

## Los edificios y la configuración del espacio público en las calles de Lima

Martín Wieser Rey\*

En términos físicos, se suele caracterizar a la ciudad como una agrupación o aglomeración de edificios que alberga una cierta densidad poblacional y en la que se desarrollan funciones diversas y relacionadas (Krier, 2013). Si bien ciertas cualidades físicas de los edificios que conforman la zona urbana suelen ser indicadores de determinado valor en la ciudad, es principalmente la calidad del espacio público la que evidencia con mayor precisión sus virtudes o defectos.

El espacio público es el ámbito en el que se ejerce la ciudadanía y resulta necesaria la convivencia con las demás personas que, aun sabiendo que no necesariamente comparten una misma condición o ideología, merecen un mismo respeto y consideración. Por ello, el espacio vital de una ciudad es aquel en el que uno aprende a convivir y a comportarse; en otras palabras, a civilizarse (Vega Centeno, 2006).

En la práctica, las dimensiones y las propias características del espacio público terminan siendo en gran parte fruto del remanente que queda después de que se conciben los edificios que lo delimitan, consecuencia a su vez de reglamentaciones que exigen alturas máximas y retiros mínimos. Las actividades que se desarrollan en él y la incorporación de la infraestructura vial, del mobiliario urbano y de las áreas verdes terminan de darle el carácter. El espacio público, en ese sentido, resulta siendo consecuencia tanto de normativas vigentes como de decisiones de diseño.

*\*Arquitecto por la Universidad Ricardo Palma, magíster en Desarrollo Internacional y doctor en Energías y Medio Ambiente en Arquitectura por la Universidad Politécnica de Cataluña. Docente investigador en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Ricardo Palma. Consultor en temas de climatización e iluminación natural en edificios. Miembro del comité técnico de la Norma EM110: "Confort térmico y lumínico con eficiencia energética". Autor de diversas publicaciones y artículos académicos, entre ellos "Consideraciones bioclimáticas en el diseño arquitectónico. El caso peruano" y "Geometría solar para arquitectos". Coordinador e investigador de diversos proyectos de investigación en temas vinculados a la iluminación natural, al diseño bioclimático frente a heladas y al desempeño térmico de materiales naturales.*

Correo electrónico: [mwieser@pucp.pe](mailto:mwieser@pucp.pe)

Existe un creciente consenso desde la academia en que, aun sin ser tan representativas o valoradas como las plazas o los parques, son las calles los espacios públicos más utilizados, las que representan la mayor área y las que terminan dando personalidad a la ciudad (De Terán, 1996; Mehta, 2013). A continuación, se presenta una breve descripción valorativa de la manera en que los arquitectos estamos dando forma a las calles de los distritos céntricos de la ciudad de Lima, la llamada “Lima formal”.

Para presentar una valoración de las calles limeñas desde una perspectiva de desarrollo sostenible, se indican brevemente los aspectos que determinan dicha condición. Desde la teoría y desde las propias certificaciones ambientales existe consenso sobre tres aspectos fundamentales que otorgan la condición de sostenibilidad a una ciudad (Naredo & Rueda, 1997; Kenworthy, 2006; Rueda *et al.*, 2012). La primera condición reconoce que una densidad relativamente alta evita que la ciudad crezca demasiado a costa de sus áreas perimetrales, las que por lo general la proveen de alimentos y otros servicios, además de los ecosistemas que albergan. Una ciudad más compacta implica también menores distancias en los recorridos, además de menores costos en la dotación de servicios e infraestructura. Las ventajas económicas y ecológicas en este sentido son evidentes. Una segunda condición imprescindible,

y que debe acompañar a la primera, es la necesidad de vincular las actividades cotidianas a través del acercamiento de los servicios a los ciudadanos. Esto pasa necesariamente por concebir edificios con usos múltiples y equipamientos de barrio, evitando las zonificaciones “horizontales” y rígidas que alejan funciones y obligan a desplazamientos que implican uso excesivo de energía, contaminación, tiempo y dinero; la condición de usos múltiples y comercio en las calles ha sido siempre algo inherente a las ciudades. Debido a la necesidad de alejar ciertas funciones especializadas, o por la propia necesidad de desplazamiento, la tercera condición es el diseño e implementación de un sistema de movilidad en el que se prioricen el transporte público y el desplazamiento a pie, en bicicleta u otros medios menos contaminantes y más eficientes.

Bajo estas tres condiciones, la calle de una ciudad que pretenda ser sostenible terminará siendo un espacio de uso intenso, que ofrece servicios diversos y alternativas de movilidad a los ciudadanos en sus desplazamientos cotidianos. Esta situación no solo hace más rentables los negocios y los servicios, entre ellos el transporte público, sino que otorga mayor seguridad al peatón, permite el encuentro y hace estimulante el uso de la propia calle.

