

CONCLUSIONES

EL URBANISMO FRENTE AL HABITAR POPULAR DE HOY: generando intersticios entre la investigación y el proyecto urbano

El presente estudio nos ha permitido descubrir nuevas dimensiones de la vida cotidiana de sectores populares urbanos. Esperamos, con estos hallazgos, contribuir a un mejor conocimiento de los procesos de apropiación de la ciudad de parte de estas poblaciones en el Perú y en América Latina. Ahora bien, quien se halle comprometido con proyectos de transformación del espacio, deberá aun evaluar la pertinencia de estos resultados para efectos de la elaboración del diseño urbano. Es por ello que el ejercicio desarrollado a propósito de la ciudad de Chosica adquiere una importancia singular, pues de acuerdo con lo aprendido se desprende la necesidad de proponer criterios a ser considerados al momento de generar proyectos que transformen el espacio en cuestión.

En esta perspectiva, a manera de conclusión, se buscará generar vínculos entre la síntesis de los principales hallazgos del trabajo de investigación con los probables escenarios que un proyecto de transformación urbana como el que motivó el trabajo puede engendrar. Para ello, en un primer momento desarrollaremos una reflexión complementaria al marco conceptual de partida; en seguida se presentará los principales hallazgos del estudio de caso para luego proponer una discusión en torno a los posibles escenarios que el proyecto urbano deberá afrontar en Chosica.

La movilidad transforma la noción de habitar

Desde un inicio se trabajó con el concepto de vida cotidiana, el cual permitió descubrir la importancia de la movilidad dentro de ésta. Por ello, al momento de desarrollar nuestra

reflexión final es necesario elaborar ciertas precisiones a conceptos que suelen hallarse a la base de los estudios urbanos; en particular nos referimos a la noción de *habitar* o *housing*, que ha orientado durante largo tiempo las aproximaciones al fenómeno urbano popular¹.

Por habitar, como verbo, se entiende al sistema de producción y reproducción de lazos sociales establecidos en un territorio y un medio ambiente espacial, social, económico y cultural dado². La vida cotidiana de sectores populares ha demostrado que una comprensión de lo popular urbano centrado en el barrio o en la vivienda resulta insuficiente y parcial³. El concepto de movilidad ha permitido observar que la noción de territorio se ha transformado, y que el sistema de lazos sociales que se entabla no se establece en un único lugar, sino que es practicado en varios contextos sin perder por ello una cierta noción de unidad en la perspectiva cotidiana de los hombres particulares.

La noción original del habitar popular debe por tanto ser puesta en cuestión. A través de décadas fue sencillo situar a los sectores populares en espacios a los que se definió como marginales por su carácter residual en relación al continuo urbano. En ese marco, oposiciones como centro y periferia eran plausibles y permitían una cabal comprensión del fenómeno.

Sin embargo, si la noción de habitar cambia, la arquitectura conceptual que sobre esta noción fue edificada también precisa ser revisada. Es por ello que reflexiones recientes ponen en duda por ejemplo la pertinencia contemporánea de conceptos como periferia para entender las dinámicas cotidianas del mundo popular en América Latina⁴.

¹ El concepto de “housing” fue difundido por Jonh Turner. Cf: *Todo el poder para los usuarios*. Madrid, Blume. 1977.

² Tomamos el concepto de habitar como verbo del trabajo de Bernard Declève, quien a su vez cita a John Turner. Cf: *Habiter le changement*. Louvain-la-Neuve, UCL. 1994. Tesis de Doctorado. Pp.28-29.

³ Estas inquietudes fueron planteadas por Rosanna Forray en el seno del colectivo de Habitat & Développement en la Universidad Católica de Lovaina. Cf: « Pratiques économiques et espace résidentiel dans le groupe familial à Resistencia, Argentine». *Cahiers périphériques* 23. 1992. Habitat et Développement, Louvain-la-Neuve, Belgique.

⁴ Forray, Rosanna. « Periferias urbanas santiaguinas, territorios en mutación». *Notes de Recherche*. UCL. 2002-4.

Los sectores populares necesitan del acceso a la movilidad para poder llevar a cabo su vida cotidiana porque es imposible asegurar la supervivencia familiar limitándose a vivir en el territorio del barrio o barriada en que se reside. En este contexto, las lógicas de vida cotidiana de medio popular están lejos de aquellas que se suelen perfilar como el espacio de forma-límite que define Montulet⁵ y que de alguna manera se retrata en el modelo medieval presentado por Remy y Voyé⁶. Sin embargo, no se puede soslayar que para algunas situaciones el espacio del barrio sí constituye el principal escenario de la vida cotidiana.

