© Creative Commons Attribution 3.0

Apuntes 98, 89-114
ISSN: 0252-1865
eISSN: 2223-1757
doi: 10.21678/apuntes.98.2162

Artículo recibido el 4 de agosto de 2023
Artículo aceptado para publicación el 30 de agosto de 2024

Tráfico de tierra, crecimiento urbano especulativo y gobernanza de las periferias de Lima: caso Pasamayito – San Juan de Lurigancho[1]

Manuel Dammert-Guardia
mdammert@pucp.edu.pe
Pontificia Universidad Católica del Perú
https://orcid.org/0000-0001-7583-1878

Adrian Aiquipa
adrianaiquipa0210@gmail.com
URBES-LAB- Centro de Investigación en Teoría Urbana y Territorial
orcid.org/0000-0003-4793-8031

Diana Torres
dtorreso@pucp.pe
Pontificia Universidad Católica del Perú
orcid.org/0000-0002-8731-9991

Resumen. A partir del caso de la vía Pasamayito, desde su creación irregular (2001) hasta su pavimentación (2022), discutimos la configuración de los modos de crecimiento urbano y gobernanza en Lima Metropolitana en el siglo XXI. Concluimos que existe un crecimiento urbano especulativo, donde las lógicas de los actores que dinamizan el submercado de loteos se sustentan en la legislación y las intervenciones estatales. Esto implica discutir la gobernanza urbana en el traslape de procesos de conflicto limítrofe, acaparamiento de suelo y proyectos de inversión pública, que son interdependientes, operan con grados de simultaneidad y reproducen condiciones adversas y desventajas sociales para quienes lo habitan.

Palabras clave: gobernanza urbana, crecimiento urbano, loteo informal de suelo.

---

1 Este trabajo fue subvencionado por el Concytec a través del programa Prociencia en el marco del Concurso del Esquema Financiero E041-2022-03, denominado «Proyectos de Investigación Aplicada en Ciencias Sociales», según contrato PE501078514-2022.

Land Trafficking, Speculative Urban Growth and Governance of the Peripheries of Lima: The Pasamayito-San Juan de Lurigancho Case

Abstract. Based on the case of the vial project of Pasamayito, from its irregular creation (2001) to its pavement (2022), we discuss the configuration of the modes of urban growth and governance in Metropolitan Lima in the 21st century. We conclude that there is speculative urban growth because the logic of the actors dynamizing the submarket of land is sustained by legislation and state interventions. This implies discussing urban governance in the overlapping processes of boundary conflict, land grabbing and public investment projects, which are interdependent, operate with degrees of simultaneity and reproduce adverse conditions and social disadvantages for those who live there.

Keywords: urban governance, urban growth, informal land subdivision.

Introducción

El crecimiento urbano «informal» no puede ser explicado simplemente por la ausencia del control estatal, ya que esta perspectiva es limitada. Los estudios urbanos han discutido cómo los programas de regularización de la propiedad fomentan el desarrollo de submercados informales de loteo (Calderón, 2011; Clichevsky, 2009; Di Virgilio, Guevara, & Arqueros, 2014; Torres & Ruiz-Tagle, 2019; Verissimo, 2012). Sin embargo, requerimos analizar cómo el desarrollo de estos submercados y el tráfico de terrenos están vinculados a las intervenciones estatales, como los proyectos de infraestructura.

Este artículo se centra en el caso de la vía de Pasamayito, donde se pavimentó y formalizó una vía existente que une los distritos de San Juan de Lurigancho (SJL) y Comas, en la inconexa metrópoli de Lima. Desde principios del año 2000 hasta 2019, esta vía fue una trocha zigzagueante construida y utilizada de manera irregular por varios actores, aprovechando los conflictos limítrofes entre los municipios provinciales de Lima y Huarochirí y la Comunidad Campesina de Jicamarca (CCJ), la cual ha sufrido una constante pérdida de territorio debido al tráfico y transferencia de la tierra (Diez, 2023). En el año 2019, comenzó el proyecto de pavimentación de Pasamayito y, en el año 2022, la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) inauguró la obra, justificando su ejecución como parte de un proyecto metropolitano de rutas de acceso al megapuerto de Chancay. El área de Pasamayito posee una alta pendiente y gran parte del área colindante no es apta para vivir (véase la figura 1).

Este artículo propone tres premisas de trabajo. Primero, se identifican las relaciones entre actores durante el período previo a la ejecución de la obra de la MML y las condiciones de su ejecución. Esto implica analizar el traslape de procesos de conflicto limítrofe, acaparamiento de suelo, pavimentación y construcción de vía; todos ellos interdependientes y operando con grados de simultaneidad. Los actores operan relacionalmente mediante estrategias de anticipación, presión y conflicto. Esto nos lleva al segundo punto. La gobernanza en estas áreas de expansión posee un carácter múltiple, multiescalar y situado (Lindell, 2008). La investigación permite describir un tipo de crecimiento urbano que hemos denominado como «especulativo». Finalmente, recuperamos las críticas al concepto de informalidad, incorporando una mirada sobre procesos (Boudreau & Davis, 2017), prácticas (Roy, 2009) y dinámicas de transitoriedad permanente (Rolnik, 2017).

En la primera sección del artículo, destacamos los aportes de los estudios contemporáneos sobre tráfico de tierras y nuestras premisas teóricas. En la segunda sección, se describe el diseño de investigación de estudio de caso y

recolección de información. Las siguientes secciones presentan los hallazgos: los modos de crecimiento urbano y gobernanza del área de Pasamayito entre 2000 y 2022, las condiciones dinamizadoras del submercado de loteos y el acaparamiento de suelo de los principales agentes de suelo (traficantes de tierra y empresas de transporte); las características del proyecto de infraestructura y pavimentación de la vía; y destacamos cómo este tipo de modo de crecimiento especulativo reproduce desventajas sociales. Las conclusiones enfatizan el aporte del estudio del caso de Pasamayito para discutir las condiciones de crecimiento urbano especulativo más allá de la dicotomía formal-informal y colocando al Estado como un agente central.