Se puede deducir que esta condición es opuesta a lo que sucede en un suburbio, el cual, debido a una combinación de baja

densidad, uniformidad de uso residencial y necesidad de transporte privado, se convierte en una alternativa costosa y contaminante. La ciudad dispersa, configurada como una suma de suburbios, requiere necesariamente mucha área y obliga al uso del automóvil y a la presencia de una infraestructura sobredimensionada que conecte las funciones disgregadas. Cabe reconocer que la ciudad de Lima no cuenta con ninguno de estos tres requerimientos: el área urbanizable es cada vez más escasa, la gran mayoría de las personas no cuentan con automóvil y existe un déficit de infraestructura y poca área reservada para concebirla. Aun así, nuestra ciudad no solo creció desde inicios del siglo XX bajo esta lógica, sino que sigue siendo parte del imaginario el aspirar a ella.

Se puede diferenciar *a priori*, en el caso de Lima, distritos con una vocación más urbana, como Miraflores o Lince, frente a otros de carácter suburbano, que fueron concebidos como suburbios y en los que se mantienen dichas características, como San Borja, Surco o La Molina. En los primeros, hay amplios sectores en los que las calles no tienen retiro, y los edificios presentan a menudo comercios a nivel de vereda, oficinas en los niveles intermedios y viviendas en los pisos superiores. En los segundos, en tanto, sobresalen urbanizaciones residenciales con retiros y baja densidad. En ambos ámbitos, se reconoce que se está consolidando en las últimas décadas un proceso de densificación que, a simple

vista, ayuda a evitar que la ciudad se siga expandiendo. Lo particular de esta situación es que dicha densificación se está dando por lo general con edificios de uso exclusivo de vivienda, lo que genera barrios que podrían denominarse como “suburbios de alta densidad.” En la medida en que existan servicios relativamente cercanos, los promotores ofrecen la ubicación como ventajosa, pero sin aportar ellos ninguno al barrio.

Quizá la situación más preocupante y triste es lo que sucede en barrios que ya tienen una condición de uso mixto y en los que también está ocurriendo el mismo fenómeno: se reemplaza un pequeño edificio multifuncional, que podría constar de un par de comercios y unas pocas familias, por uno de vivienda exclusiva con decenas o cientos de familias que se incorporan al barrio. Al no dotar de servicios al barrio, los vecinos se ven obligados a mayores desplazamientos para conseguirlos; se hace más necesaria la utilización del automóvil o el taxi, y la vereda se vuelve menos concurrida, menos segura y menos estimulante.

A partir de las siguientes fotografías, se puede visibilizar y explicar mejor lo mencionado. La figura 1 muestra la “solución” habitual que se suele dar en los barrios de las urbanizaciones más exclusivas. Es una situación típica de una urbanización de baja densidad, sin equipamientos ni servicios, que ve un aumento abrupto de su población



Figura 1: Vista de edificio multifamiliar y monofuncional en la urbanización Aurora del distrito de Miraflores.

Figura 2: Vista de edificio multifamiliar entre los distritos de Barranco y Miraflores.

con nuevos edificios multifamiliares de vivienda, pero sin ofrecer otros usos que no sea el residencial. Donde vivía una familia, ahora lo hacen 12 o 16 en promedio. Una pared alta, ciega y con cerco eléctrico, que pretende dar tranquilidad y seguridad a los habitantes, termina encerrándolos y generando una calle solitaria, insegura e insípida. Las calles de estos barrios se están convirtiendo en una secuencia de paredes, rejas y portones de estacionamientos, y se pierde la oportunidad de incorporar el uso comercial a nivel de vereda. Ante la necesidad de adquirir un producto o un servicio, los vecinos suelen recurrir al automóvil privado. Las calles y avenidas cercanas evidencian un tráfico creciente, que se explica en parte por la condición misma de la uniformidad de uso.

Existen también algunos ejemplos de edificios que apuestan por el uso mixto, aunque estos son muy poco frecuentes. Es igualmente sintomático que estos se oferten

como una novedad, cuando los edificios de las grandes ciudades en principio siempre fueron y son así. En la imagen siguiente, se presenta un edificio de vivienda multifamiliar que reemplazó a una vivienda unifamiliar, pero en este caso incorporando comercios en el primer nivel (figura 2). El resultado es una calle que evidencia ser más atractiva y segura. Además, la correcta solución de los ingresos y el cumplimiento de unas mínimas normas de convivencia permitirán seguramente la tranquilidad de los vecinos. Parecen evidentes también una mayor rentabilidad para el promotor y mayores ventajas tanto para los vecinos como para los propios negocios que se instalan, debido a la cercanía entre ambos.