Por otra parte, el acceso a la movilidad se establece en contextos de desigualdad y segregación social que tampoco pueden entenderse según el modelo de la forma organizante, tal como se plantean los procesos de apropiación espacial para un sector de la población que sí cuenta con elevados recursos económicos como la figura del hombre de negocios que propone Montulet. El acceso a la ciudad como espacio cinético moderno deviene una realidad concreta como medio de desplazamiento o de interacción social pero ésta es apropiada dentro del marco de las estrategias de supervivencia cuya fuerza centrípeta se halla en el colectivo familiar.

Los procesos de apropiación parcial de la movilidad permiten pues observar a la población de sectores populares como habitantes de un territorio difuso y a la vez viviendo dentro de dinámicas barriales y haciendo suyos a su manera los procesos de yuxtaposición de usos del espacio que algunos definen como glocalización. En otras palabras, estamos frente a usuarios segregados del difuso espacio de lo urbano y no únicamente ante pobladores de barriadas por lo que los proyectos de desarrollo urbanístico deberían tomar mayor conciencia de esta condición de lo popular.

El estudio de los accesos a la movilidad ha permitido observar la capacidad de adaptación de los sectores populares a las diferentes situaciones urbanas que han debido enfrentar. Siendo el objetivo prioritario asegurar la supervivencia en la ciudad, resulta indispensable apropiarse de las reglas de juego de la ciudad. Si las oportunidades de empleo se hallan

⁵ Cf : Montulet, Bertrand. *Les enjeux spatio-temporel du social*. Paris, L'Harmattan. 1998.

⁶ Cf: Remy, Jean y Liliane Voyé. *La ville, vers une nouvelle définition?* Paris, L'Harmattan, 1991.

distantes, entonces se buscará acceder a medios de transporte que permitan arribar a los destinos laborales.

Sin embargo, es interesante observar que en la vida cotidiana existen otros objetivos, como la visita a familiares o la búsqueda de recreación en días de descanso que también motivan el uso de medios de transporte. La vida cotidiana extra-laboral no se circunscribe entonces exclusivamente al territorio barrial, sino que busca acceso a diferentes destinos, los mismos que pueden situarse a diferentes escalas territoriales. En este contexto, los destinos más frecuentes resultan aquellos espacios donde el paisaje y la calidad de vida son altamente valorizados y, a la vez, que no se hallan a distancias demasiado prolongadas en términos espacio-temporales.

A pesar de las condiciones de desigualdad social, existe cierta participación de los sectores populares en la utilización del espacio urbano de carácter difuso, donde los destinos se organizan a manera de redes personales, pero suelen ser apropiados de acuerdo a intereses del colectivo familiar.

Al iniciar la investigación, en la medida que el interés giró sobre las prácticas populares dentro de la trama urbana, se prescindió de conceptos como el de marginalidad en la medida que no permiten observar las interacciones de carácter plurisocial. Se decidió utilizar el concepto de segregación, que pone el acento en la afirmación de la desigualdad social, pero donde no necesariamente existe la prescindencia de un sector social.

En este contexto, vale la pena resaltar la importancia que adquiere la capacidad de adaptación a diferentes situaciones como valor cultural que permite a los sectores populares adecuarse a las reglas de juego de la ciudad pese a que en principio se sitúan como marginales a la misma.

La capacidad de adaptación observada en diferentes dimensiones de la vida cotidiana permite a los sectores populares ingresar a escenarios de transacción social dentro del espacio urbano a partir de los cuales es posible alcanzar conquistas o logros que permitan

una vida con mayores facilidades para ellos o en todo caso para las generaciones de sus hijos y nietos.

La vida cotidiana en espacios urbanos como el conformado por la metrópoli de Lima no alcanza los niveles de extrema violencia que uno podría esperar por la alta tasa de desempleo y por la ausencia de servicios básicos para gran parte de la población. Ello se explica en parte por esta búsqueda de los sectores populares por negociar mejores condiciones de vida dentro de un espacio urbano que originalmente les era ajeno. Los escenarios dantescos que algunos autores han predicho para Lima no se llegan a verificar pese a situaciones de grave inestabilidad política como las vividas recientemente⁷. La adaptación como valor se configura como el puente que ha permitido evitar el desangramiento de la sociedad peruana. Sin embargo, si los escenarios que permiten esa capacidad de adaptación se reducen, los riesgos del crecimiento de la violencia urbana permanecen latentes.

