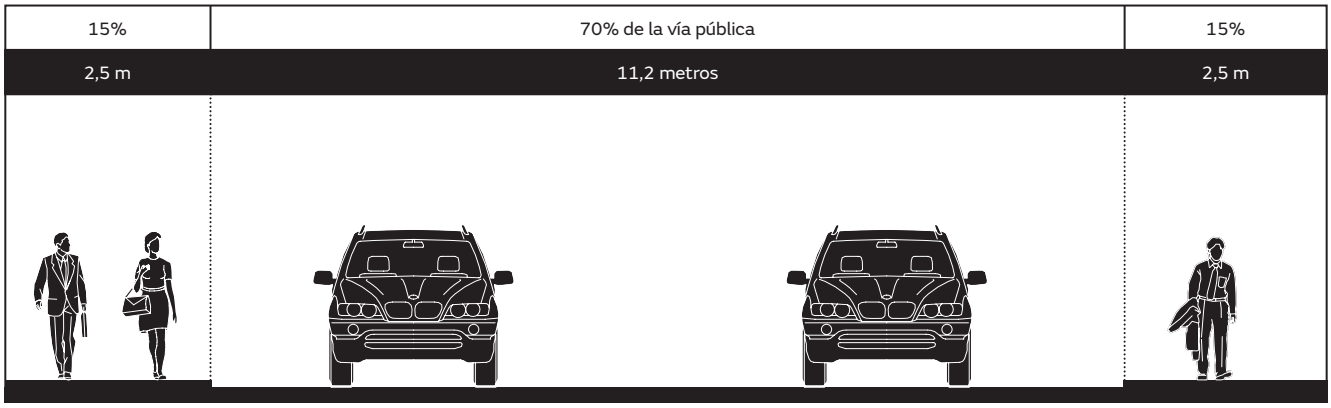


GRÁFICO 4. Corte B-B', concentración Mesa Redonda

existe un alto congestionamiento vehicular, una circunstancia similar a la que existe en el interior de las calles de la centralidad, donde las vías son de menor tamaño y las personas transitan por la vereda y por las pistas; donde, además, se genera una continua competencia entre peatones, cargadores (personas que llevan una carretilla para trasladar productos al interior de la centralidad), jaladores (personas que buscan atraer clientela hacia una galería o un puesto específico), comerciantes ambulantes y vehículos. Es decir, en esta centralidad no es posible conocer los flujos vehiculares y peatonales sin incluir una compleja red de actores que actúan en el espacio.

Conclusiones

Tres rasgos centrales caracterizan la centralidad Mercado Central. En primer lugar, la expansión de actividades en su entorno profundiza la tensión entre su función comercial y la función residencial de áreas como Barrios Altos, lo cual se expresa en la conversión de predios residenciales en predios de uso comercial (depósitos y galerías). En segundo lugar, sus áreas públicas se caracterizan por su poco mantenimiento, falta de limpieza y alta congestión vehicular y peatonal, resultado del tipo de actividades que ahí se realizan: de paso, compra, traslado de mercancías, comercio ambulatorio, etcétera. Finalmente, es un área «en disputa» (Duhau y Giglia 2008) no solo por la superposición de funciones comerciales y residenciales en su entorno, sino también por la constante disputa entre los distintos tipos de comerciantes, y entre ellos y las autoridades públicas.

4.3 CENTROS DE MUY ALTA DIVERSIDAD FUNCIONAL O ATRACCIÓN DE VIAJES

Gamarra: la gran aglomeración textil y comercial que las migraciones a Lima originaron

La centralidad Gamarra se ubica en el distrito de La Victoria y comprende actividades tanto comerciales como industriales, entre las que resaltan las actividades de confección. Investigaciones previas referidas a la identificación de centralidades en la metrópoli conformada por Lima y el Callao han coincidido en señalar la importancia de Gamarra no solo por la cantidad de negocios que alberga, sino también por los flujos de visitantes[3] que atrae y por el volumen de su producción. Como indica Chion (2002), Gamarra es resultado del establecimiento de redes informales de cooperación entre distintas pequeñas empresas que se organizaron eficientemente.

La historia de la centralidad Gamarra está íntimamente ligada al proceso de expansión y consolidación urbana del distrito de La Victoria y del conjunto de la metrópoli. Los orígenes de la actividad industrial se remontan a las últimas décadas del siglo XIX, gracias a la inversión económica de inmigrantes o descendientes italianos principalmente. En el año 1889 se fundó la fábrica de tejidos Santa Catalina y en la década de 1890 se crean la Fábrica San Jacinto y la empresa Tejidos La Victoria (Ponce 1994, Visser y Távara 1995).

Durante la primera mitad del siglo XX la actividad industrial en la zona siguió creciendo, y se sumó a este proceso la apertura del Mercado Mayorista de Lima (La Parada) en 1945, al otro lado de la avenida Aviación. Asimismo, algunas de las primeras ocupaciones informales de terrenos se dieron en cerros aledaños al —o en el— distrito de La Victoria, cerca de la nueva zona comercial, como es el caso de la ocupación del Cerro San Cosme. Un factor de atracción para la ubicación de estos asentamientos fue la cercanía al centro de Lima y a las oportunidades de empleo en la zona de Gamarra y el antiguo Mercado Mayorista, ubicado al

3. Reportes periodísticos sostienen que la estimación de visitantes diarios a Gamarra en temporada baja se encuentra entre 150 000 y 250 000 personas; en temporada alta la cifra llegaría a 300 000 visitantes (*La República*, 10/2/2016; *Perú 21*, 30/1/2017).

final de la carretera Central, vía importante de articulación y abastecimiento de la ciudad. Finalmente, a partir de cambios de zonificación —de uso residencial a comercial— efectuados en la década de 1970, y de la organización de pequeños y medianos empresarios, la expansión y el crecimiento de Gamarra se intensificaron, lo cual permitió el establecimiento de relaciones comerciales a escala no solo metropolitana, sino también nacional e internacional.[4]

En la actualidad, la principal vía de articulación es la avenida Aviación, pues en ella se encuentra un paradero de la Línea 1 del Metro de Lima y de otros medios de transporte público. Desde el inicio de la actividad industrial y del funcionamiento del antiguo Mercado Mayorista, la zona ha albergado paraderos que concentraban altos flujos de bienes y personas; esto se vio reforzado con la construcción del mencionado paradero. Ahora bien: en horas de alto flujo de personas, la estación del metro excede su capacidad.[5] A esto se le suma que secciones de las veredas y la pista de la avenida Aviación suelen estar ocupadas por vendedores ambulantes y transeúntes que ingresan y salen del área comercial.

El sondeo a usuarios que acuden a esta centralidad permitió identificar que la mayoría provenía del mismo distrito de La Victoria (17,5%). Es importante notar que la diversidad en la procedencia de sus usuarios es una de las más amplias entre las diez centralidades analizadas: de los encuestados, el 27,4% venía de la zona este de la metrópoli (principalmente de San Juan de Lurigancho, 14,5%); 21,2%, de la zona central (excluyendo La Victoria); 13,5%, de la zona norte; 11%,

FOTO 5. Jirón Bazo hacia parque Cánepa. **FOTO 6.** Jirón Humboldt hacia parque Cánepa.

4. En 2014, tras el desalojo del antiguo Mercado Mayorista, se inauguró el Parque del Migrante, construido en una parte de dicho terreno.

5. La estación del Metro de Lima ubicada en Gamarra es la que más usuarios recibe de todas las estaciones de la actual Línea 1. Como referencia, para el mes de julio de 2016 recibió más de 840 000 personas, es decir, cerca de 30 000 usuarios por día.

MAPA 25. Concentración Gamarra

de la zona sur; y 2,5%, de la provincia del Callao; además, alrededor de 7% residía fuera de la metrópoli.

Por otra parte, 57,1% de los encuestados consideraron que les era *fácil* o *muy fáci*l llegar a la zona. Esta cifra es menor que las de otras centralidades, a pesar de la ya mencionada conectividad a través del Metro de Lima. Esta percepción era mayor entre quienes vivían en el distrito de La Victoria (91,4%). En contraste, solo 27,8% de quienes declararon residir en la macrozona norte, así como 35,7% de los visitantes que dijeron residir fuera de Lima y ninguna de las diez personas encuestadas que llegaban desde el Callao percibían como *fácil* o *muy fácil* llegar a la centralidad. Entre los que llegaban de las zonas este y sur también había una alta percepción de accesibilidad *alta* (62,5% y 69% respectivamente).

La morfología y el espacio público

La centralidad comprende la avenida Agustín Gamarra, entre la avenida Bausate y Meza y la calle Bélgica (de norte a sur respectivamente); y la avenida Bausate y Meza y la calle Bélgica como límites (de norte a sur respectivamente). Asimismo, los límites laterales para esta investigación están comprendidos por las avenidas Huánuco al oeste[6] y Aviación al este.

El tejido urbano es ortogonal y, como mencionamos previamente, la zonificación es comercial desde la década de 1970. En la actualidad, varios puntos de ingreso están enrejados para restringir el tránsito de vendedores ambulantes y el tráfico vehicular, y para, supuestamente, disminuir la incidencia de robos. Las rejas se encuentran en los ingresos por las avenidas Aviación y Huánuco. Un ejemplo claro es el del cruce entre el jirón Barranca y la avenida Aviación, entrada más cercana a la estación del Metro de Lima, así como el ingreso por el parque Cánepa.

La mayor parte de las edificaciones corresponde a galerías, talleres, fábricas y locales comerciales, vinculados principalmente a las confecciones. En algunos casos, la ocupación de lotes es exclusiva de alguna de estas actividades. Sin embargo, la zona se caracteriza por la presencia de galerías, en cuyos primeros pisos se ubica la actividad comercial y en los pisos más altos los depósitos y algunas actividades de producción ligadas a la industria predominante en el área.

En relación con la calidad del espacio público, alrededor del 76% de entrevistados señaló que la limpieza de la centralidad le parecía *mala* o *muy mala*; 23,7%, *regular*; y solo el 9,2%, *buena* o *muy buena*. Por otro lado, la iluminación fue calificada principalmente como *regular* (43,6%) y más del 30% señaló que era *mala* o *muy mala*. En otras palabras, la percepción de los usuarios sobre la calidad del espacio público es mayoritariamente negativa.

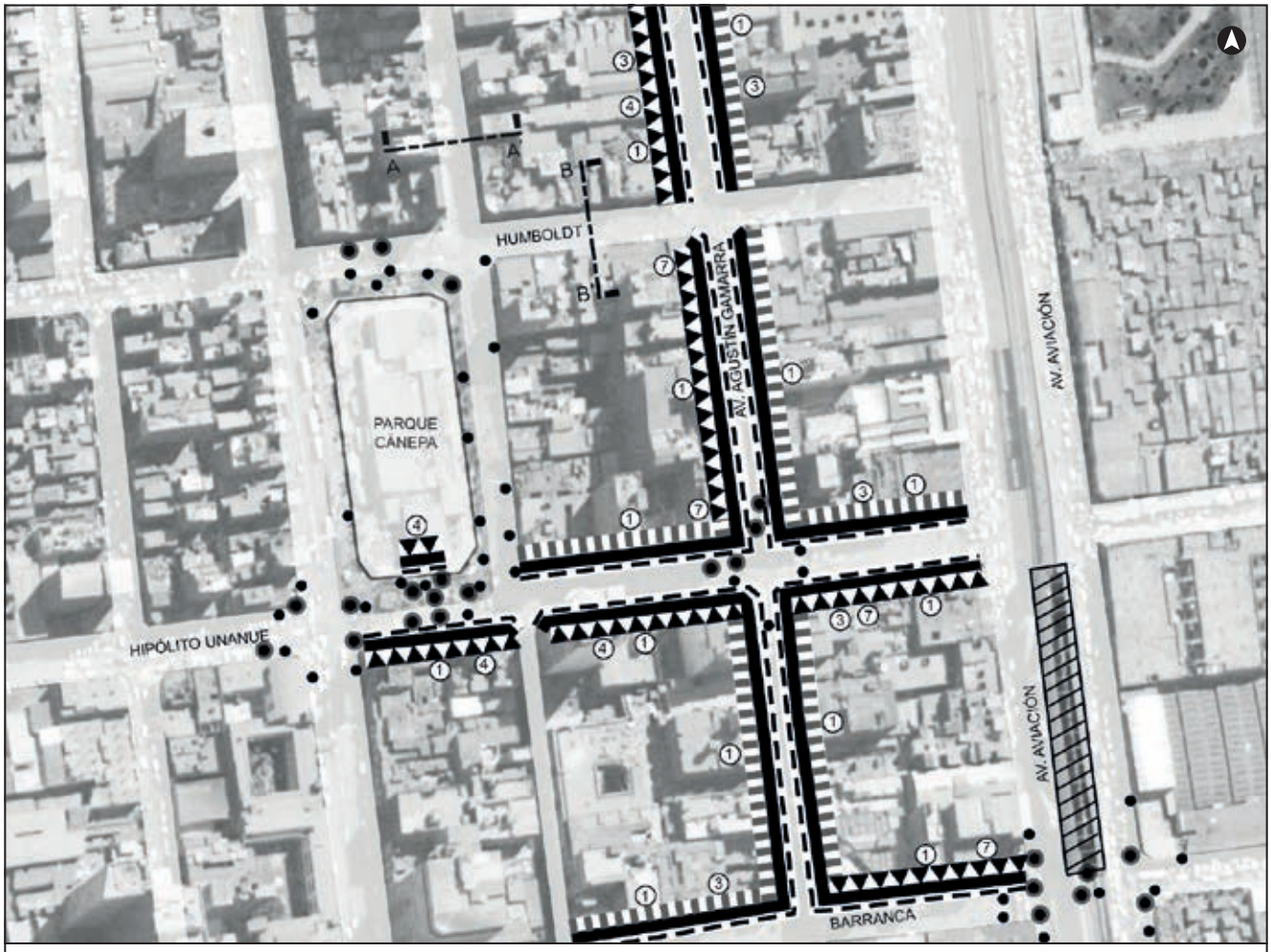
Diversidad de usos, actividades y actores

Los locales comerciales de las distintas galerías están vinculados, en su mayoría, a la industria de la confección. Sin embargo, las características propias de los flujos que concentran —de trabajadores y clientes—, así como su cercanía durante muchos años al principal mercado mayorista de la ciudad, concitaron la atracción de nuevos servicios. Hay un conjunto de negocios enfocados en brindar servicios —principalmente oferta de comidas— a los usuarios de este espacio. Dichos negocios se encuentran tanto dentro como fuera del damero original y corresponden tanto a actividades formales como informales.

Ahora bien: la diversidad de actores que hay en la zona no puede resumirse entre quienes trabajan en ella y quienes van a comprar. Como hemos mencionado, las redes y vínculos que han forjado los empresarios dentro de la centralidad han sido importantes.[7] Actualmente el gremio se mantiene vigente con algunas disputas

6. La zonificación comercial de la zona hacia el oeste se extiende hasta la avenida Parinacochas.

7. Como señala Chion, los empresarios forjaron y mantuvieron redes informales de cooperación, lo cual les permitió seguir desarrollándose a pesar de competir con empresas más grandes y de otras partes del país y del mundo. Los empresarios de Gamarra consiguieron esto a través de «un alto nivel de interacción entre pequeñas y grandes empresas locales, la inversión hecha por grandes empresas locales y el liderazgo de organizaciones empresariales innovadoras» (2002: 79).



MAPA 26. Concentración Gamarra (2)

internas, pero sigue activo para canalizar demandas sobre todo vinculadas a la inseguridad de la zona. Es posible identificar, asimismo, una distinción entre comerciantes formales e informales, principalmente ambulantes que no cuentan con permiso municipal. Entre los primeros registramos vendedores de tiendas de ropa —con distintas especializaciones: para mujeres, deportes, jóvenes, etcétera— y vendedores de telas y herramientas para confección. Por lo general, las tiendas de prendas de vestir se ubican en los pisos más bajos de las galerías, mientras que las de telas y herramientas, así como los depósitos, en los pisos más altos. Son bastante usuales, también, negocios como restaurantes. Muchos de ellos cuentan con «jaladores» que buscan atraer a las personas de paso hacia sus locales.

Entre los entrevistados en el sondeo, la mayor parte de personas señaló que el motivo de su visita era laboral (53,6%), seguido de quienes fueron a realizar compras familiares (36,7%). Dentro del primer grupo es importante distinguir que algunos entrevistados mencionaron que su visita estaba relacionada con su trabajo, pero no necesariamente porque su lugar de empleo se encontrara en Gamarra. En otras palabras, algunos visitantes van a esta centralidad para realizar compras que abastezcan sus propios negocios en otras zonas de la ciudad o del país, lo cual expresa la importancia de esta centralidad en una escala metropolitana.

Los vendedores ambulantes que observamos en los distintos recorridos ofrecen una amplia variedad de productos. Algunos venden alimentos; entre estos, autoempleados y personas que ofrecen o trasladan alimentos hacia otros puestos o negocios. También observamos personas que venden prendas de vestir o artículos diversos, desde juguetes hasta relojes y pulseras. Es decir, el comercio ambulatorio y no permitido o regulado no es necesariamente complementario, sino que ofrece la misma gama de productos que el comercio formal. Advertimos una mayor presencia de vendedores ambulantes alrededor de las cinco de la tarde Esto se explica por la gran cantidad de gente que transita por la centralidad: dado el horario, estos flujos incluyen a trabajadores de galerías que salen de sus empleos.

En entrevistas tanto con vendedores como con dueños de locales, así como con autoridades municipales, fue recurrente encontrar un discurso que culpa a los vendedores ambulantes informales por la inseguridad y el «desorden» de la zona. Este discurso ha tenido consecuencias prácticas, como la limitación de permisos para ambulantes o su total prohibición en fechas específicas. Para asegurarse de que esto se cumpla, la Municipalidad de La Victoria ha destinado la presencia permanente de efectivos del serenazgo local. De igual manera, efectivos policiales resguardan puntos importantes de la centralidad. Esto ha generado la expulsión de algunos trabajadores informales, pero también nuevas dinámicas informales. Algunos ambulantes entrevistados señalaron que los efectivos del serenazgo les cobran montos alrededor de diez soles para dejarlos trabajar dentro del damero.

Flujos peatonales y vehiculares

El análisis de los flujos peatonales y vehiculares permite caracterizar la relevancia de los ingresos a la centralidad por el parque Cánepa (jirones Huánuco e Hipólito Unanue) y por la intersección del jirón Hipólito Unanue y la avenida Aviación. Estas intersecciones son probablemente las más importantes en cuanto a flujos. Ambas corresponden a paraderos o estaciones importantes de transporte público. Cerca de la primera se ubican paraderos de buses, además del «parque Cánepa», un espacio público de referencia en la zona. Este espacio público se caracteriza por el alto número de negocios y servicios —principalmente financieros— que se ubican en él. Por otro lado, la intersección del jirón Hipólito Unanue y la avenida Aviación corresponde a la entrada más cercana a la estación del Metro de Lima, lo cual supone grandes y constantes flujos de personas que entran y salen de la centralidad.

Estas intersecciones presentan mayores flujos vehiculares que otras observadas (jirón Agustín Gamarra con jirón Hipólito Unanue y jirón Francia con jirón Agustín Gamarra) donde se ven limitados principalmente por la baja accesibilidad vehicular que suponen las rejas y la peatonalización de algunas calles. Asimismo, los vehículos de transporte público y taxis son los predominantes en los puntos de entrada principales (parque Cánepa y estación del metro). Respecto a los flujos peatonales, estos aumentan en todas las intersecciones a medida que avanza el día.

Los puntos de acceso presentan características distintas. El parque Cánepa posee veredas anchas y la presencia de vendedores ambulantes no es tan alta. En parte esto se debe a que no se encuentra tan cerca de la zona de mayor actividad comercial. La intersección donde se ubica la estación del Metro de Lima, así como gran parte de la avenida Aviación, tienen muchos más puestos ambulantes. Si bien en ciertas épocas del año —como el mes de diciembre— se trata de limitar y controlar su presencia, por lo general estos puestos ocupan la vereda y parte de la vía. Esto implica que muchos peatones se vean obligados a usar la pista en su tránsito por la zona.

Datos del sondeo aplicado permiten profundizar en la caracterización de la centralidad. Más del 50% de entrevistados señaló que la calidad de las veredas es *mala* o *muy mala*. Un porcentaje aún mayor opinó lo mismo sobre pistas y señalización (62,8%). El tránsito, por su parte, fue calificado como *malo* o *muy malo* por el 75,6% de los entrevistados. En otras palabras, los datos sobre la infraestructura

FOTO 7. Jirón Humboldt hacia estación del Metro de Lima. **FOTO 8**. Jirón Bazo, comercio ambulatorio.

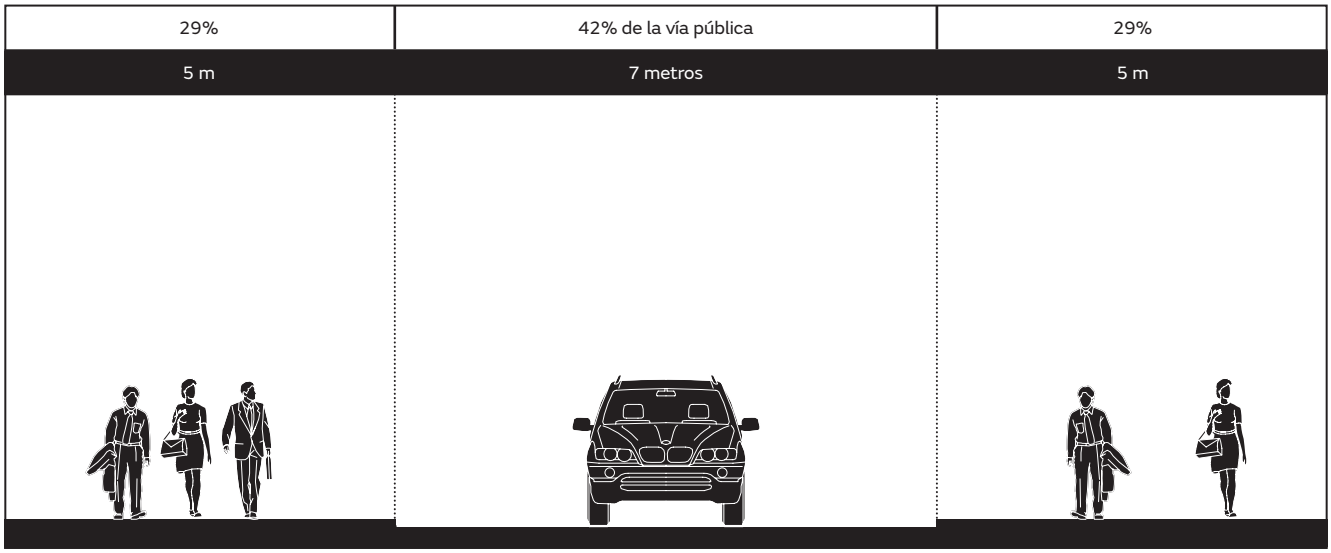


GRÁFICO 6. Corte A-A', concentración Gamarra

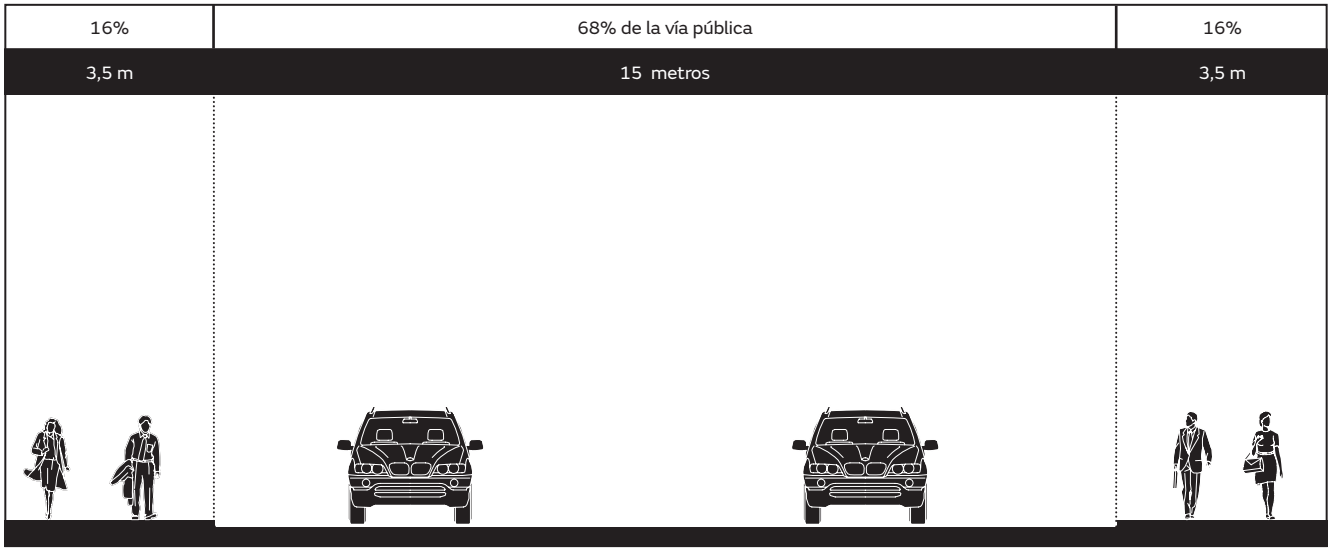


GRÁFICO 7. Corte B-B', concentración Gamarra

indican que los usuarios la perciben como inadecuada. Esto puede tener dos explicaciones que no son excluyentes: en primer lugar, el hecho de que, en efecto, la infraestructura —tal como las veredas— no esté acondicionada para la cantidad de personas que usan el espacio a diario; y, en segundo lugar, la percepción negativa puede entenderse como la combinación del primer factor y la presencia de una gran cantidad de ambulantes y de usuarios que, como se dijo, ocupan veredas limitando otros posibles usos.

Conclusiones

La centralidad Gamarra, principalmente conocida por su especialización en la industria y comercio de la confección, presenta dinámicas interesantes asociadas a esta actividad que se expandió durante el siglo XX, principalmente. Inicialmente se creó una dinámica de complementariedad con el antiguo Mercado Mayorista, donde se abastecen buena parte de los negocios que ofrecen servicios (alimentos) a los trabajadores y visitantes de esta centralidad. Con el paso del tiempo, nuevos negocios fueron apareciendo como complementarios a la actividad comercial (bancos, boticas, restaurantes, entre otros).

Si bien el flujo de personas y su diversidad han sido y siguen siendo importantes para las dinámicas comerciales de esta centralidad, los usuarios no encuentran satisfactoria la calidad del espacio público. A esto se le suma la preocupación de autoridades y gremios empresariales por prevenir actividades delictivas como robos y hurtos, que llevó al enrejado de calles. Esta decisión trajo como consecuencia la continuidad de la presencia de vendedores ambulantes y puestos fuera del área enrejada y la consiguiente baja valoración de la calidad, seguridad y satisfacción de los peatones respecto al área de tránsito.

La baja calidad del espacio público no parece ser un factor que desincentive la visita diaria de clientes, incluso desde provincias. Esto se explica en parte por las ventajas comparativas que ofrece esta aglomeración económica. A escala metropolitana y nacional presenta la mayor diversidad de opciones en cuanto a calidad, tipo y diseño ya sea de prendas o telas; esto, en un espacio reducido, concentrado. Por lo tanto, sigue siendo el principal nodo para la industria de la confección en el país, de ahí que 7% de los entrevistados para el sondeo fueran personas que residen fuera de Lima.

Miraflores-parque Kennedy: una centralidad en torno a un parque público

La zona que llamamos Miraflores-parque Kennedy se sitúa alrededor de los hoy llamados parque «Central» y parque «Kennedy» (en adelante, de forma indistinta, parque Kennedy), y se expande por varias cuadras alrededor de los mismos, incluidas algunas cuadras de las avenidas Arequipa, Larco, Pardo, Ricardo Palma, vía expresa Paseo de la República, así como otras calles comerciales como La Paz y Alcanfores.

A inicios del 1900 había en este lugar una pequeña iglesia (hoy Medalla Milagrosa) alrededor de la cual se ubicaba el pueblo de San Miguel de Miraflores. Hacia 1920, con la construcción de la avenida Leguía (hoy Arequipa), Miraflores tuvo una articulación más fluida con la ciudad de Lima (el área del distrito del Cercado de Lima y alrededores). En adelante, Miraflores se fue conurbando lentamente hasta convertirse en un distrito de clase media. Para la década de 1960, la zona de Miraflores-parque Kennedy concentraba ya una cantidad considerable de establecimientos comerciales, financieros y de entretenimiento. En la década de 1980 ya emergía como una seria contendora del centro de Lima respecto a estas actividades. Sin embargo, el período de la violencia interna y la crisis económica deprimieron

de forma severa las actividades en esta concentración. Hacia inicios del siglo XXI, la concentración de Miraflores-parque Kennedy tuvo un resurgimiento como centro comercial, financiero, educativo y turístico, y como lugar de entretenimiento. Esto, aunque como espacio especializado en actividades financieras haya sido desplazado por la centralidad San Isidro, lugar a donde se han mudado las agencias centrales de los principales bancos, así como las empresas transnacionales.

Algunos influjos importantes contribuyeron al mencionado resurgimiento. En primer lugar, se fortalecieron las actividades comerciales y de entretenimiento, con lo cual la zona atrajo nuevamente a una gran cantidad de visitantes. Varios restaurantes de comida rápida fueron apareciendo alrededor del parque Kennedy. Lo mismo con *pubs* y discotecas que contribuyeron a generar una escena de vida nocturna importante. Algunos de los grandes hitos más recientes son, en primer lugar, la aparición de las tiendas de almacén Ripley y Falabella, a ambos extremos del parque; asimismo, la inauguración del centro comercial Larcomar, al pie del malecón, contribuyó a darle un mayor dinamismo a la avenida Larco y, más recientemente, al malecón aledaño. En segundo lugar, la transformación del parque Kennedy, donde progresivamente se instalaron bancas, se fomentaron actividades recreativas (música y bailes), se empadronaron los quioscos de comida y se protegieron las áreas verdes. Actualmente el parque Kennedy es el hito más reconocido de esta área y, además, uno de los espacios públicos más exitosos de la ciudad. En tercer lugar, cabe mencionar la proliferación de centros educativos de distinto tipo (centros de idiomas, institutos técnicos de distinto tipo y, más recientemente, universidades), que no solo han atraído a más población a la zona —y, con ello, más servicios para la misma— sino que además es más heterogénea, viniendo prácticamente de toda Lima Metropolitana. Por ello, afirmamos que Miraflores-parque Kennedy no solo es una centralidad importante, sino que es una centralidad de nivel metropolitano.

La centralidad Miraflores-parque Kennedy está atravesada por varias vías principales. Las principales son, desde el este y centro de Lima, la avenida Arequipa y la vía expresa Paseo de la República, en donde en 2010 se agregó una línea BTR (el Metropolitano), que cuenta con un corredor segregado. Desde el sur, las principales vías de acceso son la vía expresa, nuevamente, y la avenida Angamos. Desde el norte, las vías principales de acceso son las avenidas Angamos y Ejército-Pardo. Debe agregarse también como vía de acceso importante el circuito de playas que va por la orilla del océano Pacífico y que tiene dos subidas importantes hacia esta centralidad. Si bien durante muchos años estas vías han permitido al acceso a la centralidad y contribuido a su funcionamiento, en los últimos años se encuentran colapsadas por el tráfico, lo que genera posiblemente externalidades negativas al comercio en la zona y cierta insatisfacción respecto a la misma.

Morfología y espacio público

La centralidad Miraflores-parque Kennedy se encuentra en la zona central del casco urbano de Lima; por ello, tiene una buena conexión con el resto de la ciudad. Tal característica hace de este espacio uno muy deseado en términos comerciales.

El hito principal de la centralidad es lo que hoy llamamos indistintamente el parque Kennedy, es decir, los parques Central y Kennedy. La preponderancia de este espacio público ha acompañado a esta centralidad a lo largo del tiempo. De ahí no solo que prácticamente toda la centralidad sea reconocida por el nombre de dicho parque, sino también que su mantenimiento y transformaciones sean temas de gran importancia para los residentes del distrito, comerciantes y usuarios. Varios alcaldes municipales precisamente les han dado prioridad a remodelaciones significativas del parque, principalmente Alberto Andrade (1990-1996) y más recientemente Jorge Muñoz (2011-2018).

MAPA 27. Concentración Miraflores (1)

Predomina el tejido rectangular alrededor del parque Kennedy, y construcciones que aprovechan el panorama de la vía costera. Puede notarse que la zona ha ido perdiendo parte de su carácter residencial para recibir cada vez más usos de tipo comercial. Algunas casonas de la zona han sido transformadas en negocios o en edificios de oficinas. Es también notable que la zona es hoy de mayor altura y, en consecuencia, más densa. Claro está, el valor del metro cuadrado ha aumentado significativamente en las últimas décadas.

La fuerte actividad comercial tiene una influencia importante en la forma de las calles. Las veredas de Miraflores-parque Kennedy se han mantenido anchas para facilitar el comercio. De este modo, las veredas no sirven solo para el desplazamiento de los peatones, sino para la contemplación de mercancías y para el consumo. Algunos cafés, restaurantes y sandwicherías han instalado mesas en las veredas de las avenidas Diagonal y Larco, dándole un poco más de diversidad y multifuncionalidad al espacio, situación atípica para el conjunto de áreas céntricas de Lima.

La venta ambulatoria está restringida, salvo para los quioscos registrados. Precisamente, si algo marcó drásticamente a Miraflores la última década del siglo XX fue la lucha exitosa contra la informalidad en las calles. Destacaron en este ámbito las gestiones municipales de Alberto Andrade, Fernando Andrade y Manuel Masías.

La demanda comercial en la zona no es por mercancías especializadas, de gran formato ni al por mayor. Por el contrario, el consumo en Miraflores-parque Kennedy suele ir acompañado del entretenimiento o viceversa. Por ello, además del desplazamiento y el consumo, debe agregarse el paseo como actividad que ocurre en las veredas. A pesar de su alta carga comercial, en Miraflores-parque Kennedy se mantiene un buen balance entre espacio de consumo y espacio público.

Es necesario mencionar que el panorama cambia en la medida en que nos alejamos del parque Kennedy y la avenida Larco. Las avenidas de acceso principales, al acercarse a niveles críticos de tráfico, dejan de ser agradables para el conductor, el pasajero y el peatón. El caso no es tan grave en las avenidas Pardo y Arequipa, las que a pesar de contar con alto de tráfico (y con el mismo, bulla y agresividad de parte de los conductores), mantienen bermas centrales amplias y arborizadas. Los peatones pueden gozar de un paseo más agradable por estas bermas centrales que por las veredas laterales, más próximas y a veces invadidas por los automóviles. La situación es más grave en las avenidas Angamos y Benavides, en donde hay tráfico agresivo y veredas más angostas. Finalmente, el punto más crítico respecto a la calidad de la vereda es la vía expresa Paseo de la República. A pesar de la gran cantidad de peatones que salen del Metropolitano y los que

FOTO 9. Parque Kennedy

se asientan en los paraderos de las avenidas Angamos, Ricardo Palma o Benavides, no cuenta con una buena infraestructura que acoja y dé seguridad. La vereda a la salida del Metropolitano es bastante angosta y en ella se concentran las filas de espera o de salida del servicio de buses y los peatones. En estos espacios, los peatones se ven obligados a caminar en fila de a uno y a veces invadir la pista, a riesgo de sufrir un atropello. Aun así, Miraflores-parque Kennedy, en comparación con otras centralidades de Lima, aparece bastante bien calificada por los usuarios. Por ejemplo, 67,2% de los usuarios consideran que las veredas se encuentran *bien* o *muy bien*; lo mismo que 81,6% respecto a la limpieza del lugar; 83,9% respecto a la iluminación; y 65,1% respecto al estado de las fachadas.

Diversidad de usos, actividades y actores

La centralidad Miraflores-parque Kennedy es bastante diversa en cuanto a su uso. Los datos recogidos muestran que los principales motivos de visita a este espacio son por trabajo (33,5%), paseo (23%), compras familiares (11%), estar de paso (7,8%) y estudios (7,8%). Solo 4% de los encuestados en el lugar eran residentes.

Existe también cierta especialización de actividades en áreas definidas. En primer lugar, debemos resaltar el área del parque Kennedy. El parque en sí mismo es un espacio de paseo, con pequeñas actividades que ofrecen entretenimiento (conciertos, bailes, venta de pinturas, exhibiciones callejeras y el parque en sí mismo) y venta de comercio pequeño (artesanías, antigüedades, y dulces tradicionales y sándwiches), que atraen a las personas para pasar el rato. Alrededor del parque se ven varios cafés, venta de comida de distinto tipo (restaurantes, juguerías, helados y comida rápida, entre otros), tiendas de ropa y calzado, dos grandes tiendas de almacén, librerías y también un cine, *pubs* y cervecerías en sendos segundos pisos, los que le dan a la zona una vida nocturna importante. Este tipo de comercio ayuda a que el espacio público, y principalmente sus veredas, tengan una dinámica agradable. Dicha dinámica existe también, aunque con menor intensidad, a lo largo de la avenida Larco hasta el centro comercial Larcomar.

La zona de las avenidas Arequipa, Petit Thouars y Angamos mezcla usos educativos, venta de comida, hoteles y comercio variado. No existen mayores atractivos en las veredas, por lo que esta zona es menos llamativa. La alta confluencia de estudiantes y trabajadores contribuye a generar más tráfico de automóviles, taxis y transporte público. Puede notarse también, en la avenida Petit Thouars, un conglomerado de galerías de venta de artesanías sobre todo para turistas. Dicho espacio tiene una dinámica particular. Se nota una mayor presencia de turistas, que llegan en grupos pequeños o medianos, a pie o a veces en bus. En las entradas de las galerías puede verse también a ambulantes de golosinas y artesanías, así como a cambistas de dólares y «jaladores» para las tiendas y los restaurantes de la zona. Igualmente, en algunas oportunidades los taxis se aglomeran esperando conseguir algún pasajero. Esta dinámica llama la atención, pues dichas prácticas son menos visibles en otros lugares de la centralidad.

El área de las avenidas Benavides y Pardo, y de la vía expresa Paseo de la República cuenta también con comercio, sobre todo bancos, restaurantes y hoteles, pero ya no con la misma intensidad de las otras áreas. Son espacios, también, menos iluminados. El espacio público en estas zonas se usa más como lugar de paso, no de paseo. Son de por sí menos reposados, por la congestión de tránsito. Desde el punto de vista del peatón, la experiencia es ya menos agradable que en las otras áreas. Asimismo, para el conductor es, de hecho, agresiva y estresante debido a los embotellamientos.

Nótese que el comercio de distinto tipo —restaurantes, entretenimiento, ropa— es diverso; se adapta bastante bien y le da opciones al público —también

diverso— que visita la zona. En el área de esta centralidad pueden encontrarse, por ejemplo, venta de golosinas en quioscos de las calles, menús de distintos tipos y precios, restaurantes de comida rápida, restaurantes especializados y hasta algunos de los restaurantes más exclusivos de la ciudad.

