



Investigación internacional conducida por el IVM, sus cátedras China y América Latina, y la Fabrique de la Cité, en colaboración con la Universidad Paris-Est

FOCUS GROUP: “IMAGINANDO LA CIUDAD IDEAL DESDE LA MIRADA DE LOS JÓVENES UNIVERSITARIOS”

Investigador-responsable científico de la ciudad: Juan Carlos Dextre

Investigador responsable del focus group: Juan Carlos Dextre Quijandría

Asistentes de investigación a cargo de la realización del focus group: Pamela Rocío Valdivieso

Roy Josué Espinoza

Lucero Cuba Varas

Renzo Rojas Asencios

FOCUS GROUP: “IMAGINANDO LA CIUDAD IDEAL DESDE LA MIRADA DE LOS JÓVENES UNIVERSITARIOS”

I. Introducción

El presente informe ha sido realizado en base a un análisis de tres grupos focales o *focus group*, llevado a cabo con jóvenes universitarios recién ingresados a las especialidades de Ingeniería Civil y de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica (PUCP). La razón de haber escogido una muestra de estas características es que nos permite conocer las percepciones y opiniones de sujetos que estarán a cargo del diseño y construcción de la ciudad, pero que aún no han sido influidos por los marcos teóricos y tendencias de sus respectivas carreras, o por ideas de sus profesores. Ello debido a que se quiere conocer una perspectiva actual desde la mirada de los jóvenes y sus proyectos para la ciudad en un futuro, pues finalmente serán ellos los actores cuyas decisiones tendrán impacto en las políticas y gestión de la ciudad.

Además de los focus realizados, previamente se entregó a los participantes una pequeña encuesta anónima que contenía preguntas relacionadas con los principales aspectos a tratar en el focus. Conocer sus opiniones previas nos permitió guiar la conversación utilizando, como base, algunas de sus respuestas para una mayor reflexión sobre ciertos aspectos, así como para contrastar sus respuestas escritas con las que se iban dando en la misma conversación y detectar también ciertas incoherencias u opiniones sesgadas que los participantes hubiesen podido dar influidos por la presión grupal.

A continuación, se presenta un cuadro con la descripción de cada uno de los focus realizados:

N° FOCUS	FECHA	HORA	NOMBRE DE LOS PARTICIPANTES	EDAD	ESPECIALIDAD
1ER FOCUS GROUP	Jueves 8 de septiembre del 2011	12:30pm- 14:00pm	Pilar	18	Ingeniería Civil
			Jorge	18	Ingeniería Civil
			Eduardo	18	Arquitectura
			Diego	17	Arquitectura
			Mónica	19	Arquitectura
2DO FOCUS GROUP	Viernes 4 de Noviembre del 2011	12:15pm-13:35	Roberto	18	Ingeniería Civil
			Ronald	18	Ingeniería Civil
			Gabriela	18	Ingeniería Civil
			Santiago	18	Ingeniería Civil
			Maria Fernanda	18	Ingeniería Civil
3ER FOCUS GROUP	Viernes 4 de Noviembre del 2011	12:05pm-13:25	Talía	18	Ingeniería Civil
			Paul	-	Ingeniería Civil
			Alejandro	20	Ingeniería Civil
			Waldo	18	Ingeniería Civil

En el primer focus, realizado en septiembre del 2011, participaron 5 alumnos, de los cuales 3 eran arquitectos y 2 ingenieros. Los 5 acaban de ingresar a sus respectivas carreras.

En el segundo focus, realizado en noviembre, participaron 9 estudiantes que fueron divididos en dos grupos (uno de 5 y otro de 4) para poder realizar el focus en óptimas condiciones y contar con la participación activa de todos. Se trata también de estudiantes recién ingresados; pero, en este caso, todos a la especialidad de Ingeniería Civil.

II. Resultados de las encuestas

Con respecto a las encuestas realizadas a los alumnos, un primer aspecto que se les preguntó se vincula con **dos lugares donde les gustaría vivir**.

A partir de sus respuestas, se pudo evidenciar, en primer lugar, que entre la preferencia de los estudiantes destacaba una inclinación por habitar en ciudades ubicadas en la zona más desarrollada de Europa (ver mapa 1). Las más mencionadas son Irlanda (**NO ES CIUDAD**), París, Barcelona, Estocolmo; en Italia, destaca más de una ciudad (Venecia y Florencia). Todas estas ciudades están ubicadas en países del llamado primer mundo. En menor medida, destaca una sola ciudad de América del Norte (Toronto) y la ciudad de Sydney, en Australia.

Es importante destacar que en la zona de América del Sur, las únicas ciudades que se resaltaron se ubican en Brasil y en Perú. Estos son los únicos países privilegiados en las preferencias de los alumnos frente a otros países de Latinoamérica.

Es importante resaltar que, si bien no se hizo mención a las diversas ciudades de países en la región, destaca más de una ciudad, tanto en Brasil como en Perú. En el caso del primer país, resaltan las ciudades de Brasilia y Florianópolis; en el caso del Perú, se menciona a varias ciudades al interior del país, entre las que sobresalen hasta 9 ciudades: Cusco, Tarapoto, Piura, Arequipa, Huaraz, Trujillo, Juliaca, Cajamarca y Lima. Cabe resaltar que hay ciertas opiniones encontradas en cuanto a las ciudades de Puno, Trujillo y Tarapoto, que también fueron mencionados entre las ciudades donde jamás vivirían los alumnos (ver mapa 2). Pese a ello, se puede apreciar que las preferencias se concentraron en nuestro territorio.

