

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

FRAGMENTACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN LUIS.

Línea de Investigación:

Construcciones sostenibles y sostenibilidad ambiental del territorio.

Tesis para optar el Grado Académico de Maestro en Arquitectura y/o Urbanismo.

Autor:

Sánchez Paredes, César Alberto

Asesor:

Valverde Torres, Elías Alfonso

ORCID: 0000-0002-4904-8166

Jurado:

Alva Velásquez, Miguel

Guillen León, Rogelia

Anicama Flores, Luis Miguel

Lima - Perú

2023

DEDICATORIA:

A Wangari Maathai, Premio Nobel de la Paz 2004 por su defensa del espacio público en Kenia. Gracias a la Premio Nobel, en el área central de Nairobi existen áreas verdes protegidas, que inicialmente estuvieron destinadas a la construcción de edificios gubernamentales y estacionamientos.

INDICE

Resumen.	5
Palabras claves.	5
Abstrac.	6
Key words.	6
I. INTRODUCCIÓN	7
1.1 Planteamiento del problema.	8
1.2 Descripción del problema.	10
1.3 Formulación del problema.	11
1.4 Antecedentes.	12
1.5 Justificación de la investigación.	14
1.6 Limitaciones de la investigación.	17
1.7 Objetivos.	17
II. MARCO TEÓRICO	18
2.1 Marco de referencia.	18
2.1.1 Urbanismo funcionalista, moderno o racionalista.	18
2.1.2 Perspectiva estructurante de las redes de infraestructura.	20
2.1.3 Teorías de segregación urbana.	21
2.2 Marco legal.	25
2.2.1 Legislación nacional.	25
2.2.2 Legislación internacional.	26
2.3 Marco conceptual.	27
III. MÉTODO	28
3.1 Tipo de investigación.	28
3.2 Población y muestra.	28
3.3 Operacionalización de variables.	29
3.4 Instrumentos.	30
3.5 Procedimiento.	31
3.6 Análisis de datos.	32
IV. RESULTADOS	36

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	92
VI. CONCLUSIONES	96
VII. RECOMENDACIONES	97
VIII. REFERENCIAS	98

Resumen

Los objetivos fueron conocer el nivel de fragmentación urbana, la tendencia de fragmentación y los tipos de barrera que utilizan; para lo cual utilizamos técnicas de observación, representación cartográfica, medición de áreas cerradas y estimación de la correlación del área total cerrada a través del tiempo. Nos facilitó el cálculo, el software Autodesk AutoCAD 2014 y el software SPSS versión 23. Encontramos 14 fragmentos urbanos cerrados dispersos en todo el ámbito distrital. En la totalidad de fragmentos urbanos se utilizan rejas como medida de fortificación y secundariamente vigilantes y tranqueras. El nivel de fragmentación es de 50.40%. Podemos asegurar, en base al cálculo de correlación hallado ($r = 0.6936$), que se desarrolla un proceso de fragmentación urbana que progresivamente se hace extensivo al conjunto del distrito, sus respectivos habitantes construyen barreras, cierran determinadas áreas que lleva a la insularidad y ruptura del tejido urbano.

Palabras clave: San Luis, fragmentos urbanos cerrados, nivel de fragmentación, tendencia de fragmentación.

Abstract

The objectives were to know the level of urban fragmentation, the tendency of fragmentation and the types of barriers they use; for which we use observation techniques, cartographic representation, measurement of closed areas and estimation of the correlation of the total area closed over time. It facilitated the calculation, Autodesk AutoCAD 2014 software and SPSS version 23 software. We found 14 closed urban fragments scattered throughout the district. In all urban fragments, bars are used as a measure of fortification and secondarily vigilant and tranqueras. The level of fragmentation is 50.40%. We can assure, based on the correlation calculation found ($r = 0.6936$), that an urban fragmentation process is developed that progressively extends to the whole district, its respective inhabitants build bathers, close certain areas that lead to insularity and rupture of the urban fabric.

Key words: Saint Louis, fragments territorial closed, level of fragmentation, tendency of fragmentation.

I. INTRODUCCIÓN

En Lima Metropolitana encontramos diversos obstáculos para la gestión y uso adecuado del tejido urbano, constituida esta, entre otros, por calles, avenidas, autopistas, parques, plazas, puentes y otras infraestructuras, creados sin fines de lucro y para el beneficio de todos.

Prolifera, en áreas urbanas de diferentes niveles de ingreso, el cierre de calles, con barreras que restringen el tránsito de ciudadanos, los cuales no tienen acceso a porciones de la ciudad que han sido fragmentadas por otros vecinos. En el cierre de calles incurren, similarmente, instituciones públicas como el Congreso de la República y el Ministerio de Trabajo.

En el Callao, Comas, Lince, San Martín de Porras y otros distritos, en la estación de verano, algunos vecinos interrumpen las vías públicas en perjuicio de otros residentes instalando piscinas portátiles en calzadas y aceras, los cuales bloquean el paso de peatones y vehículos. En el Callao son calles y avenidas enteras que se llenan de piscinas, utilizando incluso los grifos contra incendios para los bomberos.

En los distritos populares algunos vecinos, cuando quieren divertirse, cierran las calles, muchas veces utilizan toldos, y realizan fiestas, polladas y anticuchadas; a veces terminan en reyertas, incluso utilizando armas de fuego. Nadie transita por la calle y nadie dice nada.

Otro caso es la calle como cochera. Muchos se compran un vehículo, no tienen cochera y lo estacionan en la calle, creen que el espacio adyacente a su frontis le pertenece, por lo que pueden dejar su coche sin que nadie más pueda usar ese espacio.

Numerosas playas como: Club de Regatas de Lima, Playa Pulpos, Playa la Honda, Playas de Asia han sido privatizadas. Han cerrado el acceso al mar con tranqueras y construcciones, pese a que la Constitución del Perú dispone que las playas son bienes de uso

público. Los vigilantes expresan “que es una playa privada y solo pueden pasar los propietarios o sus invitados”. El resto de los habitantes ni siquiera pueden divisar el mar.

Lo mencionado expresa la necesidad de una profunda revisión del proceso o de urbanización experimentado hasta la fecha, para lograr espacios urbanos mejor pensados para las personas.

Esta tesis se limita a estudiar el obstáculo de fragmentación urbana ocurrida en el distrito de San Luis. Proceso no exclusivo en este distrito, que privatiza espacios públicos en detrimento de los derechos ciudadanos.

1.1 Planteamiento del problema.

El distrito de San Luis tiene una red viaria dispuesta para posibilitar acceso e intercomunicación terrestre entre diferentes puntos. Recorren el distrito, vías nacionales como la Carretera Panamericana Sur y la Carretera Central, que se integran fácilmente por la Vía de Evitamiento con la Carretera Panamericana Norte. Existe acceso directo al Paseo de la Republica por la Av. Canadá.

También, el distrito, tiene lugares que atraen a diferentes usuarios, como: establecimientos industriales (Fabrica Inka Sur, Perúplast, Calzado Kone, Textiles Vega, Confecciones Gadi, etc.), Villa Olímpica Nacional, Clínica San Juan de Dios, centros comerciales, terrapuestos modernos, terminal Yerbateros, cantidad de empresas de transporte de carga, Universidad Particular San Martin de Porres (Facultad de Odontología), etc.

Muy cerca, en el distrito de San Borja, se encuentra la Facultad de Medicina Veterinaria de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos; a pocos minutos del distrito, existe acceso a la Universidad Particular San Juan Bautista, Universidad de Lima, Universidad San Ignacio de Loyola, Universidad Nacional Agraria La Molina, Facultades de Medicina e Ingeniería de Sistemas de la Universidad Particular San Martin de Porres, etc.

Por otra parte, dos décadas de crecimiento económico continuo en el Perú, a partir de los últimos años del siglo pasado, permitió el incremento de los ingresos económicos de las familias de diferentes estratos sociales, que influyen en la popularización de la tenencia de vehículos particulares, que incide en la situación caótica del tránsito.

Vale citar que la primera oración del Himno de San Luis dice que marchan al futuro con unión vecinal. La segunda oración dice que empresarios, profesionales, trabajadores y estudiantes son la fuerza de un pueblo que avanza y da desarrollo (Municipalidad Distrital de San Luis, 2012a). En este mismo sentido un anterior alcalde de este distrito, Fernando Durand Mejía, sostenía “creceremos juntos...durante nuestra gestión” (Municipalidad Distrital de San Luis, 2008). Tal unión vecinal, supondría una red orgánica y fluida de tránsito peatonal y automotor.

Sin embargo, en los últimos lustros, ocurrió la proliferación de fragmentos cerrados que restringen el libre tránsito por medio de diferentes tipos de barrera. Estos sectores aparecen como “islas” al interior del área urbana, donde la idea de vida colectiva, de heterogeneidad y de espacio público abierto a todos, significativos tradicionales de la vida urbana, se hallan ausentes. Esta tendencia invalida una de las funciones básicas de la ciudad vinculada al transporte, al uso conjunto del viario urbano y otros espacios públicos.

Ocurrió tal proceso de fragmentación a contracorriente de la legislación que dispone el tránsito libre de las personas sin necesidad de pedir permiso o autorización a alguna autoridad o persona, pues dichas vías como las calles, avenidas, puentes, entre otras, tienen por finalidad esencial el servir como medios para la libre circulación de peatones, vehículos particulares o públicos, de acuerdo a las necesidades de la vida diaria. El cuerpo de leyes dispone que los bienes de uso público no pueden ser transferidos en propiedad a los particulares, ya que este tipo de bienes al pertenecer al Estado y, por tanto, a todos, no deben ser usados por determinadas personas para ningún fin que implique la exclusión de derechos de los demás.

1.2 Descripción del problema.

La movilidad urbana es fundamental para el bienestar y desarrollo de las comunidades, permite el acceso a las actividades laborales, educativas, centros de salud; facilita el desplazamiento de ambulancias, seguridad pública, bomberos, transporte de bienes, así como el transporte de residuos urbanos; facilita la evacuación de vecinos en caso de sismo, incendio, inundación y otras emergencias; promueve la actividad comercial y turística; aumenta el valor comercial de un inmueble; favorece la integración social y la articulación armoniosa del tejido urbano, entre otros.

Sin embargo, en algunos sectores de Lima Metropolitana, ocurren procesos disfuncionales, como la instalación de barreras que impiden el libre acceso a los espacios públicos, ocasionando interferencias o desarticulación del viario urbano. Las barreras, como el enrejado de calles, generan fragmentos urbanos cerrados, divide a los habitantes de la ciudad, incita alejarnos del otro, verlo como un enemigo.

Un conductor de una unidad motorizada, que utiliza una ruta óptima, que se desplaza a un centro laboral o de servicios, al encontrar una calle enrejada tendrá que efectuar contramarchas, con la consiguiente pérdida de tiempo, generar congestión vehicular, colisiones de vehículos, atropellos, por el desorden vehicular. Con el cierre de una vía se destruye el tejido urbano, se rompe la fluidez del transporte en la ciudad. Esta condición quebranta el derecho ciudadano de utilizar las vías públicas.

Isabel Menéndez, del Comité de Damas, sector edificios, del distrito de San Luis, menciona: "...hoy luchamos por poner las rejas, tenemos una caja chica que hemos colaborado todos los vecinos,...hoy luchamos y seguiremos luchando hasta que el sector edificios y todos los pasajes estén enrejados..." (El Comercio, 2014, parr. 90).

Carlos Pérez, vecino de la Urbanización Villa Jardín, del distrito de San Luis menciona: "También el territorio donde vivimos, como alguien dijo enrejamos todo, pero provoca una

insatisfacción porque no hay transitabilidad, nos encerramos como animalitos y no podemos transitar porque encontramos rejas por todos lados,..." (El Comercio, 2014, parr. 68).

Christian Pardo, excandidato a la alcaldía del distrito de San Luis, refiriéndose a la Villa Deportiva Nacional (VIDENA) menciona:

Esos espacios son para la comunidad, son áreas verdes, lo que hay que hacer y con esto concluyo, es que la opinión pública y los medios de prensa vayan y que conozcan de cerca esa realidad porque no puede ser posible que frente a nuestros propios ojos estén destruyendo áreas verdes, incluso hay una acción de amparo en ciernes que hace un año el Poder Judicial no quiere dar procedencia, así que tenemos mucho que hacer y la próxima autoridad que va a liderar el distrito se ponga a trabajar, gracias. (El Comercio, 2014, parr. 83).

En Estados Unidos, Blaquely & Snyder (1997) han estudiado tres tipos de comunidades cerradas, denominados así por ellos. Uno de sus tipos son las zonas de seguridad, desarrolladas después de la construcción de las áreas urbanas, como prevención al delito causado por extraños. Este tipo de área cerrada incluye a barrios obreros y otros estratos sociales populares. Los residentes, para hacer frente a amenazas externas, utilizan puertas y rejas que restringen el ingreso de vehículos motorizados. Los autores mencionan que las comunidades cerradas, en su país, es un fenómeno en expansión.

1.3 Formulación del problema.

En esta investigación estudiamos la fragmentación física (urbana de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2007) del distrito. Las preguntas de investigación fueron las siguientes:

Problema general:

¿Cuál es el proceso de fragmentación urbana en el distrito de San Luis?

Problemas específicos:

¿Cuál es el nivel de fragmentación urbana?

¿Cuál es la tendencia de la fragmentación?

¿Qué tipos de barreras utilizan?

1.4 Antecedentes.

Sennett (1997), en base a descubrimientos médicos de la circulación de la sangre y la respiración, tomando como modelo el cuerpo humano, pretende explicar la historia de la ciudad europea. Menciona "...si el movimiento se bloqueara en algún punto de la ciudad, el cuerpo colectivo sufría una crisis circulatoria como la que experimenta el cuerpo individual durante un ataque en el que se obtura una arteria" (p. 283). Desde entonces, algunos términos referentes a la medicina serán utilizados por otras disciplinas; los que se ocupan de la gestión de la ciudad mencionan arterias, venas y pulmones en vez de avenidas, carreteras y parques.

En la Carta de Atenas elaborado por Le Corbusier y participantes del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM, 1997) la circulación de vehículos es considerada como una de las funciones básicas de la ciudad. Similarmente la Nueva Carta de Atenas 2003 (Consejo Europeo de Urbanistas, 2003) señala que los transportes deben proporcionar conexiones rápidas, agradables, sostenibles y baratas entre los lugares de trabajo, vivienda, ocio y cultura.

En el mismo sentido, Hernández (2008) y Crawford (2005; citado por Hernández, 2008), abogan por la conectividad urbana, donde la comunicación entre distintos puntos de una ciudad o zona, respetando al peatón, sea más rápida.

Por otra parte, de acuerdo a la legislación nacional e internacional, toda persona tiene derecho a la libre circulación en cualquier ámbito del territorio del Estado del cual se es nacional. Además, existe la prohibición legal expresa de obstaculizar las vías de circulación.

Sin embargo, en diversos lugares de Lima Metropolitana muchas vías se encuentran clausuradas por medio de una reja, una malla, una tranquera, portón, u otro obstáculo físico; conformándose fragmentos urbanos cerrados (FUC).

Una publicación de aproximación a los FUC, en la provincia de Lima, es el artículo de Ploger (2006), que resume su tesis doctoral de Geografía realizado en la Universidad de Kiel, titulado: *La formación de enclaves residenciales en Lima en el contexto de la inseguridad*. Aquí se reproduce información sobre barrios cerrados divulgados por el diario El Comercio, como también describe brevemente la historia de cuatro enclaves: Corsac (Puente Piedra), Pachacamac II (Villa el Salvador), Mangamarca (San Juan de Lurigancho) y Recaudadores (Ate). Señala que la causa de la formación, de tales áreas cerradas, es la inseguridad ciudadana; específicamente en el caso de Pachacamac II, la causa son las actividades de Sendero Luminoso y las acciones militares. El autor menciona: “Este artículo hace un enfoque en los llamados enclaves residenciales. Debido a la carencia de estudios previos, se presenta un panorama general” (Ploger, 2006, p. 135).

