

# CRECIMIENTO URBANO EN LIMA Y CALLAO

Huella urbana y percepciones ciudadanas



Lima  
Cómo  
Vamos



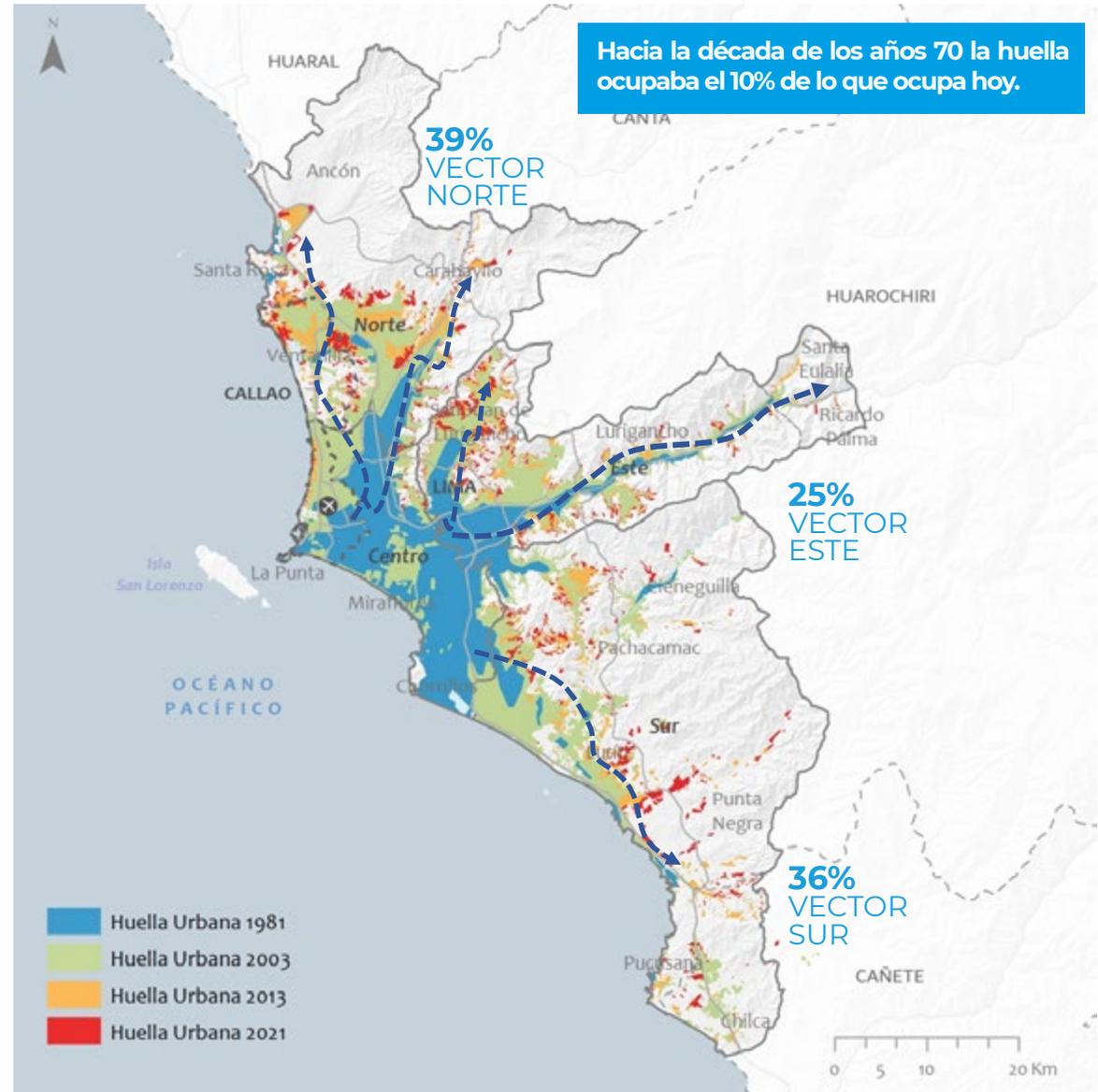
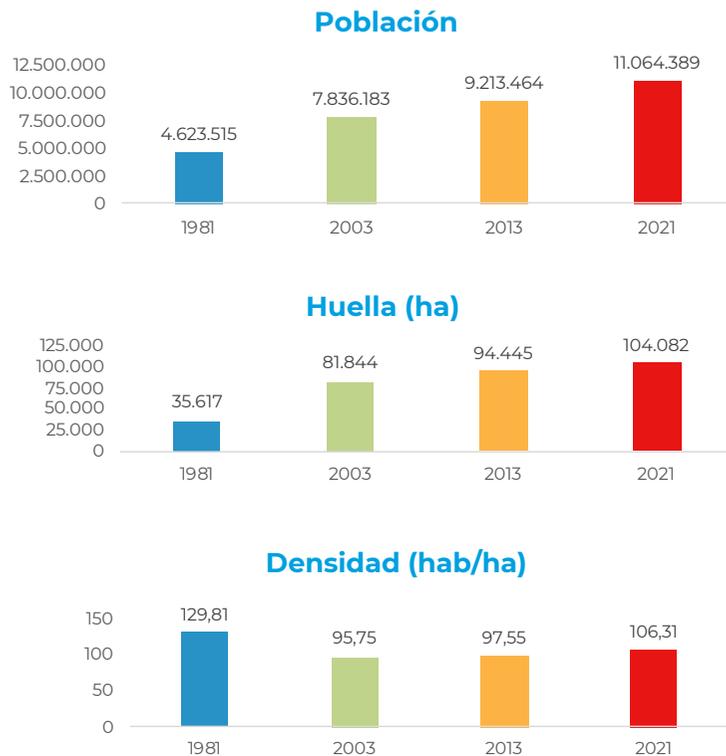
# EVOLUCIÓN DE LA HUELLA URBANA