1. Dinámicas y lógicas en la producción de espacio urbano

La producción del espacio urbano en América Latina se caracteriza por la autoconstrucción de la vivienda, el acceso al suelo a través de acciones individuales o colectivas, en relaciones mercantiles o no mercantiles, y el acceso gradual a servicios y habilitación urbana (Abramo, 2012; Connolly, 2013; Jaramillo, 2012; Pírez, 2013; Smolka, Mullhay, & Lincoln Institute of Land Policy, 2007). En los estudios urbanos, sobre todo en la segunda mitad del siglo XX, las discusiones se concentraron en lógicas de ocupación, movimientos sociales y acción colectiva, políticas de regularización y titulación, e informalidad (Metzger *et al.*, 2016; Torres, Perleche, & Aiquipa, 2021). Los principales tipos de ocupación de suelo en áreas de expansión son invasión u ocupación, y el loteo ilegal o irregular (Camargo & Hurtado, 2013). Actualmente, se observa una mayor visibilidad y predominancia de la mercantilización de la necesidad de vivienda y de agentes de suelo con distintos niveles de legalidad, quienes utilizan estrategias de anticipación y acaparamiento de suelo. En el Perú, se configuran submercados donde las relaciones de necesidad se mercantilizan y aumenta el tráfico de tierras.

Los submercados de loteo presentan una concentración oligopólica, alta asimetría entre agentes de mercado de suelo y los futuros residentes, y una estructura de precios basada en las condiciones físicas del lote y su ubicación respecto al acceso de servicios y vías de transporte (Abramo, 2012; Jaramillo, 2008, 2012; Verissimo, 2012). En estos casos, los agentes de suelo disminuyen los riesgos, y anticipan «la valorización futura que vendrá con la realización de obras de urbanización, implantación de equipamientos y servicios; así como la regularización de la tenencia de la tierra, [el cual es] el componente más importante de la ganancia excepcional a ser capturada por el loteador» (Verissimo, 2012, p. 49). La capacidad de anticipar forma parte de un complejo entramado de acciones, estrategias y lógicas respecto

al suelo, así como negociaciones con actores políticos y económicos. Los agentes irregulares del suelo operan promoviendo la apertura de vías rudimentarias, negociando el acceso a servicios y anticipando futuras acciones de titulación y formalización.

En las últimas dos décadas, en Lima, predominan estos arreglos de submercados de loteo, aunque desde la segunda mitad del siglo XX ya existían estas dinámicas urbanas. Si bien el trabajo de Turner (1976) dio a conocer la cara positiva del proceso de urbanización popular, resaltando los procesos de autoconstrucción y organización colectiva, Matos Mar (1977) fue uno de los primeros en reconocer lógicas mercantiles en la creación de algunas barriadas, sobre todo en los trabajadores agrarios que vendían parcelas para ser convertidas en suelo urbano. Posteriormente, Riofrío (1978) criticó la política de «preservación de terrenos agrícolas», ya que solo sirvió para hacer de las tierras agrícolas «focos de especulación» por parte de sus propietarios, bancos y urbanizadores, y resaltó la existencia de «intermediarios» que, aunque no eran los propietarios originales de la tierra, la transaban entre vendedor y comprador. Años después, Riofrío (1991) describió con mayor detalle a este actor como «lotizador pirata». En la misma línea, los trabajos de Calderón (1984) y Driant (1991) resaltaron el incremento e importancia de este mercado informal de tierras agrícolas en el crecimiento urbano de la ciudad, bajo la figura de cooperativas o asociaciones provivienda, pero también su ausencia dentro de los registros oficiales (como los censos). Por lo tanto, el mercado de tierras ha estado presente en diversas investigaciones, pero, como señaló Calderón (1998, 1999), no fue estudiado en profundidad.

Los estudios recientes indican que en el tráfico de terrenos se traslapan escalas, actores y formas de operar. Lambert (2021) investigó el caso del «Anexo 22» en SJL y propone que el tráfico de tierras no opera por fuera de las prácticas normativas y estatales, sino como resultado de la «corrupción legalizada». Los repertorios de los traficantes son heterogéneos y responden a conocimientos y capacidades sobre los marcos normativos y legales. Por otro lado, Pimentel (2020) estudió el distrito de Carabayllo, ubicado en Lima Norte, y problematiza la porosidad entre dirigentes y traficantes, la venta de lotes de tierras comunales y la venta de lotes por asociaciones. Calderón, Valencia y Gabriel (2022) también analizan un caso de tráfico en suelo agrícola en Carabayllo y concluyen que el tipo de propiedad (suelo agrícola) no promueve grandes niveles de conflictos entre los actores. Diez (2023) estudia los efectos del tráfico de tierras en las comunidades campesinas, donde coexisten tráfico de tierras destinadas a vivienda de sectores urbanos con desventajas sociales, así como tráfico en áreas destinadas para casas de

playa de alta renta. Una tesis recurrente es que la condición y propiedad de la tierra influyen en el tráfico de tierras. El autor destaca tres momentos generales del tráfico de tierras: ocupación y enajenación; expropiación, defensa y reapropiación; y regularización y blanqueamiento del tráfico, y en cada momento hay negociaciones recurrentes entre actores estatales, privados y dirigentes de las comunidades campesinas.

En el contexto descrito, el área de Pasamayito refleja el interés por acaparar suelo no solo por agentes de suelo y asociaciones de vivienda, sino también por empresas de transporte informal (Narciso González, 2022) que operan promoviendo la construcción de vías y otorgan incentivos y dinamismo al mercado de tierras y venta de lotes. Además, son recursos atractivos para economías ilegales y delictivas, como en el caso de la extorsión. La estructura urbana de Lima reproduce un modelo de desigualdad urbana con consecuencias para los desplazamientos en la ciudad, al concentrarse los puestos de empleo en las áreas centrales de la ciudad (Vega Centeno *et al.*, 2019) y el predominio de funciones residenciales en las áreas de expansión (Robert *et al.*, 2022). Lo anterior se traduce en recorridos largos en tiempo y distancia, situación que adquiere mayor complejidad por las limitaciones del sistema público de transporte y la precariedad de los arreglos de transporte (Jáuregui-Fung *et al.*, 2019). Los estudios sobre transporte «informal» (Cervero & Golub, 2007) analizan sus lógicas de funcionamiento, su organización y su autorregulación, la capacidad de operar en «nichos de mercado» como son las áreas de reciente ocupación. Sin embargo, pocos estudios vinculan las dinámicas y actores de estos tipos de transporte con la producción del espacio urbano. Una excepción es el trabajo de Cabrera y De Marchi (2022), quienes analizan cómo, en Cochabamba (Bolivia), el transporte se vincula con el crecimiento urbano, lo cual se encuentra en directo diálogo con nuestra investigación.

