

# CUADERNOS 10

ARQUITECTURA Y CIUDAD

EDICION.DIGITAL\_006

CIUDAD POPULAR, ORGANIZACIÓN FUNCIONAL  
Y MOVILIDAD

PAU AVELLANEDA

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

**Dirección:**

Reynaldo Ledgard

**Producción:**

Departamento de Arquitectura - Jefatura

**Diseño Gráfico:**

Braulio Miki

**Coordinador General:**

Isabel Ruiz C.

**Correspondencia:**

Av. Universitaria 1801 San Miguel, Lima

**ISSN 1998-670X**

Impreso en el Perú, Setiembre 2008

Departamento de Arquitectura - PUCP

e-mail: [dptoarquitectura@pucp.edu.pe](mailto:dptoarquitectura@pucp.edu.pe)

## **CIUDAD POPULAR, ORGANIZACIÓN FUNCIONAL Y MOVILIDAD**

### **Reflexiones sobre Lima Metropolitana**

**Pau Avellaneda**

## **ÍNDICE**

### **1. INTRODUCCIÓN**

### **2. LA MOVILIDAD Y EL TERRITORIO URBANO**

#### **2.1 Movilidad: un concepto confuso**

#### **2.2 Movilidad y estructura urbana**

#### **2.3 Transformaciones urbanas, vida cotidiana y movilidad en las áreas metropolitanas latinoamericanas**

### **3. EL TERRITORIO URBANO Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL**

#### **3.1 La dimensión espacial de la exclusión**

#### **3.2 El impacto del desarrollo urbano en los sectores menos favorecidos: la segregación**

#### **3.3 residencial como forma de exclusión social**

#### **3.4 La ciudad latinoamericana: un espacio generador de exclusión**

### **4. ORGANIZACIÓN FUNCIONAL Y ARTICULACIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE LIMA**

#### **4.1 La ciudad popular y el fenómeno barrial**

##### **4.1.1 Barriadas, barrios marginales, pueblos jóvenes, asentamientos humanos y barrios populares**

##### **4.1.2 Dinámica de los barrios populares**

##### **4.1.3 La dimensión del fenómeno barrial**

**4.2 La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración**

**4.3 La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro**

**5. LA CIUDAD POPULAR: ENTRE LA INTEGRACIÓN Y LA SEGREGACIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL**

**BIBLIOGRAFÍA**

## Prólogo

La organización de los viajes metropolitanos suele formar parte de la problemática del transporte. En este caso, el autor nos propone incluir el concepto de transporte dentro del de movilidad, a fin de vincular el sistema de transporte urbano con el estudio de los motivos que llevan a los desplazamientos cotidianos de la población y con la estructura urbana en su conjunto.

El concepto de movilidad le permite, por otra parte, analizar el acceso a los medios de transporte como forma de exclusión social en la ciudad. En efecto, el acceso a oportunidades laborales, educativas o culturales constituye también un problema espacial, donde la distancia entre el lugar de residencia y estas ofertas urbanas pueden constituir formas graves de exclusión social.

Por último, al analizar la movilidad en el caso de la ciudad de Lima, el autor relaciona las necesidades de desplazamiento existentes con una organización de la estructura que concentra la mayor parte de actividades en pocas centralidades. De esta manera, muchos de los problemas de transporte que experimentamos no son sobre todo la expresión de un sistema ineficiente sino, primeramente, la expresión de una mala distribución de los servicios y funciones urbanas dentro del continuo metropolitano.

Pau Avellaneda es Doctor en Geografía y profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona. Entre el 2003 y 2007 realizó su investigación sobre movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en Lima Metropolitana, la cual sustentó como Tesis de Doctorado en dicha universidad.

El presente artículo forma parte de los hallazgos de su investigación sobre movilidad urbana en Lima, la cual constituye un aporte sustantivo al conocimiento de la organización de la estructura de nuestra metrópoli. En abril del 2008 tuvimos el privilegio de contar con la presencia del profesor Avellaneda en una conferencia organizada por el CIAC, en donde presentó el conjunto de sus hallazgos. Esperamos continuar con él un intercambio académico que nos sea de provecho para una mejor comprensión de los fenómenos urbanos.

Pablo Vega Centeno  
Profesor del Departamento de Arquitectura

## 1. INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas Lima ha experimentado una profunda transformación espacial y funcional. La ciudad ha crecido rápidamente durante este período superando sus límites tradicionales. La llegada de numerosos contingentes poblacionales procedentes del resto del país, los intereses mercantiles de los grandes propietarios de tierras y la incapacidad o falta de voluntad de las distintas administraciones públicas para planificar este crecimiento ha dado lugar a la ciudad de carácter extenso que conocemos hoy.

Este crecimiento, sin embargo, no ha ido acompañado de una descentralización de las funciones urbanas. Lejos de dispersarse por el territorio metropolitano a medida que éste iba creciendo, la mayor parte de las actividades urbanas han seguido concentradas en el centro de la ciudad. Los tenues procesos de desconcentración de actividades producidos en las últimas décadas se han desarrollado fundamentalmente en los nuevos espacios centrales de la urbe profundizándose el carácter centralista de la ciudad con el crecimiento de ésta. En este sentido son concluyentes algunos de los datos analizados en los que se constata, por ejemplo, que casi la mitad de los establecimientos industriales y comerciales y más de dos tercios de los puestos de trabajo se concentran en el área central de la ciudad.

De esta forma, si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio polifuncional próximo al lugar de residencia hoy se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama urbana. Si antes las funciones vitales de la población estaban concentradas en un espacio relativamente próximo al hogar hoy se encuentran alejadas de éste. En este sentido, se ha pasado de una vida organizada alrededor del espacio local, del espacio de proximidad, a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano. Asimismo, el espacio de proximidad ha dejado de ser el espacio vital desbordando éste las fronteras de lo local y ubicándose en un espacio mucho más difuso y disperso.

Paralelamente a este proceso de transformación urbana se ha producido un proceso de segregación socio-territorial mediante el cual las clases populares se han concentrado fundamentalmente en las nuevas periferias metropolitanas. La falta de espacio en lugares cercanos al centro de la ciudad, las malas condiciones de habitabilidad de éstos y los elevados costes de la vivienda en los espacios centrales ha significado que la mayor parte de las personas de bajos ingresos establezcan su residencia allí donde existe espacio suficiente para ello y en condiciones económicas favorables, esto es, en la periferia de la ciudad. De esta forma, los grupos de menos recursos han sido expulsados de las áreas de centralidad replegándose en los extensos espacios metropolitanos periféricos.

Este proceso de segregación social y territorial ha ido acompañado de un profundo proceso de segregación funcional. Así, la mayor parte de los nuevos espacios de la ciudad popular tiene un carácter fundamentalmente residencial. Si bien es cierto que a medida que se van consolidando van adquiriendo cada vez más funciones urbanas, en la mayor parte de los casos distan mucho de poder ser considerados espacios complejos con diversidad funcional. Fruto de ello, en la actualidad la mayor parte de los sectores populares urbanos residen en espacios periféricos de la ciudad infradotados de los servicios básicos y donde existen muy escasas oportunidades laborales y de otra índole.

Esta segregación funcional y socio-territorial ha dado lugar al establecimiento de un estrecho vínculo entre la ciudad popular y los centros de actividad de la urbe. Lejos de entenderse como un espacio cerrado, segregado o marginado con una dinámica interna propia, la ciudad popular mantiene una relación intensa con el resto de la metrópoli, especialmente con el área central de ésta. Prueba de ello son la multiplicidad de desplazamientos que realizan los habitantes de la ciudad popular hacia otros espacios de la metrópoli. Sin embargo, esta vinculación no se ha desarrollado en condiciones de igualdad sino de dependencia. La concentración de funciones, actividades y oportunidades en el centro de la urbe ha hecho que los habitantes de la ciudad popular dependan en gran medida del centro de ésta para desarrollar sus actividades cotidianas.

La ubicación de la mayor parte de funciones y actividades urbanas en el área central de la ciudad obliga a los sectores populares a realizar lejos del espacio local una parte importante de

sus actividades cotidianas. Así, la vida cotidiana de importantes sectores de la población de bajos recursos residente en las áreas periféricas de la ciudad se desarrolla en los espacios centrales de ésta. Si bien es cierto que algunas actividades cotidianas pueden desarrollarse fundamentalmente en el espacio de proximidad, la mayor parte de éstas deben realizarse fuera de este espacio.

En este contexto de segregación socio-territorial y de desigualdad en la disposición de los servicios y las actividades, la movilidad deviene un importante elemento articulador de la vida cotidiana de las personas en situación de pobreza en tanto que permite romper las barreras que esta segregación impone. Dado que la mayor parte de las oportunidades laborales y los servicios necesarios para el desarrollo de sus actividades cotidianas se encuentran lejos de sus lugares de residencia, la población de bajos recursos se ve obligada a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para desarrollar su vida cotidiana.

Así, para los sectores de bajos recursos los desplazamientos se erigen como el criterio estructurador de la vida cotidiana. El acceso a los servicios y a las oportunidades que ofrece la ciudad solo podrá realizarse mediante importantes desplazamientos especialmente de carácter metropolitano. En este sentido, el desarrollo de una vida organizada fundamentalmente fuera del espacio local solo será posible mediante la integración de la movilidad en la vida cotidiana. De esta forma, las posibilidades de desplazamiento facilitarán a los sectores populares

integrarse en las dinámicas de la ciudad no restringiendo su vida cotidiana a sus espacios residenciales o de proximidad.

## **2. LA MOVILIDAD Y EL TERRITORIO URBANO**

La movilidad de los ciudadanos guarda una estrecha relación con la estructura urbana y la organización funcional del territorio sobre el que se desplazan. De la distribución de las funciones que se da en una ciudad dependerán en buena medida las pautas de movilidad de sus habitantes. Asimismo, los sistemas de transporte implantados en una ciudad contribuirán a configurar la estructura urbana de ésta. De esta forma, entre ambas variables se establece una estrecha relación que, lejos de desarrollarse en una sola dirección siguiendo un esquema de causa-efecto, se realiza en ambas direcciones basándose en un esquema de carácter biunívoco y dialéctico.

A lo largo de la historia las ciudades han ido evolucionando de diversas formas. Cada etapa histórica ha dado lugar a un tipo distinto de ciudad. La ciudad contemporánea es el resultado de la superposición y/o yuxtaposición de las ciudades que le han precedido. Y cada una de estas ciudades pretéritas o actuales ha ido estrechamente ligada a un modo de transporte y a unas pautas generales de movilidad. Así, puede hablarse de la ciudad del peatón, la ciudad del tranvía o la ciudad del automóvil según haya dominado cada uno de estos medios de transporte y de formas de desplazarse (Miralles, 2002).

Sin embargo, a pesar del progreso alcanzado durante las últimas décadas en la investigación urbana, la relación entre transformación urbana y movilidad no ha sido muy tenida en cuenta. Ambos aspectos han sido estudiados y analizados de forma sectorial lo que ha significado, a su vez, el desarrollo de políticas públicas y de una planificación también sectorial que no han logrado resolver los problemas que pretendían (Montezuma, 1999). La interacción entre ambas dimensiones de la ciudad impone la necesidad de explicitar la relación entre territorio urbano y movilidad como el punto de partida de una aproximación que sea transversal y que se sustente en el carácter de relación mutua que existe entre la movilidad y el territorio urbano.

## **2.1 Movilidad: un concepto confuso**

Para iniciar esta reflexión se realizará, en primer lugar, un recorrido por los principales términos y los conceptos usados cotidianamente en el denominado campo de la movilidad. En el lenguaje de la movilidad son usados de forma común, y muchas veces como sinónimos, términos como *tránsito*, *transporte* y *movilidad* e incluso *accesibilidad*. Cada uno de ellos, sin embargo, encierra conceptos, ideas y hasta ideologías distintas lo que hace necesaria su distinción en pro de evitar que se confundan entre si. La comprensión de cada uno de dichos términos facilitará, al mismo tiempo, la comprensión de los cambios que en los últimos años se han ido sucediendo en el paisaje de la movilidad.

“Si hasta hace dos décadas hablábamos de tránsito, hace una, de política de transporte y ahora, de movilidad, no es porque nos guste cambiar de palabra, sino porque hemos ido

comprendiendo la dinámica de los traslados de las personas” (Miralles, 2001). Efectivamente, la comprensión de la dinámica de los desplazamientos de los ciudadanos ha significado un cambio en los términos utilizados para analizar el objeto de estudio. La sustitución de un término, de un concepto, por otro se ha producido en el momento en que se ha comprendido que en el análisis de los desplazamiento debían incorporarse nuevos objetos de análisis, en el momento en el que se ha comprendido que dicho objeto debía ampliarse. Asimismo, esta ampliación del objeto de estudio, también ha ido acompañada de un cambio radical del sujeto de análisis.

La diferenciación esencial entre *tránsito*, *transporte* y *movilidad* está en el objeto de estudio (Sanz, 2005b). Así, nos referíamos al *tránsito* cuando el objetivo principal era el automóvil y el problema residía en adecuar el espacio a este nuevo elemento. El objeto de preocupación era, entonces, la circulación y el estacionamiento únicamente de este medio de transporte. Más adelante dicha preocupación se amplió a otros medios de transporte algunos de los cuales compartían infraestructura con los automóviles y otros no. Así, se empezó a hablar de transportes motorizados y no motorizados, de transportes viarios y ferroviarios, de transportes públicos y privados, llegándose incluso a hablar del ir a pie como un medio de transporte propiamente dicho. El concepto de tránsito, entonces, en tanto que disciplina cuyo objeto de preocupación era uno de los diversos medios de transporte existentes, pasó a formar parte de un concepto más amplio, el de *transporte* (Miralles, 2001).

Sin embargo, siguiendo la argumentación de Miralles y tal como ella misma señala, el análisis todavía no estaba completo ya que no habíamos incorporado a las personas y, con ellas, a las razones que tienen para moverse y para utilizar un medio de transporte u otro. Será esta nueva incorporación, la de las personas como objeto de estudio, la que nos permitirá, en esta última fase del recorrido conceptual y terminológico, hablar propiamente de *movilidad*. El concepto de movilidad, entonces, supera ampliamente los de tránsito y transporte en tanto que se preocupa no solo de los medios de transporte que utilizan los ciudadanos sino de los motivos que los llevan a moverse, de las facilidades o dificultades que tienen para hacerlo, de las diferencias de pautas de movilidad existentes entre los diferentes colectivos sociales, de la vinculación de esta actividad, la de desplazarse, con su nivel de renta o con su nivel de autonomía personal, etc.

El estudio de la movilidad, entonces, va mucho más allá del tradicional estudio de la oferta de transporte. Los estudios clásicos confundían, sin duda alguna, los desplazamientos de los ciudadanos y sus características con los medios de transporte. Según señala Miralles (2002), “la utilización de los medios de transporte se explica, obviamente, por su existencia, pero también, y quizá de manera previa, por la necesidad que los ciudadanos tienen de moverse por un espacio concreto en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada”. Los estudios tradicionales habían hecho hincapié en la oferta de transporte olvidando y menospreciando algo tan fundamental como la demanda de éste.

Se trata, así, de un cambio radical no solo del objeto sino también del sujeto de estudio (Sanz, 2005a). Mientras desde la perspectiva del tránsito únicamente eran tenidos en cuenta los conductores de automóviles y desde la del transporte los individuos que se desplazaban en medios de transporte propiamente dichos, el análisis desde la perspectiva de la movilidad incorpora a todos los sujetos, se desplacen o no, haciendo especial hincapié en las diferencias existentes entre ellos.

Si desde la ingeniería tanto de tránsito como de transporte se consideraba iguales a todos los individuos, desde la óptica de la movilidad se considera la existencia de una multitud de sujetos diferenciados según la edad, el sexo, la clase social, el grupo étnico, la condición física o psíquica, etc. cada uno de los cuales tiene necesidades diferenciadas de movilidad y, consecuentemente, requiere de soluciones también diferenciadas. Tal como señala Sanz (2005b), mujeres, niños, personas mayores, personas con discapacidad, inmigrantes de culturas diversas, pasajeros de automóviles, etc., configuran un universo de estudio y demandas de movilidad mucho más amplio y diverso que el considerado tradicionalmente en los estudios de tránsito y/o de transporte.

En este trabajo, entonces, se asume el concepto de movilidad frente a los de tránsito y transporte en tanto que permite una aproximación mucho más amplia a la comprensión del fenómeno objeto de estudio. Si bien, como se verá en apartados sucesivos, el transporte, la oferta de transporte, en especial la de carácter público, es un condicionante muy significativo de los fenómenos de exclusión social en las ciudades latinoamericanas y en Lima en particular,

dicha situación debe sus causas a situaciones personales relacionadas con sus niveles de renta, de formación, de dependencia, etc. que solo pueden abordarse desde una perspectiva amplia de los desplazamientos, desde la movilidad.

¿Pero cual es propiamente el concepto de movilidad que asume este trabajo? La disparidad de usos, y abusos, que ha sufrido este término obliga a definirlo con precisión. Para ello tomaremos la definición señalada por la Ley de la Movilidad aprobada por el Parlamento de Catalunya en el año 2004 según la cual la movilidad es el “conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes tienen que hacer por motivos laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales o de ocio, o por cualquier otro” (Parlament de Catalunya, 2004).

Es precisamente este elemento, el de los motivos de desplazamiento, el que ha generado una de las controversias más acuciantes de esta disciplina. Con la introducción de este parámetro como componente de análisis en los estudios sobre los desplazamientos de los ciudadanos se introdujo la distinción entre *movilidad obligada* y *movilidad no obligada*. Mientras que la primera designa al conjunto de desplazamientos motivados por razón de trabajo y estudio, considerándose estas actividades las esenciales para la vida, en el segundo grupo se incluyen el resto de motivos de desplazamiento, en un cajón de sastre definido por exclusión del primero, considerándose de segunda categoría las actividades inductoras de estos desplazamientos: comprar, acompañar a los hijos al colegio, ir al médico, visitar a amigos y familiares, etc.

Ahora bien, la distinción entre movilidad obligada y no obligada es más que discutible. Tal como señala Sanz, podría argumentarse que esta distinción es de carácter instrumental, útil y necesaria para analizar fenómenos y problemas particulares de la movilidad y que no encierra ningún sesgo. Sin embargo, voluntariamente o no, su empleo no es tan neutral o inocente como podría parecer puesto que su uso implica dar el protagonismo a una parte minoritaria de los viajes diarios y con ello dejar al margen los problemas de movilidad de la mayor parte de la población (Sanz, 2005a).

Tal como señalan tanto Miralles (2002) como Sanz (2005b), tan obligados son los desplazamientos al trabajo o al colegio como los motivados para hacer las compras, visitar al médico o acompañar a los niños al colegio. En este sentido, dicha distinción no tiene ningún sentido, ninguna justificación. O sí. Los desplazamientos “obligados” son los realizados por los colectivos más fuertes, más influyentes y con los medios de transporte “más importantes”. Los desplazamientos “no obligados”, en cambio, son los realizados por los colectivos más débiles, menos influyentes, y que se desplazan con los medios de transporte “menos importantes”. Asimismo, mientras los primeros están asociados fundamentalmente a la esfera productiva y, con ello, a las actividades propiamente masculinas, los segundos están ligados principalmente al ámbito reproductivo, un ámbito propiamente femenino.

Si el objeto de estudio de la movilidad son los desplazamientos de los ciudadanos, no pueden dejarse de lado la mayor parte de éstos. Y esto es a lo que lleva dicha fragmentación de los motivos para desplazarse. En definitiva, tal como señala Sanz (2005b), “emplear *movilidad*

*obligada* como categoría analítica supone desaprovechar las virtudes del concepto de movilidad antes expuestas retornando a la estrechez de miras del tránsito: reduce el objeto de estudio, minusvalora a determinados sujetos de la movilidad, aplica métodos de análisis que sobrevaloran determinados viajes y prepara soluciones dirigidas en exclusiva a ciertos usuarios o modos de transporte”.

En consecuencia, para este trabajo se ha optado por prescindir de los calificativos obligado y no obligado entendiendo que ambos tipos de desplazamiento tienen la misma importancia analítica. Así, este trabajo se centrará en lo que se ha dado en llamar *movilidad cotidiana* (Miralles et al., 2000), esto es, el conjunto de desplazamientos que los ciudadanos y las ciudadanas realizan habitualmente, con una periodicidad que no supere la frecuencia semanal, para desarrollar actividades también cotidianas.

## **2.2 Movilidad y estructura urbana**

Una vez definidos los conceptos usados cotidianamente en el campo de la movilidad, se analizará en profundidad la relación existente entre las variables objeto de análisis: la movilidad y el territorio urbano. Actualmente ya nadie duda de la relación de reciprocidad entre ambas variables. Tal como señalan Miralles (2002) y Figueroa (1997) en sus análisis respectivos sobre las ciudades europea y latinoamericana, movilidad y territorio urbano se entrecruzan y se influyen mutuamente. Hasta hace poco tiempo, sin embargo, se relacionaba la movilidad únicamente con la oferta de transporte. Según esta idea, aquello que condicionaba los

desplazamientos de los ciudadanos era la presencia de determinados medios de transporte, fueran estos individuales o colectivos, viarios o ferroviarios, motorizados o no. Los ciudadanos se desplazaban de una forma u otra en función de la oferta de transporte existente.

Sin embargo, tal como afirma Miralles-Guasch (2005), la experiencia nos muestra que tanto los análisis como las propuestas que se basan exclusivamente en los servicios de transporte existentes (infraestructuras, tecnología...), no son suficientes para detectar ni para resolver los problemas que afloran “ya que se olvidan del hecho que la movilidad no viene determinada únicamente por la implantación de la oferta de transportes sino de muchos otros aspectos de carácter funcional y territorial”. Efectivamente, la movilidad tiene, entre otras, una dimensión espacial. El territorio urbano se establece como una dimensión intrínseca de la movilidad. La localización de las actividades urbanas ligadas tanto a la esfera productiva como a la reproductiva sobre el territorio condicionan en gran medida el sentido de los desplazamientos y los patrones de movilidad. Esta dimensión, a la que llamamos *accesibilidad*, supone la superación de una distancia haciendo posible la interacción social, facilitando el enlace entre actividades localizadas sobre el territorio (Miralles, 2002).

La movilidad, entonces, no puede comprenderse si no se conoce la estructura urbana y/o territorial sobre la que se desarrolla. Durante mucho tiempo la relación entre transformación urbana y movilidad ha presentado grandes reducciones y contradicciones producto de la supremacía de una aproximación sectorial a estos temas y de una visión determinista del transporte en la producción del espacio y viceversa (Montezuma, 1999). Así, desde el siglo XIX

ha prevalecido una aproximación sectorial a la cuestión urbana lo cual ha significado una atomización del conocimiento de esta materia. Ello ha supuesto, a su vez, la consolidación de diferentes disciplinas académicas y técnicas para tratar a cada una de las variables por separado a pesar de estar estrechamente relacionadas entre ellas. De este modo, la ingeniería de transporte se especializó en la oferta y la demanda de transporte mientras que el urbanismo y la geografía se interesaron por el espacio urbano (Merlin, 1991).

A su vez, el escaso interés de los investigadores por tratar lo concerniente a la relación entre la movilidad y las transformaciones urbanas permitió la generalización de una visión determinista. Así, el transporte se convirtió en un factor o bien explicativo o bien dependiente de los diferentes tipos de crecimiento urbano y los distintos tejidos urbanos se asociaban a diferentes medios y/o infraestructuras de transporte (Miralles, 1997). Dicho de otro modo: o bien eran los transportes los que determinaban un tipo u otro de ciudad o era la morfología urbana de un territorio la que determinaba el tipo de transporte que debía haber en ella.

