

## **CAPÍTULO III**

### **Lima en el disparadero (La ciudad al derecho y al revés)**

Hace más de 460 años –en enero de 1535– don Francisco Pizarro, aventurero y ganapán extremeño, clavó en la Plaza de Armas de Lima la picota de la fundación española de “la Ciudad de los Reyes”<sup>37</sup>. Desde entonces, por debajo del Puente Viejo, ha corrido mucho agua del río Rímac.

La migración provinciana en décadas recientes, el centralismo voraz, los contrastes sociales y el crecimiento urbano en mil direcciones convirtieron la Tres Veces Coronada Villa, en una megalópolis de muchos rostros, pero sin un perfil definido.

#### **3.1 Del campo a la ciudad.**

¿Cómo y cuándo se forjó esta vorágine urbana? En primer término hay que considerar que desde la colonia hasta los primeros años del siglo XX la población limeña mantuvo un ritmo normal de crecimiento. Con la apertura e internacionalización del Canal de Panamá, en 1914, Lima –entonces una ciudad de ciento cincuenta mil habitantes– estableció contacto directo con Europa, lo que facilitó la industrialización de su zona urbana. Esta situación originó que miles de peruanos del interior se movilizaran hacia la capital de la República en busca de oportunidades. Así, sólo en 23 años –de 1908 a 1931– la población limeña aumentó a 280 mil personas.

---

<sup>37</sup> Ver Ramos Peltroche Helio: “Lima 2001: Soluciones para una megalópolis”, reportaje aparecido en el Diario Oficial El Peruano, el 18 de enero del 2001, Lima.

Sin embargo, tal como afirma José Matos Mar<sup>38</sup>, a partir de la década del cuarenta empezaron las grandes oleadas migratorias que cambiaron la geografía física y humana del país y en el que “el escenario en el que se juega el drama nacional, ha pasado del campo a la ciudad”.

El ritmo de crecimiento de la capital es superior al nacional. Mientras la primera tuvo una tasa de crecimiento medio anual de 3.7 por ciento en el periodo intercensal 1972-81, la segunda tuvo 2.5 por ciento en el mismo lapso. Lo cual significó que Lima Metropolitana albergó al 41 por ciento de la población urbana nacional, así como más del 30 por ciento de la población total (Matos Mar, 1988).

Si en 1940 Lima tenía 400 mil habitantes, en 1961 la población se incrementó a un millón 800 mil de personas, cifra que actualmente bordea los ocho millones de habitantes con una tasa de crecimiento anual de 2.5 %. A este vertiginoso ritmo, el 2010 –de acuerdo con proyecciones del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)<sup>39</sup>–, Lima tendría alrededor de 10 millones de personas y sería una de las treinta megalópolis del planeta<sup>40</sup>. Con una extensión de 60,000 Has. (600 km.2) es la metrópoli con menor densidad poblacional en América Latina y por lo tanto con uno de los más elevados costos de provisión de servicios e infraestructura por habitante.

Hernando de Soto, en *El otro sendero*, dice que la ciudad peruana ha dejado de ser el pequeño lugar familiar que todos conocían para transformarse en una populosa metrópoli

---

<sup>38</sup> Ver Matos Mar José: *Desborde popular y crisis del estado*, Concytec, Lima, 1988.

<sup>39</sup> Para esta información consultar *Estado de la población Peruana 2000*, separata preparada por el centro de edición del INEI, Lima, 2000.

<sup>40</sup> Esta información figura en *La ciudad posible. Lima, patrimonio cultural de la humanidad*, publicado por la Municipalidad Metropolitana de Lima, Lima 1999.

impersonal, de barrios nuevos y desconocidos<sup>41</sup>. La migración, en su mayoría indígena, ha hecho que la ciudad se reorganice.

Han aparecido, así, nuevas actividades que poco a poco vienen reemplazando a las tradicionales. Viviendas modestas apiñadas en torno a la ciudad, una multitud de talleres instalados en éstas, ejércitos de ambulantes vendiendo en las calles e incontables líneas de microbuses surcándolas parecen haber brotado de la nada, ensanchando y densificando el espacio urbano. (...) Adaptaciones criollas ingeniosas han beneficiado a la producción o prestación de bienes o servicios indispensables, llegando a transformar radicalmente ciertas áreas de la manufactura, la distribución minorista, la construcción y el transporte. El desierto y los cerros que rodean las ciudades han dejado de ser un paisaje pasivo para incorporarse a ellas. El estilo europeísta que las caracterizó ha dado paso a una personalidad cobriza y tumultuosa (Hernando de Soto, 1987).