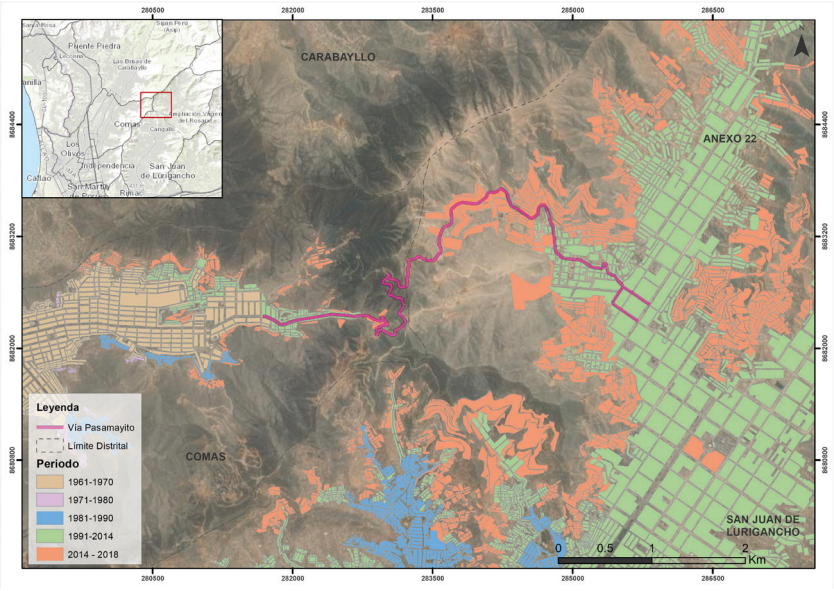
El concepto de gobernanza urbana complementa este análisis al contribuir a un entendimiento relacional y multiescalar de los diversos actores involucrados, sus intereses y prácticas que tienen impacto en la ciudad (Lindell, 2008). Es decir, reconocer los múltiples lugares donde diversos actores «participan en la creación, la configuración y la impugnación de normas de gobernanza localizadas» (Lindell, 2008, p. 1885). En sociedades con estructuras laborales y servicios altamente informales, desiguales y con una institucionalidad fragmentada como la limeña (Dammert-Guardia & Lozada, 2021), esta perspectiva contribuye a reconocer el rol que cumple el Estado y sus actos de gobierno, para así entender cómo ejerce su influencia en el territorio y frente a los demás actores, considerando que sus acciones impactan en la vida de los ciudadanos.

2. Estudio de caso y estrategia metodológica

El diseño de investigación es un estudio de caso (Gerring, 2017) del área de Pasamayito (figura 2), caracterizada por la reciente ocupación de suelo, los conflictos y los tipos de agentes de suelo. El caso de Pasamayito requiere ser entendido a partir de las articulaciones entre transporte y producción de nuevo suelo urbano; y cómo la especulación y tráfico son el resultado de la interacción de procesos en distintas escalas, incluidos los conflictos territoriales, las obras de inversión pública, la perspectiva de los agentes de planificación urbana, y el desarrollo de mercados ilegales. Nuestra atención se centra en el territorio de SJL por ser el área donde existen mayores dinámicas de mercantilización de suelo urbano. Se utilizan dos fuentes de información: la revisión y sistematización de información secundaria, como periódicos y revistas; y trabajo de campo en el área, con la aplicación de herramientas de observación y entrevistas a dirigentes y residentes entre 2022 y 2023.

El distrito de SJL se ubica en la zona este de la metrópoli de Lima, tiene una extensión de 131,25 km^2 y es el distrito más poblado del país, con alrededor un millón de habitantes (INEI, 2017). La geografía del distrito está determinada por los límites naturales de las estribaciones andinas, que se traducen en dificultades en su conexión a través de vías con el resto de la ciudad (Huerta, 2023; Narciso González, 2022; Robert *et al.*, 2022). En el patrón de urbanización del distrito, desde finales de la década de 1970, predomina la ocupación y conformación de «asentamientos humanos» (Torres *et al.*, 2021). Sin embargo, también existen otras modalidades, como la compraventa de lotes sin servicios en territorios de antiguas haciendas, una oferta orientada a empleados y trabajadores (Poloni, 1987). A partir de 1990, las ocupaciones se localizan en terrenos con mayor pendiente y en zonas cada vez más lejanas de las vías centrales (Calderón, 2016). En 1997, se promulgó la Ley N.º 28687, que permitió el cambio de tenencia de tierras de comunidades campesinas y facilitó su venta. Las tierras de la Comunidad Campesina de Jicamarca, contigua al distrito de SJL, adquirieron mayor importancia en un mercado de tierras en el que dirigentes y traficantes desempeñan un rol central (Diez, 2023). La zona de Anexo 22 – Pampa Jicamarca de Canto Grande fue escenario de ventas, estafas y violentos conflictos por el control de las tierras. La vía Pasamayito conecta el distrito de Comas con el territorio del Anexo 22. En los extremos de la vía, se observan manzanas ocupadas después de 1991 y antes de 2014, mientras que en el recorrido de la vía las manzanas fueron ocupadas a partir de 2014 (figura 1).

Figura 1
Ubicación y urbanización de la vía Pasamayito (1940-2018)



Elaboración propia.

