

# Lima, una ciudad en contra de la tendencia

-ANGUS LAURIE - -MARIANA LEGUÍA -  
Urbanista Arquitecta



(oficina), jugar (centros recreativos) y aprender (colegio) a poca distancia del hogar reduce la necesidad de trasladarse en carro a todos lados. Para que esto sea viable, debe haber una densidad o cantidad mínima de habitantes dentro de un área determinada que soporte la posibilidad de tener usos comerciales a poca distancia. Una buena mezcla de usos hecha dentro de radios peatonales genera calles siempre activas que hacen de ciudades como París o Nueva York sumamente seductoras.

Algunos barrios históricos de Lima, como Barranco y el Centro de Lima, se benefician en cierta medida de esta cualidad y, por lo tanto, son lugares urbanos relativamente atractivos. Sin embargo, los distritos más comerciales, como Miraflores, que podrían permitir esta cualidad urbana debido a su alta densidad poblacional, están siendo transformados a través de los reglamentos de zonificación proyectados para construcciones nuevas. Mediante este proceso, estas áreas paradójicamente van en retroceso, ya que a pesar de que la densidad se incrementa, solo monopoliza grandes sectores del distrito con un solo uso. Debido a que los edificios antiguos (que generalmente albergan una diversidad de usuarios) se venden para dar paso a la construcción de torres de vivienda o de oficinas, la diversidad de usos se extiende mucho más lejos. Así se suprime la posibilidad de que los residentes funcionen a pie.

Por otro lado, existe el problema que los retiros generan. Las construcciones antiguas generalmente ocupan el lote hasta el borde de la vereda. Al ser demolidas para la construcción de una nueva edificación, hay que obedecer los reglamentos actuales en donde se considera el uso

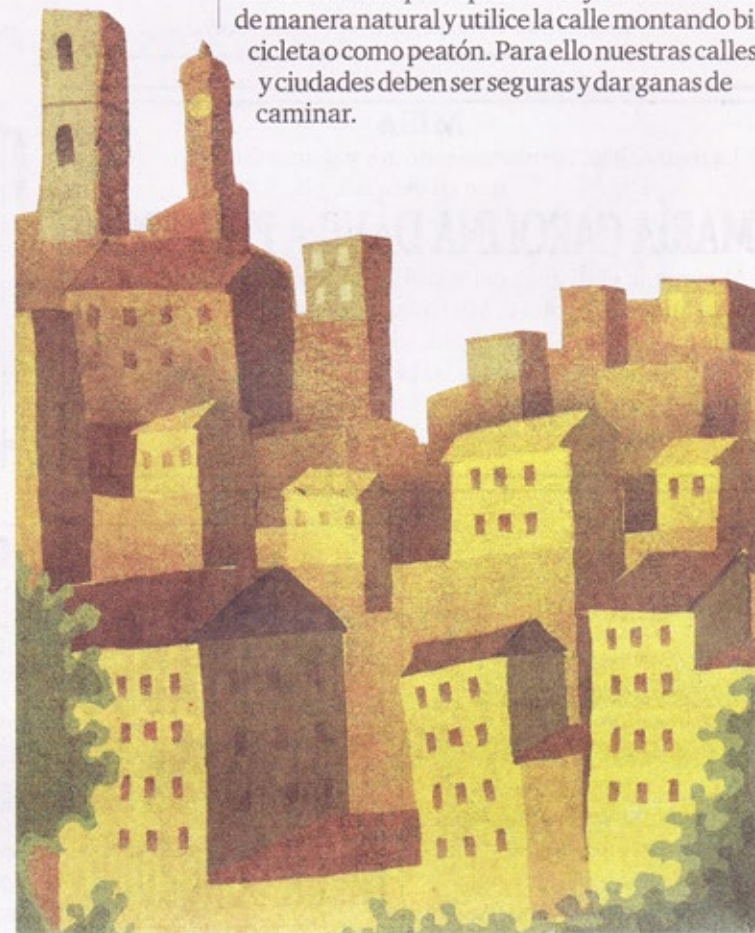
del retiro frontal de 3 a 5 metros mínimo. Así, una gran proporción del área libre de la nueva edificación se tiene que aportar al retiro, formando una franja delgada casi inutilizable, entre el edificio y la calle, tanto para el peatón como para el habitante; un lugar que no le pertenece a nadie.

Como resultado, muchas calles se venden lineadas por muros o vallas de seguridad, desconectando la calle de la vista y protección de quienes viven o trabajan en los edificios. Para terminar, tenemos el problema generado por los estacionamientos obligatorios. Es común que los departamentos de dos y tres dormitorios requieran dos espacios de estacionamiento como mínimo, en algunos casos hasta tres.

Mientras las ciudades europeas han establecido números máximos de estacionamientos para los edificios, Lima está fijando mínimos. Este factor, sumado a la construcción de muros ciegos y rejas delineando las calles, y la poca atención en tratar de incentivar un espacio público más atractivo para el peatón con zonas más diversas en cuanto a los usos, los limeños viven separados de la vida pública de la ciudad.

Así, los distritos más densos y centrales de Lima se encuentran paradójicamente en un proceso de suburbanización donde la sociabilización solo ocurre en el ámbito privado o a través de la ventana del coche y de la televisión.

Más que la construcción de un nuevo sistema de transporte público, habría un gran y rápido impacto si se lograra que la gente que se moviliza mediante transporte privado deje el auto en casa de manera natural y utilice la calle montando bicicleta o como peatón. Para ello nuestras calles y ciudades deben ser seguras y dar ganas de caminar.



No es novedad que las calles de Lima estén dominadas por el tráfico vehicular, la contaminación y la agresividad de quien las utiliza. Muchas veces pensamos que esto se debe en gran medida a la poca capacidad de nuestras autoridades en torno al manejo del parque automotor. Sin embargo, esto también es generado por algunas políticas de planificación ejercidas en nuestra ciudad.

Muchas de estas medidas se asemejan a aquellas en Estados Unidos en las décadas de los 60 y los 70: un período caracterizado por la predilección en el uso del automóvil y la segregación de los distintos usos urbanos, como el residencial y el comercial. Estas políticas son especialmente destructivas durante un auge de construcción como el que vivimos en la actualidad.

Las medidas aplicadas en cuanto a la zonificación de la ciudad (que es la que mide el tipo de uso destinado para los lotes), los retiros (que son los espacios libres frente a cada lote) y los estacionamientos establecidos por vivienda son algunos de los principales factores que transforman nuestra ciudad en un lugar en contra de la tendencia mundial, en donde la sostenibilidad ambiental y social son los principales incentivos para generar ciudades más caminables y atractivas para el peatón.

En cuanto a la zonificación, en otras ciudades del mundo se incentivan los usos mixtos dentro de un radio caminable. Esto significa que los centros de trabajo, vivienda y comercio se encuentran muy cerca el uno del otro. La lógica detrás de esto es, por un lado, la creación de barrios con calles activas y seguras para el peatón, ya que la calle está siempre habitada por usuarios que se mueven de un lado a otro en distintos momentos del día. Por otro lado, la posibilidad de trabajar