Lima Metropolitana y Callao son provincias vecinas, ciudades que conviven en grandes diferencias y que, a su vez, llegan a tener problemas comunes con particularidades para el planteamiento de sus soluciones. La escasa planificación sostenida entre gestiones y la falta de una visión complementaria entre Lima y Callao ha llevado a una situación donde la población no encuentra satisfechas sus necesidades y existen grandes pendientes en términos sociales, económicos y ambientales.

El proyecto Ciudades Sostenibles del Ministerio del Ambiente desarrolló un diagnóstico de la huella urbana y riesgos en Lima, Callao, el distrito de Chilca de la provincia de Cañete y los distritos de Ricardo Palma y Santa Eulalia de la provincia de Huarochirí como aporte a los procesos de planificación de cada territorio local, además de considerar las dinámicas sociales y ecológicas que se desarrollan más allá de los límites administrativos. El estudio obtuvo que en los años setenta, esta área conjunta representaba solo el 10% de la extensión al día de hoy. En todo este tiempo, el mayor crecimiento se ha dado hacia la zona norte y sur para el caso de Lima impactando así en su relación con los distritos y provincias vecinas.

En el caso de Lima, la expansión urbana se viene dando en torno a las vías principales y en las laderas de manera continua y dispersa. El Estado no ha provisto de programas de vivienda social accesibles, por lo que se estima que el 80% del mercado inmobiliario es informal (MINAM, 2022). Como consecuencia, se vienen consolidando barrios en sectores de riesgo por desastres naturales y con condiciones de precariedad, con pocos servicios y espacios públicos accesibles y de calidad.

Las dificultades en la planificación urbana se observan también en la ausencia de instrumentos que orienten el uso y la gestión del territorio. A julio del 2021, en la provincia de Lima solo 3 distritos (San Isidro, Miraflores y San Luis), contaban con un Plan de Desarrollo Urbano actualizado, mientras que los distritos de Carabayllo, Rímac y San Borja se encontraban en proceso de formulación de acuerdo con la información presentada en el Plan Metropolitano al 2040 (PLANMET 2040) de Lima. En el caso de la provincia constitucional, solo Callao Cercado contaba con un PDU actualizado (MINAM, 2022).