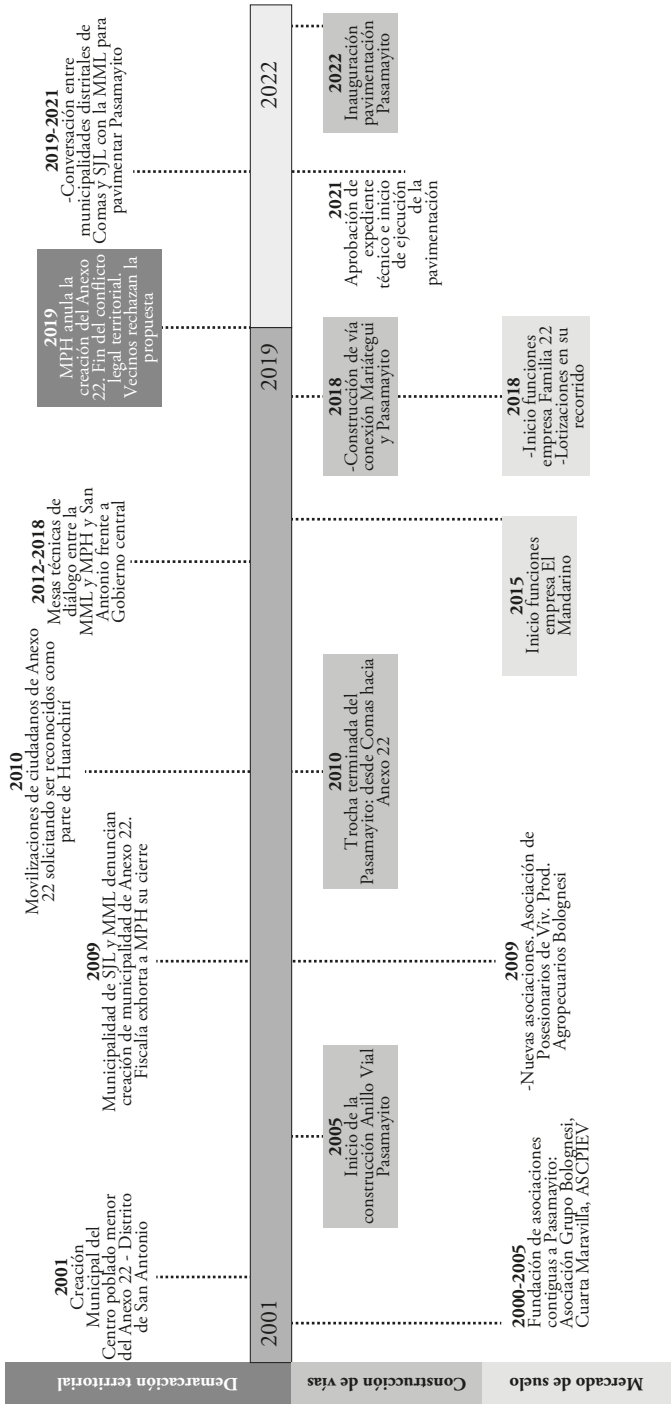
3. Conflictos, ocupación e inversión pública

El análisis de la producción de suelo urbano en el área de Pasamayito se organiza en dos etapas (véase la figura 2). Primero, se presentan las dinámicas y los actores involucrados en la creación de la vía Pasamayito y su desarrollo previo a la injerencia de la MML para proyectar y ejecutar la obra vial. Este período, que abarca desde el año 2001 hasta 2019, permite explicar cómo las estrategias de los actores y sus relaciones asimétricas se refuerzan y modifican en el tiempo. Durante 18 años de conflicto limítrofe, se condiciona un tipo de productividad legal y administrativa, posibilitando las dinámicas de acaparamiento de suelo en un mercado de suelo altamente volátil.

El segundo período se inicia en 2019, cuando jurídicamente finaliza el conflicto limítrofe entre las municipalidades provinciales de Lima y Huarochirí, beneficiando a Lima Metropolitana y reconociendo que el área en disputa pertenece al distrito de SJL. Sin embargo, esta resolución no contó con el respaldo de la población del Anexo 22, quienes continuaron las movilizaciones políticas para pedir una consulta ciudadana. Esto llevó a que el área en disputa quedara exenta de inversión y servicios públicos por las municipalidades locales, pero la Municipalidad Metropolitana de

Lima continuó con su proyecto vial sin sustento técnico adecuado. La obra de Pasamayito modificó algunas condiciones del conflicto y los intereses preexistentes, al permitir el incremento de los suelos y lógicas especulativas, pero esta situación no modificó el acaparamiento de suelo de parte de traficantes y empresas de transporte.

Figura 2
Línea de tiempo: construcción de vía y demarcación territorial de Pasamayito, 2000-2022



Fuente: elaboración propia sobre la base de Hurtado León (2010); *La República* (2019); MML (2019); *Perú News* (2019); Redacción EC (2019); Narciso González (2022); Ramírez Mendoza (2023); Expediente Técnico del Proyecto CUI 2472971; Decreto de Alcaldía N.º 014-SJL; Informe N.º 028-2022-Gidur-MPH-M; Proyecto de Ley N.º 4845/2019-CR; Resolución de Consejo N.º 012-2001-CM-MPH-M; y Resolución N.º 00028-2021-Emape/GCI.

3.1 Ocupación, conflictos limítrofes y agentes de suelo

¿Cuál es el proceso de ocupación del área de Pasamayito previo a la ejecución de la obra de la MML? Para responder esta pregunta es necesario reconocer dos dimensiones: primero, las características de propiedad de la tierra vinculadas al conflicto limítrofe entre distintas instancias administrativas que, aunque formalmente resuelto, persistió como un conflicto entre la población y las autoridades. Segundo, describir las lógicas de los principales agentes de suelo en esta área: los traficantes y dirigentes, por un lado, y las empresas de transporte, por otro. Se pueden identificar el tipo de gobernanza urbana del área de Pasamayito previa a la ejecución de la obra, y los tipos de arreglos entre los actores.