Otro trabajo vinculado a nuestro tema es de Ponce et al. (2006), titulado *Segregación espacial en Lima Metropolitana: La malla entre Santa Patricia y Puruchuca*, en la que describen y analizan un caso de segregación del espacio urbano. En el año 2005 se colocó una malla longitudinal a lo largo de la Av. Bucaramanga, límite entre los distritos de Ate Vitarte y La Molina, específicamente entre el asentamiento humano Puruchuca y la urbanización Santa Patricia. Los vecinos de esta urbanización, autores de la barrera, señalaron que la malla servía para protegerles de los ataques de las barras bravas y pandillas que el Estadio Monumental congregaba.

A pocas semanas, la malla generó diferentes reacciones de los vecinos de la zona; los medios de comunicación informaron los hechos. La Asociación de Vivienda San Francisco de Asís, colindante con Puruchuca y perteneciente al distrito de Ate Vitarte, frente a las

dificultades de circulación, presentaron un habeas corpus demandando el retiro de la llamada “malla de la vergüenza”, como fue denominada por los medios de comunicación. Ocurrieron enfrentamientos entre vecinos de ambos distritos, así como entre sus alcaldes. Tras una larga contienda, una resolución cautelar ordenó el retiro de la malla, dándoles la razón a los vecinos de Ate Vitarte.

El argumento de la inseguridad, por si misma, no llegó a explicar la aparición de la malla. Una reja no puede ser solución al problema de la criminalidad; más aún una malla puede ser cortada fácilmente. Quedó descartado el pretexto de seguridad, ya que objetivamente la malla no protegía. De lo que se trataba fue un problema de segregación espacial de la población de un distrito con nivel socioeconómico más elevado que otro; la malla constituía la objetivación de la invisibilidad de los vecinos de Pucuchuca por parte de los habitantes de Santa Patricia, indican Ponce et al. (2006).

Joseph (2009) en su trabajo: La fragmentación y articulación de la ciudad, explica que Lima y Callao son administrados como dos espacios separados, cuando en realidad son una sola ciudad. Es inconcebible, menciona, que una ciudad termine en una cuadra de la Avda. Argentina y ahí empiece otra ciudad, el Callao. Por lo que no hay una gestión adecuada de este territorio que es nuestra ciudad. Menciona que la incorporación del Callao a Lima es prácticamente imposible, por razones culturales, históricas y económicas.

1.5 Justificación de la investigación.

Históricamente el burgo era el refugio donde se buscaba libertad y seguridad. Se formaron las ciudades por nuestra intrínseca naturaleza humana gregaria para facilitar el intercambio de bienes y servicios, como para lograr oportunidades de desarrollo.

El crecimiento urbano está ligado a sus ejes de movilidad. La ciudad es un sistema interconectado, con una infraestructura integradora, donde fluyen adecuadamente las personas y los bienes. La ciudad es un bien común, protege a los suyos y acoge a los visitantes.

La calle es el espacio público más extendido de toda la ciudad, conecta a los peatones, vincula espacio público con el privado, facilita el disfrute de los servicios urbanos, permite que la ciudad funcione.

Desplazarse a lugares diferentes, distantes de nuestra residencia, obviamente, constituye una práctica habitual. Las vías públicas son el medio que garantiza el ejercicio de la libertad de circulación. El uso común de estas vías se rige por “los principios de igualdad, libertad y gratuidad” (Sendra, 2000, p. 360) porque constituyen bienes de dominio y uso público.

Metas del Desarrollo Sostenible al 2030 (Naciones Unidas, 2015), entre otras, son: “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público...” (Naciones Unidas, 2015, p. 24/40). “De aquí al 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para una planificación y gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países” (Naciones Unidas, 2015, p. 25/40). “De aquí al 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles...” (Naciones Unidas, 2015, p. 25/40). Para el logro de las metas se requiere partir del conocimiento y entendimiento del desarrollo de las ciudades.

El documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), denominado Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos, realizada en Quito (Naciones Unidas, 2016),

menciona que ideal común es crear ciudades accesibles, sin discriminación, para promover el bienestar y prosperidad de todos.

En la Declaración de Quito, Naciones Unidas se compromete a crear y mantener redes de calles bien conectadas, abiertas, inclusivas, accesibles para todos y destinados para fines múltiples. Similarmente se compromete promover el dialogo, la convivencia, la integración que garantice sociedades desarrolladas pacíficas.

La presencia de los FUC de San Luis en el debate académico y en las agendas públicas, sobre su magnitud, tendencias, mecanismos de reproducción y sus consecuencias es inexistente.

En la actualidad, son más frecuentes las ocasiones que tenemos que tropezar ante las barreras de los FUC, como inexistentes son las oportunidades de encontrarnos ante análisis adecuados del problema descrito.

El perfil de los fragmentos cerrados son percibidos de manera incompleta, constatándose de este modo la necesidad de análisis concretos y detallados de estos desarrollos.

En los planes de gobierno municipal 2011-2014, en los planes 2015-2018, así como en los planes 2019- 2022, de las organizaciones políticas que participaron en las pasadas elecciones municipales, el tema que planteamos es inexistente; lo mismo ocurre en las líneas estratégicas de desarrollo del alcalde Ricardo Castro Sierra, Municipalidad Distrital de San Luis (2012b), como en las Características del distrito de San Luis, Municipalidad Distrital de San Luis (2016).

Es necesario medir, estudiar y reflexionar sobre estos ámbitos cerrados, analizar sus sentidos y sus efectos para vislumbrar propuestas alternativas de adecuada ocupación del área urbana.

1.6 Limitaciones de la investigación.

El trabajo es delimitado, no aborda aspectos importantes como la causa de la formación de los FUC.

No se pudo utilizar el conocimiento, relativamente profundo, del surgimiento y situación actual de las áreas cerradas, por parte de los dirigentes de los FUC. Es más importante contar con un número reducido de personas que estén informadas, que de cientos que no conozcan la dinámica de nuestro objeto de investigación.

1.7 Objetivos

Objetivo general:

Estudiar el proceso de fragmentación urbana en el distrito de San Luis.

Objetivos específicos:

Estimar el nivel de fragmentación urbana.

Conocer la tendencia de la fragmentación.

Conocer los tipos de barrera que utilizan.

II. MARCO TEÓRICO.

2.1 Marco de referencia.

2.1.1 Urbanismo funcionalista, moderno o racionalista.

Los arquitectos organizadores de las diferentes versiones del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), con Le Corbusier a la cabeza, tuvieron gran influencia en la arquitectura y urbanismo del siglo pasado. El CIAM, creada en Suiza, el año 1928, realizó once congresos, el cuarto se dedicó a las funciones de la vida humana colectiva. Formulándose, en este evento, la Carta de Atenas, (CIAM, 1997), principal documento del urbanismo moderno, que consideró anteriores debates de los CIAM y un análisis de 33 ciudades. La redacción final estuvo a cargo de Le Corbusier. La Carta presenta diversas críticas a la ciudad del siglo XIX y propuestas de renovación apoyándose en el desarrollo técnico.

La clave del urbanismo, para la Carta de Atenas, se encuentra en las funciones principales de la ciudad: habitar, trabajar, recrearse y circular. Aquí, la separación funcional (zonificación) es una operación imprescindible. Le Corbusier menciona que la ciudad debe funcionar como una máquina sincronizada (CIAM, 1997).

La Carta sostiene que un fundamento del Urbanismo es la vivienda. Menciona que las construcciones a lo largo de las vías de comunicación y alrededor de las encrucijadas son perjudiciales a la habitación, dado el ruido, polvo y gases nocivos. Recomienda que los barrios de habitación ocupen los mejores emplazamientos del espacio urbano, sacando partido de la topografía, disponiendo de amplias superficies verdes adyacentes (CIAM, 1997).

El documento menciona que las áreas de residencia y los lugares de trabajo: industria, artesanado, negocios, comercio, administración pública y privada, no se encuentran dispuestos de manera racional, exigen recorridos desmesurados. Por lo que debe reducirse su distancia, manteniendo su independencia y separación por una zona verde (CIAM, 1997).

En la función circular, el documento menciona que las redes de vías urbanas se remontan, en Europa, a tiempos más lejanos que la Edad media y antigüedad. Concebida para peatones o carros, no responden hoy a los actuales medios de transporte mecánicos. Recomienda: Definir, con sustento estadístico, los lechos de circulación y calidad del tráfico. Los cruces de mucho tráfico acondicionarlos para circulación continua por medio de pasos a desnivel. Que las calles sean diferenciadas por su destino: de habitación, de paseo, vías maestras y otros (CIAM, 1997).

Le Corbusier desarrolló la regla de las siete vías, diferentes, jerarquizadas y armonizadas, la cual constituye un sistema respiratorio de la ciudad (Moreno y Bohórquez, 2014):

V1 Carreteras nacionales, atraviesan campos y ciudades, el país o los continentes.

V2 Colector de unidades motorizadas como autos y camiones, evita aglomeraciones y facilita a los vehículos distribuirse por la V3.

V3 Vía para circulación motorizada, carece de aceras. Señales o símbolos luminosos cada 400 metros. Alimentan a la V4.

V4 Calle comercial: mercados, farmacias, cinemas, cafés, talleres, etc.

V5 Conduce a los unidades motorizadas y peatones hasta la puerta de sus viviendas.

V6 Auxiliar de la V5, llegan a viviendas que la V5 no puede llegar.

V7 Exclusivamente peatonal, llega a escuelas, áreas deportivas, clubs, y otros locales para el cultivo del cuerpo y la mente.

Posteriormente añade una nueva vía, la V8, destinada a las bicicletas.

2.1.2 Perspectiva estructurante de las redes de infraestructura.

Manuel Herce Vallejo y Joan Miró Farrerons, ambos ingenieros de caminos, canales y puertos, el primero por la Universidad Politécnica de Madrid, el segundo por la Universidad Politécnica de Cataluña, profesores de Urbanismo, contribuyen a cambiar la concepción casi excluyente de flujos de transporte en los estudios de la ciudad. Presentan una perspectiva sobre la forma en que la red vial, y otras redes, estructuran a las ciudades, Herce y Miro (2006).

La ciudad, sostienen Herce & Miro (2006), se ha construido apoyándose siempre en las redes preexistentes. Los sistemas de drenaje y los caminos de la parcelación agraria han sido el apoyo primigenio de calles y, por tanto, de parcelación urbana. Junto al surgimiento de este sistema se halla otra coetánea, la del abastecimiento y distribución de agua potable en la ciudad; el suministro de agua concebido en forma de red es un sustitutivo histórico de los pozos de captación y de las cisternas de agua de lluvia. Los caminos se convertirán también en el primitivo vehículo de higiene, espacio de evacuación originario de las aguas negras de las viviendas y talleres. No es de extrañar, pues, que la primitiva cloaca fuera la cuneta del camino.

Tales redes ayudaron al desarrollo de una infraestructura sobre las que creció la ciudad; esta ha crecido como prolongación de las redes mencionadas y operaciones de transformación como la construcción de puentes, líneas ferroviarias, autopistas, y otros. (Herce y Miro, 2006).

La calle es el elemento básico conformador de los tejidos urbanos y, en consecuencia, de la propia forma que la ciudad adopta sobre su territorio. Además, constituye, junto con las plazas, el espacio público predominante de la ciudad, ocupando entre el 20 y el 40% del total del espacio urbano. La forma urbana se asocia en la práctica a la forma de sus tramas viarias; y, por ello, conviene abstraer este elemento urbano para un más detallado análisis, con el fin de poder establecer el papel urbanístico que cada calle juega en el conjunto de la trama y determinar sus parámetros de diseño. (Herce y Miro, 2006).

Los autores, Herce y Miro (2006), mencionan otras redes como la de energía eléctrica constituida por centros de producción, transporte de esta energía, subestaciones de recepción y transformación primarios, distribución en media tensión, estaciones transformadoras y, finalmente, la red de distribución en baja tensión. Son de forma eminentemente arbórea, constituida por una serie de líneas entre los centros de producción y las unidades de consumo.

Otra red, mencionada por los autores, Herce y Miro (2006), es la de telecomunicaciones, que puede transmitirse por ondas o por cable, las cuales necesitan de una infraestructura de canalización subterránea adaptada a los requisitos de conexión entre la central de cabecera o de captación de señal y el usuario. La actividad de construcción de nuevas redes de telecomunicaciones es muy intensa en la actualidad, lo que supone la creación de nuevas servidumbres en el subsuelo de las calles.

Herce (2013), sostiene que la construcción de nuevas redes de infraestructuras incrementa las diferencias espaciales, confiriendo un alto valor expectante a lo que es nuevo y, paradójicamente, hace perder valor a espacios urbanizados que han quedado en posiciones relativas de menor accesibilidad o servicio respecto a la media.

Finalmente, Herce (2013), menciona, que en cualquier caso poner la visión ante todo en las infraestructuras permite una lectura más útil de la historia de la ciudad.

Kenzo Tange (Tange, 1961), arquitecto y urbanista japonés, menciona que el transporte determina la estructura de la ciudad, es el sistema arterial, el cual preserva la vida y el impulso humano de la ciudad, es el sistema nervioso que activa su cerebro. El transporte hace posible la comunicación directa, es el cimiento principal de la ciudad, Tokio, de 10.000.000 de hab.

2.1.3 Teorías de segregación urbana.

Luego de una revisión de la literatura vinculada a esta perspectiva, se puede asegurar que la investigación más importante, dado su capacidad descriptiva y explicativa para su

contexto, es la de Blakely & Snyder (1997), titulado: *Fortress America. Gated communities in the United States* (Fortaleza América: Comunidades cerradas en los Estados Unidos). Edward J. Blakely (Universidad de Southern California) y Mary Gail Snyder (Universidad de California, Berkeley), son especialistas en planificación urbana. Otra investigación de importancia, para el caso brasileño, es la de Teresa Pires Do Rio Caldeira (Centro Brasileño de Análisis y Planificación, CEDRAP), Caldeira (2007), publicada con el título de *Ciudad de muros*. Un libro que se ocupa del caso argentino, citado de manera notoria, es el de Svampa (2001), titulado: *Los que ganaron. La vida en los countries y en los barrios privados*.

Las comunidades cerradas (*gated communities*), son definidas por Blakely & Snyder (1997), como áreas residenciales con ingreso restringido, construidas generalmente para privatizar espacios públicos. Sus habitantes citan el temor al crimen como la explicación principal de surgimiento de esta nueva forma de comunidad; otros motivos citados son el status, la mejora del modo de vida y la preservación de los valores de la propiedad. Estas comunidades, señalan los autores, desde fines de la década de 1980, se configuran en muchas regiones y en todos los niveles de ingreso económico. Vecindarios ricos en Los Ángeles e incluso proyectos de viviendas públicas protegidas en Washington, D. C., entre otros muchos ejemplos, han puesto sus enrejados.

Los autores, sostienen que las comunidades enrejadas pueden ser clasificadas en tres categorías: comunidades centradas en el estilo de vida, comunidades de elite y las centradas en otorgar seguridad a sus habitantes.

Las comunidades centradas en el estilo de vida proveen seguridad para las actividades de ocio y servicios. Estas incluyen tanto comunidades de jubilados, clubes campestres y de golf, así como nuevas poblaciones suburbanas.

En las comunidades de elite, las rejas simbolizan diferenciación y fama. Estas comunidades son enclaves de ricos y famosos, emplazamientos para los muy pudientes; se

incluye desarrollos inmobiliarios para ejecutivos. La protección de un lugar seguro da acceso a las mejores ubicaciones en la escala social

El tercer tipo, la “zona de seguridad”, donde el miedo al crimen y a los forasteros es la motivación clave para las fortificaciones defensivas. Esta categoría incluye áreas de clase media donde los residentes intentan proteger sus propiedades y el valor de estas; barrios obreros, a menudo en zonas deterioradas de la ciudad y, áreas de bajos ingresos, incluyendo complejos de vivienda pública, donde el crimen es agudo.

Las comunidades enrejadas no constituyen todavía el modelo habitual en Estados Unidos, Blakely & Snyder (1997). Precisan que se trata principalmente de un fenómeno metropolitano y costero, con las mayores concentraciones en California, Texas y Florida. Sin embargo, las rejas están siendo levantadas en casi todos los estados. Los promotores inmobiliarios sugieren que la demanda por casas en comunidades enrejadas se está incrementando, y hay evidencia de que el valor de estas propiedades es mayor que otras sin rejas.