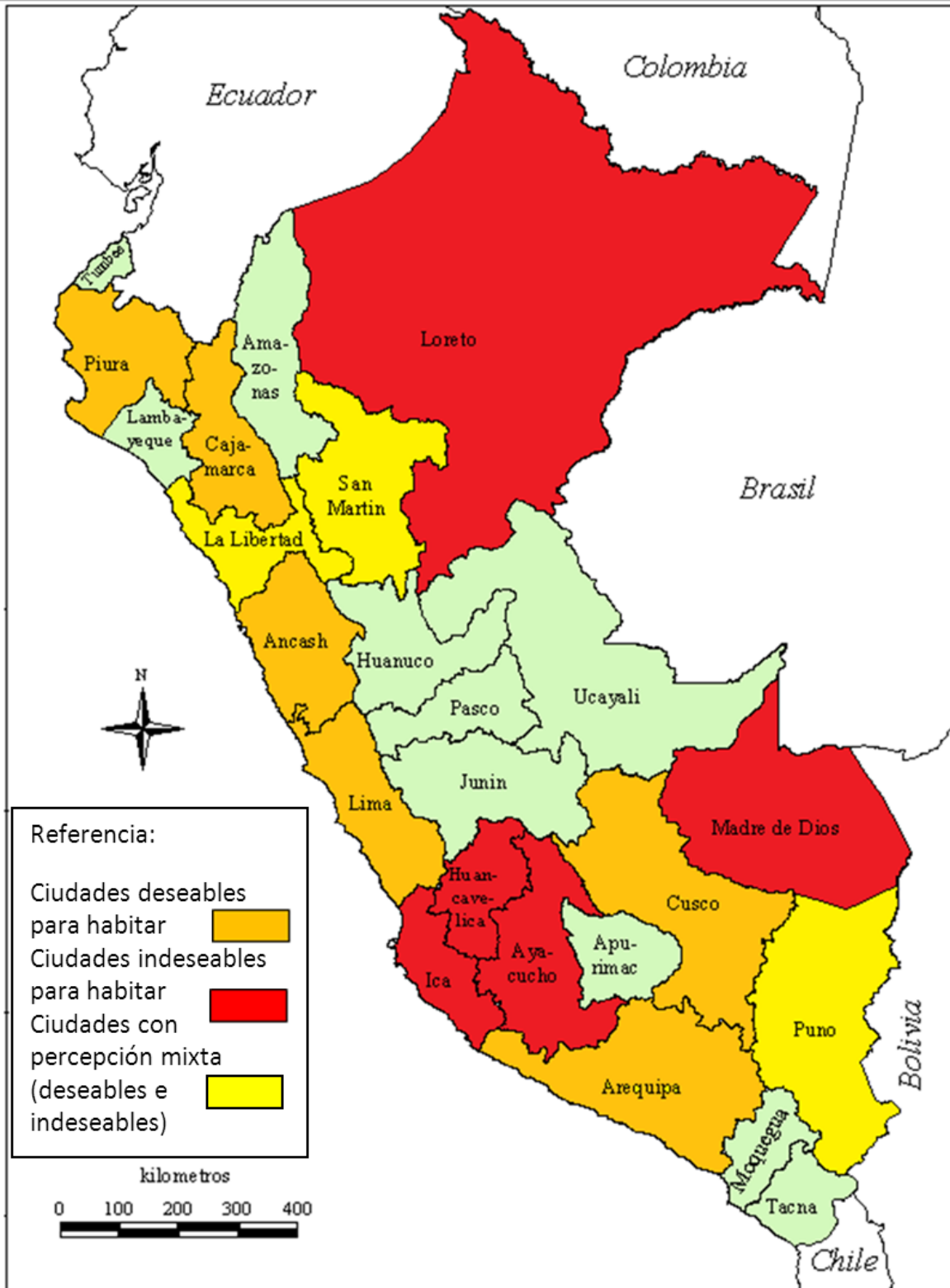
Sin embargo, si distribuimos las preferencias por zonas del mundo, se observa que sobresale Europa. Las ciudades pertenecen a varios países, en comparación con Latinoamérica, donde solo destacan ciudades del Brasil y de Perú.

Un segundo aspecto que se preguntó a los alumnos se vincula con **dos ciudades donde jamás vivirían**. Se observa que aquellas ciudades menos atractivas para habitar se encuentran ubicadas principalmente en la región de Asia. Entre ellas se encuentran Nueva Delhi, Beijing, Tokio, Bangladesh y China (Ver mapa 1). También destaca San Petersburgo, en Rusia, ubicada en Europa del Este. Estas ciudades se caracterizan por ser sobrepobladas, lo que coincide con un aspecto mencionado continuamente a lo largo del *focus group*: la sobrepoblación, calificada como un aspecto negativo o que no debería existir en una “ciudad ideal”.

En Latinoamérica, se hace referencia a las ciudades de Caracas y La Paz, y en Europa solo se menciona Munich, en Alemania. En África, se mencionó a la ciudad de Libia (NO ES CIUDAD) y en América del Norte resalta Nueva York.