El tipo de propiedad de la tierra (comunal, pública, privada u otro) tiene repercusiones institucionales y en la estructura de oportunidades para los actores, sus estrategias y las dinámicas de conflicto (Calderón, Valencia, & Campos, 2022; Diez, 2023; Lambert, 2021). En el área de Pasamayito, ubicada en SJL, se intensificaron los conflictos territoriales por los límites o la propiedad de las tierras desde el año 2001. El territorio del Anexo 22 (figura 1) es resultado de una compleja historia de disputas y estrategias políticas que caracterizan gran parte de las transformaciones de las tierras de comunidades campesinas en las últimas décadas. El Anexo 22 perteneció a la CCJ, un territorio agreste y accidentado que inició su ocupación a finales de la década de 1990 (Diez, 2023; Narciso González, 2022). La contigüidad de este territorio con SJL y la superposición de los límites en sus leyes de creación generaron un debate de demarcación territorial.

La CCJ, ubicada al noreste de la capital, ocupa un área de 100 000 hectáreas y distintas provincias y distritos (Diez, 2023). En la década de 1970, pasó de una administración central a la descentralización en anexos y Juntas de Administración Local (JAL), subdividiendo su territorio en busca de un mejor control de sus tierras, las cuales fueron invadidas por personas ajenas a la comunidad (Gutiérrez, 1998). Una atribución de las JAL fue adjudicar tierras solo a comuneros; pero esta función se modificó con la Ley de Titulación de Tierras (Ley N.º 26845) de 1997, que dio libertad a la compraventa de tierras campesinas, lo que derivó en un atractivo mercado de tierras y un acelerado crecimiento urbano luego del año 2000 (Narciso Gonzáles, 2022).

Uno de los puntos principales del conflicto territorial es la creación del centro poblado Anexo 22 – Pampa Jicamarca de Canto Grande por parte de la Municipalidad Provincial de Huarochirí (MPH) en el año 2001. Esta acción inició un largo proceso de conflictos administrativos, primero con la MSJL y luego con la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML). En

2008, se conformó el Frente de Defensa de Jicamarca (Narciso González, 2022, p. 62), que facilitó la organización de marchas y plantones a favor de la MPH, logrando un primer dictamen a favor por parte del Gobierno central (Hurtado León, 2010) pero que no prosperó. El 3 de abril de 2019, debido a un fallo judicial a favor de la MML, la MPH anuló la creación del centro poblado Anexo 22 – Pampa Jicamarca de Canto Grande, por considerar que ese acto fue irregular. Con este fallo, en términos legales, el problema limítrofe se resolvió; sin embargo, la población solicitó al Gobierno central que hiciera una consulta ciudadana para pertenecer a la MPH, pero el Gobierno central no aceptó esa demanda. A pesar de la anulación, la MPH y la Municipalidad Distrital de San Antonio continuaron entregando constancias de posesión a los residentes del Anexo 22. Por ejemplo, en la Asociación Grupo Bolognesi (figura 3), se entregaron estas constancias incluso en áreas destinadas a equipamiento urbano: parques, calles y escaleras. Por otra parte, la MSJL reconoció que, legalmente, el Anexo 22 está en su jurisdicción administrativa, pero decidió no intervenir, alegando que los residentes no pagan los impuestos en SJL, sino en la MPH. En suma, el Anexo 22 es un área donde ninguna de las municipalidades asume funciones efectivamente.

Durante el conflicto de delimitación, los traficantes de tierras utilizaron múltiples caminos administrativos y normativos para apropiarse de terrenos en el Anexo 22. En algunos casos, lo hicieron coludidos con cortes judiciales locales, basándose en documentación ambigua respecto a la tenencia de la tierra en disputa (recibos de compraventa o resoluciones de adjudicación de tierras falsas), emitiendo resoluciones a favor del traficante y viabilizando desalojos. En otros casos, avalados y coludidos con autoridades locales, se autorizaron lotizaciones ilegales en búsqueda de réditos políticos (Calderón *et al.*, 2023). Al transcurrir el tiempo, los traficantes de tierras mejoraron su capacidad de organización y capacidad de incidir en las decisiones públicas. Fortalecidos por esta situación, los casos de estafas por dobles o triples ventas de un mismo lote aumentaron, así como los conflictos con altos niveles de violencia, que involucraron a bandas criminales y extorsión y, en algunos casos, miembros de la policía local, lo que agudizó aún más la situación.

La construcción de vías, lotización y demarcación territorial son tres procesos que configuran las dinámicas de gobernanza del área de Pasamayito, y que se refuerzan mutuamente en el tiempo. Los agentes de suelo son antiguos dirigentes comunales, autoridades políticas, bandas criminales, dirigentes vecinales y empresarios locales que buscan acaparar suelo y obtener beneficios. Existen un conjunto de factores fuera y dentro de la comunidad que fomentan las lógicas de tráfico de tierras y la conversión

de suelo comunal en suelo urbano (Diez, 2023). En la primera década del siglo XXI, la Junta de Administración Local lideró este proceso de urbanización. Una vecina entrevistada nos comentó la estrategia de venta de lotes utilizada durante esos años:

> Pagamos. Anteriormente había allá abajo un local, había un «notario». Ahí pagamos nosotros. Ahí nos dieron nuestra acta de adjudicación […]. Con eso hemos adquirido nuestro terreno.
>
> El dirigente es quien nos llevó, nos dijo: «Esto lotes están vacíos», y ya ahí nosotros elegimos pues. (Residente de Pasamayito, SJL)

La JAL se encargó de la transacción y reconocimiento del comprador, y los dirigentes, de la venta. En muchos casos, las estrategias incorporaron acciones violentas, expresando la relación asimétrica entre los agentes del suelo y los compradores. Fueron comunes el despojo de tierras, la contratación de delincuentes y la disputa entre traficantes. En paralelo con la ocupación, se construyeron vías de acceso, obras solventadas por la recaudación y cobros administrativos en el Anexo 22 y por empresarios locales.