Fuente: Ministerio del Ambiente (2022) Proyecto Ciudades Sostenibles.

# LAS PRIORIDADES SEGÚN LA PERCEPCIÓN CIUDADANA

Los tres problemas más importantes que afectan la calidad de vida en Lima y Callao suelen coincidir: la inseguridad ciudadana, la calidad del transporte público, los residuos sólidos y la corrupción.

¿Cuáles cree que son los tres problemas más importantes que afectan la calidad de vida en la ciudad? según zonas en Lima y Callao

	2022	LIMA NORTE	LIMA CENTRO	LIMA SUR	LIMA ESTE	CALLAO
La inseguridad ciudadana	76.5%	79.3%	77.6%	75.7%	74.2%	75.5%
La calidad del transporte público	39.9%	37.3%	48.8%	38.9%	38.8%	29.9%
La corrupción de los funcionarios o servidores públicos	31.1%	29.7%	24.4%	34.7%	32.6%	38.4%
La limpieza pública / acumulación de basura	31.0%	37.5%	32.0%	33.9%	21.8%	32.5%
La contaminación ambiental (del aire, de los ríos y playas, etc)	26.0%	24.0%	26.8%	28.2%	28.2%	18.3%
El acceso a atención de salud	16.9%	24.0%	18.7%	13.0%	8.7%	26.0%
La falta de agua potable	15.5%	17.6%	8.2%	23.9%	14.1%	14.0%
La falta de cultura ciudadana y buenas prácticas	11.3%	13.6%	12.0%	10.4%	9.3%	12.2%
El monto de los arbitrios e impuestos municipales	10.4%	6.2%	16.1%	7.0%	12.30%	8.4%
La baja calidad de los espacios públicos (parques, plazas, calles, veredas, etc.)	8.5%	11.9%	5.7%	8.0%	6.9%	12.1%
La falta de oferta de vivienda digna	5.7%	3.1%	6.1%	5.5%	8.1%	4.9%
La falta de prevención ante desastres (temblores, huaycos, derrumbes)	5.0%	5.2%	3.4%	5.0%	4.8%	8.7%

Base: Total de entrevistados. Acepta hasta tres respuestas.

LIMA CÓMO VAMOS

De acuerdo con el PLANMET 2040 de Lima, y el Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao, el déficit habitacional es tres veces mayor que la oferta habitacional del Fondo Mi Vivienda. Como se ha mencionado, la necesidad de vivienda ha llevado a un crecimiento de la ciudad donde se requiere recorrer grandes distancias para atender las necesidades individuales y familiares. Al respecto, en el estudio de percepción de Lima Cómo Vamos se buscó identificar los aspectos que más se valorarían en una vivienda.

### ¿Cuáles son las características que más valoraría en una vivienda? según zona de la ciudad

	2022	LIMA NORTE	LIMA CENTRO	LIMA SUR	LIMA ESTE	CALLAO
La cercanía de la vivienda al centro de trabajo o estudios	51.6%	60.0%	55.4%	50.5%	42.7%	49.2%
La cercanía de la vivienda a supermercados, tiendas, bodegas o centros comerciales	44.1%	54.0%	49.6%	42.0%	34.2%	39.2%
La cercanía a parques públicos y áreas verdes	42.8%	48.4%	38.9%	46.5%	38.5%	42.9%
La cercanía de la vivienda al transporte público	37.7%	33.1%	43.3%	44.8%	30.2%	40.7%
La vivienda con dormitorios individuales para padres e hijos	30.6%	34.9%	28.9%	39.7%	20.8%	31.9%
La vivienda en una zona de bajo riesgo ante fenómenos naturales	27.3%	32.6%	26.4%	34.3%	17.7%	28.6%
La vivienda en una zona tranquila lejos de ruidos	0.6%	0.0%	0.7%	1.2%	0.6%	0.0%
La vivienda con servicios básicos	0.3%	0.0%	0.6%	0.0%	0.5%	0.0%
La vivienda cerca a un hospital	0.2%	0.0%	0.3%	0.0%	0.3%	0.3%
La vivienda en zona segura, con seguridad ciudadana	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
No sabe	1.8%	1.0%	0.5%	0.7%	4.4%	1.7%

Base: Total de entrevistados. Acepta hasta tres respuestas.