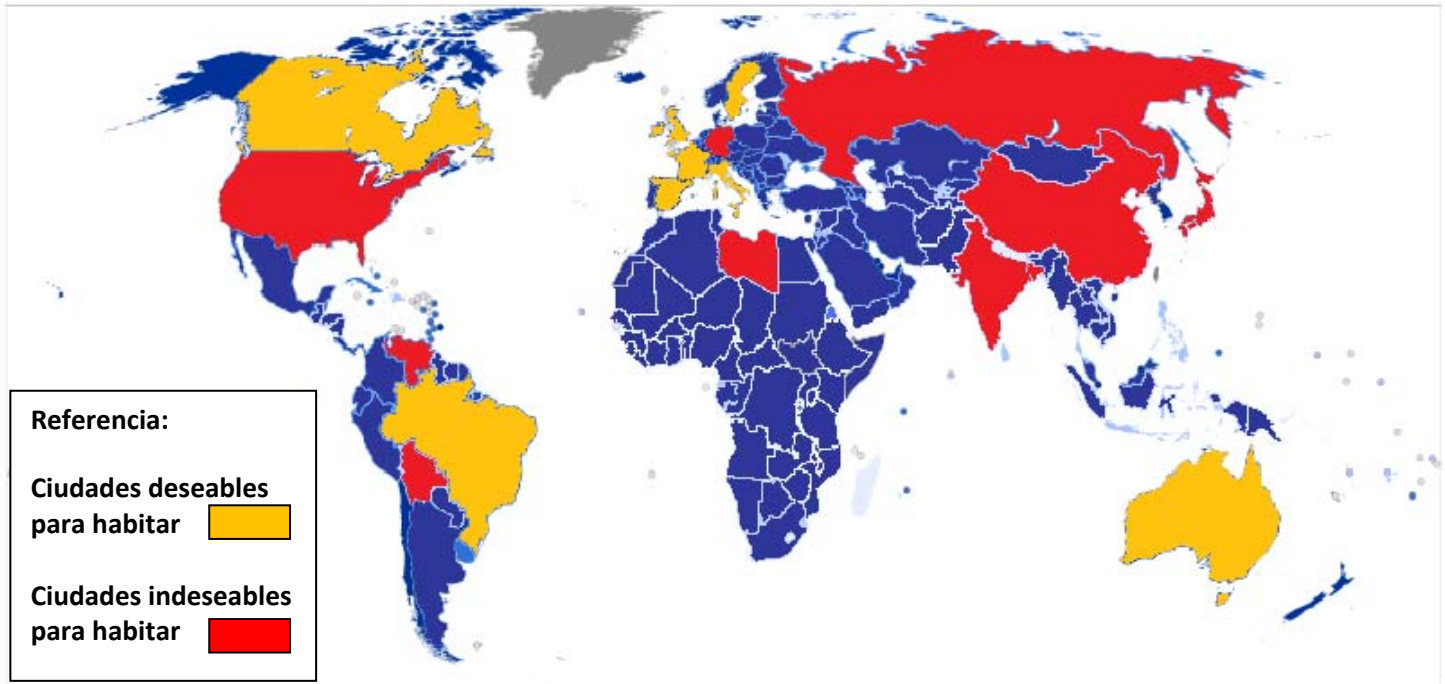
Cabe resaltar que parte de las respuestas se concentran también en ciudades de nuestro país. Si bien destacan más ciudades para habitar, también se hizo mención a 5 ciudades donde jamás habitarían los estudiantes: Iquitos, Puerto Maldonado, Chimbote, Ayacucho, Chincha y Huancavelica (ver mapa 2). Hay que tener en cuenta que estas ciudades se caracterizan por ser las que tienen las peores condiciones socioeconómicas de nuestro país, con los niveles de pobreza más altos del país.

Mapa 1: Ciudades del Perú con percepción positiva y negativa



Fuente: Elaboración propia

Mapa 2: Ciudades del Mundo con percepción positiva y negativa según países



Fuente: Elaboración propia

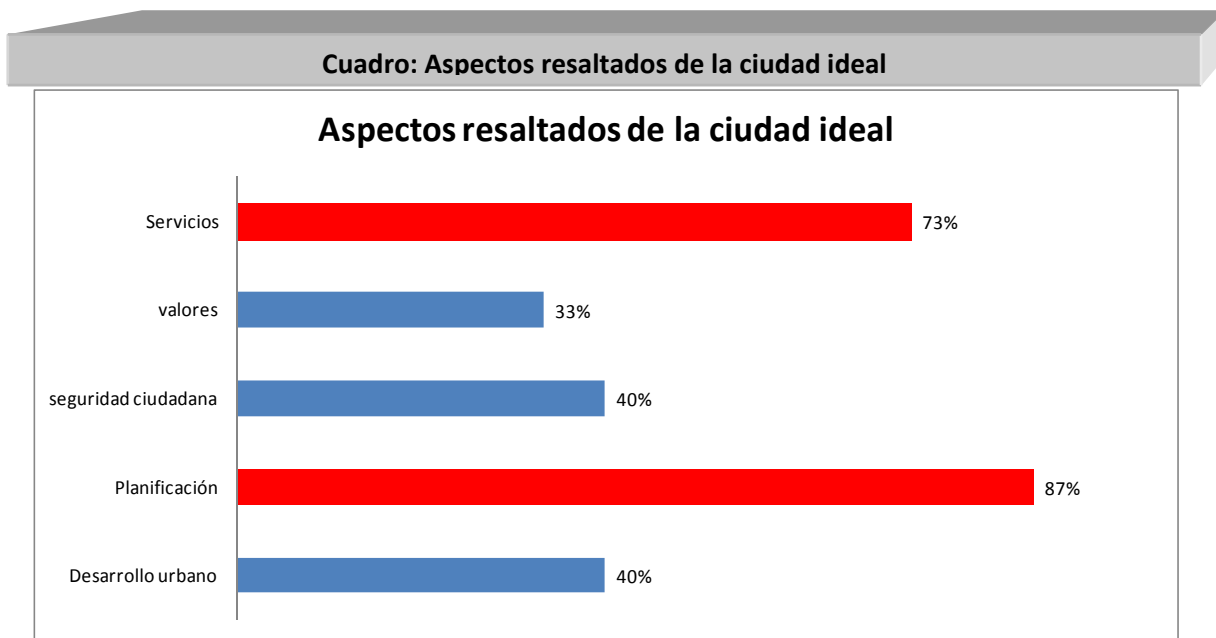
Por último, se pidió a los alumnos que señalaran **5 adjetivos que describirían a su ciudad “ideal”**, sin importar el orden en mención. Los aspectos resaltados por los alumnos se encuentran relacionados con cinco aspectos relativos a la gestión y la política pública de la ciudad en los que fueron clasificados o categorizados los adjetivos que se determinaron¹:

- En el aspecto de servicios, se menciona adjetivos como: turística, ecológica, limpia (relacionado con las áreas verdes y el ornato público).
- En el aspecto de cultura o valores, se menciona adjetivos como: buenas costumbres, cálida, no corrupta, inclusiva.
- En el aspecto de seguridad ciudadana, destacan los adjetivos: ordenada y segura.

¹ Cabe resaltar que algunos adjetivos se clasificaron de acuerdo con la propia interpretación o el sentido que le daban los entrevistados, contrastando los adjetivos señalados en la encuesta con sus testimonios en el focus. Por ejemplo, para algunos el adjetivo “modernidad” hace alusión tanto al aspecto de desarrollo urbano como a la modernidad con los valores.

- En el aspecto de planificación, se agrupan los adjetivos relacionados con la gestión del espacio y estructura de la ciudad: espaciosa, transitable, amplia, conectada, mediana, muy urbanizada en el centro, suburbanizada en la periferia, organizada.
- En cuanto al aspecto de desarrollo urbano, destacan los adjetivos relacionados con la infraestructura: moderna, tecnológica.

A continuación, se presenta la tabla con los resultados sobre los aspectos más enfatizados por los estudiantes en el *focus group*:



Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, los aspectos que los alumnos destacan en la mención de sus adjetivos de la “ciudad ideal” se encuentran comprendidos en primer lugar en el área de planificación, pues el 87% de las respuestas mencionan adjetivos relacionados con este aspecto; en segundo lugar, se encuentra el área de servicios, pues el 73% de las respuestas primaron este aspecto. A mayor distancia se encuentran los adjetivos relacionados con la seguridad ciudadana y el desarrollo urbano, ambos con un peso de 40% entre las respuestas. En último lugar, se encuentra el aspecto de los valores, con un 33% de mención entre las respuestas.

Cabe resaltar que, si bien el aspecto de valores no resalta mucho en los resultados de las encuestas, en los dos últimos *focus* este aspecto y el de la cultura de una ciudad fueron los que primaron en las opiniones de los participantes. El tema de los valores se tocó más a medida que se fue profundizando en la conversación; resultó un aspecto clave para los alumnos en sus opiniones vertidas en el *focus*.

III. Resultados de los Focus Groups

Introducción

En general, los miembros del *focus group* 1 coincidieron en que aspectos deseables y necesarios para el mejoramiento de la ciudad, como ejes centrales, son la planificación de la ciudad y la reorganización del sistema de transporte. Por esta razón, los miembros del *focus* 1 continuamente propusieron ideas con respecto a temas de planificación e infraestructura de la ciudad, expresado en el diseño de los edificios, vivienda y vías. Asimismo, se enfatizó en la reorganización y control del transporte (público) en Lima como un factor relevante para mejorar la ciudad.

En el segundo *focus group*, los participantes enfatizaron la importancia de los valores entre los habitantes de la ciudad, resaltando el sentido de “comunidad” que debería existir en una ciudad ideal. La confianza entre los ciudadanos es vital, según los participantes, para evitar problemas como la inseguridad y la segregación espacial. Al referirse a una ciudad ideal, los estudiantes hacen referencia a una ciudad inclusiva, “una ciudad para todos”, que se refleje en la organización y planificación de la ciudad.

En el tercer y último *focus group*, se evidenció que las características positivas resaltadas de la ciudad ideal fueron pocas. Por otro lado, las categorías negativas -“que no sea así”- fueron abrumadoras. Conforme se fue desarrollando el grupo focal, el tema del transporte fue adquiriendo cada vez mayor importancia. Los temas transversales y predominantes fueron la cultura y valores en la ciudad. Al igual que en segundo *focus*, se abogó por una cultura de convivencia relacionado con los valores de las personas, entendiéndose estos como un componente clave para el desarrollo de la ciudad.

A continuación, presentamos los resultados de los tres focus realizados según los temas ejes programados.