Según este planteamiento, las consecuencias de la implantación de un sistema de transporte sobre un territorio eran mecánicas y, por tanto, repetitivas y previsibles (Offner, 1993). Igualmente, los efectos del desarrollo de un modelo urbano en una ciudad sobre el sistema de transportes también eran predecibles. En este sentido, desde el ámbito del transporte el tejido urbano y funcional de la ciudad era concebido como una estructura predefinida no alterable que generaba unos determinados flujos de desplazamientos a los que había que dar respuesta mediante la construcción de nueva infraestructura o la implantación de nuevos medios o

sistemas de transporte. A su vez, desde el punto de vista urbanístico, el sistema de transporte era considerado como un elemento más del sistema urbano despreciando su papel potencialmente protagónico en la transformación general de la ciudad y de la trama urbana y funcional en particular (Miralles, 2002).

A partir de los años sesenta y setenta, sin embargo, la percepción de las relaciones existentes entre la movilidad y el territorio han variado sustancialmente. Durante las últimas décadas se ha producido un replanteamiento de la relación entre transporte y territorio superando la relación causal y apostando por una visión integradora y de reciprocidad entre ambas variables.

Según esta nueva aproximación, dichos elementos, movilidad y territorio urbano, no se relacionan causalmente entre si sino que lo hacen de forma dialéctica (Miralles, 2002). Ambas variables se entrecruzan y se influyen mutuamente estableciendo una relación de reciprocidad de tal modo que al mismo tiempo que la distribución de los usos del suelo y de las actividades urbanas configura determinados patrones de movilidad, la oferta de transporte presente en un territorio puede condicionar los patrones de localización de las actividades urbanas.

De este modo, los procesos de transformación que tienen lugar en el territorio urbano están influenciados por múltiples factores no aislados individualmente, entre ellos el sistema de transporte urbano, sumándose, superponiéndose y generando interrelaciones y sinergias entre si (Giampietro, 1989). Es lo que Offner (1992) llama *congruencia*. Este concepto significa la

superación de la tradicional y tan utilizada relación de causa-efecto en provecho de un modelo de adaptación recíproca que apunte a relaciones dialécticas y abandone las relaciones causales.

En este contexto, a cada modelo urbano se le puede asociar una forma distinta de desplazarse y un modo de transporte mejor adaptado a su estructura y morfología. Partiendo de esta hipótesis, Kaufmann (2000) identifica cuatro modelos de vida en función de la estructura urbana del espacio donde desarrollen su vida cotidiana a los que se asocia unos modos de transporte determinados para su movilidad cotidiana.

En primer lugar identifica el modelo de vida “ciudadano” asociado a las características de la ciudad central donde la proximidad de las actividades conlleva que la mayor parte de los desplazamientos sean realizados a pie o en transporte público. En segundo término identifica el modelo de vida “rural” asociado al vehículo privado pero también a los modos de transporte de proximidad. En tercera instancia señala el modo de vida “metropolitano” al que se relaciona con una red de centralidades y el uso tanto del transporte privado como del público. Y finalmente, destaca el modo de vida “californiano” que identifica con los espacios suburbanos y el uso exclusivo del vehículo particular.

Tabla 1. Modelos de vida

<b>Idéal-type</b>	<b>Moyens de transport typiques de la mobilité quotidienne</b>
Citadin	Transports publics, moyens de transport de proximité
Rural or villageois	Automobile et moyens de transport de proximité
Métropolitain	Transports publics et automobile
Rurbain or californien	automobile

*Font: KAUFMANN, V. (2000) Mobilité Quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes p. 44.*

En definitiva, de un paradigma que primaba las relaciones de tipo causal entre la movilidad y el territorio se ha pasado a otro donde estas variables se relacionan en el marco de un proceso dialéctico, donde de una visión sectorial y determinista se ha pasado a una perspectiva integradora y mutuamente condicionadora. Se impone, entonces, como señala la propia Miralles (2002), una visión integradora de ambas variables y una aproximación transversal que supere el paradigma de la causalidad e introduzca el de la dialéctica, que huya de la visión causal y que ahonde en la relación recíproca y circular existente entre ellas. Este será el punto de vista que adopte el presente trabajo.

Al igual que en otras regiones del mundo, en América Latina el análisis de las transformaciones urbanas y de la movilidad y el transporte se han realizado únicamente de forma sectorial. Si bien existe una amplia producción académica tanto por lo que se refiere a estudios de carácter urbanístico como de transporte urbano, la relación entre ambos aspectos ha sido muy poco analizada (Figuroa, Godard & Henry, 1997). Debe realizarse, entonces, una aproximación transversal que incorpore un análisis integrado de ambas variables en el contexto regional latinoamericano.

Así es, América Latina no ha escapado a esta aproximación sectorial señalada en las páginas anteriores. El proceso de urbanización y el transporte han sido objeto únicamente de análisis sectoriales. A mitades de los años ochenta Figuroa, Henry, Blancs y Brinatti (1985) concluían que existían muy pocas investigaciones y muy pocos documentos de tipo analítico que analizaran las variables territorio y transporte de forma integrada. Por el contrario, existía una producción considerable de estudios de planificación urbana e ingeniería de transporte que trataban ambos temas de forma sectorial (Henry, 1985).

Dos décadas después se puede constatar que la investigación sobre el transporte y la cuestión urbana en América Latina ha evolucionado bastante. Sin embargo, la relación entre el transporte y la estructura urbana sigue estando muy poco analizada. A pesar de la gran producción de documentos sobre asuntos urbanos publicados en los últimos años, son escasos los trabajos que tratan de hacer una lectura transversal de la estructura socioeconómica y espacial de la ciudad incorporando el transporte y la movilidad como

elementos de análisis. Prácticamente no existe un análisis sobre el tema que incorpore una visión integrada y articulada de dichas variables (Montezuma, 1999).

El sistema de transporte urbano implantado en una ciudad ha contribuido a la consolidación de formas espaciales completamente distintas. En los países europeos, donde la planificación urbana y de transporte han favorecido una movilidad urbana colectiva, se han consolidado urbes concéntricas y densas<sup>1</sup>. Por el contrario, en las ciudades norteamericanas, donde el transporte individual ha sido prioritario para la planificación urbana, las autopistas y los automóviles han contribuido al desarrollo de aglomeraciones difusas y de baja densidad (Dupuy, 1995). En las ciudades de los países en desarrollo, sin embargo, donde la planificación urbana no siempre ha estado presente, el papel del transporte en el proceso de urbanización es mucho más difícil de abordar que en las urbes de los países desarrollados. En América Latina, a pesar del uso mayoritario del transporte público y de una motorización marginal (Vasconcellos, 2001), la forma predominante de las urbes de más de un millón de habitantes está lejos de parecerse a la de las ciudades estructuradas en base a una movilidad colectiva. En la mayoría de estos casos se observa que “el transporte ha desempeñado papeles muy diferentes en el proceso de urbanización a la largo del último siglo ya que ha existido una redefinición periódica de la relación entre transformación urbana y movilidad” (Montezuma, 1999).

<sup>1</sup> Si bien en los últimos años se ha producido un proceso de difusión urbana en general se puede hablar de ciudades densas.

La relación entre ambas variables, el territorio y la movilidad, se constata en todas las ciudades del continente y desde épocas pretéritas. La evolución de la estructura urbana de las

metrópolis latinoamericanas ha ido siempre de la mano de las transformaciones del sistema de transporte; a su vez, los patrones de movilidad se han explicado por la configuración de ambas variables. La metropolitanización en América Latina ha sido un proceso de gran envergadura donde el transporte urbano ha jugado un papel protagónico. A su vez, ambos procesos, la transformación urbana y la evolución del sistema de transporte, han moldeado las dinámicas de movilidad de sus ciudadanos (Montezuma, 1999).

Así, en los asentamientos coloniales compactos se desarrollaba un patrón de movilidad básicamente peatonal. Más adelante, la irrupción del tranvía, primero tirado por caballos y después mediante energía eléctrica, permitió un primer crecimiento de la ciudad y una distribución modal donde el viaje en transporte público fue ganando terreno a los desplazamientos peatonales. El posterior crecimiento de la ciudad, bien sea para formar aglomeraciones tentaculares o las posteriores metrópolis semi-compactas, fue posible gracias a la implantación del autobús, un medio de transporte que permitía la extensión de la ciudad más allá de los límites “impuestos” por una estructura rígida como el tranvía. En esta nueva ciudad, donde las distancias son cada vez mayores, los desplazamientos motorizados irán imponiéndose sobre los peatonales y los realizados en transporte público sobre los efectuados en vehículo particular.

El sistema de transporte basado en medios públicos implantado en las actuales metrópolis semi-compactas latinoamericanas es la base del funcionamiento de los asentamientos humanos y de las personas que residen en ellos (Montezuma, 1999). Su éxito se debe, sin

duda alguna, a la adaptabilidad de dicho sistema tanto a la demanda como a las transformaciones de la estructura urbana. A su vez, la existencia de este medio de transporte ha permitido el crecimiento y la extensión de la ciudad en la forma en la que se ha producido durante el último siglo.

### **2.3 Transformaciones urbanas, vida cotidiana y movilidad en las áreas metropolitanas latinoamericanas**

Si bien se podrían señalar diferencias significativas que podrían negar su existencia, tal como han señalado Lacoste (1983), Bähr y Mertins (1995), Janoschka (2002), Borsdorf (2003a) y otros, el análisis de sus caracteres más significativos permite afirmar la existencia de un modelo típico de ciudad latinoamericana. Cuestiones generales tanto de carácter morfológico como urbanístico, social, socio-espacial, demográfico, institucional, económico, evolutivo, etc. como la existencia de una macrocefalia de la red urbana, la segregación social del espacio urbano, la confluencia de áreas deprimidas con zonas de gran actividad económica, la deficiente satisfacción de los servicios básicos en buena parte de la ciudad, la incapacidad del sistema de producción de viviendas para satisfacer la necesidades de la población, la ausencia casi total de un sistema de planificación urbana, la presencia de asentamientos poblacionales tipo villas miseria, callampas, *favelas* o barriadas, el crecimiento de carácter extensivo, la falta de articulación de las diferentes partes de la ciudad, la presencia de bajas tasas de motorización o la existencia de un servicio de transporte público desregulado y en buena parte de carácter informal, hacen pensar que las ciudades de América Latina pueden ser vistas, por

los menos, como una familia de casos diferenciados por la distinta intensidad en que se manifiestan estos procesos y por la cronología en la que han sucedido.

En estas ciudades, de forma similar a lo que ocurre en la mayor parte de las áreas metropolitanas tanto de los países desarrollados como de los que están en vías de desarrollo, los desplazamientos de las personas se convertirán en una actividad de carácter obligado. Para realizar las distintas actividades cotidianas (comprar, trabajar, estudiar, acompañar a los niños al colegio, ir al médico, realizar actividades recreativas, etc.) será necesario efectuar desplazamientos considerables. Así, la movilidad devendrá un nuevo elemento urbano imprescindible para conectar los diferentes espacios, tiempos y grupos sociales. Tal como señala Vega-Centeno (2003), la movilidad se transformará en un elemento imprescindible de articulación de la vida cotidiana en la ciudad latinoamericana.

Así es, también en América Latina la localización de las funciones y las actividades urbanas originada con la ruptura entre la esfera de la producción y la de la reproducción anunciada por Harvey (1989) y consolidada con el advenimiento de lo que Castells (1995) ha dado en llamar la *ciudad informacional*, se caracteriza por una disposición diferenciada y fragmentada de las funciones urbanas y, en consecuencia, por la separación espacial y temporal entre las distintas actividades cotidianas. Ciertamente, las funciones y actividades urbanas que antes se encontraban relativamente próximas hoy en día se encuentran dispersas dentro de una extensa y compleja trama urbana.

Durante las dos últimas décadas las grandes ciudades del continente han sufrido un doble proceso de dispersión y concentración urbana. Por un lado se ha producido una desconcentración de las ciudades hacia zonas periféricas, lo cual ha supuesto una transformación de ciudades compactas a ciudades difusas, donde el crecimiento en mancha de aceite característico de la etapa anterior dio lugar a la activación de los centros urbanos de la periferia metropolitana y con ello al paso de un patrón marcadamente monocéntrico a una estructura urbana de carácter policéntrico. Por otro lado se ha producido una reconcentración de las funciones administrativas de alto nivel en determinados espacios de la ciudad. Al mismo tiempo se ha producido una especialización funcional en el territorio metropolitano que ha dado lugar a importantes fenómenos de fragmentación, polarización y segregación espacial<sup>2</sup>.

Este doble proceso de concentración-dispersión se ha expresado en las áreas metropolitanas de América Latina en cuatro tendencias generales que se desarrollan paralelamente (Aguilar, 2002; Barrios, 2003):

- (i) Una desconcentración de las ciudades hacia zonas periféricas de las mismas;
- (ii) el consecuente paso de un patrón marcadamente monocéntrico a una estructura urbana de carácter policéntrico;
- (iii) una reconcentración de las funciones administrativas de alto nivel en espacios específicos de la ciudad;
- (iv) y una especialización funcional en el territorio metropolitano que ha dado lugar a importantes fenómenos de fragmentación, polarización y segregación espacial.

<sup>2</sup>  
Dichos fenómenos se han dado con diferente intensidad en cada una de las áreas metropolitanas de América Latina estando cada una de ellas en diferentes estadios de este proceso de transformación.

Desde los años '80 en América Latina se empezó a reportar la desconcentración de funciones urbanas y de población de las grandes ciudades. Dicha desconcentración puede apreciarse en dos niveles. En primer lugar se observa una desconcentración de población y actividades productivas hacia ciudades secundarias localizadas fuera de la principal región metropolitana (Aguilar, 2002). Este fenómeno ha comportado el nacimiento de una nueva tendencia urbana que se expresa en una disminución de los desequilibrios de la red urbana nacional que algunos autores identifican con una reversión de la polaridad (Townroe & Keen, 1984; Gilbert, 1993).

Por otro lado se observa una desconcentración al interior de la mega-ciudad desde la ciudad construida hacia zonas periféricas de ésta. Ello se expresa en un crecimiento negativo del centro de la ciudad tanto a nivel demográfico como económico<sup>3</sup> y en un crecimiento tanto de la periferia inmediata como, y especialmente, de la periferia externa (Aguilar, 2002). La expansión en forma de mancha de aceite dará paso a un crecimiento disperso en el que cobrarán protagonismo los centros urbanos de la periferia metropolitana.

Así, el espacio urbano perderá uno de los rasgos más característicos de la etapa anterior: las ciudades dejarán de ser compactas para convertirse en ciudades difusas. El espacio construido dejará de ser continuo de tal forma que sus distintas partes ya no tendrán un contacto físico directo. La nueva región urbana ya no se identificará exclusivamente a partir del espacio urbano construido ni se delimitará por su contacto con el espacio rural. Uno y otro se intercalarán en el nuevo espacio metropolitano.

<sup>3</sup>  
La dispersión de la residencia por todo el territorio metropolitano genera a la vez un proceso de relocalización de los servicios urbanos poco especializados dirigidos básicamente a la población.

Siguiendo las lógicas de dispersión ahora mencionadas, a partir de esta nueva etapa los territorios metropolitanos verán el surgimiento de una multitud de subcentros urbanos estrechamente vinculados a la ciudad central. De esta forma la nueva región metropolitana dejará de ser un espacio regional monocéntrico para adquirir una estructura plurinuclear (De Mattos, 2003).

Progresivamente la expansión metropolitana irá adquiriendo una forma diferente de aquella del pasado reciente. La nueva ciudad irá incorporando pequeños pueblos y municipios cada vez más lejanos dentro de un sistema metropolitano cada vez más amplio y complejo. La tendencia centrífuga en la redistribución de la población metropolitana así como la dispersión de las actividades manufactureras tenderán a consolidar nuevos subcentros urbanos.

El nuevo territorio metropolitano tendrá una dinámica de unidad funcional (Castells, 1985). Su identificación ya no vendrá dada por la continuidad espacial sino que se establecerá a partir de los intercambios de población e información que se establezcan entre todas sus partes. Con este nuevo patrón urbano el territorio dejará de estar organizado en función de la continuidad espacial para organizarse en red.

Paralelamente a la dispersión de la población, los servicios poco especializados dirigidos a ésta y las actividades industriales hacia la periferia metropolitana, durante este período se ha producido una reconcentración de las actividades económicas con más valor añadido en

espacios específicos de la ciudad. Junto al centro urbano tradicional, históricamente concentrador de funciones directivas, surgen otros complejos corporativos y subcentros urbanos que son los nuevos nodos de concentración de las nuevas dinámicas metropolitanas relacionadas específicamente con el nuevo modelo de acumulación.

Así, surgen espacios específicos normalmente con un marcado carácter monofuncional que incluyen desde los centros de gestión y control y los servicios más avanzados (financieros, profesionales, alta tecnología) que apoyan el proceso productivo, hasta los centros comerciales y de ocio dirigidos a la población de más altos ingresos vinculada a las nuevas formas de acumulación.

Asimismo, la concentración selectiva de este tipo de funciones en el casco urbano consolidado ha contribuido a la expulsión hacia la periferia de aquellas actividades poco rentables (residencia, actividades industriales y comerciales tradicionales, etc.) como consecuencia del aumento del precio de suelo que la localización de estas actividades originan en las áreas contiguas a las que ellas ocupan.

La cuarta de las tendencias generales que se han desarrollado en las ciudades latinoamericanas durante esta última etapa de urbanización es el incremento de la especialización funcional y la fragmentación territorial (Rodríguez Chumillas, 2002). Si bien a gran escala puede observarse un proceso de mezcla de usos urbanos, a nivel micro se

refuerza e intensifica el patrón segregador característico del período anterior (Sabatini, Cáceres & Cerda, 2001; Borsdorf, Bähr & Janoschka, 2002).

De esta forma, las nuevas necesidades espaciales del modelo de acumulación instaurado a partir de los años ochenta han intensificado el proceso de especialización funcional y fragmentación territorial iniciado en las etapas anteriores de construcción de la ciudad. Durante las últimas décadas se ha observado una tendencia hacia una ciudad profundamente segregada y dividida.

<sup>4</sup> En este sentido, en su propuesta de nuevo modelo de ciudad latinoamericana Janoschka (2002) señala como nuevos elementos estructurantes del territorio metropolitano lo que él llama islas residenciales, islas productivas, islas comerciales e islas de precariedad.

<sup>5</sup> Existe abundante bibliografía sobre los barrios residenciales de acceso restringido (barrios cerrados, barrios privados...): Svampa (2001), Cabrales Barajas (2002 y 2003), Petzold y Mustieles (2002), Rodríguez Soares (2002), Valenzuela Aguilera (2002), Vidal-Koppmann (2002), Rodríguez Chumillas (2002), Janoschka (2002 y 2003), Borsdorf (2003), Borsdorf & Hidalgo (2005) y otros. En toda ella se destaca el aislamiento respecto al resto de la ciudad, la mono-funcionalidad del lugar y la auto-segregación social que éstos suponen.

Los progresivos aumento del poder de las fuerzas del mercado y disminución del papel del Estado como elemento regulador y redistribuidor (De Mattos, 2002b) han propiciado un desarrollo de carácter insular (Janoschka, 2002) donde cada una de las funciones urbanas, especialmente las relacionadas con el nuevo modelo de acumulación, se instalan en un espacio específico de la ciudad estableciendo una mínima relación con el resto de ésta<sup>4</sup>.

Así, se observa un incremento sustancial de los complejos habitacionales de las clases acomodadas que si bien muestran una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano de la metrópolis, se muestran completamente aisladas del espacio circundante<sup>5</sup>. Asimismo puede observarse la proliferación de centros comerciales, áreas de ocio y centros de servicios específicos (educativos, sanitarios...) normalmente situados cerca de las nuevas áreas residenciales privadas. Es común también la suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de las empresas industriales tradicionales y logísticas en la periferia

en áreas dedicadas exclusivamente a esta actividad. Al mismo tiempo, se produce una concentración de los servicios avanzados (bancarios, financieros...) en áreas estratégicas de la ciudad aisladas del resto de ésta. Paralelamente, las áreas residenciales de los grupos de bajos recursos registran un aumento de su aislamiento; bien situados en el centro de la ciudad o en los bordes de ésta muestran importantes rupturas con el resto de la ciudad.

En esta nueva ciudad la imagen del espacio como territorio ha cedido su importancia a la estructura de nodos. La ciudad se reorganiza dando lugar a una extensa red de nodos. Los nuevos puntos nodales de la ciudad constituirán los nuevos polos de atracción de la textura urbana. El centro urbano, otrora el nodo por excelencia, será substituido por una multiplicidad de “centros”. La nueva textura urbana se organizará en base a estos nuevos “puntos de encuentro” que de alguna manera retoman ciertas características del antiguo centro urbano para multiplicarlo dentro de la trama urbana (Remy, 2000). Se trata, en realidad, de una explosión del viejo centro urbano en multiplicidad de centros de característica nodal a través de la trama urbana (Vega Centeno, 2004).

En esta nueva estructura urbana organizada en base a redes nodales, los espacios tradicionales pierden su sentido exclusivamente territorial. Esta nueva situación es definida por Castells (2000) como el *espacio de los flujos*. El espacio de los flujos se construye en oposición al espacio de los lugares o de lo local. En él lo verdaderamente importante son los nodos donde se interconectan los distintos flujos. Según esta lógica espacial, aquello relevante será la estructura de redes y el resto del espacio pasará a tener un papel secundario.

No debe olvidarse, sin embargo, que dicha estructura se sustenta sobre la trama urbana preexistente. Si bien este proceso de metropolización, entendido como un nuevo estadio de la forma urbana dependiente de la sociedad informacional (Bassand, 2001), ha significado una nueva forma de organización del espacio en el que éste se articula a través de un tejido nodal, también deben tenerse presentes el resto de espacios situados en el continuo urbano.

Efectivamente, si bien los procesos señalados en las líneas anteriores<sup>6</sup> son los que han dominado los cambios de la estructura urbana de la ciudad latinoamericana contemporánea, cabe señalar que los patrones tradicionales de la ciudad latinoamericana no han dejado de actuar. Los procesos de desarrollo urbano poseen una gran inercia lo que se manifiesta en la subsistencia de las viejas tendencias aún en un estado avanzado de la etapa posterior.

En este sentido, tal como señala Prévôt Schapira (2002), “la globalización no explica todo”, “no borra las viejas historias”. Las nuevas tendencias de organización espacial producidas durante este período deben entenderse solamente como la última etapa de un largo proceso de construcción de la ciudad que se ha sobrepuesto a la ciudad construida en períodos anteriores.

Así, si bien la característica principal de esta nueva etapa es la organización de la ciudad en redes de nodos, la ciudad latinoamericana contemporánea no es únicamente esta nueva ciudad sino la sobreposición de las diferentes ciudades que se han desarrollado a lo largo de su historia. Asimismo, la adopción de estos nuevos patrones de urbanización no significa necesariamente el completo abandono de las formas urbanizadoras de la etapa anterior.

<sup>6</sup> Se refiere a los procesos de dispersión, policentralización, reconcentración, especialización y fragmentación.

En la nueva ciudad, entonces, junto a los nuevos espacios de centralidad persisten espacios poco visibles, que generan poca atracción. Es lo que Castells (2000) ha calificado como los nuevos “agujeros negros”. Son espacios marginales en los cuales no se desarrollan actividades con alto valor añadido. Pero ello no significa que no tengan importancia para los habitantes de la ciudad. Se trata de espacios situados “por debajo” de las redes nodales que organizan la metrópoli, espacios subordinados y habitualmente ignorados, pero existentes (Vega Centeno, 2004). Existentes sobretudo para un importante volumen de población que vive al margen de las dinámicas emergentes de la ciudad.

Asimismo, tampoco debe relegarse al olvido la noción de espacio local. Si bien es cierto que buena parte de las actividades cotidianas de la población de la ciudad contemporánea se desarrollan en el espacio nodal y que el correlato espacial de la vida cotidiana se ha vuelto difuso, la dimensión de lo local no ha desaparecido. Especialmente para aquellas personas que por su nivel de ingresos tienen dificultades de movilidad (Avellaneda, 2007), el espacio local seguirá siendo un espacio de referencia en el desarrollo de sus actividades cotidianas. La vida cotidiana, entonces, se desarrollará entre la esfera de lo local y la de lo nodal, combinando ambas dimensiones en función de las necesidades personales y de las oportunidades que ofrezca la ciudad.