Los autores, señalan que la idea de que las rejas traerán la total seguridad es espuria. Los asesinatos se han producido también en comunidades cerradas y los problemas de robos y vandalismo continúan existiendo. Sospechan que muchos de estos problemas están relacionados con el cambio demográfico de las comunidades cerradas. Al tiempo que las familias buscan progresivamente la seguridad en las urbanizaciones cerradas, incorporan a sus propios adolescentes en una fuente, tanto directa como indirecta, de los problemas de los que huyen.

Blakely & Snyder (1997), sostienen que se emplean enrejados y guardias para prevenir la delincuencia, en vez de aplicar soluciones integrales y holistas que animen a la participación de la comunidad a protegerse de los elementos destructivos. Las urbanizaciones enrejadas no acometen estrategias para adquirir y mantener una adecuada educación, trabajo y servicios

públicos, fines cívicos fundamentales que son el primer paso crucial en la prevención de la delincuencia. En vez de espacios públicos adecuados y vibrantes estas urbanizaciones contienen, a lo mucho, instalaciones recreativas privadas y unos clubes para uso limitado de los socios que ofrecen una estrecha franja de actividades, en vez de servir a un amplio espectro de necesidades comunitarias.

Los problemas a los que nos enfrentamos como estadounidenses no pueden ser legislados, ni enrejados, ni apartados lejos de nosotros. Si hemos de ser la democracia que instauramos, tenemos que hacer más para encontrarnos unos a otros, no a través de paredes o enrejados, sino a través de la misma calle en que vivimos, concluyen Blakely & Snyder (1997).

Investigación relevante, sobre el tema, en América Latina, es la de Caldeira (2007). Describe el incremento del crimen en San Pablo (Brasil), el fracaso de la justicia y de la policía para combatirla, y la aparición de nuevas formas de segregación social.

Menciona que en las dos últimas décadas, en San Pablo y su región metropolitana, se experimenta notorias transformaciones que generan espacios en los cuales los diferentes grupos sociales, muchas veces están próximos pero separados por muros, rejas, espacios vacíos, detalles arquitectónicos y tecnologías de seguridad; aquí es difícil mantener los principios de accesibilidad y libre circulación que están entre los valores más importantes en algunas ciudades modernas.

Principales instrumentos de ese nuevo patrón de segregación espacial son, según Caldeira (2007), los enclaves fortificados o condominios cerrados. Estos enclaves son espacios privatizados, cerrados y monitoreados, para residencia, consumo, recreación y trabajo. Los nuevos espacios atraen a aquellos que están abandonando la esfera pública tradicional de las calles, dejándola para los pobres, los marginados y los sin techo. Según la autora, su principal justificación es el miedo al crimen violento.

Los condominios cerrados, sostiene Caldeira (2007), constituyen el tipo más deseable de vivienda para las clases altas de San Pablo, pueden situarse en áreas rurales o en la periferia, al lado de favelas o casas autoconstruidas. Las murallas y los dispositivos de seguridad actúan como símbolos de status y distinción. Cuando más segura y cercada es la propiedad, más alto es el status de la familia que lo habita.

La privatización del espacio público es uno de los efectos más importantes de los condominios cerrados. Lo cual significa no solo la apropiación de unos pocos de algo que fuera anteriormente de todos (calles, veredas, plazas), impidiendo el libre acceso a ellos, sino, además, la pérdida de significación de los espacios públicos y el desprecio de todo lo que es público en la ciudad abierta. (Caldeira, 2007)

Un libro citado frecuentemente, como ya referimos, es el de Svampa (2001), quien plantea que la ciudad de Buenos Aires, en la década de 1990, fue campo de un explosivo aumento de barrios cerrados. Para Svampa, su rápido aumento fue propiciado por la globalización, por los procesos económicos y sociales ocurridos en Argentina, encaminados a la privatización de la economía, al desmantelamiento del Estado interventor, al debilitamiento de las prestaciones sociales otorgadas por el Estado.

Dentro de ese caos social que envolvió Argentina, sostiene Svampa (2001), sus barrios cerrados se constituyeron en los espacios de los “ganadores”, de los sectores de la clase media ligados a una élite transnacional y economía globalizada. Los “perdedores” fueron los otros sectores de clase media que se empobrecieron a consecuencia de la crisis económica.

2.2 Marco legal

2.2.1 Legislación nacional

Constitución Política del Perú, Art. 2, inciso 11 (1993), menciona que las personas tienen derecho “A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de

él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería”.

Constitución Política del Perú, Art. 73 (1993), dispone: “Los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles”.

Constitución Política del Perú, Art. 166 (1993), menciona que la “Policía Nacional garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público”.

Código Penal, Art. 283 (1991), menciona que “El que, sin crear una situación de peligro común, impide, estorba o entorpece el normal funcionamiento del transporte o de los servicios públicos de telecomunicaciones, de saneamiento, de electricidad, de gas, de hidrocarburos o de sus productos derivados, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de seis años”.

2.2.2 Legislación internacional.

Declaración Universal de los Derechos Humanos. Artículo 13, inciso 1. Precisa que “Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado” (Naciones Unidas, 1948).

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Artículo 12, inciso 1. Menciona “Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia” (Naciones Unidas, 1976).

Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre. Artículo VIII. Indica: “Toda persona tiene el derecho de fijar su residencia en el territorio del Estado de que es nacional, de transitar por él libremente y no abandonarlo sino por su voluntad” (Organización de los Estados Americanos, 1948).

Convención Americana de Derechos Humanos. Artículo 22. Precisa: “Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a

residir en él con sujeción a las disposiciones legales” (Organización de los Estados Americanos, 1969).

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Artículo 45, inciso 1. Menciona: “Todo ciudadano de la Unión tiene derecho a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros” (Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea y Comisión Europea, 2012).

2.3 Marco conceptual

Tabla 1

Marco conceptual

Termino	Conceptualización
Tiempo.	Período determinado durante el que se realiza o desarrolla una acción.
Fragmentación urbana.	Establecimiento de fragmentos urbanos cerrados que ocasionan una ruptura del tejido urbano
Fragmento urbano cerrado.	Sector del área urbana con acceso restringido, libre únicamente para sus residentes.
Nivel de fragmentación.	Área total de los FUC en relación al área del distrito, en determinado periodo.
Tendencia de fragmentación.	Aumento o disminución de FUC, a lo largo de los años.
Barrera.	Dispositivo que impide o dificulta el paso de personas y vehículos. Valla que separa zonas.

III. MÉTODO

El horizonte temporal estimado es del año 1955 al 2018. El ámbito espacial de estudio es el distrito de San Luis, ubicado en el casco central de Lima, con un área de 3.5 Km², en la intersección geográfica de las vías troncales nacionales: Panamericana Sur y la Carretera Central, a 175 m.s.n.m. Limita por el norte con el distrito de El Agustino, por el sur con San Borja, por el este con Ate y por el oeste con el distrito de La Victoria.

3.1 Tipo de investigación

Según la intervención del investigador es sin intervención, porque no existe alguna manipulación o control por parte del investigador, se respeta la evolución natural de los hechos. Supone exploración que requiere únicamente de observación.

Según su fin es aplicada, porque tiene el propósito de llegar a una reforma o transformación. Bunge (2014) menciona que la investigación aplicada “busca nuevos conocimientos en vista de posibles aplicaciones prácticas” (p. 31).

3.2 Población y muestra

El universo está constituido por todos los FUC del distrito de San Luis. Se opera con indicadores que corresponden a todo el universo o población, no utilizamos muestra alguna para efectuar inferencias o generalizar características

Un fragmento urbano cerrado es una parte del área urbana con acceso restringido por iniciativa propia de sus habitantes, libre únicamente para estos residentes. (Blakely & Snyder, 1997). Las vías de circulación automotor y/o peatonal están cerradas por medio de una reja, tranquera, pilares, portón o personal de seguridad.

Características de importancia de la unidad de análisis, fragmento urbano cerrado, son: extensión (superficie), año de conformación, y tipo de barrera.

3.3 Operacionalización de variables.

Tabla 2

Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala
Fragmentación urbana.	Proceso de establecimiento de fragmentos urbanos cerrados que ocasionan una ruptura del tejido urbano.	Áreas (extensión) urbanas con acceso restringido, libre únicamente para sus residentes	Área del FUC	Nº m ² del FUC	De proporción.
			Tendencia de formación de FUC	Nº de nuevos FUC por año	De proporción.
			Tipo de barrera	Reja, tranquera, portón, pilares, vigilante	Ordinal
Tiempo	Periodo durante el cual se realiza o desarrolla una acción.	Periodo 1955 – 2018 en el cual se estableció un determinado número de FUC.	Nivel de fragmentación.	% de área del FUC respecto al área total del distrito.	De proporción.
				Nº de años.	De proporción.

3.4 Instrumentos

Para identificar y delimitar los FUC, así como para el cálculo de las áreas cerradas, se utilizó como fuente de primera mano el plano del distrito de San Luis, publicado por la Municipalidad del distrito de San Luis.

Se utilizó Autodesk AutoCAD 2014, software de diseño técnico, reconocido a nivel internacional por sus amplias capacidades de edición, esta herramienta nos permitió calcular las superficies enrejadas, mediante el comando “AREA”. Para cálculos adicionales utilizamos una calculadora común.

Para el cálculo de la tendencia de la fragmentación, en el período del caso, utilizamos el coeficiente de correlación de Pearson, por medio del software SPSS versión 23.

Una técnica de investigación que nos fue útil fue la observación, la que nos puso en contacto directo con algunas características de la unidad de análisis, aquí nos ayudó una cámara fotográfica. Las fotografías fijan un aspecto de la realidad, constituyen un valor documental, una evidencia o prueba concluyente de los acontecimientos.

La guía de observación fue la siguiente:

DIMENSION	INDICADOR
Barrera:	- Rejas ()
	- Tranqueras ()
	- Mallas ()
	- Portones ()
	- Personal de seguridad ()

3.5 Procedimiento

A fin de identificar y delimitar los FUC, del distrito de San Luis, así como efectuar un seguimiento del año de conformación, efectuamos trabajos de campo y de gabinete. En un primer momento exploramos mensualmente el distrito con un mapa de la Municipalidad Distrital de San Luis, el cual nos ayudó a precisar puntos geográficos e identificar FUC en el transcurso del tiempo.

Para capturar imágenes de los accesos restringidos utilizamos una cámara fotográfica; las fotografías corresponden al año o período final de establecimiento de los FUC. Para identificar la fecha de conformación del FUC más antiguo, en la que no estuvimos presente, utilizamos como evidencia una placa recordatoria que se exhibe en la actualidad.

La información obtenida por observación pasaron por una fase de gabinete. Construimos los mapas que muestran los límites de los diferentes FUC y la configuración fragmentada.

En el cálculo de las superficies cerradas, con AutoCAD, utilizamos la barra de edición “AREA”, luego seleccionamos la superficie a medir, de las manzanas enrejadas, considerando los vértices del polígono (manzanas). Para visualizar el cálculo, seleccionamos la barra “Total”, obteniendo finalmente el área total de las áreas enrejadas del distrito.

Para el cálculo del nivel de fragmentación utilizamos el total del área de los FUC en relación con el área total del distrito.

Con el fin de conocer la asociación o correlación del crecimiento del área total cerrada y el tiempo a través de los años (tendencia de la fragmentación urbana en el período de estudio), utilizamos el coeficiente de Pearson por medio del Software SPSS, versión 23.

Se utilizó una calculadora común a fin de calcular en términos absolutos y relativos las superficies de los FUC y total de superficie las áreas enrejadas acumuladas periódicamente, como para contabilizar los tipos de barrera.

3.6 Análisis de datos

A través del catastro de FUC, generamos una base de datos constituida por tablas de frecuencia: número de FUC de acuerdo al año de conformación, superficie de los fragmentos urbanos, nivel de fragmentación a través de los años, FUC y tipos de barrera.

En el estudio de la tendencia de la fragmentación se utilizó la prueba de normalidad (prueba de Kolmogorov-Smirnov), seguido del análisis de correlación de Pearson y la prueba de hipótesis estadística respectiva, con el objeto de determinar la correlación entre el área total cerrada y el tiempo a través de los años, al 95% de confianza.

Prueba de normalidad.

Hipótesis:

H_0 : Los datos referentes al área total cerrada siguen una distribución normal.

H_1 : Los datos referentes al área total cerrada no siguen una distribución normal.

Nivel de significancia: Alfa = 5%

Supuestos:

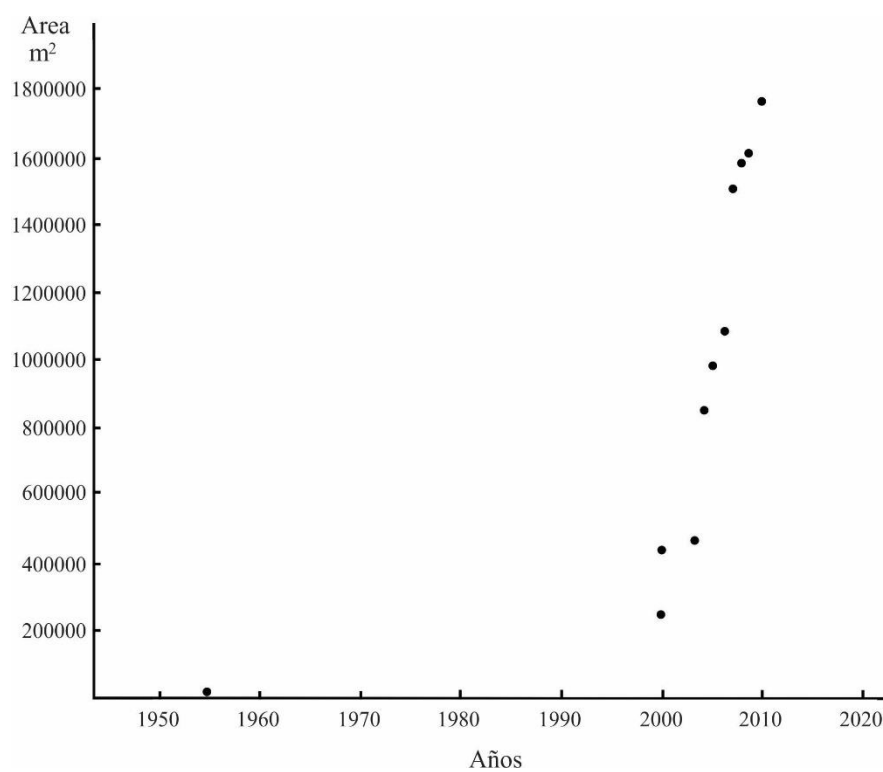
Tamaño de la muestra		11
Parámetros normales:	Media	973469,9
	Desviación estándar	616137,8
Estadístico de prueba		0,169
Significancia asintótica (bilateral)		0,200

Dado que p-valor: $0,2 > 0,05$, entonces no se rechaza la hipótesis nula.

Por lo cual se concluye que los datos referentes al área total cerrada siguen una distribución normal.

Figura 1

Diagrama de dispersión del área total cerrada a través de los años.



Nota. En el gráfico de dispersión se observa una tendencia lineal positiva y creciente a través de los años en relación al área total cerrada en el distrito de San Luis.

Tabla 3

Cálculo referente a la expresión analítica de la correlación de Pearson.

X	X ²	Y	Y ²	XY
1955	3822025	6147,73	37794584,15	12018812,15
1999	3996001	253281,85	6415169554,00	506310418,2
2000	4000000	448761,84	20138718900,00	897523680
2003	4012009	468801,09	219774462000,00	939008583,3
2004	4016016	849522,28	721688104200,00	1702442649
2005	4020025	982675,1	965650352200,00	1970263576
2006	4024036	1190584,39	1417491190000,00	2388312286
2007	4028049	1504350,68	2263070968000,00	3019231815
2008	4032064	1587699,85	2520790814000,00	3188101299
2009	4036081	1635401,06	2674536627000,00	3285520730
2010	4040100	1780943,78	3171760748000,00	3579696998
$\Sigma X=22006$	$\Sigma X^2=44026406$	$\Sigma Y=10708170$	$\Sigma Y^2=13981354948438,2$	$\Sigma XY=21488430847$

$$r = \frac{N \Sigma XY - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{\sqrt{(N \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2)(N \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2)}}$$

Donde:

r = coeficiente de correlación de Pearson.

N = número total de pares de puntajes X y Y

X = puntaje de la variable tiempo

Y = puntaje de la variable área de los FUC

Prueba de hipótesis estadística.