La adaptación no elimina sin embargo el hecho de que los términos en que se establece la transacción social son injustos y se plantean en el marco de relaciones de dominación. De alguna forma, nos situamos en un terreno caracterizado por la ambigüedad, donde el acceso a la negociación es a la vez testimonio de relaciones de dominación social.

El objetivo de la investigación urbana no es sin embargo el de buscar resolver situaciones ambiguas, sino estudiarlas, y de alguna manera aprender a vivir con situaciones de tensión que permitan al conjunto de actores de la escena urbana participar en la transformación del espacio y en la búsqueda de sus potenciales beneficios.

⁷ El proceso de inestabilidad política generado por la caída del régimen de Alberto Fujimori y más recientemente la poca capacidad de liderazgo demostrada por Alejandro Toledo no han derivado en situaciones de caos social como las vividas en otros países de América Latina.

Chosica, del pretexto a las consecuencias del estudio de las dinámicas cotidianas de sectores populares

Cuando se eligió como zona de estudio los barrios populares de Chosica situados en la margen izquierda del río, la motivación estuvo dada por el proyecto de autopista que transformará dicho espacio a mediano plazo. Una vez realizada la investigación, la preocupación se centra en vincular los principales hallazgos de la investigación con las consecuencias probables del proyecto urbano.

Como fuera señalado, el objetivo de la investigación consistió en estudiar cómo los sectores populares se apropian del espacio urbano dentro de su vida cotidiana. Por una parte se encontró que el hogar es un espacio importante, al igual que el espacio barrial. Sin embargo, también se observó que los desplazamientos fuera de estos ámbitos no corresponden a situaciones ocasionales sino que forman parte de las rutinas ordinarias. Asimismo, estos viajes no se explican únicamente por la necesidad de empleo, ni éste a su vez depende solamente de la oferta laboral proveniente del casco central de la metrópoli de Lima. La movilidad y sus destinos nos abren hacia comportamientos cotidianos variados y diferentes.

Rutas y medios de transporte

Los sectores populares que residen en la Margen Izquierda salen en forma mayoritaria por las mañanas durante los días de la semana y también lo suelen hacer en proporciones significativas los días de descanso. Los análisis más detallados de los comportamientos de los adultos y en específico de los jefes de familia permitieron además verificar que esos desplazamientos en días de semana se llevan a cabo motivados principalmente por razones laborales y luego por necesidades de abastecimiento del hogar; pero los viajes se explican por múltiples razones el día domingo, donde la necesidad de aprovechar el tiempo libre con fines recreativos se torna en una realidad ineluctable. Es importante también precisar que

la mayor parte de estos desplazamientos tienen un solo destino, dentro del cual los movimientos son peatonales, por lo que no existen grandes encadenamientos nodales.

La clásica imagen del habitante de sector popular que durante los fines de semana practica una vida que gira en torno a las faenas comunales de su barrio refleja entonces sólo un instante o un momento del ritmo cotidiano. Al desarrollar análisis más profundos de las rutinas ordinarias se ha encontrado una vida cotidiana que no se rige por horarios sistemáticos medibles bajo pautas hebdomadarias.

En otras palabras, los ritmos cotidianos precisan ser estudiados fuera de patrones estandarizados que restrinjan lo cotidiano a escalas diarias o semanales. En efecto, suelen ocurrir viajes a diferentes lugares del país por motivos de visitas a familiares; del mismo modo, es común organizar paseos por los alrededores de Chosica, espacios que son aún de carácter rural o campestre, e inclusive se organizan algunas jornadas hacia las playas del sur de Lima, donde los principales interesados son los niños y jóvenes.

Para estas dinámicas de vida cotidiana el transporte público resulta un medio de desplazamiento fundamental. Si bien algunos destinos pueden ser resueltos a pie, el acceso a diferentes líneas de ómnibus resulta una necesidad crucial para poder trasladarse a diferentes lugares dentro de la red metropolitana y también dentro de la red urbana nacional. En este contexto, los adultos mayores son quienes más valoran el acceso a líneas de ómnibus, que en otros tiempos no circulaban por la Margen Izquierda. Actualmente, la movilidad forma parte efectiva de la vida de todos los días y se utiliza inclusive para trayectos a distancias intermedias, es decir dentro de la zona de Chosica.