Flujos peatonales y vehiculares

La centralidad Miraflores-parque Kennedy es un espacio con un uso bastante intenso, que se prolonga hasta la noche por su vida nocturna. Durante el día, la mayoría de las personas que se encuentran en el lugar vienen de fuera. Según el sondeo, 95% de las personas que se encuentran durante distintas horas del día no residen en el distrito. Respecto a la frecuencia de las visitas, aproximadamente 37% van todos los días, cerca de 11% van una vez al mes y menos de 10% lo hacen menos de una vez al mes.

Una gran presencia de peatones y vehículos de distinto tipo caracteriza también a la centralidad Miraflores-parque Kennedy. En los puntos de observación y conteo (avenida Angamos, paradero del Metropolitano y avenida Benavides) encontramos siempre más vehículos motorizados que peatones (en una ratio de 3 a 2), aunque en la zona del parque Kennedy la presencia de peatones era mayor que la de vehículos (en una ratio de 4 a 3). Llama la atención, sin embargo, que entre los vehículos predominaban siempre los autos particulares y taxis, a menudo solo con uno y a veces dos pasajeros. La presencia de vehículos colectivos (cústers y ómnibus) y otro tipo de vehículos (motos, bicicletas, *skates*, etcétera) es bastante reducida, aunque transportan a una gran cantidad de personas, sobre todo en horas punta. La presencia de peatones en comparación con los vehículos aumenta —y a veces la supera— hacia las cinco de la tarde, señal del carácter de, también, entretenimiento nocturno de esta centralidad.

A pesar de ser una gran concentración, el resultado es evaluado favorablemente, sobre todo en comparación con las otras centralidades de Lima. Desde la percepción de los usuarios, el acceso a Miraflores-parque Kennedy es considerado como *muy fácil* o *fácil* por 74,25%; pero el tráfico es considerado como *regular* por un 41,5% y como *malo* y *muy malo* por un 32,8%. En general se considera que existe buena señalización e iluminación, además de considerarse bastante ordenado. Este resultado puede atribuirse a varias iniciativas de las municipalidades metropolitana y distrital emprendidas durante las últimas gestiones. En primer lugar, la implementación del BTR Metropolitano —con dos paraderos principales

FOTO 10. Espacios públicos en antigua área de estacionamiento de automóviles, avenida Diagonal

MAPA 28. Concentración Miraflores (2)

en el área de la centralidad— ha facilitado mucho el acceso masivo y rápido de personas. A ello se agrega una mayor fiscalización del tránsito, que incluye la instalación de cámaras para detectar infracciones, facilitadores del tráfico que hacen circular a las unidades menores y los taxis que se detienen en búsqueda de pasajeros, y finalmente la restricción progresiva del ingreso de algunas líneas de transporte (combis y cústers), con el objetivo de implementar carriles exclusivos y paraderos para las nuevas líneas alimentadoras en las avenidas Larco y Arequipa.

Finalmente, el parque Kennedy experimenta una nueva serie de transformaciones más favorables al peatón y a su uso como espacio público. Estas restringen o limitan en buena medida el uso del vehículo privado. En primer lugar, se implementó una ciclovía en la avenida Larco, a la par que se restringió el estacionamiento de autos particulares a lo largo de la misma. Segundo, también en la avenida Larco, las veredas fueron remodeladas y se instalaron bancas y macetas, así como rampas para personas con discapacidad y señalización para invidentes. Tercero, y más recientemente, la inauguración de un megaproyecto de estacionamientos subterráneos administrado por la empresa Los Portales, y una remodelación de la superficie del parque. Aunque el proyecto es bastante reciente, algunas grandes transformaciones son notorias. El parque conserva su área verde y su carácter como espacio público e hito importante. De hecho, luego de estar varios meses cerrado, nuevas veredas, una ciclovía interna, bancas, jardines verticales y exposiciones en la vía han contribuido a darle vida al parque. Sin embargo, el área verde en sí permanece protegida, lo que evita su empleo para otro tipo de actividades, como comer, dormir, leer, jugar. Se agrega a esta transformación el retiro de los estacionamientos en la avenida Diagonal y su reemplazo (temporal) por grandes macetas y bancas. Esta acción ha generado el reclamo de usuarios que estacionaban sus automóviles en la zona, a un precio bastante bajo. Por el contrario, esta acción invita ahora a las personas que acceden en auto particular a la centralidad a usar el estacionamiento subterráneo de Los Portales, lo que les significa un gasto adicional considerable. Sin embargo, la iniciativa de la municipalidad distrital parece favorable desde un punto de vista más colectivo, pues reduce el tráfico a la vez que recupera espacio para los peatones, además de generar una experiencia más amable para el público en general. Lamentablemente, si bien la iniciativa invita a usar otros medios de transporte para ingresar a la centralidad, el transporte público —esta vez como responsabilidad del gobierno de la ciudad— no solo está desbordado, sino que además el servicio es de muy mala calidad.

Conclusiones

La centralidad Miraflores-parque Kennedy es una de las más exitosas de Lima Metropolitana: combina numerosas actividades de distinto tipo con su función de espacio público importante de la ciudad. Cuenta, además, con una buena percepción de parte de sus usuarios. El parque Kennedy, como hito central de esta área, es gravitante. A pesar de haber experimentado remodelaciones importantes, ha mantenido y potenciado su carácter articulador de la centralidad y su rol como espacio público.

Miraflores-parque Kennedy presenta, sin embargo, problemas emergentes. Principalmente el tráfico, que amenaza con disminuir la calidad de *buena* que caracteriza la experiencia en el lugar, y dificulta el acceso y la salida. La centralidad Miraflores muestra cómo los esfuerzos de gestión son importantes para enfrentar presiones de distinto tipo sobre el espacio público. Cabe mencionar las restricciones o límites a las actividades comerciales formales y principalmente a las informales, y más recientemente para enfrentar el problema del tráfico y la defensa del espacio público.

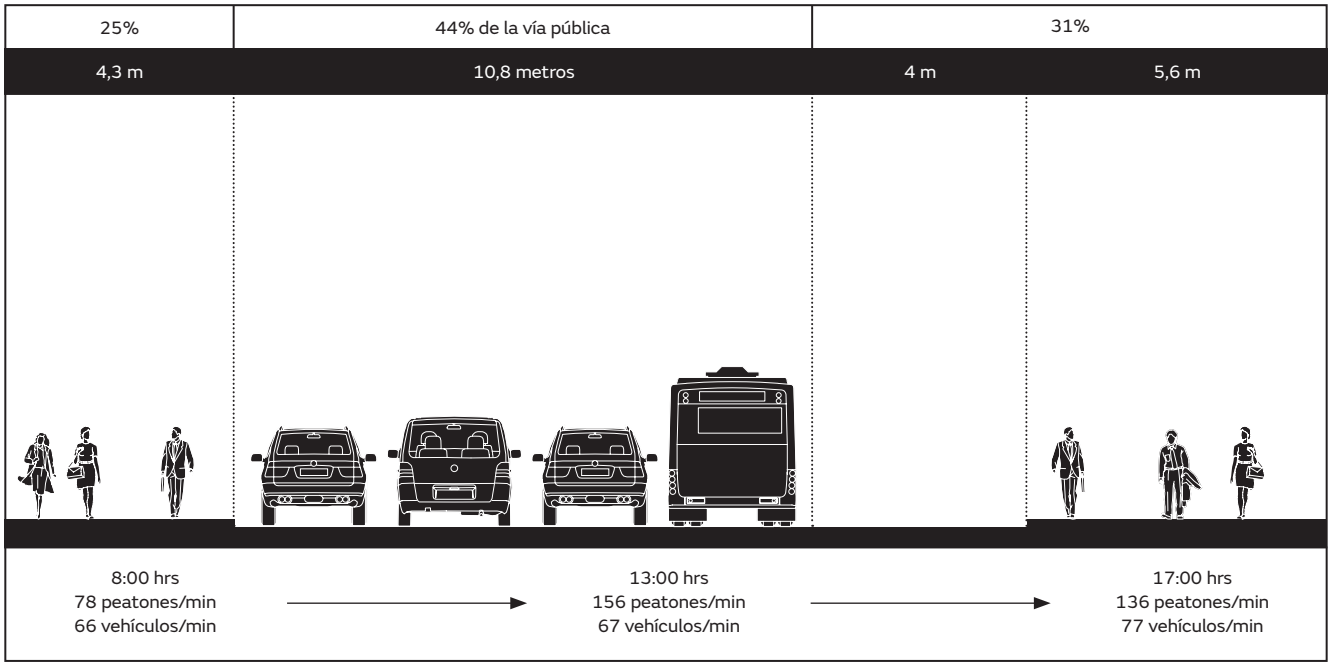


GRÁFICO 8. Corte A-A', concentración Miraflores

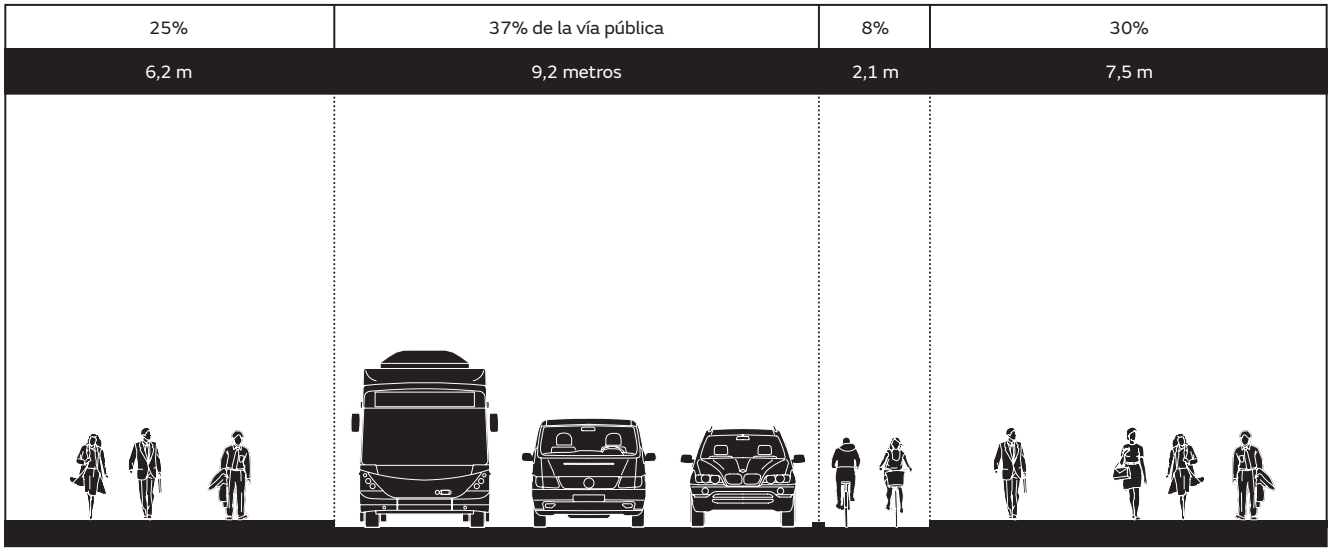


GRÁFICO 9. Corte B-B', concentración Miraflores

El parque Kennedy se está convirtiendo también en un espacio público importante en términos políticos: es espacio de encuentro y expresión de nuevas demandas ciudadanas de distinto tipo. Se incluyen entre estas la clásica actividad partidaria durante períodos electorales, pero también actividades de grupos ecológicos, identitarios, de estilos de vida y de reclamos ciudadanos diversos. Nuevamente, hay que resaltar que la actitud de las últimas gestiones ha sido positiva al no prohibir ni reprimir estas expresiones, sino más bien acogerlas siempre y cuando sus participantes muestren una conducta respetuosa de los derechos de los otros usuarios.

4.4 CENTROS DE ALTA ATRACCIÓN DE VIAJES Y ALTA DIVERSIDAD

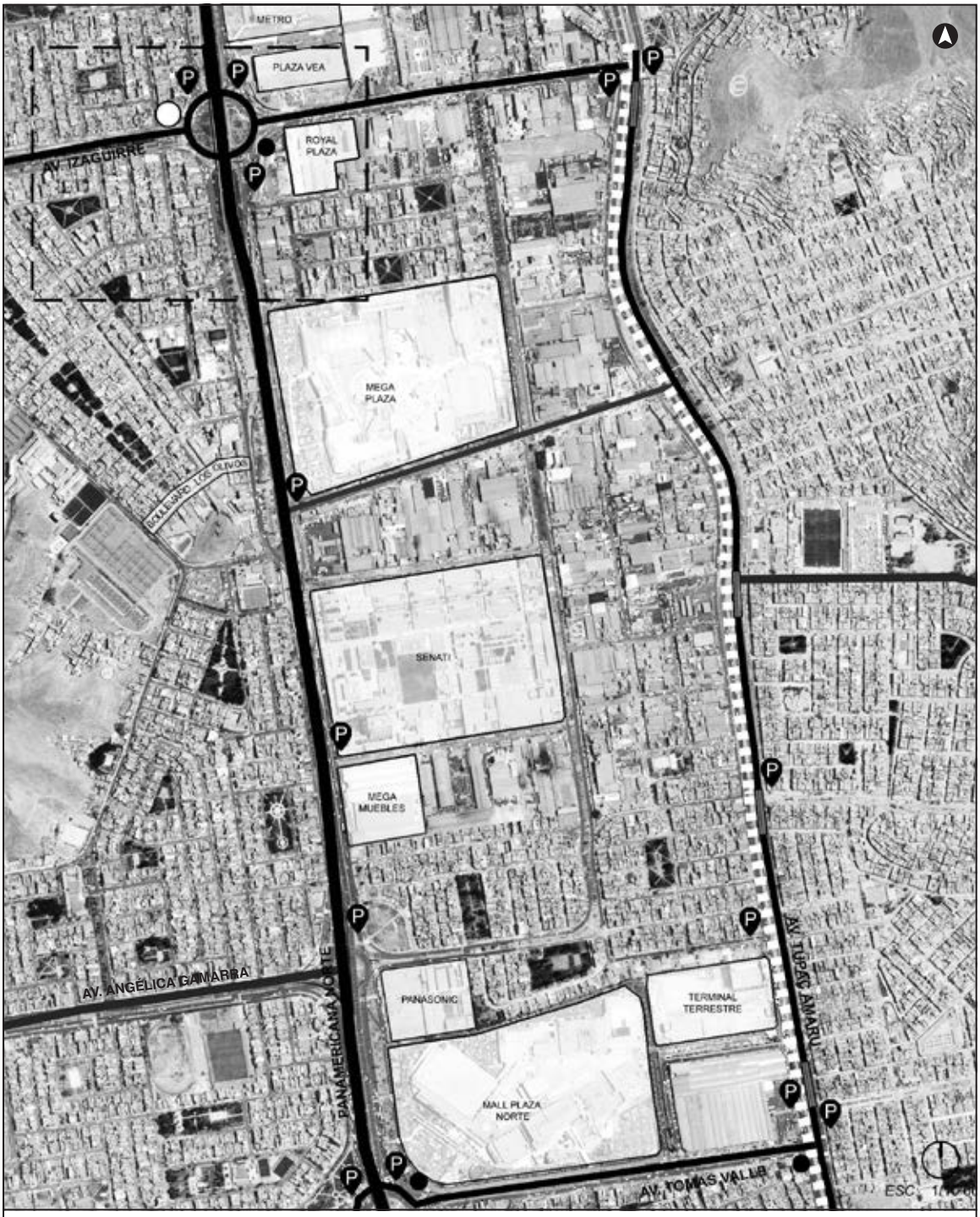
Independencia: el moderno corredor comercial de Lima Norte

Lo que definimos como el principal corredor comercial de la zona norte de Lima es un centro de empleo y comercio desarrollado a fines de la década de 1990 en una zona inicialmente asignada para usos de tipo industrial. Forma parte de un corredor, entre las avenidas Alfredo Mendiola (Panamericana Norte) y Túpac Amaru, que concentra numerosos establecimientos de diversos rubros, que atraen principalmente a los residentes de distritos de Lima Norte. El sector se encuentra delimitado y estructurado de manera longitudinal por dos importantes corredores viales de sur a norte: la Panamericana Norte y la avenida Túpac Amaru. Por el este, la avenida Túpac Amaru marca el límite del área llana y el inicio del incremento de la pendiente por estribaciones andinas. Por este motivo, aquí terminan varias avenidas con dirección oeste-este. Además, por el oeste, el cerro Mulería impide la conectividad vial de un mayor número de vías perpendiculares.

La ocupación industrial del sector se inició a mediados de la década de 1960; una de las industrias más representativas era la fábrica de pilas de la empresa National, ahora Panasonic. En la misma década se inauguró el Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial (SENATI), centro educativo con una gran actividad. En 1997 se construyó el primer gran establecimiento comercial, el supermercado Metro, que se convirtió en un hito de referencia para los vecinos de Lima Norte. En 2002 se inauguró el centro comercial Mega Plaza, posteriormente superado en extensión por el centro comercial Plaza Norte, considerado el más grande del país.

El núcleo principal de este corredor es la intersección de la Panamericana Norte y la avenida Carlos Izaguirre, en términos del tránsito peatonal y de un gran dinamismo comercial. Este cruce principal también es punto de interconexión y cuenta con siete paraderos, entre los señalizados y los de facto.

Es posible plantear que la buena conexión vial y la relativa cercanía de la residencia de los usuarios serían las principales razones para la buena percepción de accesibilidad, ya que el 71% de los encuestados considera que le es *fácil* o *muy fácil* llegar a la zona. Respecto al primer punto, por ubicarse a lo largo de una vía troncal de la ciudad la concentración está bien articulada con los principales ejes viales de la metrópoli. Además, se encuentra relativamente cerca del corredor de transporte público masivo del Metropolitano —inaugurado el año 2010—, que cuenta con un paradero 1400 metros al este del óvalo en mención. Sin embargo, por tratarse de una vía rápida, el acceso peatonal presenta algunas dificultades: en el cruce de la Avenida Izaguirre hay un paso a desnivel y un óvalo en el cual los cruceros peatonales no cuentan con semáforos; mientras que a la altura de Mega Plaza la carretera solo se puede cruzar por un puente peatonal. En cuanto a la procedencia de los usuarios de la concentración, en su gran mayoría habitan en los distritos que conforman Lima Norte, en especial en San Martín de Porres (17%), Los Olivos (16%), Comas (16%) e Independencia (14%).



MAPA 29. Concentración Independencia

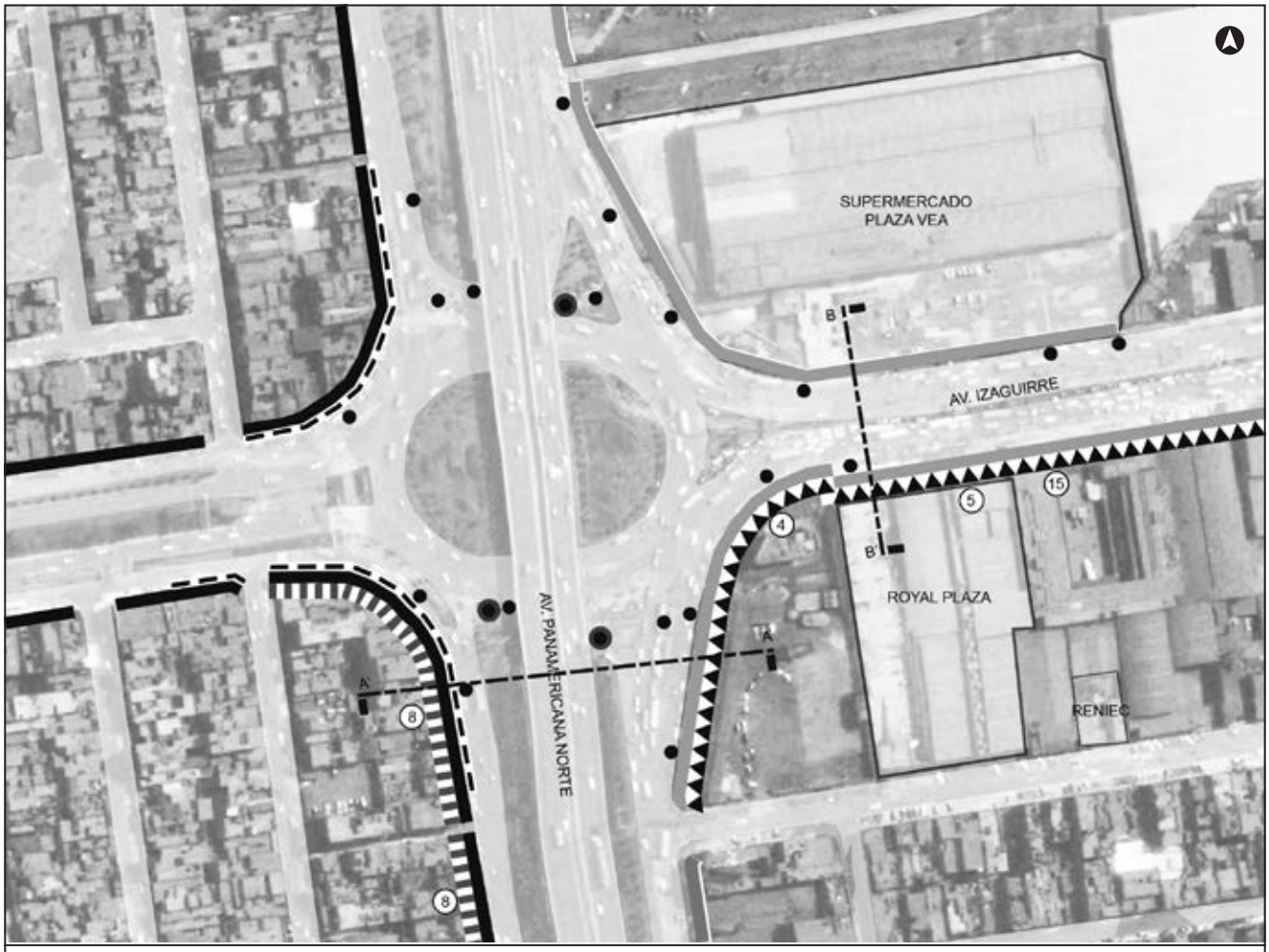
La morfología y el espacio público

En la trama urbana predomina un tejido rectangular con grandes lotes en la zona central, lo que se ve facilitado por encontrarse en una zona plana. Inicialmente se trataba de un sector destinado solo al uso industrial, pero esto fue cambiando con la inserción de algunas urbanizaciones residenciales, por lo que actualmente el tamaño de manzanas y lotes es bastante heterogéneo. Los grandes establecimientos comerciales aprovecharon varios de estos lotes de gran tamaño. A la vez, entre la avenida Izaguirre y Mega Plaza la mayoría de pequeños lotes originalmente de uso residencial hoy tienen uso comercial de escala distrital y zonal, y adquieren relevancia por el conglomerado comercial en el cual se ubican.

Debido al diseño inicial para un uso industrial del suelo, el sector cuenta con algunas vías muy amplias, pero con reducidas áreas verdes o plazas. De modo que las principales áreas verdes son las bermas centrales de las avenidas, cuyos jardines se encuentran en regular estado de conservación, no cuentan con bancas ni espacios de descanso; incluso, los jardines mejor conservados se encuentran enrejados, lo que impide su uso. En las intersecciones principales de la Panamericana, por debajo de la pista elevada de la carretera, hay grandes óvalos que conforman áreas verdes, pero son de difícil acceso y se encuentran en regular estado de conservación.

En las zonas más transitadas los peatones usan las rejas o muros para apoyarse, o los espacios acondicionados con bancas al interior de algunos establecimientos

FOTO 11. Panamericana Norte, comercio ambulatorio. **FOTO 12.** Paradero, Av. Izaguirre.



MAPA 30. Concentración Independencia

comerciales. Solamente hay bancas públicas en los paraderos formales. De manera que hay una clara deficiencia de espacios públicos de encuentro o descanso.

A manera de indicadores de la calidad del espacio público en este centro, los usuarios encuestados señalaron en su mayoría que la iluminación es *regular* (37%) y *buena* (29%), pero que la limpieza es *mala* (35%) y *regular* (30%). Esta situación se relaciona, en gran parte, con la intensa actividad comercial. Por un lado, la iluminación mejoró con el cambio de uso de industrial a comercial, lo que contribuyó a aumentar la seguridad en la zona. Por otro lado, la limpieza es mayor frente a los grandes establecimientos comerciales; lo opuesto sucede en los paraderos debajo de la Panamericana Norte. Además, hay falta de contenedores de basura en la vía.

Diversidad de usos, actividades y actores

La zona comercial de Independencia comprende establecimientos de una amplia variedad de rubros. De manera general, se pueden diferenciar tipos de comercio por ejes: al lado este de la avenida Mendiola se concentra el comercio interdistrital, con grandes centros comerciales y supermercados; al lado oeste de esta avenida, perteneciente al distrito de Los Olivos, el comercio es de escala más local; y en la avenida Túpac Amaru hay comercio especializado en la reparación automotriz y materiales de construcción. Esta distribución se relaciona con el tejido urbano descrito previamente, puesto que la existencia de lotes industriales y amplias vías ha sido aprovechada para el paso al uso comercial de escala interdistrital e incluso metropolitana. Algunos actores consideran que la llegada de grandes locales comerciales generó una fuerte competencia para los negocios pequeños; sin embargo, es posible señalar que esta situación ha resultado positiva al obligarlos a mejorar la calidad de su servicio.

La actividad comercial se ve complementada por diversos servicios, como locales educativos, locales de salud, bancos, restaurantes, discotecas y hostales. Incluso hay dos terminales terrestres hacia el sur de la concentración. Además, hay una sede de la Corte Superior de Justicia y otras oficinas de servicios públicos para la atención descentralizada a los usuarios. Entre las industrias que permanecen en la zona resaltan la fábrica de pilas Panasonic, baterías ETNA y la fábrica Ladrillos Rex.

Ante esta diversidad de usos, en la concentración Independencia se desarrollan actividades diversas de trabajo, educación, comercio y recreación. En concordancia, los usuarios señalan que el motivo principal para ir a la zona es *por trabajo* en un 28%, *por estudio* en un 16%, *por paseo* en un 14%, *por compras* en un 10% y *para realizar trámites* en un 7%. Además, el 29% de encuestados realiza compras en la zona como actividad principal o complementaria.

La intensa actividad en la concentración explica la extendida presencia de comerciantes ambulantes: se apropian del espacio y conviven con los peatones que consumen, transitan, trabajan o estudian en la zona. Los ambulantes ocupan las veredas; se concentran en las esquinas y alrededor de los paraderos de transporte público, y de manera más espaciada a lo largo de las avenidas. En esta área, el actor más representativo en el espacio público es el ambulante, ya sea formal o informal, por su interacción con transeúntes y por la generación de un espacio vivo y dinámico.

No obstante, existen diferencias en la forma de ocupar las veredas: los ambulantes formales le pagan a la municipalidad distrital un monto por concepto de limpieza; entre estos se encuentran los que ofrecen alimentos y golosinas envasadas, o los que preparan comidas y bebidas. Los ambulantes formales se ubican por lo general cerca del borde de la pista; y los informales, pegados a las paredes de los predios. Mientras tanto, ambulantes informales y sin mobiliario, que colocan su mercancía sobre una tela o un plástico, solo se encuentran bajo los puentes. Es el

caso de los vendedores de ropa, de accesorios de telefonía móvil, de herramientas de ferretería, de CD y DVD, de artesanías y accesorios, entre otros.

También hay diferencias en los horarios en que se encuentran algunos comerciantes ambulantes, principalmente los de alimentos y bebidas. Resaltan los que ofrecen bebidas calientes y panes, puesto que son los que generan mayor aglomeración de personas a su alrededor; estos se instalan en las mañanas y en las tardes. Por ejemplo, en la intersección principal se colocan al menos tres puestos de venta de desayuno en cada una de las esquinas. Conforme avanza la tarde aumenta el comercio ambulante, sobre todo de informales. A partir de las cuatro de la tarde comienza el momento de mayor presencia comercial ambulante, que se suma al incremento de transeúntes —y, por tanto, de consumidores de sus productos—. Esto ocasiona un tránsito peatonal lento e intrincado.

Otros que interactúan en este espacio público son los vendedores de establecimientos comerciales, los «jaladores» de las unidades de transporte público, y los agentes de seguridad (serenazgo y policía) y de fiscalización, aunque la presencia de estos últimos no es constante. Los agentes de fiscalización de la municipalidad distrital, cuando se presentan, generan tensión entre los ambulantes informales, que en ocasiones se mueven solo momentáneamente. Sin embargo, parece existir una diferenciación, por parte de los agentes de fiscalización, de categorías de comerciantes ambulantes informales: la expulsión se concentra en los vendedores de ropa, de accesorios, de comida preparada y de DVD «piratas».

FOTO 13. Cruce, avenida Izaguirre con Panamericana Norte. **FOTO 14.** Paradero Panamericana Norte.

La expulsión de ambulantes se concentra en determinadas zonas, con el mayor énfasis frente a los grandes establecimientos comerciales. En la esquina de Plaza Norte llama la atención la completa ausencia de ambulantes; esto se debe a la gestión conjunta del centro comercial con la Municipalidad de Independencia. Asimismo, en los cruces frente a este centro comercial destaca la presencia de policías de tránsito, contratados por el propio centro comercial, principalmente para facilitar el cruce de peatones. De esta manera, se evidencia que en esta intersección el centro comercial ejerce un rol determinante en la gestión del espacio público.

Flujos peatonales y vehiculares

Las intersecciones son los espacios de mayor flujo de personas, principalmente por la ubicación de paraderos de transporte público. En estos cruces el flujo vehicular es caótico en horas punta; por ejemplo, las unidades de transporte público pueden detenerse a recoger pasajeros en cualquier parte, sin importar el carril, y hay autos que invaden los pasos peatonales.

La tensión entre vehículos y peatones parece ser común por la deficiente señalización, lo cual dificulta un tránsito ordenado para cruzar. A esto se suma la poca visibilidad de los cruces peatonales y la inexistencia de semáforos. Sin embargo, los resultados de la encuesta indican que las pistas y señalización del transporte son consideradas de calidad *regular* por la mayoría (39%) y en menor proporción se consideran de *mala calidad* (28%).

Además, las veredas, a pesar de ser anchas en la intersección principal, están ampliamente ocupadas por ambulantes que reducen el espacio transitable. La obstrucción al tránsito por ambulantes también se presenta en el puente peatonal frente a Mega Plaza, que posee un alto flujo de personas. De modo que a la dificultad para cruzar las pistas se le suma la presencia de los ambulantes, que pueden llegar a ocupar hasta la mitad de la vereda. En otras avenidas importantes las veredas son estrechas y están en mal estado de conservación; de igual forma, suelen ser invadidas por el comercio ambulatorio. La calidad de las veredas varía por sectores: por ejemplo, frente a centros comerciales están mucho mejor cuidadas, incluso con un piso distinto. Coincidentemente, la percepción de los usuarios es que el estado de conservación de las veredas es *regular* (41%) o *malo* (30%).

Es evidente que la gestión urbana prioriza el flujo vehicular, con importantes obras de infraestructura como los múltiples intercambios viales de la Panamericana Norte y el diseño del Metropolitano, todo lo cual deja relegada la movilidad peatonal. Estos espacios se muestran agresivos para el peatón, que se encuentra con que cruzar las vías es una tarea difícil y arriesgada.

El ordenamiento de los flujos vehiculares y peatonales no parece seguir un planeamiento adecuado. Por el contrario, estos flujos parecen haberse transformado según los nuevos contextos y la infraestructura que fue apareciendo. Así, en el corredor de la avenida Túpac Amaru el Metropolitano se presenta no solo como un generador sino como un regulador del tránsito vehicular y peatonal. Esta experiencia no se ha podido replicar en el corredor de la Panamericana Norte, donde la lógica comercial y los grandes centros comerciales son importantes atrayentes de flujos y visitantes, sin que los roles de organizador y regulador de los flujos estén entre sus funciones. El único intento reconocido en este tramo por asegurar un área amigable al flujo peatonal se presenta en Plaza Norte, en donde se coordinó directamente con la municipalidad distrital para mantener el perímetro del centro comercial libre de ambulantes. Cabe resaltar que en esta concentración encontramos el nuevo terminal terrestre de Lima Norte y, unas cuadras al sur, el previo terminal terrestre de Fiori, por lo cual se trata de un nodo del transporte interprovincial.

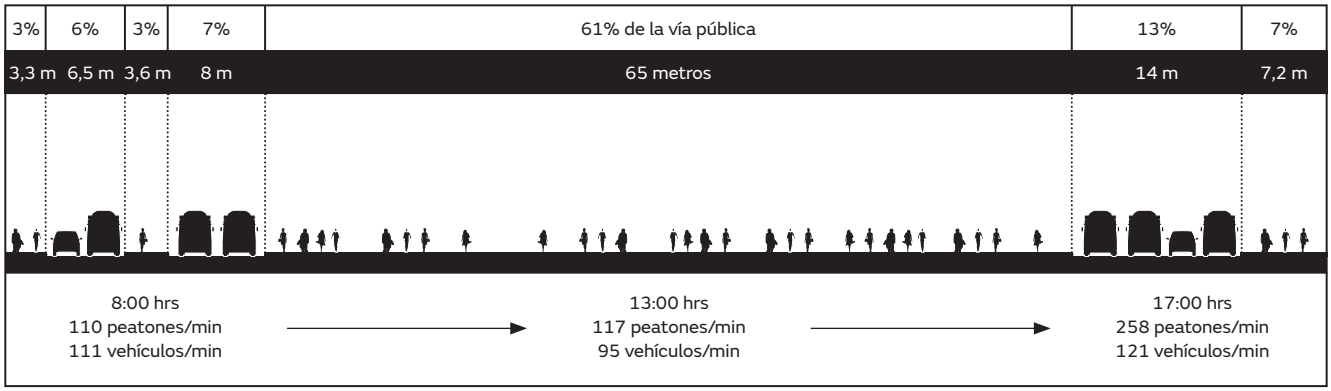


GRÁFICO 10. Corte A-A', concentración Independencia

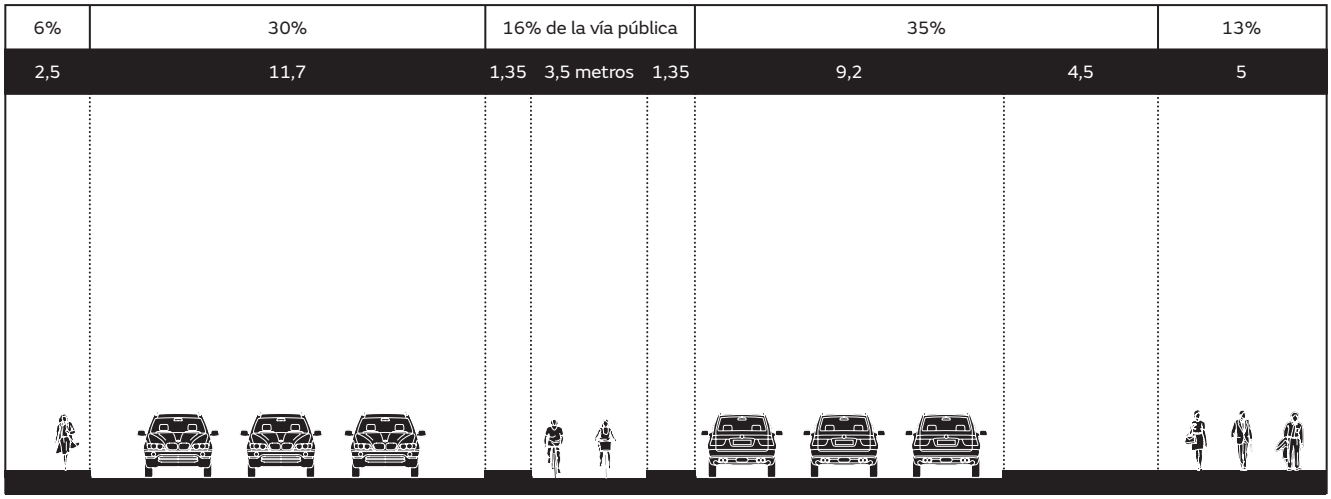


GRÁFICO 11. Corte B-B', concentración Independencia

Conclusiones

La concentración Independencia se caracteriza por su amplia diversidad de comercios, servicios y lugares de trabajo de diferente escala, como resultado de un proceso de cambio y yuxtaposición de usos. Esta aglomeración cuenta con una vía rápida que facilita la conectividad, pero dificulta la movilidad peatonal.

La calidad del espacio público no es homogénea. Las zonas en mejores condiciones se relacionan con los principales actores económicos, quienes ejercen *de facto* un rol de gestión sobre el espacio público, muy focalizado y en respuesta a intereses particulares. Asimismo, estos puntos cuentan con un mayor control de la seguridad, mientras que las demás calles se encuentran poco cuidadas y con áreas libres deterioradas. Además, identificamos una deficiencia de espacios de encuentro y descanso.

La alta atracción de transeúntes y el comercio ambulatorio en las veredas resultan en la conformación de una zona muy dinámica; pero, sumados a las condiciones de calidad física del espacio, los flujos llegan a ser lentos, incómodos e inseguros.

San Miguel: eslabones de una posible centralidad universitaria

Las actividades que han venido agrupándose en torno a la avenida Universitaria y a la avenida La Marina, en el distrito de San Miguel, han aumentado notablemente desde fines del siglo XX, y convertido el sector en una potencial centralidad de escala metropolitana en la que se encuentran amplios locales comerciales, pero donde el servicio principal son los grandes centros universitarios que ahí se localizan, a los que diariamente acuden más de 50.000 estudiantes, además de docentes y trabajadores tanto administrativos como de servicio.

Esto era impensable hace tan solo medio siglo, pues los terrenos que ocupan estas actividades fueron los últimos en urbanizarse dentro de lo que actualmente se conoce como el área central de Lima Metropolitana. Buena parte de ellos pertenecían al fundo Pando, cedido por su último propietario, José de la Riva-Agüero, a la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Esta enorme propiedad, además de tierras de cultivo, comprendía los antiguos vestigios de la cultura Maranga, entre los que destacan numerosas huacas, que de alguna forma le imprimen a este territorio un primer sello de historia y cultura.

Con motivo del traslado del aeropuerto de Limatambo al Callao se hizo necesario abrir una vía de acceso para los distritos de Miraflores y San Isidro, por lo que se habilitó la avenida La Marina. Como resultado, la zona se comenzó a urbanizar; la PUCP tomó la decisión de cristalizar su proyecto de campus universitario en terrenos del Fundo Pando. Una década antes, la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) había iniciado su proceso de traslado hacia su nueva ciudad universitaria —ocupando terrenos de la antigua cultura Maranga—, entre las avenidas Venezuela y Colonial. Dos de las más importantes universidades del país dejaron el Centro Histórico para mudarse hacia lo que a inicios de 1970 aún eran terrenos rústicos ubicados en la periferia de la ciudad.

La relación entre estas dos universidades se vería facilitada en la década de 1970 con la habilitación del tramo de la avenida Universitaria que las une hasta la actualidad. Además, los sismos de 1970 y 1974 terminaron por decidir el traslado de las últimas facultades de ambos centros de estudio a sus nacientes ciudades universitarias.