Hipótesis de la correlación de Pearson:

H₀: $\rho = 0$. “La correlación poblacional es nula”

H₁: $\rho \neq 0$. “La correlación poblacional no es nula”

Nivel de significancia: Alfa = 5%

Correlación de Pearson del área total cerrada a través de los años:

$$r = 0,6936$$

$$\text{Significancia (bilateral)} = 0,02$$

$$N = 11$$

Dado que p-valor: $0,02 < 0,05$, entonces se rechaza la hipótesis nula.

Por lo cual se concluye que la correlación entre el área total cerrada y el tiempo (años) son estadísticamente significativas presentando una correlación fuerte positiva ($r = 0.6936$) al 95% de confianza.

IV. RESULTADOS

Figura 2

Ubicación del distrito de San Luis en Lima Metropolitana

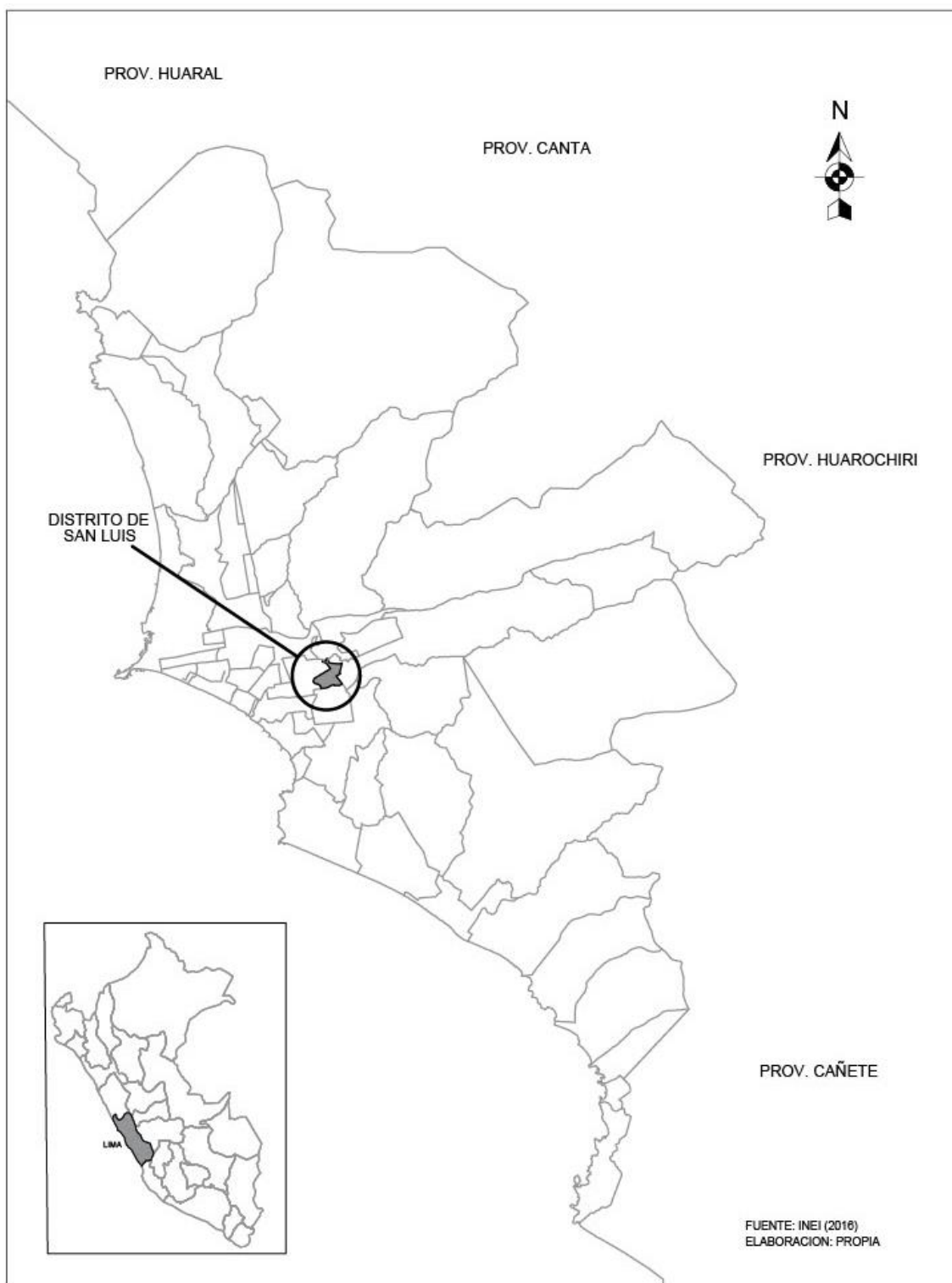


Tabla 4*Fragmentos urbanos cerrados del distrito de San Luis*

N°	Fragmento urbano cerrado
01	FUC comprendido entre la Av. Nicolás Arriola, Av. Río Chincha y Av. San Juan.
02	San Jacinto.
03	FUC comprendido entre el Jr. Garcilaso de la Vega, Av. 26 de Julio y Jr. Ollanta.
04	Unidad Vecinal de Yerbateros.
05	FUC comprendido entre la Av. Nicolás Ayllón, Av. Manuel Echandía y Av. Circunvalación
06	FUC comprendido entre la Av. Circunvalación, Jr. Las Azucenas y Av. Los Mochicas.
07	Sector del FUC comprendido entre la Av. Canadá, Av. Circunvalación, Distrito de San Borja y Av. A. de la Rosa Toro.
08	FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Circunvalación, Av. Canadá y Av. A. de la Rosa Toro.
09	FUC comprendido entre la Av. A. de la Rosa Toro, Av. Canadá, Av. San Luis y Av. del Aire.
10	AA. HH. Limatambo Norte y la VIDENA
11	FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Aviación, Av. San Juan y Jr. Río Piura.
12	FUC comprendido entre la Av. San Luis, Av. del Aire, Jr. Río Piura y Av. San Juan
13	FUC comprendido entre la Av. San Juan, Av. A. de la Rosa Toro, Av. del Aire y Av. San Luis
14	FUC comprendido entre Jr. Edgar Zúñiga, Av. Circunvalación, Av. del Aire y Av. A. de la Rosa Toro

Nota. La numeración también corresponde a la ubicación del FUC en el mapa que se utiliza en este trabajo.

Figura 4

Fragmento urbano cerrado comprendido entre la Av. Nicolás Arriola, Av. Río Chíncha y Av. San Juan. 2006

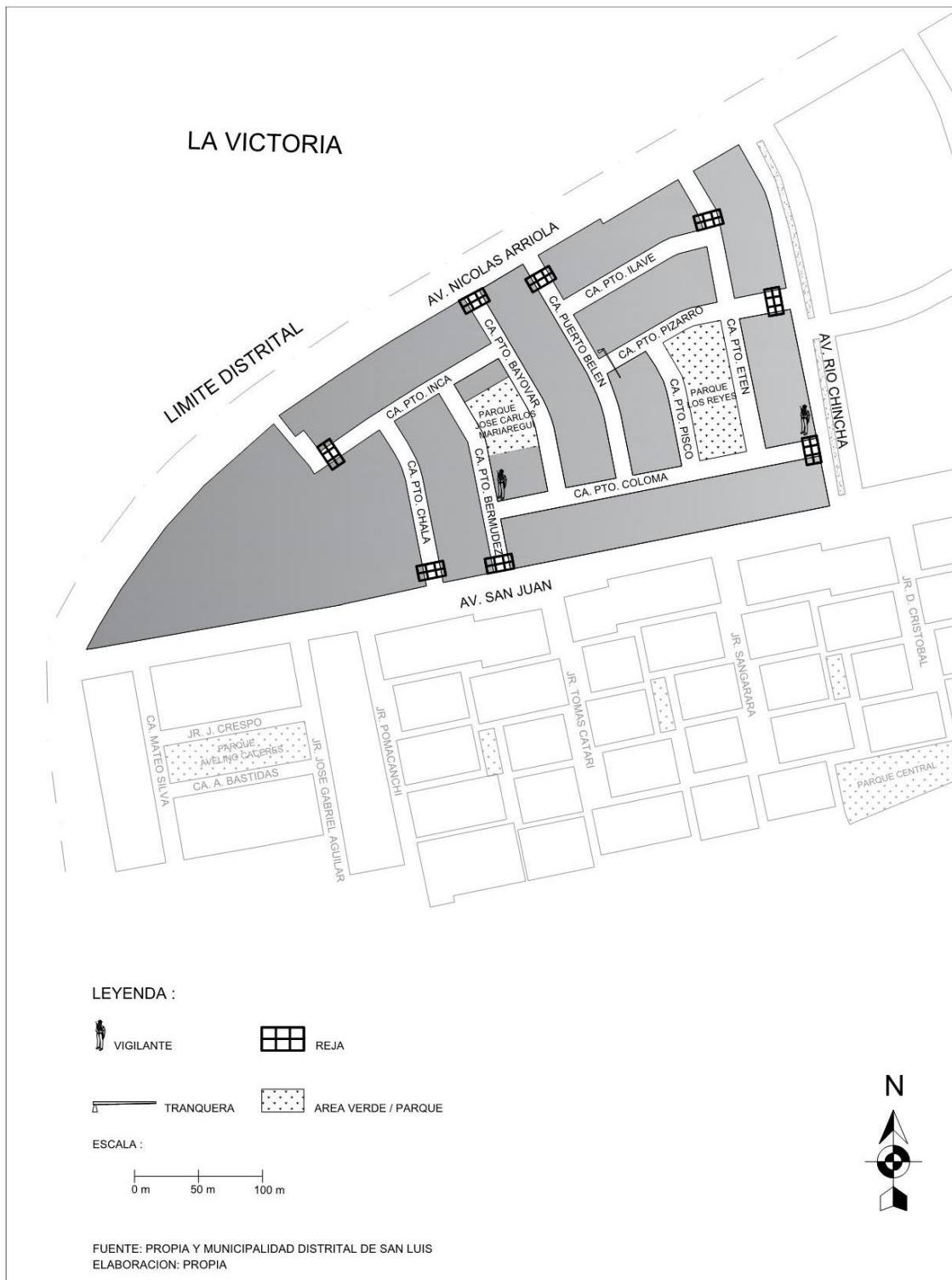


Figura 5

Entrada a Ca. Puerto Belén, cruce con Av. Nicolás Arriola

**Figura 6**

Entrada a Ca. Puerto Eten, vista del interior del FUC.



Figura 7

Entrada a Ca. Puerto Pizarro, vista del interior del FUC.

**Figura 8**

Entrada Ca. Puerto Chala, cruce con Av. San Juan.



Figura 9

Fragmento urbano cerrado San Jacinto. 1999

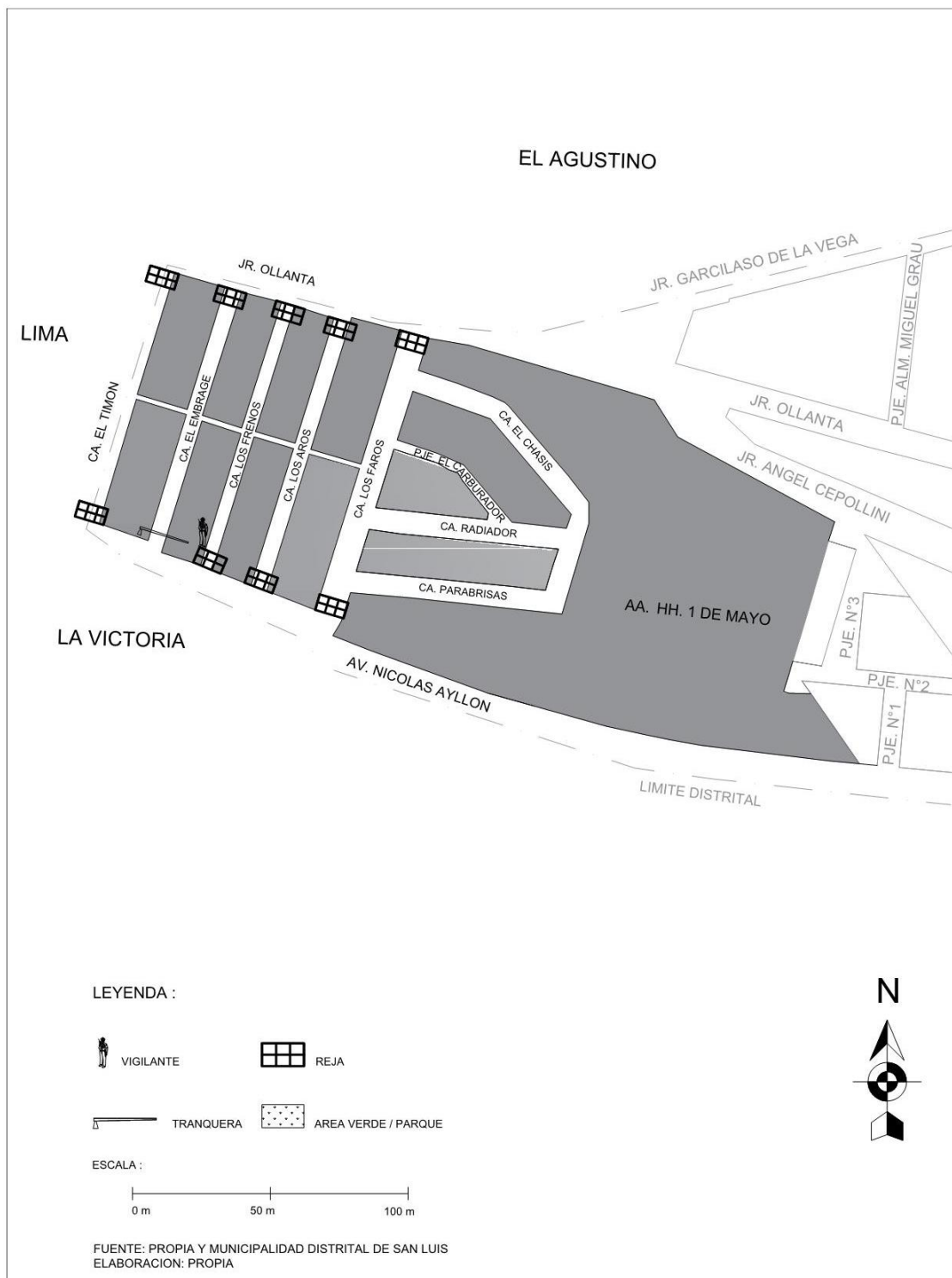


Figura 10

Entrada a Ca. Los Frenos, cruce con Av. Nicolás Ayllón.



Figura 11

Entrada a Ca. El Embrague, cruce con Av. Nicolás Ayllón, vista del interior del FUC.



Figura 12

Entrada a Ca. El Timón, cruce con Av. Nicolás Ayllón.

**Figura 13**

Entrada a Ca. Los Aros, cruce con Jr. Ollanta, vista del interior del FUC.