Estas transformaciones acontecidas en las ciudades latinoamericanas han supuesto que durante las últimas décadas se haya pasado de una vida cotidiana desarrollada alrededor de

los espacios de proximidad a un modelo de vida donde las diferentes funciones urbanas se hallan deslocalizadas a lo largo de una extensa trama urbana (Vega Centeno, 2004). La vida cotidiana, así, ha pasado de organizarse en un *espacio local* donde se encontraban las diferentes funciones urbanas y donde se desarrollaban las distintas interacciones sociales, a desarrollarse en un espacio difuso donde las actividades urbanas se hallan dispersas en diferentes *nodos* (Castells, 2000). En este período el espacio local ha dejado de ser el espacio vital. Tal como anunciara Montulet (1998), a diferencia de la etapa urbana anterior el espacio donde se desenvuelve la vida cotidiana contemporánea es el entretejido de nodos que organizan la nueva trama urbana.

De esta forma, el nuevo modelo de vida se organiza multi-espacialmente. La vida cotidiana contemporánea ya no se organiza en espacios regidos por la proximidad física. Lejos queda aquella imagen estática de la vida cotidiana donde ésta se organizaba en un espacio perfectamente delimitado (Remy & Voyé, 1991). Lejos queda la vida cotidiana organizada bajo lógicas exclusivamente peatonales, donde las interacciones sociales más intensas se producían con los individuos físicamente más cercanos. Lejos queda aquella vida en la que lo que Bollnow (1969) llamó el *espacio vivencial* se solapaba con el espacio residencial.

Tal como señala Montulet (1998) para el caso europeo, en las ciudades latinoamericanas se ha pasado de una vida cotidiana confinada a lo local a una desarrollada en lo nodal. Se trata del paso de una vida cotidiana localizada en un espacio delimitado “a un modelo donde nuestras interacciones no precisan desarrollarse en un área próxima, perdiéndose la noción de espacio

local delimitado” (Vega Centeno, 2004). Estamos, entonces, ante una vida cotidiana organizada no en base a los espacios locales sino en función de una extensa trama de nodos.

En esta nueva ciudad los desplazamientos se convertirán en una actividad de carácter obligado y cotidiano para toda la población. Para realizar las distintas actividades cotidianas (comprar, trabajar, estudiar, acompañar a los niños al colegio, ir al médico, realizar actividades de ocio, etc.) será necesario efectuar desplazamientos considerables, la mayor parte de ellos fuera del espacio local. La satisfacción de las necesidades cotidianas ya no podrá resolverse en el espacio residencial por lo que será necesario incorporar los desplazamientos fuera de los espacios de proximidad en la vida cotidiana.

Así, la movilidad se convertirá en una actividad necesaria para poder conectar los diferentes espacios y grupos sociales de la ciudad. La movilidad permitirá “liberarse” de las ataduras del espacio local, del espacio residencial, para permitir tejer una red de relaciones en diferentes puntos de la ciudad. La movilidad permitirá aprovechar las distintas oportunidades que se ofrecen en la ciudad para cubrir de la forma más eficiente posible las necesidades de cada uno de sus habitantes.

Esto hará que en este nuevo escenario urbano la movilidad devenga uno de los elementos imprescindibles para el correcto funcionamiento de la ciudad. Tal como señala Ortiz (2000), la movilidad se convertirá en un elemento estructurante de la vida cotidiana. O, como indica Vega

Centeno (2003b), se transformará en un elemento imprescindible de articulación de la vida cotidiana en la ciudad.

La movilidad, entonces, ha transformado la comprensión de lo urbano durante las últimas décadas. El día a día de los habitantes se construye ahora en base a desplazamientos donde las distancias físicas se vuelven una abstracción y el concepto de cercanía está íntimamente relacionado con la variable temporal. En la vida cotidiana moderna los desplazamientos ya no serán comprendidos en términos de distancia física; en esta nueva ciudad los criterios de distancia serán comprendidos bajo patrones temporales (Vega Centeno, 2004). Así, la variable temporal pasará a ser la variable dominante de nuestra vida cotidiana (Montulet, 1998), la variable que regirá nuestros desplazamientos. Dependerá, entonces, de las capacidades o posibilidades de desplazamiento de cada ciudadano que esta variable se ajuste a sus necesidades o no<sup>7</sup>.

La movilidad, asimismo, comprendida como el medio que permite acceder a lugares físicamente distantes inaccesibles diariamente por medios peatonales, favorecerá la redistribución en el espacio de las funciones que antes se concentraban en la vida cotidiana barrial (Vega Centeno, 2004). La aceleración de los desplazamientos mediante la incorporación de nuevos medios de transporte ha permitido la desestructuración de los espacios polifuncionales donde ocurría la vida cotidiana. Los nuevos espacios surgidos en el último período de reestructuración urbana solo han sido posibles gracias a la incorporación de nuevas formas de desplazamiento que han permitido reducir la distancia temporal entre los lugares de

<sup>7</sup> Como se verá más adelante, de las posibilidades de movilidad de cada individuo dependerán en buena medida la posibilidad que tenga de aprovechar las dinámicas de la ciudad o restar al margen de ellas.

residencia de la población y los espacios donde se desarrollan sus actividades cotidianas. Como afirmaba Lefèbvre (1971) hace ya algunas décadas, hoy en día la forma urbana se organiza en base a la movilidad y las lógicas territoriales se le subordinan.

### 3. EL TERRITORIO URBANO Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL <sup>8</sup>

En el caso de las ciudades latinoamericanas la exclusión social suele ir acompañada de una importante segregación socio territorial. Los sectores de bajos recursos, si bien mayoritarios en la mayor parte de estas ciudades, suelen quedar relegados a espacios normalmente alejados de las áreas dinámicas de la ciudad. Los procesos de desarrollo urbano seguidos por estas urbes han implicado la ubicación de la población en situación de pobreza en los márgenes de la ciudad lo que, a su vez, ha condicionado sus dinámicas de movilidad. Deben explorarse, entonces, las relaciones entre el territorio urbano y la exclusión social analizando si la estructura urbana de dichas urbes facilita o dificulta los procesos de exclusión.

<sup>8</sup> Los procesos señalados en este apartado se refieren básicamente a los acontecidos en las grandes áreas metropolitanas latinoamericanas de la actualidad. Los cambios producidos en ciudades de menor rango pueden no ajustarse a los procesos a los que se hará referencia a lo largo de las páginas siguientes. Asimismo, si bien se señala un modelo común para las grandes ciudades latinoamericanas, los procesos señalados pueden diferir a veces de forma sustancial entre las diversas ciudades de la región.

#### 3.1 La dimensión espacial de la exclusión

La estructura urbana y la organización territorial son, sin duda alguna, un importante condicionante de la exclusión social. De la estructura territorial y la organización urbanas dependerán en buena medida las posibilidades de inclusión e integración de un colectivo urbano en su entorno. Así, será el modelo territorial el que, de una forma sustancial, facilitará o dificultará los procesos de exclusión o integración de un espacio y de una población

determinados. En este sentido, difícilmente podrá enfrentarse la cuestión de la exclusión si no se enfrenta también, y paralelamente, el tema de la organización territorial.

La exclusión social es, sin lugar a dudas, un fenómeno con una dimensión espacial. Así, la exclusión social se puede expresar como la acumulación en el espacio de riesgos específicos que dificultan o impiden la realización de ciertos derechos (civiles, económicos, sociales, culturales y políticos) y la integración del grupo social afectado con su medio o la sociedad (Gacitúa & Davis, 2000).

La exposición a riesgos y la vulnerabilidad frente a ellos cambian según la ubicación espacial de los grupos sociales. El territorio modifica la vulnerabilidad de ciertos grupos sociales y condiciona la forma en que estos grupos pueden interactuar entre sí y con el resto de la sociedad (Gacitúa & Sojo, 2000). En este sentido, el ámbito territorial no solo se refiere a que la expresión de la exclusión ocurre en un espacio determinado, sino también a que existen fenómenos espaciales que se constituyen en factores de riesgo, generadores de exclusión (Gacitúa & Davis, 2000).

La exclusión social se puede representar como la acumulación de riesgos específicos que dificultan o impiden la realización de ciertos derechos ciudadanos, entendiendo que aquellos que no gozan de los derechos del común de los ciudadanos pueden ser considerados excluidos de la sociedad. Entre estos derechos existe el derecho de todas las personas a disfrutar de la vida en la ciudad. Este derecho, conceptualizado como derecho a la ciudad

(Lefèbvre, 1974), se expresaba como el derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de las distintas y diversas oportunidades que se encuentran en el territorio urbano. Así, se indicaba que el derecho a la ciudad en condiciones de igualdad solo es posible garantizando la accesibilidad de todos los ciudadanos a las distintas zonas y lugares de la ciudad y a las actividades que en ella se desarrollan. Porque ¿cómo puede participar plenamente de la ciudad y de esta forma disfrutar de las mismas oportunidades que el resto de los ciudadanos una persona que no puede llegar a los lugares donde éstas se ofrecen? Su inclusión o integración en la sociedad, esto es, el ejercicio de ciudadanía plena, dependerá no solo de sus características individuales o colectivas (económicas, sociales...) sino, y especialmente, de la estructura urbana y de la organización territorial del lugar donde realice sus actividades cotidianas.

De esta forma, el derecho a la ciudad tenía como un componente básico el derecho al acceso, también expresado como el derecho a llegar (Miralles, 2002; Cebollada, 2003). Así, el modelo territorial de un área urbana condiciona las posibilidades de llegar a los lugares. Según cuales sean estos modelos variará el grado de opcionalidad que tienen los ciudadanos para acceder a las diferentes partes de la ciudad y a las distintas actividades que en ella se realizan. En este sentido los procesos espaciales afectan a las actividades de las personas y sus relaciones con otras, y por lo tanto juegan un rol importante en la creación de la exclusión/inclusión (Clert, 2000).

Muy a menudo los estudios sobre desigualdades sociales y/o exclusión se plantean desde una óptica estrictamente sociológica en la cual el territorio es un aspecto ignorado. Aquí se pretende analizar como el territorio y, específicamente, como una organización territorial determinada puede favorecer o, al contrario, dificultar la cohesión social. En este sentido, la cohesión social debe venir definida por la extensión de la igualdad de oportunidades al conjunto de los ciudadanos. Así, desde una perspectiva territorial, los procesos de cohesión social deben pasar por permitir el acceso de todos los ciudadanos sin excepciones a las distintas actividades que ofrece la ciudad. Es por ello que la variable territorio deviene un elemento esencial en la configuración de una sociedad en la que uno de los derechos básicos como es la posibilidad de acceder a los lugares sea respetado (Miralles & Cebollada, 2000). En la ciudad el ejercicio de este derecho surge de la premisa que hay que garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos y ciudadanas a los diferentes puntos del territorio urbano.

En este sentido, el modelo territorial puede facilitar o dificultar los procesos de exclusión social. Del territorio y de cómo éste se organiza depende que se favorezcan procesos de integración social o, al contrario, de exclusión. Así, la accesibilidad repercutirá en el grado de opcionalidad que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a las distintas actividades.

La construcción de un territorio basado en los principios del funcionalismo y con características suburbanas donde la mayor parte de la población reside en las zonas periféricas de la ciudad infradotadas de los servicios básicos, hará que dicha población no tenga un acceso igualitario a

los recursos sanitarios o educativos y que no disfrute de las mismas oportunidades laborales o de participación en sociedad. En este sentido, la difusión, la fragmentación y la especialización funcional de la ciudad serán elementos facilitadores de exclusión. Asimismo, se puede afirmar que la exclusión será menor en una estructura urbana multifuncional que en un área donde solo se dé una única función (Miralles & Cebollada, 2000).

### **3.2 El impacto del desarrollo urbano en los sectores menos favorecidos: la segregación residencial como forma de exclusión social**

Como afirma Douglas Massey (1996), en ciudades pequeñas, villas o pueblos, familias pobres y no pobres necesariamente se mezclan, comparten los mismos servicios públicos y residen en los mismos distritos municipales. Será con el desarrollo urbano de las últimas décadas que las diferencias entre las clases sociales empezarán a manifestarse geográficamente, además de socialmente.

La segregación social urbana alude justamente al conjunto de procesos que resultan en una creciente polarización en la distribución territorial de los hogares que pertenecen a categorías socioeconómicas distintas. Esa polarización implica que la composición social de cada vecindario tiende a ser cada vez más homogénea, y más heterogénea entre vecindarios, produciéndose, por lo menos a priori, una reducción de las oportunidades de interacción entre las distintas clases sociales (Katzman, 2003). Efectivamente, en la ciudad moderna y contemporánea la desaparición paulatina de las sociedades estamentales por otras que toleran

el ascenso social, los signos de distinción se han transformado y el lugar de residencia ha sido uno de ellos (Vega Centeno, 2004).

En las sociedades tradicionales era factible la convivencia de los distintos estratos sociales en la medida que la posición social de cada grupo era aceptada como inamovible. Ello hacía innecesarias las delimitaciones espaciales para legitimar dichas diferencias. En la sociedad moderna y contemporánea, en cambio, donde es posible la movilidad social, aquellos que ostentaban los puestos sociales más altos buscarán nuevas formas de distinción. Una de ellas será la diferenciación del espacio residencial y, en general, de los espacios que se ocupan cotidianamente. Ello iniciará un proceso de transformación del espacio urbano que ha llegado hasta nuestros días (Kostof, 1999).

La diferenciación socioeconómica, entonces, se expresará territorialmente mediante una morfología urbana organizada a través de la segregación residencial donde la ocupación del territorio tiende a generar espacios de acceso restringido que eviten el encuentro plurisocial<sup>9</sup>. De esta forma, la estratificación social de una sociedad se verá reflejada en los espacios que cada uno de los grupos sociales habite. Dado que los distintos espacios urbanos adquirirán un valor en función de sus cualidades ambientales, urbanísticas y paisajísticas, la diferenciación social de los espacios vendrá determinada por la capacidad económica de sus habitantes. Será a través de la imagen de lo construido, entonces, que el espacio urbano expresará la estratificación de una sociedad (Lynch, 1966). La diferenciación social, así, tendrá su

<sup>9</sup> Sin embargo, tal como señala Vega Centeno (2004), “esta búsqueda de distancia social expresada en distancia física no va de la mano necesariamente con la formación de una ciudad dual, donde dos mundos urbanos se desarrollan autónomamente, siendo uno marginal al otro”. Precisamente la movilidad cotidiana permitirá romper dichas barreras físicas facilitando los encuentros de carácter plurisocial.

traducción espacial en las distintas zonas residenciales de la ciudad las cuales destacarán por su fuerte homogeneidad interna y heterogeneidad externa (Castells, 1982).

En el caso latinoamericano dicha diferenciación social del espacio se ha visto reflejada sobre todo en una organización espacial basada en la oposición centro-periferia. Así, la segregación residencial se hace evidente espacialmente en la constitución de barrios populares localizados en las grandes periferias de las metrópolis de la región (Shutz, 1996). Ejemplo de ello son las *favelas* de Rio de Janeiro, las *villas miseria* en Argentina, los *ranchos* en Venezuela, las *poblaciones* en Chile o las *barriadas* en el Perú. La imagen de la metrópoli latinoamericana, así, es la de una ciudad en la que coexisten dos mundos, la ciudad equipada y la periferia marginal, la de una ciudad irregular e informal en la que se concentra la mayor parte de la población urbana pobre y la de una ciudad regular donde se han establecido los estratos altos de la sociedad (Benévolo, 2000).

Dicha segregación, además, irá acompañada de un proceso de homogeneización funcional, además de social, de tal forma que irán desapareciendo los espacios polifuncionales característicos de antaño. De esta forma, la noción de barrio como espacio urbano que concentraba la vida cotidiana de sus habitantes, como espacio donde dichos habitantes podían desarrollar la mayor parte de sus actividades cotidianas, irá cediendo progresivamente su lugar a los conjuntos residenciales donde primará, por encima de las demás, la función de habitar (Vega Centeno, 2004).

Dicho proceso de zonificación y segregación social no se remitirá exclusivamente a la función residencial. Al igual que la residencia, el resto de funciones urbanas también se desarrollará formando espacios monofuncionales (industriales, comerciales, sanitarios, educativos, recreativos...) a modo de nodos distribuidos por todo el espacio urbano cada uno de los cuales dirigido a un sector socioeconómico específico. De esta forma existirán zonas monofuncionales destinadas a sectores sociales con alta capacidad de consumo y áreas urbanas que ofrecerán equipamientos para estratos sociales de menor condición económica. La segregación social, entonces, no solo se reflejará en los espacios residenciales sino también en las distintas áreas funcionales de la ciudad.

Las consecuencias de esta segregación residencial han sido poco estudiadas en América Latina si bien los escasos trabajos realizados sobre esta materia coinciden en señalar que este aislamiento social genera condiciones fértiles para la emergencia y consolidación de fenómenos de marginalidad (Kaztman, 2003) y, como consecuencia de ello, de procesos de exclusión social. En este sentido, destaca una investigación llevada a cabo por Sabatini, Cáceres y Cerda (2000) en distintas áreas urbanas de Chile en el que se ponen de manifiesto los altos índices de correlación entre el nivel de segregación residencial en los barrios pobres con sus tasas de desempleo, las proporciones de desafiliación institucional de los jóvenes, el rezago escolar y el embarazo adolescente<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Como se verá en adelante, de las posibilidades y de la capacidad de desplazarse dependerá que determinados colectivos urbanos puedan superar los procesos de exclusión y abandonar su situación de pobreza.

### **3.3 La ciudad latinoamericana: un espacio generador de exclusión**

Entre las transformaciones producidas en las grandes ciudades de América Latina durante las últimas décadas bajo el impacto relacionado de los procesos de reestructuración productiva, revolución tecnológica y globalización, destaca particularmente el aumento y la profundización de las desigualdades sociales urbanas expresadas en un incremento de la polarización, la segregación, la fragmentación y la segmentación social (De Mattos, 2002a). Mientras se crean nuevos empleos altamente retribuidos en servicios avanzados y sectores de alta tecnología, se destruyen empleos de nivel medio en el sector industrial, se reducen gradualmente los empleos protegidos en el sector público y proliferan los nuevos empleos poco retribuidos tanto en los servicios como en la industria en declive (Castells, 1989). Así, la implantación del nuevo modelo de acumulación produce de manera simultánea tanto procesos de inclusión como de exclusión. A la vez que incluye e incorpora a su lógica lo que produce un valor añadido en el marco del nuevo modelo económico, excluye y margina lo que devalúa dicho valor si es irrelevante para la lógica del sistema (Pérez, 1999).

Los procesos de polarización, fragmentación y segregación social ahora referidos, se han visto reflejados en una nueva redistribución socio-territorial. Mientras las clases acomodadas se han ido localizando progresivamente en barrios cerrados de acceso restringido dotados en muchas ocasiones de buena parte de los servicios necesarios para la vida diaria (comerciales, culturales, de esparcimiento e incluso educativos, sanitarios y laborales) (Janoschka, 2002), los grupos de menos recursos han sido expulsados de las áreas de nueva centralidad

replegándose en los extensos espacios metropolitanos infradotados de los servicios básicos mínimos consolidados en la etapa anterior. La aplicación de las estrategias de reestructuración económica, política y social aplicadas a partir de los años ochenta basadas en principios de liberalización económica y desregulación ha provocado, de esta forma, la conformación de nuevos paisajes de segregación y nuevas formas asociadas de exclusión (De Mattos, 1998) mostrando una vez más la estrecha relación que existe entre la segregación social urbana y la segregación espacial.

Además de por la fragmentación socio-territorial, expresada en las diferencias locacionales de los barrios residenciales de los distintos segmentos socio-económicos de la población, las ciudades latinoamericanas se han caracterizado durante esta última etapa por una profundización de la especialización funcional. Si bien a gran escala puede observarse un proceso de mezcla funcional derivado de la dispersión de las diversas funciones y actividades urbanas por el territorio metropolitano, a nivel micro se refuerza notoriamente un patrón monofuncional (Sabatini, Cáceres & Cerda, 2000; Borsdorf, Bähr & Janoschka, 2002). La función residencial, especialmente la de los sectores acomodados de la sociedad, se ha segregado paulatinamente del resto del espacio urbano. Durante este período en las ciudades latinoamericanas se ha incrementado la urbanización privada de complejos habitacionales separados del resto de la ciudad por fuertes medidas de seguridad (Janoschka, 2002). Asimismo, han proliferado las áreas dedicadas exclusivamente a funciones comerciales o recreacionales fundamentalmente dirigidas a estos sectores de la sociedad. De igual manera se ha producido una reconcentración de servicios educativos e incluso sanitarios de calidad en

espacios específicos de la ciudad, normalmente cercanos a las áreas residenciales de la población de altos ingresos.

El resultado de este proceso progresivo de especialización funcional es un creciente aislamiento social de las capas más desfavorecidas de la sociedad. El avance de procesos de especialización funcional ha llevado a articular plenamente ciertos fragmentos de la ciudad a la economía global, mientras otros han quedado totalmente marginados de ésta (Ciccollella & Mignaqui, 2000; Sassen, 1999; Sassen, 2002). Así, los barrios residenciales de los sectores populares urbanos han quedado aislados social y territorialmente del resto de la ciudad. Para estos sectores el aislamiento de sus barrios impacta directamente en sus posibilidades de disfrutar de las oportunidades que le ofrece la ciudad. Su ubicación generalmente suburbana trae como consecuencia largos viajes diarios al trabajo y dificultades de accesibilidad a equipamientos sanitarios, educativos, culturales... adecuados a la vez que pueden producir una ruptura de las redes sociales y familiares por la imposibilidad de mantener contactos frecuentes con la familia y amigos que quedaron en el lugar de residencia anterior (Ducci, 2000).

Tal como señala Kaztman (2001) dicho aislamiento se convierte en un obstáculo importante para acumular los activos necesarios para integrarse en la sociedad. Así, el modo de vida de los habitantes de la periferia se mueve entre formas de encierro o auto-aislamiento socio-territorial y la necesaria integración a la ciudad para acceder a los beneficios que ésta ofrece (Cariola & Lacabana, 2003).

En definitiva, como se ha señalado, la exclusión social tiene en el territorio uno de sus principales condicionantes. De la estructura territorial y la organización urbana dependen en buena medida las posibilidades de inclusión de un colectivo urbano en su entorno. Mientras una estructura territorial compacta con mezcla de usos facilita la cohesión social, la dispersión urbana, la fragmentación territorial y la especialización funcional dificultan los procesos de integración en tanto que no garantizan el acceso a las distintas zonas y lugares de la ciudad y a las actividades que en ella se desarrollan en condiciones de igualdad.

Los patrones de urbanización implantados en las grandes ciudades de América Latina a partir de los años ochenta basados en los principios del funcionalismo y caracterizados por una importante dispersión urbana y una profunda fragmentación territorial, han comportado un incremento de las dificultades de acceso de los grupos más vulnerables a las oportunidades que ofrece la ciudad. Dichos patrones de urbanización obligan a los ciudadanos a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para la vida cotidiana. De la existencia, la calidad y el coste del servicio de transporte público dependerán en gran medida el nivel de inclusión o exclusión de los diferentes grupos sociales o colectivos urbanos al conjunto de la sociedad y con ello el grado de cohesión social de ésta.

#### **4. ORGANIZACIÓN FUNCIONAL Y ARTICULACIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE LIMA**

La presencia, o no, de una amplia gama de funciones urbanas en un territorio determinado condicionará en gran medida la posibilidad de desarrollar la mayor parte de las actividades cotidianas en dicho espacio. Ello, a su vez, condicionará las pautas de movilidad de sus habitantes. Un espacio con una alta complejidad funcional permitirá desarrollar la vida cotidiana fundamentalmente en el espacio local; al contrario, un elevado grado de mono funcionalidad obligará a sus habitantes a realizar sus actividades cotidianas fuera del espacio de proximidad. En el primer caso se requerirá de desplazamientos cortos que mayormente podrán ser resueltos a pie; en el segundo será necesario tomar medios de transporte motorizados que permitan salvar grandes distancias en un tiempo razonable.