Y en medio de la oportunidad perdida que significa la no incorporación de servicios en la densificación de los barrios, los casos más dramáticos se dan en distritos como Lince y Miraflores, en los que se presenta una situación de involución en la condición





de uso mixto de las calles. En la figura 3, se aprecia una de las calles del distrito de Lince, bastante bien definida no solo en cuanto a su carácter sino también en cuanto a su escala, que termina siendo alterada por la aparición de un nuevo edificio. A pesar de que con dicho edificio se incorporan alrededor de 64 nuevas familias a la manzana, este ofrece a la calle únicamente un muro y un portón, además de sirenas y cercos eléctricos. El edificio nuevo es el único que no tiene comercios ni oficinas y el único que requiere que los automóviles atraviesen la vereda para ingresar a los sótanos de estacionamiento. El solo hecho de imaginar cómo quedaría la calle si se consolida esta forma de hacer ciudad por parte de los actuales arquitectos limeños, evidencia que no existe preocupación alguna por la calidad urbana que estamos consolidando ni una discusión acerca del espacio público que los ciudadanos merecemos. Una consideración aparte es el resultado estético en sí mismo: es evidente

que una reglamentación que permite esa altura y obliga a dicho retiro carece absolutamente de criterio y demuestra una falta de respeto con la calle y los vecinos.

Lamentablemente, la situación presentada en el párrafo anterior se ha convertido en la regla en los distritos céntricos de la ciudad de Lima. Incluso en Miraflores (figura 4), donde los nuevos edificios son ofrecidos destacando la ventaja de contar con servicios cerca, estos se insertan en el barrio exponiendo únicamente muros y portones a la calle, en contraste con los edificios más antiguos, los que terminan dando a los nuevos vecinos las facilidades y la seguridad que los primeros no ofrecen.

Ahora que se habla de manera creciente sobre “edificios inteligentes” y “ciudades inteligentes” (*smart buildings* y *smart cities*), y se los valora cada vez más, llama la atención un término opuesto a “inteligente”, como es “idiota”. El *Diccionario de la lengua*

Figura 3: Nuevo edificio multifamiliar insertado en una calle del distrito de Lince.

Figura 4: Edificios en una calle de Miraflores: el antiguo a la izquierda y el nuevo a la derecha.

española (RAE, 2018) lo define como “corto de entendimiento”, pero lo interesante es la etimología de dicho adjetivo. Este proviene del griego y era utilizado para señalar a aquellas personas que, por dejadez, conveniencia o incapacidad intelectual, se preocupaban exclusivamente por sus intereses privados y a quienes los asuntos públicos no les interesaban ni se comprometían con ellos; es decir, quienes no se involucraban en la política, en la administración de su propia polis. El hecho de que, según lo explicado en los párrafos anteriores, un edificio se construya ofreciendo únicamente viviendas, sin ofrecer servicios (tiendas en el primer piso y oficinas en los pisos intermedios), lo convierte en un elemento que perturba un barrio, que se sirve de lo que ya existe sin aportar, que se desentiende de las necesidades de los vecinos, aprovechándose y esperando que el resto de los edificios resuelvan las necesidades de orden público. Haciendo el paralelo con la etimología presentada, se podría acuñar para este tipo de edificios el término “edificio idiota”. Y la suma de estos configuraría algo que podría denominarse una “ciudad idiota”.

La Lima “formal” se está llenando de edificios idiotas que contradicen los criterios que definen una ciudad sostenible, segura y estimulante, que le niegan finalmente la propia condición de ciudad. A simple vista, y salvo excepciones, todos parecen estar cómodos con esta situación, a tal punto que los políticos ofrecen a los ciudadanos “residencialidad” y baja densidad como parte fundamental de sus propuestas “sostenibles”, sin advertir la contradicción que esto supone ni la relación directa de estos aspectos con el tráfico y la inseguridad.

La necesidad de concebir edificios de uso múltiple, junto con el diseño de las calles en términos de uso y movilidad, son, a mi parecer, los dos grandes temas pendientes que deben ser abordados desde la academia, desde el gremio y desde la política, para revitalizar el espacio público de nuestras ciudades y hacerlas más sostenibles. Llama la atención que estos asuntos no suelen discutirse de manera más frecuente y abierta. En ese sentido, resalto la publicación del presente número de la revista, en el que se abordan precisamente los temas de espacio público y movilidad desde diversas perspectivas.

## REFERENCIAS

- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- De Terán, F. (1996). Calles y algo más que calles. *Urbanismo Madrid*, (29), 6-21.
- Kenworthy, J. R. (2006). The eco-city: Ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. *Environment and Urbanization*, 18(1), 67-85.
- Krier, L. (2013). *La arquitectura de la comunidad, la modernidad tradicional y la ecología del urbanismo*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Mehta, V. (2013). *The street: A quintessential social public space*. Routledge.
- Naredo, J. M., & Rueda, S. (1997). *La ciudad sostenible. Resumen y conclusiones*. Recuperado de <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>
- Real Academia Española. (2018). *Diccionario de la lengua española* (23.<sup>a</sup> ed. versión electrónica). Recuperado de <https://dle.rae.es/>
- Rueda, S., De Cáceres, R., Cuchí, A., & Brau, L. (2012). *El urbanismo ecológico*. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.
- Vega Centeno, P. (2006). Lima: espacio público y ciudad sostenible. *Palestra: Portal de Asuntos Públicos de la PUCP*. Recuperado de <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/11907>