Otro hito importante en la habilitación urbana de la zona fue la inauguración del centro comercial Plaza San Miguel. Esto ocurrió en el año 1976, en terrenos que daban sobre la avenida La Marina y a proximidad del futuro trazo de lo que sería la continuación de la avenida Universitaria, que en ese entonces terminaba a la altura del campus de la PUCP. La originalidad de este proyecto fue que se trató de

un emprendimiento de la propia PUCP: en lugar de lotizar y vender el terreno, decidió invertir en la formación de este centro comercial a fin de generar una renta fija.

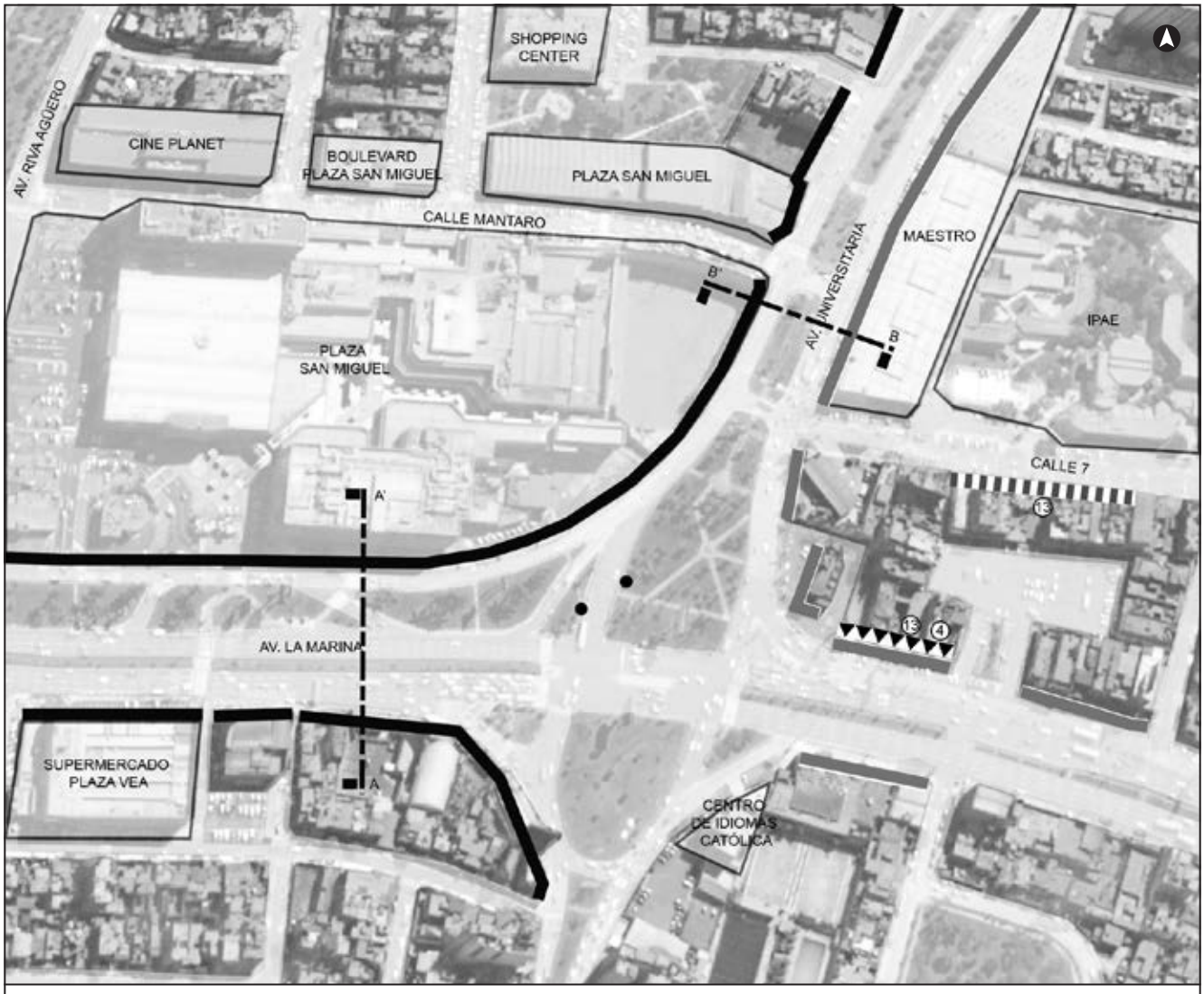
En 1985 se inició la expansión de la avenida Universitaria hacia el norte de la ciudad y se culminó el tramo sur hasta su intersección con la avenida La Marina. Una de sus primeras consecuencias sería el aumento de la inversión en locales comerciales en Plaza San Miguel, que llevó a convertirlo en uno de los más importantes *malls* del país en la última década del siglo XX. En esa década también se volverá llamativa la concentración de discotecas y casinos en la avenida La Marina, como resultado de las nuevas políticas de liberalización que dominarán el país hasta la actualidad (Chion 2002).

En el presente siglo el desarrollo de Plaza San Miguel ha permitido el crecimiento de actividades comerciales en su entorno inmediato, aunque las sinergias con la PUCP aún son limitadas, en parte por el poco vínculo que el campus establece con el exterior. Por otra parte, el mal concebido paso a desnivel (*bypass*) habilitado entre 2007 y 2011 en la avenida Venezuela ha cercenado buena parte de los potenciales encadenamientos que existían entre la PUCP y la UNMSM.

En suma, al inicio del siglo XXI encontramos en la zona varias concentraciones de actividades de alcance metropolitano. El entorno de los campus universitarios de la UNMSM y la PUCP, así como Plaza San Miguel, se han erigido como importantes fuerzas centrípetas de actividades urbanas, aunque relativamente independientes unas de otras. Su desarrollo futuro es una incógnita.

FOTO 15. Estacionamiento de bicicletas, berma de avenida La Marina. **FOTO 16.** Paradero, avenida La Marina

MAPA 31. Concentración San Miguel



MAPA 32. Concentración San Miguel (2)

Morfología y espacio público

En la concentración San Miguel destacan como ejes articuladores las avenidas La Marina y Universitaria. Ambas son vías arteriales, con tres carriles vehiculares de ida y vuelta, además de vías auxiliares. En el caso de la avenida Universitaria destaca también una ciclovía en la berma central, que parte de la intersección con la avenida La Marina y llega hasta las inmediaciones de la avenida Venezuela. Asimismo, se encuentran grandes lotes indivisos, como los que corresponden a los campus de San Marcos y la Católica, así como a Plaza San Miguel. A proximidad también se hallan grandes superficies de terreno no lotizadas, como los terrenos donde actualmente funciona el Parque de las Leyendas o el que ocupa el Open Plaza, que fuera parte de la antigua feria del Hogar, que funcionara hasta el año 2003.

Completando el tejido urbano se encuentran lotes de mediano tamaño para el servicio de tiendas comerciales o conjuntos residenciales, habilitados entre los espacios intersticiales generados por los campus de San Marcos, Pontificia Universidad Católica y Plaza San Miguel. En los últimos quince a veinte años en estos se han instalado tranqueras o rejas que impiden el libre tránsito de personas y vehículos por su interior.

En relación con el espacio público disponible, pese a haber grandes servicios de alcance metropolitano, el tratamiento de aceras y mobiliario urbano es pobre. Esto ocurre probablemente porque el tipo de desarrollo urbano, tanto en las universidades como en el centro comercial, priorizó las áreas comunes al interior de los predios. Así, se formaron como grandes nodos urbanos al margen del continuo de la ciudad. Una expresión de este divorcio son los muros perimétricos que circundan ambos campus.

Como resultado, es poco usual tener veredas con más de dos metros de amplitud o paraderos con mobiliario adecuado para las personas que esperan el transporte público. En la zona observada, el parque público más importante es el Juan Pablo II, ubicado entre el centro comercial, la avenida La Marina y urbanizaciones residenciales que permanecen enrejadas; constituye una suerte de zona de transición, con vida pública limitada.

Por último, otro elemento característico de la zona es la superposición de numerosos sitios de valor arqueológico que generan discontinuidad en el tejido urbano, pero a la vez expresan el particular carácter híbrido de la urbanización de esta parte de la ciudad. No existen casonas coloniales que rememoren el pasado colonial, pero sí la importante huella de un rico pasado prehispánico, no plenamente explotado como un valor de la ciudad.

Diversidad de usos, actividades y actores

Las actividades que ocurren en la centralidad San Miguel, así como los actores que intervienen, varían según la subconcentración observada. En el caso de la UNMSM y su acceso por la avenida Universitaria, dominan actividades encadenadas a los servicios que miles de jóvenes estudiantes pueden demandar, como son librerías, servicios de fotocopia, academias o distracciones juveniles como juegos en red o billares. De acuerdo con los ritmos horarios, destacan también los servicios de comida, sean al paso, de forma ambulatoria, o en restaurantes habilitados en antiguas viviendas, que tienen como clientes no solo a los estudiantes sino también a trabajadores y docentes de la universidad. El mayor impacto se observa en las construcciones que están frente a la puerta principal de la universidad: edificios de vivienda se han reconvertido en comercios y servicios orientados a la población estudiantil.

El impacto generado por la universidad está limitado, no obstante, por la propia forma de campus universitario, pensado para funcionar de manera autónoma

a la ciudad. Esta limitación se agravó los últimos diez años con la construcción del viaducto en superficie de la avenida Venezuela, que opera como una gran frontera, cercenando el antiguo flujo intenso que ocurría en la avenida Universitaria, entre la UNMSM, la PUCP y la avenida La Marina.

En lo referente al impacto de la PUCP, ocurren situaciones semejantes a lo observado en San Marcos. Restaurantes, servicios de fotocopias, librerías, academias, así como pensiones, destacan entre otros servicios orientados al público estudiantil y al personal que labora en la universidad, así como comercio ambulatorio de comida, muchas veces en antiguas viviendas. Si bien el número de estudiantes de la PUCP es menor que el de la UNMSM, cuentan con mayor poder adquisitivo, lo que estimula la generación de encadenamientos económicos en el entorno. Esto, pese a que también estamos frente a un campus concebido para que estudiantes y docentes permanezcan dentro de él. Tales actividades son intensas en la avenida Universitaria, pero se van diluyendo conforme uno se aleja del campus: predominan urbanizaciones residenciales con pocos servicios a su interior, varias de las cuales han optado por enrejarse como respuesta a la densidad de actividades que ha generado la vida universitaria.

En el entorno del *mall* Plaza San Miguel tenemos, en cambio, otro tipo de actividades. Los establecimientos comerciales y de servicios son más numerosos. Destacan un *shopping center* de mediano tamaño y un *strip center*; también hay grandes locales de tiendas comerciales y una concentración de agencias

FOTO 17. Avenida Universitaria. **FOTO 18.** Ciclovía, berma central de la avenida Universitaria

bancarias. La zona comercial se expande por la avenida Universitaria desde la intersección con la avenida La Mar hasta llegar a la avenida La Marina. Cabe mencionar que se encuentran próximos el Instituto Peruano de Administración de Empresas (IPAE) y el local del Centro de Idiomas de la PUCP, lo que amplía la oferta educativa de la zona. Esta concentración mantiene una relativa continuidad con los servicios reunidos en torno a la sede del Instituto Cultural Peruano Norteamericano (ICPNA) a unos 300 metros sobre el mismo eje de la avenida La Marina. Aquí se observan varias agencias bancarias, oficinas y servicios de salud públicos y privados, dos hoteles, y otro centro comercial, el Open Plaza.

En el entorno mencionado el comercio ambulatorio es importante, pero está focalizado en calles auxiliares y tiene como público principal a trabajadores de los establecimientos comerciales. Hay, en cambio, una mayor presencia de agentes municipales y de la policía, en comparación con las concentraciones universitarias. Numerosos jóvenes transitan por estas zonas, muchos de ellos estudiantes de los institutos de idioma o de universidades. Llama la atención que el único parque público de la zona no sea muy utilizado por ellos; es, más bien, un lugar donde coexisten los vecinos de las urbanizaciones residenciales colindantes —que pasean a sus mascotas— con trabajadores de los establecimientos comerciales que van al parque a tomar su refrigerio o simplemente a descansar de la jornada laboral.

En suma, los actores que parecen darle especificidad a este conjunto de subconcentraciones son los jóvenes estudiantes, principalmente universitarios. Por una parte, en el caso de las universidades, encadenan la presencia de otros actores, como son los docentes y trabajadores de la UNMSM y la PUCP; por otra, demandan servicios tanto de complemento educativo (academias, librerías, impresiones) como de comida (comercio ambulatorio, restaurantes) o recreación (juegos). Es llamativo el desarrollo de estas actividades sobre calles aledañas, en contraste con el original concepto de campus autónomo que ambas universidades concibieron.

El impacto de los jóvenes parece ser menor en las zonas comerciales que se organizan en torno al eje de la avenida La Marina. Aquí, la diversidad del público es mayor. No obstante, mantienen una significativa presencia, esta vez reforzada por la importante presencia de centros de estudios orientados a la enseñanza del idioma inglés.

Flujos peatonales y vehiculares

El público que acude a la centralidad San Miguel lo hace principalmente mediante transporte motorizado. Es sintomático que 22,3% de las personas sondeadas que acuden a Plaza San Miguel lo hagan desde distritos alejados, como Los Olivos o San Martín de Porres —inclusive un 10% viene desde Ventanilla, Puente Piedra o Carabayllo—, mientras que el 17% procede del propio San Miguel. En estos casos, lo más relevante es el acceso a un nodo importante de conectividad para la ciudad, como lo es la intersección entre las avenidas La Marina y Universitaria. Por esta intersección circulan numerosas líneas de transporte público. También se han establecido paraderos informales de taxi en las vías auxiliares de estas dos grandes avenidas. Hay paraderos informales de colectivos que ofrecen conexión al Callao en la avenida La Marina, y a Ventanilla o Carabayllo en la avenida Universitaria. El panorama es similar en las inmediaciones de los accesos principales a San Marcos y la PUCP: los taxis ocupan los carriles de acceso a manera de paradero informal, esperando clientes en la PUCP, mientras que hay un paradero informal de mototaxis en la puerta principal de la UNMSM.

El flujo de vehículos por ambos ejes es intenso y proporcionalmente mucho mayor que el de los peatones, quienes tienen dificultades para circular debido a la estrechez de las veredas como también al poco respeto de los conductores por los semáforos y cruceros peatonales. Situaciones incómodas deben experimentar los

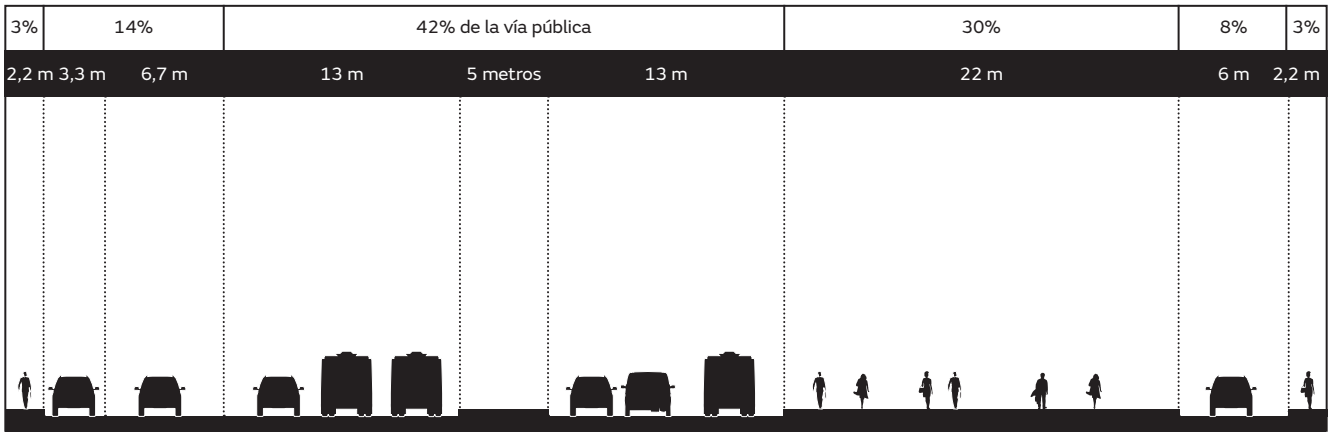


GRÁFICO 12. Corte A-A', concentración San Miguel

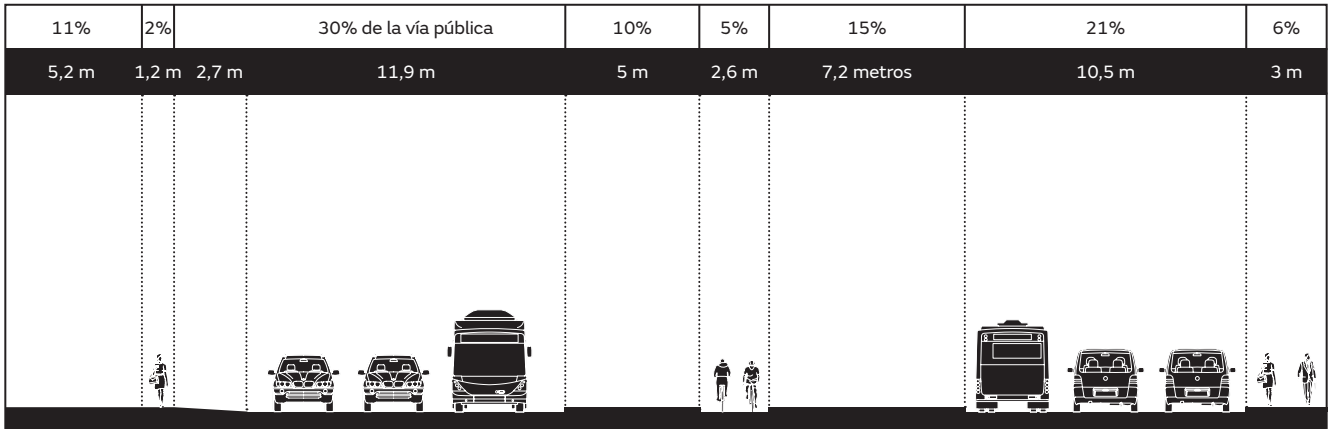


GRÁFICO 13. Corte B-B', concentración San Miguel

transeúntes saliendo de las puertas principales de las universidades mencionadas o del *mall* Plaza San Miguel, donde a la poca señalización en favor del peatón hay que agregarle el enorme ruido generado por bocinas y motores de vehículos en los horarios de alta congestión vehicular, como los que ocurren entre las cinco de la tarde y las ocho de la noche.

Un agravante de esta desigual situación entre transeúntes y conductores ocurrió con la remodelación de la avenida Universitaria en la zona de acceso a la PUCP el año 2012. Este «mejoramiento», si bien supuso una señalización de los cruces peatonales, la instalación de un semáforo para peatones a la altura de la avenida Bolívar y el mejoramiento de la ciclovía de dicha avenida, terminó limitando las posibilidades de desplazamiento de los peatones que salen del campus universitario por la puerta principal. En la actualidad deben recorrer un trayecto que duplica en extensión al anterior si desean cruzar al frente de la universidad, lo que induce a que muchos trasgredan la señalización a fin de ahorrar tiempo. Por otro lado, los cercos habilitados como barrera entre la ciclovía y las calzadas obstaculizan la visibilidad del conductor, por lo que el cruce de la avenida Universitaria con el ingreso del campus es peligroso para los pocos ciclistas que van por el lugar.

Conclusiones

La concentración comercial y educativa de San Miguel ha despegado como aglomeración visible para la metrópoli luego de que la avenida Universitaria fuese completada hasta intersectarse con la avenida La Marina. Ello ha permitido que tanto el *mall* como las universidades sean accesibles no solo para los habitantes del Callao o de los distritos céntricos de Lima, sino también para toda la gran zona norte de la ciudad.

Sin embargo, las concentraciones observadas no terminan de configurarse como una centralidad de carácter metropolitano debido a la discontinuidad que aún existe entre ellas. Esto ocurre en parte por falta de un tejido urbano amable que facilite los desplazamientos peatonales entre estos puntos. La prioridad de la circulación se orienta claramente al transporte motorizado, pese a que la señalización y semaforización es insuficiente o está inadecuadamente coordinada.

En suma, aún son relativamente independientes, y existe poca intervención pública orientada a facilitar una mejor interconexión entre esta suerte de eslabones. Todo lo contrario, acciones como el *bypass* de la avenida Venezuela con Universitaria o la remodelación de los accesos al campus de la PUCP ofrecen mayores obstáculos a la integración peatonal de estas diferentes concentraciones.

4.5 CENTROS DE ALTA ATRACCIÓN DE VIAJES (DOS DE CINCO EN LA CIUDAD)

San Isidro: alta renta y centro financiero

La denominada centralidad de San Isidro —Centro Financiero— se encuentra en el distrito del mismo nombre, tradicionalmente reconocido como uno de los distritos más exclusivos y de alta renta de Lima Metropolitana. Actualmente alberga el centro financiero más importante de la ciudad. Su área está delimitada por el polígono conformado por las avenidas Javier Prado, Paseo de la República, República de Colombia y Camino Real. Resaltan en su área grandes edificios de bancos y empresas nacionales y transnacionales, así como tiendas de departamento y otros comercios exclusivos.

La zona tiene un pasado como aglomeración comercial. Son hitos importantes de su historia la apertura de la tienda de *retail* Sears en la década de 1950 y el supermercado Todos en la década de 1970, acompañados de oficinas ejecutivas

del sector construcción. Apareció en 1980 el Centro Camino Real (unas cuadras al norte de la hoy zona financiera), primer gran centro comercial del país, que contaba con tiendas de comercios diversos, restaurantes y salas de cine. Sin embargo, la crisis económica y política de las dos últimas décadas del siglo XX afectó duramente estos espacios comerciales y provocó su cierre.

La reactivación económica que se inició en la década de 1990 trajo un resurgimiento para esta área, pero ya no dependiente de las tiendas comerciales. En esta nueva etapa, la centralidad San Isidro surge por la aglomeración de servicios financieros. Chion (2002) menciona que algunos motivos que llevan a su surgimiento son *a)* una mejor conexión con el aeropuerto internacional Jorge Chávez a través de las avenidas Faucett, La Marina y Javier Prado, ampliadas y remodeladas para facilitar la circulación; *b)* una inversión fuerte en fibra óptica para la facilitar operaciones en tiempo real; y c) una fuerte política de atracción de actividades financieras, de la mano con la construcción de edificios modernos de oficinas y nuevos hoteles exclusivos. De este modo, se instalaron las oficinas centrales de los principales bancos de la ciudad, empresas de seguros, empresas transnacionales, *think tanks* internacionales y aerolíneas, entre otras. A esta naciente aglomeración se eslabonaron la apertura de oficinas de servicios especializados, cafés y restaurantes exclusivos y de tipo franquicia, tiendas de departamento como Falabella y Ripley, supermercados Tottus, tiendas de ropa exclusiva, tiendas de cambio de moneda extranjera y, finalmente, servicios de distinto tipo (formal e informal) para el mantenimiento cotidiano de la nueva centralidad.

Si bien el centro financiero tiene su corazón en el área alrededor de la calle Las Begonias de este a oeste, y las avenidas Juan de Arona y Canaval y Moreira de norte a sur, también se consideran parte de esta centralidad dos islotes anexos: por un lado, el que se encuentra la zona de las calles Conquistadores y Camino Real, en donde se ubica una segunda concentración de edificios de oficinas, restaurantes, cafés y *fast foods*, así como tiendas exclusivas de distinto tipo; y por otro, aquel que se forma entre las dos grandes concentraciones financieras-comerciales, una zona mixta de baja aglomeración de personas alrededor de la avenida Paz Soldán y el lado este del parque (bosque) El Olivar.

Morfología y espacio público

La estructura del centro se funda en cuatro ejes principales. Primero, las actividades financieras y legales que ocurren al interior de sus edificios de oficinas. Si bien son actividades a puerta cerrada, estas son, de hecho, las de mayor impacto en la centralidad y en la ciudad. Segundo, la infraestructura de circulación necesaria para el ingreso y salida de esta centralidad. Resaltan las vías de gran capacidad vehicular. como la avenida Javier Prado, que la conecta con el norte y sur de la ciudad, y las avenidas Paseo de la República y Arequipa, que la conectan con el este y oeste de la ciudad. Vale mencionar que son vías que cuentan con transporte público de alta capacidad (una línea BTR y buses alimentadores), así como con líneas de transporte tipo buses y cústers; sin embargo, son vías en las que priman los vehículos motorizados privados. Tercero, la infraestructura de soporte del centro financiero, que incluye las calles y veredas para el desplazamiento al interior de la centralidad, así como locales comerciales que ofrecen lugares de alimentación y descanso. Finalmente, se agrega una actividad comercial que gira alrededor de las tiendas de departamento, tiendas de ropa y accesorios exclusivos, supermercados y algunos cafés y heladerías que se encadenan a este circuito. En este sentido, las veredas constituyen el gran espacio público de esta centralidad.

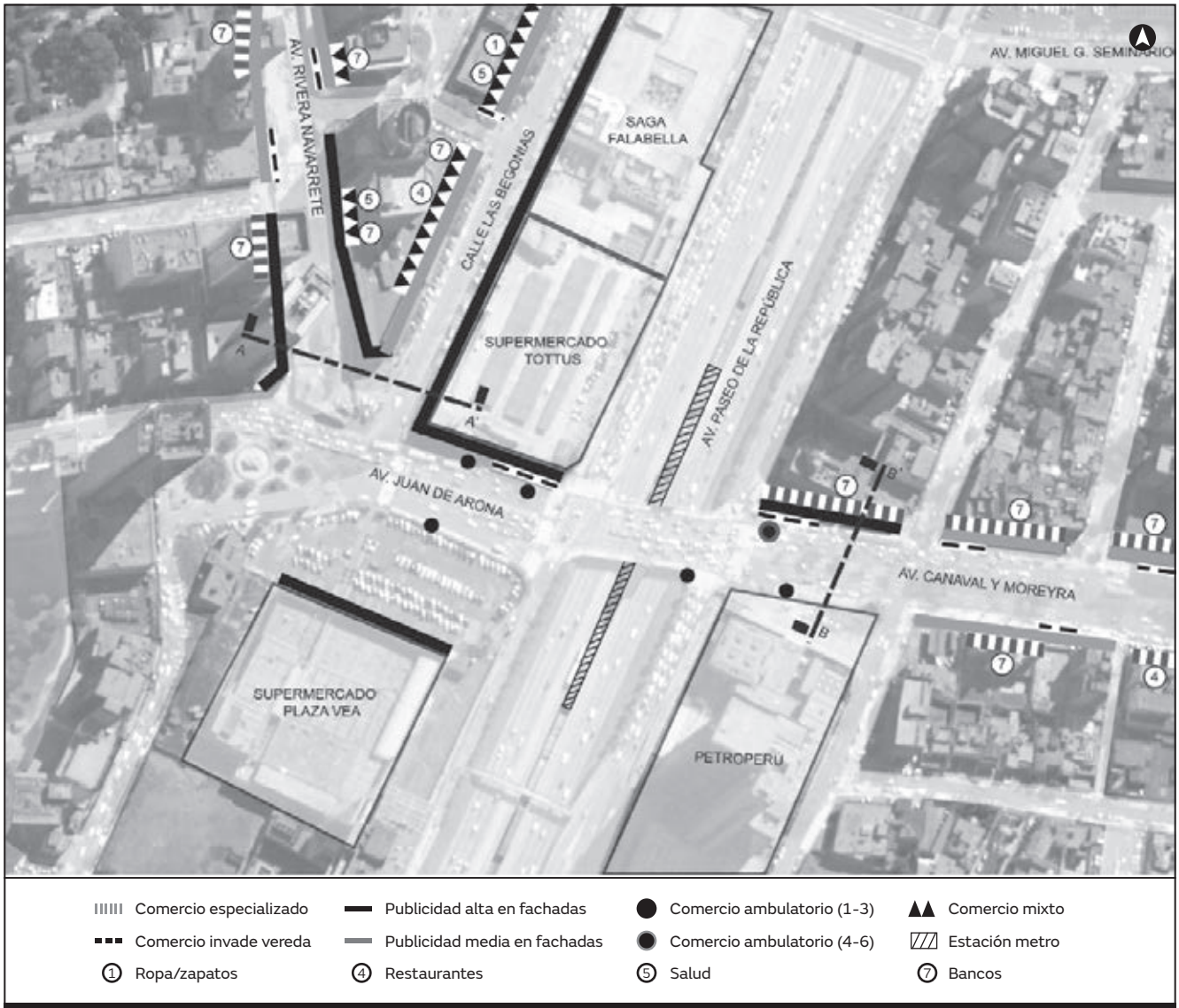
Al encontrarse en uno de los distritos más pudientes de Lima y al concentrar varios negocios y oficinas importantes, las calles se han conservado en buen

MAPA 33. Concentración San Isidro

estado de mantenimiento, limpieza e iluminación. Las personas encuestadas en nuestro sondeo muestran un alto grado de satisfacción respecto al estado de las calles: un 33% de los usuarios considera las veredas como *en buen estado para caminar* (43% las considera como *regulares*); un 54% las considera *limpias* (36% las considera *regulares*); y un 62% considera el estado de las fachadas como *bueno* (32% como *regular*).

El espacio público, al ser concebido como espacio de circulación, ha traído consigo que no existan muchos espacios de descanso y recreación, sobre todo en la zona financiera. Parte de esta demanda es satisfecha por el patio de comidas del supermercado Tottus; sin embargo, los precios de los establecimientos a su interior no están al alcance de todos, por lo que existe una oferta complementaria de carácter informal de comida al paso en algunas esquinas, así como quioscos de golosinas y gaseosas. Por otro lado, este espacio también se limita a un horario de atención restringido. En nuestras visitas de campo pudimos notar que en las mañanas existe una demanda considerable de personas haciendo cola, esperando la apertura de dicho patio de comidas para desayunar. A los pies de varios edificios notamos también personas que se aglomeran para sentarse en las gradas o jardineras; en algunos casos conversan en grupo, en otros buscan sombra para descansar un rato o comen en sus tápers. Se evidencia, entonces, una demanda de espacios de descanso, sobre todo en horas de desayuno y almuerzo.

FOTO 19. Avenida Juan de Arona hacia calle Las Begonias. **FOTO 20.** Avenida Canaval y Moreyra hacia vía expresa Paseo de la República.



MAPA 34. Concentración San Isidro

Existen sin embargo parques en la zona del centro financiero, los cuales tienen poco uso; no logran ser espacios que atraigan a muchos usuarios. En primer lugar, no se encuentran articulados directamente a las calles del Centro Financiero, sino que están más bien en lugares laterales. Por este motivo, a veces no son visibles para un visitante eventual. En segundo lugar, los parques del centro financiero han permanecido por mucho tiempo enrejados para conservar su ornato y evitar su uso. Dicha medida la impulsan desde hace muchos años los pocos vecinos de la zona y la han apoyado distintas gestiones municipales.

La gestión del alcalde Manuel Velarde (2015-2019) desarrolló un conjunto de estrategias radicales de defensa y promoción del espacio público. Por ejemplo, en el parque Andrés Reyes se instalaron *food trucks* y mesas que sirven como una nueva oferta de comida y espacio de descanso. Asimismo, en la avenida Rivera Navarrete se ampliaron las veredas, instalaron bancas y sembraron árboles. A la par que se eliminaron los parqueos diagonales de la calle Las Begonias, se instalaron *parklets*, bancas, macetas y pequeños jardines. Dichos proyectos generaron oposición de parte de choferes de autos y de algunos vecinos. No obstante, observamos que estos nuevos espacios habían empezado a ser utilizados por los usuarios de la centralidad.

Diversidad de usos, actividades y actores

La centralidad San Isidro no funciona como un todo homogéneo, sino que tiene áreas con dinámicas diferenciadas. El área principal es el Centro Financiero. En este espacio se concentran los principales edificios de bancos y oficinas, tiendas de departamento, tiendas comerciales, restaurantes y cafés. Como centro financiero y comercial, la presencia de personas es bastante intensa durante horas de trabajo, particularmente a las horas de ingreso, almuerzo y salida. Puede notarse una gran variedad de usos, desde personas en ropa de vestir y con mochilas o maletas que circulan o descansan, consumidores que pasean por las veredas, personas uniformadas que trabajan en los distintos servicios, así como varios otros que van a hacer trámites.

La otra concentración comercial-financiera se encuentra en torno a las calles Conquistadores y Camino Real, aunque su actividad es mucho menos intensa que la del Centro Financiero. En estas calles se concentran una segunda aglomeración de edificios de oficinas y una gran cantidad de tiendas exclusivas, restaurantes, *fast foods* y cafés. Al no contar con grandes tiendas comerciales, no se genera una fuerte presencia de personas en las calles. Por otro lado, el Centro Comercial Camino Real, si bien no logró recuperarse como tal luego de la crisis de los años noventa, sí ha desarrollado negocios eslabonados a la actividad de los edificios de oficinas en la zona, como, por ejemplo, fotocopias, pequeñas agencias de viaje, tiendas de ropa de vestir, florerías, accesorios para celulares, etcétera. Puede notarse también que la antigua infraestructura comercial del centro comercial Camino Real no solo se encuentra subutilizada, sino que dejó veredas bastante anchas y bancas. Hoy son veredas casi vacías, utilizadas por trabajadores de oficina en horas de descanso y almuerzo, así como por trabajadores de servicios manuales que ejercen labores como estibadores, lavado de autos y vendedores ambulantes de golosinas.

En medio de estas dos aglomeraciones se encuentra una gran zona de uso mixto y de mucha menor intensidad, formada por la dinámica de la avenida Paz Soldán y por el lado este del parque El Olivar. La avenida Paz Soldán es la vía principal de conexión entre las dos grandes aglomeraciones. En esta área se pueden encontrar departamentos de vivienda y algunas casas convertidas en oficinas, que no generan mayor actividad en las calles. Dicho espacio lo usan pocos peatones pero tiene mucho tráfico de vehículos, por lo que los embotellamientos y el ruido

son intensos, sobre todo en horas punta. La zona que rodea el parque El Olivar es mucho más tranquila; esto, porque es una zona principalmente residencial, además de estar protegida como lugar histórico. El diseño también contribuye: las calles de esta área no son rectas sino curvas, truncas, con poca capacidad vehicular o de sentidos inversos a los que contribuirían para convertirlas en atajos, por lo que no se emplean como acceso a las zonas financieras o comerciales de alrededor.

Flujos peatonales y vehiculares

La centralidad San Isidro-Centro Financiero recibe flujos intensos de visitantes que llegan tanto en transporte público como a pie o en automóvil privado. Ocurre principalmente en las horas de entrada y salida del trabajo, en las que se generan problemas de congestión vehicular. Sin embargo, como es común a todo centro financiero, el espacio queda prácticamente vacío fuera de horas de trabajo o los fines de semana. Dicha dinámica da cuenta del grado de especialización de esta centralidad, que no ha sido acompañada de otras actividades —fuera de la financiera o comercial— que atraigan población.

Desde el punto de vista de los usuarios, el tráfico es percibido como un problema serio. El acceso a la centralidad es considerado como *fácil* por un 50,1% de los encuestados, como *regular* por un 20,8% y como *malo* por un 29,1%; pero, por otro lado, el tráfico es considerado como *malo* por un 77,7% de los encuestados.

FOTO 21. Edificio PetroPerú, avenida Canaval y Moreyra. **FOTO 22.** Avenida Canaval y Moreyra.

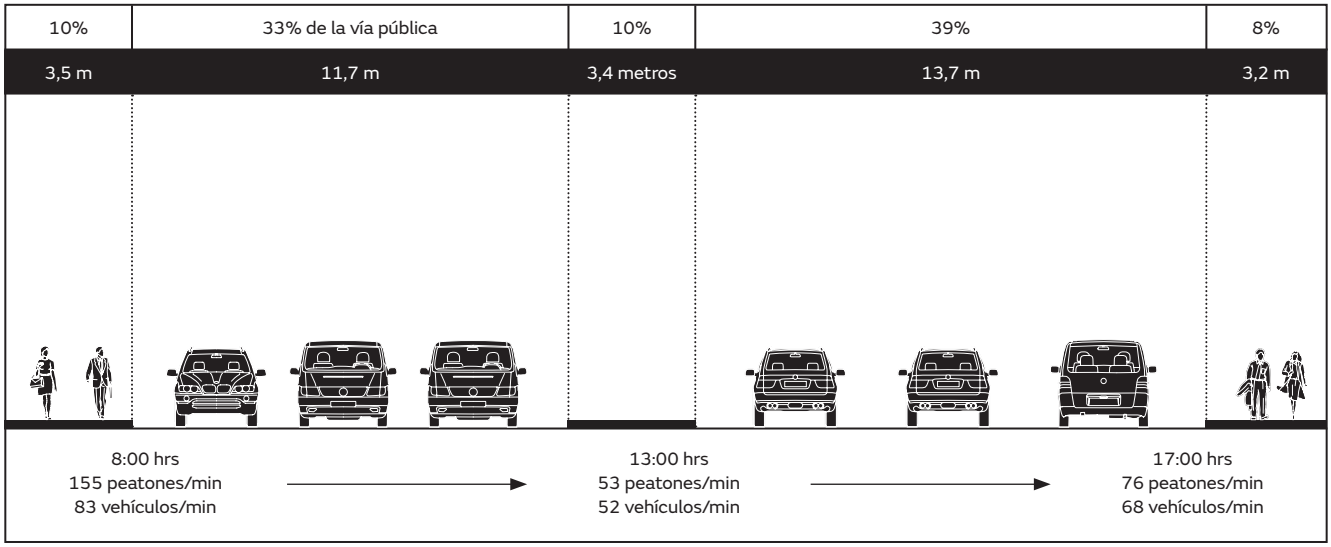


GRÁFICO 14. Corte A-A', concentración San Isidro

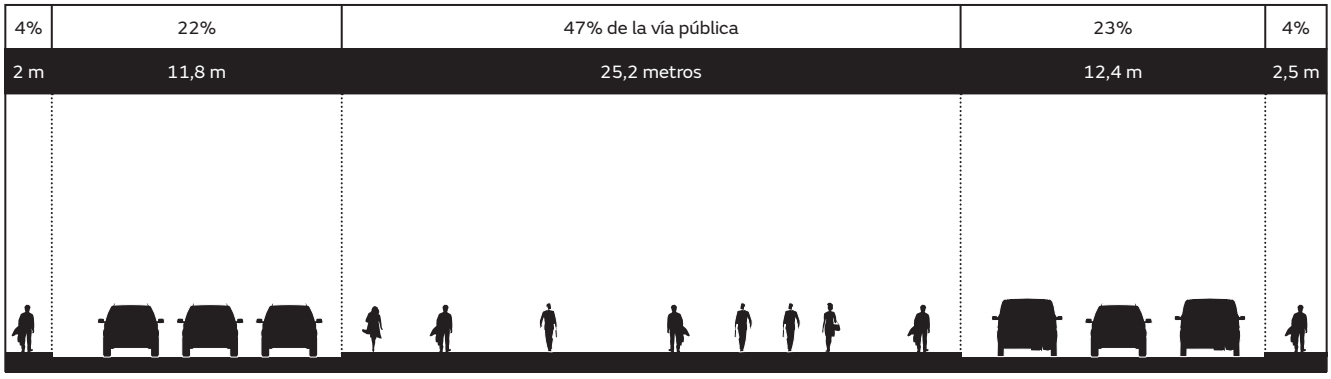


GRÁFICO 15. Corte B-B', concentración San Isidro

Efectivamente, a pesar de la existencia de infraestructura y de líneas de transporte público, los atolladeros (sobre todo en horas punta) son visibles tanto en las grandes vías como en las pequeñas.