A pesar de haberse iniciado una fase de desconcentración de las funciones y actividades urbanas, en Lima Metropolitana la ciudad popular carece de la complejidad necesaria para que la vida de sus habitantes pueda realizarse en el espacio de proximidad. Ello obliga a sus pobladores a desplazarse hacia otros espacios de la metrópoli para obtener los servicios y buscar las oportunidades que no encuentran en su espacio residencial ni en el entorno distrital. La configuración de la estructura urbana metropolitana y su organización funcional suponen, todavía hoy, una dependencia de los habitantes de la ciudad popular respecto del centro de la metrópoli. Ello, esta necesidad de desplazarse a largas distancias del lugar de residencia,

condicionará significativamente las pautas de movilidad de la población que reside en estos espacios.

Pero ¿a qué nos referimos exáctamente cuando hablamos de ciudad popular? Sin duda alguna se trata de un fenómeno de grandes dimensiones, un fenómeno que ha superado las más osadas expectativas de los que lo vieron nacer. Pero se trata también de un fenómeno que por su dinamismo puede generar confusiones de no acotarse con exactitud. Por ello, antes de entrar a analizar las relaciones que se establecen entre este espacio y el conjunto del espacio metropolitano, es necesario detenerse para significar su dimensión y, especialmente, para definirlo terminológica y conceptualmente con aras de centrar la atención en aquello sustantivo dejando al margen la discusión sobre las formas de referirse a él.

#### **4.1 La ciudad popular y el fenómeno barrial**

La ciudad de Lima ha crecido vertiginosamente desde 1940 hasta nuestros días. Todo se ha multiplicado desde entonces: las gentes, las actividades económicas y las dimensiones físicas de la ciudad. Hasta la primera mitad del siglo XX el crecimiento de la urbe había sido lento y paulatino. Y sí, es cierto, junto a los barrios de las clases medias y altas se formaban barrios donde se ubicaban las clases populares. Pero estos asentamientos no eran, ni mucho menos, la abrumadora mayoría de hoy.

A partir de los años cuarenta y con mayor fuerza en los años cincuenta, sesenta y setenta, surgió y se difundió la barriada como la modalidad predominante de asentamiento popular. De acuerdo al censo de 1993, la población que vivía en asentamientos humanos o pueblos jóvenes alcanzaba al 34% de la población de Lima Metropolitana. Para fines de la década esta cifra habría aumentado al 43% (Apoyo, 2001).

La ciudad popular es un espacio específico con características propias diferenciado del resto del espacio metropolitano. Dicha especificidad viene determinada tanto por sus formas de producirse como de reproducirse, tanto por la dinámica de las primeras gentes que en ella se establecieron como por las formas de establecerse de los recién llegados. Pero sobre todo, la ciudad popular es el espacio donde residen las clases populares, las personas en situación de pobreza. Y es necesario conocer este espacio para poder comprender, a su vez, la relación que dicha población tiene con su entorno inmediato y con el resto de la ciudad para poder, nuevamente a su vez, interpretar sus dinámicas de desplazamiento y sus patrones de movilidad. En este contexto, el conocimiento de la ciudad popular se muestra imprescindible para comprender los sucesivos eslabones de dicha cadena.

#### **4.1.1 Barriadas, barrios marginales, pueblos jóvenes, asentamientos humanos y barrios populares**

Antes de entrar en materia, de todas formas, y dada la diversidad de términos usados, es necesario realizar alguna precisión terminológica y conceptual sobre el espacio donde se

ubican los sectores populares. En la literatura sobre los espacios donde residen y desarrollan su actividad cotidiana las clases populares urbanas son usados indistintamente diversos términos para identificar un mismo tipo de espacio, una misma tipología urbanizadora. Así, encontramos vocablos como *barriadas*, *barrios marginales*, *pueblos jóvenes*, *asentamientos humanos* o *barrios populares* para identificar a dichos espacios. No vamos a entrar en detalle a precisar las diversas definiciones que se han dado a cada uno de estos términos ni las diferencias que existen entre ellos; no es el objeto de estas líneas<sup>11</sup>. Baste saber, antes de dar paso a una definición, que dicha diversidad de términos y definiciones obedece, fundamentalmente, de un lado a la evolución y la comprensión del propio fenómeno y de otro a razones estrictamente políticas.

En este sentido, las primeras definiciones insistían particularmente en las carencias que tenían dichos asentamientos (Córdova, 1958). Más adelante se hizo hincapié en la forma de acceso al suelo como parte fundamental de la definición (Rodríguez, Gianella & Jaworsky, 1969). Asimismo, en tratados posteriores se definió el fenómeno en base a diversas variables: modo de ocupación, propiedad de los terrenos, carencias, recursos de la población, integración o capacidad de iniciativa (Meneses & Núñez, 1975). Veinte años después de la formación de las grandes barriadas las definiciones se centraban en las fases posteriores a la ocupación del terreno sustituyendo la descripción de las carencias por la de un proceso de dotación que integra tanto la construcción de la vivienda como la llegada de los servicios y la edificación de equipamientos públicos (Riofrío, 1978).

<sup>11</sup> Un repaso a las diversas definiciones que se han dado a cada uno de estos términos y a su aparición lo podemos encontrar en el libro de Jean-Claude Driant *Las barriadas de Lima. Historia e interpretación* (Driant, 1991) entre las páginas 16 y 21.

Asimismo, en diversas ocasiones (1961, 1968 y 1980) los diferentes gobiernos del Estado rebautizaron los términos usados hasta la fecha bien sea para reconocer el fenómeno en sí, bien para mostrar una actitud positiva del fenómeno ante la población que residía en dichas áreas, bien como un eufemismo para esconder una realidad que afectaba a grandes masas de la población y que resultaba incómoda de manejar.

Tomando como nuestra la propuesta por Driant (1991), definiremos las *barriadas*, *barrios marginales*, *pueblos jóvenes*, *asentamientos humanos* o *barrios populares* como el “conjunto de viviendas formado a partir de la ocupación un terreno por parte de familias, por iniciativa propia o por la de los poderes públicos. El terreno no goza, al momento de su ocupación, de ninguna habilitación urbana con la excepción, en algunos casos, de un simple trazado de lotización. La adjudicación, la dotación de servicios y equipamientos públicos y la construcción de la vivienda, se llevan a cabo posteriormente a la ocupación del suelo, en un proceso lento, diferente de una barriada a otra, y cuya iniciativa, e incluso realización, generalmente corre a cargo de la población, en el marco de la familia o de la organización de los pobladores”.

Para este trabajo se utilizará fundamentalmente el término *barrios populares* y, por ende, *ciudad popular*, si bien se usarán indistintamente cada uno de los términos ahora mencionados. Ello obedece no tanto a la voluntad de reconocer las razones que llevaron a la proposición de cada uno de los términos sino al reconocimiento de una realidad y, especialmente, a la voluntad de dar más importancia al contenido, al concepto, que a la forma, al término en sí.

#### **4.1.2 Dinámica de los barrios populares**

Los barrios populares de Lima Metropolitana, bien sea por sus mecanismos de formación, por su localización respecto a los espacios centrales de la ciudad o por las condiciones de la población que los habitan, tuvieron una dinámica de desarrollo propia y específica diferenciada de la del resto de la ciudad. Así, para comprender su proceso de formación, es necesario conocer cual fue dicha dinámica de desarrollo, cuales fueron los elementos que condujeron al establecimiento de la población en estos espacios metropolitanos y a la consolidación de su forma de urbanización.

A mediados del siglo XX el Perú pasó de ser una sociedad rural a una de carácter urbano. En cuarenta años la población urbana pasó de ser el 35% a representar el 70% del total (INEI, CIDE & MECOVI, 2001). Este proceso acelerado de urbanización tuvo sus raíces en la modernización de la economía y el inicio de una política económica basada en la sustitución de importaciones de productos manufacturados lo que permitió un importante desarrollo industrial. A su vez, el sistema agrario entró en una profunda crisis debido a la ausencia de tierras cultivables y a la concentración de la propiedad de las tierras más rentables. Ambos factores se conjugaron para dar lugar a un intenso flujo migratorio de la sierra a las ciudades de la costa y, especialmente, a Lima dando lugar a un proceso de urbanización de carácter macrocefálico (Ortiz de Zevallos, 1992).

Durante la primera mitad del siglo XX Lima había sido beneficiada con importantes inversiones en infraestructura debido a su peso político y al papel central que jugaba en la dinámica económica del país. La política de industrialización por sustitución de importaciones junto con la modernización de infraestructura a la que ahora se hacía referencia, hizo que desde finales de los años cincuenta las industrias se empezaran a asentar en Lima coincidiendo con la masiva llegada de población migrante, especialmente proveniente de la sierra<sup>12</sup>.

Para aquel entonces en Lima la propiedad del suelo estaba concentrada en pocas manos. Asimismo, existía un mercado inmobiliario reducido que no cubría la demanda de los sectores medios bajos y de menores ingresos. En esta coyuntura, los esfuerzos gubernamentales por proveer de vivienda a la población recién llegada resultaron insuficientes generándose un grave problema de vivienda en la ciudad. Dada esta situación, los importantes volúmenes de población con necesidades habitacionales decidieron resolver dichas carencias por sus propios medios. Así, se organizaron para invadir terrenos adyacentes a la ciudad donde se instalarían y empezarían a construir sus viviendas con sus propias manos (Riofrío, 1978).

Si bien las primeras respuestas del Estado a estas iniciativas fueron de carácter violento, especialmente en los casos que se invadían tierras privadas, pronto entendieron que eran la única forma posible de dar respuesta a la enorme demanda existente. Así, además de reconocer como legítimos estos procesos de invasión de tierras, el Estado vio en ellos la “válvula de escape” a la situación en la que se encontraban. En este sentido, por ejemplo, hacia 1955 el gobierno militar de Odría también promovió otras ocupaciones de tierras públicas

<sup>12</sup> Entre 1940 y 1961 la población de Lima pasó de 645.172 a 1.845.910 habitantes (IMP, 1998).

prometiéndole la entrega de títulos de propiedad. Asimismo, en 1961, el gobierno de Manuel Prado aprobó la Ley de Barrios Marginales que legalizó las invasiones realizadas hasta entonces si bien las prohibía para futuro (Driant, 1991).

Durante la década de los sesenta Lima creció de una manera explosiva<sup>13</sup>. La masa de inmigrantes de la sierra que seguía llegando a la ciudad, impedida de encontrar soluciones al problema de la vivienda a través del mercado formal, continuó con las invasiones de tierras a pesar de la prohibición. Ante la imposibilidad de resolverlo de otra forma, los diferentes gobiernos toleraron estas ocupaciones. Hacia la década de los setenta, ante la magnitud que había adquirido el fenómeno urbanizador popular, estudiosos y planificadores del territorio pusieron nombre a la nueva ciudad distinguiéndola de la ciudad tradicional. Fue así como nacieron formalmente los conos Norte, Este y Sur, unidades territoriales de análisis formadas por un conjunto de distritos populares algunos de ellos formados durante este período.

Sin embargo, hacia mediados de los años setenta, el Perú también entró en una profunda y larga crisis económica. La política de sustitución de importaciones no había dado los frutos esperados y el otrora pujante sector industrial inició un acelerado declive. Ello comportó, a su vez, un crecimiento del sector terciario produciéndose un importante trasvase de mano de obra de un sector al otro. Un trasvase, de todos modos, que comportó asociado un aumento de la economía informal y, con ello, un incremento de la precariedad y la inestabilidad laboral (Calderón, 2003).

<sup>13</sup> De 1961 a 1972 la población de Lima pasó de 1.845.910 a 3.302.523 habitantes (IMP, 1998).

De todas formas, a pesar del fuerte impacto que la crisis tuvo en la ciudad, las migraciones hacia la capital continuaron. Las duras condiciones del agro, la persistencia a pesar de la crisis de la idea de progreso asociada a la ciudad y la guerra interna que acechó al país especialmente durante la década de los ochenta, comportaron el mantenimiento de un cierto flujo migracional hacia Lima<sup>14</sup>. Ello, unido al propio crecimiento vegetativo de las familias populares, cuyos hijos requerían de nuevas tierras para instalarse, comportó la constitución de nuevos asentamientos populares (las “ampliaciones”) en condiciones si cabe más precarias a las que tuvieron que soportar los pioneros de esta modalidad de ocupación del terreno.

Lima concluyó el siglo XX e inició el XXI con un número significativo de la población habitando en los barrios populares. De acuerdo a estimaciones realizadas a principios de la década (Apoyo, 2001), el 43% de la población metropolitana vivía en estas áreas de la ciudad. Un número que, sin duda, debe haberse incrementado en tanto las condiciones de vida han seguido deteriorándose.

Si bien con el paso de los años las condiciones socioeconómicas de los primeros contingentes de población han mejorado progresivamente, la constante llegada de nuevos pobladores de bajos recursos económicos ha comportado la concentración en estos distritos de la mayor parte de la población en situación de pobreza de la ciudad.

<sup>14</sup> En 1981 la población de Lima había alcanzado los 4.608.010 habitantes y en 1993 los 6.345.856 (IMP, 1998).

El proceso de ocupación de las áreas primero colindantes y luego más alejadas de la ciudad a partir de los años cuarenta comportó un cambio en la estructura de la ciudad. Hasta entonces

la división del espacio mostraba una zona sur que recibía a los sectores medios y altos y un área central que cobijaba a la población de escasos recursos. En este sentido, la formación de grandes espacios habitacionales más allá de la ciudad consolidada comportó un cambio de escala sin parangón en la historia urbana de Lima definiéndose nuevas áreas que a medida que se fueron conformando pasaron a formar parte de la ciudad.

Dicho crecimiento de la ciudad tuvo lugar en base a ejes de expansión socialmente muy definidos. Mientras las clases media y alta orientaron su crecimiento hacia el sureste (distritos de Santiago de Surco, San Borja y La Molina) y hacia el espacio intersticial que separaba las áreas urbanizadas de las provincias de Lima y El Callao (fundamentalmente San Miguel), los sectores populares crecieron primero hacia el norte y después hacia el sur y el este formando conglomerados de barriadas que demandaban a las autoridades la atención de sus necesidades (Avellaneda, 2007).

Poco a poco los espacios ocupados por las clases populares fueron incrementando su peso al tiempo que sus demandas. La necesidad de mejorar sus espacios vitales, junto con el incremento del peso poblacional de estos nuevos espacios de la ciudad, comportó altas cotas de organización interna las cuales terminaron, en algunas ocasiones, en la redefinición del espacio político administrativo. Así, sucesivamente, se fueron formando nuevos distritos como Villa María del Triunfo, Comas, San Juan de Miraflores, Independencia, El Agustino, San Juan de Lurigancho, etc., todos ellos distritos con altos índices de pobreza.

### 4.1.3 La dimensión del fenómeno barrial

Si bien la historia de las barriadas comienza verdaderamente a fines de los años veinte, el terremoto de 1940 aceleró profundamente el proceso. De todas formas, no es hasta la década de los cincuenta que el fenómeno toma verdadera relevancia ante las instituciones públicas. Es por ello que no será hasta la mitad de la década que se empiece a cuantificar el fenómeno barrial, un hecho que desbordaría por completo cualquier tipo de previsión que pudiera haberse realizado en la época.

*Tabla 2.* Lima Metropolitana. Evolución de la población barrial

<b>Año</b>	<b>N° barriadas</b>	<b>Población barriadas</b>	<b>Población Lima</b>	<b>% población en barriadas</b>
1956 <sup>a</sup> y	56	119.886	1.120.000	100
1959 <sup>b</sup>	154	236.716	1.690.000 <sup>16</sup>	140
1961 <sup>b</sup>	sin inf.	316.426	1.845.910 <sup>d</sup>	170
1970 <sup>b</sup>	237	761.755	3.302.523 <sup>d</sup>	250
1976 <sup>b</sup>	319	1.113.000	4.122.000 <sup>16</sup>	270
1981 <sup>b</sup>	408	1.329.600	4.608.010 <sup>d</sup>	288
1984 <sup>b</sup>	598	1.617.786	5.056.000 <sup>16</sup>	320
1993 <sup>b</sup>	1.147	2.188.415	6.345.856 <sup>d</sup>	344
1998 <sup>b</sup>	1.980	2.623.000	6.902.000 <sup>16</sup>	380
1999 <sup>c</sup>	sin inf.	3.174.668	7.496.831 <sup>e</sup>	430

Fuente: elaboración propia en base a <sup>a</sup> Matos Mar, 1977; <sup>b</sup> INEI, 1998; <sup>c</sup> Apoyo, 2001; <sup>d</sup> IMP, 1998; <sup>e</sup> MML, 2001a

Entre los años 1956 y 1999 la población en barriadas pasó de poco menos de 120 mil habitantes a superar los tres millones. En apenas 43 años la población que vivía en barriadas se había multiplicado más de veinticinco veces. Asimismo, mientras que en 1956 dicha población suponía el 10% de la del conjunto de Lima, en 1999 representaba nada menos que el 43% (véase Tabla 2).

Cuando se expidió la Ley de Barrios Marginales (LBM) en 1961 ya se había producido un crecimiento explosivo. La población barrial de aquel año superaba ya los 300 mil habitantes habiéndose multiplicado por tres en los cinco años que habían transcurrido desde el primer “censo”. Para entonces la población que habitaba las barriadas suponía ya el 17% del total de la ciudad. Sin duda, además de la necesidad de los nuevos llegados de encontrar un lugar donde levantar su morada, la discusión de la LBM generó un clima político que estimuló nuevas ocupaciones (Calderón, 2003).

Durante el período transcurrido entre 1961 y 1970, pese a que la LBM había prohibido las invasiones de tierra y una ley específica había aumentado las sanciones a los líderes de las ocupaciones, la población barrial se multiplicó por dos pasando a representar una cuarta parte de la población de Lima (véase Tabla 2).

A lo largo de la década del setenta la barriada se consolidó como la principal vía de crecimiento de la ciudad. La búsqueda de lealtades políticas con los pobres de la ciudad hizo que el gobierno militar del General Velasco se autoproclamara “promotor institucional de los Pueblos

Jóvenes”, eufemismo que reemplazó al de barriada, iniciando una política gubernamental no solo de tolerancia sino incluso de promoción de éstas. Así, entre los años 1970 y 1981 casi se duplicó el número de barriadas incrementándose en más de medio millón la población que vivía en ellas (véase Tabla 2). Se calcula que durante este período las barriadas absorbieron alrededor de un 40% del incremento de población que se produjo en Lima.

Durante la década de 1980, pese a la aguda crisis que vivió la ciudad debido al fracaso de la política de industrialización por sustitución de importaciones, su población siguió creciendo. Entre 1981 y 1993, año del último censo del que se disponen datos desagregados, se formaron nada más que 739 nuevas barriadas. En 1993 la población barrial superaba ya con creces los 2 millones de habitantes habiéndose incrementado en más de 850 mil personas durante este período. Para el año de este censo dicha población ya representaba más de un tercio de los habitantes de Lima (véase Tabla 2).

En los años noventa el país asistió a la instauración de un gobierno autocrático y la implementación de un programa económico neoliberal acompañado de una reforma del Estado que lo redujo bajo la idea que los problemas los iba a resolver el mercado. En ese camino desapareció virtualmente la política de vivienda lo cual significó que aquellas personas con necesidades habitacionales tuvieran que seguir recurriendo a las invasiones y a la formación de nuevas barriadas para resolverlas. Entre 1993 y 1999 la población barrial se incrementó en casi un millón de personas superando ya la cifra de los 3 millones de habitantes en el conjunto

de la ciudad. Para fines de siglo cerca de la mitad de la población de Lima Metropolitana vivía en las más de dos mil barriadas que existían en la ciudad (véase Tabla 2)<sup>15</sup>.

#### **4.2 La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración**

La necesidad que tienen los habitantes de la ciudad popular de desplazarse hacia otros espacios de la metrópoli para obtener los servicios y buscar las oportunidades que no encuentran en su espacio residencial ni en el entorno distrital, se explica en buena parte por la configuración de la estructura urbana metropolitana y por su organización funcional. Pese a haberse iniciado una fase de desconcentración de las funciones y actividades urbanas persiste una dependencia de los habitantes de la ciudad popular respecto del centro de ésta.

Desde que a mitades del siglo XIX se derrocaron las murallas que cercaban la ciudad pero especialmente a partir de la década de los 30 y 40 de la centuria posterior, la ciudad de Lima se ha ido extendiendo progresivamente hacia el este, el norte y el sur por los valles de los ríos Rímac, Chillón y Lurín respectivamente. Si bien esta extensión de la ciudad es fruto de varios procesos sobrepuestos, como el crecimiento económico de los años previos a los 80 y la crisis posterior, las migraciones, la expansión de la medida del Estado, las políticas urbanas, la acción de los gobiernos municipales y de los denominados movimientos populares urbanos (Gonzales de Olarte, 1992) que se han llevado a término en varias etapas a lo largo de más de 150 años, todas tienen en común el carácter espontáneo y desordenado de este crecimiento.

<sup>15</sup> Según la Comisión de Formalización de la Propiedad Informal (COFOPRI) entre 1997 y 2001 se habrían formado unas 200 barriadas más (Diario El Comercio, 23-12-2001). Tomado de Calderón (2003) Los barrios marginales de Lima, 1961-2001; p.379

El afán especulativo de las clases acomodadas, la necesidad de espacio para ubicar los enormes volúmenes de población migrante y la desidia o incapacidad del Estado, aunque en diferentes proporciones a lo largo del tiempo, han dado lugar a la forma absolutamente irregular y desproporcionadamente extensa que hoy tiene el tejido urbano de la ciudad.

Este crecimiento en mancha de aceite desde el centro de la ciudad ha dado lugar a una estructura de carácter "tentacular" (Riofrío, 1991) dónde a partir de una cabeza central, el casco urbano antiguo consolidado, se han extendido una serie de "tentáculos" o ramificaciones urbanas que han ido ocupando progresivamente los valles interiores de los primeros contrafuertes andinos. Hoy, vista desde el aire, Lima ofrece el aspecto de una "explosión" con un centro y unas ramificaciones saturados de actividad urbana.

Este proceso de formación y consolidación del tejido de la ciudad ha dado lugar a una estructura urbana de carácter extensivo y centralista (Ortiz de Zevallos, 1992) que, sin duda alguna, ha condicionado las pautas de desplazamiento del conjunto de los ciudadanos, especialmente de los que residen en la ciudad popular.

El proceso urbanizador de la ciudad no se ha llevado a término con criterios de aprovechamiento intensivo del suelo sino, todo lo contrario, ocupando con baja densidad prácticamente todo el espacio disponible (véase Mapa 1). Ello hace que Lima presente una estructura urbana de carácter marcadamente extensivo (Ortiz de Zevallos, 1992). Esta estructura urbana es el resultado de la combinación de dos procesos de urbanización

convergentes: la urbanización mercantil y la urbanización espontánea, facilitadas por la (no) intervención del Estado (Gonzales de Olarte, 1992). En el primer caso, la ocupación y el uso del espacio vienen dados, principalmente, por la renta del suelo. Así, las diversas actividades y funciones urbanas ocupan y utilizan el espacio urbano en función del criterio de minimización del coste de fricción, que es igual al coste de transporte más la renta o alquiler del terreno o inmueble, de acuerdo con sus objetivos, capacidad económica y clase social<sup>16</sup>. En el centro urbano el coste de fricción está básicamente determinado por la renta o alquiler, que es el más alto, dado que el coste de desplazamiento es mínimo<sup>17</sup>. En cambio, en el límite de la ciudad la renta es prácticamente nula y la mayor parte del coste de fricción está determinado por el coste de transporte.