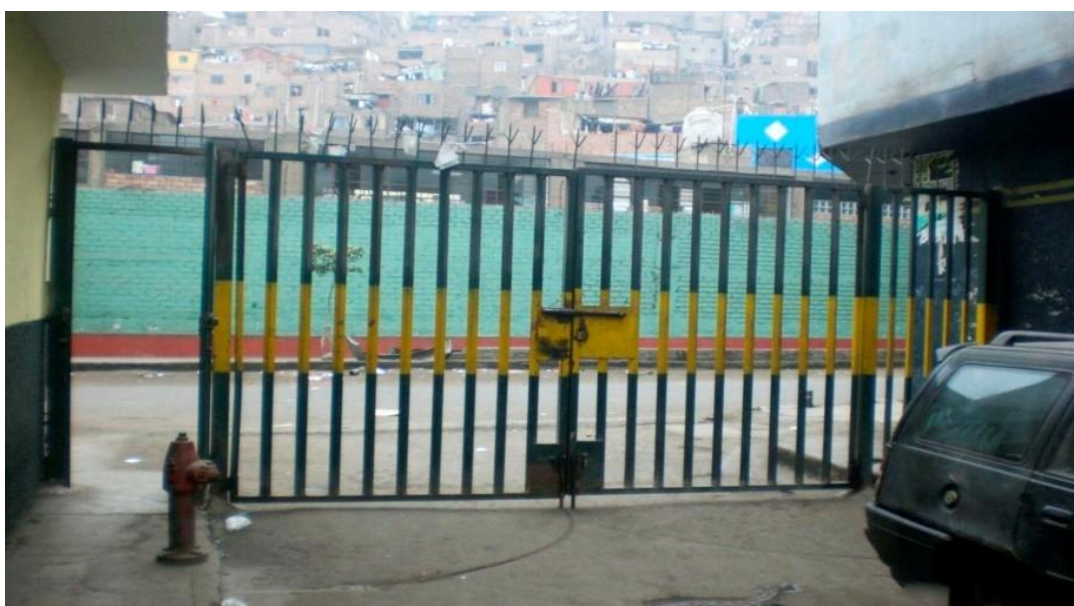


Figura 14

Fragmento urbano cerrado comprendido entre el Jr. Garcilaso de la Vega, Av. 26 de Julio y Jr. Ollanta. 2009

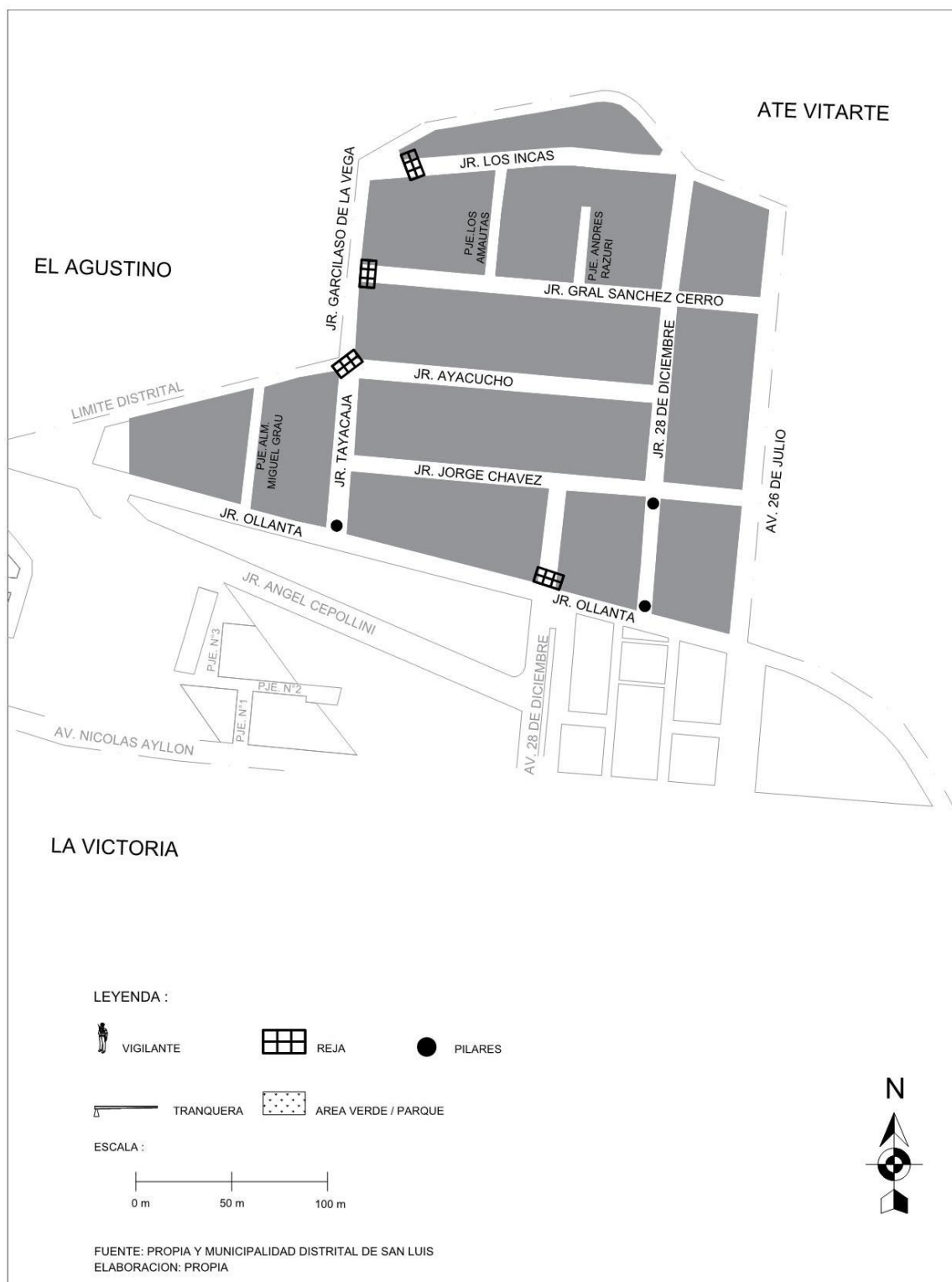


Figura 15

Entrada al Jr. Tayacaja, cruce con Jr. Ollanta.

**Figura 16**

Entrada a Jr. Ayacucho y Jr. Tayacaja, cruce con Jr. Garcilaso de la Vega.



Figura 17

Entrada al Jr. Gral. Sánchez Cerro, cruce con Jr. Tayacaja.

**Figura 18**

Entrada al Jr. Los Incas, cruce con Jr. Tayacaja.



Figura 19

Fragmento urbano cerrado de la Unidad Vecinal de Yerbateros. 1955

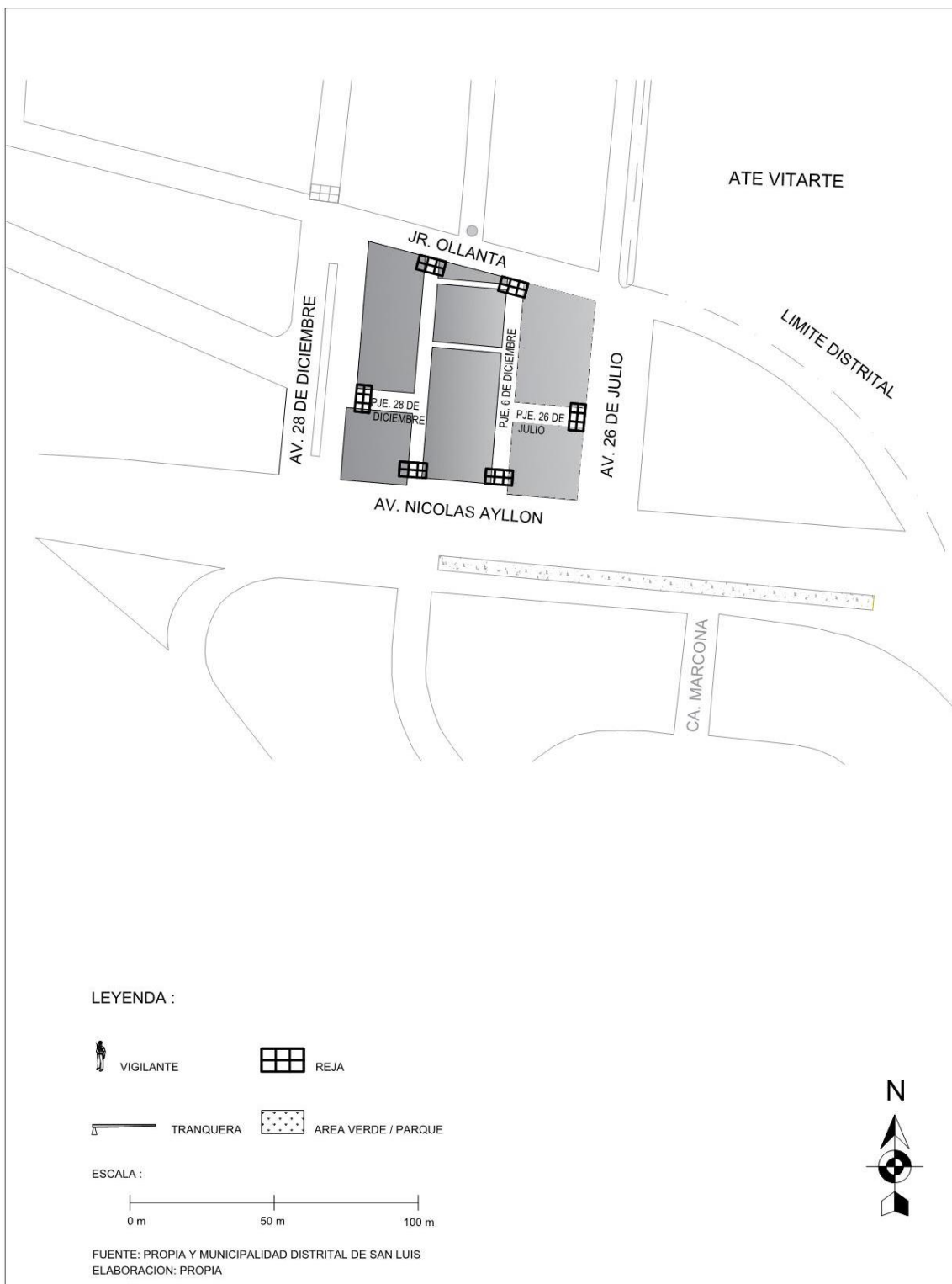


Figura 20

Entrada al Pje. 26 de Julio, cruce Av. 26 de Julio, vista del interior del FUC.

**Figura 21**

Placa recordatoria de inauguración de la Unidad Vecinal Cruz de Yerbateros.



Figura 22

Entrada al Pje. 28 de Diciembre, cruce con Av. 28 de Diciembre.

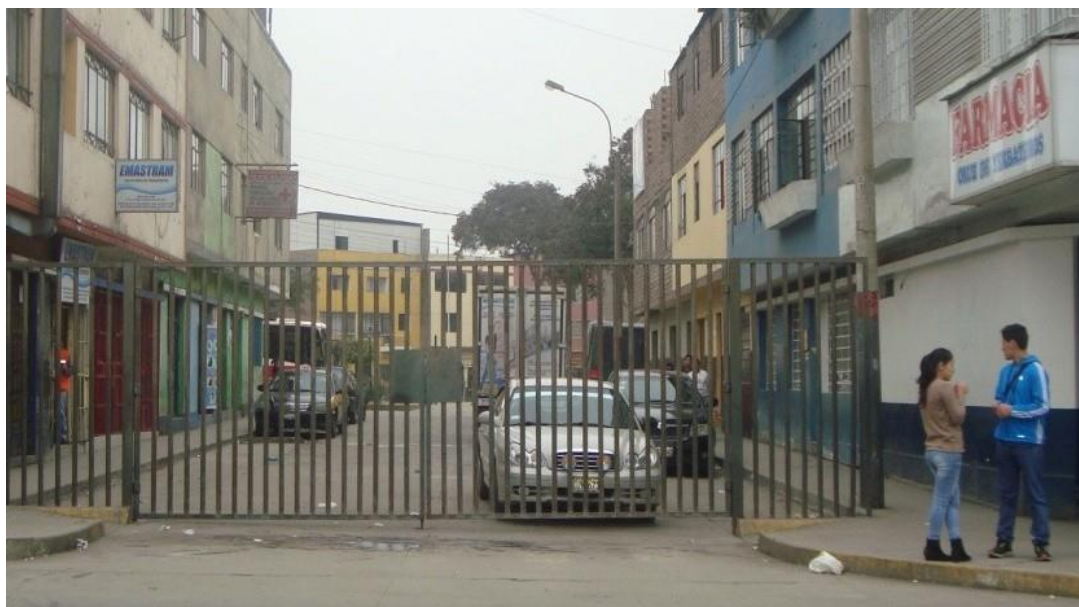
**Figura 23**

Pje. 6 de Diciembre, vista del interior del FUC.



Figura 25

Entrada a Ca. Marcona, cruce con Av. Nicolás Ayllón

**Figura 26**

Entrada al Jr. Juan Pauli, cruce con Av. Manuel Echandía.



Figura 27

Entrada al Jr. Lorenzo Astrana, cruce con Av. Manuel Echandía.



Figura 28

Entrada al Jr. Leónidas La Serre, cruce con Av. Manuel Echandía.



Figura 29

Fragmento urbano cerrado comprendido entre la Av. Circunvalación, Jr. Las Azucenas y Av. Los Mochicas. 2003

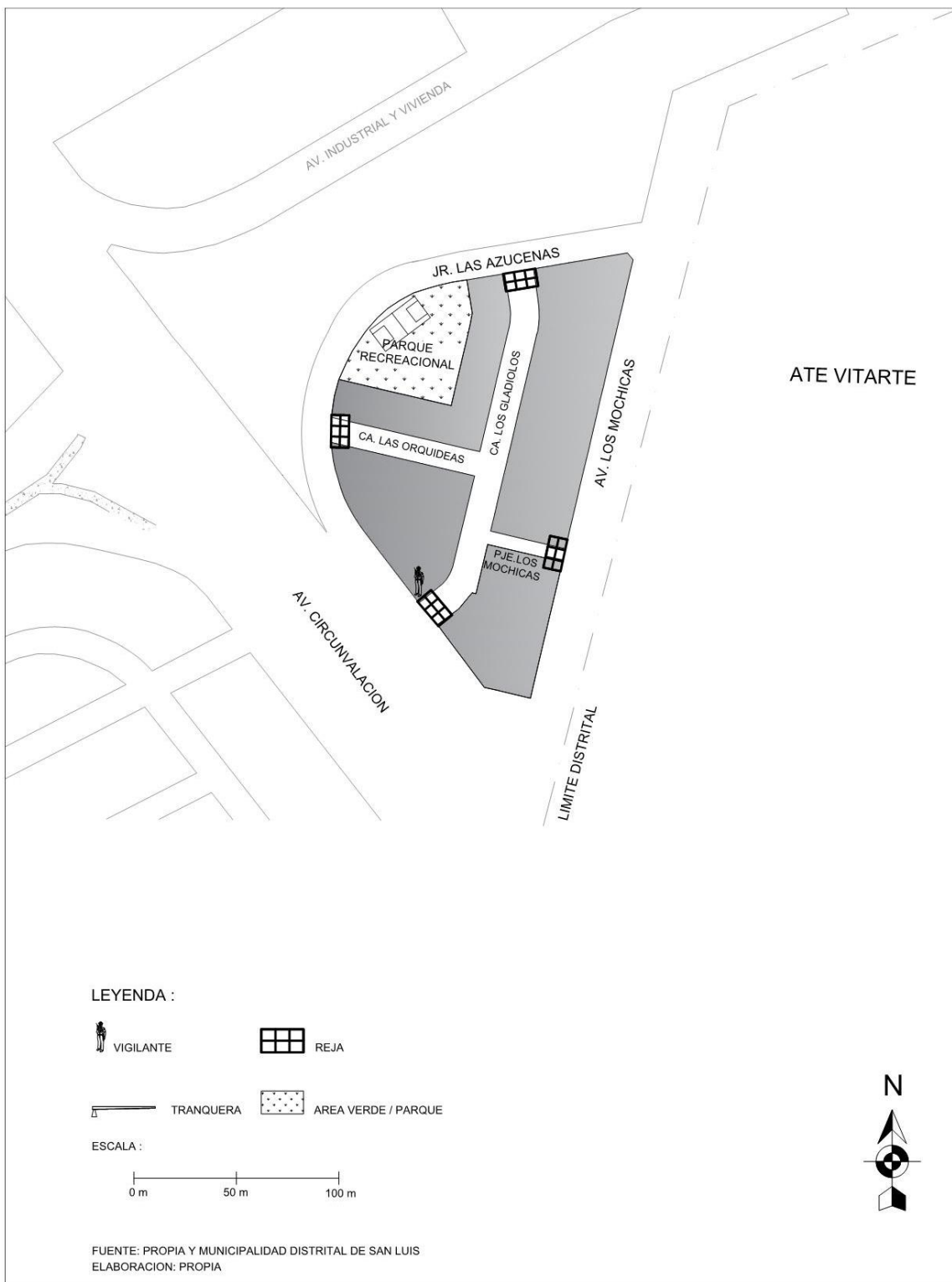


Figura 30

Ingreso a la Ca. Los Gladiolos, cruce con Jr. Las Azucenas.



Figura 31

Ingreso al Pje. Los Mochicas, cruce con Av. Los Mochicas.



Figura 32

Entrada a Ca. Los Gladiolos, cruce con Av. Circunvalación

**Figura 33**

Ingreso a Ca. Las Orquídeas, cruce con Jr. Las Azucenas.