Para entender mejor la dinámica de los flujos de circulación de esta centralidad, realizamos conteos y ejercicios de observación en puntos estratégicos. Encontramos que los usuarios de la centralidad San Isidro-Centro Financiero son bastante diversos en cuanto a sus lugares de procedencia.

Un primer punto de observación fue la avenida Paseo de la República, principal vía de acceso desde el este y el oeste de la ciudad. En nuestro conteo de flujos notamos que esta vía de acceso registra el número más alto de paso de vehículos y peatones. Debe anotarse que el ingreso de peatones casi dobla el de automóviles privados y taxis (ambos muchas veces transportan a un solo pasajero); sin embargo, en este espacio las veredas son bastante delgadas (en las vías auxiliares, de apenas unos centímetros). Por ello, existe congestión de peatones en los paraderos del BTR, sea ingresando o saliendo, pero también haciendo fila para comprar *tickets*. Este enorme flujo de peatones a menudo desborda las veredas, sobre todo en las esquinas en los momentos en que el semáforo se encuentra en rojo, lo que hace que algunos peatones invadan la pista. En este punto la prioridad de paso la tienen los vehículos motorizados, tanto desde la práctica de los choferes y peatones como en la programación de tiempo de los semáforos —e incluso la policía de tránsito—, que asignan mucho más tiempo al paso de vehículos que al de peatones (en nuestras observaciones notamos que en horas punta la policía de tránsito da paso a los vehículos incluso cuando el semáforo les indica rojo). Situación similar se observa en la otra gran vía de acceso a la centralidad, la avenida Javier Prado, que conecta la centralidad con el norte y el sur de la ciudad.

El segundo punto de observación fue la avenida Rivera Navarrete, principal vía de acceso para los usuarios que llegan del norte o sur desde la avenida Javier Prado. Esta vía es la segunda más importante en términos de flujos. A diferencia de las avenidas Javier Prado o Paseo de la República, no es una vía de circulación rápida ni masiva de vehículos. El flujo más grande es el de peatones, que supera en una proporción de tres a dos al de vehículos privados. Aunque las veredas son más anchas que en la avenida Paseo de la República, también tienen un uso de circulación intenso en horas punta. Existen problemas de congestión vehicular en las horas punta, tanto por el número de vehículos como por la práctica de los taxistas de detenerse o disminuir la velocidad para recoger pasajeros. Esta presión vehicular genera incentivos para reducir el tamaño de las veredas y acondicionar espacios para el estacionamiento de vehículos; sin embargo, las veredas se han mantenido anchas, tanto por la actividad comercial que allí se realiza como por las intervenciones recientes de la municipalidad distrital.

El último punto de observación fue la avenida Camino Real, principal vía de acceso a la segunda aglomeración financiera comercial de la centralidad. Los flujos de circulación son mucho menores que aquellos de los otros puntos, cuestión que tendría relación con la menor dinámica de este espacio. A diferencia de los otros puntos de observación, en Camino Real el flujo principal es el de vehículos privados, que casi duplica el número de taxis o de peatones. No se observan mayores problemas de tráfico en estos puntos, en parte porque el flujo de circulación es menor, pero también porque se trata de una avenida ancha para el flujo de circulación que recibe. Por otro lado, como mencionamos, las veredas fueron hechas bastante anchas, en la época del esplendor del Centro Camino Real, pero han quedado subutilizadas por la falta de peatones.

Finalmente, como en el caso de los espacios públicos, al momento de nuestra observación la municipalidad distrital realizaba reformas para enfrentar el problema del tráfico, basadas en el fomento de la movilidad sostenible: incentivando a

quienes viven en el mismo distrito o en distritos cercanos a usar la bicicleta o el transporte público, y a caminar. Para ello, se implementaban distintas medidas: *a)* la construcción de una red de ciclovías en el distrito y dentro de la zona financiera; *b)* una agresiva campaña para evitar que las personas que usan vehículos privados estacionen en la calle, para transformar en espacios públicos aquellos tomados como estacionamientos; y c*)* la construcción, en asociación con una empresa privada (Los Portales), de un gran estacionamiento subterráneo, que cobra una tarifa considerable. Las medidas, en suma, encarecen el uso del automóvil en la zona, a la vez que mejoran el espacio público, y eventualmente contribuirían a disminuir el problema del tráfico. Sin embargo, estas medidas no están acompañadas de políticas de mejora significativa del servicio de transporte público (política que es responsabilidad de la Municipalidad Metropolitana de Lima).

Conclusiones

La centralidad San Isidro-Centro Financiero es el centro especializado en actividades financieras más importante de la metrópoli. En términos de atracción de usuarios es de nivel metropolitano, dado que atrae a personas de distintos distritos y niveles socioeconómicos, para empleos tanto en servicios especializados como en servicios no calificados necesarios para el funcionamiento cotidiano de la centralidad. Se agrega a ello una actividad comercial importante, así como una gran cantidad de personas que llegan para hacer trámites de distinto tipo.

Por años la centralidad San Isidro-Centro Financiero se ha desarrollado de forma funcional a sus actividades principales. Resalta, por esta razón, una infraestructura creada para el acceso a la centralidad y para la circulación al interior de la misma. Sin embargo, aparecen dos nuevos retos para su funcionamiento: por un lado, la necesidad de espacios públicos para los momentos de descanso o para hacer más atractivo el lugar; y por otro, el problema del tráfico, que hace que el acceso y la circulación interna sean cada vez más difíciles.

Ante estos problemas, la gestión distrital 2015-2019 desplegaba, al momento de nuestro estudio, un conjunto de medidas bastante audaces para crear espacios públicos y racionalizar la movilidad; sin embargo, debe anotarse que estas iniciativas ocurrían a contracorriente de las iniciativas del gobierno de la ciudad, que en ese entonces administraba las grandes vías y privilegiaba la circulación de vehículos motorizados por sobre las necesidades de los peatones.

Puente Piedra: entre el centro cívico distrital y el nodo comercial

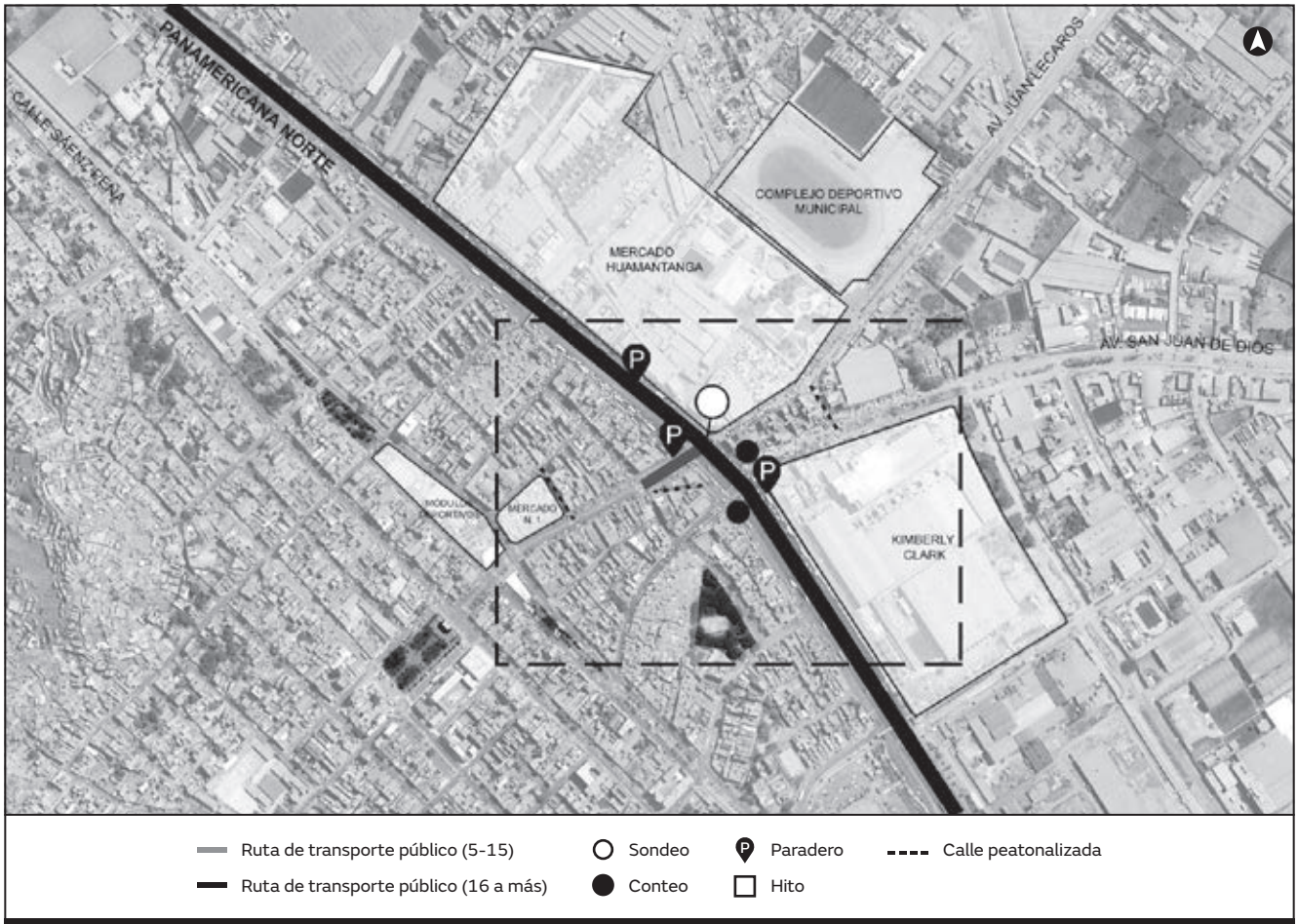
La concentración Puente Piedra se localiza en la zona central del distrito del mismo nombre. Hacia el siglo XVIII se constituyó en un nodo productivo y vial entre el centro fundacional de Lima y el norte de la ciudad, e incluso a nivel nacional, a través del ferrocarril y, posteriormente, de la carretera Panamericana. En 1927, manteniendo su vocación rural, se formó como distrito localizado en la periferia la ciudad limeña. En la década de 1970 inició su proceso de urbanización con la localización de industrias, actividad que actuó como atractivo para la residencia de obreros. Sin embargo, de manera similar que en otras zonas periféricas, la acelerada urbanización se debió a la migración interna, motivada por la posibilidad de obtener mejores condiciones de vida y seguridad política (frente al terrorismo). El crecimiento de la población urbana en Lima Metropolitana entre los años censales 1981-1993 fue de 143.097 habitantes por año; y entre 1993-2007 llegó a 153.697 habitantes por año. En Puente Piedra la población creció en 5000 habitantes por año y 10.000 habitantes por año en cada período censal; con dichos habitantes, la ocupación urbana creció en 2010 habitantes y en 588 habitantes durante cada período censal.

Esto refleja lo atractivo del distrito Puente Piedra para la localización de nuevos habitantes y el inicio de su densificación. En este proceso, el distrito refleja dos características de urbanización: *a)* se forman nuevas áreas lejos del centro cívico, para viviendas formales y mayoritariamente informales que ocupan laderas, arenales y parcelas agrícolas sin la previsión de servicios ni equipamientos; y *b)* se consolida el área fundacional como centro cívico y, debido a la influencia de la economía de mercado, el centro se extiende hacia la Panamericana. Los usos de industria y vivienda cambian para recibir al comercio y servicios que no existían.

La concentración Puente Piedra se identifica por la diversidad de actividades localizadas entre dos nodos que corresponden a la Plaza de Armas y al óvalo de Puente Piedra. Estos tienen como eje principal la avenida Juan Lecaros y conforman una franja de diez cuadras en sentido este-oeste y de dos cuadras hacia el norte-sur. El primer nodo, ubicado al oeste de la Panamericana, coincide con espacios de la estación del ferrocarril Lima-Ancón-Chancay (1867 a 1964), con la zona fundacional (Gunther 1983) y con la primera ocupación residencial; actualmente conforma el centro cívico distrital. El segundo nodo se ubica al este de la Panamericana, sobre la antigua zona agrícola y la actual zona industrial, zonas que a inicios de la década de 2000 atrajo actividades comerciales, recreativas y educativas que se combinan con las nuevas zonas residenciales.

La accesibilidad por la carretera Panamericana es directa al óvalo de Puente Piedra, y a través de este se accede a la avenida Juan Lecaros, que conduce a la

FOTO 23. Plaza de Armas, Puente Piedra. **FOTO 24.** Paradero, Panamericana Norte y avenida Juan Lecaros.



MAPA 35. Concentración Plaza de Armas y óvalo de Puente Piedra

Plaza de Armas. El óvalo es una intersección vial en superficie que permite cruzar con mayor facilidad la carretera (bajo nivel); asimismo, es el nodo más representativo de la concentración por ser su principal acceso y ofrecer una diversidad de actividades. El sondeo y conteo que realizamos en la concentración refleja que las actividades relacionadas con el comercio son las más importantes. Las compras familiares (29,5%) y el trabajo (29%) tienen la mayor proporción en el motivo de los viajes. La importancia vial se refleja en el 19% de personas que llegan al óvalo solo de paso para acceder al transporte público; incluso es la única conexión con el distrito de Carabayllo (al noreste) desde la zona norte de la metrópoli. Los usuarios de la concentración llegan desde distintas zonas del distrito (56,3%), así como desde distritos aledaños como Ventanilla (10,5%) y Carabayllo (7,5%), y algo menos desde Ancón, Independencia y Los Olivos (alrededor del 4%). La diversidad de procedencia de los usuarios refleja que esta concentración corresponde a una escala zonal.

La morfología y el espacio público

Puente Piedra es un distrito relativamente nuevo en cuanto a su composición urbana; en particular, la concentración refleja dos tejidos urbanos en transformación. En la zona antigua se lee una trama irregular en el tamaño y forma de las manzanas y lotes, donde el uso residencial obrero cambia para conformar una extensa zona comercial. Esto fue promovido por el Plano de Reajuste Integral de la zonificación de los usos de suelo de Lima Metropolitana (MML 2008), que asignó la zonificación de comercio zonal a una amplia franja que tiene como ejes la avenida Juan Lecaros y la carretera Panamericana.

Las nuevas actividades y sus dinámicas asociadas generaron cambios en las formas de uso de los espacios públicos (vial y recreativo) y en los aspectos físicos del perfil edificatorio. Los espacios públicos usados a nivel de barrio pasaron a ser compartidos con nuevos usuarios a nivel distrital y zonal. Entre el nodo de la Plaza de Armas y la avenida Juan Lecaros las edificaciones de viviendas, generalmente de dos pisos, fueron modificadas para incluir una zona de comercio. Se dividieron las viviendas, crecieron en altura o resultaron demolidas para construir locales comerciales de cinco pisos. En todos estos casos, las fachadas de viviendas, comercios u oficinas se componen de llamativos elementos publicitarios. El transporte público de colectivos ocupa viviendas que se habilitan como paraderos-terminales; y el transporte público masivo interviene las veredas con la instalación de paraderos.

En el nodo del óvalo, la obra de intersección bajo nivel contribuyó a su cambio morfológico y funcional. Sin ser exactamente un óvalo vial, facilita que la carretera Panamericana cumpla una doble función, de alto tránsito vehicular y de carga, así como de avenida local en sus vías auxiliares. En este nodo se combinan actividades de distintas escalas. Sobresale el mercado mayorista Huamantanga, creado en 1997, que ocupa diez hectáreas aproximadamente; su zona de carga y descarga colinda con una zona de viviendas con calles angostas, las que son invadidas por camiones y congestionan el uso residencial. Hacia el noreste del nodo existe una urbanización formal en proceso de consolidación, con viviendas de densidad media y espacios públicos adecuados. Hacia el sureste, aunque predomina el uso industrial, comienzan a aparecer comercios de gran escala sin modificar el trazado de las amplias manzanas, lotes y vías del tejido industrial. Las pocas parcelas agrícolas se encuentran abandonadas o en venta.

El sistema vial y los espacios recreativos no tienen la misma calidad. En el caso de la avenida Juan Lecaros, el tramo de la Plaza de Armas a la Panamericana tiene condiciones adecuadas para el uso local y zonal, mientras que en el tramo del óvalo hacia el este de la Panamericana no tiene los requerimientos mínimos, debido a que el ancho vial proyectado se encuentra ocupado por diversas

edificaciones. El ancho de veredas en la avenida Juan Lecaros ocupa el 15%; y en la Panamericana, solo 5% y 7% a cada lado. En ambos casos, las veredas se ven reducidas por la ocupación de vendedores. En general, los espacios públicos recreativos, como plazas bulevares, parques con juegos infantiles y multicanchas, se encuentran acondicionados con amplias veredas, jardines, árboles y espacios de descanso y permanencia. Sin embargo, los jardines están enrejados y solo se permite el uso de las zonas pavimentadas, incluso bajo vigilancia municipal. En estos espacios se permite la instalación de ferias comerciales, así como actividades cívicas, educativas y culturales, principalmente en la Plaza de Armas.

La percepción de los usuarios sobre factores de calidad de los espacios públicos es mayoritariamente *regular*. Así, la limpieza es percibida entre *mala* (38%) y *regular* (34%); solo 16% señalan que es *muy mala*. La seguridad es percibida entre *regular* (35%) y *mala* (31%); y *buena* y *muy mala*, en un 15%. El aspecto de las fachadas se percibe como *regular* (49%), seguido por *malo* (27%) y *bueno* (15%).

Diversidad de usos, actividades y actores

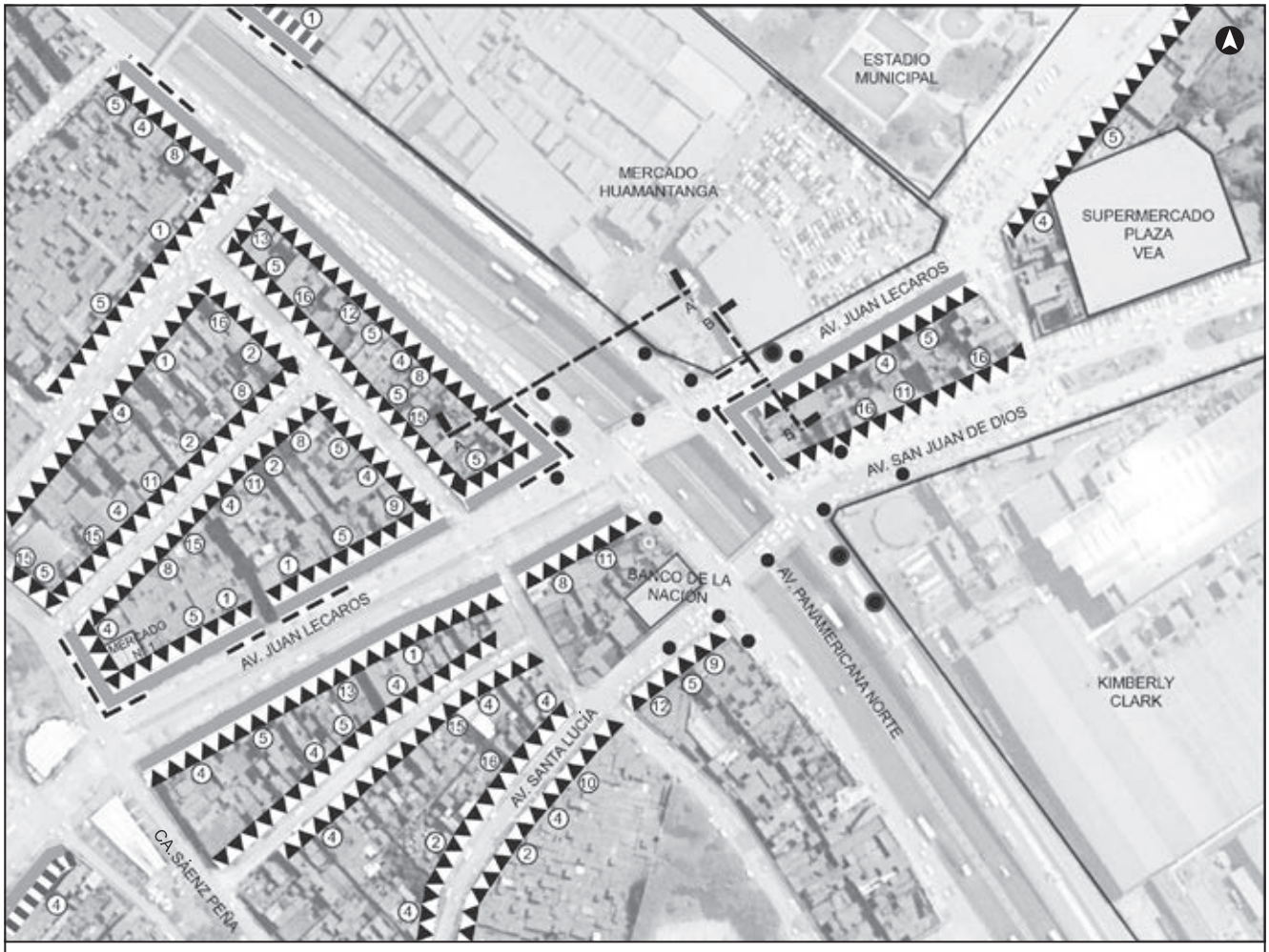
En la concentración Puente Piedra se reconoce una amplia diversidad de usos, actividades y actores, en tanto que las nuevas dinámicas productivas, en sus diferentes escalas, se realizan cotidianamente y participan actores residentes (antiguos y nuevos) y no residentes (trabajadores y usuarios). El nodo de la Plaza de Armas se relaciona con las actividades de gestión local —municipio, comisaría de la Policía Nacional Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat)— e iglesias. El comercio y la recreación son diversos y de escala menor; tienen lugar en una variedad de locales (mercados, galerías, restaurantes, casinos, tiendas), así como en las calles a través del comercio ambulatorio. Entre los servicios públicos y privados sobresalen la educación escolar y superior técnica, además de salud, profesionales, comunicaciones y transporte.

En el nodo del óvalo el comercio es diferente: se relaciona con las cadenas comerciales (farmacias, electrodomésticos, agencias bancarias, financieras, servicios básicos, supermercado y materiales de construcción), así como con actividades de mayor envergadura (mercado mayorista, estadio e industrias). Entre estas, el mercado Huamantanga atrae a vendedores ambulantes y servicios de transporte público (*vans*, autos, mototaxis y triciclos), que se sobreponen al tránsito vial del óvalo de Puente Piedra, generando una mayor congestión vehicular. Otro uso es el de paraderos de transporte público, que en horas punta constituyen lugares de paso con una alta concentración de usuarios; un ejemplo son las esquinas del mercado Huamantanga y del paradero del alimentador del Metropolitano, que también se usan como punto de encuentro de personas.

Entre los actores resaltan los residentes, que se han incorporado a las diversas actividades productivas. Actúan de manera individual o en asociaciones, como propietarios de locales o arrendatarios; el alquiler de locales también se ha convertido en una actividad económica para los residentes, especialmente los antiguos. En relación con el comercio en la vía pública, el municipio otorga permisos a comerciantes con puestos fijos y ambulantes, pero además existen ambulantes no autorizados; estos dificultan el tránsito peatonal, lo que exige la participación de fiscalizadores municipales.

Flujos peatonales y vehiculares

El sondeo realizado en el nodo del óvalo refleja que el tránsito peatonal y vehicular en la concentración Puente Piedra genera flujos con propósitos y horarios diferenciados durante el día. Los recorridos de los residentes en la zona tienen lugar



MAPA 36. Concentración óvalo de Puente Piedra

según sus actividades cotidianas; interaccionan con usuarios y trabajadores, pero también con los vehículos que trasladan mercadería. El traslado de personas en la mañana se ve facilitado por el paradero del alimentador del Metropolitano —desde las cinco— y por la amplia variedad de transporte público que da servicio a la zona norte de la metrópoli. Los desplazamientos peatonales hacia la Plaza de Armas son más intensos a las ocho de la mañana, para acceder a educación y servicios públicos y privados. Hacia el nodo del óvalo los desplazamientos son más intensos entre las nueve y las once de la mañana, así como a las cinco de la tarde, debido al comercio formal (que aumenta entre las diez de la mañana y las cinco de la tarde por los vendedores que se ubican la vía pública).

La medición de los flujos peatonales y vehiculares refleja que en el nodo del óvalo son más intensos que en la Plaza de Armas. Comparando ambos nodos en tres horarios, identificamos que el flujo peatonal por minuto en el óvalo es mediano a las ocho de la mañana (171 en el óvalo y 64 en la plaza), es menor a la una de la tarde (148 y 40 respectivamente) y mayor a las cinco de la tarde (211 y 51). Mientras tanto, el flujo vehicular por minuto en la superficie del óvalo es mayor a las ocho de la mañana (70 en el óvalo y 26 en la plaza) que a la una de la tarde (47 y 30 respectivamente) y que a las cinco de la tarde (58 y 26).

Estos flujos tienen lugar en un espacio público vial con tránsito lento e interrupciones. Los actores cometen imprudencias al caminar y conducir, e incluso se exponen a accidentes. El desorden y la congestión —tanto peatonal como

FOTO 25. Mercado Huamantanga (interior). **FOTO 26.** Avenida Juan Lecaros, ingreso al mercado Huamantanga.

vehicular— se relacionan con diferentes aspectos del conjunto, como la deficiente señalización y la mala calidad física de pistas y veredas, cuya capacidad es insuficiente durante todo el día.

Un ejemplo es la intersección de la avenida Juan Lecaros y la Panamericana (nodo óvalo): con el alto flujo de peatones, el tiempo de cruce en los semáforos es insuficiente. Aunque se apuren, los peatones quedan rezagados y deben esperar el cambio de luces en la angosta vereda del puente peatonal. De forma similar, los conductores de vehículos que no alcanzan a cruzar las intersecciones tocan las bocinas y gritan a los agentes de tránsito; estos reclamos se mezclan con los silbatos y se genera un excesivo ruido que afecta principalmente a los peatones. Como una medida para mitigar dicha situación, los municipios de Puente Piedra y Lima Metropolitana asignan agentes de tránsito, seguridad y fiscalización; sin embargo, su actuación en conjunto —de veinte a treinta efectivos— no siempre contribuye al logro del objetivo.

Otro aspecto son los paraderos de transporte público. Instalados en las angostas veredas existentes identificamos tres paraderos formales que no cuentan con mobiliario ni espacio adecuado para cumplir su función, y que interrumpen el tránsito peatonal. En consecuencia, en horas punta la fila de pasajeros se extiende por toda la cuadra y las personas caminan por la pista dificultando el tránsito vehicular. Esta es la situación de los paraderos de la Panamericana cerca de la avenida Juan Lecaros, y del alimentador del Metropolitano, en la misma avenida. En el paradero de la zona industrial en la Panamericana, a una cuadra de la avenida Juan Lecaros, la situación es algo mejor gracias a que hay una vereda amplia y cruces mejor señalizados. Sin embargo, la congestión la producen otros medios de transporte que ocupan el mismo lugar para captar pasajeros; además, para acceder al transporte público, los compradores del mercado y del supermercado llegan en mototaxis y triciclos con sus mercaderías.

En este escenario de alto flujo en malas condiciones, la percepción de accesibilidad es positiva: la consideran *fácil* (51,7%) y *muy fácil* (15,7%), y solo el 21,7% opina que es *nada fácil*. Sobre el estado de las pistas y la señalización del transporte, la mayoría lo percibe entre *regular* (39%) y *malo* (31%); solo el 14% opina que es *bueno*. Mientras tanto, la percepción sobre el tránsito es claramente negativa: *muy malo* (53%) y *malo* (34%). Específicamente sobre la calidad de las veredas, se percibe como *regular* (34%) y *mala* (32%), solo el 18% opina que es *buena*.

Conclusiones

La concentración Puente Piedra, entre el centro cívico distrital de la Plaza de Armas y el nodo comercial del óvalo de Puente Piedra, tiene características de diversidad urbana que le otorgan jerarquía de centralidad a nivel zonal. Las actividades, usos y actores tienen una función que sobrepasa la zona central del distrito, y tiene la capacidad de atraer a usuarios de otras zonas del distrito y del norte de la metrópoli, con quienes se comparten los espacios de uso público. Destaca el proceso urbano que el centro fundacional del distrito experimenta desde fines del siglo XX: de haber sido un centro homogéneo de residentes obreros dedicados a la agricultura e industria, cambia a heterogéneo para servir a un distrito que incrementa su población urbana. Desde la gestión pública y privada, se promueve la formación de nuevas actividades productivas. Para los residentes es una oportunidad de acceder a servicios e infraestructuras cercanas, así como a oportunidades laborales para satisfacer la demanda del alto flujo de nuevos usuarios. La calidad de nodo productivo y vial ferroviario de antaño toma vigencia y se confirma la importancia de su ubicación geográfica estratégica en relación con la zona norte de la metrópoli. El uso intenso de las diversas actividades orientadas a los servicios de educación,

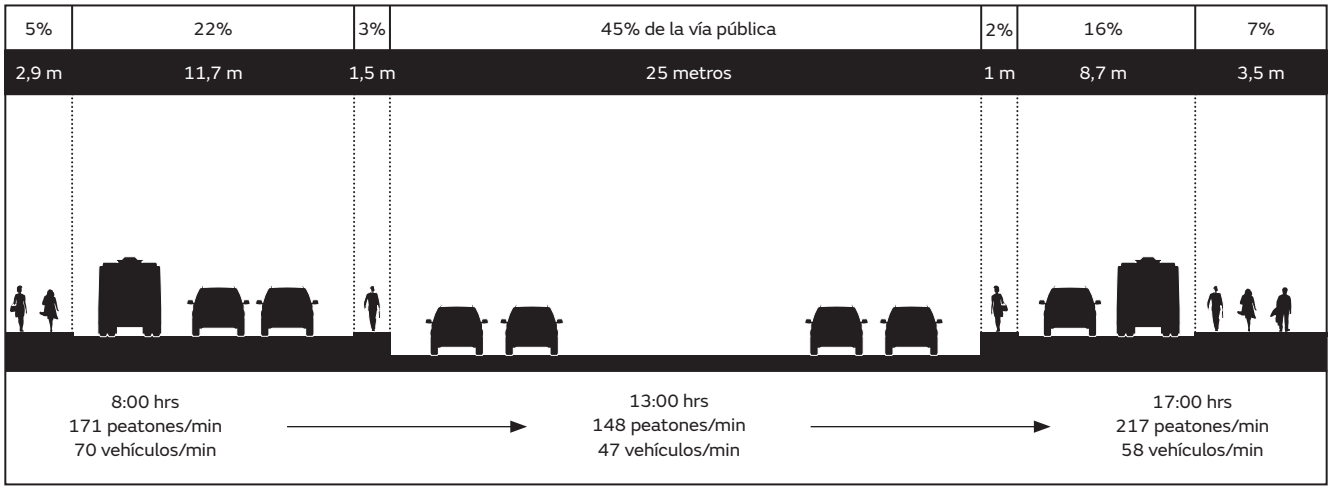


GRÁFICO 16. Corte A-A', óvalo de Puente Piedra, Panamericana Norte

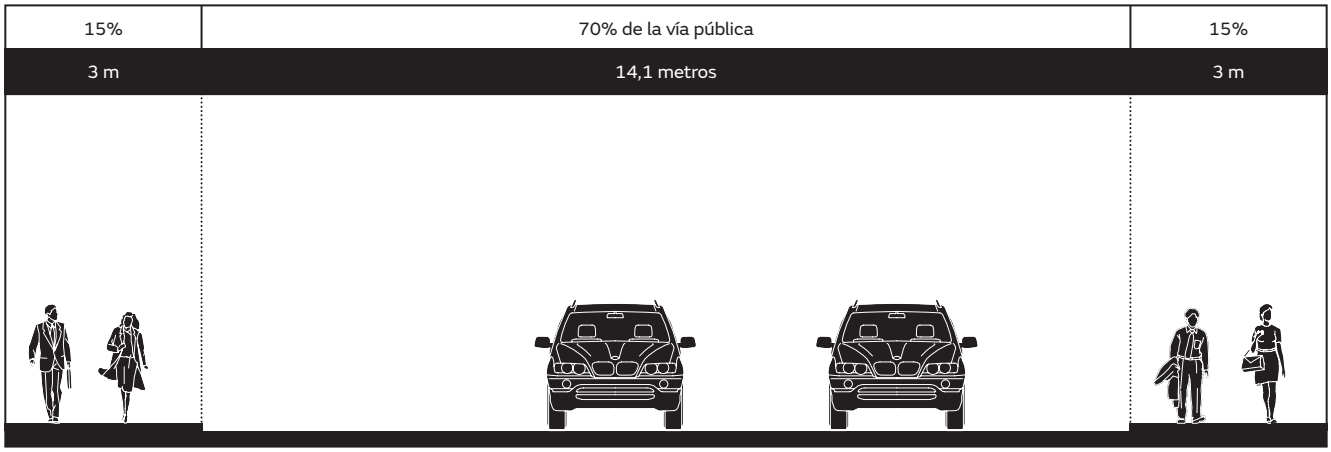


GRÁFICO 17. Corte B-B', concentración óvalo de Puente Piedra

salud, recreación, administración pública, profesionales, financieras, y especialmente el comercio y el transporte público, dinamizan la concentración Puente Piedra. De esta manera, se produce un doble efecto: se disminuye la necesidad de traslado cotidiano de residentes hacia otras zonas de la metrópoli, y se facilita la atracción de usuarios y trabajadores, así como el traslado cotidiano de personas que trabajan en otros distritos de la zona norte y no residen en Puente Piedra.

Los aspectos positivos de esta centralidad, gracias a los efectos de la integración socioespacial, se ven limitados por la calidad de los espacios públicos, principalmente el vial. Estos no tienen la calidad física ni la capacidad para albergar adecuadamente el alto flujo peatonal y vehicular que transita por esta centralidad. El resultado es un escenario de desorden y alta congestión en el desarrollo de las actividades, principalmente en los ejes viales de la carretera Panamericana y la avenida Juan Lecaros. Si bien la zonificación de comercio zonal definida por la gestión local en dichos ejes ha contribuido a generar diversidad urbana, es un reto que el uso intenso se dé en equilibrio y orden. Para ello, se hace necesario darle especificidad al plano de zonificación, reordenando las actividades productivas con una localización de usos compatibles y alternando las escalas de actividades a escala barrial y zonal, según su vocación productiva. Así se contribuiría a mejorar el nivel de autosuficiencia alcanzado por esta concentración como centralidad urbana zonal.

4.6 OTRAS CONCENTRACIONES DE ATRACCIÓN DE VIAJES (DOS DE DIECISIETE EN LA CIUDAD)

El óvalo de Santa Anita-Ate Vitarte

Esta concentración urbana tiene como principal referencia el óvalo de Santa Anita, en el distrito de Ate. Está conformada por la avenida Nicolás Ayllón (que se transforma en la carretera Central) delimitada por las avenidas Los Ruiseñores/La Molina y Los Frutales, avenidas que se prolongan hasta la avenida Separadora Industrial. El óvalo de Santa Anita es un punto de referencia en la ciudad, conocido por el alto flujo de pasajeros en el intercambio de trasporte urbano, y uno de los paraderos de transporte público más importantes de la metrópoli. En el momento de nuestra observación se encontraban en construcción la Línea 2 del Metro de Lima y el paradero del mismo nombre. Esta zona siempre ha sido la puerta de entrada a Lima desde el centro del país: todo el flujo de carga de producción minera y agrícola pasa por esta zona, sea por vía férrea o terrestre. A esto se le suma el desplazamiento de pasajeros de viajes interprovinciales. Esta concentración urbana se origina como zona industrial, que viene siendo reemplazada por la actividad comercial.

El ingreso a Lima desde el este es estrecho. Desde el este también discurre el río Rímac y allí se inicia el canal Surco, de largo recorrido e importante caudal hacia el sur de la ciudad; y próxima se ubica La Atarjea, planta de tratamiento de agua potable para la ciudad. De manera más precisa, la zona del óvalo es de relieve llano y se encuentra limitada por el cerro Centinela, en la margen derecha del río Rímac, y por los cerros Campoy y Pedreros en la margen izquierda. Cabe destacar, por su historia en la ocupación de Lima desde 1930, la presencia del cerro El Agustino, ubicado entre esta zona y el centro de Lima.

El óvalo tiene una ubicación en la ciudad que es aprovechada por los desplazamientos, ya que se conecta con la carretera Central, tiene acceso a los distritos del Cercado de Lima, San Juan de Lurigancho, La Molina y Surco. Se caracteriza por el flujo de transporte de carga, y de pasajeros en transporte público y privado. Incluso, según el sondeo realizado, el 56% considera la zona de *fácil acceso*, aunque el 48,9% califica el tránsito de *muy malo*. Además de tener infraestructura vial metropolitana y nacional (férrea y terrestre), se han concentrado actividades

Ruta de transporte público (5-15)
Ruta de transporte público (16 a más)
Sondeo
Conteo
Paradero
Hito

MAPA 37. Concentración óvalo de Santa Anita

diversas de diferente jerarquía, como las industriales (industria mediana, pequeña y Mypes), comerciales (comercio metropolitano, comercio especializado, comercio zonal y comercio local) y residenciales (densidad media y alta). Esta zona, por su topografía llana, es de alta conectividad con los distritos colindantes.

A fines del siglo XIX se localizaron las primeras industrias, desplazando el área agrícola de las haciendas, a diferencia de lo que ocurrió con otras áreas similares que fueron reemplazadas por áreas residenciales. Cabe mencionar que, para esa época, la actividad industrial se benefició de la proximidad de acceso al centro de Lima, de la vía férrea —incluso se construyó un desvío férreo y una estación para estas recientes industrias—, de la carretera Central, de jerarquía nacional, y de la dotación de energía a partir del canal Surco. Estas características hicieron que se consolidara una de las zonas industriales más dinámicas de la ciudad. La oportunidad fue aprovechada por migrantes europeos y norteamericanos. Desde la década de 1930 se desarrolló la actividad industrial, sobre todo textil; se invirtió en infraestructura urbana e incluso en vivienda obrera. Las industrias de principios del siglo XX fueron la Fábrica Inca, la Fábrica Textil de Vitarte —más tarde parte de Compañías Unidas Vitarte Victoria Inca (Cuvisa), gran industria textil de los años ochenta—, junto a otras industrias medianas como la Volvo y Nylon, entre otras.