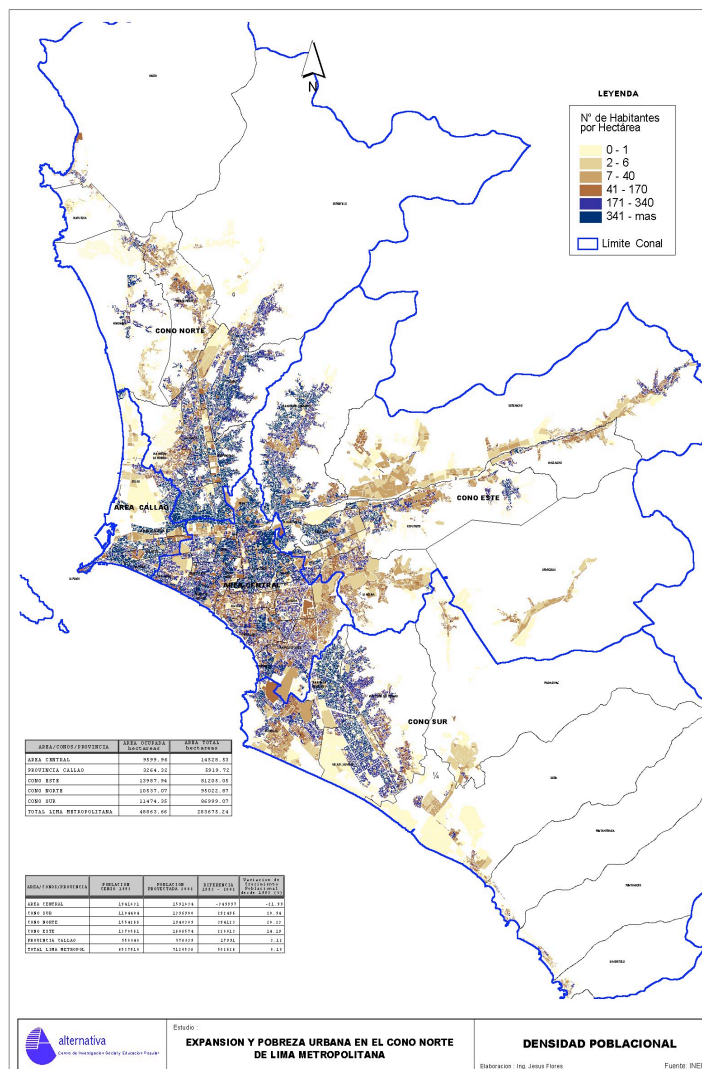
<sup>16</sup> En el centro urbano el coste de fricción está básicamente determinado por la renta o alquiler, que es el más alto, dado que el coste de desplazamiento es mínimo; como se verá en el apartado siguiente la mayor parte de las actividades y funciones urbanas, a parte de la residencia, se concentran en el centro de la ciudad. En cambio, en el límite de la ciudad la renta es prácticamente nula y la mayor parte del coste de fricción está determinado por el coste de transporte.

<sup>17</sup> Como se verá en el apartado siguiente la mayor parte de las actividades y funciones urbanas, a parte de la residencia, se concentran en el centro de la ciudad.

En el segundo caso, la ocupación y el uso del espacio vienen dados por la existencia de terrenos baldíos sin uso alternativo agrícola (por ejemplo desiertos o cerros rocosos), una presión demográfica sobre el suelo urbano y la existencia de amplias capas de población de bajos recursos. La combinación de estos tres factores hace que aquellas personas con bajo poder adquisitivo que no pueden pagar el coste de renta o alquiler de los espacios urbanizados ocupen los cerros rocosos de fuerte pendiente o los desiertos de la periferia de la ciudad, por lo general de propiedad del Estado y en muchas ocasiones sin valor mercantil.

A estas razones, además, hay que añadirle otras que aunque menos estudiadas no dejan de tener importancia. En primer lugar hay que destacar el patrón cultural de la mayor parte de los invasores: provenientes en la mayor parte de la sierra, son personas muy poco acostumbradas

Mapa 1. Lima Metropolitana. Densidad poblacional, 2002



Fuente: Alternativa, 2004

a vivir en edificios plurihabitacionales y que necesitan un mínimo de terreno para desarrollar aquellas actividades primarias (huerto, ganado...) que les permiten la subsistencia y el mantenimiento del patrón cultural del lugar de origen. También hay que señalar el hecho que las invasiones no se pueden hacer en altura: en el proceso de invasión se asume que, en caso de prosperar, la consolidación de la ocupación es un proceso muy largo que puede llegar a durar años por lo cual se desestima la posibilidad de entregar un solo lote de tierra a varias familias asumiendo que éstas tendrían que pasar muchos años en malas condiciones antes de poder levantar un edificio que pudiera dar cabida a las diversas familias.

Al mismo tiempo hay que destacar el papel ejercido por la administración pública en materia de política de vivienda social: bien sea por insuficiencia de recursos, por carencia de previsión o por falta de voluntad política, en pocas ocasiones la administración pública se ha preocupado de ofrecer viviendas a bajo coste a las personas con pocos recursos (Zapata Velasco, 1996) siendo lo más común, más que ofrecer vivienda construida (lo cual habría desincentivado el crecimiento horizontal favoreciendo el vertical), o bien ofrecer una parcela de terreno a cada familia o bien legalizar la situación de los terrenos invadidos. A ello, además, cabe añadir la imposibilidad de la mayor parte de las familias con necesidad de vivienda de adquirir una ni que fuera de carácter social; incluso si la administración pública hubiera ofrecido vivienda social a bajo coste a las familias recién llegadas, la mayor parte de éstas habrían optado igualmente por la invasión dadas las condiciones económicas con las que llegaban a la ciudad.

La urbanización extensiva se ha visto favorecida, a la vez, por la suavidad del clima<sup>18</sup> lo cual ha permitido el establecimiento de viviendas muy precarias en cuanto que no tenían que proteger a sus residentes contra el frío extremo o las lluvias intensas. Finalmente hay que destacar que las viviendas unifamiliares han sido tradicionalmente la opción mayoritaria en Lima por los frecuentes terremotos que empujan a la población a preferir este tipo de vivienda antes que los departamentos situados en edificios altos.

La urbanización de estos espacios, los cerros rocosos o los desiertos de la periferia de la ciudad, se inicia normalmente con una invasión (pacífica o no) de estos terrenos por un grupo de pobladores organizados dónde, si no son desalojados, se levantarán barracas de estera o cartón que progresivamente irán siendo sustituidas por edificaciones de materiales duraderos; a la vez, también progresivamente, el Estado los proveerá de agua potable, electricidad, alumbrado público, aceras, alcantarillado, calles y otros servicios urbanos<sup>19</sup>. Así, aquel terreno con bajo o sin ningún tipo de valor mercantil irá aumentando progresivamente su valor. Esto hará que aquellas personas con bajo poder adquisitivo que no pueden pagar el coste de renta o alquiler de los espacios urbanizados ocupen nuevos terrenos sin valor mercantil más allá de los espacios recientemente urbanizados. La ocupación sucesiva de estos terrenos periféricos es el que ha comportado el crecimiento de carácter extensivo que caracteriza la ciudad actual.

Además de extensivo, Lima también tiene un carácter marcadamente centralista (Ortiz de Zevallos, 1992). Si bien durante los últimos años en varias zonas de expansión de la ciudad se han ido formando centros de comercio y servicios, el área central de la ciudad concentra

<sup>18</sup>  
La temperatura media anual es de 18,5°C siendo la máxima de 30°C y la mínima de 12°C. Las lluvias son muy tenues registrándose una precipitación media de 5,9 mm. al año (MML, 2001a y Capel Molina, 1999).

<sup>19</sup>  
Sobre el tema de las invasiones y la formación de barriadas hay una amplia bibliografía: Meneses & Núñez (1975), Matos Mar (1977), Riofrío (1978), Henry (1978), Sánchez León & Calderón (1980), Riofrío (1982), Navas (1984), De Soto (1987), Driant (1991).

todavía la mayor parte de las actividades económicas, productivas, sociales, administrativas y culturales de importancia metropolitana (y nacional). La sustitución del único centro metropolitano de múltiples actividades que Lima mantuvo por muchas décadas, el Centro Histórico, por una multiplicación de centros especializados (Chion, 2002) se ha producido dentro del área central de la ciudad, el Cono Centro, de tal forma que con la nueva escala que ha tomado la ciudad dichos centros siguen teniendo un marcado carácter centralista.

El rápido crecimiento de la ciudad y la carencia de planificación orientada a minimizar los efectos de un patrón de localización de carácter mercantil, dónde una actividad se sitúa allí dónde los costes derivados de la renta del suelo y del transporte son menores, normalmente el centro de la ciudad, han generado la concentración de actividades en este espacio. Hasta principios del siglo XX la actual área central de Lima era toda la ciudad. Así, el centro de Lima era un núcleo de actividades de orden empresarial, comercial y de servicios, así como también sede de los diversos organismos tanto del Estado como del gobierno de la ciudad. La rápida expansión de la ciudad que se produjo a partir de entonces y la carencia de voluntad política y/o de capacidad económica, técnica y administrativa de los diferentes organismos e instituciones de gobierno, impidieron que junto con la expansión de la residencia se produjera un proceso de descentralización de las actividades urbanas hacia las nuevas zonas de crecimiento haciendo que, todavía hoy, buena parte de los habitantes de la ciudad tengan que desplazarse cotidianamente al centro de ésta para realizar sus actividades económicas, administrativas, sociales o culturales de carácter cotidiano.

De esta forma, la distribución de las funciones urbanas en Lima Metropolitana no es, ni mucho menos, homogénea. Si bien se ha producido un proceso de expansión de la residencia, especialmente durante la última mitad del siglo XX, éste no ha ido acompañado (o por lo menos no lo ha hecho al mismo ritmo) de un proceso paralelo de desconcentración de las actividades terciarias y productivas. Así, mientras la residencia se ha extendido ocupando toda el área urbanizada, la industria, las actividades comerciales y los equipamientos sanitario, educativo y de ocio se han dispersado de una forma muy tenue acentuando el carácter centralista de la ciudad. De hecho, este tenue proceso de descentralización se ha llevado a término básicamente del núcleo histórico de la ciudad a los municipios del área urbana consolidada (el Cono Centro) de tal modo que con la nueva dimensión de la ciudad estas funciones siguen estando muy concentradas.

En la Lima Metropolitana actual, si bien dos tercios de la población reside en las áreas de expansión reciente (Conos Norte, Este y Sur) y sólo un tercio en el área urbana consolidada (Cono Centro), dos tercios de las actividades y funciones urbanas se concentran en el centro de la ciudad y sólo un tercio en las áreas de expansión reciente<sup>20</sup>. Esta desigual distribución genera un importante volumen de desplazamientos de la población para satisfacer sus necesidades laborales, educativas, sanitarias, de compras, etc.

Esta afirmación se desarrolla con más  
profundidad en el próximo apartado.

<sup>20</sup> Las razones que explican esta desigual distribución de las actividades y funciones urbanas son diversas. De todas formas, hay dos que por su relevancia destacan por encima del resto: la preeminencia de las reglas del mercado en la localización de estas actividades y la

"incapacidad" de la administración pública para hacer frente al crecimiento acelerado de la ciudad. El patrón de localización de las funciones urbanas en Lima Metropolitana es una combinación de tres patrones diferentes: el mercantil, el espontáneo y el público (Gonzales de Olarte, 1992). El patrón mercantil nos indica que la localización de una determinada actividad en un espacio de la ciudad se da en función de las ganancias a obtener para lo cual el criterio general es buscar el lugar dónde el coste del transporte (junto con el valor del suelo) se minimice teniendo en cuenta las características de la actividad a realizar tales como el tipo de materias primas a utilizar o la localización del mercado potencial del producto elaborado.

En el caso de la industria, si el coste de transporte de la materia prima es más grande que el del transporte del producto elaborado, la planta de producción se localizará cerca del lugar de abastecimiento de las materias primas. Esta es la razón por la cual una buena parte de las fábricas de Lima están situadas cerca del Callao o de la línea del ferrocarril que une el puerto con el centro de la ciudad, en la medida que la materia prima tradicionalmente ha sido importada por vía marítima en su mayor parte. Si la situación es inversa, la localización de la actividad será cerca del mercado de consumidores. Este es el caso de los servicios (comercio, restaurantes, hostales, etc.) que se localizan en función de la demanda final más que en función del abastecimiento de materias primas, y de buena parte de los talleres o las pequeñas plantas de producción informales que se sitúan muy cerca (a menudo en la parte alta de los mismos edificios) de los mercados, galerías y centros comerciales también de carácter informal<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> A pesar de tener licencia de actividad buena parte de los establecimientos comerciales de la ciudad tratan con productos de origen informal (De Soto, 1987).

La localización espontánea, siempre de carácter informal, se da cuando hay una situación de crisis generalizada que genera una carencia de trabajo en el sector formal, hecho que en Lima se viene repitiendo durante las últimas décadas, cuando esta situación va acompañada por débiles políticas redistributivas de la administración pública y cuando hay "espacios vacíos sin un uso específico" (calles, plazas, inmuebles, solares, etc.) normalmente de propiedad pública. Dadas estas condiciones se inicia un proceso ilegal o informal de ocupación pacífica y progresiva de estos espacios que a menudo acaba con el reconocimiento de propiedad de aquel espacio por parte de la administración pública o con el realojo en condiciones bastante favorables en otros lugares de la ciudad.

La intervención de la administración pública en el proceso de localización de las actividades y funciones urbanas tiene dos formas básicas. La primera y más importante es la planificación urbanística. Mediante planes de ordenación urbana (generales, sectoriales, etc.) la administración pública interviene en la distribución de las funciones urbanas ya sean de carácter público o privado. La segunda es dotando de infraestructura básica (urbanización de las calles, agua corriente, alumbrado, alcantarillado, etc.), e incluso del terreno, para el establecimiento de determinadas actividades. Así, con su intervención, la administración pública puede corregir los desequilibrios distributivos creados por la urbanización a través del mercado.

A largo plazo, los tres patrones ahora señalados tienden a converger en uno solo: el mercantil. Tanto los sectores espontáneos como la administración pública tienden a actuar siguiendo las

reglas del mercado de tal modo que una función o actividad urbana se localizará en un espacio determinado de la ciudad bien sea para captar el máximo número de clientes (caso del sector privado) bien para servir un determinado volumen de población (caso del sector público) (Gonzales de Olarte, 1992). Este patrón, junto con el hecho que el imaginario popular asocia determinados espacios de la ciudad a una determinada actividad (caso de los elementos asociados a la Navidad en el Mercado Central, de todo aquello que rodea el mundo de la informática en la avenida Wilson o de las academias de estudios superiores en la avenida Arequipa) hace que, pese a la presencia de otros establecimientos que realicen la misma actividad y que en consecuencia pueden suponerles una competencia importante y pese a la poca presencia de aquel tipo de establecimientos en otros lugares de la ciudad, muchos establecimientos nuevos se sitúen en aquellos espacios determinados de la ciudad que el imaginario popular asocia a determinada actividad agravando la situación precedente.

<sup>22</sup>  
El primer plan regulador de la ciudad data de 1949 (Plan Piloto de Lima) y desde entonces se han elaborado varios planes de carácter metropolitano: Plan de Desarrollo Metropolitano (1967), Proyecto de Desarrollo Urbano de Lima Metropolitana (1981), Plan de Estructuración Urbana de Lima Metropolitana (1986), Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANMET) (1988) y Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010 (1992).

La segunda razón que explica la desigual distribución de las actividades y funciones urbanas en Lima Metropolitana es la "incapacidad" de la administración pública para hacer frente al crecimiento acelerado de la ciudad. Si bien la actividad planificadora y ordenadora del territorio metropolitano no se ha interrumpido desde la década de 1940<sup>22</sup>, el acelerado crecimiento de la ciudad, la carencia de recursos para hacer frente a los cambios producidos, la ineficacia en la aplicación de la planificación urbanística o, simplemente, el *laissez-faire*, han generado un importante desequilibrio en la distribución de las funciones y las actividades urbanas.

La presión de la inmigración sobrepasó las posibilidades de atender las necesidades de la población en materia de servicios básicos y equipamiento social (educación, sanidad, vivienda, etc.). La carencia de esta infraestructura o su baja calidad ha sido resuelta mediante la iniciativa privada (formal o informal) la cual, libre de restricciones de carácter urbanístico, ha actuado siguiendo las reglas del mercado localizando las diversas actividades en los lugares más rentables económicamente sin seguir ninguna política distributiva en función de las necesidades de la población. Así, buena parte de las funciones y las actividades urbanas de carácter metropolitano se han localizado en el centro de la ciudad (entendiendo que era el lugar más próximo al conjunto de la población metropolitana) o bien cerca de las áreas de máximo mercado potencial (normalmente las zonas con elevados índices de población de estratos socioeconómicos medianos y altos). Esto ha hecho que la población de amplias áreas del territorio metropolitano tenga que desplazarse a estos lugares para trabajar u obtener determinados tipos de servicio.

La carencia de recursos de las instituciones públicas (sea por la crisis económica constante en la que vive el Estado sea por los preceptos liberales que han caracterizado buena parte de los gobiernos de las últimas décadas) ha hecho que la oferta de servicios públicos se establezca con criterios de coste-beneficio. Este hecho ha determinado que, dada la baja densidad poblacional de buena parte de las áreas de expansión reciente, una parte importante de los servicios públicos de carácter metropolitano se sitúen en zonas céntricas equidistantes a toda la población a servir, normalmente el centro de la ciudad.

Si bien este ha sido el patrón de desarrollo urbano de Lima Metropolitana durante la mayor parte del siglo XX, a partir de los años 90 se ha producido una transformación del patrón de localización. El Centro Histórico de funciones múltiples se ha desdoblado en múltiples centros metropolitanos especializados en actividades de carácter informacional, comercial, industrial y cultural dentro de una estructura cada vez más descentralizada (Chion, 2002). Su estructura monocéntrica y radial se ha transformado en una estructura de carácter policéntrico. Se ha producido una dispersión geográfica, especialmente de las actividades económicas, del centro histórico hacia otros espacios metropolitanos generando nuevas centralidades (Lazarte & Núñez, 2004).

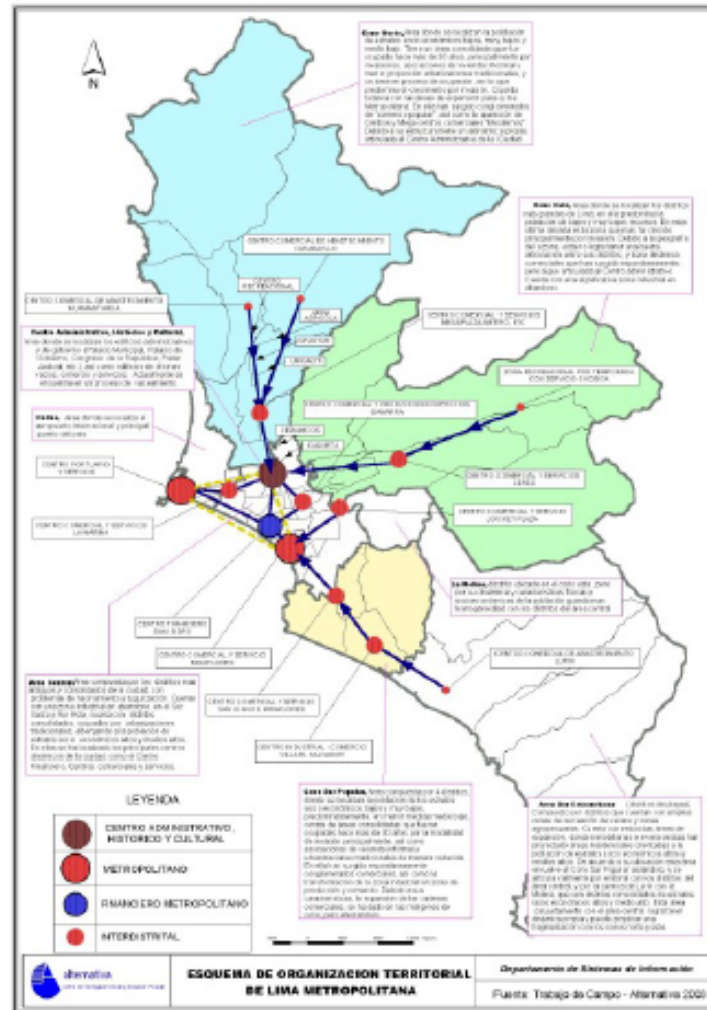
Las actividades comerciales han aumentado en los espacios tradicionales si bien se han creado también nuevos espacios polarizados descentralizados: los megacentros comerciales y las ferias de ambulantes. Ciertas actividades industriales han encontrado espacios más propicios para su desarrollo en áreas incluso marginales como el centro productivo y de comercio de manufacturas de Gamarra en el distrito de La Victoria y el centro industrial de Villa El Salvador. Asimismo, las actividades de carácter informacional han gravitado hacia el distrito financiero de San Isidro mientras que las actividades culturales y de entretenimiento se han reubicado en espacios de identidad local, como el Centro Histórico o Barranco, o en espacios de carácter genérico como la avenida de La Marina.

Durante muchas décadas el centro económico de la ciudad fue el distrito del Cercado de Lima. La ciudad se organizaba en base a este centro mediante un modelo territorial de carácter

monocéntrico y radial. El paulatino deterioro de este espacio comportó una lenta pero constante migración de las principales actividades económicas (financieras, servicios de hotelería, agencias de viajes...) e incluso algunas instituciones del Estado hacia otros distritos de la ciudad con mejores niveles de accesibilidad. Este paulatino goteo de actividades que dejaron el centro histórico comportó de un lado la pérdida de centralidad tradicional y de otro el surgimiento de nuevas centralidades y nuevos centros decisores en la ciudad (véase Mapa 2). Fundamentalmente se crearon cuatro nuevos centros de actividad (Lazarte & Núñez, 2004):

- I) el centro financiero de **San Isidro**, que concentra fundamentalmente a la banca comercial, las compañías aseguradoras, las sedes centrales de las principales empresas nacionales y multinacionales que operan en el país y los servicios de corredores de bolsa;
- II) el centro comercial y de servicios de **Miraflores**, que cuenta con múltiples establecimientos comerciales, hoteles, agencias de viajes, restaurantes, salas de cine, etc.;
- III) el centro de **Lima**, que mantiene su función de centro administrativo en tanto que mantiene las principales instituciones del gobierno central y municipal;
- IV) el **Callao**, que como centro portuario y aeroportuario concentra las principales actividades de transporte por la vía aérea y marítima y controla los principales flujos de entrada y salida del país.

Mapa 2. Lima Metropolitana. Esquema de organización territorial, 2004



Fuente: Lazarte-Núñez, 2004

A estas nuevas centralidades se han añadido otros centros metropolitanos que si bien no pueden considerarse del mismo rango han contribuido a conformar la nueva estructura urbana de la ciudad. Estos centros de rango menor constituyen un subsistema de centros que se articulan a los principales conformando una estructura polinuclear que completa la desconcentración de las actividades decisorias (véase Mapa 2).

Se trata, de un lado, de las centralidades relacionadas con la economía doméstica o de consumo: grandes supermercados, centros comerciales modernos... Dichas centralidades se encuentran ubicadas en el área central de la ciudad y en las áreas de mayor consolidación urbana y densidad poblacional. Buena parte de ellos se ubican en los distritos donde predomina la población del estrato socioeconómico alto y medio situándose a lo largo de las avenidas principales por donde dicha población se desplaza en sus vehículos particulares. Es el caso, por ejemplo, del Jockey Plaza, de Larco Mar y de Plaza San Miguel donde su ubicación en espacios de baja densidad poblacional es compensada por la alta capacidad de compra de sus usuarios.

También encontramos un buen número de centros de consumo en distritos situados fuera del área central. Suelen ubicarse en espacios con excelente accesibilidad y alta densidad y concentración poblacional hecho que compensa la baja capacidad de compra de sus usuarios (Lazarte & Núñez, 2004). En este sentido podemos destacar los centros comerciales y de servicios de Megaplaza-Metro en el Cono Norte, de Ceres en el cono Este y de San Juan de Miraflores en el Cono Sur (véase Mapa 2).