En las distancias cortas e intermedias es importante reconocer la importancia de la disponibilidad de medios de transporte como el mototaxi. En efecto, gracias a sus pequeñas dimensiones y versatilidad, este vehículo puede circular por las inmediaciones de los diferentes pueblos que ocupan las escarpadas faldas de los cerros de la Margen Izquierda, donde los espacios viales no se caracterizan por una planificación adecuada en términos de posibilidad de acceso por automóvil ni lo accidentado del terreno lo permite en grandes

proporciones. El servicio de mototaxi es accesible y ha brindado facilidades a una vida cotidiana que se caracterizaba por prolongadas y exigentes caminatas. Dentro de los marcos de pobreza se puede entonces afirmar que el acceso al mototaxi permite mejores márgenes de negociación con la trama urbana para los sectores populares urbanos.

Por último, una característica que llamó nuestra atención fue la utilización de la vía del tren como sendero troncal para los trayectos peatonales. En efecto, la infraestructura ferroviaria forma parte del paisaje urbano de la Margen Izquierda, pero en la medida que los desplazamientos del tren de carga son sólo esporádicos, la vía es aprovechada como acera por los habitantes de la zona. La vía férrea forma parte de las redes viales de la Margen Izquierda y por el uso peatonal se puede comprobar que la misma atraviesa lugares necesarios para el habitante de la ciudad.

El ferrocarril se abre entonces como una incógnita para el futuro de la zona. ¿Por qué no aprovechar una infraestructura existente para facilitar la movilidad urbana? Para efectos de la movilidad de los habitantes de la zona, la posibilidad de desplazamientos en tren podría ofrecer variantes interesantes para los desplazamientos de las poblaciones de la Margen Izquierda que, desde el punto de vista de sus necesidades de movilidad, se presenta como una alternativa más plausible que la autopista, que finalmente tiene como potenciales usuarios a los habitantes de Lima que cuentan con automóvil propio.

Destinos y espacios públicos

Por otra parte, en lo referido a los destinos de tales desplazamientos, resulta importante recordar que muchos de ellos tienen como objetivo el centro de Chosica, orientándose hacia tres lugares en particular, la avenida 28 de Julio, el Parque Central de Chosica y, los fines de semana, el jirón Iquitos.

La avenida 28 de Julio se presenta como el corazón de la ciudad de Chosica; es ahí donde se concentran la mayor parte de puestos comerciales formales e informales, generándose

una densa población de transeúntes en la vía como en los jirones transversales y las largas escalinatas que la vinculan con la carretera central. Ocupando lo que fue el antiguo barrio de Cantagallo, lugar que concentraba el personal de servicio de la antigua urbanización aristocrática de Nueva Chosica, esta vía constituye hoy en día el principal espacio económico de la ciudad, concentrando ofertas comerciales y engendrando como economías externas una gran variedad de servicios.

Este gran espacio económico se constituye en términos urbanos como un gran espacio público. En efecto, la avenida soporta una lenta circulación de vehículos, donde se observa más bien que los peatones la atraviesan por cualquier lugar. Los jirones transversales por otra parte han sido tácitamente ocupados por puestos comerciales, originalmente de carácter ambulatorio, que inclusive se han consolidado sobre cimientos de concreto armado. La circulación vial se halla totalmente subordinada a los ritmos peatonales, por lo que no es necesario que exista una vía transversal congestionada para hacer de los ritmos vehiculares unos trayectos sumamente lentos. En cambio, desde un punto de vista del transeúnte, las oportunidades de encuentros se multiplican y las posibilidades laborales para el desempleado o para aquel que desea agenciarse de algún recurso mediante la oferta de algún producto o servicio son reales. La avenida 28 de Julio se presenta así como el gran espacio público de los habitantes de la Margen Izquierda, donde resuelven en parte necesidades de mercado y se puede encontrar amistades, pero sobretudo se presenta como un espacio de oportunidades laborales para un sector importante de la población.

El Parque Central de Chosica, por su parte, se presenta como el principal espacio público vinculado a motivos recreativos. Las familias residentes en la Margen Izquierda acostumbran en buen número aprovechar de las bondades de este espacio de área verde equipado con juegos para pasear y recrearse. Por otra parte, al frente del local del Municipio se genera una pequeña multitud que engendra un espacio económico que ofrece servicios de tramitación y un espacio de encuentros de interés político para los dirigentes vecinales de la multiplicidad de asentamientos humanos o asociaciones de vivienda que existen en la ciudad.