A la población obrera de esta zona industrial se le reconocen importantes reivindicaciones sociales y laborales. Esta aglomeración de industrias se identifica como el centro del movimiento sindical de los años cuarenta, orientado a mejoras

FOTO 27. Comercio ambulatorio, carretera Central. **FOTO 28.** Carretera Central

de las condiciones de trabajo y de vivienda (Ávila 2012). En las décadas de 1960 y 1970 se produjo un mayor desarrollo industrial, acompañado esta vez de la expansión urbana (Municipalidad de Ate 2017). Actualmente se encuentran en la zona importantes industrias, como la Backus-Ate, laboratorios y otras relacionadas con papelería e imprenta. El desarrollo del comercio metropolitano ha ido reemplazando áreas industriales beneficiadas por el gran tamaño de los lotes. Hay un fuerte desarrollo de grandes comercios metropolitano, zonal y especializado; e importantes desarrollos de infraestructura, como la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima, paralizada al momento del estudio por problemas de corrupción, lo cual ha incrementado los problemas ya existentes del tráfico urbano.

Morfología y espacio público

El desarrollo de la actividad industrial y de la vivienda (primero obrera y luego expansión urbana residencial) ha generado que en la zona del óvalo de Santa Anita se superpongan dos tipos de tejidos urbanos: uno de grandes manzanas y vías de jerarquía nacional y metropolitana, que corresponde al uso industrial (pequeña y mediana industria), con manzanas que van de los 200 a los 400 metros y con lotes de 3000 a 5000 metros cuadrados, y otro tejido urbano residencial de manzanas y lotes más pequeños, de alrededor de 200 metros cuadrados , con vías locales de sección de 15 a 25 metros.

La composición de las fachadas, de muy alto desorden, es generada por la publicidad de la actividad comercial, principalmente en la vía Nicolás Ayllón (carretera Central). Sin embargo, solo el 44,9% de usuarios considera estas fachadas como *regular*. Los dos tipos de tejido que se sobreponen en la vía también se leen en la fragmentación de la publicidad por efecto del ancho de las fachadas.

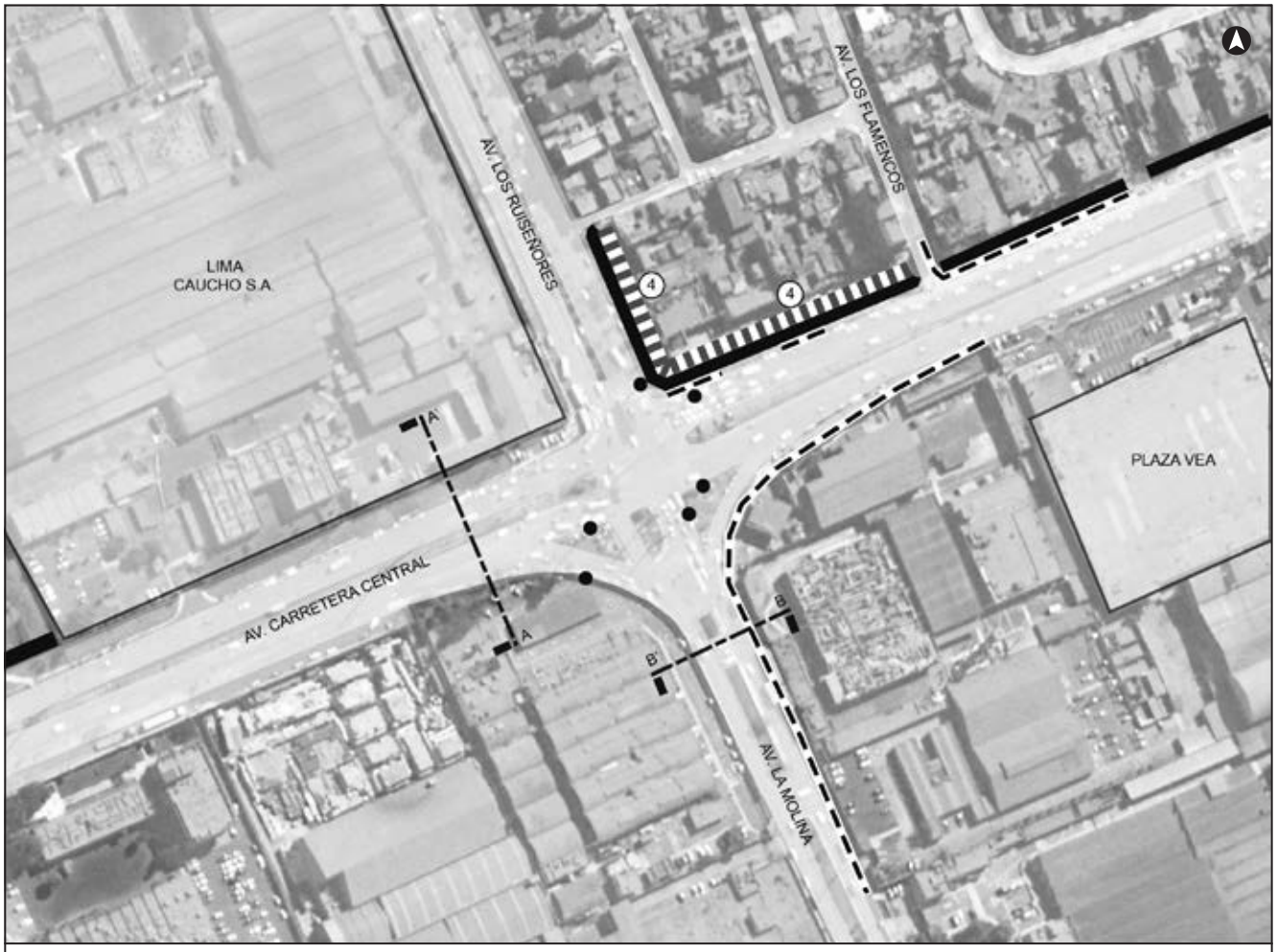
Las vías tienen de 50 a 60 metros de ancho, con un flujo intenso de tránsito urbano y nacional. Este tejido se intercala con el tejido urbano residencial, orientado al nivel socioeconómico medio, organizado en manzanas pequeñas y parques que oscilan entre los 100 y 150 metros de longitud. Las vías locales residenciales tienen anchos menores, de aproximadamente 15 a 20 metros.

En la zona observada las aceras son angostas, a excepción de la berma central de la avenida Separadora Industrial; los cruces peatonales están distantes entre sí en las vías principales, y el mobiliario urbano no existe. La señalización es inadecuada, está mal ubicada y tiene un deficiente mantenimiento, a riesgo incluso de caer sobre las vías, al igual que mucha publicidad. Las aceras de las vías locales en zonas residenciales están asfaltadas. A pesar de su buen estado, son demasiado angostas y suelen ser ocupadas por automóviles privados como estacionamiento y como expansión de negocios que estrechan más las veredas o interrumpen el tránsito peatonal.

Según el sondeo que realizamos en el óvalo de Santa Anita, el 39% de entrevistados califica de *mala* la calidad de las pistas y la señalización; el 38,9% considera las veredas de *mala* calidad y el 34,7%, de *regular* calidad. Los espacios públicos para peatones carecen de zonas de descanso, tachos de basura y una señalización adecuada (paraderos y señalización).

Diversidad de usos, actividades y actores

Las zonas de tejido residencial próximas a la avenida Nicolás Ayllón (carretera Central) han desarrollado comercio zonal (desde centros comerciales, tiendas por departamento, y tiendas hasta comercio metropolitano por su especialidad en la comercialización del sector automotriz). Actualmente, la disponibilidad de grandes lotes (tejido industrial), colindantes con la avenida Nicolás Ayllón, genera un



MAPA 38. Concentración óvalo de Santa Anita (2)

mayor valor para la actividad comercial de grandes centros, por lo que se observa un cambio de uso de industria mediana a comercio metropolitano. Son grandes comercios, como Makro y Plaza Vea, o centros comerciales como el Mall Aventura y el *home center* Sodimac. Se identifican dos tipos de comercio, en lotes de tejido de origen residencial y de origen industrial.

El flujo vial, la actividad industrial y los tipos de comercio observados incrementan la contaminación, tanto por el intenso uso de combustible e hidrocarburos —que genera emisiones de gases— como por la producción diaria de desechos difíciles de evacuar. Ante esta situación, la gestión municipal no se da abasto. Según el sondeo realizado en el óvalo de Santa Anita, el 24,9 % considera la limpieza *muy mala*, y 33,4% *mala*; además, 38,2% de las personas califican la seguridad como *muy mala*.

Según el plano de zonificación de uso de suelo vigente, este corresponde al uso industrial —gran industria, industria mediana, pequeña industria y vivienda-taller— y al uso comercial —comercio zonal en las avenidas Nicolás Ayllón y La Molina—. Cabe resaltar que, aprovechando la dimensión de los lotes, la conectividad y la dotación de servicios, la actividad comercial viene reemplazando a la industrial.

La intensidad de uso en la avenida Nicolás Ayllón contrasta notoriamente con la que se observa en los tramos industriales, en donde los flujos peatonales se limitan a quienes tienen algún interés en la zona —trabajadores, visitantes, clientes o postulantes a algún empleo—. Además, la presencia de ambulantes es más difícil, dado que las empresas obstaculizan su permanencia. El mayor uso público en

FOTO 29 Y 30. Carretera Central.

la zona industrial corresponde a las horas de desayuno y almuerzo, que en tiempos muy cortos concentran a las personas en las esquinas y entradas de las empresas, para luego dar paso una vez más a una calma a nivel zonal.

La actividad en el espacio público de la zona es diversa. El comercio zonal y especializado genera encadenamientos en el comercio ambulatorio, y servicios complementarios formales e informales, como el comercio ambulatorio de comidas, venta de periódicos, cambio de dólares, llaves y alquiler de celulares. Igualmente, existen actividades complementarias a la industrial, como servicios mecánicos.

Cabe destacar que la actividad inmobiliaria de grandes empresas ha sido una de las más fuertes actividades económicas en los últimos años, lo que ha generado un incremento del valor del suelo. El distrito de Ate corresponde al de mayor variación en Lima en cuanto al incremento de metros cuadrados construidos para la actividad residencial entre los años 2008 y 2012 (Vega Centeno y otros 2013). Esto ha generado un incremento de la densidad residencial en la zona, que se ve apoyada por la gran conectividad. Además, existe una tendencia a la especialización de la actividad automotriz de transporte de carga y de vehículos privados en la avenida Nicolás Ayllón, así como de servicios mecánicos. Esto viene sucediendo en la vía principal; sin embargo, en las vías transversales la actividad queda destinada a la vivienda-taller y vivienda-comercio, o a elevar la densidad residencial.

Flujos peatonales y vehiculares

Se observa la presencia de distintos actores que contribuyen a la dinámica de estos espacios y puntos de intersección. Igualmente, una importante ocupación espacial de los ambulantes formales e informales. Los transeúntes modifican sus recorridos tanto por acceder a la diversidad de la actividad comercial y de servicios como para evadir obstáculos y encontrar los caminos más cortos. La diversidad de transporte —público, buses, combis, colectivos, mototaxis— se orienta a rentabilizar sus esfuerzos ocupando la vía y generando paraderos improvisados. La policía de tránsito, así como los pocos *serenos*, buscan organizar el control del tráfico urbano.

La actividad más intensa en la zona se ubica en los paraderos, donde se observa una alta concentración de personas a la espera de su transporte, particularmente en las intersecciones del óvalo de Santa Anita y Los Frutales. En estos espacios se concentra el comercio ambulatorio, dinámica alentada por el flujo constante de pasajeros, mayor concentración a la espera de transporte y poco control por parte de las autoridades.

Para el alto y constante tránsito de peatones en el óvalo de Santa Anita, las veredas son muy angostas y los cruces peatonales están mal ubicados; además, son comúnmente invadidos por vehículos, lo que genera a los peatones verdaderas odiseas para cruzar la avenida Nicolás Ayllón. Incluso la infraestructura vial es irregular a lo largo del recorrido en la zona. En este tramo de la avenida Nicolás Ayllón la capacidad de sección vial se ve desbordada.

En los tramos de tejido urbano industrial, la infraestructura de los espacios públicos es insuficiente para las actividades de descanso, carece de tachos de basura y de señalización adecuada (paraderos y estacionamientos para mototaxis). Esta zona también se viene constituyendo como destino laboral. Se incrementa la construcción de grandes negocios (Maestro, Wong) y de empresas como Atento, de comunicaciones, gran empleador de jóvenes en trabajos temporales, con lo que consolida un clima laboral distinto.

Los flujos peatonales y vehiculares, según nuestra observación de la avenida Nicolás Ayllón (carretera Central), son muy poco regulados y de mal diseño: estrechos, mal ubicados, mal señalizados, distantes entre ellos, inadecuados para la ciudad. El transporte de carga y de pasajeros en transporte público y privado conforma

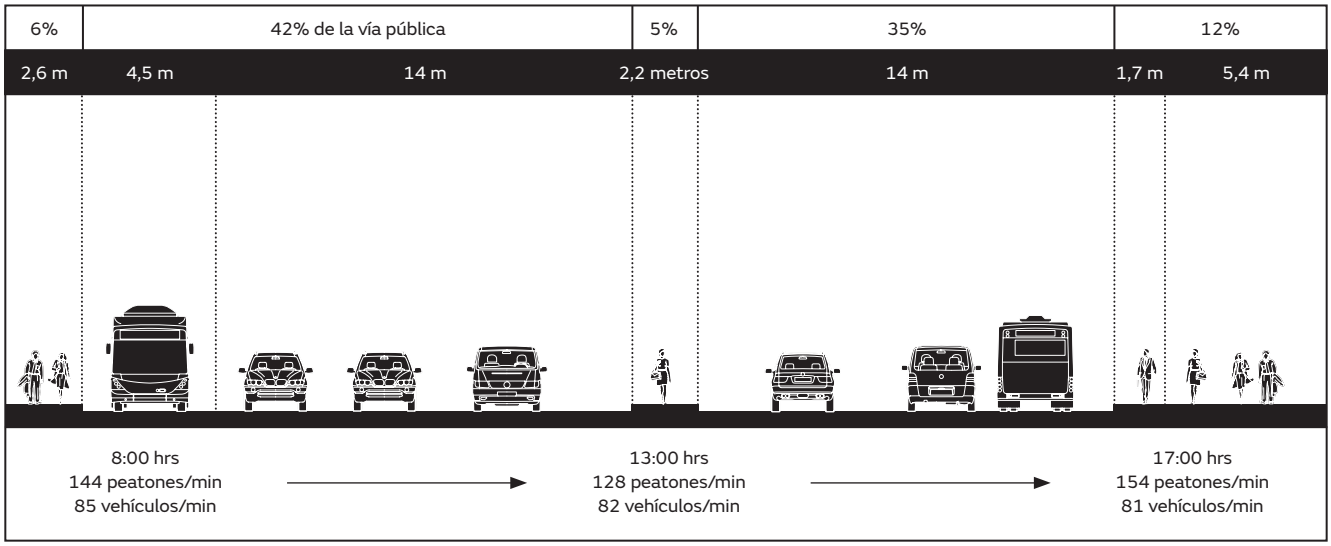


GRÁFICO 18. Corte A-A', concentración óvalo de Santa Anita

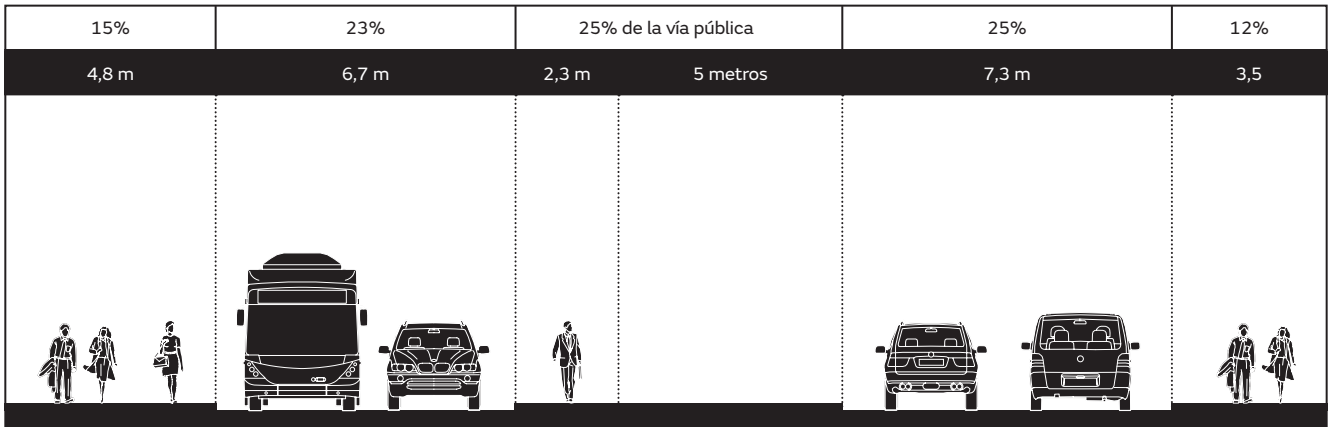


GRÁFICO 19. Corte B-B', concentración óvalo de Santa Anita

un conjunto caótico y en constante conflicto por el poco orden de los flujos y el conflicto constante entre peatones y autos. En esta zona de la avenida Nicolás Ayllón se registran los índices más alto de accidentes vehiculares de la ciudad, con un promedio de 38 muertes al año por atropello (Dextre 2010). Al no tener cruces a distancias convenientes y que sean respetados, el peatón cruza por cualquier lugar.

En la avenida Separadora Industrial, relacionada con los predios de uso de industria mediana, el flujo de peatones es mucho menor; el de transporte también es menor, pero especializado en carga. Asimismo, presenta una mayor y adecuada infraestructura vial, lo que trasluce un mayor orden. El espacio verde de la berma central no se usa, pero esto es conveniente para el tránsito de carga pesada.

Conclusiones

Esta concentración se caracteriza por su densidad de empleo industrial y comercial. Además, observamos que el óvalo de Santa Anita es una referencia metropolitana por ser un importante intercambio de transporte público. En la actualidad es una concentración con mucho dinamismo en el uso del espacio público del óvalo de Santa Anita. Incluso es una zona de importantes cambios en el uso del suelo: de industria a comercio, de vivienda-taller a vivienda-comercio. Constituye un destino laboral por la presencia de grandes tiendas por departamento —de franquicia internacional y por departamento nacional— y una empresa de servicios con alto empleo de jóvenes en condición temporal, actividad que incrementa el flujo de peatones y la oportunidad de realizar compras.

El aumento y la concentración de equipamiento educativo y recreativo contribuye a cierta diversificación de actividades. La actividad industrial queda conectada a las avenidas Nicolás Ayllón y Separadora Industrial de manera directa o por vías colectoras que permiten acceder a la zona central del país y a diversos distritos de Lima.

La concentración de diversidad de actividades urbanas se relaciona con la actividad industrial, comercial y residencial, en diferentes jerarquías, todas aprovechando la alta conectividad y el alto flujo peatonal. Lamentablemente, por lo menos hasta el momento de nuestra observación, se mantiene altamente congestionada por la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima.

La alta densidad de empleo de la actividad industrial y servicios nos hace identificar esta zona como concentración urbana. Sin embargo, observamos que el mayor flujo, el dinamismo de las actividades y el cambio de uso de suelo ocurren a partir del óvalo de Santa Anita. En la zona industrial y de servicios de las avenidas Los Frutales, La Molina y Separadora Industrial el flujo peatonal registrado es muy bajo, así como el vehicular, con predominancia del transporte de carga. Esto evidencia que la actividad industrial y de servicios no genera centralidad por sí sola; los grandes centros de empleo no generan centralidad.

La ubicación de esta concentración urbana, la conformación geográfica y el acceso desde diferentes distritos de Lima beneficia la diversificación de actividades de comercio y servicios, e incluso de industria. Sin embargo, la mala calidad del espacio público, principalmente para el peatón, orientado a las actividades comerciales y del transporte público (paraderos), impide un mejor desarrollo de esta concentración en la ciudad.

Villa El Salvador: la formación de una concentración productivo-comercial

Villa El Salvador tiene la particularidad de haber sido el mayor proyecto urbano de carácter público orientado a poblaciones de bajos ingresos que invadían terrenos y formaban barriadas como solución a su necesidad de suelo y vivienda. Se proyectó

MAPA 39. Concentración Villa El Salvador

y ejecutó en 1971, durante el gobierno militar del general Juan Velasco, como parte de un programa de reubicación de recientes invasiones ocurridas en la zona de las laderas de Pamplona. En el terreno elegido, 2500 hectáreas de la antigua Tablada de Lurín, al sur de Lima, no existía ningún tipo de infraestructura urbana.

El proyecto urbanístico fue encargado al arquitecto Miguel Romero, quien diseñó una suerte de ciudad satélite, con zonas agrícola, industrial y 240 grupos residenciales, cada uno con la particularidad de reunir 16 manzanas de 24 lotes con una gran área libre al centro destinada a equipamiento comunal, educativo y área recreativa. Una de las premisas fundamentales del proyecto fue la participación organizada de la población, en la medida en que serían no solo usuarios sino productores de un espacio urbano en lo que fuera un área desértica e insalubre (Romero 1988). La inversión pública más importante, en este contexto, fue la habilitación de la avenida Pachacútec, en los primeros años de la década de 1970, que permitió unir Villa El Salvador con el resto de la ciudad.

La organización social se consolidó en torno a la Comunidad Urbana Autogestionaria de Villa el Salvador (Cuaves), principal responsable de que durante las primeras décadas la mayor parte de la zona industrial no haya sido sujeta de invasiones de terrenos, sobre todo porque en sus primeros quince años estuvo casi en estado de abandono. En 1983 se creó el distrito de Villa El Salvador, con lo que se fueron transfiriendo competencias de la antigua Cuaves a la naciente municipalidad distrital.

En 1986 se reactivó el Parque Industrial a iniciativa de la municipalidad distrital, junto con el gobierno y la Cuaves; pero no lo harán sobre la base de grandes industrias, sino impulsando la micro y pequeña empresa. Cobra importancia en ese entonces la Asociación de Pequeños y Medianos Empresarios de Villa El Salvador (Apemives), luego «del Cono Sur de Lima».

La propiedad de los terrenos originalmente era pública; los lotes se asignaban en concesión a los pequeños y medianos empresarios que deseaban instalarse en el lugar. En 1997, como parte de las políticas de privatización ocurridas en dicha década, los terrenos pasaron a ser comprados por los empresarios que hacían usufructo del Parque Industrial, quienes utilizan parte de esos terrenos como puntos de venta comerciales y en otros casos lo ofrecen en alquiler. Por otra parte, en dicha década se terminó de habilitar la conexión vial entre Villa El Salvador y la autopista Panamericana Sur, que facilitó otro importante acceso de la ciudad hacia el distrito. Estas nuevas conectividades favorecieron el surgimiento del Parque Industrial de Villa El Salvador como centralidad principalmente comercial de escala distrital.

Uno de los efectos de la nueva conexión vial fue el incremento de la demanda de productos elaborados en el Parque Industrial, que motivó el surgimiento de puntos de venta y galerías comerciales donde antes solo existían talleres de producción. El inicio de funciones de la Línea 1 del Metro de Lima en la presente década abre mayores posibilidades de acceso al lugar, aunque ese potencial aún está por explotarse. En la actualidad, la actividad comercial es más importante que la industrial y hace de esta concentración un subcentro visible de la ciudad de escala zonal. Sin embargo, su futuro es incierto en la medida en que no existan mayores inversiones en la generación de competencias locales o surjan en otros puntos de la ciudad concentraciones que oferten productos semejantes.

Morfología y espacio público

Como se mencionó, desde un inicio la zona fue proyectada como parque industrial, por lo que los lotes diseñados eran de gran tamaño. Con el tiempo, la actividad más importante que se desarrolló fue de menor escala, la que a su vez encadenó

puntos de venta comerciales. Este cambio de giro presionó por la subdivisión de lotes. En términos de alturas, la densidad es baja: hay pocos edificios que superen los dos pisos y solo hay uno que tiene seis.

En cuanto a la circulación, amplias vías —como las avenidas Pachacútec y Separadora Industrial— garantizan el acceso de forma longitudinal, mientras que las avenidas El Sol, Juan Velasco y Mariátegui lo hacen de manera transversal. Estas últimas, si bien cuentan con un menor flujo vial, son de mayor dimensión, pues fueron pensadas en el proyecto original como conectoras de las zonas industrial y agrícola en el marco de una ciudad satélite —autogestionaria—.

Las vías que concentran la mayor actividad son las avenidas Solidaridad y Unión, que van en dirección norte-sur. La expansión de este subcentro se halla paradójicamente limitada por sus principales vías de acceso, pues actúan como marcados bordes urbanos. En el caso de la avenida Pachacútec, al ser vía de alta velocidad, además de su amplitud, torna poco probable el intercambio entre los dos lados de la vía. Por su parte, la avenida Separadora Industrial, si bien no cuenta con un gran flujo vehicular, contiene la vía férrea del metro de superficie o tren eléctrico, que parte en dos la trama urbana, dejando cómo único pase los puentes peatonales de la estación. Esta división se agrava con la habilitación del muro ciego a lo largo de la vía del tren en toda la zona industrial, lo que refuerza su carácter de frontera.

La mayor parte del tejido urbano privilegia la circulación vehicular; por esto, las secciones destinadas a veredas tienden a ser angostas. A ello debe añadirse la

FOTO 31. Comercio ambulatorio, avenida Juan Velasco Alvarado. **FOTO 32.** Avenida Juan Velasco Alvarado.

MAPA 40. Concentración Villa El Salvador (2)

deficiente calidad de los espacios públicos, con numerosos baches en las calzadas y aceras con grave deterioro, además de una muy pobre señalización y escasez de semáforos. No existe mobiliario destinado al descanso de transeúntes, como tampoco lo hay para el acopio de desperdicios; se observa, en cambio, un denso cableado aéreo en varias calles de la zona. En suma, nos encontramos ante una concentración de actividades urbanas importantes con un espacio público escaso o de muy mala calidad, con un paisaje de equipamientos urbanos deteriorados y altos grados de acumulación de basura, todo lo que hace de este lugar un espacio poco amable para quienes lo visitan o realizan actividades ahí. Esto se expresa en la escasa presencia del actor público.

Diversidad de usos, actividades y actores

En esta concentración identificamos subzonas de especialización según tramos de las avenidas Solidaridad y Unión, donde la avenida Velasco marca no solo una división, sino que facilita la localización de actividades complementarias para los diferentes tipos de productos ofertados. En un primer tramo de la avenida Solidaridad se concentran tiendas de muebles orientadas al público consumidor. En un segundo tramo se ubica el llamado *bulevar del cuero*, que agrupa tiendas de zapatos y donde también se encuentra el local del gremio de productores de calzado. En la avenida Unión se agrupan los puestos que ofrecen toda clase de muebles de metal. Por último, en el tramo de la avenida Artesanos próximo a la avenida Juan Velasco se agrupan tiendas que ofrecen materiales para la fabricación de muebles.

En cada una de estas concentraciones, los puestos de venta o galerías comerciales dominan las primeras plantas; principalmente en la avenida Solidaridad, que adquiere la función de mostrador de productos. Los talleres fabriles, en cambio, tienden a localizarse en calles próximas pero secundarias, cercanas a la avenida Unión, donde el flujo peatonal y vehicular es mucho menor.

La avenida Velasco adquiere el carácter de centro neurálgico, en la medida en que ahí se localizan equipamientos de interés para todos los usos especializados que se han consolidado en el Parque Industrial. Es aquí donde se localizan importantes agencias bancarias, las oficinas de servicios telefónicos de Movistar y Claro o los servicios financieros de Cofide, la Corporación Financiera de Desarrollo. Ahí se ubica el local de Apemives, gremio de los empresarios de la zona, como también locales públicos como el de la Sunat o el del servicio municipal.

Existe un uso intenso de espacios públicos como complemento de las actividades comerciales de los locales establecidos. En varios tramos de las avenidas observadas las veredas se utilizan como una suerte de *stand* para mostrar mercadería. Asimismo, hay comercio ambulatorio significativo, pero no de gran diversidad, sino orientado sobre todo a la venta de comida, teniendo como principal público objetivo a buena parte de los trabajadores de las galerías comerciales del sector.

Por otra parte, este tipo de actividad comercial encadena servicios de transporte de carga, que se ofertan con vehículos de diferente envergadura: desde mototaxis hasta taxis o combis de carga. Muchos de estos coches se ubican en vías como la avenida Unión, estacionados sobre la vereda, a la espera de que les demanden sus servicios.

Del conjunto de usos y actividades observadas tanto en los predios como en el espacio público es posible identificar como actores principales a los vendedores de los puestos comerciales y galerías, a los responsables del servicio privado de vigilancia, a los que prestan servicio de transporte, a los que ofrecen comida y a los clientes.

Los vendedores son la espina dorsal de la actividad cotidiana de esta concentración. Muchos de ellos residen en el propio Villa El Salvador, y los principales medios de transporte que utilizan son el mototaxi y la combi, tal como hemos

recogido en las entrevistas de campo. La mayor parte de los puestos de las diferentes zonas de esta concentración permiten una hora de refrigerio entre la una y las dos de la tarde, tiempo en el cual los trabajadores optan por quedarse en su local de trabajo antes que salir a la calle a comer. Por ello, en ese horario las avenidas del parque se pueblan de personal de restaurantes colindantes que circulan con bolsas portando almuerzos para personal de diferentes tiendas o puestos de venta; este servicio es complementado por los ambulantes de comida, que se localizan próximos al cruce entre las avenidas Velasco y Solidaridad, donde se les permite ocupar las veredas y tienen como comensales a los transportistas que esperan clientes en la zona.

El servicio de vigilancia también forma parte del paisaje de estas avenidas y es contratado por las propias empresas, ya que existe una pobre presencia de los servicios municipal (serenazgo) o policial para garantizar la seguridad de locales y clientes. Como resultado, 66,5% de las personas que participaron en el sondeo indicaron que la seguridad en la zona es *mala* o *muy mala*, uno de los indicadores más bajos en el conjunto de concentraciones observadas.

Los ritmos laborales, al hacerse cotidianos, permiten que se establezcan vínculos de amistad entre empleados de restaurantes con vendedores de tiendas o transportistas. Se genera, así, un tejido de solidaridades sociales en torno a la jornada de trabajo y se construye una suerte de «barrio laboral», donde la mayor parte de personas proviene del propio distrito.

FOTO 33 y 34. Avenida Solidaridad.

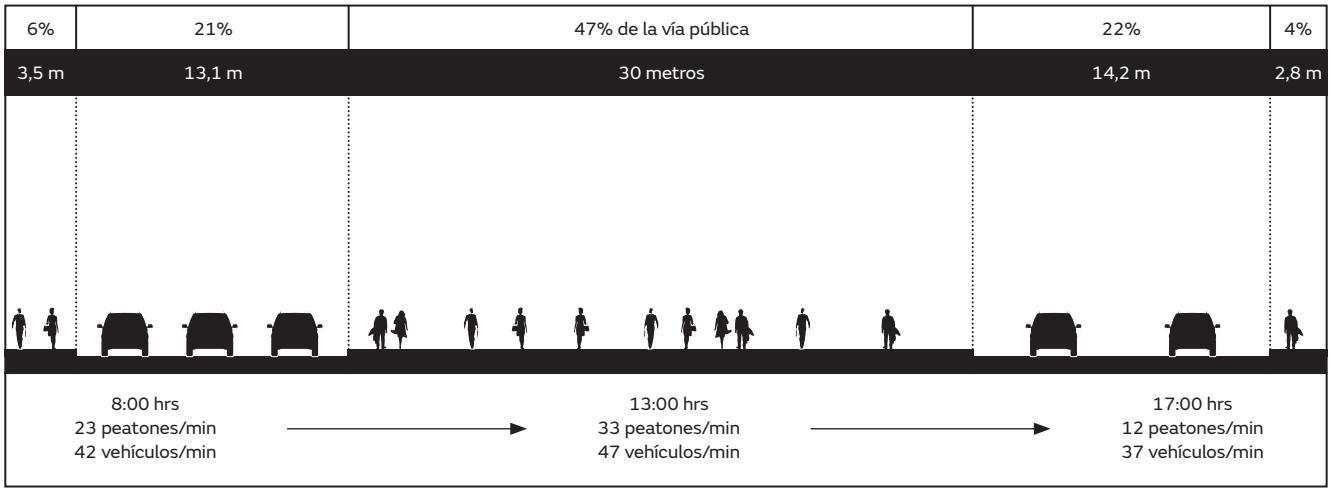


GRÁFICO 20. Corte A-A', concentración Villa El Salvador

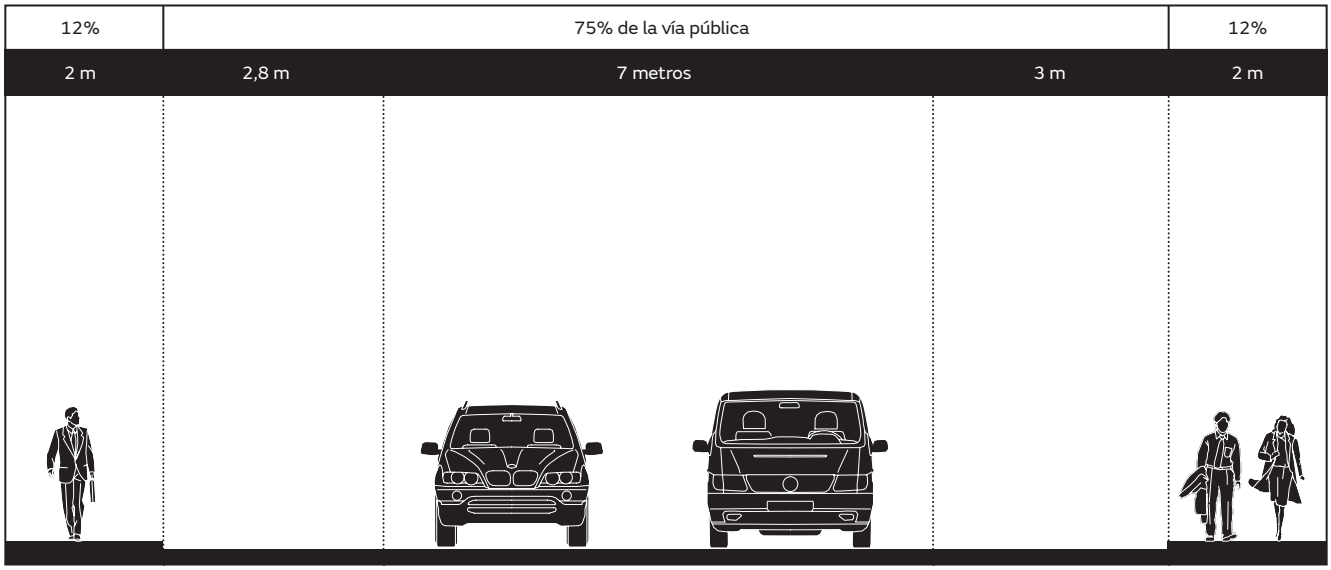


GRÁFICO 21. Corte B-B', concentración Villa El Salvador

Por último, los compradores o clientes provienen de todas partes de la ciudad y no son solo personas naturales, sino también empresas localizadas en otras zonas y que encargan modelos de muebles a medida. A título indicativo, se pudo registrar un encargo del Ministerio de Educación por un número importante de carpetas para escolares a una de las tiendas de muebles de metal ubicadas en el jirón Unión.

El ritmo de actividades de esta concentración está marcado por las temporadas comerciales, por lo que todos identifican como el período de actividad más intensa los meses de noviembre y diciembre, cuando se lleva a cabo la llamada «campaña navideña». Existen luego otros momentos o temporadas intensas, aunque no de tan larga duración, como son el «día de la madre» o la «campaña escolar». En esas oportunidades los clientes se diversifican más: llegan de todos los puntos de la ciudad e inclusive de otras zonas del país.

Flujos peatonales y vehiculares

En el Parque Industrial trabajan numerosas personas que residen en lugares relativamente próximos. Hemos podido registrar, mediante sondeos, que 57% de los trabajadores residen en el distrito, a los que podríamos sumar el 22% que viene de Villa María del Triunfo, que es el distrito más cercano. De esta forma, se estaría cumpliendo —en alguna medida— el proyecto urbano original, que aspiraba ofrecer actividades laborales para la población residente en la propia comunidad de Villa El Salvador.

Las personas residentes en el distrito utilizan como principal medio de desplazamiento al mototaxi, por lo que el flujo de este medio de transporte es intenso en los horarios laborales de ingreso y salida. En los conteos de vehículos realizados en algunas intersecciones de este subcentro urbano identificamos que más de la mitad de los vehículos que circulaban eran mototaxis. En segundo orden registramos el flujo de taxis de carga, más relacionado con la actividad de compra de los clientes del lugar.

El flujo de peatones, por su parte, resulta moderado para una centralidad en cuyas intersecciones observadas registramos no más de treinta peatones por minuto en horarios matutino (ocho de la mañana) o vespertino (cinco de la tarde). Lo que en cambio llama la atención en la intersección donde se ubica la estación del Metro de Lima es que la inmensa mayoría de los pasajeros que descienden ahí se dirigen al lado opuesto de la vía, donde se concentran las zonas residenciales. Esto indica que hasta el momento del estudio el metro no es un servicio de transporte que esté potenciando el desarrollo de esta concentración productivo-comercial, sino que favorece principalmente a los residentes de Villa El Salvador que salen a trabajar fuera de su distrito. En parte esto se explica por el hecho de que la mayoría de los que trabajan en esta concentración residen en zonas próximas, desde donde resulta más fácil trasladarse en mototaxi o combi. Por otra parte, por el tipo de mercadería ofertada, es muy poco probable que los consumidores utilicen el metro o tren eléctrico, salvo que acudan al Parque Industrial por compras menores como calzado, pues el tren no permite que el usuario lleve bultos grandes.

Por el lado de los compradores, llama la atención la diversidad de lugares de proveniencia. Si bien cerca de la mitad de los clientes residen en Villa El Salvador (28%) o Villa María del Triunfo (19%), 34% de personas que realizan compras provienen de distritos que no forman parte de la zona sur de Lima, lo que indicaría una cierta fuerza centrípeta de carácter metropolitano. Visto el poco encadenamiento del metro de Lima con la concentración, podemos inferir que esta población accede al lugar principalmente mediante autos propios o transporte de carga.

Conclusiones

La centralidad generada en Villa El Salvador se presenta como un resultado exitoso, pero con limitaciones para su desarrollo futuro. Es un subcentro exitoso en la medida en que su origen fue una ocupación de zona desértica de carácter urbano residual alejada del casco urbano de Lima. Es poco usual que un espacio proyectado para uso industrial en esas condiciones haya logrado cumplir su cometido pese a que durante casi quince años estuvo en estado de semiabandono, en un entorno que presionaba por invadirlo como nuevos barrios residenciales.

El desarrollo generado ha sido en parte producto de la organización social que preservó el uso del espacio para fines productivos; de la Municipalidad de Villa El Salvador, que reactivó la zona orientándola a las pequeñas y microempresas; y de las nuevas redes viales, como la conexión entre la carretera Panamericana y el distrito de Villa El Salvador, que ocurrió en la década de 1990.