Figura 35

Entrada al Jr. San Miguel, cruce con Av. A. de la Rosa Toro.

**Figura 36**

Entrada a Ca. Chota, cruce con Av. Canadá.



Figura 37

Entrada a Ca. Chota, cruce con Av. Canadá, vista desde FUC.

**Figura 38**

Entrada al Pje. Contumazá, vista desde la Av. Canadá.



Figura 39

Entrada al Jr. San Miguel, cruce con Av. Circunvalación.

**Figura 40**

Entrada al Jr. San Ignacio, cruce con Av. Circunvalación.



Figura 41

Obstáculo entrada en Ca. San Marcos, cruce con Jr. Santa Cruz.

**Figura 42**

Obstáculo en el Jr. San Ignacio, cruce con jr. José Urdanivia.



Figura 44

Entrada al Jr. Las Violetas, cruce con Av. Canadá.

**Figura 45**

Entrada a Ca. Malagueña, cruce con Av. Canadá.



Figura 46

Entrada al Jr. Los Rosales, cruce con Av. Canadá.

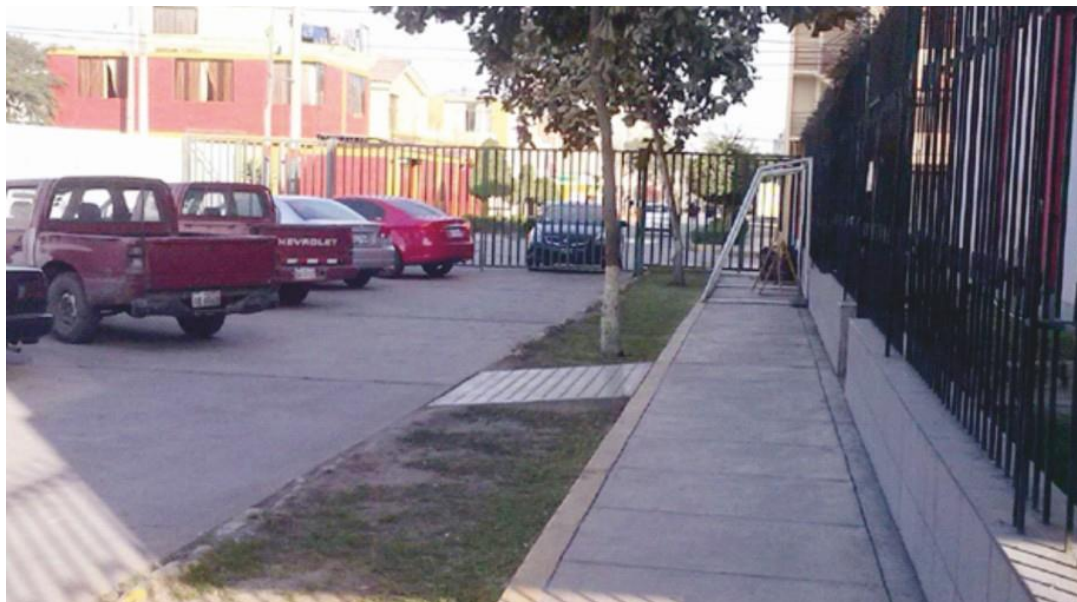
**Figura 47**

Entrada al Jr. Los Jazmines, cruce con Av. De la Rosa Toro.



Figura 48

Entrada al Jr. La Almudena, cruce con Av. Del Aire.

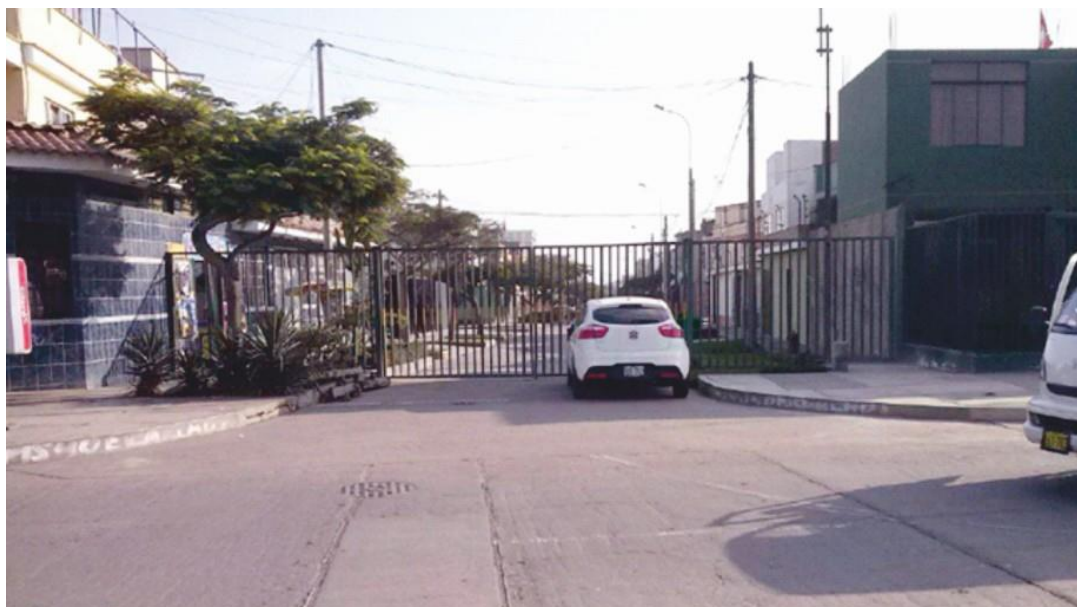
**Figura 49**

Entrada al Pje. Los Jazmines, cruce con Av. Del Aire.



Figura 50

Entrada al Jr. La Trinidad, cruce con Av. Circunvalación

**Figura 51**

Entrada al Jr. Virgen Fátima, cruce con Av. Circunvalación.

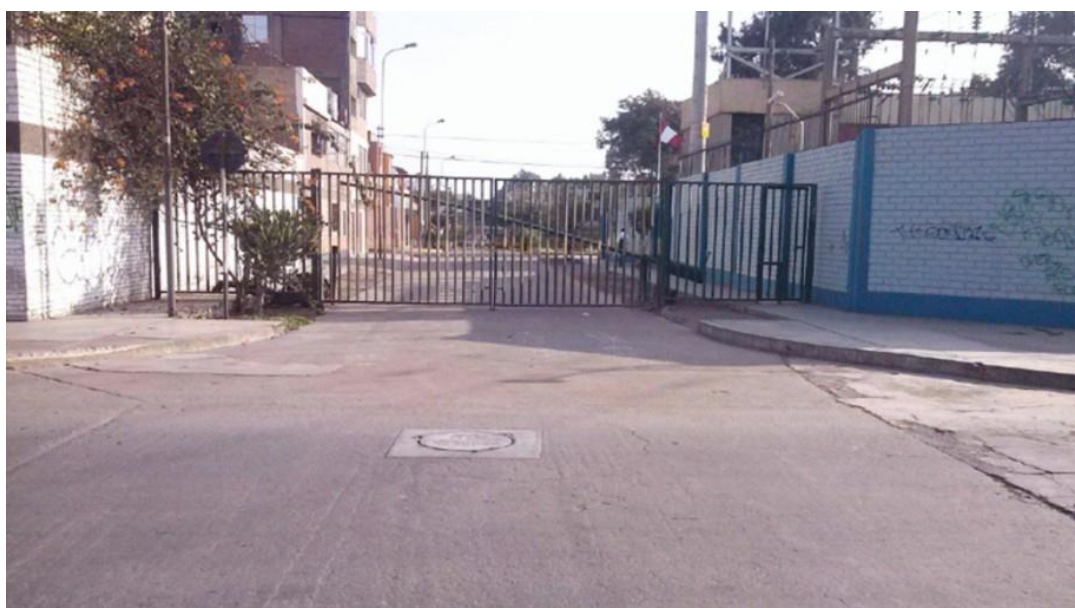


Figura 52

Fragmento urbano cerrado comprendido entre la Av. A. De la Rosa Toro, Av. Canadá, Av. San Luis y Av. Del Aire. 2000

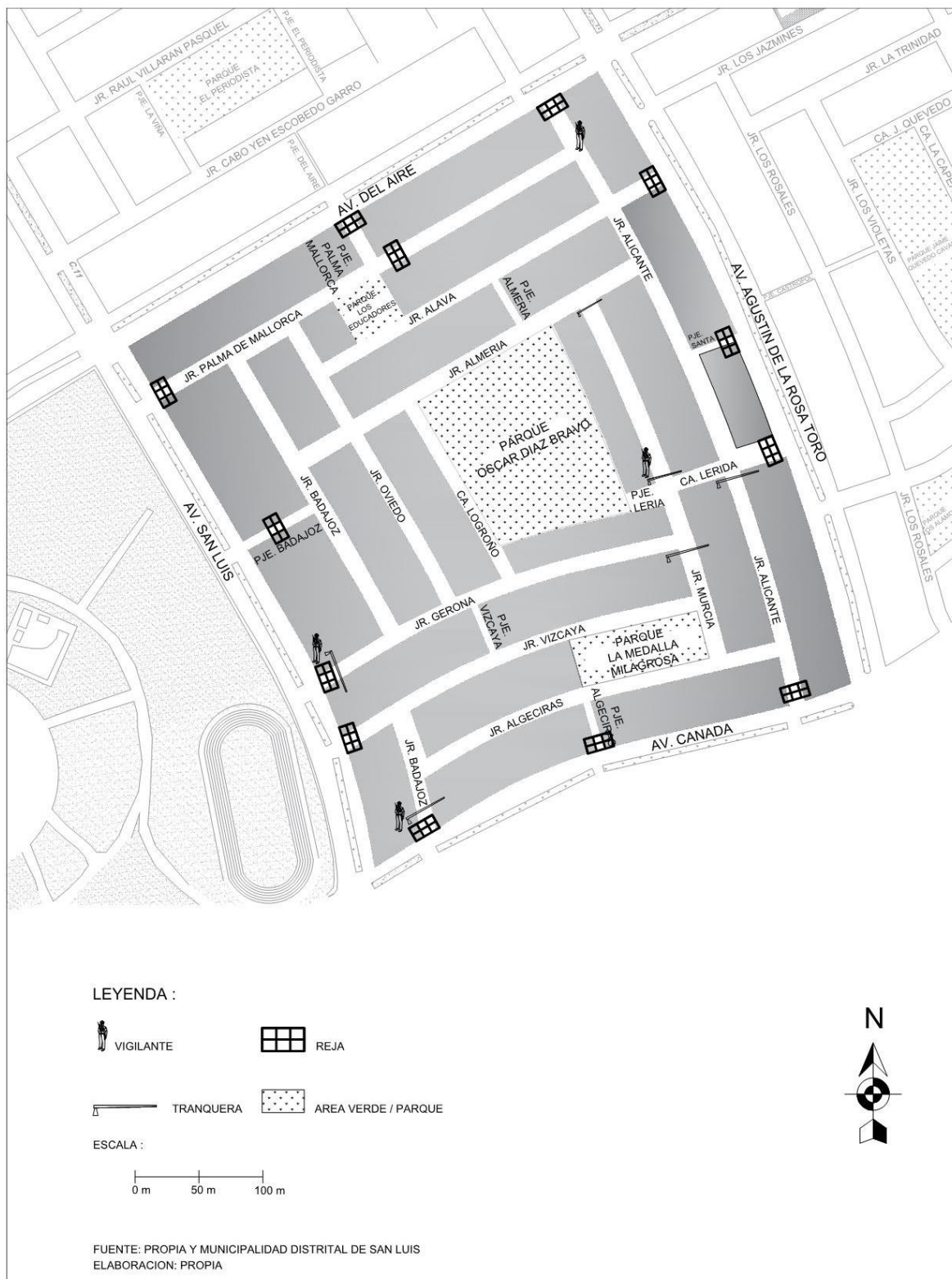


Figura 53

Ingreso al Jr. Alicante, cruce con Av. Canadá.



Figura 54

Ingreso al Pje. Algeciras, cruce con Av. Canadá.



Figura 55

Ingreso al Jr. Badajoz, cruce con Av. Canadá.

**Figura 56**

Entrada al Jr. Palma de Mayorca, cruce con Pje. Palma de Mayorca.



Figura 57

Entrada al Jr. Alicante, cruce con Av. Del Aire.

**Figura 58**

Ingreso al Jr. Alava, cruce con Av. A. de la Rosa Toro.



Figura 59

Entrada a Jr. Murcia, cruce con Jr. Almería.



Figura 60

Tranquera con Jr. Murcia, cruce con Ca. Lérica.

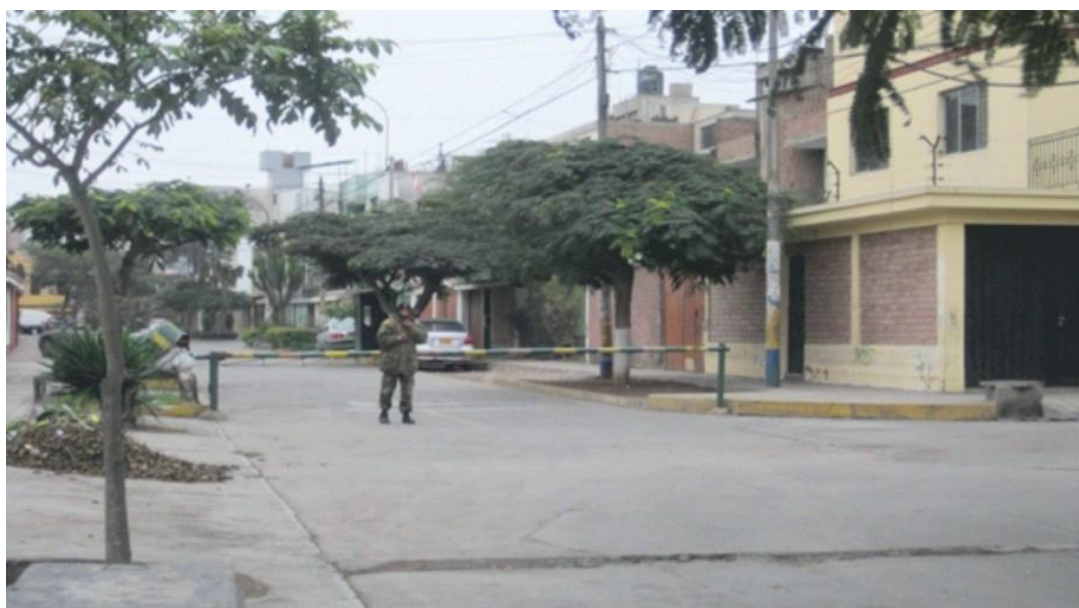


Figura 61

Fragmento urbano cerrado del AA: HH. Limatambo Norte y La VIDENA. 2007

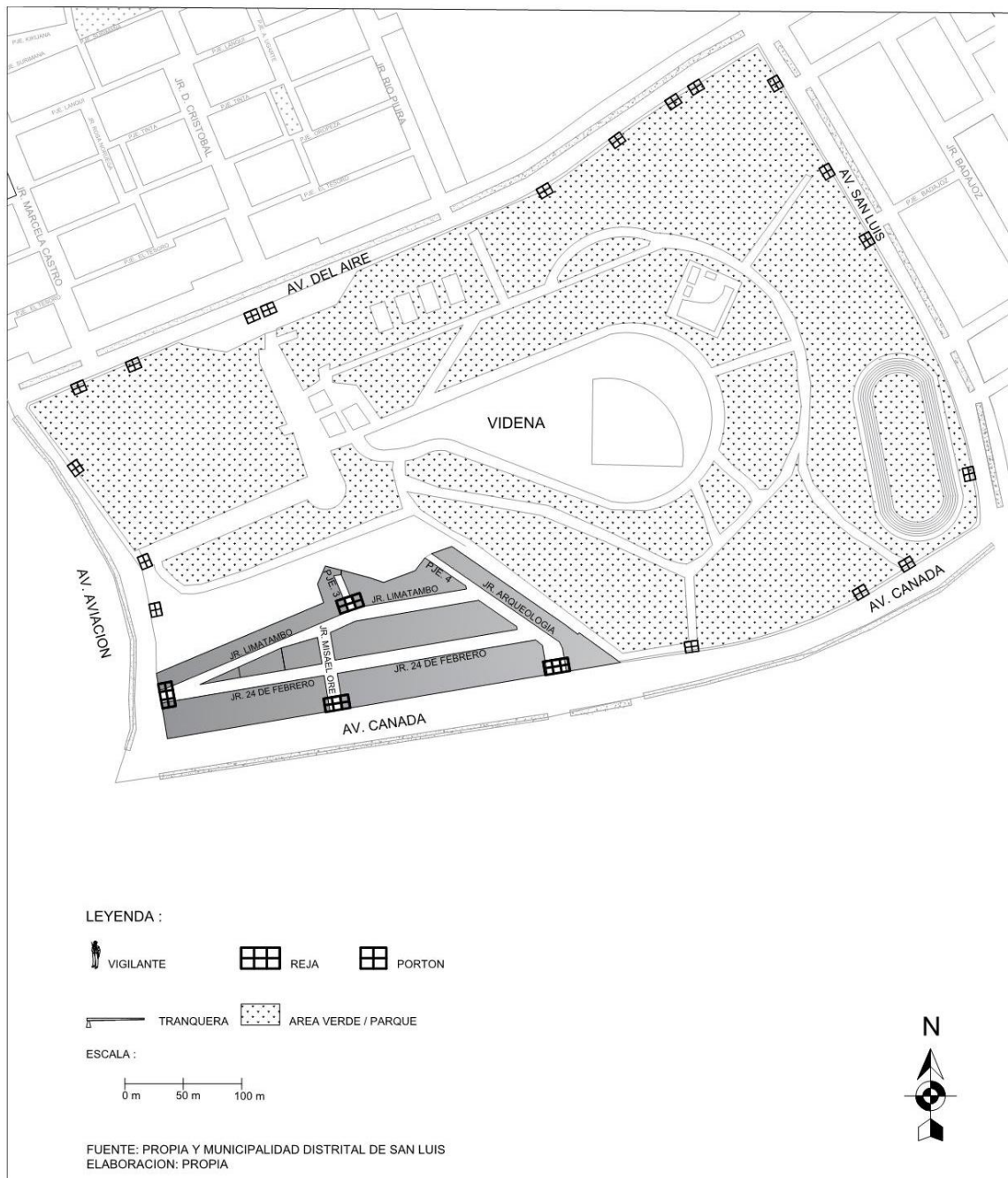


Figura 62

Entrada al Jr. Arqueología, cruce con Av. Canadá, vista del interior del FUC.