Por último, la feria del jirón Iquitos se configura a su vez como un tercer espacio público de dimensiones, ocupando la vía para uso exclusivo de los comerciantes y sus clientes durante los fines de semana. Este espacio de mercado es de los más frecuentados por los habitantes de la Margen Izquierda y les permite entrar en relación con los pequeños productores agrícolas de la región. En efecto, esta feria convoca a los campesinos de las partes altas de los distritos de la provincia de Huarochirí y se constituye como el espacio económico de la ciudad de mayor autonomía con relación a los ritmos metropolitanos.

Tanto por motivos laborales, por razones de abastecimiento en los mercados como por motivos de recreación, los espacios públicos más importantes de la vida cotidiana de los habitantes de la Margen Izquierda se hallan en el centro de Chosica. Esta constatación resulta de gran importancia pues se suele suponer que los lugares de encuentro más importantes para fines recreativos se hallan en los propios barrios. Sin desmerecer la importancia de ciertas lozas deportivas o del propio parque de Pablo Patrón, es evidente que la población se desplaza hacia destinos menos próximos.

En este marco, llama la atención la importancia del espacio público como espacio urbano esencial para la vida cotidiana de sectores populares. El espacio público es sinónimo de oportunidad laboral, de abastecimiento y de distracción. El espacio público ofrece estas alternativas dentro de su característica de lugar de encuentro de acceso libre a una pluralidad de sectores sociales. Es justamente este encuentro de diferentes sectores sociales que permite a unos beneficiarse de servicios a costos muy bajos mientras que a otros facilita la supervivencia. De esta forma la existencia o constitución de espacios públicos como los encontrados forman parte de los engranajes urbanos que permiten a los sectores populares sobrevivir y a las clases medias mantener algo de su golpeado status pese a la crisis económica.

Estudios que aborden los circuitos de intercambio que se generan en los espacios públicos de manera más profunda se abren entonces como una nueva necesidad para la investigación

urbana, como ya señalara Joseph⁸. Esta situación se torna urgente en el Perú sobretudo en tiempos de cambio donde suele existir una tendencia irreflexiva a la mutación de espacios públicos a contextos de carácter privado.

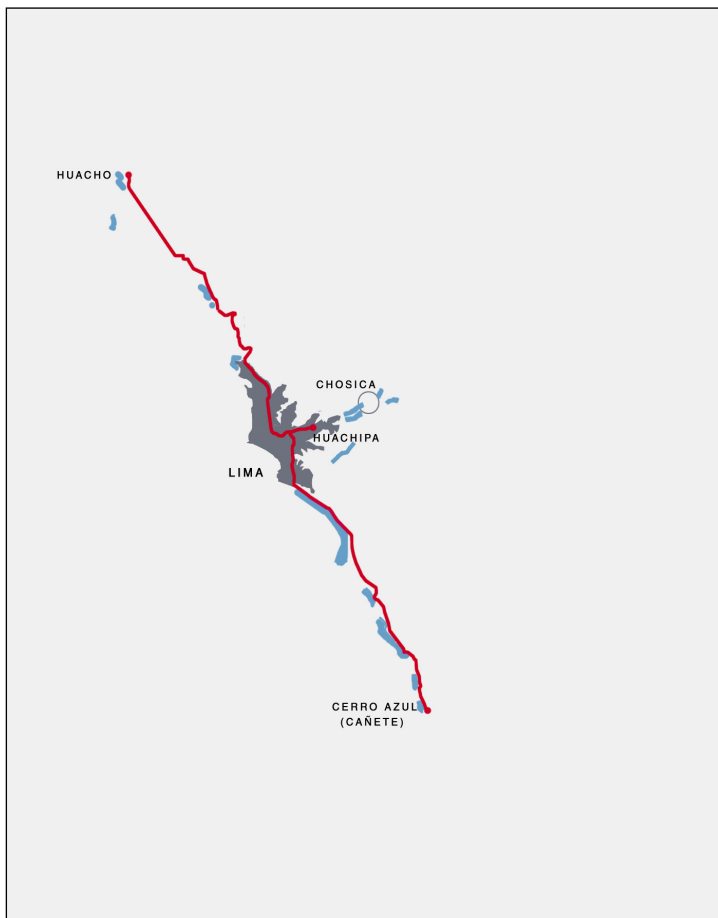
En síntesis, los pobladores que residen en los barrios populares de la Margen Izquierda hacen uso con regular intensidad de los medios de transporte público que los conducen al centro de la ciudad de Chosica y de ahí a diferentes destinos tanto dentro de la metrópoli de Lima como en el país en general o simplemente que tienen a los espacios públicos del centro de Chosica como destino prioritario dentro de sus rutinas ordinarias.