LIMA CÓMO VAMOS

Los resultados revelaron que la ubicación de la vivienda a lugares clave como el empleo, centros de estudios o espacios comerciales son los más destacados, seguidos de cerca de la cercanía a espacios verdes. Entre las zonas de Lima y Callao se observan matices: por ejemplo, si bien todos coinciden con la preferencia por cercanía a lugares de trabajo, esta es mayor en Lima Norte. Asimismo, en Lima Centro las áreas verdes son menos valoradas que en otras zonas, lo que llama la atención ya que es la zona que posee la mayor cantidad de metro cuadrado por habitante.



Foto: Ashim D Silva

# MOVILIDAD

De acuerdo con Lima Cómo Vamos (2022), para realizar viajes por trabajo y estudios, las personas se desplazan principalmente en bus (37.2%), combi o cúster (30.7%) y a pie (27%). A pesar de ello, la cobertura del transporte urbano masivo es inequitativa, dado que las redes del Metro, Metropolitano y corredores complementarios se encuentran fundamentalmente en el sector centro de Lima, mientras que otras zonas no tienen una adecuada accesibilidad a las principales infraestructuras de transporte. En el caso del Callao, el Sistema Integrado de Transporte ni siquiera llega a tener cobertura en dicha provincia. De acuerdo al proyecto Ciudades Sostenibles del Ministerio del Ambiente, solo el 36% de las áreas residenciales de Lima y cuenta con cobertura del sistema de transporte masivo.

Estas dificultades ocasionan una percepción de insatisfacción en la población, donde 64.5% de habitantes de Lima y Callao indicó sentirse insatisfecho con el transporte público, en contraste con el 7% que indicó estar satisfecho (Lima Cómo Vamos, 2022). Además, una mayor cobertura de ciclovías en zonas residenciales es más recurrente en el sector centro, siendo la única que posee un sistema público de bicicletas en algunos distritos.

# ENTORNO URBANO

La provisión y accesibilidad a zonas verdes y espacios públicos es uno de los factores que inciden directamente en la calidad de vida. Sin embargo, el 55% de las áreas residenciales del área de Lima Metropolitana y Callao no cuenta con cobertura de áreas verdes cualificadas (MINAM, 2022). Este problema también es percibido por la población, donde el 42.2% señala estar insatisfecho con el estado de las áreas verdes y la cantidad de árboles (Lima Cómo Vamos, 2022).

Por otro lado, la distribución de equipamientos urbanos en la metrópoli es inequitativa. Los equipamientos de salud, educación, recreación, deporte y cultura en Lima y Callao se concentran fundamentalmente en el sector centro, dado que el 43.1% de equipamientos urbanos se localizan allí, en contraste con el sector norte donde únicamente el 13% del total de estos se sitúan (MINAM, 2022).



A photograph showing a construction site in a hilly, urban area. A person wearing a red and blue shirt and grey pants is bent over, working with a tool in a trench. In the background, there are several buildings, some with concrete walls and others with wooden walls. A person in a yellow shirt is visible near a doorway. The ground is uneven and rocky, suggesting a high-risk area. A blue banner with the word 'RIESGOS' is overlaid on the bottom left of the image.