**Figura 63**

Entrada al Jr. Misael Oré, cruce con Av. Canadá.

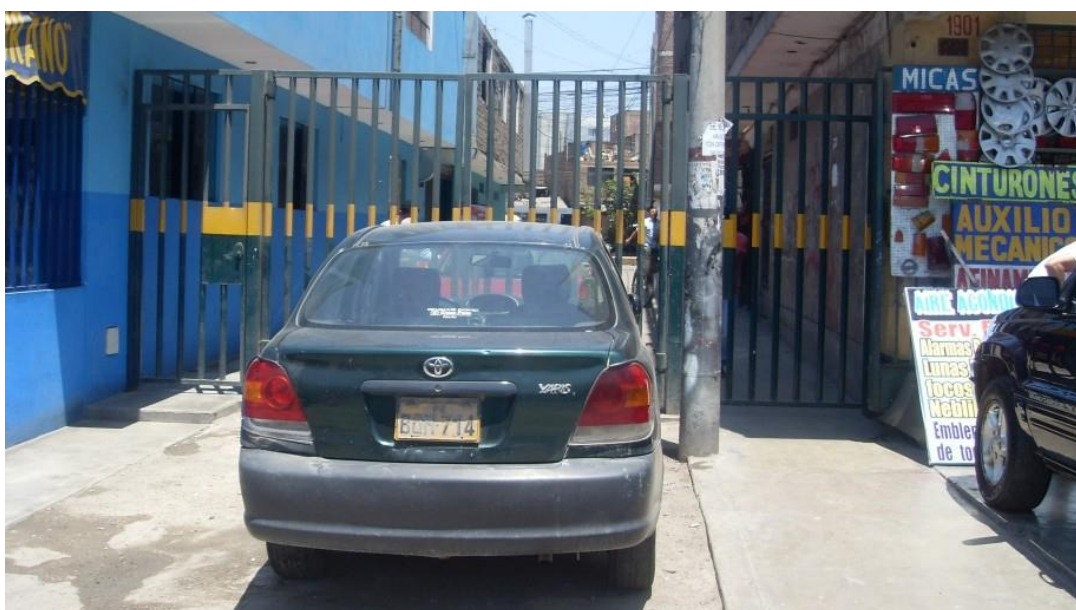


Figura 64

Entrada al Jr. Limatambo, cruce con Av. Aviación.

**Figura 65**

Entrada al Pje. 3, interior del FUC.



Figura 66

Fragmento urbano cerrado comprendido entre la Av. del Aire, Av. Aviación, Av. San Juan y Jr. Río Piura. 2004

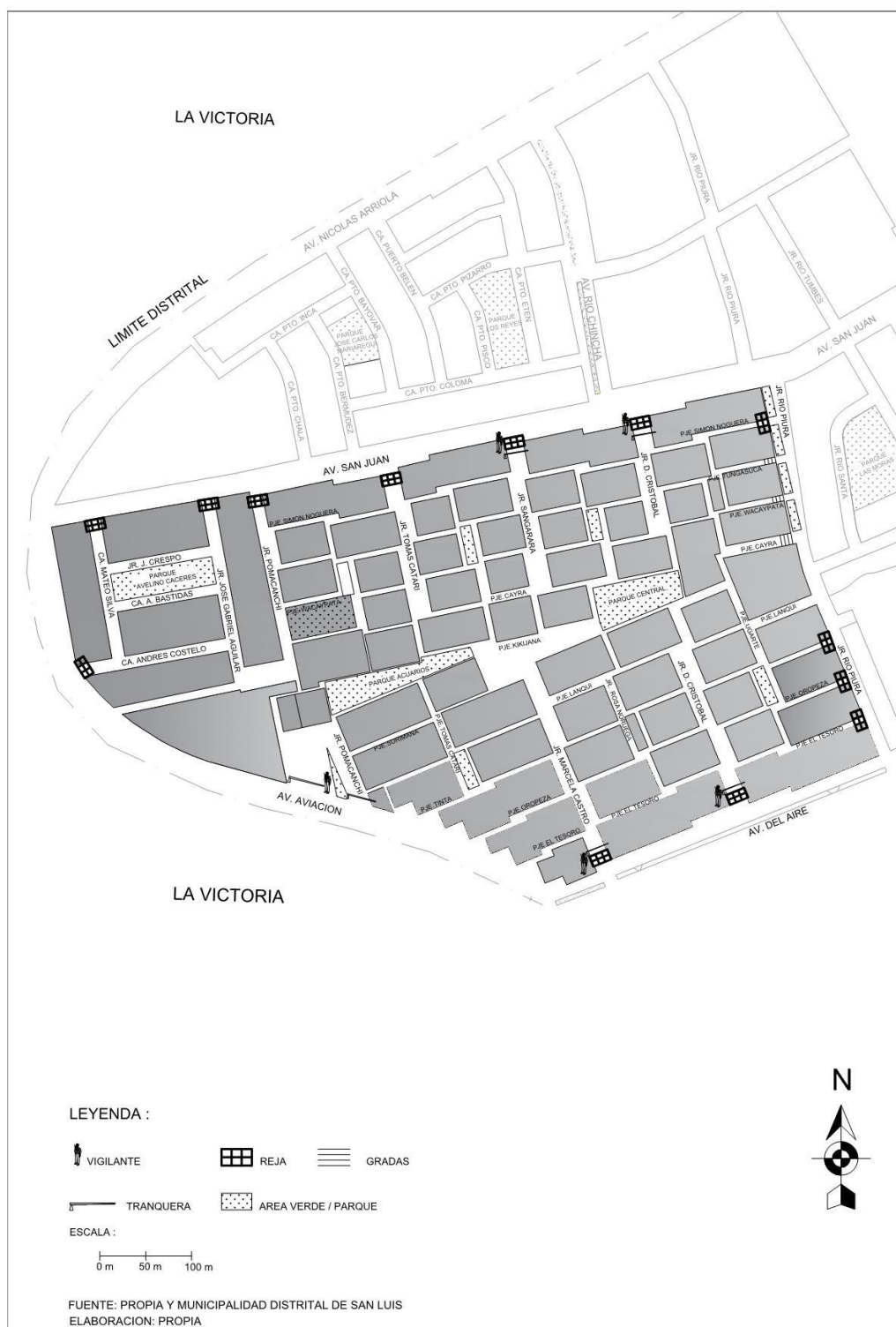


Figura 67

Entrada al Jr. Tomas Catari, cruce con Av. San Juan.

**Figura 68**

Entrada al Jr. Diego Cristóbal, cruce con Av. San Juan.



Figura 69

Entrada a Pje. Simón Noguera, cruce con Jr. Río Piura.

**Figura 70**

Entrada a Pje. Oropesa, cruce con Jr. Río Piura.



Figura 71

Fragmento urbano cerrado comprendido entre la Av. San Luis, Av. del Aire, Jr. Río Piura y Av. San Juan. 2004

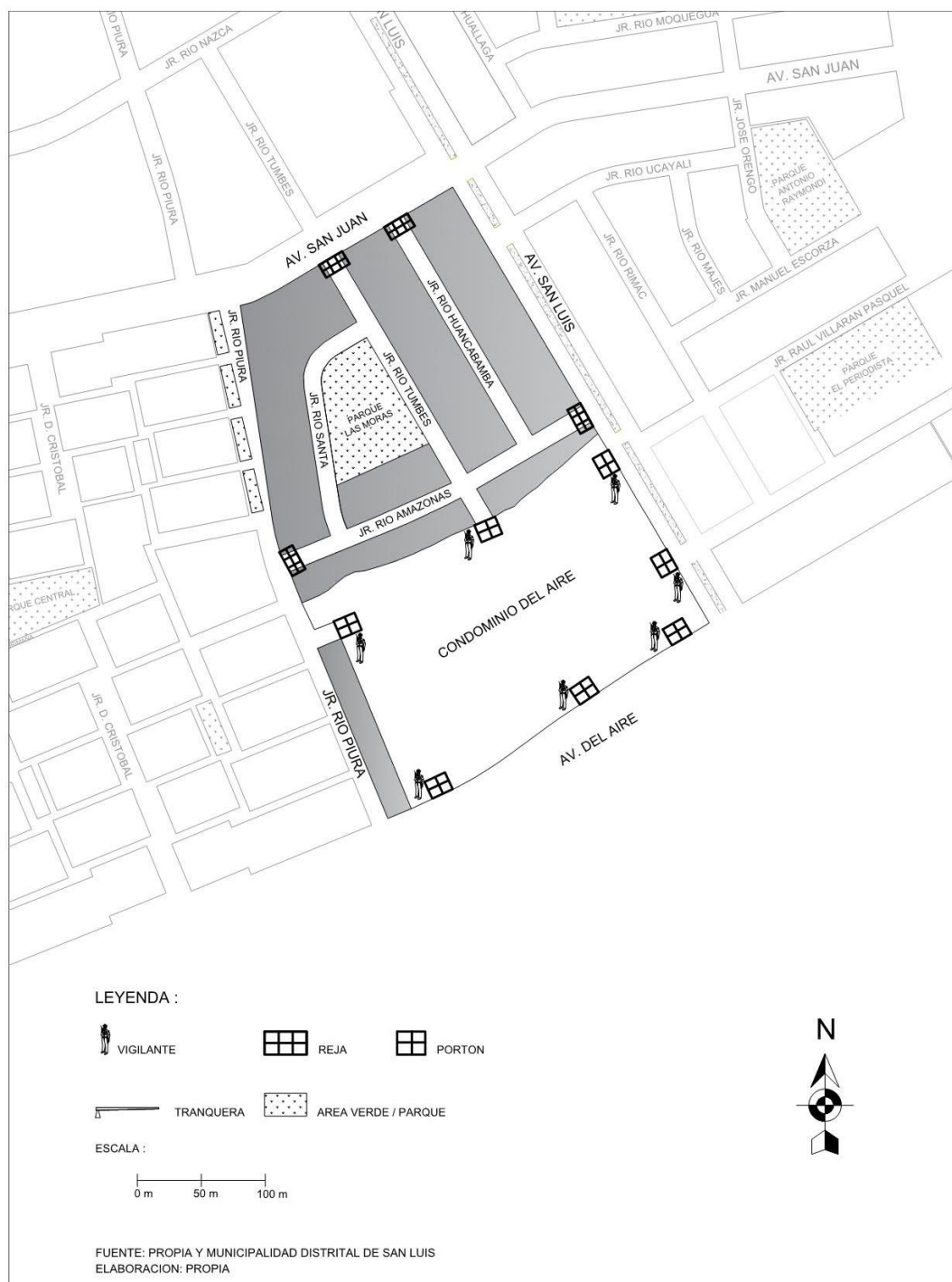


Figura 72

Entrada a Jr. Río Tumbes, cruce con Av. San Juan.

**Figura 73**

Ingreso al Jr. Río Huancabamba, cruce con Av. San Juan.



Figura 74

Ingreso al Condominio del Aire por Av. San Luis N° 1022.

**Figura 75**

Ingreso al Condominio del Aire por Jr. Río Piura N°405.



Figura 77

Entrada al Jr. Río Ucayali, cruce con Av. San Luis

**Figura 78**

Entrada al Jr. José Orengo, cruce con Av. San Juan.



Figura 79

Entrada al Jr. Enrique Nerini, cruce con Av. San Juan.

**Figura 80**

Entrada al Jr. Río Chira, cruce con Av. San Juan.



Figura 82

Entrada al Pje. Valderrama, cruce con Av. Del Aire.

**Figura 83**

Entrada al Jr. Cabo Yen Escobedo, cruce con Jr. Carlos Egusquiza.



Figura 84

Entrada al Jr. Yen Escobedo, cruce con Ca. G. Cilvera.

**Figura 85**

Entrada al Pje. Felipe Bargna, cruce con Av. A. de la Rosa Toro.



Tabla 5*FUC por año de conformación.*

Fragmento urbano cerrado	Año de establecimiento
FUC comprendido entre la Av. Nicolás Arriola, Av. Río Chincha y Av. San Juan.	2006
San Jacinto.	1999
FUC comprendido entre el Jr. Garcilaso de la Vega, Av. 26 de Julio y Jr. Ollanta.	2009
Unidad Vecinal Cruz de Yerbateros.	1955
FUC comprendido entre la Av. Nicolás Ayllón, Av. Manuel Echandía y Av. Circunvalación	2008
FUC comprendido entre la Av. Circunvalación, Jr. Las Azucenas y Av. Los Mochicas.	2003
Sector del FUC comprendido entre la Av. Canadá, Av. Circunvalación, Distrito de San Borja y Av. A. de la Rosa Toro.	2005
FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Circunvalación, Av. Canadá y Av. A. de la Rosa Toro.	1999
FUC comprendido entre la Av. A. de la Rosa Toro, Av. Canadá, Av. San Luis y Av. del Aire.	2000
AA. HH. Limatambo Norte y la VIDENA	2007
FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Aviación, Av. San Juan y Jr. Río Piura.	2004
FUC comprendido entre la Av. San Luis, Av. del Aire, Jr. Río Piura y Av. San Juan	2004
FUC comprendido entre la Av. San Juan, Av. A. de la Rosa Toro, Av. del Aire y Av. San Luis	2010
FUC comprendido entre Jr. Edgar Zúñiga, Av. circunvalación, Av. del Aire y Av. A. de la Rosa Toro	2006

Tabla 6*Número de FTC de acuerdo al año de conformación*

Año	FTC conformados
1955	1
1990	0
1991	0
1992	0
1993	0
1994	0
1995	0
1996	0
1997	0
1998	0
1999	2
2000	1
2001	0
2002	0
2003	1
2004	2
2005	1
2006	2
2007	1
2008	1
2009	1
2010	1
2011	0
2012	0
2013	0
2014	0
2015	0
2016	0
2017	0
2018	0

Tabla 7

Numero de barreras, según FUC y tipo de barrera. Año 2018.