Por otro lado nos encontramos con las nuevas centralidades relacionadas con la producción industrial. Luego de la crisis generada por el derrumbe del modelo de industrialización por sustitución de importaciones los espacios industriales tradicionales entraron en declive observándose una reestructuración tanto productiva como territorial del sector. Durante la última década han surgido diversos centros productivos especializados ubicados en diferentes espacios de la ciudad. Los más destacados son probablemente el centro productivo de manufacturas de la confección de Gamarra y el parque industrial de Villa El Salvador.

Asimismo, algunos centros tradicionales han visto reforzada su centralidad. Se trata, por ejemplo, del centro comercial de Gamarra, del centro de distribución de alimentos al por mayor y menor de La Parada y del Mercado Central. Todos ellos han visto incrementar su protagonismo en la nueva estructura de la ciudad. A pesar del incremento de tamaño de la ciudad estos nodos de actividad siguen siendo un punto de referencia para el conjunto de la población metropolitana.

Finalmente, las actividades culturales y de entretenimiento también se han reubicado bien en espacios de identidad local, como el Centro Histórico o Barranco, o en espacios de carácter genérico como la avenida de La Marina.

Dentro de la zona suburbana, donde se asienta fundamentalmente la población de bajos ingresos, también se han producido transformaciones de cierta magnitud. Así, el proceso de

consolidación urbana que se ha producido ha ido acompañado del desarrollo de pequeños centros de negocios y de servicios (Chion, 2002). El crecimiento de una economía informal producido a raíz del ajuste estructural generado por el cambio de modelo económico aplicado a partir de la década del 90, dio origen a la conformación de centros populares de negocio de nivel distrital, interdistrital o conal, así como al crecimiento explosivo de bodegas y paraditas en forma dispersa (Lazarte & Núñez, 2004). Estos centros populares de negocios, se caracterizan fundamentalmente por concentrar la comercialización de productos alimenticios si bien en ellos también se ofrecen otros productos generalmente relacionados con el vestido y el calzado o con complementos para el hogar. En algunos casos, incluso, en función de su radio de influencia, pueden llegar a ofrecer productos de larga durabilidad como muebles o artefactos electrónicos.

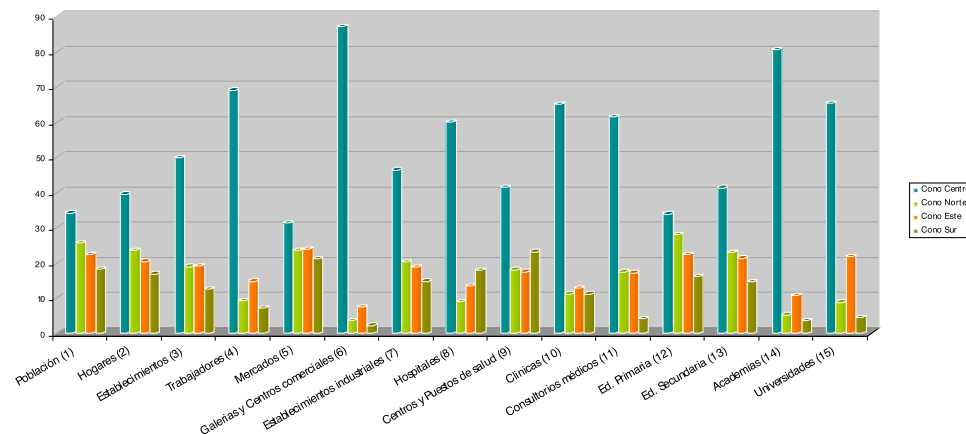
De todas formas, si bien en estos últimos años se ha pasado de una estructura claramente monocéntrica a una de carácter policéntrico, no se puede hablar propiamente de una pérdida de centralidad como característica fundamental de la ciudad metropolitana. Si bien es cierto que se ha producido un proceso de descentralización, éste se ha llevado a término fundamentalmente del núcleo histórico de la ciudad a los municipios del área central de ésta, el Cono Centro, de tal modo que con la nueva dimensión de la ciudad estas funciones siguen estando muy concentradas.

### **4.3 La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro**

Como ya se anunciaba al término del apartado anterior, si bien se ha producido una importante reestructuración de la ciudad donde el centro tradicional ha perdido importancia siendo sustituido por una estructura policéntrica basada en múltiples centros de actividad y de decisión ubicados en diferentes espacios del área urbana, la localización de la mayor parte de éstos en el área central de la ciudad, en el cono Centro, junto con el cambio de escala territorial que ha ocurrido en las últimas décadas ha mantenido e incluso incrementado el centralismo que antaño generaba el centro de Lima. Los distritos periféricos de la ciudad, localizados en los Conos Norte, Este y Sur, siguen manteniendo una importante dependencia del centro de la ciudad, un centro más amplio que antaño pero centro al fin y al cabo.

Dicha afirmación parte del análisis de la distribución de las funciones urbanas realizado en la ciudad de Lima en el que partiendo de la distribución de la población en el territorio metropolitano se observa la distribución de las actividades económicas de carácter industrial y comercial, del equipamiento educativo y del de salud (véase Gráfico 1). Dicho análisis se realiza fundamentalmente a escala “conal” si bien en algunos casos también se harán referencias más detalladas ya sea a escala distrital o infradistrital.

Gráfico 1. Lima Metropolitana. Distribución de las funciones urbanas (por Conos)



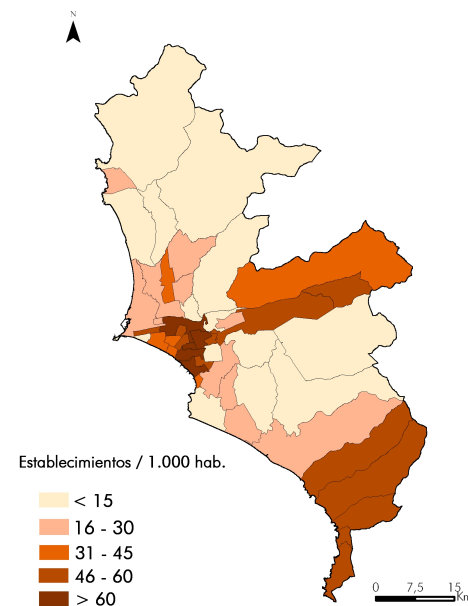
Fuente: elaboración propia en base a (1) INEI, 2001 e INEI-DTDIS, 2001; (2) INEI, 1996; (3 y 4) INEI, 1996; (5 y 6) INEI, 1997b; (7 a 13) INEI, 1999; (14) Telefónica, 2002; (15) INEI, 2002

Si bien con diferencias notorias dependiendo del proceso de urbanización que haya seguido<sup>23</sup>, la **residencia** es una de las funciones urbanas distribuidas más homogéneamente. Así, con un 34% de la población metropolitana, en el Cono Centro se concentran el 39% de los *hogares* y en el Cono Norte, con un 25% de la población metropolitana, se localizan el 23% de éstos. Algo semejante pasa con los Conos Este y Sur. En el primero, con un 22% de la población, se concentra un 20% de los hogares; y en el segundo, dónde reside el 18% restante, se encuentran localizados el 16% de los hogares del área metropolitana (véase Gráfico 1).

23  
Al contrastar las variables de uso residencial, patrón de asentamiento y nivel de consolidación de las áreas urbanas ocupadas con el nivel socioeconómico de la población, se aprecia un patrón de ocupación del suelo que guarda una estrecha relación con las estrategias de acceso al suelo y a la vivienda que desarrollen los diversos estratos sociales según sus capacidades económicas. Así, el uso residencial correspondiente a los sectores de estrato socioeconómico bajo se encuentra localizado principalmente en las áreas Norte, Este y Sur a menudo en forma de asentamientos informales y en algunas zonas del área Central en forma de viviendas deterioradas y/o tugurizadas. El uso residencial correspondiente al estrato socioeconómico medio se localiza predominantemente en las áreas Central y este del área Sur expresada en urbanizaciones regulares de patrón predominantemente unifamiliar. Finalmente, el uso residencial de los sectores de población de estrato socioeconómico alto se localiza fundamentalmente en los municipios localizados a los extremos este y oeste del Cono Sur y tienen un nivel de consolidación óptimo, presentando una buena cobertura de servicios y equipamiento así como también una red viaria articulada y jerarquizada según sus funciones.

Contrariamente a lo que ocurre con la residencia, la distribución de la **actividad económica** es bastante heterogénea presentándose una elevada concentración en los distritos del centro de la ciudad. En conjunto, en el Cono Centro se concentra el 50% de las empresas y establecimientos del área metropolitana, especialmente en el Cercado de Lima (véase Gráfico 1 y Mapa 3). Asimismo, su carácter intensivo hace que el 69% de los trabajadores de estas empresas y establecimientos se concentren también en el Cono Centro (véase Gráfico 1 y Mapa 4), sobre todo en los distritos de Lima (19,8%), La Victoria (7,9%) y San Isidro (7,3%).

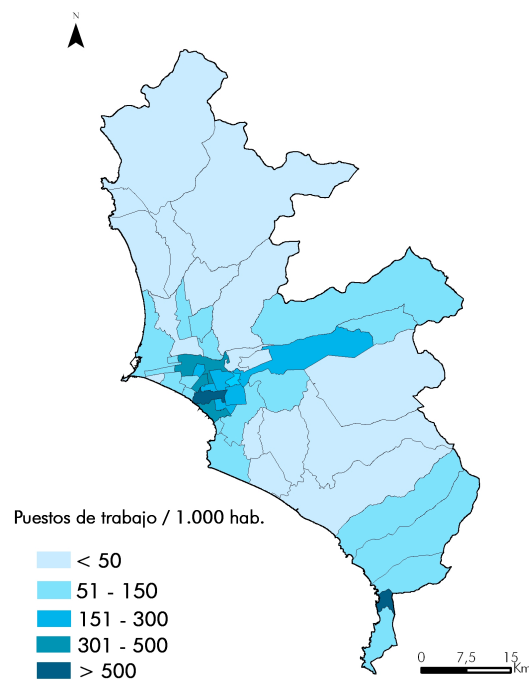
Mapa 3. Lima Metropolitana. Distribución de los establecimientos, 1993 (%)



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1996

Esta concentración de actividades, de todas formas, no es igual para todos los sectores. Así, se observan diferencias en la distribución en función de si se trata de unidades productivas o de servicios y, en este último caso, de si tienen un carácter metropolitano, municipal o vecinal. Al mismo tiempo, como veremos en lo sucesivo, la localización de determinadas empresas y establecimientos también obedece a la distribución de la población a servir, especialmente con respecto al estrato socioeconómico de ésta.

Mapa 4. Lima Metropolitana. Distribución de los puestos de trabajo, 1993 (%)



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1996

Durante los años 90 se produjo una importante expansión de las **actividades informacionales** en Lima Metropolitana. Hasta entonces estas actividades se concentraban principalmente en el Centro Histórico y en el distrito de Miraflores. A partir de aquel momento las actividades corporativas, que concentran la toma de decisiones y las conexiones internacionales, se ubicaron en el distrito financiero de San Isidro mientras que los servicios básicos como los servicios financieros al público en general, el corretaje de bienes raíces, o los servicios legales locales crecieron en vecindarios periféricos y hasta cierto punto han permanecido en el Centro Histórico y en Miraflores (Chion, 2002).

De esta forma, actualmente el distrito de San Isidro concentra la mayor parte de los servicios terciarios de carácter informacional. Así, ya en 1996, San Isidro concentraba la mayor parte de los empleos informacionales de la ciudad: el 30%. Asimismo, concentraba el 12% de las instituciones financieras, el 25% de las empresas de corredores y consultores financieros y el 36% de las compañías de seguros (INEI, 1996).

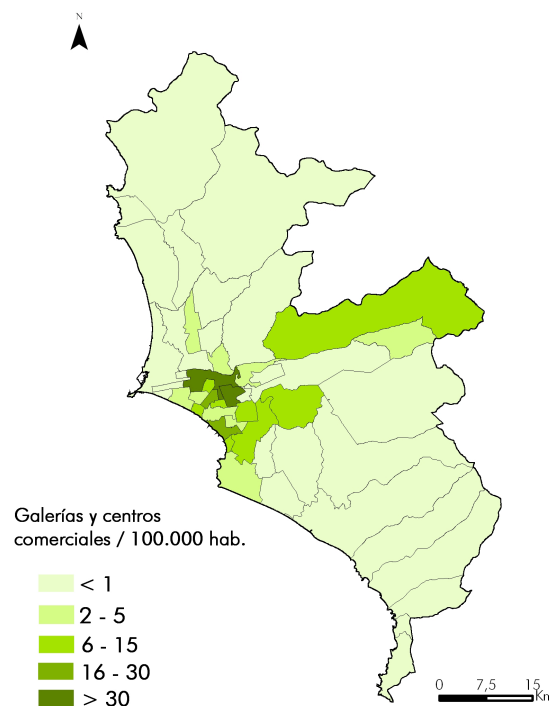
El **comercio** se encuentra concentrado en la gran área consolidada de la ciudad, especialmente en los municipios de Lima, La Victoria, Miraflores y San Isidro. De todas formas, se pueden establecer importantes diferencias si se consideran los establecimientos comerciales en función de su mercado potencial. Así, distinguiremos los establecimientos en función de su alcance territorial (metropolitano y local o vecinal) y en función del sector socioeconómico al que están orientados (sectores populares y sectores acomodados).

La actividad comercial de carácter local y vecinal (pequeñas tiendas de alimentación y productos básicos, *mercados* minoristas, etc.), en cuanto que sirve un volumen de población relativamente reducido, se encuentra bastante dispersa en el territorio metropolitano (véase Gráfico 1).

El comercio de carácter metropolitano, en cambio, se encuentra profundamente concentrado en el área urbana consolidada de la ciudad. En esta zona se localiza el Mercado Central, el centro de distribución de mercaderías al mayor y al por menor de La Parada y el centro comercial manufacturero de Gamarra, atractores de población de toda el área metropolitana. La presencia de estos espacios de consumo y de toda la actividad comercial y financiera centrada en esta zona, junto con el carácter central y tradicional de este espacio, han originado la presencia masiva de establecimientos de todo tipo y de todas las medidas: galerías y centros comerciales, farmacias, librerías, restaurantes, hostales, hoteles, entidades financieras, comercio ambulante<sup>24</sup>, etc. Es destacable, en este sentido, el caso de las *galerías y los centros comerciales* el 87% de las cuales se encuentran en el Cono Centro, especialmente en los distritos de Lima (32%) y La Victoria (23%) (véase Gráfico 1 y Mapa 5).

<sup>24</sup> Durante los últimos años la proliferación de este tipo de comercio, que ocupaba importantes espacios de la vía pública hasta el punto de hacerlos prácticamente intransitables incluso para los peatones, ha obligado a las autoridades municipales a expulsar este tipo de actividad de los espacios públicos del centro de la ciudad reubicándola en espacios destinados específicamente a este uso.

Mapa 5. Lima Metropolitana. Distribución de las galerías y centros comerciales, 1996 (%)



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1997b

Las actividades comerciales dirigidas a los estratos de población de bajos recursos se distribuyen siguiendo el patrón ahora enunciado: las actividades de carácter metropolitano en el centro de la ciudad y las de carácter local o vecinal dispersas por el área urbana dónde predominan los sectores de población de bajos recursos.

De forma inversa, los comercios dirigidos a los estratos de población acomodada se localizan cerca de las áreas residenciales de este sector social. Así, los centros comerciales dirigidos a la población de alto poder adquisitivo se encuentran básicamente en el corredor Lima-Miraflores (entre las avenidas Arequipa, Arenales y Petit Thouars), con mayor densidad en San Isidro, dónde se han establecido los centros comerciales más importantes. Durante los últimos años, además, se ha producido una expansión comercial hacia los distritos de Surco, San Borja y La Molina siguiendo el curso de las avenidas Javier Prado, Primavera y Benavides abarcando los asentamientos residenciales de los sectores de más ingresos.

Asimismo, durante la última década, debido a la saturación de la actividad comercial en el área central y la búsqueda de mercados potenciales, se ha producido una cierta dispersión del comercio “moderno” ubicándose un número importante de supermercados y grandes superficies comerciales en los conos de Lima Metropolitana, fuera del área central de la ciudad (Lazarte & Núñez, 2004).

Esta distribución de los establecimientos comerciales, si bien permite obtener los productos básicos en un radio relativamente reducido y en consecuencia efectuando desplazamientos relativamente cortos, genera la necesidad de hacer largos desplazamientos, especialmente a los sectores de más bajos recursos, para obtener otros productos de carácter más esporádico aunque no por ello menos importantes.

Durante muchas décadas la mayor parte de las **actividades industriales** de Lima Metropolitana se ubicaron en corredores industriales dedicados a la industria pesada y a plantas de producción en serie. Primero a lo largo del eje Lima-Callao y después siguiendo los desarrollos de las carreteras Panamericana Norte, carretera Central y Panamericana Sur, la industria ocupó grandes espacios de la ciudad.

25  
Con la construcción a mediados del siglo XIX (1851) de la línea de ferrocarril que unía la ciudad todavía amurallada con la ciudadela portuaria del Callao, este eje se convirtió progresivamente en el principal espacio industrial de la ciudad en cuanto permitía minimizar en gran medida los costes de transporte (más todavía si tenemos en cuenta que en su mayor parte la materia prima era importada). El elevado precio del suelo que adquirió este espacio producto de la densidad de ocupación y de su ubicación junto con la carencia de terrenos disponibles, hizo que a partir de mediados del siglo XX las nuevas industrias tuvieran que situarse en espacios más alejados.

26  
La crisis en qué se vio inmerso el sector industrial con la quiebra del modelo de industrialización por sustitución de importaciones hizo que, especialmente a partir de los años noventa, varias plantas manufactureras fragmentaran el espacio de producción para poder venderlo en pequeños lotes destinados a ubicar pequeños talleres o plantas industriales; de todos modos, la severidad de la crisis hizo que buena parte de estos lotes pasaran a tener un uso comercial.

La localización de la producción manufacturera en estas áreas no es casual. A causa de los elevados costes de transporte, tanto de aprovisionamiento de materias primas como de distribución del producto elaborado, que soporta esta actividad, la industria se localiza básicamente a lo largo de las grandes vías de acceso regional de la ciudad (las cuales cruzan los municipios ahora indicados). Así, los grandes centros industriales se encuentran situados a lo largo del eje Lima-Callao<sup>25</sup>, entre las avenidas Argentina, Colonial y Venezuela, el eje Lima-Puente Piedra, a lo largo de la carretera Panamericana Norte y la avenida Túpac Amaru, el eje Lima-Vitarte, sobre la carretera Central, y el área circundante a la Carretera Panamericana Sur. Aunque en menor medida, también encontramos áreas industriales a lo largo de las avenidas Faucett y Gambetta (entre el puerto y el aeropuerto) y a lo largo del eje de la carretera a Ventanilla.

Pero a partir de los años 80 muchas de las grandes fábricas que habían producido durante décadas enfrentaron grandes dificultades como resultado de la desaparición de las políticas y los programas de industrialización por sustitución de importaciones implementadas en los años 60 y 70. Así, pocas fueron las grandes empresas que pudieron subsistir<sup>26</sup>. Por el contrario, las

pequeñas empresas especializadas enfrentaron condiciones más propicias para producir y multiplicarse.

A diferencia de los corredores industriales que albergaban todo tipo de industrias, los centros industriales emergentes se han especializado en un tipo de producto y han atraído servicios relacionados (Chion, 2002). Uno de los casos más emblemáticos es el de Gamarra donde se da una especialización en las prendas de vestir. Además, en este caso, las actividades de producción se combinan con actividades de venta al por mayor y menor así como los servicios de producción y gestión, todos ellos integrados verticalmente<sup>27</sup>. Otros dos centros industriales importantes que siguieron este modelo son el centro de fabricación de muebles en el parque industrial de Villa El Salvador y el centro de fabricación de calzado de San Juan de Lurigancho, ambos localizados en distritos periféricos en proceso de consolidación<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Paralelamente al incremento del comercio informal ocurrida durante los últimos quinquenios, en espacios comerciales como Gamarra se ha observado un aumento de la localización de talleres de fabricación clandestina de mercancías en esta misma área, a menudo en los mismos inmuebles donde hay ubicadas las galerías o los centros comerciales que proveen.

<sup>28</sup> Si bien este fenómeno ha tomado más relevancia a partir de los cambios ocurridos durante los últimos años, tradicionalmente las pequeñas industrias se habían instalado en espacios densamente poblados, hasta entonces el casco urbano central, principalmente para localizarse más cerca del mercado de consumidores.

A pesar de esta reestructuración ocurrida durante los últimos años, la producción industrial sigue concentrada en el área central de la ciudad. Así, en el Cono Centro se concentran buena parte (46%) de los *establecimientos industriales* (véase Gráfico 4.2), especialmente en los municipios de Lima (12,1%) y La Victoria (8,2%), si bien una parte sustancial de ésta se localiza en los municipios de San Juan de Lurigancho (8,2%) y San Martín de Porres (6,6%). De todas formas, otras áreas de la ciudad también concentran importantes plantas de producción: Breña, el Callao, Miraflores, el Rímac y Santiago de Surco en el área central de la ciudad; Comas, Independencia y Los Olivos en el Cono Norte; Ate Vitarte en el Cono Este; y Chorrillos, San Juan de Miraflores, Villa El Salvador y Villa María del Triunfo en el Cono Sur.

Es importante señalar que la localización de la actividad industrial en los sectores de la ciudad ahora mencionados responde, en buena parte, a la acción de las diversas administraciones públicas (central, metropolitana y municipales) a partir de políticas de planificación y de ordenación del territorio iniciadas sobre todo a partir del momento en que esta actividad, bien sea por sus necesidades de espacio bien por las externalidades generadas por ella, comportó un conflicto con el uso residencial.

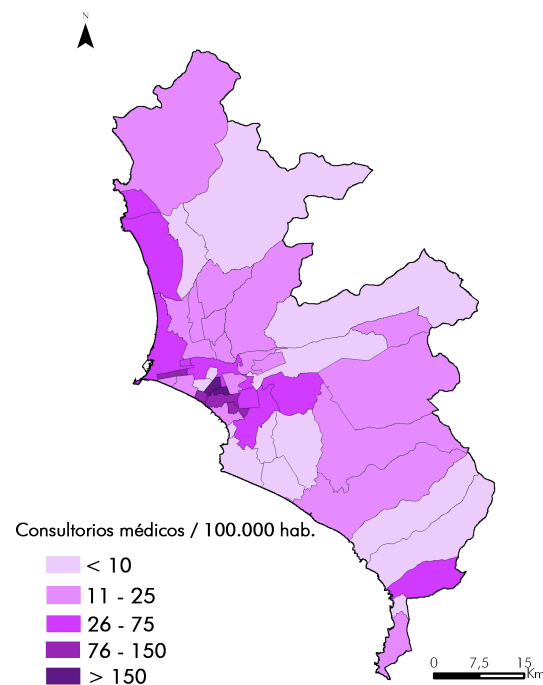
La distribución de la actividad industrial, ni que decir tiene, si bien está presente en la mayor parte de las áreas con población obrera, está concentrada en pocos puntos de la ciudad generando la necesidad de efectuar largos desplazamientos de forma cotidiana para desarrollar esta actividad.

El **equipamiento educativo y de salud** se localiza principalmente en el área urbana consolidada. En las áreas periféricas se encuentran las escuelas y los centros educativos más elementales así como los equipamientos más básicos del área sanitaria. El crecimiento extensivo de la ciudad ha conllevado, paralelamente, una concentración de estos equipamientos urbanos principalmente en las zonas de ocupación de los estratos socioeconómicos altos y una baja cobertura en las áreas de expansión.

Con respecto a los **servicios de salud** se observa un doble fenómeno: por un lado una dispersión de los equipamientos básicos de carácter público (centros y puestos de salud) y de

otra una concentración en el área urbana consolidada de los servicios públicos de carácter metropolitano (hospitales) y de los servicios de carácter privado (clínicas, consultorios médicos, etc.). Así, mientras los centros y puestos de salud se distribuyen homogéneamente, si bien con ligeras diferencias, en función del volumen de población de las áreas a servir (véase Gráfico 1), hospitales, clínicas y consultorios médicos se localizan en un 60%, 65% y 61% respectivamente en el Cono Centro de la ciudad (véase Gráfico 1 y Mapa 6).