# RIESGOS

El crecimiento de la ciudad a zonas de riesgo pone en una gran condición de vulnerabilidad a la población que en ellas viven. Así, el Ministerio del Ambiente estima que el gran sismo llevaría a la destrucción del 30% de las edificaciones en Lima y Callao, unas 3.9 millones de personas perderían sus hogares y los fallecidos superarían las 250 mil personas, con daños económicos de 75,500 millones de dólares. Además, 1,200 km<sup>2</sup> se encuentran zonas de peligro moderado alto o muy alto. A pesar de ello, solo el 5% de limeños indicó que la falta de prevención ante desastres es uno de los principales problemas en Lima y Callao (Lima Cómo Vamos, 2022).

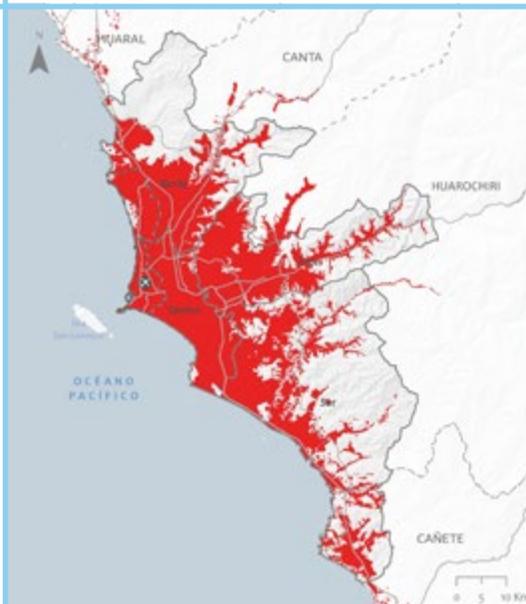
# ESCENARIOS DE CRECIMIENTO URBANO

Como parte del diagnóstico implementado por el Ministerio del Ambiente, desarrollaron tres escenarios de crecimiento urbano con visión de largo plazo hacia el 2040. Estos escenarios macro permiten posteriormente desarrollar soluciones concretas pero, sobre todo, conocer la magnitud de la problemática del crecimiento y desarrollo sin visión que ha preponderado.

<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	<b>ESCENARIO ÓPTIMO</b>	<b>ESCENARIO INTERMEDIO O FACTIBLE</b>
Muestra la tendencia de la situación actual en que se mantienen las generalidades a nivel de gobernanza.	Muestra el crecimiento ideal por un desarrollo de densidad media a la de uso mixto.	Muestra un crecimiento intermedio, considerando limitaciones financieras, tecnológicas y de otro tipo.