El cambio experimentado por esta nueva configuración de la ciudad ha traído consigo nuevos imaginarios urbanos, nuevas concepciones de vida. Sólo así, por ejemplo, como sostiene el sociólogo Pedro Pablo Ccopa<sup>42</sup>, es posible comprender las nuevas formas que las prácticas sexuales y eróticas van tomando en la ciudad, a partir de una de sus expresiones: el aumento de hostales, cuyos espacios son utilizados por parejas para sus ejercicios amorios.

### 3.2. Siempre en problemas.

Como se aprecia, uno de los grandes problemas que afronta Lima es el crecimiento demográfico como consecuencia de la migración campo-ciudad. Además de este inconveniente, la población asentada en Lima, como en la mayoría de ciudades, enfrenta problemas que van desde la contaminación y congestión del aire

---

<sup>41</sup> De Soto Hernando: *El otro sendero*, Instituto Libertad y Democracia, Lima 1987. pp. 3.

<sup>42</sup> Ver Cappa Pedro Pablo: *Eros liberado. Hostales y sexualidad en la Lima de los noventa*. Lima, 1999.

hasta “el crecimiento no planificado”<sup>43</sup> y la pérdida de espacios abiertos que repercuten en su espacio más simbólico: el centro histórico<sup>44</sup>.

Por diversos motivos esta parte de la ciudad recibe diariamente un millón 800 mil usuarios voluntarios e involuntarios, movilización que origina inconvenientes como la ocupación de vendedores informales, congestión vehicular, contaminación ambiental y falta de seguridad ciudadana. Los problemas, por tanto, son múltiples y se reproducen también en la periferia urbana. A continuación una reseña de manera detallada:

**3.2.1. Invasiones e invasores.** Paralelo al proceso de construcción formal de Lima, se dio un sistema de urbanización informal basado en la apropiación de terrenos del Estado, municipio o privados, por parte de pobladores carentes de vivienda. La invasión como fenómeno social empezó en el segundo quinquenio del cuarenta, durante el gobierno de José Luis Bustamante y Rivero, con el aumento descontrolado de inmigrantes provincianos que llegaron a Lima en busca de mejores condiciones de vida. Según Matos Mar, la invasión se presenta de manera espontánea u organizada en la periferia del área urbana<sup>45</sup>.

Poco a poco, sectores despoblados de la ciudad son invadidos por poblaciones enteras. Las faldas de los cerros, las zonas previstas para la agricultura y terrenos de propiedad estatal, municipal o privada, comienza un proceso de urbanización

---

<sup>43</sup> La urbanización imprevista, la fuga de las inversiones urbanas y el deterioro de la calidad de vida constituyen el crecimiento no planificado (*Ciudades Verdes. Soluciones para el medio ambiente urbano*, Sección para asuntos de prensa y cultura de la Embajada de los Estados Unidos, Lima, 2001.).

<sup>44</sup> El Centro Histórico de Lima abarca 192 manzanas repartidas entre los distritos de El Cercado y el Rímac, con ocho plazas, tres alamedas y varias plazuelas. Esta zona está considerada como Patrimonio Cultural de la Humanidad, la más extensa de América Latina (Fuente: *La ciudad posible*, pp.44).

<sup>45</sup> Ver Matos Mar: *Las barriadas de Lima*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 1977. El libro es uno de los primeros aportes sobre la nueva configuración de la ciudad luego del gran flujo migratorio sierra-costa.

informal. Este sistema alternativo, según De Soto se originó a partir del fortalecimiento informal gracias a una “normatividad extralegal”, la cual permite, por lo menos, dos maneras de acceder informalmente a la propiedad inmobiliaria para fines de vivienda: la invasión y la compraventa ilegal de terrenos agrícolas a través de asociaciones y cooperativas<sup>46</sup>.

**3.2.2. Espacio mínimo (tugurización).** De Soto señala que, del total de viviendas en Lima, a 1982, el 42,2% pertenece a los asentamientos informales, el 49,2% a los barrios formales y el 8,2% restante a áreas tugurizadas. En efecto, un serio problema debido al aumento sin control de población fue la ocupación de las manzanas de la denominada Lima Antigua (antes divididas en cuatro solares para igual cantidad de familias) por parte de numerosas familias que viven en precarias condiciones.

Las casonas subdivididas se encuentran así en pésimo estado de conservación por el tiempo que tienen y por la excesiva densidad en sus habitantes. De acuerdo con el mapa de tugurización, en Lima las zonas de mayor densidad (es decir, de mayor población en menor espacio) se encuentran en Barrios Altos, donde radica buena parte del patrimonio arquitectónico limeño, y el Rímac.

Existen aproximadamente 30 mil familias que habitan en más de 600 predios como callejones, quintas, corralones, casonas y azoteas con habitaciones precarias, cuyas características principales son el hacinamiento y la ausencia de servicios básicos elementales.