Las competencias productivas a escala artesanal, sumadas a una creciente demanda de escala metropolitana, permitieron visibilizar el Parque Industrial como zona comercial de muebles o calzado pese a que el espacio no fue originalmente planeado para tal fin. Paradójicamente, esta suerte de resignificación del Parque Industrial permitió que esta concentración ganara visibilidad metropolitana los últimos veinte años.

No obstante, el desarrollo de las tiendas y galerías en la zona contrasta con la precariedad que ofrecen los espacios públicos y de circulación vial, con mala señalización, pistas deterioradas, aceras angostas e invadidas por autos, y falta de mobiliario para peatones, que son los usuarios más vulnerables en este subcentro. La concentración está dispuesta de tal forma que hace que el potencial cliente evite permanecer mucho tiempo en el lugar. Las propias personas que laboran en el lugar evitan circular por las calles aledañas; incluso almuerzan dentro de sus propios locales laborales. Así, los principales ojos de la calle son los vendedores ambulantes de comida, vigilantes y transportistas que esperan clientes, quienes permanecen en la calle por necesidad.

Se abre entonces la interrogante sobre las posibilidades de desarrollo de esta concentración durante los próximos lustros, tomando en cuenta que pueden emerger nuevos polos de ofertas de servicios similares en la metrópoli o crecer la importación de bienes afines procedentes de países como China. En este contexto, es importante que la Municipalidad de Villa El Salvador retome un rol protagónico como lo tuvo hace treinta años, cuando contribuyó a hacer surgir esta concentración como nuevo subcentro urbano de la ciudad.

4.7 CONCENTRACIONES SIN CLASIFICAR (EMPLEO)

San Juan de Lurigancho-Zárate

Esta concentración se ubica a la altura de la estación Pirámide del Sol, en la avenida Los Próceres, y corresponde al ingreso de una gran quebrada que alberga al distrito San Juan de Lurigancho. Está comprendida entre la avenida Lurigancho, la zona industrial Zárate y la avenida Cajamarquilla. Fue identificada como centralidad por la alta concentración de empleo referida a la zona industrial existente, consolidada desde los años noventa. Se identifica el espacio de mayor afluencia peatonal y vehicular en el cruce de la avenida Lurigancho con la avenida Los Próceres, cerca de la estación La Pirámide del Sol.

Esta concentración tiene una ubicación privilegiada: próxima al centro de Lima, es el principal ingreso a la gran quebrada Lurigancho, donde reside la

población del distrito de San Juan de Lurigancho —que asciende a 1.091.300 habitantes (proyección INEI 2015)—, que accede y sale por este punto; y colinda con la salida a toda la zona central del país, pero depende de la accesibilidad que le puedan ofrecer dos puentes del río Rímac: el Puente Nuevo-Chinchaysuyo («puente mellizo») y el puente Las Lomas. San Juan de Lurigancho es uno de los distritos de Lima Metropolitana con mayor población y extensión. Cuenta con una superficie de 131,25 kilómetros cuadrados; además, ha absorbido buena parte del crecimiento expansivo de Lima desde los años ochenta, por lo que ahí se localizan importantes asentamientos humanos de gran extensión, como Huáscar, Bayóvar y José Carlos Mariátegui, iniciados en las décadas de 1980 y 1990.

La quebrada Lurigancho se extiende en una longitud de 20 kilómetros aproximadamente, a la que contribuyen transversalmente unas 28 quebradas menores, de longitud variable menor de 5 kilómetros. Esta quebrada se inicia a una altitud de 180 metros, próxima al río Rímac, y llega a los 2240 metros de altitud, en el límite con la provincia de Huarochirí. Tiene un clima desértico de alta variación según la altitud, más templado en las zonas altas. Principalmente la zona baja de la quebrada Lurigancho fue de producción agrícola desde la época preínca. Más adelante se conformó como encomienda, reducción de indios y haciendas, generando un tejido rural que se empezó a urbanizar desde los años cincuenta.

Su conformación física y relieve permite muy poca articulación con el resto de la ciudad. Su característica geográfica, cerrada, de poca accesibilidad, genera una condición más autónoma. Los datos de procedencia de los usuarios a esta concentración —paradero Portada del Sol— corresponden en su gran mayoría al mismo distrito. Igualmente, cabe mencionar que, al realizar el estudio a nivel peatonal, identificamos que la mayor concentración de tránsito peatonal, comercial y de servicios se ubica en la estación Los Jardines, siguiente parada del Metro de Lima, Línea 1.

Cabe destacar que esta zona fue prevista como industrial en el Plandemet (1967), por su proximidad a la Vía de Evitamiento, la carreta Central y la zona industrial Santa Anita-Ceres, a las cuales se accede por el puente y avenida Las Lomas.

Morfología y espacio público

La morfología de ocupación de la zona baja y llana de la gran quebrada corresponde a un tejido rural que empezó a subdividirse y urbanizarse con actividad residencial, impulsada por la reforma agraria durante la década de 1970. De forma paralela se ocupan las áreas de mayor pendiente, como los terrenos de la quebrada Mangomarca. Existe una distinción entre el área llana agrícola, que pasa a formar grandes lotes industriales y urbanizaciones residenciales formales, y la ocupación de pendientes para vivienda, al inicio sin servicios públicos.

Actualmente, en la concentración Zárate se puede identificar, en primer lugar, la zona industrial, donde se encuentran grandes lotes —de entre 2000 y 5000 metros cuadrados— con grandes naves de infraestructura industrial, que corresponde a manzanas de entre 500 por 300 metros cuadrados y 800 por 300 metros cuadrados; y vías de acceso amplias, que varían entre 35 y 40 metros de sección. Predominan a la vista largos muros ciegos y las entradas vehiculares y peatonales a las fábricas. Por lo general, se trata de fachadas adecuadamente mantenidas y a veces adornadas con vegetación hacia los exteriores; además, algunas de estas calles se mantienen limpias, mientras que la mayor parte son muy polvorientas, según el estado de la vía. Las largas distancias, la falta de sombra o vegetación, los frecuentes olores tóxicos por el uso industrial, el tránsito de camiones de carga regular, hacen de este un espacio muy poco amigable para el peatón.

Próxima a este sector se encuentra una zona residencial, con lotes de entre 200 y 500 metros cuadrados, manzanas de 100 por 50 metros cuadrados, vías

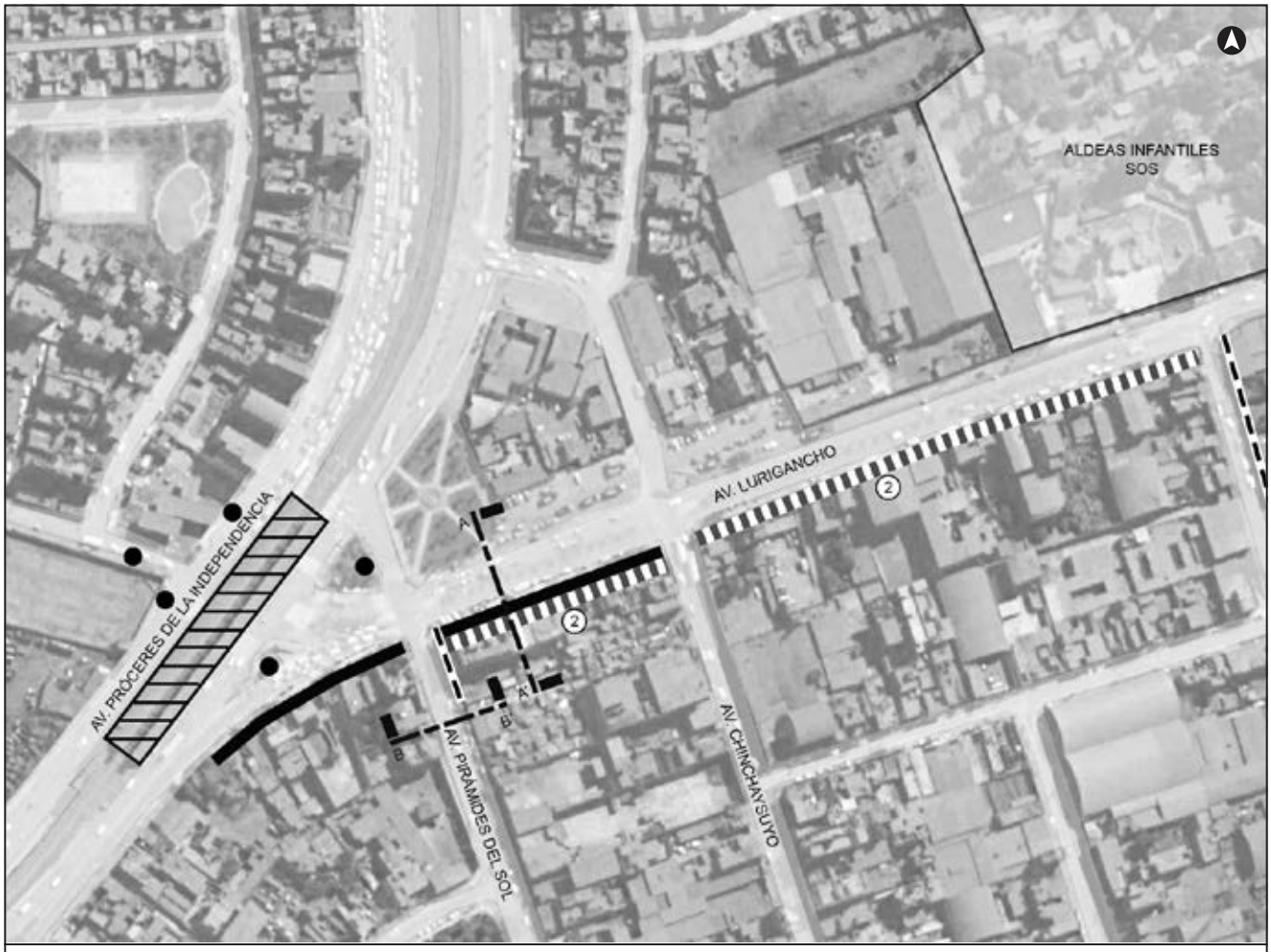
MAPA 41. Concentración Zárate

más angostas y, en su mayoría, con edificaciones de vivienda, vivienda-comercio y vivienda-taller de dos pisos. En la avenida Lurigancho la vivienda es principalmente vivienda-taller; en este sector la actividad de taller se extiende y ocupa la calle, lo que, sumado la falta de limpieza y el riesgo por actividades como soldadura, mecánica automotriz o llantería, hace de este lugar uno poco o nada amigable para el peatón. En ambos tejidos hay acceso por una trama vial de grandes avenidas como la avenida Los Próceres, con la Línea 1 del Metro de Lima, de 50 metros de sección, y vías arteriales como las avenidas Lurigancho, Pirámide del Sol, Cajamarquilla y puente La Lomas, de 35 metros de sección aproximadamente. Asimismo, existen galerías comerciales concentradas en la avenida Los Próceres.

Las vías de mayor sección, como la avenida Los Próceres, son de flujo de tránsito intenso; y las vías arteriales y locales son de alta diversidad en la modalidad de transporte: mototaxis, camiones, autos, camionetas de carga, bicicletas y triciclos, entre otros. Igualmente, en estas calles el uso de las bermas y veredas es de estacionamiento, tanto de transportistas como de taxistas.

La presencia física de la Línea 1 del Metro de Lima (elevada) es notoria, así como el gran volumen que ocupa la estación Pirámide del Sol en la intersección con la avenida Lurigancho. La estación resalta con respecto a su entorno por encontrarse correctamente equipada y cuidada, con semáforos vehiculares y peatonales, señalización de nombres de calles, pistas asfaltadas en buen estado.

FOTO 35. Ambulantes, avenida Lurigancho. **FOTO 36.** Estación Pirámide del Sol y avenida Próceres de la Independencia.



MAPA 42. Concentración Zárate (2)

Sin embargo, los postes de luz, si bien están pintados, se ubican sobre la vereda. La estación propicia paraderos complementarios de taxis, mototaxis y colectivos, además de espacios verdes ornamentales bien mantenidos. Este aspecto de cuidado y limpieza es reconocido por los entrevistados como un cambio significativo «de progreso» de la zona, donde el 45% considera la limpieza como *regular*. Esta situación contrasta con la calidad de las veredas de las avenidas en la zona residencial: no tienen continuidad, están ocupadas como estacionamientos, sin pavimento o deterioradas, y es incómodo permanecer en ellas.

En esta área, la circulación vehicular y los estacionamientos ocupan gran parte de la sección, dejando poco espacio para el tránsito peatonal, que además es ocupado por los servicios de instalación eléctrica. Los pequeños parques que existen en la zona ayudan al desahogo del tránsito peatonal, pero lamentablemente son más de carácter ornamental que de uso público.

Según nuestro sondeo en la intersección de la avenida Pirámide del Sol con la avenida Lurigancho, el 58,5% considera que es fácil llegar a la zona, y el 37,3% considera regulares las condiciones físicas de las veredas para caminar. Igualmente, consideran que ha mejorado la infraestructura urbana de la zona de estudio. Resaltan sobre todo el asfaltado, los nuevos semáforos, las áreas verdes —que se mantienen cuidadas— y veredas recientemente colocadas; esto es particularmente así en la intersección de la avenida Lurigancho con la avenida Pirámide de Sol.

FOTO 37. Comercio ambulatorio, avenida Lurigancho. **FOTO 38.** Paradero, avenida Lurigancho.

El mejoramiento del espacio público ha sido muy focalizado, con incidencia sobre todo en las vías vehiculares y en el equipamiento de las intersecciones principales. Las zonas residenciales con vivienda taller o zonas industriales resultan sin veredas, o en con estas en mal estado, y con áreas de tierra donde podría haber vegetación. Sin embargo, el camino a lo largo de las fábricas puede ser agradable, pues en varios casos tienen una vereda amplia, limpia, con un jardín enrejado como parte de la fachada; esto, frente a veredas fragmentadas, discontinuas o inexistentes, además de invadidas por el uso de talleres en zonas de vivienda-taller.

Diversidad de usos, actividades y actores

Identificamos las siguientes actividades en la zona: comercio —en galerías, tiendas independientes y ambulatorio— y actividad industrial media o pequeña. Asimismo, hay un intercambio significativo en el transporte en el paradero de la estación de la Línea 1 del Metro de Lima y en los paraderos informales de mototaxis, tránsito que contamina por uso de combustible y desechos diarios difíciles de evacuar.

Las actividades con mayor diversidad en comercios y servicios están próximas a los paraderos, donde se observa una alta concentración de personas en espera de su transporte, principalmente en la Línea 1. En estos espacios se concentra el comercio ambulatorio, alentado por el flujo constante de pasajeros y el poco control por parte de las autoridades. La mayor concentración de personas ocurre en torno a la estación Pirámide del Sol, la zona comercial y la zona industrial, y depende principalmente de los horarios de entrada y salida de trabajo de la zona industrial.

El tránsito peatonal es alto a ciertas horas del día, pero esto no ha sido tomado en cuenta en el diseño de los accesos peatonales, en especial cuando se trata de cruzar la pista. Se debe tener mucho cuidado y actuar con mucha cautela para evitar cualquier accidente, además de estar en estado constante de alerta y caminar en constantes zigzagueos, para evitar los obstáculos y peligros. Finalmente, a lo descrito se suman algunos olores tóxicos intensos que emanan en la zona industrial, a la altura de la calle El Santuario.

La actividad industrial está compuesta por fábricas y almacenes de importantes empresas textiles, hilanderas, embotelladoras, especializadas en instalaciones sanitarias y de equipos diversos. La dimensión de los establecimientos hace que el recorrido sea cambiante: de tranquilo y silencioso por momentos, a ruidoso y agitado en otros, producto del paso de grandes camiones de carga.

Observamos hasta cuatro tipos de comercio: el de grandes almacenes, como Makro o Plaza Vea; el comercio local especializado en la avenida Lurigancho, donde hay una aglomeración de ferreterías y mecánicas contiguas; el comercio en pequeños almacenes y talleres en predios de viviendas; y, por último, la venta ambulatoria de comida orientada a los trabajadores de la zona industrial. Si bien no hay diversidad de uso de suelo y el flujo de personas transitando por la calle es muy reducido, existe un alto flujo diario de público por trabajo en horarios establecidos por la actividad industrial, que además es estacional. Las fábricas del rubro textil tienen contratación de mano de obra que varía por temporadas en el año, según las necesidades, apoyándose en un marco normativo de flexibilidad laboral.

Flujos peatonales y vehiculares

La afluencia de público no es constante; está relacionada con los horarios de ingreso y salida de las empresas de la zona industrial, a las siete de la mañana y a las cinco de la tarde. Los fines de semana es una «zona muerta» —identificada así en las entrevistas—, lo que, sumado a la falta de iluminación pública, hace que esta zona industrial sea conocida como muy insegura: 58% de los entrevistados

consideran *mala* la seguridad en la zona y manifiestan que el municipio solo se dedica a recoger la basura. La tarea de los serenos se orienta principalmente al control de ambulantes y mototaxis «piratas» (informales). En cuanto a la percepción sobre el acceso a la zona, el 53,7% lo considera *malo* y 33,5% lo considera *regular*, principalmente por el paso de camiones y la congestión en horas punta.

La intensidad del flujo peatonal en la zona es mayor a las ocho de la mañana en la avenida Los Próceres, dado que es la zona de acceso a la gran quebrada. Esto contrasta con el flujo de las avenidas Lurigancho y Cajamarquilla, ambas de acceso a la zona industrial, donde los flujos peatonales están compuestos por trabajadores, visitantes, clientes o postulantes a algún empleo, y ambulantes de comida cuya presencia depende de acuerdos con los trabajadores o las empresas, que no permiten que se ubiquen muchos de ellos. En esta zona registramos un menor flujo peatonal en el conteo de las avenidas Cajamarquilla y El Santuario. El mayor uso del espacio público vial de la zona industrial corresponde a las horas de desayuno y almuerzo, que en tiempos muy cortos concentran a las personas en las esquinas y entradas de las empresas, para luego darle paso, una vez más, a una calma a nivel zonal.

En las calles donde predomina el uso de vivienda taller el uso de las veredas para la actividad de servicios o comercial es más alto. Son estacionamientos, comercio ambulatorio e incluso las propias actividades de taller (de mecánica, por ejemplo) las que ocupan el espacio de las veredas.

Conclusiones

En la concentración Zárate la actividad industrial está bien instalada y la mediana y pequeña industria cuentan con infraestructura importante, lo que genera incluso un desarrollo de microempresa industrial —talleres—, que se observa en locales menores y de vivienda-taller, principalmente orientada al sector automotriz, ferretería y de servicios. Cabe resaltar que la densidad de empleo definió a este núcleo como concentración de alcance zonal. Comprobamos, sin embargo, que la concentración de empleo industrial no es suficiente para consolidar una centralidad, a pesar de los encadenamientos entre las actividades comerciales y de servicios formales e informales que pueda generar en la escala local. Se observa que la actividad industrial establece encadenamientos como la localización de las ferreterías en la vía Lurigancho, de otros servicios (principalmente automotriz) y comercio informal diversificado. Incluso es una zona considerada de fácil accesibilidad relativa. Esta situación da pie para considerar las variables de densidad y diversificación de usos de educación, salud y gestión como necesarias para identificar una centralidad urbana.

Una concentración definida por la alta densidad de empleo industrial no implica, pues, una centralidad urbana, ya que el tamaño (grande) de los lotes, la circulación de transporte de carga, además de la contaminación y las dinámicas propias de la actividad industrial, no generan condiciones para la diversificación en otros usos ni para la concentración de personas en los espacios públicos. Como se puede comprobar en el estudio de esta concentración, las actividades urbanas —industrial, paradero inicial en la gran quebrada de Lurigancho y comercial— no llegan a generar concentración urbana en los espacios públicos, salvo en horario de ingreso o salida del trabajo.

El espacio urbano ha mejorado según varios de los entrevistados, pero en las calles adyacentes persiste la mala calidad física del espacio público destinado al peatón; en específico, de las aceras hacia la estación del Metro de Lima, zonas industriales y vivienda taller y comercio en galerías. Debido a la conformación geográfica de la zona, el acceso se da principalmente por la avenida Los Próceres conectando hacia el centro de la ciudad; por las avenidas Pirámide del Sol y

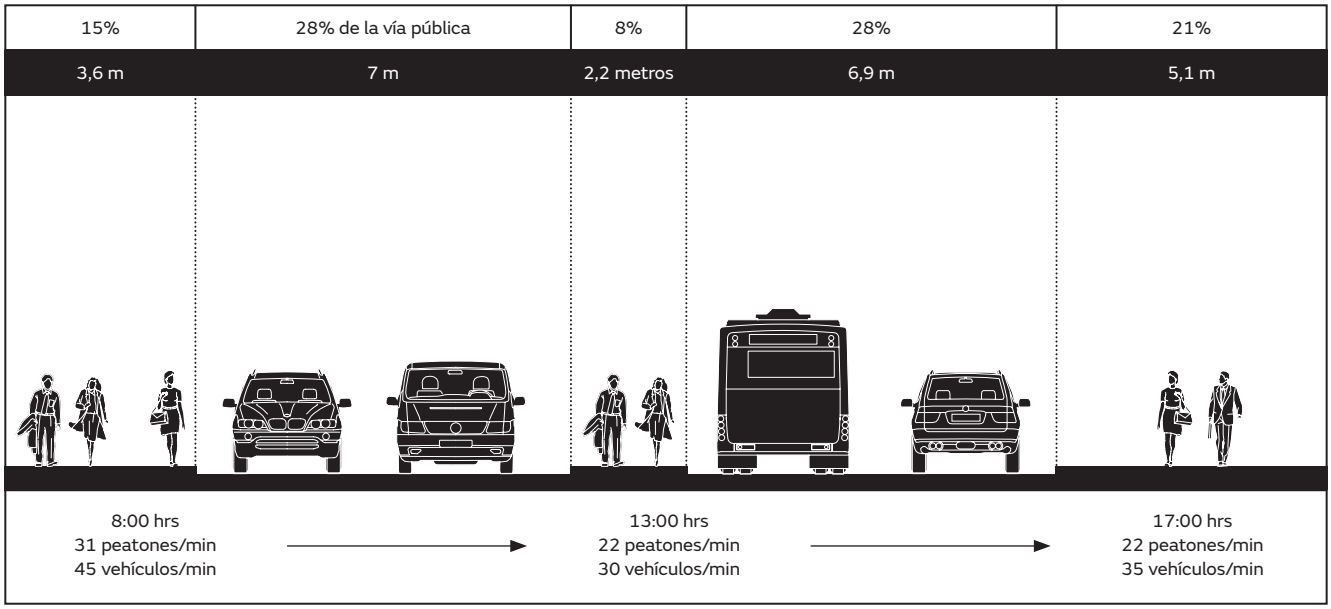


GRÁFICO 22. Corte A-A', concentración Zárate

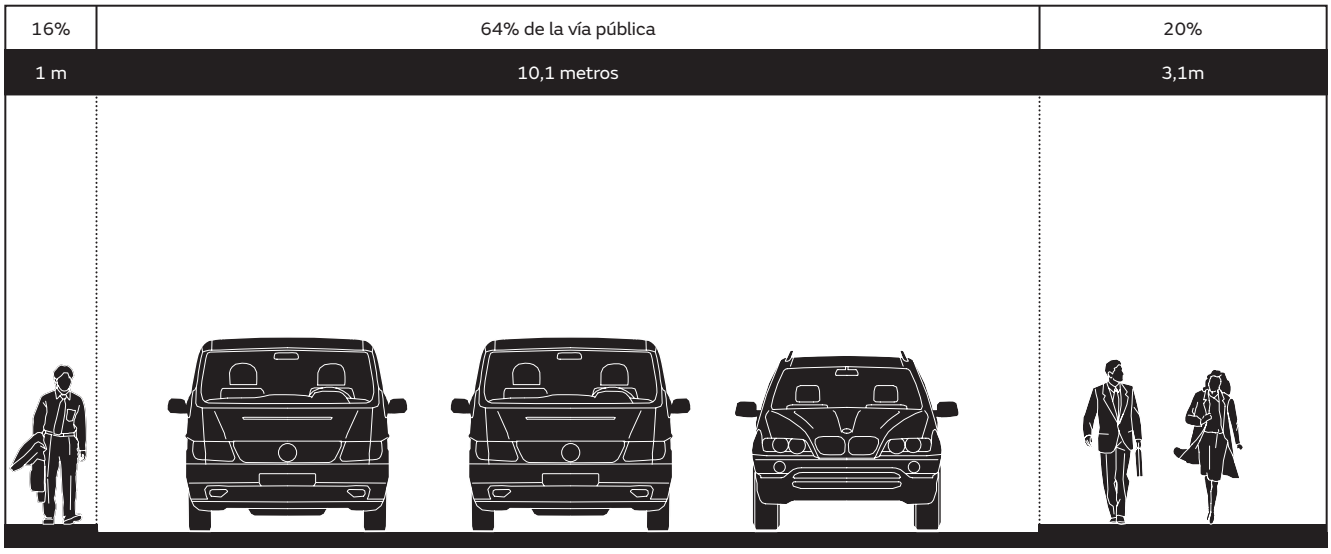


GRÁFICO 23. Corte B-B', concentración Zárate

Chinchaysuyo, a través de los Puentes Nuevo y Chinchaysuyo respectivamente; por la Línea 1 del Metro de Lima, hoy la columna vertebral de todo el distrito en la gran quebrada; y por la avenida Las Lomas, a través del puente Las Lomas, para la actividad industrial y Mangomarca.

4.8 ENTRE ROLES METROPOLITANOS Y LOCALES: PROCEDENCIAS Y PERCEPCIONES DE LOS USUARIOS DE LAS CENTRALIDADES ESTUDIADAS

A manera de cierre presentamos información comparativa sobre las concentraciones descritas en este capítulo, en torno a dos ejes: por un lado, las características de los usuarios, en términos del lugar de procedencia y de la calidad y facilidad de acceso a estas concentraciones; y por otro, la percepción —y evaluación— de los usuarios acerca de las concentraciones.

Lugar de procedencia y facilidad de acceso de los usuarios de las concentraciones observadas

Lo que denominamos *radio de influencia* nos permite identificar en qué medida los centros corresponden a una escala metropolitana, zonal o local; es decir, qué tan largo y/o distante es el viaje que los usuarios de la concentración deben realizar y cuál es la dependencia funcional existente en relación con otros centros. Para ello, utilizamos la siguiente información: distrito de residencia de los usuarios entrevistados, la gran zona a la cual el mencionado distrito pertenece, los motivos que los llevan a acudir al núcleo en cuestión y su calificación sobre la accesibilidad de la concentración, entendida en términos de qué tan fácil es llegar a este destino.

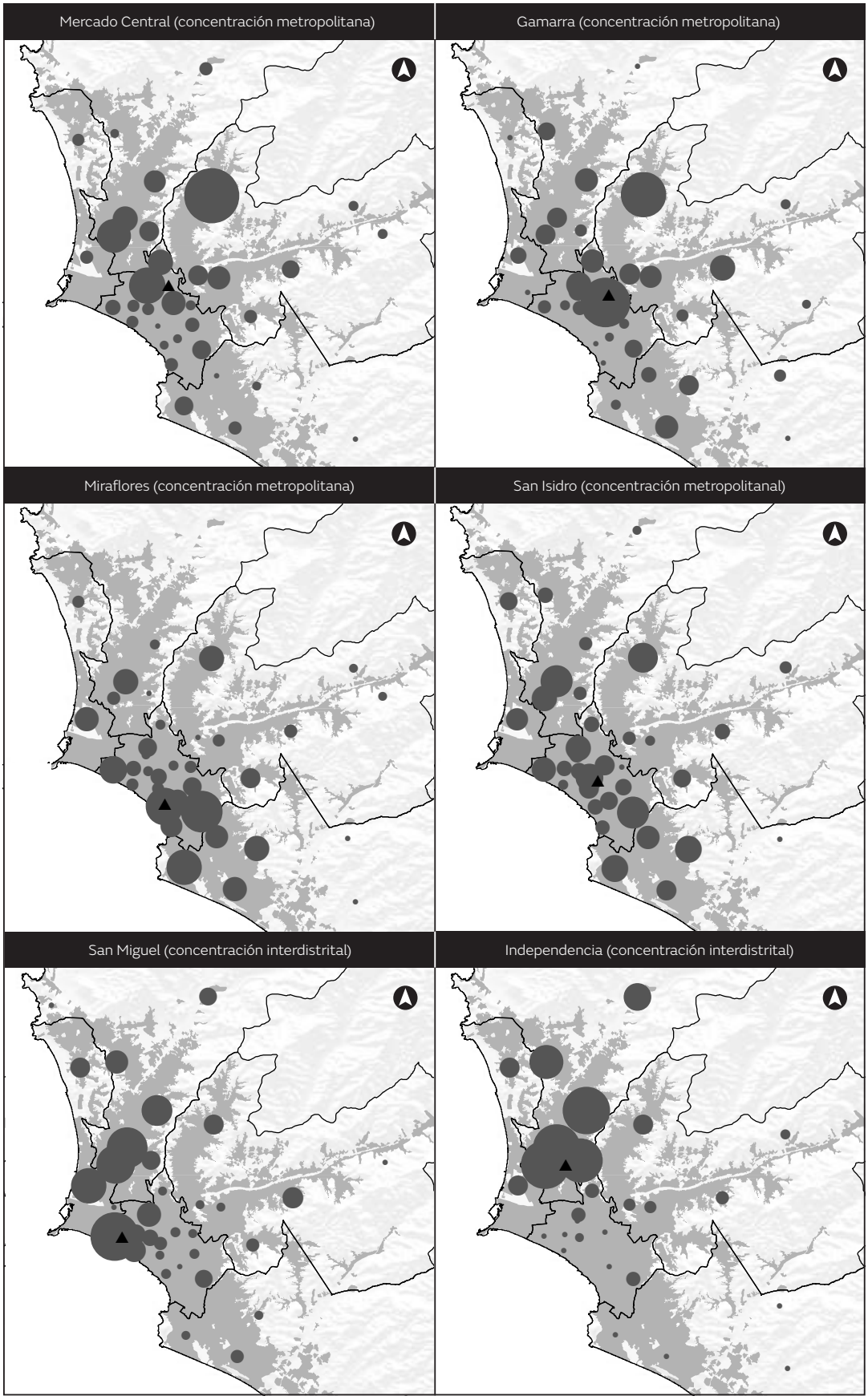
El distrito de procedencia nos permite una primera aproximación a la escala de los viajes que realizan los usuarios de estos centros, así como a la densidad de atracción de viajes.

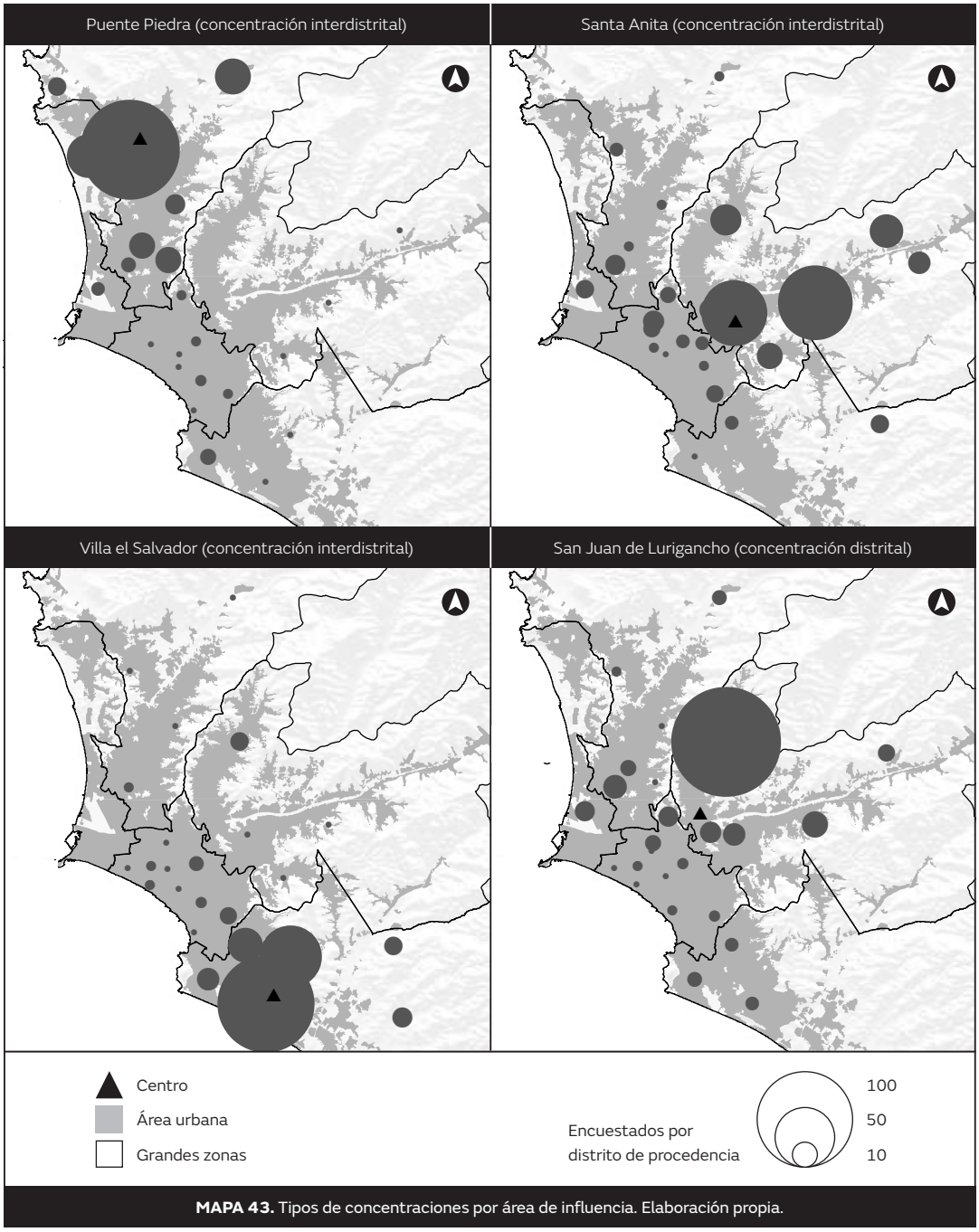
Entre las diez concentraciones estudiadas, la zona comercial y financiera de San Isidro tiene la distribución más dispersa en lo referente a distritos de procedencia: ninguno reúne más del 7% de entrevistados y los residentes del propio San Isidro apenas representan el 3% del total de la muestra. Además, por tratarse de un centro de alta densidad de atracción de viajes, esta procedencia dispersa implica una fuerte dependencia de toda la ciudad hacia este centro por funciones específicas que estarían relacionadas a la concentración del poder financiero/económico y del empleo formal.

En un segundo escalón se encuentra la aglomeración comercial de Miraflores, donde el 32,2% reside en tres distritos, pero en el propio Miraflores solo habita el 10,2%. En el polo fabril y comercial de Gamarra el 31,9% de visitantes reside en dos distritos, de los cuales el 17,5% habita en el distrito de La Victoria. Asimismo, el 30,9% de usuarios del Mercado Central proviene de dos distritos, de los cuales el 9,4% lo hace del Cercado de Lima.

Aquellas concentraciones localizadas fuera del área central tienen, en cambio, al menos aparentemente, una relación mucho más estrecha con el espacio local y una influencia más reducida a la escala distrital o interdistrital. Es la situación del núcleo industrial de Zárate, donde el 68,5% proviene del distrito en el que este polo se encuentra: San Juan de Lurigancho. Lo mismo ocurre con Santa Anita: el 55,8% habita en el mismo distrito o en el aledaño distrito de Ate; con Puente Piedra, donde el 56,2% reside en el mismo distrito; o en el centro industrial y comercial de Villa El Salvador, en que el 53,9% son habitantes de dicha jurisdicción.

Una situación intermedia ocurre en las concentraciones de Independencia y San Miguel. En la primera, 63,3% de los visitantes vienen de cuatro distritos relativamente próximos, mientras que 49% de quienes acuden a San Miguel, si


Mercado Central (concentración metropolitana)
Gamarra (concentración metropolitana)
Miraflores (concentración metropolitana)
San Isidro (concentración metropolitanal)
San Miguel (concentración interdistrital)
Independencia (concentración interdistrital)



MAPA 43. Tipos de concentraciones por área de influencia. Elaboración propia.

bien proceden también de cuatro distritos, algunos de estos están fuera de la gran zona en que se ubica esta área comercial y educativa. Por las funciones que cumplen, su influencia abarca varios distritos, pero no toda la metrópoli; por lo que se trata de concentraciones de menor jerarquía que mantienen una dependencia del área central.

En suma, partiendo de los lugares de residencia de los usuarios se puede afirmar que las concentraciones de San Isidro, Miraflores, Mercado Central y Gamarra cuentan con un radio de impacto de escala mayor que las demás, en la medida en que sus usuarios provienen de una gran diversidad de distritos y los residentes de la propia jurisdicción representan menos de la quinta parte de los entrevistados.

Para completar nuestro análisis resulta pertinente observar qué sucede cuando agrupamos el origen de los visitantes de cada concentración según las grandes zonas en las que se organiza Lima de acuerdo con el PRDCL, Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025: Lima Centro, Lima Norte, Lima Sur, Lima Este y el Callao. En el cuadro 7 se pueden diferenciar dos tipos de centros según procedencia de usuarios: uno cuyo impacto trasciende una única gran zona y otro donde la importancia de la concentración estudiada se focaliza en la gran zona en que se ubica.

Las concentraciones ubicadas en Lima Centro pertenecen al primer grupo, es decir, en el cual por lo menos la mitad de entrevistados no reside en la gran zona donde se ubica el centro en cuestión. Las cinco aglomeraciones situadas fuera del área central tienen, en cambio, una enorme influencia en la propia gran zona en la que se localizan en lo referente a los usuarios que reciben: en todos estos casos, por lo menos tres de cuatro personas entrevistadas proceden de la misma gran zona de la ciudad. Esta información refuerza la hipótesis de que los centros localizados en el área central mantienen un mayor poder de atracción que aquellos que están en otras zonas de la metrópoli, como ya fuera mencionado en trabajos anteriores (Vega Centeno 2017).

Cuando consultamos por la actividad principal que se viene a realizar, es interesante observar que las personas que acuden a cuatro de los diez núcleos estudiados lo hacen principalmente por dos motivos; uno de ellos, el laboral. Ocurre en Villa El Salvador, Gamarra, el Mercado Central y San Isidro, donde dos actividades superan el 75% de casos, con la salvedad de que mientras que en los tres primeros el segundo rubro son compras familiares, en San Isidro se registra el mayor número

	Lima Centro	Lima Norte	Lima Sur	Lima Este	Callao	Fuera de Lima
Centro Histórico	31,2%	21,5%	4,7%	33,2%	2,2%	7,2%
Gamarra	38,7%	13.2%	10,5%	27,4%	2,5%	7,7%
Miraflores	50,7%	6,9%	22,1%	11,2%	5,3%	3,8%
Independencia	6,5%	78,4%	0,8%	7%	5,8%	1,5%
San Miguel	38,9%	38,4%	2,5%	7,2%	12,5%	0,5%
San Isidro	43,3%	16,6%	17,6%	13,4%	5,8%	3,3%
Puente Piedra	3,2%	81,3%	2%	0,8%	11,5%	1,2%
Santa Anita	10,7%	4,7%	3,3%	77,3%	2%	2%
Villa el Salvador	6%	1,2%	89,3%	2,7%	0%	0,8%
San Juan de Lurigancho	7,3%	7%	3,2%	0,8%	2,2%	0,8%

CUADRO 7. Lugar de residencia del usuario de cada centralidad según gran zona. Elaboración propia.

de personas que acuden a la centralidad por motivo de algún trámite que deben realizar (cuadro 8).