Desarrollo del análisis del *focus*

Tema 1: ciudad ideal

Dentro del conjunto de adjetivos descriptivos más constantes de la ciudad ideal que resaltaron en el *focus group* 1, se destacó que sea una ciudad “verde, organizada, espaciosa, limpia, transitable, y que sepa combinar lo moderno y tradicional, como también lo ecológico y lo moderno”. Varios de los participantes resaltaron así el tema de la organización, distribución y usos de los espacios en la ciudad como un tema eje para, a partir de allí, ir describiendo los beneficios que traerían dicha planificación urbana. La ciudad ideal se caracterizaría por ser muy

ordenada, lo cual traería como consecuencia una ciudad más limpia, inclusiva, controlable y transitable. Dentro de las características físicas de la ciudad ideal, se expuso que sería una ciudad mediana, con una planificación urbana que permita a todos los habitantes el acceso a servicios y la rápida movilidad. Del mismo modo, se resaltó que la ciudad ideal tendría espacios de encuentro y de recreación. Para ello, la ciudad ideal podría construir espacios como centros de recreación al aire libre, llenos de vegetación, o el uso de paisajes o elementos naturales como las montañas o playas, que sirvan como espacios de encuentro e interacción entre sujetos. Asimismo, se hace un rescate de lo tradicional, expresado en la infraestructura, como la revalorización de espacios antiguos (catedrales o edificios antiguos del centro de Lima). En este punto es donde lo moderno se entiende como un elemento que debe convivir con lo tradicional y la naturaleza. La modernidad se entiende en su dimensión de infraestructura moderna, expresada en edificios y vías rápidas caracterizadas por ser seguros y eficientes.

En la encuesta al segundo grupo de estudiantes, los adjetivos que resaltaron de la ciudad ideal fueron identidad ciudadana, poca población, servicios, valores, densidad. Para el tema de la ciudad ideal, destacaron las ideas relacionadas con el aspecto demográfico; las preferencias de los estudiantes apuntaron hacia una ciudad ideal *poco poblada*, con una baja densidad poblacional. Se destaca así las preferencias por una ciudad más pequeña, relacionándola con las características de una “comunidad”, donde destaca el sentido de “familiaridad” o “calidez” entre sus ciudadanos, o de reconocerse entre sí como parte de la misma ciudad. Este sentido de comunidad también es resaltado en el tercer *focus group*, donde se plantea que en una ciudad ideal -o para conseguirla-, las personas deberían tener una forma de pensar más desarrollada o evolucionada que en la actualidad. Esta forma de pensar implica una mentalidad o pensamiento maduro, según el cual las personas tengan la capacidad de pensar más allá de uno mismo y pensar en términos de comunidad, en el desarrollo de todos.

Otro aspecto que fue resaltado durante todo el segundo *focus* y que no saltó mucho a la vista en la encuesta es la importancia de los valores para una “buena forma de vivir” entre los habitantes de la ciudad ideal, lo cual implicaría las buenas costumbres y el respeto entre ciudadanos. En esta línea, se habla de la importancia de compartir un pasado histórico que remita a una cultura común compartida, así como la importancia de espacios de recreación cultural.

Por otro lado, también se resaltó el aspecto de la planificación de infraestructura como un componente importante de la ciudad ideal. Ésta debería contar con una infraestructura vial óptima, que permita un nivel fluido de conexión, y con un espacio para la movilización no solo para el que conduce automóvil, sino para otras formas alternativas de movilización como la bicicleta o el desplazamiento a pie.

El tema de los servicios también estuvo muy presente entre las respuestas de los alumnos, destacando que la ciudad ideal debería ser “limpia” y “ecológica”, con amplias áreas verdes, pero también relacionándola con tecnologías de limpieza y preservación del medio ambiente.

También se rescata la existencia de espacios públicos, así como plazas y teatros, como un punto de encuentro común entre ciudadanos.

Al preguntarles a los estudiantes cuáles de los aspectos mencionados primarían como una característica principal de su ciudad ideal, las respuestas se dirigieron hacia un solo aspecto que consideran como básico o elemental para el óptimo desarrollo de la ciudad ideal: la identidad ciudadana. Para los estudiantes, el componente clave de una ciudad ideal no se encuentra centrado tanto en el avance material o de su infraestructura, sino sobre todo en el aspecto social, en los valores de quienes forman parte de esa ciudad. Una identidad ciudadana es considerada importante para que los habitantes desarrollen lo que alguno de ellos definió como relación “mística” con su ciudad”, lo cual permitiría a los ciudadanos ser conscientes de los demás; así, se buscaría que la ciudad se desarrolle hacia un bien común, que sea una ciudad para todos. También se señaló la importancia de la implementación de servicios para todos los habitantes, aludiendo a la importancia de que estos lleguen por igual a sus pobladores. Asimismo, se mencionó la creación de espacios públicos para poder crear una identidad ciudadana común, espacios que tengan un valor para todos. Como se observa, se habla aquí de una ciudad inclusiva.

En cuanto al tercer *focus group*, estuvieron presentes las ideas tanto del primer *focus*, que relaciona la ciudad ideal con una organización y planificación del espacio, como las del segundo *focus*, que asocia la ciudad ideal con una serie de valores positivos que deberían compartir los habitantes de la ciudad. A diferencia del segundo *focus*, sin embargo, el modelo predominante de ciudad es el de una ciudad grande. Los referentes positivos de ciudad fueron mayoritariamente Nueva York y Brasil²; una ciudad grande organizada en un centro de mayor movimiento, con rascacielos y aprovechamiento vertical del espacio, y en una periferia exclusivamente residencial con casas amplias y que mantenga amplias áreas verdes.

Tema 2: ciudad indeseable

En contraste con la ciudad ideal señalada en el primer punto, la cual estaba marcada por su orden, las características de la ciudad indeseable es aquella que expresa signos de caos y desorden. Este elemento se toma como eje para explicar una serie de perjuicios y males sociales dentro de la ciudad. El desarrollo urbano desordenado, por ejemplo en el caso de Lima, trae como consecuencia una ciudad desigual, pobre, sucia e insegura, lo cual refuerza la percepción de lugar deprimente.