**3.2.3. Diaria dosis de veneno (contaminación).** Otro de los problemas por los que atraviesa Lima es el de la contaminación ambiental, agravado por un sistema obsoleto de desagüe que no colecta los desechos de la población limeña y

---

<sup>46</sup> De Soto: *Ibd.* pp. 17-20.

está a punto de colapsar. Asimismo, camiones y microbuses arrojan nubes negras en nuestras caras; así como la basura amontonada en las calles, aceras y terrenos baldíos, plazas y parques, con su secuela de moscas, ratas y malos olores.

El aumento desmesurado de población ha traído, como se ve, problemas en cuanto al funcionamiento de servicios en la ciudad, y todo por la falta de una planificación adecuada que hubiera debido prever estas deficiencias y hubiese modernizado en su debido momento este sistema –hoy insuficiente– de desagüe.

**3.2.4. Como lata de sardinas (transporte público).** A falta de vivienda y empleo se agrega otro problema: el del transporte colectivo. Los tranvías eléctricos, instalados en 1906, son cosa del pasado; también son los antiguos “carros de plaza”. Ahora miles de colectivos, microbuses y buses llevan de un lugar a otro de la ciudad a aproximadamente a ocho millones de personas. Esta actividad, como el acceso a la vivienda o el comercio informal, se desarrolla al margen o en contra de las disposiciones legales vigentes.

En la actualidad, por una serie de factores que han reducido la capacidad de las vías, la ciudad de Lima (tanto el centro como la periferia), presentan avenidas y calles sumamente congestionadas, con volúmenes de tráfico que llegan al límite de la capacidad, que generan muy bajas velocidades y elevados tiempos y costos de viaje, así como accidentes de tránsito.

El mal diseño de las rutas de transporte público, el reducido número de puentes sobre los tres ríos que cruzan la ciudad y las vías que conectan al resto de la red, así como la excesiva flota de transporte con vehículos inadecuados, inseguros y antiguos, pintan el panorama de un sector que necesita atención de manera urgente.

### 3.3. Al rescate del Centro Histórico.

Con la llegada de los españoles, Lima se convierte en la ciudad más importante del virreinato y la metrópoli de más renombre en América del Sur. En ella se levantan numerosos conventos, hermosas iglesias y majestuosas casonas, que aún engrandecen el Centro Monumental y nos permite conocer la historia, arte e idiosincrasia de la Lima Colonial.

Centro de la vida en el Perú, Lima fue el escenario apropiado de la proclamación de nuestra independencia, así como también de los de los principales acontecimientos de la República, que dejaron sus huellas en plazas, calles, edificios y monumentos con los que hoy contamos. Por todo ello hay que salvar y preservar el Centro de Lima, reconocido por la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

En vista de esto la Municipalidad Metropolitana de Lima impulsa el Proyecto de Recuperación del Centro de Lima<sup>47</sup> cuyos componentes espera intervenir en la solución del problema del transporte urbano, renovación urbana de monumentos destruidos, comercialización, promoción del eje cultural y acciones destinada a obras ambientales.

A través del Plan Maestro del Centro Histórico y del Cercado<sup>48</sup>, el gobierno metropolitano ha lanzado una propuesta de recuperación, para lo cual convocó a diversas reuniones, seminarios y talleres internacionales que le han permitido nutrirse de la experiencia exitosa de otras ciudades de América Latina.

---

<sup>47</sup> Ver *Perfil I*, documento que presenta en forma resumida la recuperación del Centro Histórico de Lima, publicado por la Municipalidad Metropolitana de Lima, 1999.

<sup>48</sup> El 21 de diciembre de 1998 en sesión solemne el Consejo Metropolitano aprobó la Ordenanza N° 201 del Plan del Cercado, del Centro Histórico de Lima y su zona de influencia al 2010. El texto principal se promulgó el 12 de abril de 1999 en el Diario Oficial El Peruano.



**La ciudad imaginada: una mirada comunicacional del ámbito urbano. El caso de Lima.** Ramos Peltroche, Helio Fidel.

Soy un efímero y no demasiado descontento ciudadano de una metrópoli que se cree moderna porque todo gusto conocido ha sido eludido en el mobiliario y el exterior de las casas al igual que en la planificación de la ciudad (...) La moral y la lengua, están reducidas a su mínima expresión. Estos millones de gentes que no sienten la necesidad de conocerse, llevan en forma tan pareja la educación, el trabajo y la vejez, que el curso de su vida debe ser muchas veces menos largo que el que una loca estadística señala para los pueblos del continente.

**Arthur Rimbaud, *Ciudad***