A inicios del siglo XXI, en el área analizada (véase la figura 1), se fundaron la Universidad Santo Domingo de Guzmán y distintas asociaciones de vivienda. Por su lejanía del área central del Anexo 22 y la escasa cantidad de residentes, la construcción de vías era una prioridad. La construcción de la vía Pasamayito se inició aproximadamente el año 2005, con el apoyo del presidente de la JAL, equipo técnico (topógrafos, conductores de maquinaria pesada, etc.), los dirigentes de las asociaciones y la contribución de los asociados. Esta infraestructura buscaba, en el discurso, conectar SJL con Comas en menos tiempo. Sin embargo, el efecto inmediato y más importante fue dinamizar el mercado de tierras. Este proceso se expresa con claridad en el incremento de vías y ocupación de la Asociación Grupo Bolognesi (véase la figura 3). La trocha entre el Anexo 22 y Comas se concluyó el año 2010.

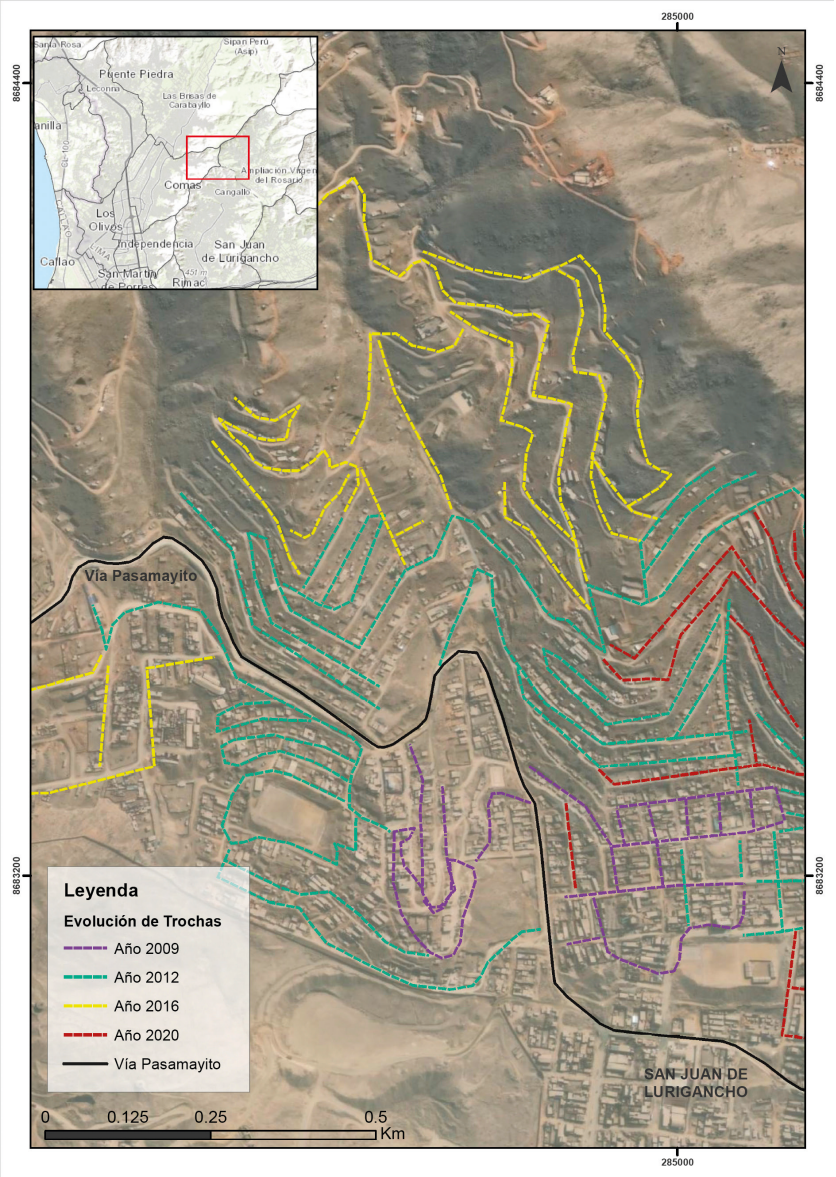
Otros agentes de suelo son las dos empresas de transporte que promueven y se benefician de la ruta de Pasamayito: Mandarino Express y Familia 22, creadas en 2015 y 2018, respectivamente. Ambas utilizan Pasamayito como parte de su recorrido, pero con diferencias en el uso de trochas. La vía de Mandarino Express es casi plana, cruza el terreno de la Universidad Santo Domingo de Guzmán y llega a la Asociación Grupo Bolognesi. Por otro lado, la ruta de Familia 22, para llegar a SJL, debe cruzar un cerro en una ruta zigzagueante de mayor pendiente, más estrecha y accidentada.

Las características de sus rutas están vinculadas con la expansión urbana. Mandarino Express cumple una función de transporte público para las asociaciones cercanas, y en algún momento gestionó acuerdos con la Universidad Santo Domingo de Guzmán para la movilidad de estudiantes y se encargó del mantenimiento de Pasamayito antes de su pavimentación. Por el contrario, la ruta de Familia 22 cruza áreas de reciente ocupación donde proliferan asociaciones nuevas, distinguibles por carteles y módulos de venta de vivienda y lotes. Además, en esta ruta se han construido nuevas vías de acceso en las que es común observar trabajadores y maquinaria pesada lotizando cerros contiguos y expandiendo la oferta de lotes. En los últimos años, las tierras aledañas a la ruta de Mandarino Express, dentro de la universidad, se han lotizado y tienen un módulo de ventas. En el recorrido de Pasamayito, aumentan cada vez más los módulos de vivienda instalados con sus letreros de «se vende». Y es que este modo de gobernanza de la tierra relacionada con Familia 22 no es una peculiaridad, sino la forma en que los traficantes trabajan en el mercado de tierras.

Considerando los tipos propuestos por Cabrera y De Marchi (2022) para clasificar la relación entre transporte y expansión urbana, la empresa Mandarino Express cumple la función de ofertar transporte para una demanda existente, y Familia 22 expresa el tipo de consustancialidad entre empresa y organización barrial. Podemos ampliar esta discusión señalando que los empresarios de Familia 22 generaron un modo de gobernanza (Lindell, 2008) de estas zonas de delimitación y tenencia de suelo ambiguo, aprovechando la construcción de vías para producir nuevo suelo urbano y nuevos lotes para vender, y utilizando la empresa de transporte para especular con los precios por ofertar.