Resulta interesante la forma cómo algunos de los participantes del *focus 1* entienden el desarrollo urbano de los conos, ligados a la pobreza e inseguridad ciudadana. Los conos son percibidos como espacios no planificados, donde la gente no tiene acceso a servicios y oportunidades por

² Si bien este último no es una ciudad sino un país, es relevante señalarlo pues prácticamente todos los participantes apelaron en algún momento a este como un referente positivo de ciudad y de transporte. No se especificó una ciudad dentro de Brasil.

igual, como en el centro; por ello, hay pobreza y algunos tienden a caer en la delincuencia. De esta manera, la figura de ciudad indeseable sería una ciudad enorme y sin organización ni zonificación. Se refuerza la idea de ciudad grande y desordenada al ligarla a la inequidad: los habitantes de zonas periféricas viven sin acceso a una serie de servicios y oportunidades, como el acceso a hospitales o el derecho a un trabajo digno. De este modo, se concibe la ciudad como un espacio inequitativo y excluyente.

Por otra parte, se resalta la construcción de *malls* y edificios percibidos como negativos para el tránsito, las interacciones y el paisaje urbanístico. Lo resaltante de este punto es que los participantes entienden que estas construcciones fomentan una mayor centralización de la ya existente. Producto de ello, la ciudad, específicamente el centro, es percibido como un lugar asfixiante y con interacciones caracterizadas por la indiferencia y el individualismo (solipsismo) entre sus habitantes. El uso de la tecnología, tanto en las edificaciones como en los sujetos, no posibilita interacciones o relaciones sociales de encuentro, sino que los sujetos solo piensan en realizar sus rutinas (un ejemplo que proponen es el caso de NY).

En contraste con una ciudad caracterizada por una baja densidad poblacional y sus valores, los estudiantes coinciden en señalar que otro de los factores que no deberían existir en una ciudad ideal sería la **sobrepoblación**, que repite la idea de entender este fenómeno como reflejo de un desarrollo urbano desorganizado e inequitativo. En este sentido, también se señaló que el crecimiento acelerado tiene incidencia en el desorden vehicular, ya que habría mucho parque automotor circulando, lo que impediría la fluidez del transporte. En este sentido, otro aspecto interesante que se resaltó fue que no deberían existir fenómenos como las invasiones o la formación de barriadas o asentamientos humanos. Se considera este tipo de espacios urbanos como negativos en la medida que se originan sin planificación, que afecta el orden y organización de la ciudad, sin planeamiento de por medio.

Otra veta que se destaca de los *focus* realizados (sobre todo en el 2do y 3er *focus*) es la carencia de valores entre sus habitantes, en cuanto a la existencia de una falta de respeto y discriminación constante entre ciudadanos. Al hablar de este tema, varios de los estudiantes toman como su referente a la propia ciudad de Lima donde habitan. La discriminación y la exclusión, señalan, pueden influir negativamente en el desarrollo urbano de la ciudad, por la segregación espacial (materializada u objetiva) y por las relaciones entre los habitantes (subjetiva o basada en percepciones), que no deberían admitir exclusión del otro.

Otro punto que destacaron los alumnos como parte de la ciudad indeseable fue la contaminación o la carencia de una cultura de cuidado del ambiente por parte de los habitantes. Un ejemplo en este sentido es el hábito de tirar residuos al río o suelo.

Del mismo modo, otros aspectos negativos de la ciudad, o de las características de la ciudad indeseable, son la (in)seguridad ciudadana y del sistema de transporte. En cuanto al sistema de transporte, se incidió en que es un sistema en crisis, dado que no aparece como una opción

eficiente, segura ni cómoda para el usuario. Asimismo, se resalta la sobrepoblación de unidades y el nivel de tráfico generado a partir de la cantidad y de sus imprudentes prácticas como conductores; es decir, se concibe como un sistema de transporte caótico, estresante y peligroso. En cuanto a la inseguridad, se asume como otro de los problemas graves. La percepción de inseguridad aparece como un fenómeno constante en los tres grupos, y tiene un gran efecto a la hora de pensar si una ciudad es o no habitable (ej. “yo y mi familia no podemos vivir tranquilos”). La delincuencia se asocia con la educación y los valores; la delincuencia vendría a ser una manifestación de la *corrosión* de los valores en la ciudad.

Por último, resulta curioso cómo al inicio de los grupos focales los estudiantes mencionaron como aspectos negativos la contaminación y reclamaban la necesidad de áreas verdes³; pero, conforme se fue profundizando en el trabajo, los temas quedaron casi afincados a inseguridad y tráfico. La contaminación se consideró como un problema de solución a largo plazo.

Tema 3: movilidad y medios de transporte

En cuanto al medio ideal para movilizarse alrededor de la ciudad, todos los estudiantes coincidieron en que éste debe ser un tipo de transporte efectivo, fluido, seguro y accesible para todos los ciudadanos. Asimismo, se enfatizó en que el transporte debería ser sostenible con respecto al medio ambiente. Esta idea se presentó como un valor de modernidad. En la sección anterior, al hablar sobre la ciudad indeseable, se abordó también el problema del sistema de transporte en Lima, caracterizado por su situación crítica, el elevado nivel de tráfico y el estrés que genera en sus usuarios. Por ello es que en la mayoría de los *focus* se resaltaron características y valores del sistema ideal de transporte teniendo como referencia antagonista el caso de la ciudad de Lima. En la mayoría de grupos hubo consenso en la urgencia de una reorganización y regulación del sistema de transporte, ausente del sistema de transporte limeño.