## HUELLA URBANA

TENDENCIAL



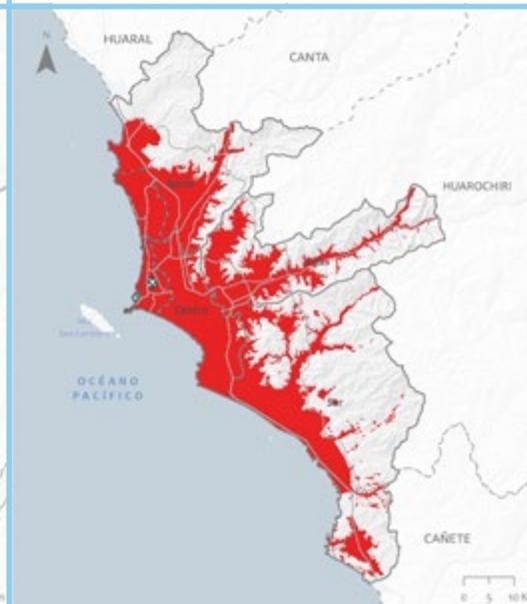
154,645 hectáreas

ÓPTIMO



113,058 hectáreas

INTERMEDIO O FACTIBLE

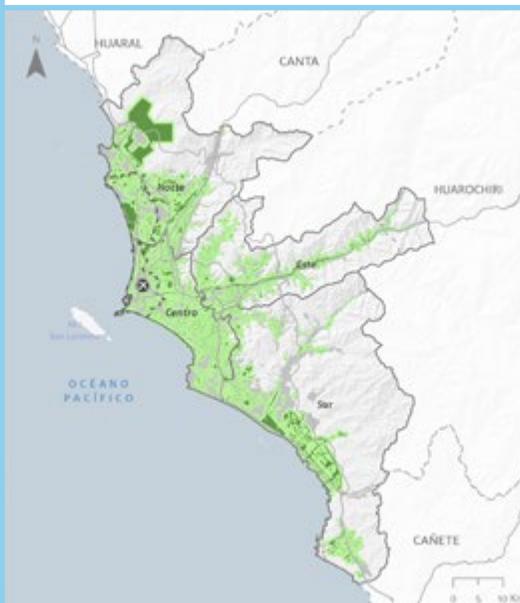


121,291 hectáreas

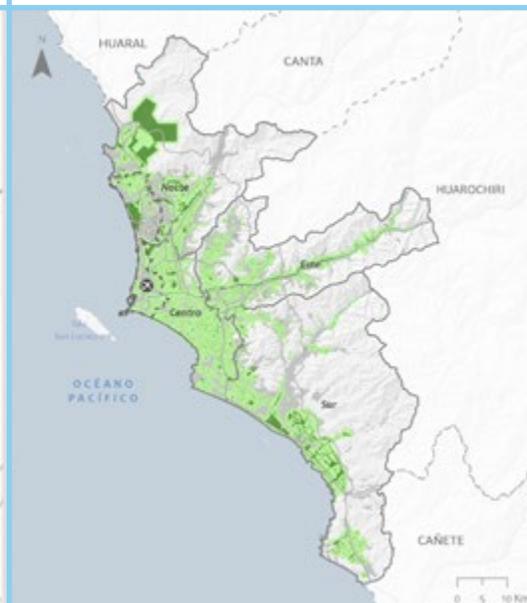
## ÁREAS VERDES



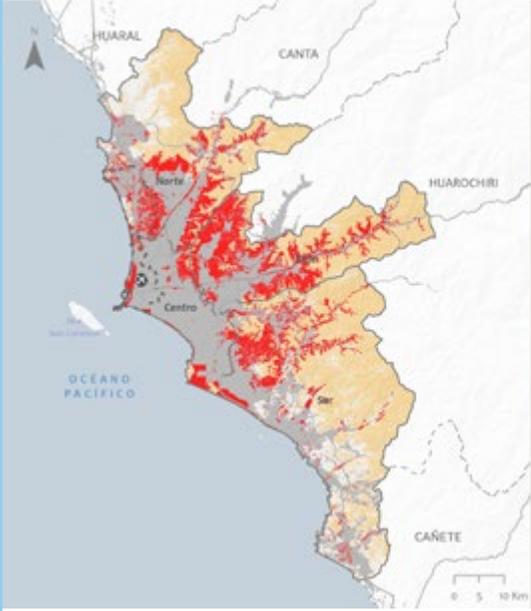
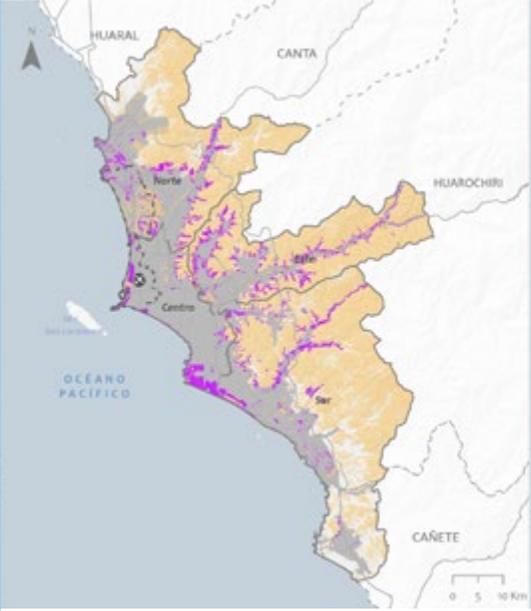
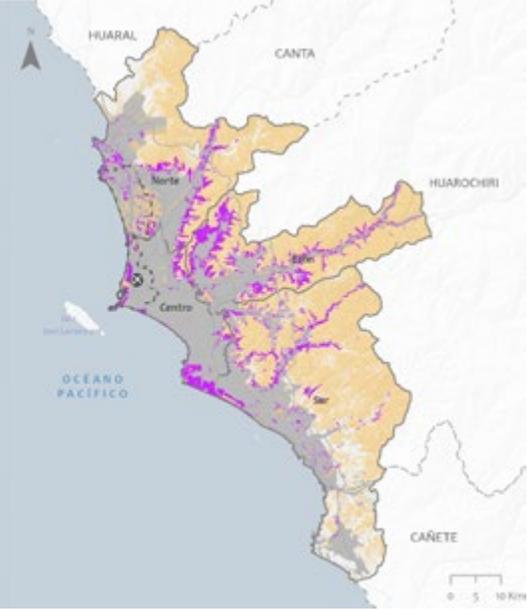
67% población con acceso a un área Verde  
3,04 m<sup>2</sup>/hab de áreas verdes