Mapa 6. Lima Metropolitana. Distribución de los consultorios médicos, 1998 (%)



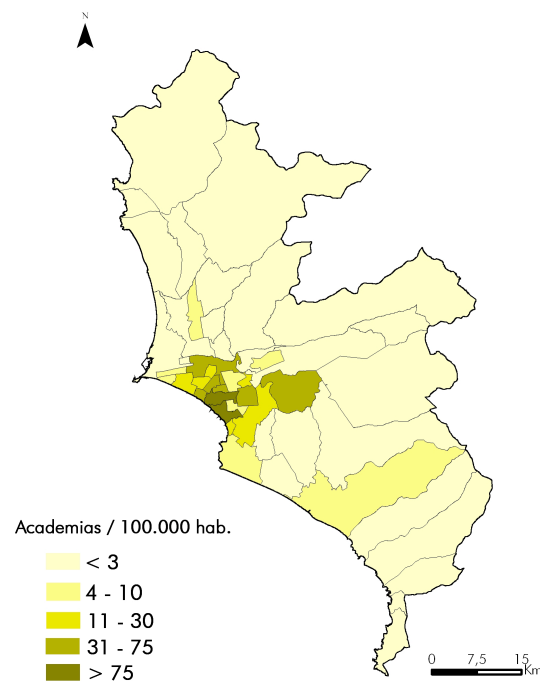
Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1999

Especialmente significativo es el caso de las clínicas, un 54% de las cuales se concentra en una área que apenas sobrepasa el 20% de la población metropolitana (véase Gráfico 1). La concentración de este tipo de equipamiento responde no tanto a una vocación de servicio metropolitano (y por lo tanto de ubicación en el lugar más accesible de la metrópoli) sino sobre todo a una voluntad de acercarse a los espacios que ocupa el estrato poblacional que puede permitirse este tipo de servicio.

Del mismo modo, los **centros educativos** se localizan principalmente en el área urbana consolidada. Si bien los centros educativos que imparten estudios del nivel más elemental tienen una distribución parecida a la de la población, las academias y las universidades están extremadamente concentradas en el área central de la ciudad (véase Gráfico 1). Así, mientras en el Cono Centro se encuentran localizados el 34% de los centros que imparten educación primaria y el 41% de los que imparten educación secundaria, se localizan el 81% de las academias<sup>29</sup> (la mitad de las cuales concentradas en los municipios de Lima, Miraflores, San Isidro y Santiago de Surco) (véase Gráfico 1 y Mapa 7) y el 65% de las universidades. La baja cobertura de estos equipamientos en las áreas de expansión incrementa las distancias que la población tiene que recorrer para obtener este tipo de servicio.

<sup>29</sup> Incluye institutos y academias de preparación para estudios superiores, de enseñanza superior, de informática, de idiomas, de preparación para colegios e instituciones de formación militar, de aviación comercial, de baile, de corte y confección, de cosmetología, de enseñanza comercial, de locución y oratoria, de música y de otros, todas ellas de carácter privado.

Mapa 7. Lima Metropolitana. Distribución de las academias, 2002 (%)



Fuente: elaboración propia en base a Telefónica, 2002

Los cambios políticos y económicos de los años noventa condicionaron también la reconfiguración espacial de las **actividades culturales y recreativas**. Si durante la década anterior se había producido una constricción de este tipo de actividades debido a los problemas de violencia política que afectaban a la ciudad, la reducción de los niveles de ésta en la década

posterior permitió el resurgimiento y la proliferación de las actividades culturales y de entretenimiento.

Esta expansión y reorganización de este tipo de actividades ha resultado en la especialización del Centro Histórico en actividades de carácter local al mismo tiempo que se han reforzado centros de actividades en distritos urbanos consolidados como Miraflores y Barranco. Asimismo se han creado nuevos centros de actividades culturales y de entretenimiento en distritos periféricos emergentes como en Villa El Salvador, San Juan de Lurigancho, Vitarte, El Agustino y Comas (Chion, 2002).

Por otro lado, se han multiplicado los centros de entretenimiento de consumo masivo internacional (casinos, salas de juego y moteles entre otros) que se han ubicado en distritos de fácil acceso como en el caso de la avenida de La Marina o de San Borja.

<sup>30</sup>  
Centro histórico; también llamado Damero de Pizarro.

<sup>31</sup>  
En el año 1991 se estableció un reglamento que regulaba el desarrollo urbanístico del Centro Histórico de Lima. El mismo año el sector comprendido por el denominado Damero de Pizarro, parte de Barrios Altos y la parte antigua del municipio del Rímac hasta la Alameda y el Convento de los Descalzos fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

Con respecto a las principales **sedes institucionales y administrativas**, si bien tradicionalmente se encontraban localizadas en el área central de la ciudad, especialmente en la Lima Cuadrada<sup>30</sup>, la saturación de esta zona, agravada por la limitación para incrementar su densidad por ser una área de conservación urbana<sup>31</sup>, hizo que buena parte de estas actividades optaran por dejar el centro y se ubicasen en el sur del área central, a lo largo de la avenida Arequipa y en las zonas próximas a la intersección de la avenida Javier Prado y el Paseo de la República, unas zonas la ventaja principal de las cuales era encontrarse en un

espacio central equidistante entre Lima (Cercado) y Miraflores, un espacio todavía no desarrollado y accesible desde el resto de la ciudad.

Como ha quedado demostrado, a pesar de los cambios en la estructura urbana ocurridos especialmente durante la última década, el déficit de actividades, infraestructura y equipamiento urbano en las áreas residenciales de los estratos socioeconómicos bajos de la población, ha generado que los municipios de estas áreas tengan una dependencia económica, social y administrativa del centro de Lima; una dependencia, sin duda, que conlleva un importante volumen de desplazamientos de esta población para satisfacer sus necesidades laborales, educativas, de salud, de compras, etc.

La concentración de estas actividades en el espacio central de la ciudad hace que diariamente centenares de miles de personas se desplacen a esta área provocando un flujo que difícilmente puede ser resuelto con la red viaria actual. Este hecho, junto con el carácter desintegrado de la estructura urbana de la ciudad, hace que estos desplazamientos no sólo se concentren en el tiempo sino también en el espacio en cuanto son muy pocos los puntos por los cuales los diferentes medios de transporte pueden acceder al centro de la ciudad<sup>32</sup>. A la vez, la concentración de actividades en el área consolidada junto con el carácter extensivo de la ciudad hace que el conjunto de la población destine buena parte de su tiempo a los desplazamientos, un tiempo que podría ser empleado para realizar actividades tanto de carácter productivo como reproductivo.

<sup>32</sup> Tanto el río Rímac en su paso por el área central de la ciudad como los cerros que constituyen las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes y las diferentes autopistas urbanas que cruzan la ciudad, constituyen verdaderas barreras para el desplazamiento de la población de las áreas de expansión de la ciudad al área consolidada central en cuanto no pueden ser superadas sino por pocos puntos.

El crecimiento urbano de las últimas décadas se ha localizado fundamentalmente en el área periférica de la ciudad (Conos Norte, Este y Sur). En estas zonas se han localizado en los últimos años, bien sea a través de mecanismos propios del mercado bien mediante la actuación de las diversas administraciones públicas, actividades económicas propias que han disminuido los desplazamientos de la población que, de otro modo, tendrían que desplazarse hasta el centro de Lima para satisfacer sus necesidades laborales, educativas, de salud, de compras e incluso de ocio (INEI, 1997a). Parece, pues, que hay una tendencia de las áreas periféricas de la ciudad a revertir su condición de áreas dormitorio a áreas con diversidad de equipamientos y servicios.

De todas formas, las previsiones de crecimiento poblacional en las áreas urbanas periféricas no parecen que, por lo menos en un futuro inmediato, vayan acompañadas de un verdadero proceso de descentralización de las actividades. Si bien es cierto que las diversas administraciones públicas están haciendo un esfuerzo en este sentido (durante los últimos años los distintos gobiernos metropolitanos han seguido una política de descentralización de actividades del centro histórico, especialmente de las más molestas y específicamente del comercio ambulante), no parece que su acción, dificultada por la carencia de recursos y de poder efectivo, pueda revertir la tendencia impuesta por las reglas del mercado. Una tendencia, por cierto, nada desfavorable para los intereses especuladores de una clase acomodada que, en el marco económico neoliberal actual tanto a nivel nacional como internacional, hará los posibles para evitar la intervención de la administración pública en la toma de decisiones sobre

la distribución de los usos y funciones que ha de acoger cada una de las áreas del territorio urbano.

En definitiva, el déficit de infraestructuras y de servicios básicos existente en las áreas periféricas de la urbe hacen que se establezca una intensa relación entre la ciudad popular y el resto de espacios del área urbana que concentran la mayor parte de las distintas actividades y funciones urbanas ya sea por motivos laborales, educativos, de salud, comerciales o para obtener algún otro tipo de servicio. En la articulación de estas relaciones el transporte público jugará un rol de primordial importancia.

## **5. LA CIUDAD POPULAR: ENTRE LA INTEGRACIÓN Y LA SEGREGACIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL**

Tradicionalmente, el análisis de los procesos de segregación e integración sociales se ha realizado desde el prisma de la marginalidad<sup>33</sup>. Este tipo de aproximación, sin embargo, basado en el análisis de los procesos urbanos en base a los lugares de residencia de la población, se aboca solo al estudio de la ciudad-territorio preocupándose exclusivamente de las homogeneidades y heterogeneidades residenciales que se producen como consecuencia de la segregación entre los diversos sectores socioeconómicos. Sin embargo, la segregación no puede analizarse solo en términos de lugar de residencia. Tal como señala Vega Centeno (2004), “los habitantes de la ciudad contemporánea no están fijados al terreno de la misma

<sup>33</sup> Este enfoque fue utilizado muchos años por los estudiosos de las metrópolis latinoamericanas y sus planificadores.

manera que las viviendas que habitan”. Así, puesto que los habitantes de la ciudad desarrollan su vida cotidiana más allá de sus espacios de residencia, para abordar los procesos de integración y segregación es necesario incorporar al análisis la variable movilidad en tanto que ésta permite una mejor aproximación a este fenómeno.

Un análisis de la Lima de hoy desde esta nueva perspectiva pone de relieve que existen diversas y en muchos aspectos contradictorias tendencias en lo que se refiere a las dinámicas de segregación e integración del espacio y la población metropolitanas. Entre los sectores de bajos recursos estas dinámicas pueden oscilar desde ciertos niveles de integración hasta elevados grados de exclusión. En buena medida ello dependerá de su capacidad para hacer frente a los gastos derivados de su movilidad. Aquellos colectivos de entre los sectores populares que puedan sufragar un volumen importante de los costes derivados de sus necesidades de desplazamiento tendrán más facilidades para integrarse en las dinámicas de la ciudad y aprovechar las oportunidades que ésta ofrece lo que a su vez les facilitará el camino para salir de la situación de pobreza en la que se encuentran. Contrariamente, aquellos grupos cuyas rentas no sean suficientes para hacer frente a los gastos derivados de sus necesidades de desplazamiento verán restringida su movilidad lo cual supondrá una pérdida de oportunidades que, a su vez, no solo dificultará sus posibilidades de integración sino que, además, podrá suponer mayores grados de exclusión.

Según señala Jaime Joseph (2004), para los pobladores que a lo largo de la segunda mitad del siglo XX se instalaron más allá del casco urbano central su segregación habitacional no

significó una exclusión de la metrópoli. Los nuevos habitantes de la ciudad, lejos de quedar reclusos en sus lugares de residencia se integraron a la ciudad especialmente a través del mercado de trabajo ya sea empleándose como mano de obra en el pujante sector industrial u ofreciendo sus servicios como empleadas del hogar, jardineros, chóferes u otros a las clases adineradas y al conjunto de la población establecida en la ciudad. Según este autor, los sectores populares no se hallan al margen de la ciudad consolidada. Si bien se observa una clara distinción de los diferentes estratos socioeconómicos presentes en la ciudad, ello no implica un aislamiento de estos grupos en espacios segregados e impermeabilizados.

Asimismo, si bien es cierto que en los últimos años han proliferado las rejas y las murallas en diversas zonas de la ciudad con el objetivo de evitar los encuentros indeseados, no es menos cierto que existe una suerte de necesidad mutua entre los diversos grupos sociales que no solo hace inevitables sino que invita a la realización de encuentros plurisociales (Vega Centeno, 2004). Las clases adineradas, por un lado, se han acostumbrado a un modo de vida que torna indispensable la presencia de una importante masa de pobladores pobres que abaratan enormemente el costo de la mano de obra. Y al mismo tiempo, la demanda de servicios domésticos y de otra índole por parte de estos sectores sociales significa una oportunidad para muchos ciudadanos de escasos recursos de obtener unos ingresos, estables o intermitentes, que les permiten cubrir sus necesidades básicas e, incluso, progresar a nivel económico y social.

Pero no solo se observan fuerzas y dinámicas inclusoras e integradoras sino también escenarios, procesos y actores que van a contrapelo de esta tendencia. Si bien es cierto que, desde un análisis a gran escala, se pueden observar este tipo de procesos, no es menos cierto afirmar que estas dinámicas solo se han desarrollado entre un sector de la población. Un análisis con mayor detalle permite observar como un amplio contingente de población ha permanecido al margen de estas dinámicas o, por lo menos, no las ha desarrollado con la misma intensidad.

Según señala Calderón (2003), una mirada atenta de dichas dinámicas y procesos nos indica que actualmente las tendencias predominantes que se están produciendo en Lima son una desarticulación y una fragmentación de la ciudad y de sus ciudadanos. Efectivamente, con la implantación del modelo económico de corte neoliberal se ha producido un creciente aumento de la pobreza y un incremento de la brecha entre los estratos más adinerados y los sectores más pobres de la ciudad (Alvarado & Chon, 2002). En este sentido, basta una rápida ojeada a las barriadas de Lima para constatar el creciente aumento de la pobreza, la segregación, la marginalidad y la informalidad en sus calles. Diversos estudios realizados con diversos métodos de análisis nos muestran como durante los últimos años la pobreza ha aumentado notoriamente y como la brecha entre ricos y pobres ha crecido de forma exponencial (Alvarado & Chon, 2002; Calderón, 2003; Alternativa, 2004; Avellaneda, 2007). Lejos de integrarse plenamente en las dinámicas de inclusión citadas por Joseph (2004) y Vega Centeno (2004), entonces, los sectores más pobres de la población o bien han quedado al margen de éstas

incrementando todavía más su grado de exclusión o bien no han sido suficientemente intensas como para permitirles avanzar en su camino hacia la inclusión y la integración.

Este juego de segregación-integración ha cobrado una nueva dimensión a partir de la década de los noventa. Los cambios en la estructura urbana inducidos con la aparición de un importante conglomerado de nodos dispersos por toda la ciudad (Chion, 2002) ha producido una aparente reducción de la segregación de los sectores populares. La ubicación de grandes complejos comerciales y de servicios en espacios urbanos habitados fundamentalmente por las clases populares ha supuesto para estos sectores de la población un incremento de las oportunidades generando dinámicas de integración que antes quedaban fuera del alcance de buena parte de los sectores populares (Ávila, 2003). Paralelamente, los espacios residenciales de los sectores populares se han ido dotando de nuevas funciones, desde servicios de primera necesidad hasta pequeños y medianos comercios donde abastecerse de los productos cotidianos, centros educativos o equipamientos de salud, lo que les ha facilitado el aprovechamiento de oportunidades de las que antes no podían disfrutar.

Sin embargo, a pesar del proceso de desconcentración de actividades desarrollado especialmente durante la última década, buena parte de las actividades y funciones urbanas siguen concentrándose en el perímetro central de la ciudad. Si bien es cierto que el déficit de infraestructuras y de servicios básicos existente en muchas áreas de la ciudad popular se constituyen en elementos generadores de procesos de integración de los sectores populares a las dinámicas urbanas en tanto que les obliga a desplazarse hacia el centro de ésta, no es

menos verdad que esto es cierto solo para aquellos estratos de la población que pueden sufragar los costes de transporte que supone integrar estas altas cotas de movilidad en su vida cotidiana. Nuevamente, aquellos sectores que no puedan hacer frente a estos costes o bien quedarán al margen de dichas dinámicas de integración o no las aprovecharán en su totalidad.

El análisis sobre los desplazamientos de la población en situación de pobreza realizado en el marco del Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao (Yashiyo, 2005) ilustra perfectamente esta situación dual. Mientras un importante sector de la población de bajos recursos tiene dificultades para desplazarse en medios motorizados y realiza una importante proporción de sus desplazamientos a pie, lo cual le dificultará el acceso a los lugares donde se ofrecen las oportunidades, otro sector nada desdeñable incorpora el transporte público de una forma cotidiana en sus desplazamientos permitiéndole integrarse en las dinámicas de la ciudad.

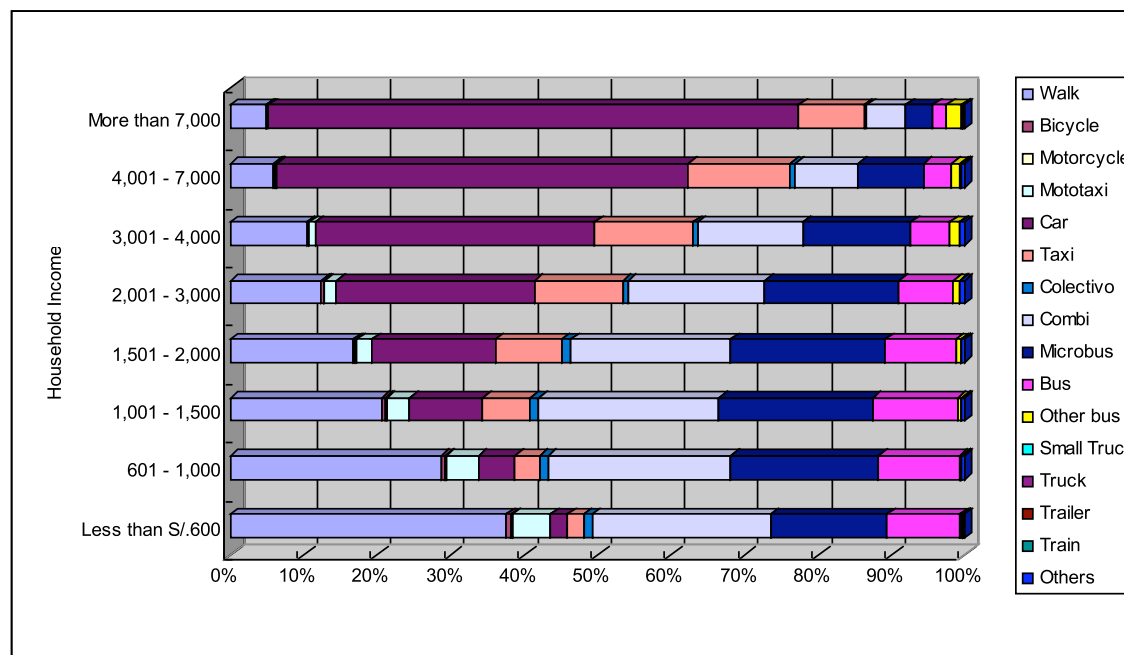
Tal como puede observarse en el Gráfico 2 y en el Mapa 8, la proporción de desplazamientos realizados a pie por los sectores populares es sustancialmente superior a la del resto de la población. Ello no sería relevante si los espacios residenciales de la población de bajos recursos contuvieran en su seno una amplia cantidad y diversidad de servicios, infraestructuras y actividades. El elevado índice de desplazamientos a pie se explicaría por la proximidad de las oportunidades urbanas que requiere esta población a su lugar de residencia. Sin embargo, esto no es así. Contrariamente, los espacios locales de la población de bajos recursos padecen un importante grado de monofuncionalidad siendo difícil encontrar en ellos oportunidades tanto de

Espacios ubicados fuera del espacio local.

34

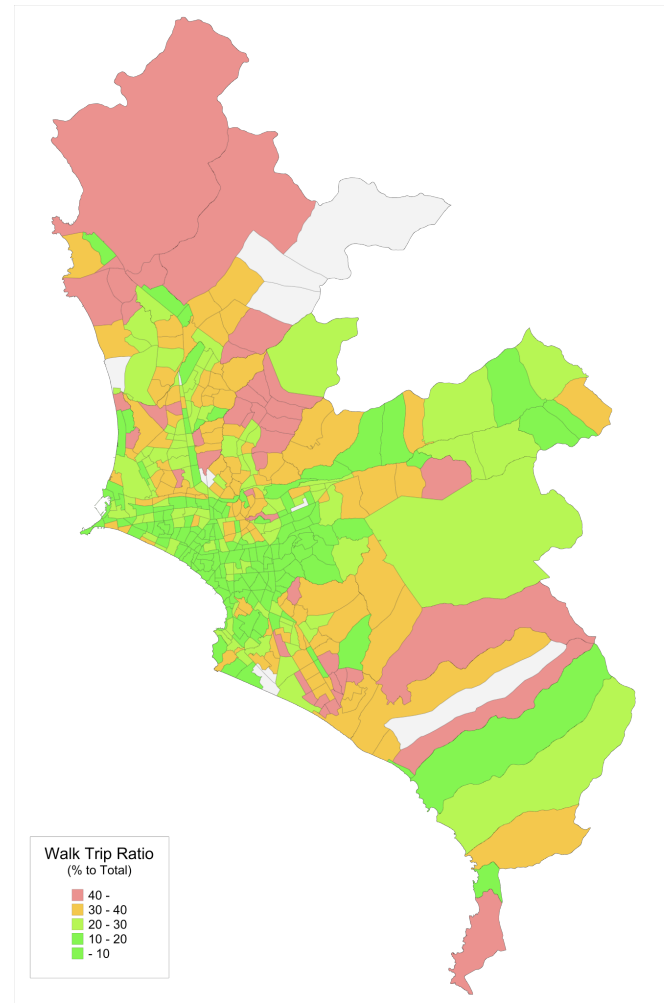
carácter laboral como formativo, comercial, etc. lo que obliga a esta población a salir del espacio local para buscar dichas oportunidades. Así, entendiendo que los desplazamientos a pie se realizan fundamentalmente en el interior del espacio local, éstos no permiten acceder a los espacios metropolitanos<sup>34</sup> donde se ubican las funciones, actividades y oportunidades que necesitan para superar su condición de pobreza y exclusión social.

Gráfico 2. Lima Metropolitana. Partición modal por ingreso de los hogares (%), 2004



Fuente: Yashiyo, 2005

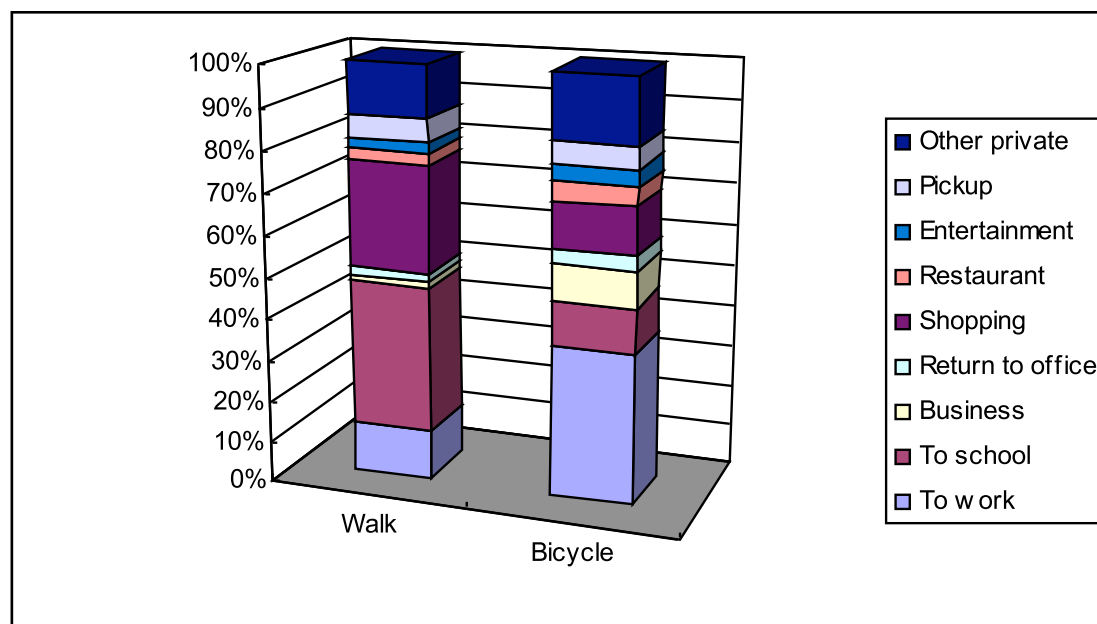
Mapa 8. Lima Metropolitana. Desplazamientos a pie (%), 2004



Fuente: Yashiyo, 2005

En este sentido, como puede apreciarse en el Gráfico 3, los desplazamientos a pie tienen como finalidad fundamental el desarrollo de actividades reproductivas tales como la formación, las compras, o el entretenimiento. Sin embargo, en muy pocas ocasiones dichos desplazamientos tienen como objetivo la realización de actividades de carácter laboral que permitan incrementar los ingresos del hogar contribuyendo a superar la situación de pobreza en la que se encuentran.