FUC	Rejas	Vigilante	Tranquera	Pilares	Portón
FUC comprendido entre la Av. Nicolás Arriola, Av. Rio Chincha y Av. San Juan.	8	2	1		
San Jacinto.	9	1	1		
FUC comprendido entre el Jr. Garcilaso de la Vega, Av. 26 de Julio y Jr. Ollanta.	4			3	
Unidad Vecinal de Cruz Yerbateros.	6				
FUC comprendido entre la Av. Nicolás Ayllón, Av. Manuel Echandía y Av. Circunvalación.	6				
FUC comprendido entre la Av. Circunvalación, Jr. Las Azucenas y Av. Los Mochicas.	4	1			
Sector del FUC comprendido entre la Av. Canadá, Av. Circunvalación, Distrito de San Borja y Av. A. de la Rosa Toro.	7	1	2	1	
FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Circunvalación, Av. Canadá y Av. A. de la Rosa Toro.	12	3	2		
FUC comprendido entre la Av. A. de la Rosa Toro, Av. Canadá, Av. San Luis y Av. del Aire.	13	4	6		
AA. HH. Limatambo Norte y la VIDENA.	4				17
FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Aviación, Av. San Juan y Jr. Rio Piura.	13	5	6		
FUC comprendido entre la Av. San Luis, Av. del Aire, Jr. Rio Piura y Av. San Juan.	4	7			7
FUC comprendido entre la Av. San Juan, Av. A. de la Rosa Toro, Av. del Aire y Av. San Luis.	7	2			
FUC comprendido entre Jr. Edgar Zúñiga, Av. circunvalación, Av. del Aire y Av. A. de la Rosa Toro.	5	3			
Total	102	29	18	4	24

Tabla 8

Superficie de los fragmentos urbanos. Año 2018. Área Total del Distrito 3 534 711,72 m² = 100%

N° de FUC	m ²	%
FUC comprendido entre la Av. Nicolás Arriola, Av. Rio Chincha y Av. San Juan.	99 207,61	2,81
San Jacinto.	28 951,80	0,82
FUC comprendido entre el Jr. Garcilaso de la Vega, Av. 26 de Julio y Jr. Ollanta.	47 701,21	1,35
Unidad Vecinal de Cruz Yerbateros.	6 147,73	0,17
FUC comprendido entre la Av. Nicolás Ayllón, Av. Manuel Echandía y Av. Circunvalación	83 349,17	2,36
FUC comprendido entre la Av. Circunvalación, Jr. Las Azucenas y Av. Los Mochicas.	20 039,25	0,57
Sector del FUC comprendido entre la Av. Canadá, Av. Circunvalación, Distrito de San Borja y Av. A. de la Rosa Toro.	133 152,82	3,77
FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Circunvalación, Av. Canadá y Av. A. de la Rosa Toro.	218 182,32	6,17
FUC comprendido entre la Av. A. de la Rosa Toro, Av. Canadá, Av. San Luis y Av. del Aire.	195 479,99	5,53
AA. HH. Limatambo Norte y la VIDENA	313 766,29	8,88
FUC comprendido entre la Av. del Aire, Av. Aviación, Av. San Juan y Jr. Rio Piura.	278 153,72	7,87
FUC comprendido entre la Av. San Luis, Av. del Aire, Jr. Rio Piura y Av. San Juan	102 567,47	2,9
FUC comprendido entre la Av. San Juan, Av. A. de la Rosa Toro, Av. del Aire y Av. San Luis	145 542,72	4,12
FUC comprendido entre Jr. Edgar Zúñiga, Av. circunvalación, Av. del Aire y Av. A. de la Rosa Toro	108 701,68	3,08
Total	1 780 943,78	50,39

Tabla 9*Nivel de fragmentación a través de los años.*

Año de con- formación	N° FUC	Área m2	Área m2 Acumulado	Nivel de fragmentación %
1955	4	6147,73		0,17
1999	2	28951,80		
1999	8	218182,32	253281,85	7,16
2000	9	195479,99	448761,84	12,69
2003	6	20039,25	468801,09	13,26
2004	11	278153,72		
2004	12	102567,47	849522,28	24,03
2005	7	133152,82	982675,1	27,80
2006	1	99207,61		
2006	14	108701,68	1190584,39	33,69
2007	10	313766,29	1504350,68	42,57
2008	5	83349,17	1587699,85	44,93
2009	3	47701,21	1635401,06	46,28
2010	13	145542,72	1780943,78	50,40

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Las técnicas de investigación que utilizaron Blakely & Snyder (1997) fueron entrevistas a los residentes de diferentes comunidades cerradas de Estados Unidos, aplicaron una encuesta a las asociaciones comunitarias y, discusiones en *focus group* a cargo de facilitadores profesionales.

Caldeira (2007) menciona:

La investigación en la cual se basa este estudio fue hecha entre 1988 y 1998 y se apoya en una combinación de metodologías y tipos de informaciones... Mientras los barrios de la periferia todavía tienen una vida pública y son relativamente abiertos a la observación y participación, en los barrios residenciales de las clases media y alta, la vida social es interiorizada y privatizada y hay muy poca vida pública. Como en estos barrios los observadores son vistos con sospecha y se vuelven blanco de los servicios de seguridad privada, la observación participante no es viable (pp. 23-24).

Los métodos y tipos de información utilizados, que menciona la autora son: estadísticas del crimen, la historias de las fuerzas policiales, historia de la urbanización de San Pablo, indicadores demográficos y socioeconómicos producidos por diferentes órganos estatales o instituciones académicas, análisis de anuncios inmobiliarios publicados en periódicos, entrevistas abiertas con residentes y, finalmente entrevistas a políticos y administradores, activistas en derechos humanos, periodistas y representantes del sector del servicio de seguridad, tanto en empresas privadas, cuanto en enclaves fortificados. También utilizo su experiencia y recuerdos como residente de San Pablo (Caldeira, 2007).

El desarrollo metodológico en nuestro trabajo utiliza los siguientes componentes: observación directa, representación cartográfica, cálculo (medición) de áreas cerradas y estimación de la correlación del área total cerrada a través del tiempo.

En Blakely & Snyder (1997), Caldeira (2007) y en nuestro trabajo, se coincide en que las áreas cerradas se han incrementado.

Blakely & Snyder (1997) afirmaron que en Estados Unidos existen tantos como 20,000 comunidades cerradas y están aumentando rápidamente en todas las regiones del país mencionado. Caldeira (2007) menciona una proliferación de enclaves privados en San Pablo, acotando que no hay estimaciones disponibles de su número. Para el distrito de San Luis hemos identificado el número de FUC, su extensión en diferentes años y su tendencia.

Ciudad Nuestra (2012), estudio la victimización en 35 distritos de Lima Metropolitana en base cuatro indicadores: Victimización por hogares (Hogares con alguna víctima de delito el último año), evaluación favorable de los serenazgos, evaluación favorable de la policía, y percepción de inseguridad. Los distritos más seguros el año 2011 fueron: Primero el distrito de San Isidro, segundo Miraflores, tercero San Borja; el distrito de San Luis ocupó el 21 puesto. En los distritos de San Isidro y Miraflores no existen FUC. El año 2012 los más seguros fueron: San Borja, el más seguro, seguido de San Isidro, Miraflores, Surco, Jesús María, Lurín, La Molina, Magdalena, Surquillo, Lurigancho, Pueblo Libre, Barranco y Puente Piedra. Con lo cual se puede percibir que el cierre de calles y la fragmentación urbana en el distrito de San Luis no tienen la supuesta utilidad de evitar la inseguridad ciudadana.

Coincidente con lo anterior Blakely & Snyder (1997), que sostienen que las comunidades cerradas (enrejadas) no son la solución para los problemas de inseguridad ciudadana.

En las encuestas de Lima como Vamos. Observatorio ciudadano (2015, 2016), la opinión de los vecinos de las provincias de Lima y Callao a favor del tránsito libre y sin restricciones en las calles y parques, en el periodo 2016-2018, disminuye cerca de dos puntos porcentuales en Lima y 14.8 puntos porcentuales en el Callao. La opinión a favor de las rejas, tranqueras y restringir el paso de extraños a sus calles, en el mismo periodo, se incrementa, en 1.8 puntos porcentuales en la provincia de Lima, y en 12 puntos en la provincia del Callao.

Tabla 10

Libre tránsito o rejas: Opinión de vecinos de las provincias de Lima y Callao.

Año	Provincia de Lima		Provincia del Callao	
	A favor del libre tránsito	A favor de rejas y tranqueras	A favor del libre tránsito	A favor de rejas y tranqueras
2016	58.7%	40.1%	59.75%	39.0%
2018	57.1%	41.9%	45.00 %	51.0 %

Nota. Fuente: Lima como vamos. Observatorio ciudadano (2016, 2018)

Desafortunadamente la experiencia de ciudad que registra nuestra sociedad no podrá avalar la frase “el aire de la ciudad nos hará libres”. En el imaginario colectivo europeo, la ciudad aparece como sinónimo de libertad, construcción de ciudadanía y democracia.

A nivel internacional encontramos tendencias de integración como la Unión Europea, o la integración económica en el Sud Este Asiático; en el distrito de San Luis, como en otras áreas de Lima Metropolitana existen tendencias no coincidentes al que ocurre en el contexto internacional, lo que expresa pérdida de confianza y deterioro de la cohesión local, regional y nacional.

Shifter (2004), profesor de la Universidad de Georgetown, sostiene que las naciones de Perú, Ecuador y Bolivia, a las que llama naciones históricamente perturbadas, “están al borde de la disgregación” (p. 12)

El académico Manrique (2007), intelectual peruano, sostiene: “Estados Unidos se mueve con escenarios geopolíticos para juegos de guerra en una perspectiva de 50 años, ellos estiman que Perú, Bolivia y Ecuador son estados fallidos, porque al no solucionar sus problemas internos están condenados a desaparecer, serán absorbidos por Chile y por Brasil” (p. 4). Ese es un escenario posible, no tiene que ser necesariamente así, la historia no está escrita, la historia lo hacemos nosotros.

VI. CONCLUSIONES

1. La fragmentación urbana en el distrito de San Luis se experimenta de manera masiva. Imponen separación y control de límites en vez de aperturar e integrar a las personas.

2. La extensión del conjunto de los FUC, el año 2010 es de 1 780 943,78 m² equivalente al 50.39% del área total del distrito. Este porcentaje expresa el nivel de fragmentación. El año 1955 este nivel era de 0.17%

3. Considerando el coeficiente de correlación de Pearson ($r = 0,6936$), en el periodo de estudio, existe una fuerte asociación positiva entre el área total cerrada y el tiempo en el transcurso de los años.

4. En todos los FUC se utilizan rejas, en diez de ellos existen vigilantes, los portones se utilizan solo en un fragmento urbano.

VII. RECOMENDACIONES

1. Se debe convertir a la ciudad en objeto de reflexión teórica y sujeto de derecho, se vive en la ciudad, pero se piensa poco en ella.

2. Estudiar la experiencia de los distritos de Lima Metropolitana que no tienen fragmentos urbanos cerrados.

3. Buscar la verdadera causa o causas de establecimiento de los FUC, que podrían ser: prevención al delito, necesidad de distinción social, exclusión social, cultura de trasgresión, Estado precario que no logra imponer racionalización u otros.

4. Crear ciudadanía (deberes y derechos), cambio de comportamiento de las personas, que permita cuidar y defender el espacio público.

VIII. REFERENCIAS

- Blakely, E. & Snyder, M. (1997). *Fortress America. Gated communities in the United States*. States Brookings Press.
- Bunge, M. (2014). *Ciencia, técnica y desarrollo*. Siglo XXI Editores.
- Caldeira, T. (2007). *Ciudad de muros*. GEDISA.
- Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. (26 de octubre del 2012). Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea y Comisión Europea. <https://www.refworld.org/es/docid/5c6c40d04.html>
- Ciudad Nuestra (2012). *Segunda encuesta metropolitana de victimización*. http://www.ciudadnuestra.org/facipub/upload/cont/3222/cont/files/encuesta_victimizacion_2012_cn_2.pdf
- Constitución Política del Perú [Const] 29 de diciembre de 1993 (Perú). <http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1996/constitucion/cons1993.htm>
- Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (1933). La Carta de Atenas. En Colegio de Arquitectos del Perú (Ed.). *Carta de Atenas y Carta de Machu Picchu* (pp. 7-10). SACSA.
- Consejo Europeo de Urbanistas (2003). *Nueva Carta de Atenas 2003*.
- Convención Americana de Derechos Humanos (22 de noviembre de 1969). Organización de los Estados Americanos. <https://cidh.oas.org/basicos/spanish/basicos2.htm>
- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre. (2 de mayo de 1948). Organización de los Estados Americanos. <https://www.oas.org/es/cidh/mandato/Basicos/declaracion.asp>
- Declaración Universal de los Derechos Humanos. (10 de diciembre de 1948). Asamblea General de las Naciones Unidas.

<https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

Decreto Legislativo 635. Código Penal. (3 de abril de 1991).

<https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0034/codigo-penal-29.07.2020.pdf>

El Comercio (2014). *Audiencia vecinal de El Comercio en San Luis*.

<http://cde.3.elcomercio.pe/doc/0/0/9/9/2/992141.pdf>

Herce, M. (2013). *El negocio del territorio. Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*.

Alianza Editorial, S.A.

Herce, M. & Miro, J. (2006). *El soporte infraestructural de la ciudad*. Ediciones UPC.

Hernandez, S. (2008). Introducción al urbanismo sostenible o nuevo urbanismo.

Espacios Públicos, Vol. 11, 298-307

INEI (2007). *Censos Nacionales: XI de Población y VI de Vivienda. Manual del*

Empadronador. Lima.

Joseph, J. (2009). La fragmentación y articulación de la ciudad. En Colegio de

Sociólogos del Perú (Ed.) *Los nuevos rostros de la ciudad de Lima* (pp. 51-65).

Sonimágenes del Perú.

Lima como vamos. Observatorio ciudadano (2016). *Encuesta Lima cómo vamos. VII*

informe de percepción sobre calidad de vida. Asociación Unacem.

Lima como vamos. Observatorio ciudadano (2018). *Encuesta como vamos 2018. IX*

informe de percepción sobre calidad de vida. Asociación Unacem.

Manrique, N. (2007). Perú podría desaparecer en 50 años. *1 de mayo*, N° 1, 4

Moreno, M. y Bohórquez, A. (2014). Le Corbusier. *Oeuvre Complete*.

<https://es.slideshare.net/proyectarciudad/le-corbusier-chandigarh>

Municipalidad Distrital de San Luis (2008). *Presentación*.

<http://www.munisanluis.gob.pe/municipalidad.php?pag=presentacion>

Municipalidad Distrital de San Luis (2012a). *Himno*.

<http://www.munisanluis.gob.pe/himno.php>

Municipalidad Distrital de San Luis (2012b). *Líneas estratégicas*.

http://www.munisanluis.gob.pe/mision_vision.php

Municipalidad Distrital de San Luis (2016). *Características del distrito de San Luis*.

<http://www.munisanluis.gob.pe/portal/wp-content/uploads/2015/06/Compendio-Parte-1.pdf>

Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo*

Sostenible. https://unctad.org/meetings/es/SessionalDocuments/ares70d1_es.pdf

Naciones Unidas (2016). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo*

Urbano Sostenible (Hábitat III). <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. (23 de marzo de 1976). Asamblea

General de las Naciones Unidas. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights>

Ploger, J. (2006). La formación de enclaves residenciales en Lima en el contexto de la inseguridad. *Urbes*, Vol. 3, 135-163.

Ponce, C., Manky, W. y Cavero, O. (2006). *Segregación Espacial en Lima Metropolitana:*

La malla entre Santa Patricia y Puruchuca. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Sendra, J. J. (2000). Los bienes públicos. En Universidad de Castilla-La Mancha (Ed.),

Derecho administrativo autonómico de Castilla-La Mancha (pp. 341-370). Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Sennett, R. (1997). *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*.

Alianza Editorial.

Shifter, M. (2004). Malestar en los Andes. *Foreignn Affaire*, Octubre-Diciembre, 12.

Svampa, M. (2001). *Los que ganaron. La vida en los countries y en los barrios privados*.

Editorial Biblos.

Tange, K. (1961). *A Plan for Tokyo, 1960. Toward a Structural Reorganization*.

Shikenchikusha.