En otros tres casos, San Miguel, Puente Piedra y Zárate, existen tres rubros que explican tres de cada cuatro viajes; el motivo laboral es uno de ellos. En los tres restantes, Miraflores, Independencia y Santa Anita, más de tres motivos explican al menos el 75% de viajes a los núcleos en cuestión; el motivo laboral también es uno de ellos.

Existen también motivos particulares que ayudan a visibilizar las especificidades de varios centros. Así, las *compras familiares* como motivo de acceso al centro superan al motivo laboral solo en los casos del Mercado Central y Puente Piedra, además de ser importante en el caso de Gamarra. Por otro lado, Miraflores es la única centralidad donde el *pasear* se convierte en un motivo significativo (23%); y San Miguel es el único caso donde se registra más de 20% de personas que acuden por motivos de *estudio*. Asimismo, es llamativo el hecho de que, en cinco de los diez núcleos estudiados, entre el 15% y 26,5% manifiesta encontrarse *de paso* en el lugar, lo que supone que el centro en cuestión es una suerte de estación entre el lugar de residencia y otro destino importante dentro de la ciudad.

En lo referido a la accesibilidad, en tres de las cinco concentraciones situadas en Lima Centro existe más de un 20% de entrevistados que afirma que llegar al destino es *poco* o *nada sencillo*. Esta tendencia es explicable en la medida en que por lo menos la mitad de los usuarios realizan viajes interzonales, como ocurre con San Isidro, el Mercado Central, San Miguel o Gamarra. No obstante, para nuestra sorpresa, el centro con mayores dificultades de acceso es Puente Piedra (29,2%), donde más del 80% de entrevistados reside en el propio distrito. Esto se explicaría en parte por la extensión y por las características del medio físico del distrito, y también por las pocas alternativas de transporte público. Recordemos que el núcleo de Independencia tiene acceso al corredor del Metropolitano, mientras que Zárate y Villa El Salvador cuentan con estaciones del Metro de Lima. Puente Piedra, en cambio, se halla al margen de estas recientes innovaciones en la oferta de transporte público de la ciudad (gráfico 24).

En resumen, los resultados de los sondeos permiten reforzar la hipótesis de que las concentraciones localizadas fuera de Lima Centro cumplen principalmente el rol de satisfacer demandas de usuarios de escala local o, a lo más, zonal, aunque existen importantes diferencias entre los motivos por los que se acude a estos

	Trabajo	Compras familiares	Pasear	De paso	Estudio	Trámites	Comer	Residente	Otros
Centro Histórico	33,9%	43,6%	3,2%	5,2%	2,7%	10,1%	0,7%	0,0%	0,5%
Gamarra	53,6%	36,7%	3,5%	4,5%	0,0%	0,5%	0,2%	0,0%	1,0%
Miraflores	33,5%	11,0%	23,0%	7,8%	7,8%	2,3%	3,3%	4,0%	7,5%
Independencia	28,4%	10,5%	14,5%	16,5%	16,5%	6,7%	0,2%	1,7%	5,0%
San Miguel	33,25%	7,5%	4,5%	20,5%	21,25%	2,0%	0,5%	0,5%	10,0%
San Isidro	57,5%	5,0%	1,8%	7,5%	2,0%	20,5%	0,0%	1,5%	4,3%
Puente Piedra	29,0%	29,5%	3,8%	19,8%	4,0%	1,3%	0,3%	1,0%	11,5%
Santa Anita	34,5%	6,3%	6,8%	26,5%	10,8%	3,5%	3,0%	0,3%	8,5%
Villa El Salvador	77,6%	11,7%	1,7%	3,5%	0,0%	3,2%	0,2%	0,0%	2,0%
San Juan de Lurigancho	44,3%	8,0%	1,8%	21,8%	12,8%	1,5%	0,5%	3,8%	5,8%

CUADRO 8. Actividad principal que viene a realizar. Elaboración propia.

núcleos urbanos. En estos casos, la existencia de estas centralidades se sustenta en la proximidad de diversas zonas residenciales —una parte importante, formada por antiguos barrios irregulares— antes que en la conectividad metropolitana o el tipo de servicio que ofrece. Las aglomeraciones situadas en la zona central, en cambio, tienen influencia de carácter metropolitano, expresada en los extensos viajes —atravesando más de una gran zona de Lima— que muchos de los entrevistados realizan cotidianamente.

Calidad urbana de los centros: primeras percepciones

Cómo señalamos en el capítulo inicial, una centralidad, además de reunir un conjunto de servicios, puestos de empleo, actividades o equipamientos que la convierten en un destino atractivo dentro de la ciudad para numerosos habitantes, se localiza en una superficie específica de territorio urbano, que posee una morfología particular. Las características del espacio construido remiten a una organización espacial del tejido urbano, pero también es importante anotar cómo esta disposición del espacio, el mantenimiento y la calidad de sus edificaciones, así como comportamientos o prácticas cotidianas de las personas, inciden en las percepciones subjetivas que de cada zona se forma la población usuaria. En este caso, interesa realizar una primera aproximación a las representaciones que los usuarios de los diez centros estudiados han generado en torno a indicadores que nos refieren a la calidad y el mantenimiento del espacio construido: fachadas de las construcciones, estado de veredas y pistas, limpieza y seguridad de la zona, y estado del tráfico vehicular. Cabe señalar una particularidad de nuestra aproximación, y es que se centra en la percepción de los transeúntes, que son los que les dan una mayor o menor densidad de población flotante a los núcleos urbanos.

En lo referente al aspecto de las fachadas de las edificaciones, es notable la apreciación positiva que los entrevistados tienen de los centros de San Isidro y Miraflores, muy por encima del resto de casos. En sentido inverso, las centralidades peor calificadas son las del Mercado Central y Gamarra (gráfico 25). En este caso, se puede hipotetizar que existe una percepción positiva de la consolidación que han experimentado los distritos de mayor renta de la ciudad, donde la inversión inmobiliaria ha sido la principal gestora los últimos veinticinco años. Como contraparte, la alta percepción negativa registrada en Gamarra y el Mercado Central

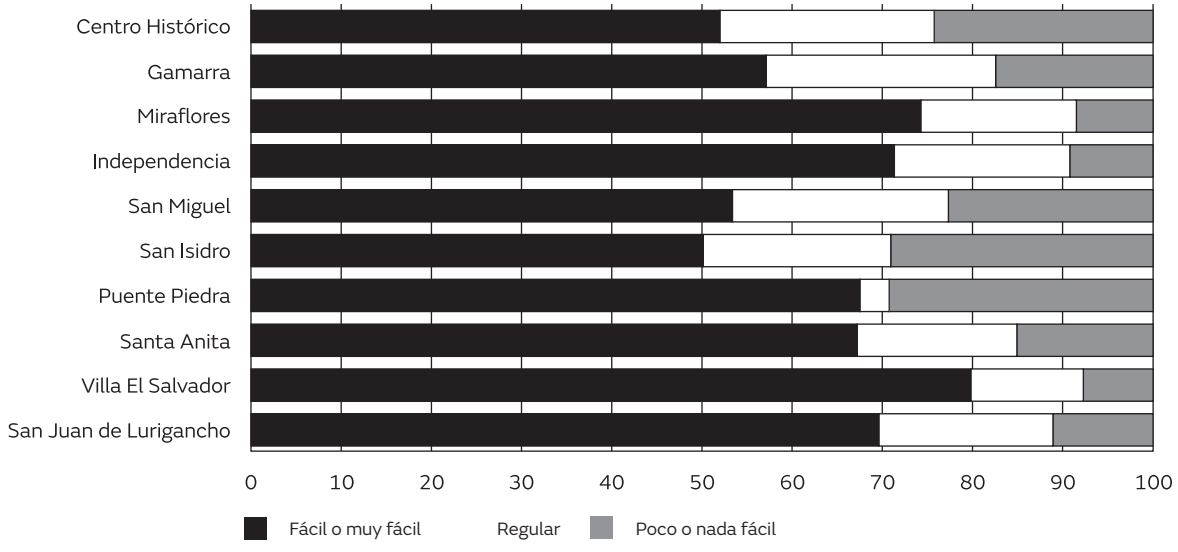


GRÁFICO 24. Facilidad de acceso a la centralidad. Elaboración propia.

indicaría que el problema no es la falta de consolidación, sino el deterioro o poco mantenimiento de las edificaciones en contextos donde existe una alta densidad cotidiana de población flotante.

Las percepciones registradas en torno a la calidad de veredas y pistas ofrecen matices importantes a considerar. Por una parte, no es tan evidente el binomio Miraflores-San Isidro, pues las apreciaciones sobre este segundo foco son marcadamente menos positivas que en el primer caso, pese a que nos estamos refiriendo a la centralidad de mayor importancia global que tiene la ciudad debido a su carácter financiero (gráficos 26 y 27).

En cambio, las perspectivas más negativas sobre el estado de las pistas y la señalización se concentran en Gamarra y en Santa Anita, que, si bien se localizan en espacios completamente diferentes, tienen como punto en común el reunir entre sus actividades las de corte fabril o industrial. En lo referido al estado de las veredas, la percepción más negativa la tiene el Mercado Central, una de las centralidades más importantes de la ciudad y de mayor concentración cotidiana de usuarios en sus calles.

En lo que toca a la limpieza y la seguridad, indicadores que inciden mucho en la imagen o representación que un lugar puede tener para los habitantes de una ciudad, es pronunciada la diferencia entre Miraflores y San Isidro en relación con el resto de los casos; son los únicos centros donde la percepción positiva supera el 50%. No obstante, existen diferencias significativas entre ambos focos urbanos, pues el 81,6% de entrevistados percibe como *buena* o *muy buena* la limpieza en la zona comercial de Miraflores, mientras que en la zona financiera de San Isidro los que califican así el estado de la limpieza alcanzan el 54,5%; del mismo modo, mientras que la seguridad es percibida positivamente por el 78,3% en Miraflores, en el caso de San Isidro esta cifra alcanza el 59,6%, es decir, casi veinte puntos porcentuales menos. En términos de representaciones del espacio, la centralidad de Miraflores tiene con claridad la mejor imagen dentro de la ciudad, muy por encima del distrito financiero de San Isidro, donde las características urbanas de la concentración tienen un importante papel. Esto guarda relación con el hecho de que sea el único centro urbano donde al menos el 20% acude para pasear, es decir, para distraerse (gráficos 28 y 29).

Las percepciones negativas tienen registros diversos según el tipo de indicador utilizado. En el rubro limpieza, las percepciones más negativas se concentran

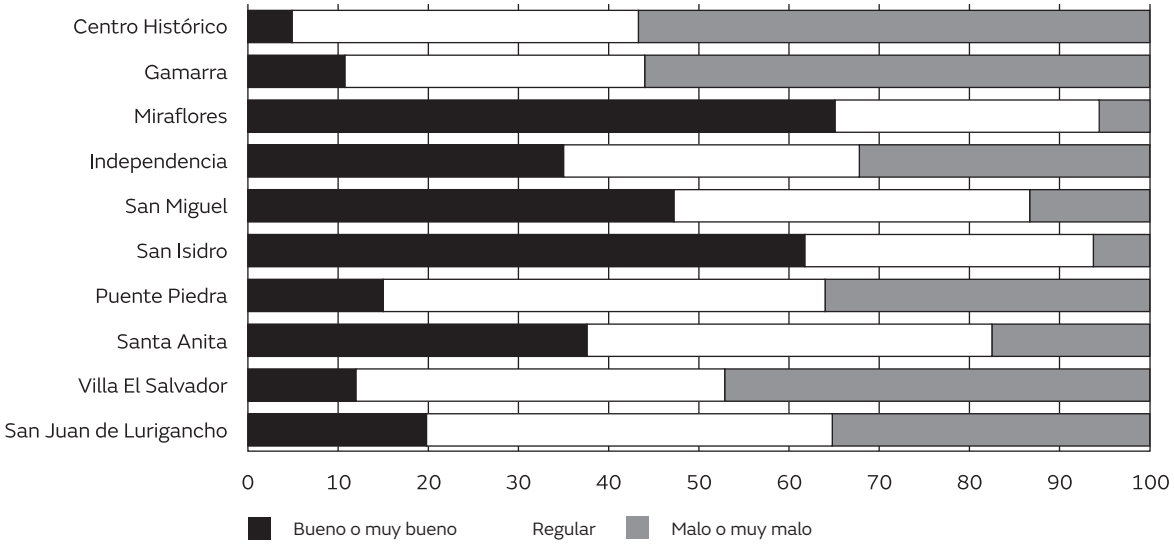


GRÁFICO 25. Estado de las fachadas según centralidad. Elaboración propia.

en los casos de Gamarra (67,1%) y el Mercado Central (68,7%). Luego, en el conjunto de centros localizados en áreas de expansión la limpieza de la zona se tiende a calificar como *mala* o *muy mala*, en proporciones que oscilan entre el 45,3% que opina así en Zárate y el 58,3% que piensa lo mismo en Santa Anita.

Cuando se interroga por la seguridad, los casos peor calificados son los de Villa El Salvador (66,6%), Lima Norte (61,4%), Santa Anita (60,1%) y Zárate (58%). Los casos del Mercado Central y de Gamarra no registran percepciones tan negativas, pese a ser zonas de alta concentración de personas —según lo registrado en la observación del caso— y registrar las peores percepciones en indicadores como la limpieza o el estado de las veredas. Es posible que, en parte, esto se deba a una mayor presencia de fuerzas policiales o de serenazgo, lo que al mismo tiempo tendría como probable explicación la tendencia de la ciudad a concentrar ciertos servicios en su área central. Es posible que la presencia de servicios de seguridad, como de la policía, sea más importante en Lima Centro que en otras zonas de la metrópoli.

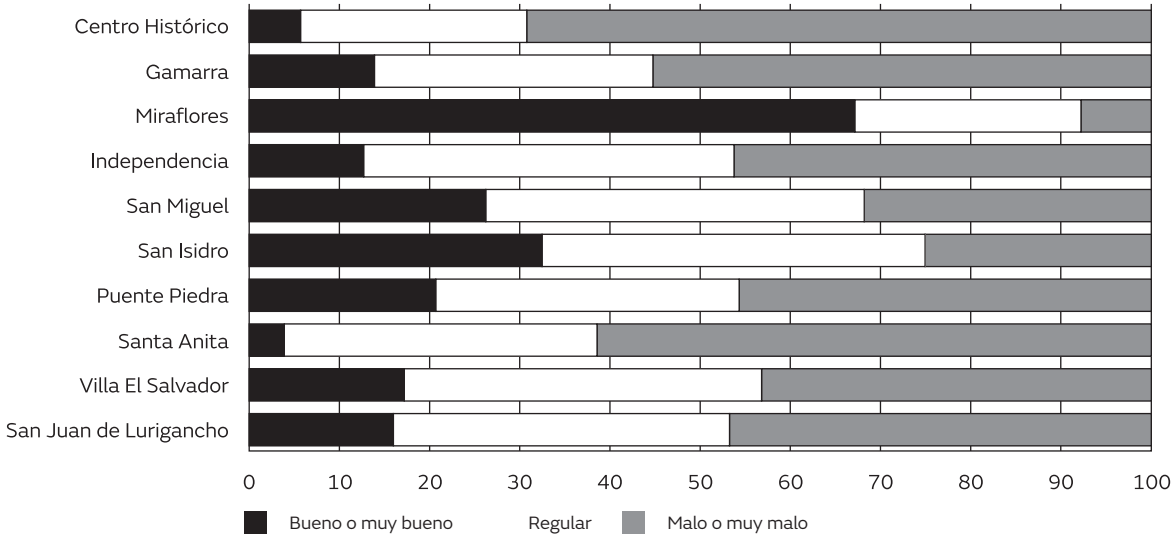


GRÁFICO 26. Estado de veredas en la zona. Elaboración propia.

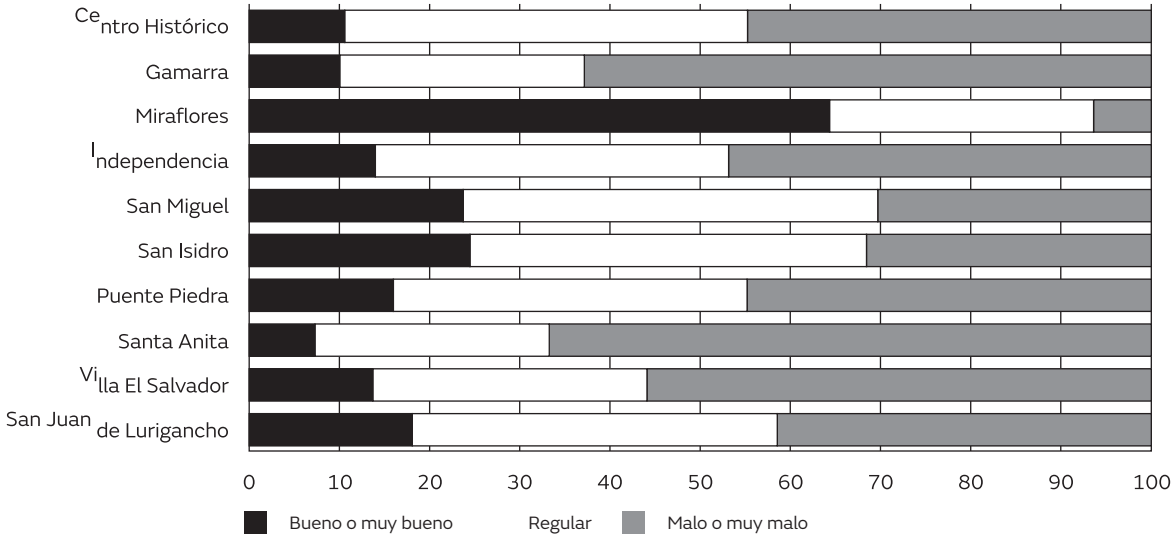


GRÁFICO 27. Estado de pistas y señalización en la zona. Elaboración propia.

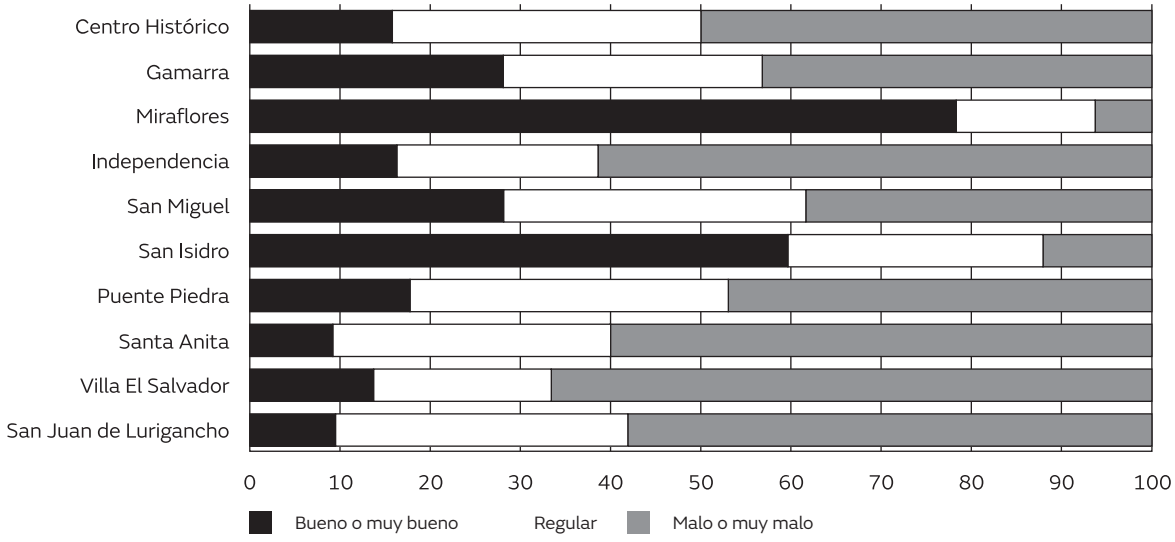


GRÁFICO 28. Seguridad en la zona. Elaboración propia.

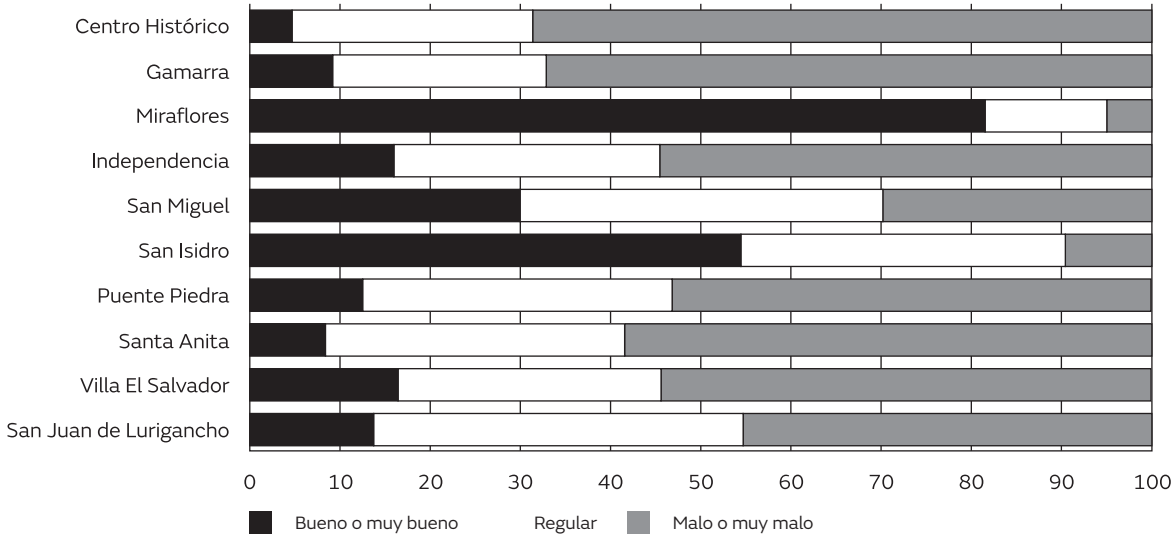


GRÁFICO 29. Limpieza en la zona. Elaboración propia.

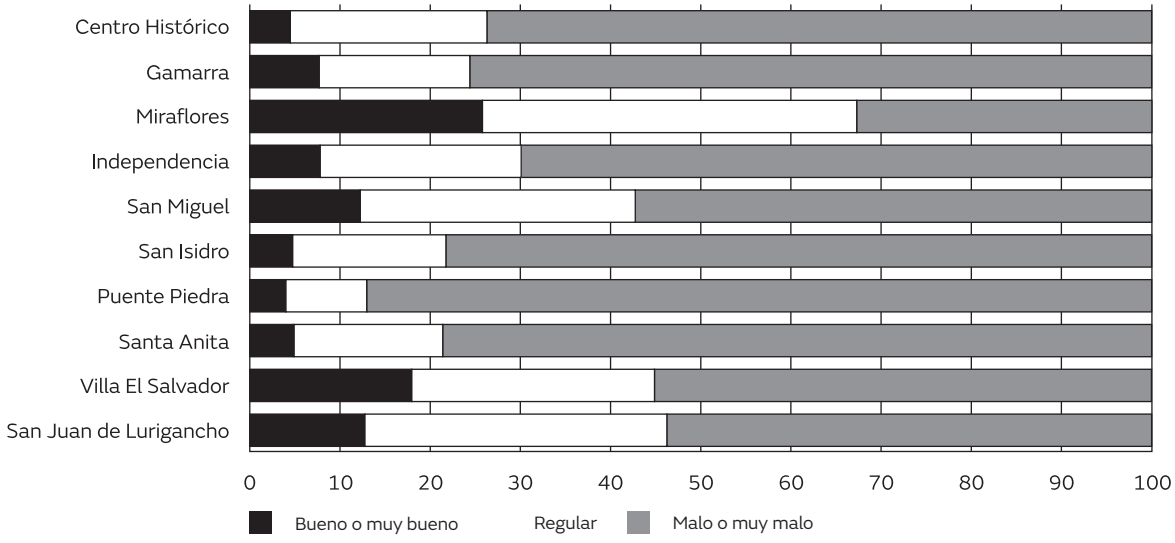


GRÁFICO 30. Estado del tráfico en la zona. Elaboración propia.

En lo que se refiere al estado del tráfico en la zona, la percepción altamente negativa parece expandirse a casi toda la ciudad. En ninguno de los casos estudiados consigue un porcentaje positivo superior al 30% de los entrevistados. En la concentración de Miraflores los que califican el tránsito como *malo* o *muy malo* representan el 32,8%, único caso donde la percepción negativa es inferior al 50% (gráfico 30).

Es llamativo que en seis de los diez casos estudiados la percepción negativa del tráfico represente más del 70% de entrevistados. Las características de estos centros son muy diversas, pues tres se localizan en el área central y otros tres en zonas periféricas; hay un caso de alta renta, como San Isidro; dos de antigua consolidación, como Gamarra y el Mercado Central; dos de reciente consolidación, como Lima Norte y Santa Anita; y uno de reciente formación, el de Puente Piedra.

El hecho de que la concentración de empleo tienda a aglomerarse en Lima Centro ayuda a entender el problema del tráfico en los tres casos situados en dicha gran zona, aunque es llamativa la percepción positiva que recibió Miraflores. El caso de Puente Piedra, en cambio, que es el más grave en la percepción ciudadana —pues el 87% lo califica negativamente—, guardaría relación con la poca inversión pública observada, la falta de diseño en la trama urbana y la alta densidad del tráfico vehicular y de personas en esta emergente centralidad que abastece demandas de la población del mismo distrito.

5 CENTRO, CENTRALIDAD Y ACCESO A LA CIUDAD

La necesidad de integrar el análisis del espacio urbano a los nodos de concentración de actividades de una metrópoli

5.1 EL CONTENIDO

5.2 LA AGENDA DE INVESTIGACIÓN A FUTURO

5.1 EL CONTENIDO

Las centralidades urbanas, como señalamos en el capítulo 1, son el corazón económico, político y simbólico de las ciudades. Cuando las urbes reúnen grandes extensiones de población y territorio, es usual que sus estructuras se transformen, surgiendo la necesidad de que exista más de un núcleo o centro con capacidad de recibir las diferentes demandas económicas, sociales y culturales para una población que, por su localización residencial, se hallará muy lejos del centro original, el que a su vez probablemente ya no tendrá la capacidad de cubrir el conjunto de demandas cotidianas de la población.

Si la estructura de una ciudad tiende a ser monocéntrica pese a su expansión demográfica y espacial, lo más probable es que la desigualdad socioespacial se incremente y se consolide. Esto debido a que la mayor parte de la población residirá lejos de este núcleo, y el acceso a los bienes y servicios de esta concentración dependerá de la eficiencia u opciones de desplazamiento con que cuente. Cuando los residentes viven alejados del centro urbano y tienen pocos recursos económicos, la principal alternativa para resolver distintas necesidades (como puede ser el empleo) será utilizar transporte público formal e informal en viajes extensos, con una duración de dos o más horas, dada la ineficiencia del actual sistema de transporte y de la infraestructura vial. Pero es probable, incluso, que para los más pobres ese transporte informal o formal resulte muy costoso (en tiempo y dinero), por lo que deben renunciar a opciones de empleo o de servicios de salud o educativos por ubicarse muy distantes del lugar donde residen.

Una estructura policéntrica resulta una alternativa más deseable, siempre y cuando garantice un acceso equitativo de oportunidades a la población en su conjunto. Esto es, que los residentes de Lima no precisen de viajes que supongan obligatoriamente trayectos de más de una hora de duración o que afecten una parte significativa del presupuesto familiar para resolver necesidades laborales, educativas o de salud, entre otros aspectos indispensables para la vida en la ciudad. Por otra parte, un centro urbano, al reunir diversas actividades y atraer mucho público, se convierte a su vez en generador de oportunidades para ofrecer diversos servicios agregados, lo que supondrá siempre una alternativa de empleo para los habitantes que menos recursos poseen.

Este libro forma parte de los debates y preocupaciones por repensar la morfología y estructura de la ciudad a partir de sus centros. Además, el interés por conocer cómo se configuran los centros urbanos de Lima se inscribe en el marco de las aspiraciones de generar ciudades más justas, que reduzcan la reproducción de desigualdades socioespaciales de acceso a la ciudad y mejoren la calidad de vida de sus residentes. Temas expresados, por ejemplo, en la Nueva Agenda Urbana suscrita en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) celebrada en Quito el 20 de octubre de 2016, con el objetivo de lograr ciudades donde todas las personas puedan gozar de igualdad de derechos y oportunidades (ONU 2017).

Por ello, es preciso conocer cómo se organiza la estructura de Lima, en lo que se refiere a qué subcentros urbanos se han formado en la metrópoli y en qué medida contribuyen a que la ciudad resulte accesible y asequible a todos los limeños. El surgimiento de núcleos urbanos alternativos al centro original puede deberse a múltiples factores, y es preciso identificar los distintos roles que cumplen en esto los actores privados y los públicos. Por una parte, puede responder a iniciativas de relocalización de empresas que presionan por el cambio de uso en determinados emplazamientos, experiencia vivida en los distritos de San Isidro o Miraflores, que acogieron múltiples firmas que tuvieron sede en el centro original. También puede deberse al surgimiento o inversión de nuevas firmas aprovechando el decaimiento

de antiguos usos industriales, como es el caso del surgimiento de la aglomeración de grandes centros comerciales en el antiguo parque industrial localizado en la carretera Panamericana Norte, en Independencia. Por otra parte, también puede encontrarse en el origen la importancia del desarrollo de ciertas vías arteriales en la ciudad, como es el caso del subcentro de San Miguel, que comenzó a surgir luego de consolidarse la conexión entre dos grandes avenidas (La Marina y Universitaria).

El capítulo 2 nos permitió ahondar en la principal herramienta de planificación física o espacial de la ciudad con la que cuentan el gobierno y —desde la década de 1980— los gobiernos municipales: los planes de desarrollo urbano (PDU). En los planes se suele afirmar la necesidad de que la ciudad posea varios centros a fin de que los habitantes tengan la oportunidad de satisfacer sus necesidades cotidianas —económicas, sociales o culturales— sin tener que recorrer trayectos demasiado extensos en tiempo y distancia, que supongan elevados costos en términos de tiempo destinado al viaje o de presupuesto familiar asignado a los viajes cotidianos.

Los PDU que tuvo Lima durante el siglo XX le dieron prioridad a proyectar soluciones para el sistema vial y para la organización de espacios destinados a cubrir la demanda de vivienda, pero también incluían propuestas para descentralizar el centro urbano. Los planes elaborados en 1967 y en 1990 entendieron que la actividad económica no podía aglomerarse en un único espacio, por lo que promovieron su descentralización. Sin embargo, planteaban que dicho núcleo debía girar en torno a la actividad industrial de carácter fabril, que suponían debía ser el principal motor del desarrollo para la ciudad. El Plan de Desarrollo Metropolitano 1967-1980 (Plandemet), que es el primer plan de la ciudad a escala metropolitana, propuso la habilitación de áreas industriales en zonas de expansión tanto al norte como al sur como y al este de la ciudad. Más adelante, el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao 1990-2010 (PlanMet) propuso crear grandes Centros Urbanos de Servicios Integrales (CSI) en cada una de las áreas de expansión de Lima, con el propósito de que operaran como contrapeso a la enorme fuerza magnética del área central de Lima. Si bien existió un interés por promover una estructura policéntrica para Lima, es llamativa la concepción que en ese momento se tuvo de los CSI, según la cual la actividad industrial era vista como relativamente compatible con la proximidad de otros equipamientos y servicios. Además, fue poco evidente la forma en que este proyecto se plasmaba en el espacio urbano, quedando como imágenes símbolo los esquemas que representaban a los CSI como grandes esferas circulares en las zonas de expansión urbana, es decir, como representaciones simbólicas antes que como territorios reales sobre los cuales operase una concentración de actividades.

Este tipo de aproximación poco precisa en lo que a ocupación territorial se refiere se mantuvo en el Plan Regional de Desarrollo Concertado 2012-2025 (PRDCL), aunque el énfasis en la actividad industrial dejó su lugar a la actividad comercial. La propuesta de Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao (PLAM 2035), que nunca llegó a ser aprobado por la Municipalidad de Lima, planteó como uno de sus grandes objetivos el desarrollo de una Lima policéntrica. En este caso, a diferencia de los planes anteriores, no se limitó a la referencia de tres o cuatro grandes concentraciones, sino que planteó un número mayor de subcentros sobre la base de cruces viales importantes que se tejerían sobre la base de las nuevas líneas proyectadas para los recientes sistemas de transporte público puestos en marcha el presente siglo: el sistema de buses con corredores exclusivos conocido como Metropolitano, operativo desde 2011, y el Metro de Lima, que comenzó a funcionar en 2011.

Los efectos de planes de desarrollo sobre las concentraciones de actividades de Lima han sido mínimos. Entre los mayores problemas que estos instru-

mentos han enfrentado se encuentra el poco respaldo político que recibieron de parte de los responsables de la gestión de la ciudad, así como también el enfoque que orientó su diagnóstico, que puso énfasis en el desarrollo industrial como estrategia de descentralización de la actividad urbana, sobre todo en los planes producidos durante el siglo XX. Las limitaciones de este enfoque se han hecho evidentes en el siglo XXI, con la revolución urbana generada por las tecnologías de la información y comunicación. Estas han supuesto un complejo proceso de reestructuración de las empresas productivas, con la consecuente relocalización de sus unidades —tanto fabriles como de decisión, innovación o comercialización— según las ventajas de localización que cada una pueda obtener en el continuo urbano de las redes de ciudades a escala global. Ha quedado en evidencia que el desarrollo de las ciudades del siglo XXI no depende única ni exclusivamente de que haya o no plantas fabriles, sino de la existencia de dinámicas económicas ligadas a las esferas de decisión, innovación y comercialización. En esta perspectiva, el estudio de los centros supone en la actualidad identificar cómo se distribuyen o concentran diferentes actividades, equipamientos o infraestructuras de conectividad de la ciudad.

Como vimos en el capítulo 3, existen distintas variables a considerar al momento de identificar los centros de una metrópoli. Las principales suelen ser los datos de puestos de empleo y las características del sistema vial. Aquí utilizamos estas dimensiones, pero buscamos complementarlas con la observación de los principales destinos de los viajes cotidianos de los habitantes. Consideramos, por eso, otras variables significativas, como la distribución de la oferta de abastecimiento de comercio y servicios, y los servicios educativos de nivel universitario. La información proviene principalmente de fuentes oficiales y de la aplicación de una encuesta representativa a toda la urbe, con el fin de conocer patrones de movilidad y desplazamiento.

Partiendo de indicadores como el empleo, la educación superior o el abastecimiento comercial, que nos refieren al poder de atracción de una localidad, la inserción en el sistema vial metropolitano y el estudio de los principales destinos de los viajes cotidianos registrados en la encuesta de movilidad que realizáramos el 2014, establecimos una jerarquía de centros basada en su atracción de viajes y en su nivel de diversidad de funciones. Según esta jerarquía, solo el centro original de Lima reúne una amplia diversidad de actividades, a la vez que constituye una enorme fuerza de atracción de viajes cotidianos. En un segundo rango se ubican centros como Gamarra, Miraflores o Independencia, mientras que el distrito financiero de San Isidro se ubica en un rango inferior, detrás de casos como Puente Piedra o San Miguel.

De este análisis resulta llamativo cómo el Centro Histórico u original de la ciudad, del cual forma parte el Mercado Central, es largamente el núcleo de mayor atracción y diversidad de la metrópoli. Esto quiere decir que, si bien Lima ha decuplicado su población y su tamaño en menos de ochenta años, el viejo núcleo urbano continúa siendo la principal centralidad metropolitana. Esto podría llevarnos a hipotetizar que el actual sistema de centros urbanos presenta las mismas debilidades que el sistema urbano nacional; esto es, que —utilizando el concepto de Castells— tendría también un carácter macrocefálico. La notable fuerza magnética que continúa ejerciendo nos interpela sobre la forma de proyectar el sistema urbano para las siguientes décadas y relativiza los distintos trabajos que destacaban la emergencia de nuevos centros en la metrópoli.

En efecto, es pertinente poner en discusión cómo se ha venido entendiendo la estructura policéntrica de la ciudad. Se relativiza el poder de atracción de la centralidad financiera de San Isidro, que según algunos trabajos constituye uno de los grandes núcleos que concentra empleo, además de ser uno de los focos visibles

de la ciudad en la actual era de la globalización (Chion 2002). Podemos coincidir en su importancia como núcleo financiero, pero a la vez debemos recalcar la importancia de entender que estos nodos se emplazan en lugares específicos donde no necesariamente tendrán la misma importancia como espacio urbano. Para entender estos centros considerando sus diferentes dimensiones urbanas —y no únicamente su importancia para los flujos económicos— es que hemos utilizado el concepto de *centralidad*. Esta noción permite discutir la importancia de los diferentes centros de la ciudad no solo sobre la base de ciertos indicadores como el empleo o el flujo económico que pasa por ellos, sino también considerando sus cualidades urbanísticas —con la condición del espacio público como un indicador fundamental— y un primer acercamiento a la importancia simbólica que pueden tener en la percepción de sus habitantes usuarios.

El emporio comercial y textil de Gamarra —en el distrito de La Victoria— y la zona comercial de Miraflores sí constituyen centralidades de alta concentración de viajes y de diversidad de actividades, mientras que otros polos también significativos resultan siendo las respectivas zonas comerciales de Independencia y de Puente Piedra, así como, la emergente concentración de servicios universitarios y comerciales de San Miguel.

En cambio, centros que identificamos como de mediana importancia por su concentración de empleo, como Zárate —en San Juan de Lurigancho— y el óvalo de Santa Anita, resultaron ser menos significativos como centralidad urbana, en la medida en que la población que ahí trabaja lo hace dentro de un parque industrial, con una muy pobre capacidad de encadenar otras actividades dentro del tejido urbano. Por su parte, el Parque Industrial de Villa El Salvador reúne actividades productivas y comerciales, pero con una menor diversidad que los casos observados en el norte de la ciudad.

Es sugerente la importancia que han venido adquiriendo para la ciudad centralidades como las de Independencia o Puente Piedra, al norte de Lima, aunque se abre la interrogante de si estamos o no ante potenciales centralidades de jerarquía metropolitana. El examen de estos casos permite observar que han surgido en parte favorecidos por la particular forma de desarrollo de la infraestructura vial metropolitana y por su localización dentro del eje vial de la carretera Panamericana Norte. La expansión de Lima, al producirse hacia los contrafuertes andinos, ha consolidado los principales ejes viales norte-sur como una suerte de red troncal en la cual se inscriben la mayor parte de los núcleos urbanos. En este panorama, la importancia jerárquica que han ido adquiriendo Independencia y Puente Piedra están muy relacionados con la paulatina densidad residencial de los distritos que los rodean. En ninguno de los casos observamos grandes proyectos urbanos de inversión pública. Más bien registramos sobre todo el aumento de la concentración de servicios comerciales, que justamente sería una respuesta a las demandas cotidianas de abasto de la población residente en la zona norte de la ciudad, actualmente la de mayor densidad residencial de la metrópoli.