El proyecto vial de implementación de la autopista Ramiro Pírale supone atravesar Chosica por su Margen Izquierda. Más allá del impacto directo que significará la demolición de aquellas viviendas que se encuentren dentro de la ruta, se hace necesario evaluar cual es el impacto que una vía de tamaña envergadura tendrá sobre el territorio que atravesará. A partir de las dinámicas cotidianas observadas se hace entonces necesario reflexionar sobre las posibles consecuencias de este proyecto urbano.

Posibles escenarios que engendra la autopista.

Es importante tomar conciencia de las motivaciones que existen detrás de una obra vial. En este caso, no se trata cabalmente de una obra de carácter interurbano, pues de alguna forma Chosica forma parte de la metropolización de Lima. Esta característica es de algún modo común a las dos autopistas pre-existentes en el país, pues ellas vinculan a Lima con pequeñas ciudades tanto hacia el sur como hacia el norte de la costa. Lo que en cambio llama la atención son las consecuencias urbanas que estas vías de alta velocidad han tenido en la urbanización de zonas de playa, sobretudo hacia el sur de la metrópoli.

⁸ Joseph advierte sobre la necesidad de estudios que se enfoquen a la accesibilidad de los espacios públicos y a su cabal comprensión como espacio de movimiento, de encuentro, de dispersión y de paso. Cf: "L'espace



En efecto, el gráfico resulta ilustrativo para mostrar los fuertes vínculos que existen entre estas vías y las principales zonas de recreación existentes para los habitantes de la metrópoli. Lima, como buena ciudad costera, ofrece a sus habitantes las bondades de un día en la playa durante los veranos. Ahora bien, la movilidad es aprovechada como sistema de segregación de los diferentes balnearios, desarrollándose un importante proceso de urbanización a 90 kilómetros al sur de la capital donde se busca evitar que la

playa sea compartida como espacio de tiempo libre por una pluralidad de sectores sociales. Sin embargo, queda pendiente por observar las consecuencias urbanas que generarán las necesidades de mano de obra de esta zona.

Una situación similar se puede esperar como expectativa en la zona de Chosica, en la medida que sus alrededores constituyen el principal destino dominical de los limeños durante el invierno. En efecto, el desarrollo de una vía rápida permitirá una circulación más rápida para aquellos limeños que van en automóvil a disfrutar de un domingo soleado y por ende estimulará un crecimiento de la demanda de espacios campestres mucho mayor a la actual.

Una primera consecuencia de la habilitación de la autopista será entonces el crecimiento importante de los potenciales recreos campestres que ofrecen los alrededores de Chosica. También es posible que ello invite a desarrollar procesos de urbanización en las áreas verdes que se hallan próximas hacia el este, del lado de la provincia de Huarochirí, para habilitar segundas residencias de sectores medios y altos de la sociedad limeña.

Sin embargo, resulta una incógnita a resolver los impactos que ello generará en las formas de apropiación espacial por los sectores populares urbanos y en particular de aquellos directamente afectados por el proyecto. Es común en este tipo de decisiones esperar que los sectores pobres simplemente se adapten a la nueva situación mientras que los ejecutores de la obra ponen en la balanza los grandes beneficios económicos que esta implicará contra el pobre valor inmobiliario de las viviendas de zonas populares como la Margen Izquierda.

El hecho de que los sectores populares demuestren una admirable capacidad de adaptación a circunstancias duras de vida legitimaría de alguna manera decisiones que no los consideren. No obstante la adaptación de los pobres puede generar derivaciones de las cuales la generación de nuevos poblamientos informales se convierte tan solo en una de las aristas posibles del problema.

Así, si la vía de alta velocidad atraviesa la zona y como solución urbana se plantea la implementación de puentes peatonales, como ocurre en las periferias Norte y Sur de Lima, lo más probable es que se produzca un elevado número de accidentes de tránsito, pues esta población aprendió a dominar ese territorio de manera peatonal y lo seguirá haciendo si es que no se invierte en la habilitación de importantes barreras laterales a la vía.