Al preguntarles por qué tipo de medios de transporte elegirían para mejorar el sistema de transporte (o para la ciudad ideal), las respuestas que se dieron en los *focus* fueron distintas. Algunas eligen los transportes públicos y masivos, como los metros o subterráneos; otras, el uso de bicicletas y el desplazamiento a pie. No obstante, durante la conversación, los participantes tuvieron la iniciativa de hilar las respuestas de sus compañeros, concluyendo en la necesidad de un sistema de transporte integral que incluya medios de transporte de diferente capacidad y tipo, en el que el usuario tenga la posibilidad de elegir. Asimismo, se prefiere el transporte público sobre el privado, y un sistema organizado y regulado.

Al inicio de los *focus groups*, la mayor parte de estudiantes hablaba de la necesidad de un metro; otros halagaban el sistema metropolitano de Lima como una opción a seguir aplicando, pero que

³ “[la ciudad tiene que estar] fuera de contaminación porque yo voy al Centro (Histórico) de Lima y respiro harta polución, me arden la garganta y los ojos”, dice uno de los estudiantes.

aún era insuficiente. También se mencionó la necesidad de ciclovías para el uso de la bicicleta como medio de transporte local para recorrer distancias cortas (por ejemplo, hasta la estación de bus). Otro punto destacado fue la circulación peatonal a nivel local y la necesidad de espacios (infraestructura peatonal) adecuada. En este punto, en algunos *focus* se desarrollaron pequeños debates en cuanto a qué debería primar en la infraestructura para la movilidad dentro de la ciudad: la necesidad de construir más autopistas y bypasses con sus respectivos puentes, o fomentar más el uso de bicicletas. También discutieron sobre los puntos de la ciudad idóneos para construir estas vías: ¿en el centro o en las periferias?; ¿deben atravesar la ciudad o ubicarse alrededor de ella?

No obstante, cuando se les preguntó acerca de la prioridad de la infraestructura (¿la vial o la del peatón?), las respuestas de los estudiantes se dirigieron a destacar la relevancia de una mayor infraestructura para el peatón. Señalan que, cuando se prioriza la infraestructura vial, se favorece el caos vehicular, lo que impide que el peatón circule en óptimas condiciones, pues al construir infraestructura vial se incentiva la circulación de vehículos y se reduce el espacio para el peatón.

Una infraestructura vial deficiente lleva al caos vehicular y genera, según los alumnos, que el peatón “pierda el contacto con su ciudad”, porque ya no está pensando en el paisaje, sino en el tráfico o en cuestiones de tiempo. Todo esto le impide disfrutar del paisaje o circular tranquilamente. Destacan, sin embargo, que debería haber un balance entre la construcción de infraestructura óptima para recorrer distancias largas y la infraestructura para el peatón. La infraestructura vial debe permitir el ordenamiento en el transporte, y un espacio para la bicicleta y el transporte a pie para distancias cortas.

Asimismo, establecieron diferencias en el uso de medios de transporte, de acuerdo con las distancias recorridas. Para distancias mayores o más largas, una parte de los estudiantes destacó que solo debería existir el metro o el tren subterráneo como único medio de transporte para movilizarse en distancias largas. Señalaron que, idealmente, debería existir muy poco transporte privado y permitirlo más bien para situaciones muy específicas o especiales; debería, al contrario, existir un transporte público con calidad suficiente como para evitar el uso del vehículo privado. Este punto resulta bastante interesante, pues aborda tangencialmente el tema de la desigualdad para el acceso a movilidad, lo cual repercute en la ausencia o inequidad para el acceso a servicios y oportunidades por parte de los habitantes de las periferias.

Y nuevamente se habló sobre la necesidad de planificar la ciudad. Los estudiantes señalaron que no eliminarían el transporte de buses del todo, solo que este debería organizarse en corredores viales, y destacaron la construcción de grandes ejes viales para conectar distancias largas. Esto, según los participantes, evitaría el tráfico y optimizaría el tiempo para movilizarse. Tomaron como referencia al Metropolitano y la forma en que este tipo de transporte ha funcionado, pues señalan que este medio de transporte ha resuelto en parte sus problemas de movilidad. Además, también en este aspecto se hizo hincapié en que los problemas del transporte en Lima se

relaciona con una especie de cultura y/o mentalidad de las personas, que contribuye a profundizar el problema: “es una mentalidad, todos se meten el carro”.

Tema 4: gestión de la Ciudad

Al preguntar a los estudiantes qué harían para mejorar su propia ciudad (Lima) y qué aspectos tratarían de mejorar y cómo, se desarrollaron dos vetas para el análisis. La primera concierne la urgencia de planificación y zonificación urbana, tanto de la ciudad como del sistema de transporte. La segunda veta se vincula con el tema de valores para la convivencia dentro de la ciudad. Los alumnos aludieron a las acciones para generar una identidad ciudadana común entre los habitantes, aspecto que marcó el sentido de ciudad ideal, directamente relacionado con las carencias que encuentran en su propio contexto de ciudad (referido a la ciudad de Lima).