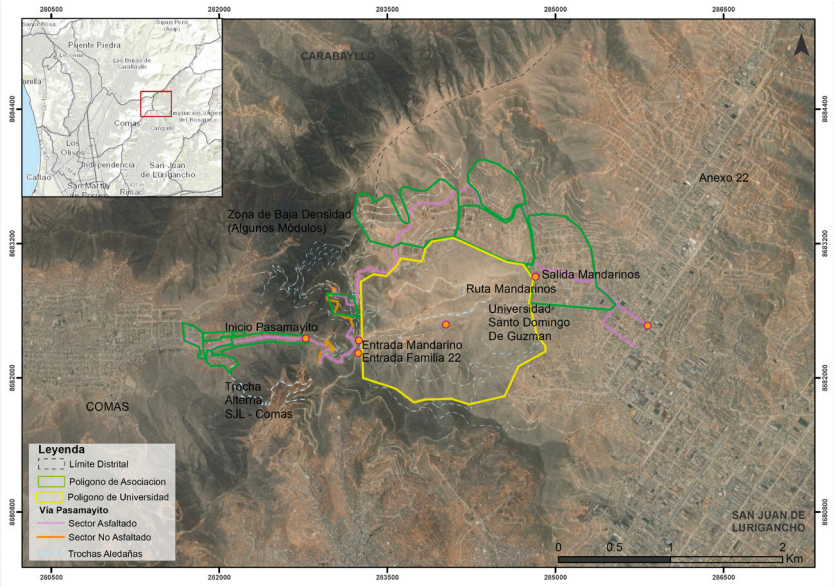
Cerca de la ruta privada de Familia 22, es tal la cantidad de vías de acceso creadas que se ha formado un «Pasamayito paralelo» (véase la figura 4). En todos los cerros de la franja izquierda del distrito de SJL se reproduce esta lógica de urbanización: construir vías y lotizar terrenos para luego venderlos. Lo curioso es cómo todas estas vías se concatenan. Además, ya no solo se conecta SJL con Comas, sino también con Independencia y el Rímac.

Figura 3
Crecimiento de ocupación y vía 2009-2021 en la Asociación Grupo Bolognesi



Fuente: elaboración propia a partir de imagen satelital recuperada de Google Earth (28/04/2023).

Figura 4
Vía Pasamayito, vías de transporte e hitos



Fuente: elaboración propia a partir de imagen satelital recuperada de Google Earth (28/04/2023).

3.2 El proyecto de infraestructura y pavimentación de la vía

¿Cómo una trocha construida por traficantes de tierras y empresas de transporte se convierte en una obra que beneficiará al sistema vial metropolitano y al proyecto del megapuerto de Chancay? La justificación política y técnica de la obra requiere ser discutida. La inversión en obras de infraestructura modifica los precios y características de los submercados de suelo, y refuerza la capacidad de acaparar el suelo de parte de los agentes de suelo (traficantes y empresas de transporte). En condiciones de reproducción de urbanización precaria, las decisiones del Estado no pueden ser explicadas como ausencia, sino como múltiples formas de gobernanza.

La vía Pasamayito aparece en las discusiones públicas desde la gestión municipal de Susana Villarán (2011-2014), pero adquiere relevancia desde la campaña municipal de 2018, cuando empezó a ser discutida en medios de comunicación, por autoridades municipales y candidatos a la Alcaldía Metropolitana de Lima. Entre acciones de fiscalización, columnas de opinión y reportajes, se empieza a conocer Pasamayito como una trocha informal e insegura que conecta Comas con SJL. En la campaña municipal, el entonces candidato y futuro alcalde metropolitano, Jorge Muñoz, prometió un proyecto vial para Pasamayito, pese a no ser parte de su plan de gobierno.

Muñoz había sido alcalde del distrito de alta renta de Miraflores y durante la campaña fue criticado por ser un «alcalde que no conoce la ciudad». Por ese motivo, apostó por un proyecto vial en un área no consolidada de la ciudad de Lima, como es el entorno de Pasamayito. En uno de sus primeros videos de campaña, el candidato dijo sobre Pasamayito: «es un sitio donde ninguna autoridad ha podido hacer un trabajo para poder tener pistas dignas. Nosotros lo haremos».

En el primer año de gestión (2019), la MML empezó los estudios para la obra de Pasamayito. La obra refleja los intereses y lógicas contrapuestas en el interior de la municipalidad. Mientras que algunas subgerencias declararon a Pasamayito como una vía «de acceso restringido» y «zona de alto riesgo» para la circulación vehicular, el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP) de la MML recomendó utilizarla como extensión de una avenida contigua e incorporarla en el sistema vial metropolitano. Esto último era requisito para iniciar las gestiones de la obra de pavimentación. La MML integró Pasamayito a su sistema vial en diciembre de 2019, gracias a un rápido despliegue de su burocracia.

Mientras se formulaba el expediente técnico, la MML buscó dar un sentido dentro de su planificación a la obra vial de Pasamayito. Así, en el Concejo Municipal la consideran parte del Plan Estratégico Institucional orientado a «Mejorar la movilidad urbana sostenible en beneficio de la ciudadanía». Antes de ejecutar la obra, se buscó solucionar los problemas limítrofes con la Municipalidad Distrital de San Antonio (Huarochirí). El alcalde Muñoz buscó establecer un convenio de cooperación institucional con dicha municipalidad para intentar solucionar los problemas de delimitación territorial, pero fue rechazado por el Consejo Municipal alegando que aceptarlo sería un argumento a favor de Huarochirí[2]. La ejecución de la obra empezó en octubre de 2021, lidiando con dos tipos de problemas: liberación de predios y problemas con los dueños de terrenos correspondientes a la Universidad Santo Domingo de Guzmán que realizaban movimientos de tierra para futuras lotizaciones cerca de la obra (entrevista a trabajadora de la empresa ejecutora, 2023).