Gráfico 3. Lima Metropolitana. Composición modal del propósito del viaje (%), 2004



Fuente: Yashiyo, 2005

El alto índice de desplazamientos a pie, entonces, es signo de un cierto grado de aislamiento de esta población en sus lugares de residencia. Para los sectores de bajos recursos ubicados en las periferias urbanas con altos niveles de monofuncionalidad la realización de una elevada proporción de sus desplazamientos a pie significa un incremento de las dificultades para aprovechar las oportunidades que se ofrecen en la ciudad y, con ello, de integrarse en las dinámicas urbanas y avanzar en su camino de superación de la pobreza y la exclusión social.

Esta realidad, sin embargo, convive con la de aquellos que, de una forma u otra y en mayor o menor medida, pueden sufragar el coste de sus necesidades de desplazamiento y, gracias a ello, utilizar el transporte público de forma cotidiana. Entre ambos casos existe una gradación en las restricciones y en la utilización del transporte público lo que supondrá, a su vez, una amplia gama de grados de integración y de exclusión.

En definitiva, en la Lima de la actividad frenética y de los desplazamientos en todos los sentidos, se da una amplia diversidad de procesos de integración e inclusión social. Mientras un conjunto de la población de bajos recursos logra realizar una parte sustancial de sus desplazamientos y con ello integrarse en mayor o menor medida en las dinámicas de la ciudad, el sector más empobrecido de la población no puede hacer frente a los elevados costes de movilidad que supone esta concentración de las actividades en el espacio central de la ciudad estancándose en su situación de pobreza y exclusión social e incluso, en algunos casos, sumergiéndose todavía más en ella. Entre ambas situaciones se da una amplia gradación que va de la máxima inclusión a la máxima exclusión.

En todos los casos, de todas formas, desde las situaciones en las que se desarrolla un elevado nivel de movilidad hasta en las que ésta esté profundamente restringida, la movilidad integrará y estructurará la vida cotidiana de los ciudadanos modulando las lógicas de integración social y de articulación territorial. A pesar de las restricciones de movilidad que puedan pesar sobre ellas, en la medida en que les es posible las clases populares no restringen su vida cotidiana a sus espacios residenciales. Para el desarrollo de sus actividades cotidianas utilizan toda la ciudad. Precisamente la falta de servicios e infraestructuras en los lugares que habitan los obliga a recorrer toda la ciudad en busca de ellos.

Como apunta Vega Centeno (2004), no solo las oportunidades laborales se hallan distantes sino que las amistades y los familiares tampoco se restringen al espacio próximo. Igualmente, los distintos servicios que requieren así como las posibilidades recreativas u otras necesidades humanas tampoco suelen encontrarse cerca del espacio habitacional. Ello obliga a los habitantes de la ciudad popular a desplazarse fuera del espacio local para cubrir las necesidades que se les niegan en su lugar de residencia. De esta forma la movilidad, las posibilidades de desplazarse, devienen un factor de primer orden para su integración en las dinámicas de la ciudad.

El acceso tanto a los espacios tradicionales de la urbe como a los nuevos nodos surgidos a partir de la década de los noventa solo será posible, además de si se dispone de los ingresos necesarios para sufragar sus costes, si existe un eficiente sistema de transporte que le permita

acceder a los diferentes espacios de la ciudad. De este sistema dependerá, en buena medida, la posibilidad de llegar a ellos y de realizar encuentros plurisociales que les permitan acceder y aprovechar las oportunidades que se les ofrezcan, que les permitan, en suma, integrarse en las dinámicas de la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- ADRIANZÉN, A. & PEDRAGLIO, S. (1996) "Gobierno de Lima: algunas reflexiones y propuestas". *Socialismo y participación*, núm. 75, p. 23-33.
- AGUILAR, A. G. (2002). "Las mega-ciudades y las periferias expandidas". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85, p. 121-149. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500007&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500007&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- ALTERNATIVA (2004). "Lima: rol y dinámicas de la ciudad". Pontificia Universidad Católica del Perú. *Seminario Ciudad entre lecturas y desafíos. Lima 18 de Noviembre de 2004*. Lima. [Presentación Visual].
- ALVARADO, B. & CHON, E. (2002). *Aproximación a la pobreza de la ciudad de Lima. Informe de Consultoría*. Lima: Banco Mundial. [Online: [http://www.cipotato.org/urbanharvest/documents/pobreza\\_Lima.pdf](http://www.cipotato.org/urbanharvest/documents/pobreza_Lima.pdf)]. [Consulta: 13 Abril 2004].
- AVELLANEDA, P. (2004). "Urbanització i transport col·lectiu a les grans ciutats d'Amèrica Llatina". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia* [Barcelona], núm. 57, p. 33-55.
- AVELLANEDA, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra. [Online: <http://www.tesisenxarxa.net/TDX-1005107-161727/index.html>]. [Consulta: 11 Agosto 2008].

- AVELLANEDA, P. (aceptado). "Movilidad, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima". *Anales de Geografía*.
- ÁVILA, J. (2003). "Globalización y nuevas cartografías de la segregación urbana en Lima metropolitana". *Debates en Sociología*, núm. 28, p. 53-76.
- AZCUETA, M. (2001). *20 años de democracia municipal en el Perú. Nuevos retos*. Lima: Escuela Mayor de Gestión Municipal.
- BÄHR, J. & MERTINS, G. (1995). *Die latinamerikanische gross-stadt. Verstädterungsprozesse und stadtstrukturen*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- BARRIOS, S. (2003) "La Caracas metropolitana, de la ciudad compacta a la metrópoli de metrópolis" En: INSTITUT CATALÀ DE COOPERACIÓ IBEROAMERICANA (ICCI), INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS (IET) & INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES DE CHILE DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE (PUCCH) (2002) *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina. Actas del Seminario Internacional celebrado en Barcelona el 4, 5 y 6 de Junio de 2002*. Barcelona: IET-ICCI-PUCCH.
- BASSAND, M. (2001). "Les six paramètres de la métropolisation". *Cahiers de la métropolisation*, p. 136-139.
- BENÉVOLO, L. (2000). *Histoire de la ville*. 8ª ed. París: Parenthèses.
- BOLLNOW, O. (1969). *Hombre y espacio*. Barcelona: Labor

- BORSODORF, A. (2003a). "Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 29, núm. 86, p. 37-49. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612003008600002&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 1 Abril 2004].
- BORSODORF, A.; BÄHR, J. & JANOSCHKA, M. (2002). "Die dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt". *Geographica Helvetica*, [Switzerland], año 2002, núm. 4, p. 300-310.
- BORSODORF, A. & HIDALGO, R. (2005). "Los mega-diseños residenciales vallados en las periferias de las metrópolis latinoamericanas y el advenimiento de un nuevo concepto de ciudad. Alcances en base al caso de Santiago de Chile". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. IX, núm. 194 (03). [Online: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-03.htm>]. [Consulta: 16 Mayo 2004].
- CABRALES BARAJAS, L. F. (comp.) (2002). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara (Mx): Universidad de Guadalajara – UNESCO.
- CABRALES BARAJAS, L. F. (2003). "Ciudades cerradas, libros abiertos". *Ciudades*, vol. 59, núm. julio-septiembre, p. 58-64.
- CALDERÓN, J. (2003). "Los barrios marginales de Lima, 1961-2001". *CIUDAD Y TERRITORIO. Estudios Territoriales* [Madrid], vol. XXXV, núm. 136-137), p. 375-389.
- CAPEL MOLINA, J. J. (1999). "Lima, un clima de desierto litoral". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 19, p. 25-45.
- CARIOLA, C. & LACABANA, M. (2003). "Globalización y desigualdades socioterritoriales: la expansión de la periferia metropolitana de Caracas". *EURE (Santiago)* [Revista

- electrónica], vol. 29, núm. 87, p. 5-21. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612003008700001&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008700001&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- CASTELLS, M. (1982). *La cuestión urbana*. 8ª ed., Madrid: Siglo XXI.
- CASTELLS, M. (1985) “Reestructuración económica, revolución tecnológica y nueva configuración del territorio”. En: VV.AA. *Metrópolis, territorio y crisis*. Madrid: Asamblea de Madrid, Revista Alfoz, p. 37-62.
- CASTELLS, M. (1989). *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial.
- CASTELLS, M. (1995). *La ciudad informacional: Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Barcelona: Alianza Editorial.
- CASTELLS, M. (2000). *La sociedad red*. Madrid: Alianza Editorial.
- CEBOLLADA, À. (2003). *La ciutat de l'automòbil, un model urbà excel·lent. Sabadell com a exemple*. Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona. [Online: <http://www.tdx.cesca.es/TDX-1202103-143211/>]. [Consulta: 21 Mayo 2003].
- CEBOLLADA, À. & AVELLANEDA, P. (2003). “Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima”. En: *Scripta Nova*, Vol. XII, núm. 270. (47) [Online: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>]. [Consulta: 12 Septiembre 2008].

- CICCOLELLA, P. & MIGNAQUI, I. (2000). "Economía global y reestructuración metropolitana. Buenos Aires, ¿ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?". *Cuadernos del CENDES* [Caracas], núm. 43.
- CLERT, C. (2000). "Exclusión social, género y estrategia contra la pobreza: un cuestionamiento sobre métodos y prioridades del gobierno de Chile". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 249-296. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- CÓRDOVA, A. (1958). *La vivienda en el Perú. Estado actual y evaluación de necesidades*. Lima: Comisión para la Reforma Agraria y la Vivienda (CRAV).
- CHION, M. (2002). "Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX". *EURE* (Santiago) [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85, p. 71-87. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500005&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500005&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- DE MATTOS, C. (1998). *Globalización y territorio: impactos y perspectivas*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica – Instituto de Estudios Urbanos.
- DE MATTOS, C. (2002a). "Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?". *EURE* (Santiago) [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500001&lng=es&nrm=iso&tlng=](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500001&lng=es&nrm=iso&tlng=)]. [Consulta: 1 marzo 2004]

- DE MATTOS, C. (2002b). "Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el Gran Santiago. ¿Una ciudad dual?". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500004&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500004&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 marzo 2004]
- DE MATTOS, C. (2003). "Redes, nodos y ciudades: transformaciones en la metrópoli latinoamericana". En: CARMONA, M. (ed.) *Globalización, forma urbana y gobernabilidad. La dimensión regional y grandes proyectos urbanos*. Valparaíso: UB-TUD
- DE SOTO, H. (1987). *El otro sendero. La revolución informal*. Bogotá: La Oveja Negra.
- DORICH, L. (1996). *Al rescate de Lima: la evolución de Lima y sus planes de desarrollo*. Lima: Colegio de Arquitectos del Perú - Instituto de Urbanismo y Planificación del Perú.
- DRIANT, J.C. (1991). *Las barriadas de Lima: historia e interpretación*. Lima: Institut Français d'Etudes Andines (IFEA) - Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo (DESCO).
- DUCCI, M. E. (2000). "Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 26, núm. 79, p. 5-24. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612000007900001&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007900001&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- DUPUY, G. (1995). *L auto et la ville*. París: Flammarion.
- FIGUEROA, Ó. (1997). "La voiture dans des systèmes urbaines en Amérique Latine". FIGUEROA, Ó.; GODARD, X. & HENRY, E. *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement. Actes INRETS N55, Journées spécialisées 30-31 janvier 1997*. Arcueil (Fr): INRETS.

- FIGUEROA, Ó.; GODARD, X. & HENRY, E. (1997). *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement. Actes INRETS N55, Journées spécialisées 30-31 janvier 1997*. Arcueil (Fr): INRETS.
- FIGUEROA, O.; HENRY, E., BLANCS, J., BRINATTI, R. et al. (1985). "Prólogo". En : FIGUEROA, O. & HENRY, E. (ed.). *Transports urbains et services en Amérique Latine. Actes de l'atelier de recherche, II*. Arcueil (Fr): INRETS.
- GACITÚA, E. & DAVIS, S. (2000). "Introducción: pobreza y exclusión social en América Latina y el Caribe". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 11-21. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- GACITÚA, E. & SOJO, C. (2000). "Conclusiones: pobreza y exclusión social em América Latina y el Caribe". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 297-304. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- GIAMPIETRO, G. (1989) "Il caso linee celeri dell'Adda". En: ERBA, V. (ed.) *Transformazioni territoriali e infrastruttura di trasporto. Alcuni caso Studio nell'area milanese*. Milán: CLUP.
- GILBERT, A. (1993). "Third World Cities: the changing nacional settlement system". *Urban Studies*, vol. 30, núm. 4-5, p.721-740.
- GONZALES DE OLARTE, E. (1992). *La economía regional de Lima: crecimiento, urbanización y clases populares*. Lima: Consorcio de Investigación Económica - Instituto de Estudios Peruanos (IEP).

- HARVEY, D. (1989). *The urban experience*. Oxford: Basil Blackwell.
- HENRY, E. (1978). *La escena urbana*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- HENRY, E. (1985). "Les approches analytiques des transports urbains en Amérique Latine". En: FIGUEROA, O. & HENRY, E. (ed.). *Transports urbains et services en Amérique Latine. Actes de l'atelier de recherche, II*. Arcueil (Fr): INRETS.
- IMP (1998). *Diagnóstico del transporte urbano metropolitano*. Lima: Instituto Metropolitano de Planificación. [Documento científico-técnico restringido].
- INEI (1996). *Lima Metropolitana: perfil socio-demográfico*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (1997a). *Tendencias del crecimiento urbano de Lima Metropolitana al año 2015*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (1997b) *La actividad económica en Lima Metropolitana. Distribución de establecimientos por distrito*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (2001). *Conociendo Lima*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (2002). *Almanaque de Lima y Callao 2001*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI; CIDE & MECOVI (2001). *Dimensiones de la pobreza en el Perú. Crecimiento económico, educación y salud. Análisis de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG)*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Centro de Investigación y Desarrollo –

- Programa Mecovi-Perú Fondo de Investigaciones. [Online: <http://www.inei.gob.pe/biblioineipub/Est/Lib0394/Libro.pdf>]. [Consulta: 2 Agosto 2005].
- JANOSCHKA, M. (2002). “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización”. *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500002&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- JANOSCHKA, M. (2003). “Nordelta – ciudad cerrada. El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires”. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VII, núm. 146(121). [Online: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(121\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(121).htm)]. [Consulta: 23 Mayo 2004].
- JOSEPH, J. (2004). *Los “jardines que se bifurcan”: segregación e integración en Lima. Working paper*. Lima: The Center for Migration and Development. Princeton University. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://cmd.princeton.edu/papers/wp0404c.pdf>]. [Consulta: 22 Noviembre 2004].
- KAUFMANN, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- KAZTMAN, R. (2001). “Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos”. *Revista de la CEPAL*, núm. 75, p. 171-189. [Online: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/6/19326/Katzman.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- KAZTMAN, R. (2003). *La dimensión espacial en las políticas de superación de la pobreza urbana*. Santiago de Chile: CEPAL-ECLAC. División de desarrollo sostenible y asentamientos humanos (Serie Medio ambiente y desarrollo).

- KOSTOV, S. (1999). *The city assembled*. Londres: Thames & Hudson.
- LACOSTE, Y. (1983). *Geografía general física y humana*. Barcelona: Oikos-Tau.
- LAZARTE, M. & NÚÑEZ, H. (2004). "Dinámicas económicas y procesos urbanos. Estudio de caso: estrategias para la consolidación y el desarrollo de un conglomerado comercial en Lima Norte". En: ALTERNATIVA. *Lecturas de la economía del norte de la ciudad*. Lima: Alternativa (Cuadernos de Desarrollo Económico Local).
- LEFÈBVRE, H. (1971). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península.
- LEFÈBVRE, H. (1974). *Le droit à la ville. Espace et politique*. París: Anthropos.
- LYNCH, K. (1966). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito.
- MASSEY, D. (1996). "The age of extremes: concentrate affluence and poverty in the twenty first century". *Demography*, vol. 33, núm. 4, Noviembre, p. 396-412.
- MATOS MAR, J. (1977). *Las barriadas de Lima 1957*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- MENESES, M. & NUÑEZ, N. (1975). *Formación de las barriadas de Lima*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).
- MERLIN, P. (1991). *Géographie, économie et planification des transports*. París : PUF.
- MIRALLES, C. (1997). *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*. Bellaterra (Barcelona): Universitat Autònoma de Barcelona. Servei de Publicacions (Ciència i Tècnica. Geografia i Urbanisme, 10).

- MIRALLES, C. (2001). "Del tránsito a la movilidad". *La Vanguardia. Vivir en Barcelona. Tribuna*. (1/12/2001).
- MIRALLES, C. (2002). *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- MIRALLES, C. & CEBOLLADA, À. (2000). *Model territorial, mobilitat i cohesió social*. Bellaterra (Barcelona): GEMOTT – Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori. [Documento científico-técnico restringido].
- MIRALLES, C.; TULLA, A. F.; CEBOLLADA, À. & REQUENA, R. (2000). *Mobilitat sostenible: innovacions conceptuals i estat de la qüestió*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2005). "Aspectos territoriales de la movilidad". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 145-147. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- MML (2001a). *Lima en cifras, 2001*. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima. [Documento científico-técnico restringido].
- MONTEZUMA, R. (1999). *Bogotá: ciudad y movilidad. El papel del transporte en el proceso de urbanización, 1884-1998*. Bogotá: CEJA-INJAVIU.
- MONTULET, B. (1998). *Les enjeux spatio-temporels du social*. París : L'Harmattan.
- NAVAS, R. (1984). *Asentamientos urbano populares en Lima Metropolitana*. Lima: CIDAP.
- OFFNER, J. M. (1993). "Les effects structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique". *L Espace géographique*, Année 1993, núm. 3, p. 233-242.

- ORTIZ, R. (2000). *Modernidad y espacio. Benjamín en París*. Bogotá: Norma.
- ORTIZ DE ZEVALLOS, A. (1992). *Urbanismo para sobrevivir en Lima*. Miraflores (Lima): APOYO - Fundación Friedrich Ebert.
- PARLAMENT DE CATALUNYA (2004). *Llei de la mobilitat*. Barcelona : Parlament de Catalunya (Col·lecció Textos Legislatius, 33).
- PRÉVÔT SCHAPIRA, M-F. (2002). “Buenos Aires en los años '90: metropolización y desigualdades”. *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85, p. 31-50. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500003&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500003&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- REMY, J. (2000). “Métropolisation et diffusion de l'urbain”. En: BONNET, M. et al. *Les territoires de la mobilité*. París : PUF.
- REMY, J. & VOYÉ, L. (1991). *La ville, vers une nouvelle définition?*. París : L'Harmattan.
- RIOFRÍO, G. (1978). *Se busca terreno para próxima barriada. Espacios disponibles en Lima: 1940-1978-1990*. Lima: DESCO.
- RIOFRÍO, G. (1982). [Cap. 4: 19] pie pagina
- RIOFRÍO, G. (1991). *Producir la ciudad (popular) de los 90. Entre el mercado y el Estado*. Lima: DESCO.
- RODRÍGUEZ, A.; GIANELLA, J. & JAWORSKY, H. (1969). *Aportes a la comprensión de un fenómeno urbano: la barriada*. Lima: DESCO.

- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. (2002). "Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica". Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales [Madrid], vol. XXXIV, núm, 133-134, p. 459-472.
- SABATINI, F.; CÁCERES, G. & CERDA, J. (2001). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias en las tres últimas décadas y principales cursos de acción". *EURE (Santiago)*, vol. 27, núm. 82, p. 21-42. [Online: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612001008200002&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008200002&lng=es&nrm=iso)]. [Consulta: 18 Abril 2004].
- SÁNCHEZ LEON, A. (1990). "Problemas y estudios urbanos en el Perú" En: CARRIÓN, F., *La investigación urbana en América Latina: caminos recorridos y caminos por recorrer. Estudios nacionales*. Quito: Instituto CIUDAD. p. 181-201.
- SÁNCHEZ LEÓN, A.; CALDERÓN COCKBURN, J. & GUERRERO DE LOS RÍOS, R. (1978). *¿Paradero final? El transporte público en Lima metropolitana*. Lima: DESCO.
- SANZ, A. (2005a). "El viatge de les paraules". *SAM – Suport a la Gestió Ambiental d Activitats en el Municipi*. [Diputació de Barcelona], núm. 3, Desembre 2005, p. 7 – 14.
- SANZ, A. (2005b). "El viaje de las palabras". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 87-93. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 14 Marzo 2006].
- SASSEN, S. (1999). *La ciudad global*. New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press.
- SASSEN, S. (ed.) (2002). *Global network, linked cities*. New York: Routledge.

- SHUTZ, E. (1996). *Ciudades en América Latina: desarrollo barrial y vivienda*. Santiago de
- TELEFÓNICA DEL PERÚ (2003). *Páginas amarillas de Telefónica. Provincias de Lima y Callao. Guía 2002*. Lima.
- TOWNROE, P. M. & KEEN, D. (1984). "Polarization reversal in the State of Sao Paulo, Brazil". *Regional Studies*, núm. 18, p. 45-54.
- VALENZUELA AGUILERA, A. (2002). "Las nuevas centralidades: fragmentación, espacio público y ciudadanía". En CABRALES BARAJAS, L.. (comp.). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara (Mx): Universidad de Guadalajara – UNESCO.
- VASCONCELLOS, E. (2001). *Urban transport: environment and equity. The case for developing countries*. London: Earthscan.
- VEGA CENTENO, P. (2003a). "Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo". *Debates en Sociología*, núm. 28, p. 19-51.
- VEGA CENTENO, P. (2003b). "Encrucijadas de la movilidad popular: metropolización y espacios locales en Chosica". *Notes de Recherche*, núm, 2003-2 (Terroires et Développements Durables) (UCL – Université Catholique de Louvain).
- VEGA CENTENO, P. (2004). *La movilidad (espacial) urbana como encrucijada. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica y desafíos del urbanismo*. Tesis doctoral. Louvain-La-Neuve: Université catholique de Louvain.

- VEGA CENTENO, P. (2006). *El espacio público. La movilidad y la revalorización de la ciudad*. Serie Cuadernos Arquitectura y Ciudad, núm. 3. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Departamento de Arquitectura.
- VICTORY, C. (1999). "Gobiernos municipales y desarrollo local en Iberoamérica". *Revista CIDOB d'afers internacionals*, núm. 47 (Ciudades y desarrollo en Iberoamérica). [Online: <http://www.cidob.org/Castellano/Publicaciones/Afers/47victory.html>]. [Consulta: 26 Marzo 2002].
- VIDAL-KOPPMANN, S. (2002). "Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados". En CABRALES BARAJAS, L.. (comp.). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara (Mx): Universidad de Guadalajara – UNESCO.
- ZAPATA VELASCO, A. (1996). *Sociedad y poder local. La comunidad de Villa El Salvador 1971-1996*. Lima: DESCO.