Con respecto a la primera veta, que gira entorno a la planificación de la ciudad y la reorganización del sistema de transporte, se percibe a Lima como una ciudad poco inclusiva en su desarrollo urbano, centralizada, con periferias pobres, y con un sistema de transporte caótico. Las propuestas para “solucionar” estos problemas se concentraron en aspectos de infraestructura y planificación. Se propusieron diferentes alternativas para re-ordenar Lima. La mayoría de estudiantes coincidió en que era necesario descentralizar a través del desplazamiento de algunas edificaciones, como los *malls* dispersos en el centro, detener el crecimiento vertical de residencias, y desplazar aquellos espacios que concentran o atraen un gran flujo peatonal (como las universidades o los centros laborales) hacia lugares con menor densidad poblacional y de tráfico, que a la vez sean accesibles.

Ligado a esta última idea, también se habló sobre la necesidad de construir y diseñar zonas con un solo uso, como la creación de una zona industrial alejada de la zona residencial, una zona laboral compuesta por grandes edificios y oficinas, etc. En esta parte de la discusión, nuevamente apareció la problemática del centralismo de Lima; entonces se habló sobre cómo se organizaría la ciudad para que sea más equitativa en el acceso a servicios y oportunidades por igual. Surgieron temas que aluden a la distribución y organización de los conos (Lima Este, Lima Norte, Lima Sur), a su diseño (por ej., como mini-ciudades, cada una con su centro) y a las formas en cómo estarían comunicadas con Lima-Centro. También se hizo referencia a algunas características de las unidades residenciales, y el tipo y nivel de accesibilidad a servicios que tendría cada uno; lo ideal sería que estuviesen cerca del lugar de residencia para evitar viajes de largas distancias.

La segunda propuesta enfatiza en el tema de valores, ligado al de reorganización y planificación de la ciudad. Se señalaron, entre las acciones, una planificación de la ciudad que incluya a todos y trate de atacar el problema de la segregación espacial. Concordaron en que sería elemental integrar a los grupos segregados a través de espacios públicos que generen identidad para la ciudad, pero que sea importante también en la planificación de la ciudad. En este sentido,

señalaron la importancia no solo de las autoridades estatales, sino de la participación de la sociedad civil, y el papel de la escuela y la universidad para formar a ciudadanos con una formación integral en valores, la formación de profesionales comprometidos con el desarrollo, planificación y construcción de una ciudad para todos. Señalaron que debe haber un cambio en la mentalidad de aquellos que están involucrados en la planificación y gestión de la ciudad para que la mejor infraestructura y estilo de vida no se centre en zonas privilegiadas, sino que exista una política de construcción y planificación por igual para todos. Es decir, no debería haber distritos “exclusivos” (pusieron como ejemplo a San Isidro), sino que estos deberían atraer a todo tipo de ciudadanos, de todas las condiciones sociales, y deberían generar la inclusión. En este sentido, tomaron como referencia al distrito de Miraflores, que destaca por tener mayor cantidad de espacios públicos, actividades culturales e infraestructura peatonal y ciclovías. Señalaron también que este cambio de mentalidad debería empezar con las futuras generaciones, pues consideran que no se puede hacer mucho para cambiar a los que actualmente se encuentran a cargo del manejo y gestión de la ciudad.

Vinculada con la idea de la **identidad común**, destacan también la revaloración del centro histórico y de los patrimonios culturales, a partir de un plan de remodelación y del vínculo entre identidad histórica con la cultura actual, generando espacios públicos donde todos nos podamos identificar.

Por último, algunos de los participantes se mostraron pesimistas y reacios a posibles cambios en Lima (ej: “*ciudades como Lima tienen un destino que es la morgue*”). En este caso, hablaron sobre una posible demolición total de la ciudad como algo necesario para que podamos construir la ciudad ideal; es decir, no se concibe como posible que Lima -tal cual la conocemos- pueda convertirse en una ciudad ideal. Este pesimismo con respecto a Lima y a su gente se extrapola al país y su gente: “*este país no está lo suficientemente desarrollado para poder implementar [mejoras]*”. El problema de Lima, además, se explica a partir de una mala gestión a nivel de país: la centralización es un problema de gestión del Estado que, finalmente, ha terminado por hacer colapsar a Lima, producto de las migraciones, según los estudiantes. Sobre el transporte, la gestión de mejoras también se entiende como sumamente difícil y hasta imposible: “*no puedo meter la mano en el sector de transporte público, porque ya está horrible, ya está fregado; si meto la mano para tratar de ayudar, lo único que voy a hacer es generar más tráfico*”. Sin embargo, sí coincidieron en que se podría mejorar a nivel local, es decir, las mejorías pueden darse a partir de la gestión local a nivel de *las Limas*: Lima Norte, Lima Sur, Lima Este, etc.

Conclusión

En líneas generales, el aspecto descriptivo de la organización y diseño de la ciudad que se dio en algunos *focus groups* resultó bastante interesante, pues detrás de ello se expresa la demanda por una ciudad más inclusiva con respecto a su marcado centralismo. También expresa la necesidad de una ciudad más segura y con mayor cantidad de espacios para la interacción y encuentro entre sus habitantes. Ligado a este punto, se enfatiza la urgencia de construcción o promoción de una identidad ciudadana común. Los estudiantes la piensan como la base para el reconocimiento de

todos por igual en la mentalidad de aquellos encargados de la planificación y gestión de la ciudad, así como de parte de la misma sociedad civil, lo que evitaría fenómenos como la segregación espacial, y generaría la planificación y construcción de espacios residenciales con mayor infraestructura y servicios por igual para todos, así como espacios públicos que todos puedan compartir. Por otra parte, uno de los grandes factores ejes para entender la percepción de una ciudad deseable reposa sobre las condiciones en que se desarrolla el sistema de transporte, que se percibe como un problema de vital importancia a resolver.