Por otra parte, ¿cómo solucionar el problema del acceso de mototaxis y de algunas líneas de transporte público que atraviesan la zona? Un proyecto vial que no tome en cuenta la importancia de estos flujos comerciales pone en riesgo no sólo la existencia de numerosos puestos de trabajo vinculados a estos servicios, sino también afecta sustancialmente una facilidad de desplazamiento a la cual la población de la Margen Izquierda ya había hecho suya. El riesgo de numerosas *paraditas* vehiculares que no respeten la circulación de alta

velocidad se torna latente, con los consecuentes accidentes de tránsito y caos vehicular que generará.

Otro problema que puede engendrarse gira en torno a la necesidad, de muchos habitantes, de desplazarse hacia el centro de Chosica. Como se ha podido comprobar, ir al centro no está motivado únicamente por la necesidad de tomar conexiones de ómnibus para viajar hacia Lima, sino que el centro de Chosica constituye una fuerza centrípeta en sí a través de sus diferentes espacios públicos.

Un proyecto vial que no tome conciencia de ello afectará seriamente los flujos actuales y puede que genere pequeñas aglomeraciones informales complementarias a los espacios públicos de Chosica al pie de la autopista y a la vez la pérdida de fuerza gravitacional de parte de los actuales espacios públicos de la ciudad con la consecuente pérdida de la dinámica económica actual de Chosica.

Por último, puede motivar en parte de la población, una sensación de marginación que no había sido percibida antes. En este caso, la población más sensible a este tipo de percepciones será la juvenil, que de alguna manera ha beneficiado de las ventajas obtenidas en términos urbanos por las generaciones pioneras. Si esta población se encuentra frente a circuitos cotidianos cancelados, la posibilidad de que ello derive colateralmente en prácticas de violencia urbana se halla lamentablemente dentro de lo posible.

La implementación de la autopista puede generar por otra parte grandes posibilidades de desarrollo económico para la zona. En efecto, si existe un desarrollo importante de las zonas de recreación que existen en los alrededores de la ciudad, la demanda del sector servicios será importante. Chosica tiene delante la posibilidad de incrementar sustantivamente el mercado laboral dentro de su territorio. Para tal fin, es importante prestarle atención al espacio económico que se genera alrededor de la avenida 28 de Julio, que puede ofrecer grandes oportunidades a los procesos de urbanización que se avecinen siempre y cuando la autopista facilite estas comunicaciones.

Del mismo modo, el flujo importante de limeños que recibirá la zona puede ser motivo de una mayor demanda para productos de la región, los que actualmente se concentran en el mercado ferial del jirón Iquitos. En dicha zona se puede constituir un espacio económico incluso mayor siempre y cuando existan proyectos urbanos ingeniosos que permitan valorizar el espacio pero a la vez atendiendo a su carácter temporal.

Es importante poder aprovechar la infraestructura y flujos existentes de la población de la zona a fin de vincularlos con los nuevos encadenamientos que se generan. Caso contrario, otro posible escenario se puede establecer a través de la aparición de nuevos asentamientos humanos, esta vez en las faldas de los cerros de Santa Eulalia que tendrán un impacto ecológico negativo y que a la vez generarán secuelas de riesgos del hábitat popular como las ya encontradas en varias zonas de quebrada en los alrededores de Chosica, donde el ejemplo de los deslizamientos ocurridos hace diez años en la quebrada de Pedregal fue el caso más dramático.

Finalmente, si interesa que el proyecto urbanístico favorezca también a los sectores populares, una infraestructura en la cual habría que invertir, incluso antes que en la de la autopista, es la vía del tren, que se halla subutilizada hoy en día. En términos de inversión demanda menor costo, y sin embargo puede tener un impacto económico enormemente favorable para el desarrollo de espacios económicos en donde el medio popular pueda resolver sus necesidades de ingreso.

Una vía férrea demanda no sólo la inversión en un ferrocarril urbano, sino en el acondicionamiento de estaciones ferroviarias, alrededor de las cuales se pueden generar economías de aglomeración. En este caso, se trata de una oferta de no-lugares como espacios públicos del nuevo espacio urbano, donde el transeúnte tiene la oportunidad de aprovechar un conjunto de ofertas externas al objetivo original de su trayecto. Este tipo de preocupaciones forman parte de las preguntas más actuales que se desarrolla el urbanismo

contemporáneo, donde el modelo de movilidad del automóvil se agota y se trata de recuperar sistemas de transporte público como el tranvía o el tren⁹.

En síntesis, el proceso de transformación urbana que un proyecto vial como una autopista genera no se reduce exclusivamente a la vía misma y sus alrededores. Es necesario confrontarla con el conjunto de usos que el espacio urbano donde se inserta tiene dentro de dinámicas particulares al igual que las economías de aglomeración que afecta o que puede engendrar.