97% población con acceso a un área Verde  
12,52 m<sup>2</sup>/hab de áreas verdes



83% población con acceso a un área Verde  
11 m<sup>2</sup>/hab de áreas verdes

	TENDENCIAL	ÓPTIMO	INTERMEDIO O FACTIBLE
<b>MOVILIDAD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predomina el transporte público no regulado e informal, con baja cobertura y sin integración modal.</li> <li>- No se prioriza el transporte peatonal.</li> </ul>	-El 78% de la población está servida por el transporte público.	-El 60% de la población está servida del transporte público.
<b>ACCESO A SERVICIOS</b>	-Dificultades en la construcción de redes de abastecimiento por falta de planificación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El 90% de habitantes cuenta con acceso a servicios públicos básicos.</li> <li>-Se relocaliza las viviendas precarias a distritos estratégicamente planificados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El 81% de los hogares cuenta con acceso a servicios básicos.</li> <li>-Se cuenta con el mejoramiento integral de barrios.</li> </ul>
<b>GESTIÓN DE RIESGO</b>	 <p>39% de las viviendas ocupando áreas de peligro alto y muy alto</p>	 <p>14% de las viviendas ocupando áreas de peligro alto y muy alto</p>	 <p>15% de las viviendas ocupando áreas de peligro alto y muy alto</p>

Como propuestas, el diagnóstico del Ministerio del Ambiente señala que es necesario implementar estrategias para reducir la segregación a través de la mejora de barrios y reasentamientos; incrementar la infraestructura verde; promover proyectos de movilidad sostenible; tener información local sobre riesgos actualizada; y desarrollar capacidades en los gobiernos. Ello debe acompañarse de medidas concretas desde el gobierno nacional y gobiernos locales, promoviendo la vivienda social y mejorando el entorno urbano. En ese sentido, el proyecto también propone soluciones concretas tanto para Lima como Callao a ser implementadas por los gobiernos locales de los distritos priorizados.

Actualmente, ambas ciudades poseen grandes retos, algunos de ellos comunes por la relación que han

desarrollado, pero también con particularidades que es necesario tomar en cuenta para adecuarse a las prioridades, identidad y formas de implementar las propuestas urbanas que sean pertinentes. Tanto Lima como Callao han desarrollado recientemente planes urbanos que deben ser considerados por las nuevas autoridades para guiar sus gestiones, y acoplar nuevas propuestas a estos documentos.

Además, ambas ciudades tienen procesos relevantes: existe una demanda creciente por mejores ciudades por parte de la ciudadanía organizada que no se daba años atrás. El fortalecimiento de estos movimientos por mejores lugares para vivir es un elemento importante para los siguientes años.





## FUENTES

Lima Cómo Vamos (2022) Lima y Callao según sus habitantes. Reporte Urbano de percepción ciudadana 2022.

Ministerio del Ambiente (2022) Proyecto Ciudades Sostenibles. [www.gob.pe/CiudadesSostenibles](http://www.gob.pe/CiudadesSostenibles)