Con el objetivo de enriquecer nuestro entendimiento de los centros considerando sus características urbanas, resulta necesario observar la forma en que interactúan espacio físico, espacio construido y espacio social como dimensiones que conjugan una concentración de actividades que operan como fuerza centrípeta para un importante flujo de personas, objetivo que perseguimos en el capítulo 4. Atendiendo a los aspectos urbanísticos y las percepciones de los habitantes, llama la atención la imagen negativa que se registra en casi todos los núcleos urbanos estudiados. Esto lo identificamos tanto en los sondeos a usuarios de cada centro observado como en el registro de campo sobre flujo vehicular, las entrevistas con actores claves y la observación en el espacio.

Nuestras observaciones en torno al Mercado Central permiten comprobar la importancia de este centro como destino, así como la diversidad de actividades que ahí se localizan. Sin embargo, la vida cotidiana se desenvuelve en deficientes condiciones. La enorme densidad de usuarios del lugar debe desplazarse entre calles angostas y mal mantenidas, donde además la prioridad —en varias de ellas— es para un tráfico vehicular denso y poco respetuoso de los transeúntes. No es de extrañar, pues, que la calidad del espacio urbano sea calificada como *mala* o *muy mala* por sus usuarios, como también es deficiente la percepción de seguridad en este lugar. Tenemos, pues, la gran paradoja de que el principal centro neurálgico de la ciudad no es un destino amable para el habitante de Lima, sino un lugar al que debe ir porque le es indispensable para resolver necesidades importantes, sean estas laborales, de abastecimiento, de trámites, educativas u otras. Esta percepción tiende a repetirse en focos económicos importantes, como Gamarra, donde es notable la densidad de uso del emporio textil y comercial, pero en condiciones percibidas como muy negativas, con pobreza de tratamiento de las calles que configuran el entorno de edificios de galerías y talleres que forman este importante núcleo laboral. Se trata, además, de espacios donde la limpieza y la seguridad son calificadas como de mala calidad. Una situación similar ocurre en las concentraciones comerciales de Independencia y Puente Piedra: pese al notable flujo de personas que las utilizan, las condiciones de tránsito para ellas son precarias frente a la circulación vehicular, además de estar expuestas a la mala iluminación, basura acumulada y riesgo de robos.

La experiencia de calles poco amables para el tránsito peatonal se repite en núcleos de menor importancia como los de Villa El Salvador o Santa Anita, así como en los centros de importancia zonal en el norte de la ciudad —Independencia y Puente Piedra. Incluso la calidad de un núcleo de mediana jerarquía como el de San Isidro, localizado en la zona más rica de la ciudad, es calificada como *regular* o *mala*. Pese a contar con un mejor mantenimiento de la infraestructura urbana, los espacios para la movilidad peatonal son pocos en comparación con la atención prestada a la circulación vehicular, que aun así se mueve en medio de enormes congestiones de tráfico. En todos estos casos salta a la vista la deficiente condición de los espacios públicos como espacios que ofrezcan calidad de vida: más parecen una suerte de residuo urbano de la forma en que se ha venido consolidando la ciudad.

Las aproximaciones obtenidas de las representaciones urbanas de los habitantes que cotidianamente usan la ciudad indican una preocupante mala relación de los limeños con su ciudad; en este caso, expresamente con los lugares que en principio se supone que son los principales destinos ante las diversas necesidades que motivan la movilidad cotidiana. Esto deberá interpelarnos sobre las potencialidades o proyecciones de muchos centros urbanos actualmente indispensables para la vida de los limeños, pero en los cuales ellos mismos perciben su experiencia urbana como *mala* o *muy mala*, con el consecuente débil compromiso de mantenimiento de dicho lugar.

La única excepción registrada es la centralidad Miraflores, que tiene la particularidad de funcionar como tal aun conteniendo un parque público. En efecto, es llamativo observar cómo un área aparentemente destinada a la recreación puede acoplarse exitosamente con una aglomeración de actividades económicas y sociales diversas e inclusive potenciar la calidad del núcleo urbano en términos perceptivos; no se trata, además, solo de que sea un distrito de renta alta, pues la calidad percibida es muy superior a la registrada en San Isidro. Puede resultar sugerente, entonces, detenerse más en el estudio de las características de este subcentro urbano, a fin de identificar los elementos que se podrían retomar en proyectos urbanos de otros núcleos de actividades de la ciudad, aunque sea necesario «respetar» las particularidades de cada caso.

5.2 LA AGENDA DE INVESTIGACIÓN A FUTURO

La investigación nos permitió comprobar que, pese al surgimiento y crecimiento de nuevos centros urbanos, el macrocentro que incluye al Centro Histórico —pero que tiene como núcleo principal el Mercado Central— continúa siendo el lugar que mayor atracción de viajes genera, así como el escenario con la mayor diversidad de actividades de la ciudad. Esta investigación se vincula con las conclusiones de trabajos como el de Gonzales y Del Pozo al referirse a Lima como una metrópoli cuya estructura se caracteriza por un «policentrismo centralizado» (2013). No obstante, este centralismo es incluso mayor que el que estos autores observaron por la concentración de empleo, pues el Centro Histórico de Lima constituye un centro de gravedad más importante que Gamarra y Miraflores, mientras que el distrito financiero de San Isidro resulta mucho menor que aquel que dichos autores podían suponer si lo medimos por el nivel de diversidad de actividades, así como del flujo de personas y su percepción del entorno.

Hemos podido también comprobar la existencia de centralidades de relativa importancia fuera del área central, principalmente en el área norte de la metrópoli, aunque localizadas dentro de un único gran eje que articula esa zona de la ciudad, la Panamericana y vías paralelas, y beneficiándose de la mayor densidad residencial de esta zona de Lima, que en los últimos veinte años ha pasado a ser la más poblada de la urbe. La inversión privada ha demostrado su capacidad para promover la actividad comercial, pero no para resolver —sino muy limitadamente— la demanda de empleo de la población residente en áreas metropolitanas de expansión.

Queda entonces abierta la interrogante de lo que puede (y lo que no) llevar a cabo la iniciativa pública como líder de futuros proyectos urbanos que les impriman un mayor dinamismo a estas centralidades emergentes. Las actuales centralidades de la ciudad, indistintamente de su jerarquía en el sistema urbano, demuestran ser relativamente importantes para cubrir necesidades de empleo y, de manera más descentralizada, las demandas comerciales de abastecimiento, pero presentan grandes deficiencias al momento de favorecer el desarrollo de otras actividades. Esto quiere decir que la inversión privada tiene un impacto moderado como agente generador de centralidades; contribuye a la generación de concentraciones importantes de la ciudad, pero focalizadas en servicios dirigidos a una población residencial relativamente próxima.

Además, las condiciones del medio físico de la urbe dificultan una completa desconcentración de los núcleos urbanos, debido a que los contrafuertes andinos circunscriben la expansión urbana. En este contexto, núcleos como los observados en Puente Piedra e Independencia tienen la capacidad de acoger demandas de la población de la zona, aunque se encuentran prácticamente en el mismo eje vial en el que se sitúan los grandes centros de la macrozona centro. Es probable entonces que, por las características físicas del territorio, el desarrollo urbano de la metrópoli precise continuar dependiendo de ese gran eje vial. Lo que en cambio queda por investigar es el potencial de crecimiento en importancia que estos núcleos localizados en la periferia pueden alcanzar, considerando que su poder centrípeto puede no solo involucrar espacios residenciales del continuo urbano metropolitano, sino también redes territoriales mayores que incluyan centros urbanos menores localizados fuera de Lima.

Finalmente, se debe recalcar la importancia de pensar estas centralidades como destino para satisfacer necesidades fundamentales de la vida social. La población tiene que tomar la decisión de hacer viajes largos o cortos hasta esos espacios por ser indispensables para cubrir una demanda esencial de la vida urbana. En la medida en que se trata de un escenario fundamental de la vida cotidiana, no es posible abordarlos simplemente como nodos donde se encuentran

una determinada cantidad de flujos y menos aún identificarlos únicamente por su importancia económica. Se trata de observar la jerarquía que estos tienen como espacio urbano. Son lugares concretos, donde se desarrolla la vida humana. Por ende, es ahí donde las personas construyen una relación con la ciudad: identidad y pertenencia, ausencia total de compromiso o rechazo, según la calidad de vida a la que el habitante debe estar expuesto cotidianamente en dichos espacios.

En la observación de casos pusimos particular atención en la experiencia cotidiana de los centros como espacios públicos, en la medida en que se trata de diferentes actividades concentradas articuladas por una particular trama de espacios públicos, con las calles como su principal dimensión. Los resultados nos han permitido mostrar que, si bien los actuales centros cumplen con regular eficiencia las demandas de acceso a la ciudad, la calidad de esta experiencia cotidiana es deficiente para la mayor parte de limeños, que se sienten vulnerables al caminar, sea por el peligro de robo, por la contaminación o por la temeraria y hegemónica utilización de calles por el transporte motorizado, público o privado.

Esta mala calidad de lo urbano puede ser en parte responsable de efectos nocivos para el desarrollo de Lima que precisan ser investigados con mayor detenimiento. Por una parte, como ya mencionamos, una negativa representación de lo urbano, que lleva a los habitantes de Lima a establecer pobres compromisos con una ciudad que perciben como ajena o violenta hacia ellos. Por otra parte, la alta probabilidad de que las actividades que necesariamente llevamos a cabo generen pocas sinergias productivas, pues no se trata de espacios amables que inviten a los limeños al desarrollo de interacciones creativas.

Los centros urbanos no se deben entender, pues, solo como una concentración de actividades o de flujos económicos; es preciso verlos también como lugares centrales de la vida urbana cotidiana de la ciudad. Es necesario, por ende, prestarle atención a la medida en que el acceso a la ciudad es sinónimo de inclusión social y calidad de vida. Esto será la base —o no— de una centralidad que favorezca proactivamente el desarrollo de la metrópoli.

BIBLIOGRAFÍA

Abramo, Pedro (2012). «La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas». *EURE*, 38 (114), 35-69. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Ascher, François (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Ensayo.

Ávila Cedrón, Jorge Luis (2012). «Asociación Cultural Ubitarte, Barrio Obrero De Vitarte». Documento interno.

Bähr, Jürgen y Axel Borsdorf (2005). «La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo: vigencia y perspectivas». *Ur[b]es. Revista de Ciudad, Urbanismo y Paisaje*, 2 (2), 207-221. Lima: Taller de Investigación en Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería.

Bauman, Zygmunt (2006). *Vida líquida*. Madrid: Paidós.

Bollnow, Otto (1969) *Hombre y espacio*. Barcelona: Labor.

Borja, Jordi (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.

Borja, Jordi (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza Editorial.

Borja, Jordi y Manuel Castells (2000). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. 5.ª edición. Madrid: Taurus.

Borja, Jordi y Zaida Muxi (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

Bourdeau-Lepage, Lise; Jean-Marie Huriot y Jackie Perreur (2009). «A la recherche de la centralité perdue». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 3, 549-572. París: Association de Sciences Régionales de Langue Française.

Burgess, Ernest (1925). «*The growth of the* city», en Robert Ezra Park, Ernest Burgess y Roderick MacKenzie (editores). *The city. Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment* (pp. 47-62). Chicago: University of Chicago Press.

Bustíos Romaní, Carlos (responsable) (2013). *La salud ambiental en la historia de la salud pública peruana: 1535-2005*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Medicina, Departamento Académico de Medicina Preventiva y Salud Pública.

Calderón, Julio (2016). *La ciudad ilegal. Lima en el siglo XX*. Lima: Magreb Producciones.

Candela Flores, Luis (s. f.). «Historia del distrito de San Juan de Lurigancho», en *SJM.pe*. http://www.sjl.pe/distrito/historia.asp

Capel, Horacio (2003). «Redes, chabolas y rascacielos: las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas». *Mediterráneo económico*, (3), 199-238. Barcelona.

Carbajal Rivera, Allan; Aldo Díaz Córdova, Márjori Meza Navarrete y Ernesto Yépez Zambrano (2012). «Planeamiento estratégico del distrito de San Juan de Lurigancho», tesis de maestría en Administración Estratégica de Empresas, Escuela de Posgrado Centrum, Pontifica Universidad Católica del Perú. Lima.

Carrión, Fernando (2007). «Espacio público: punto de partida para la alteridad», en Olga Segovia y Guillermo Dascal (editores), *Espacios públicos y construcción social* (pp. 79-97). Santiago de Chile: Sur.

Castells, Manuel (1997). *La sociedad red.* Volumen 1, *La era de la información*. Madrid: Alianza Editorial.

Castro Pozo, Hildebrando (2000). *Régimen legal urbano*. Lima: Gaceta Jurídica.

Chion, Miriam (2002). «Dimensión Metropolitana de la Globalización: Lima a Fines del Siglo XX». *EURE*, 28 (85), 71-87. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Christaller, Walter (1966). *Central places in Southern Germany*. Nueva Jersey: Prentice Hall.

CIAC, Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (2014). *Encuesta de movilidad urbana en Lima Metropolitana*. Lima: PUCP.

Ciccolella, Pablo (2012). «Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización». *Revista Iberoamericana de Urbanismo,* 8. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

Consejo de Transporte de Lima y Callao (2009). Mapas de rutas de transporte público.

DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (2005). Censo general 2005. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-general-2005-1

De Mattos, Carlos A. (2008). «Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano», en Paulo César Pereira y Rodrigo Hidalgo (editores), *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina* (pp. 23-40). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile / Universidad de Sao Paulo.

Declève, Bernard; Priscilla Ananian, Mauricio Anaya y Anne Lescieux (2009). *Densités bruxelloises et formes d'habiter*. Bruselas: Université Catholique de Louvain y Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dextre, Juan Carlos (2010). «Seguridad vial, La necesidad de un marco teórico». Trabajo de investigación. Barcelona: Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona. http://www.ganarlacalle.org/seguridad_vial.pdf

Dextre, Juan Carlos y Pau Avellaneda (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fondo Editorial de la PUCP.

Dorich, Luis (1997). *Al rescate de Lima, la evolución de Lima y sus planes de desarrollo urbano*. Lima: Sagsa.

Duhau, Emilio y Ángela Giglia (2008). *Las reglas del desorden*. México: Siglo XXI.

Dupuy, Gabriel (1998). *El urbanismo de las redes: teorías y métodos*. Barcelona: Oikos-Tau.

Esquivel, Jessica (2009). «*La renovación urbana de la periferia de la ciudad de 1870-1878. El aporte de Enrique Meiggs al desarrollo inmobiliario de la urbe limeña*», tesis de maestría en Arquitectura con mención en Renovación Urbana. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes, Sección de posgrado y Segunda Especialización, Universidad Nacional de Ingeniería. Lima.

Fernández de Córdova, Graciela y Marta Vilela (2015). «Reflexiones sobre densidad urbana y centralidades en la metrópoli de Lima, siglo XXI». *Ensayo. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorio*, 1 (1) 1, 83-114. Lima: Fondo Editorial de la PUCP.

Fernández De Córdova, Graciela; Paola Moschella y Luis Bogdanovich (2011). «Los sectores segregados periféricos ¿son los nuevos espacios para el desarrollo urbano en la metrópoli de Lima y Callao?», en Carlos De Mattos, C.; Wiley Ludeña y Luis Fuentes (editores), *Lima Santiago: reestructuración y cambio metropolitano* (pp. 237-272). Lima: CIAC-PUCP.

Fleury, Antoine; Hélène Mathian y Thérèse Saint-Julien (2012). «*Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole: le cas de Paris intra-muros*». *Cybergeo: European Journal of Geography*, 588. París: Centre National de la Recherche Scientifique. https://journals.openedition.org/cybergeo/25107

Frúgoli, Heitor (2000). *Centralidade em São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP) y São Paulo Research Foundation (FAPESP).

Gallo, María Teresa; Rubén Garrido y Manuel Vivar (2010). «Cambios territoriales en la Comunidad de Madrid: policentrismo y dispersión». *EURE*, 36 (107), 5-26. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Gehl, Jan (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

Glaeser, Edward (2011). *El triunfo de las ciudades*. México, D. F.: Taurus.

Gonzales de Olarte, Efraín y Juan Manuel del Pozo (2012). «Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis a partir de la localización del empleo». *Investigaciones Regionales* 23, 29-52. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá.

Gunther, Juan (1983). *Planos de Lima, 16013-1983*. Lima: Municipalidad de Lima Metropolitana y Petróleos del Perú.

Haggett, Peter (1983). *Geografía: una síntesis moderna*. Barcelona: Omega.

Hamann, Johanna (2011). «Monumentos públicos y espacios urbanos. Lima, 1919-1930», tesis de doctorado, Departamento de Escultura de la Universidad de Barcelona.

IMP, Instituto Metropolitano Planificación (2007). Plano de Zonificación de Ate-Vitarte. Reajuste Integral de la Zonificación de los Usos del Suelo de Lima Metropolitana. Municipalidad Metropolitana de Lima. http://www.imp.gob.pe/images/Planos%20de%20Zonificacion3/2%20Ate.pdf

IMP-MML, Instituto Metropolitano de Planificación y Municipalidad Metropolitana de Lima (1989). Plan de Desarrollo de la Región Lima Metropolitana de 1992-2010. Lima: MML.

IMP-MML, Instituto Metropolitano de Planificación y Municipalidad Metropolitana de Lima (2013). Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025. https://sinia.minam.gob.pe/documentos/plan-regional-desarrollo-concertado-lima-2012-2025

INDEC, Instituto Nacional de Estadística y Censos de Argentina (2010). Censo 2010. https://www.indec.gob.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41&id_tema_3=135

INE, Instituto Nacional de Estadística de Chile (2002). Censo de Población y Vivienda 2002. https://redatam-ine.ine.cl/redbin/RpWebEngine.exe/Portal?BASE=CENSO_2002&lang=esp

INEC, Instituto Nacional de Estadística y Censos de Ecuador (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. http://www.ecuadorencifras.gob.ec/resultados/

INEI, Instituto Nacional de Estadística e Informática (2007). Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda.

INEI, Instituto Nacional de Estadística e Información (2008). IV Censo Nacional Económico. https://webinei.inei.gob.pe/anda_inei/index.php/catalog/267

INEI, Instituto Nacional de Estadística e Información (2009). Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzana. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1403/index.html

INEI, Instituto Nacional de Estadística e Información (2010). II Censo Nacional Universitario. https://webinei.inei.gob.pe/anda_inei/index.php/catalog/264

INEI, Instituto Nacional de Estadística e Informática (2015). Compendio estadístico Perú 2015. www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicacionesdigitales/Est/Lib1253/compendio2015.html

INEI, Instituto Nacional de Estadística e Informática (2017). Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda.

Jacobs, Jane (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

Jordan, Ricardo y Maximiliano Carbonetti (2006). «Agenda urbana y financiamiento de centros y centralidades en América Latina y el Caribe: una relación deficitaria», en Fernando Carrión (editor), *Financiamiento de los centros históricos de América Latina y el Caribe* (pp. 59-75). http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=21165

Joseph, Jaime (2013). «Visión de Lima y los ejes estratégicos 2012-2025», en Grupo Propuesta Ciudadana, *Aportes de la sociedad civil al Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima (2012-2025), «Lima somos todos». Documentos de trabajo presentados en el taller realizado el 16 de enero 2013* (pp. 3-9). Lima: Grupo Propuesta Ciudadana.

Landsat (1990). Imagen satelital de Lima, 14 de abril de 1990, Landsat-5, U. S. Geological Survey. https://landsat.gsfc.nasa.gov/

Lefebvre, Henry (2013). *La producción del espacio urbano*. Madrid: Capitán Swing.

Matos Mar, José (1977). *Las barriadas de Lima, 1957*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

Matos Mar, José (2012). *Perú. Estado desbordado y sociedad nacional emergente*. Lima: Universidad Ricardo Palma.

Mayorga, Miguel y María Pía Fontana (2012). «Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura». *Bitácora Urbano Territorial*, 21 (2), 11-26. Bogotá: Facultad de Artes de la Universidad Nacional de Colombia.

Minedu, Ministerio de Educación (2010). Censo Escolar 2010. http://escale.minedu.gob.pe/censo-escolar/-/document_library_display/oJ44/view/10608

Minedu, Ministerio de Educación (2015). Información espacial de locales escolares e instituciones educativas. http://sigmed.minedu.gob.pe/descargas/

MML, Municipalidad de Lima Metropolitana (2008). Plano de reajuste integral de la zonificación de los usos del suelo de Lima Metropolitana. Ordenanza 620-Puente Piedra. http://www.ipdu.pe/ordenanzasyplanos/IMP/Puente-Piedra.pdf

MML, Municipalidad de Lima Metropolitana (s. f.). Ordenanza que reglamenta el proceso de planificación del desarrollo territorial-urbano del área metropolitana de Lima. Lima: MML. https://studylib.es/doc/4511228/municipalidad-metropolitana-de-lima-instituto-metropolita...

MML-IMP, Municipalidad Metropolitana de Lima e Instituto Metropolitano de Planificación (1992). *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010*, 1.er volumen. Lima: MML-IMP. http://www.urbanistasperu.org/inicio/PlanMet/planmet.htm

MML-IMP, Municipalidad Metropolitana de Lima e Instituto Metropolitano de Planificación (2014). *Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano, PLAM Lima y Callao 2035. Avance 2014*. Lima: MML-IMP. http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/region-lima/asamblea-metropolitana/PLAN-METROPOLITANO-DE-DESARROLLO-URBANO.pdf

Mumford, Lewis (1966). *La ciudad en la historia*. Buenos Aires: Infinito.

Municipalidad Distrital de Ate (2003). *Plan Integral de Desarrollo del distrito de Ate 2003-2015*. Tomo II, *Diagnóstico técnico participativo*. http://www.muniate.gob.pe/ate/files/transparencia/PLANEAMIENTO_ORGANIZACION/PDRC/2003_2015/2_PLAN_TOMO_II_DIAGNOSTICO_TECNICO_PARTICIPATIVO.pdf

Municipalidad Distrital de Ate (2017). «*Historia de Ate*», *Municipalidad Distrital de Ate, página web. http://www.muniate.gob.pe/ate/historia.php*

Muñiz, Iván; Vania Sánchez y Miquel Ángel García-López (2015). «Estructura espacial y densidad de población en la ZMVM 1995-2010: evolución de un sistema urbano policéntrico». *EURE*, 41 (122), 75-102. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

MV-CPL, Ministerio de Vivienda y Concejo Provincial de Lima (1969). Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao a 1980. Esquema Director 1967-80. Lima: MV-CPL.

Navarro, José Ramón y Armando Ortuño (2011). «Aproximación a la génesis de la contribución de la densidad en la noción de ciudad compacta». *EURE*, 37 (112), 23-41. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

ONPU, Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (1949). *Plan Piloto de Lima*. Lima: ONPU y Gráfica Scheuch.

ONPU, Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (1954). *Lima Metropolitana, algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones parciales varias*. Lima: ONPU.

ONU, Organización de las Naciones Unidas (2017). *Nueva agenda urbana*. Quito: Secretaría de Habitat III, Naciones Unidas. http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf

Panerai, Philippe y David Mangin (2002). *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste.

Panfichi, Aldo (1995). «Urbanización temprana de Lima, 1535-1900», en Aldo Panfichi y Felipe Portocarrero (editores), *Mundos interiores: Lima 1850-1950* (pp. 15-42). Lima: Universidad del Pacífico.

Piron, Marie; Évelyne Mesclier y Bernard Lortic (2015). «*Expansion de l'agglomération de Lima et différenciation de l'espace résidentiel: analyse exploratoire d'un corpus de données diversifié*», *Cybergeo: European Journal of Geography*, 732. París: Centre National de la Recherche Scientifique. http://cybergeo.revues.org/27102

Polydorides, Nicos (1983). *The concept of centrality in urban form and structure*. Serie European University Studies. Berna, Alemania: Peter Lang.

Ponce, Ramón (1994). *Gamarra: formación, estructura y perspectivas*. Lima: Fundación Friedrich Ebert

Produit, Timothée (2009). «A novel GIS method to determine an urban centrality index applied to the Barcelona area», tesis de maestría, *École* Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Remy, Jean y Liliane Voyé (1981). *Ville, ordre et violence: formes spatiales et transaction sociale*. París: PUF.

Roca, Josep; Blanca Arellano y Montserrat Moix (2011). «Estructura urbana, policentrismo y *sprawl*: los ejemplos de Madrid y Barcelona». *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 43 (168), 299-321. Madrid: Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, Ministerio de Fomento.

Rodríguez, Jorge (2012). «¿Policentrismo o ampliación de la centralidad histórica en el Área Metropolitana del Gran Santiago?». *EURE*, 38 (114), 71-97. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Rojas, Carolina; Iván Muñiz y Miguel Ángel García-López (2009). «Estructura urbana y policentrismo en el Área Metropolitana de Concepción». *EURE*, 35 (105), 47-70. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Romero, Miguel (1988). Diseño urbano y organización popular de Villa el Salvador. Ponencia presentada al III Concurso Iberoamericano de Urbanismo. http://www.miguelromerosotelo.com/pdf/05_01Diseno_urbano_organizacion_popular_Villa_salvador.pdf

Rueda, Salvador (2002). «El urbanismo ecológico». *E-urban. Revista Virtual de Urbanismo*, 2. Madrid: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Ruiz de Somocurcio, Jorge (1993). «Lima: Plan de Estructuración Urbana. Un nuevo conocimiento de la metrópoli», en Mario Lungo (coordinador), *La planificación de la ciudad. Experiencias latinoamericanas (*pp. 65-107). Cuadernos 1, [s. l.]: FLACSO, CADES. http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/46757.pdf

Salcedo, Rodrigo (2002). «El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno». *EURE*, 28 (84), 5-19. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Salcedo, Rodrigo y Michel Dear (2012). «La escuela de Los Ángeles y las metrópolis sudamericanas». *Bifurcaciones, Revista de Estudios Culturales Urbanos,* 11. Talca, Chile: Universidad Católica del Maule.

Sassen, Saskia (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Kats.

Seminario, Patricia y Manuel Ruiz (2008). *Discusión y alternativas de las políticas de vivienda en el Perú (1990-2007)*. Serie Cuadernos 11, Arquitectura y Ciudad. Departamento de Arquitectura, Edición.Digital_007. Lima: PUCP.

Takano, Guillermo y Juan Tokeshi (2007). *El espacio público en la ciudad popular. Reflexiones y experiencias desde el sur*. Lima: DESCO.

Vega Centeno, Pablo (2006). «El espacio público: la movilidad y la revaloración de la ciudad». *Cuadernos Arquitectura y Ciudad,* 3. Lima: Departamento de Arquitectura, PUCP.

Vega Centeno, Pablo (2017). «La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana». *EURE*, 43 (129), 5-25, Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Vega Centeno, Pablo; Juan Carlos Dextre y Mariana Alegre (2011). «Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana», en Carlos De Mattos y Wiley Ludeña (editores), *Lima_Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano (pp. 289-328). Lima:* CIAC-PUCP.

Vega Centeno, Pablo, Viktor Bensús y Marta Vilela (2013). «Gestión local de la densificación urbana de Lima: desafíos para la gobernabilidad de una metrópoli emergente». Proyecto de investigación, CIAC-PUCP.

Visser, Evert-Jan y José Távara (1995). *Gamarra al garete: concentración local y aislamiento global*. Lima: DESCO.

Weber, Max (1987). *La ciudad*. Madrid: La Piqueta.

AUTORES

PABLO VEGA CENTENO
Profesor principal del Departamento de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y miembro del Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (CIAC) de dicha universidad. Es sociólogo graduado en la PUCP y doctor en Arquitectura por la Universidad Católica de Lovaina. Se ha especializado en estudios urbanos, principalmente en temas de espacio público y movilidad urbana, sobre los que ha escrito varios artículos en revistas académicas, así como capítulos de libros.

MANUEL DAMMERT GUARDIA
Candidato a doctor en Sociología por el Colegio de México, magíster en Antropología por FLACSO-Ecuador y licenciado en Sociología por la PUCP. Profesor de la Sección Sociología del Departamento de Ciencias Sociales de la PUCP. Coordinador del Grupo de Trabajo «Desigualdades urbanas en América Latina» de CLACSO. Interesado en temas de sociología urbana, desigualdad y estratificación, dinámicas fronterizas y centros históricos.

PAOLA MOSCHELLA
Doctora en Geografía por la Université de Strasbourg (Francia). Licenciada en Geografía y Medio Ambiente, y magíster en Desarrollo Ambiental por la PUCP. Docente en la PUCP e investigadora del Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad de la misma universidad. Miembro del Grupo interdisciplinario de investigación «Innovación y participación en el desarrollo urbano«. Sus áreas de investigación son planificación territorial, expansión urbana, humedales urbanos, y segregación residencial.

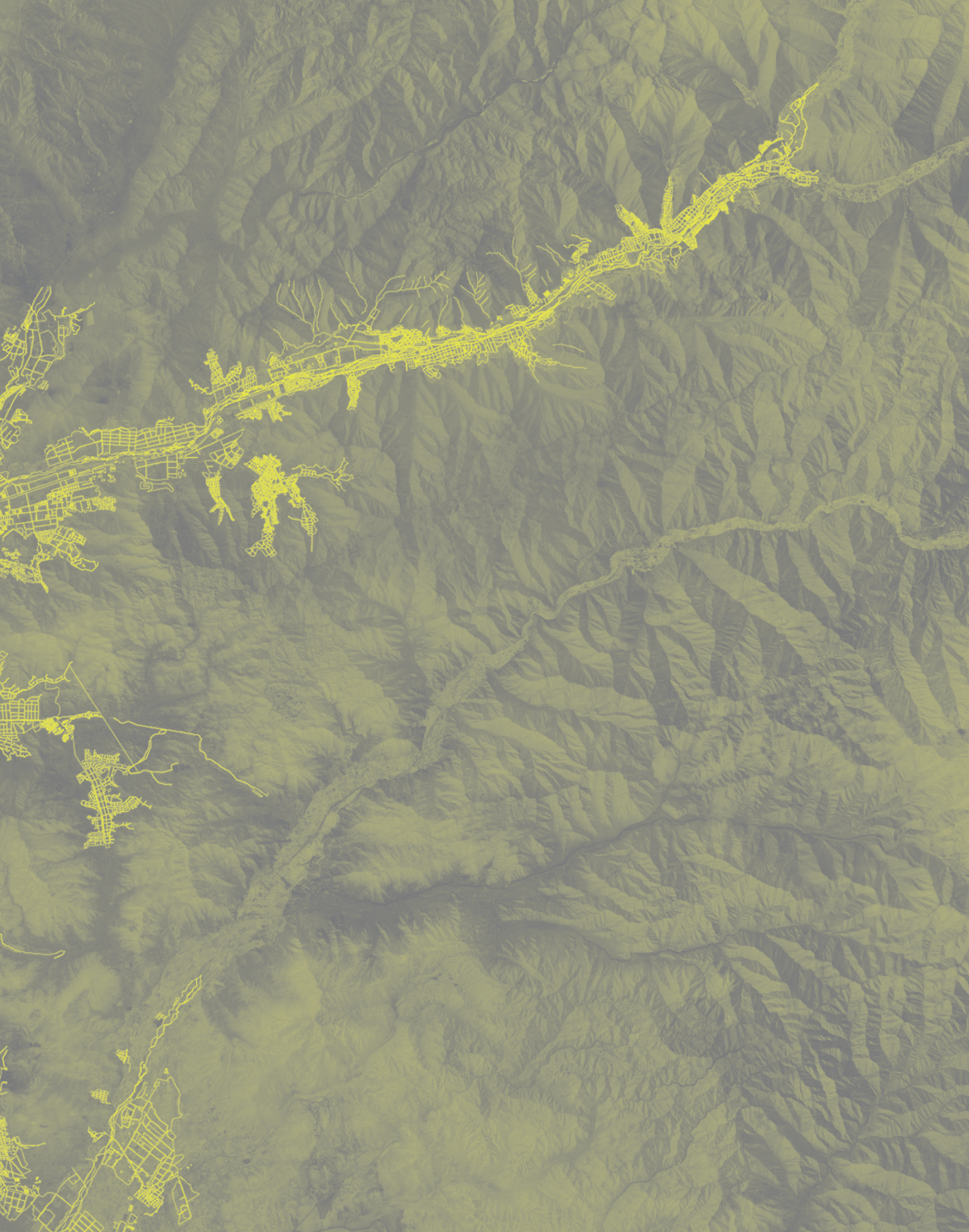
MARTA VILELA
Arquitecta por la Universidad Ricardo Palma (Perú), magíster en Ciencias Aplicadas de la Universidad Católica de Lovaina (Bélgica) y doctora en Urbanismo por la Universidad de Lieja (Bélgica). Profesora principal de la PUCP, Departamento Académico de Arquitectura, en el área del Urbanismo. Investigadora y consultora especializada en temas urbanos relacionados con la participación y planificación en escalas metropolitana y de ciudades intermedias, con diversas publicaciones, entre libros y artículos en revistas especializadas.

VIKTOR BENSÚS
Estudiante de doctorado en Sociología en CUNY-Graduate Center y planificador urbano por UC Berkeley. Se ha desempeñado como docente e investigador en las facultades de Arquitectura y Sociología de la PUCP, donde se licenció en Sociología. Ha investigado y publicado artículos académicos sobre producción social del espacio urbano, espacio público, gobernanza metropolitana y participación ciudadana, y tiene estudios sobre mercados ilegales y fronteras.

GRACIELA FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA G.
Arquitecta por la Universidad Nacional Federico Villareal, es magíster en Desarrollo Urbano y magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Es docente investigadora de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la PUCP. Trabajó en el Departamento de Urbanismo y Asesoría Urbana de la Ilustre Municipalidad de Santiago de Chile; en investigaciones, consultorías y publicaciones individuales y grupales en Chile y Perú.

OMAR PEREYRA
Profesor asociado del Departamento de Ciencias Sociales –Sección Sociología– de la PUCP. Es doctor en Sociología por Brown University, magister en Ciencias Sociales por la Universidad de Chicago y licenciado en Ciencias Sociales con mención en Sociología por la PUCP. Sus áreas de investigación son la sociología urbana y el análisis de clases.

Se terminó de imprimir
en los talleres gráficos de
Tarea Asociación Gráfica Educativa
Pasaje María Auxiliadora 156, Breña
tareagrafica@tareagrafica.com
Tel: 332-3229 / Fax: 424-1582
Junio 2019
Lima–Perú

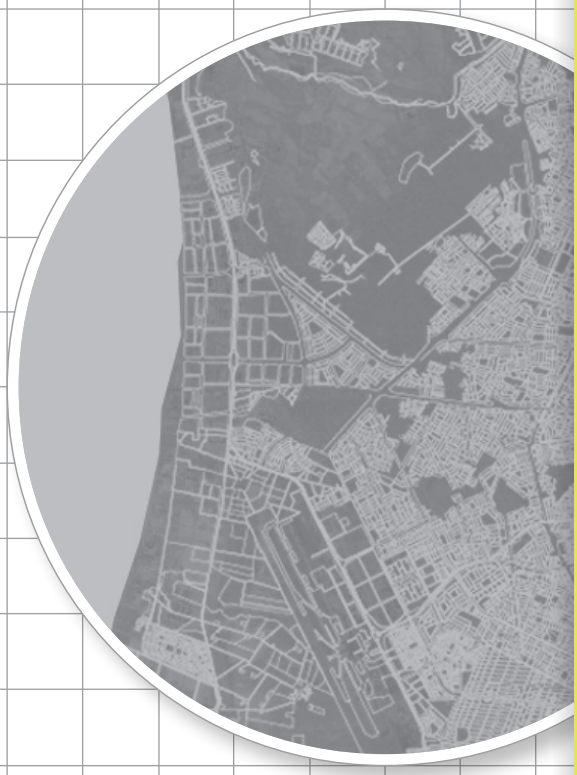


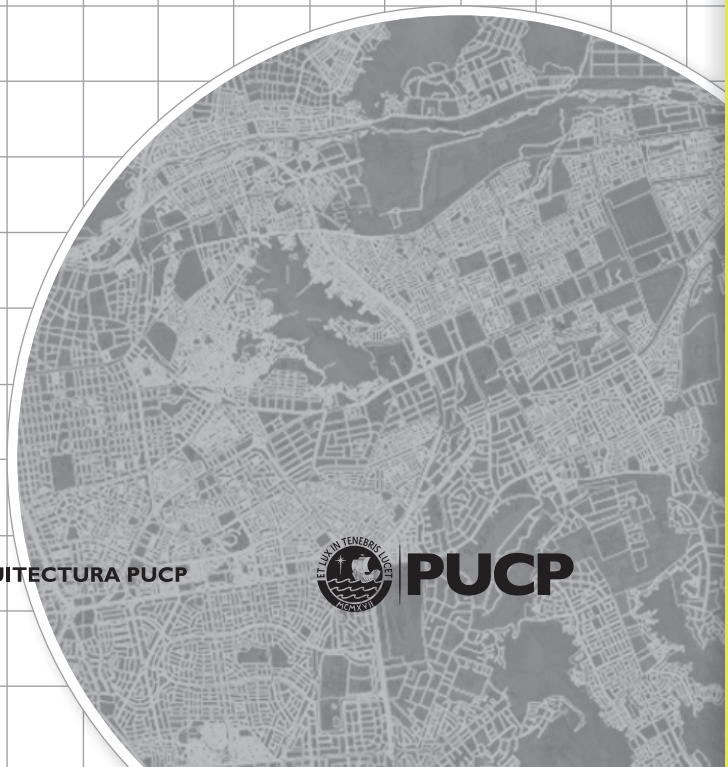
9 786123 174842

La globalización y el modelo actual de acumulación de capital han generado una serie de procesos de reestructuración territorial que proponen la necesidad de repensar procesos de fragmentación urbana, las nuevas características que adquieren la estructura y forma urbana, y la nueva relación que se establece entre actores públicos y privados. Metrópolis como Lima no logran generar un equilibrio entre la estructura urbana y la distribución social de sus espacios residenciales. Como resultado, la actual organización de la ciudad reproduce desigualdades socioespaciales y las vuelve persistentes.

En este contexto, las centralidades urbanas no solo son un criterio formal de análisis de la estructura urbana. Por el contrario, constituyen el punto neurálgico para reconocer qué tanto una urbe establece condiciones óptimas para la calidad de vida de sus habitantes; o, por el contrario, qué tanto refuerza patrones de desigualdad en la distribución de los bienes que produce la ciudad (materiales y simbólicos).

Este libro es un esfuerzo interdisciplinario por generar una contribución al conocimiento de la estructura de la metrópoli partiendo del estudio de las centralidades urbanas.





VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN
FONDO EDITORIAL
ARQUITECTURA PUCP
PUCP