En esta perspectiva, el proyecto urbano tiene la oportunidad de plantearse de manera más rica y sugerente, pudiendo generar posibilidades de desarrollo a una región urbana si es que incluye paralelamente dentro del proyecto innovaciones en el mejoramiento de los espacios públicos así como una valorización de esquemas viales alternativos como la línea del tren. La velocidad de la autopista puede negociar con otros ritmos espacio-temporales que finalmente se pueden establecer como posibilidades de intercambio atractivas tanto para el habitante de la zona como para el usuario de automóvil.

La riqueza y atractivo de una metrópoli como Lima se halla en el crisol de encuentros de carácter plurisocial que en ella pueden existir, característica que en menor escala hemos podido encontrar en la ciudad de Chosica. No perdamos de vista estas potencialidades al momento de generar proyectos urbanos sino todo lo contrario, aprendamos a desarrollar los proyectos urbanísticos al servicio de la multiplicidad de habitantes de la región.

Epílogo: nuevas metodologías para un nuevo urbanismo

Recientemente Francois Ascher ha propuesto nuevos principios para un nuevo urbanismo sobre la base de que asistimos a una nueva revolución urbana donde las certezas de hace

⁹ Sobre los impactos económicos que puede tener este tipo de inversión resulta muy sugerente el trabajo de investigación que viene realizando De Rikck. Cf: « Quand la mobilité produit du paysage: le cas du Thier à Liège. *Notes de Recherche*. UCL. 2002-3.

veinte años se han convertido en profundas interrogantes el día de hoy¹⁰. El urbanismo había tendido a convertirse en un trabajo operativo donde se ordenaba el territorio de acuerdo a premisas establecidas y aceptadas como válidas.

Los grandes cambios urbanos a los que asistimos durante la última década exigen replantear los objetivos que orientan los planes de urbanismo. Para ello se hace indispensable establecer mayores puentes con la investigación urbana a fin de que ésta pueda alimentar un mejor conocimiento de las tendencias de los usos del espacio urbano contemporáneo que vayan en beneficio de la generación de diseños urbanísticos acordes con los nuevos tiempos. En efecto, los individuos deben ser reconocidos como operadores urbanos del tercer nivel, como señalara Dupuy¹¹.

La investigación urbana precisa a su vez del desarrollo de aproximaciones metodológicas originales que permitan efectivamente brindar al urbanista una mejor comprensión de los usos del espacio urbano. El estudio llevado a cabo persiguió este objetivo pues se hace urgente, en países como el Perú, superar estrategias metodológicas que se sostenían en certezas urbanísticas de hace varias décadas si espera contribuir a la comprensión de las lógicas que dan sentido a los usos del espacio del ciudadano común hoy en día.

En el caso concreto de nuestra “aventura metodológica”, es importante relativizar la importancia que se suele otorgar a la información cuantitativa pues si bien ella permite generar ciertos parámetros para la observación del fenómeno de la movilidad, ésta suele ser poco pertinente al momento de aproximarse a prácticas cotidianas donde la regularidad de desplazamientos no es la regla general.

Por otra parte, los mapas mentales resultan abriéndose como una entrada sugerente para el estudio de las representaciones del espacio practicado por los habitantes, pero es sumamente importante que se tejan en el marco de relaciones personales, como las que pueden obtenerse en una entrevista en profundidad. Por último, las historias de vida son

¹⁰ Ascher, Francois. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris, L'aube. 2001.

¹¹ Dupuy, Gabriel. *L'urbanisme des reseaux*. Paris, A.Colin. 1991.

una estrategia que se muestra pertinente para comprender ritmos cotidianos que son justamente difíciles de ser comprendidos en el marco de rutinas sistemáticas. Creemos que esta aproximación de corte antropológico permite aportar al urbanismo una mejor comprensión de las prácticas de los habitantes en el marco de los patrones de comportamiento cotidiano de éstos.

Esperamos por ende que este tipo de investigaciones contribuya también a innovar las formas de practicar actualmente los estudios de impacto urbano en países en vía de desarrollo como el Perú. Parafraseando una figura analítica de Simmel, la investigación puede convertirse en la puerta que abra el camino hacia el establecimiento de puentes con el diseño urbano, pero es responsabilidad de la investigación asegurar que la puerta se abra o de mantenerla cerrada, es decir, en un divorcio permanente.