En paralelo, durante el año 2020, el teniente alcalde inició la gestión del «Nuevo Sistema Intermodal de la Ciudad de Lima»: un conjunto de nuevas infraestructuras de transporte, entre ellas la pavimentación de nuevas vías departamentales para conectar a Lima con Chancay, donde se proyectó un megapuerto que busca convertirse en el puerto principal de Sudamérica.

2 La participación de esta municipalidad se redujo a una opinión emitida el año 2022 a la MML respecto al trazado de la vía (Informe N.º 028-2022-Gidur-MPH-M).

El IMP incluyó esta propuesta en la formulación del plan urbano para la ciudad (Planmet 2040), denominando a este conjunto de vías «Vía de los Emprendedores», cuya principal función es conectar el área productiva de Lima Este y Lima Norte con el puerto de Chancay y facilitar la circulación vehicular de carga pesada. Varias pistas conforman la «Vía de los Emprendedores», pero Pasamayito es fundamental, ya que reduce a un tercio el tiempo de traslado entre Lima Norte y Lima Este. Sin embargo, al ser una vía orientada a carga pesada, su trazado es cuestionable por su alta pendiente y curvas pronunciadas, sobre todo teniendo en cuenta que en cuatro meses luego de su apertura (noviembre de 2022) ha habido más de una decena de accidentes vehiculares (Ramírez Mendoza, 2023).

Los actores involucrados en la implementación del proyecto fueron varios: desde el Gobierno central, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (financiamiento); el Gobierno regional (para temas administrativos y gestión); y el Gobierno provincial (MML) y los Gobiernos distritales, pero es el provincial (MML) el que tuvo el liderazgo. En entrevista con un alto funcionario del IMP, este indicó que la obra de Pasamayito ayudaría a solucionar un problema de movilidad y transporte de los residentes de su entorno, quienes enfrentan altos costos para su desplazamiento. Además, indicó: «Lo que estamos haciendo es llevar la formalidad, por primera vez. O sea, por fin, es el primer paso de la formalidad» (funcionario IMP, entrevista, 2022). Sin embargo, las justificaciones sobre Pasamayito terminan relegadas a un discurso promercado para incorporar a Lima a la globalización a través del proyecto del puerto de Chancay, y a la necesidad de pensar la infraestructura vial para esa obra. La «Vía de los Emprendedores» busca dinamizar el ingreso y la salida de mercadería del megapuerto de Chancay y no mejorar las condiciones de habitabilidad precarias de las familias de Comas o SJL. El funcionario entrevistado infiere que, al conectarse al megapuerto de Chancay, se dinamizarán los mercados de los emprendedores de la «pujante Lima Norte». El 11 de noviembre de 2022, se inauguró la vía Pasamayito, sin haber concluido toda su ejecución[3]. Fue renombrada como «Av. Fernando Belaunde Terry», líder histórico del partido político del entonces alcalde de Lima.

La pavimentación de Pasamayito es una muestra de toma de decisiones *ad hoc* para la creación de infraestructuras urbanas (Pineda, 2016). Se caracteriza por no sustentarse, desde su formulación, en una visión estratégica para el

3 La obra se financió por un poco más de US$ 15 millones y fue ejecutada por la empresa China Railway N.º 10: consistió en el diseño de la vía y su asfaltado, además de señalética de tránsito, barreras de seguridad e iluminación.

desarrollo de la ciudad, por carecer de fundamentos y por estar orientada a objetivos políticos particulares. Los beneficiados son inversionistas privados (la constructora china) y, en este caso, indirectamente –y al parecer no previstos–, los agentes privados del suelo, al verse incrementado el precio colindante a la vía. ¿Cuáles fueron los discursos, acciones o políticas respecto a las condiciones del acelerado mercado de tierras que existe en la zona desde hace más de 20 años? Ninguno.

4. Acceso al suelo residencial y lógicas especulativas

El proceso descrito configura un crecimiento urbano especulativo. Debemos resaltar una dimensión fundamental: en las dinámicas de acceso al suelo residencial persisten las dificultades para las familias sin vivienda, acumulando desventajas sociales y condiciones de habitabilidad precarias y en situaciones de riesgo. De manera similar a la literatura especializada, identificamos dos tipos de circuitos con mecanismos propios de especulación y acaparamiento del suelo. Por un lado, la ocupación, lotización y mercantilización de nuevo suelo de parte de dos tipos de agentes de suelo: asociaciones civiles provivienda vendiendo suelo adyacente disponible o traficantes de tierras que utilizan estas asociaciones como fachada para la venta de lotes. Esta mercantilización de suelo es dinamizada también por las empresas de transporte que construyen más accesos para poder vender los lotes alejados de la vía principal y monopolizan su uso cobrando peajes. Por otro lado, se encuentra la venta de lotes vacantes por personas y familias que acaparan lotes como mecanismos de capitalización, y dirigentes vecinales[4]. Para describir estas características, utilizamos el material de cualitativo e información de venta de lotes.

La fachada de «asesores inmobiliarios» facilita la creación de asociaciones provivienda. Sus ventas no están ocultas: tanto antes como después de la pavimentación, abundan los letreros de ventas y los anuncios en redes sociales. Son estos los actores que, en SJL, en tierras colindantes a Pasamayito y el Anexo 22, se disputan el suelo vacante, construyen vías y lotizan para vender, sin importar si se ubican en zonas de alta pendiente o sin servicios. El costo mínimo actual para acceder a un lote es de S/ 8000 (aproximadamente US$ 2200), por un lote pequeño y alejado de Pasamayito; y entre US$ 16 000 y 17 000 en ciertas áreas ubicadas en la vía o muy próximas a ella. Las estrategias para captar clientes se basan en facilidades de pago o

4 Otro circuito está vinculado a las economías ilegales de extorsión presentes en el territorio y entre distintos actores, lo cual requiere mayor análisis pero sobre pasa los objetivos de este artículo y del momento en el cual se hizo el trabajo de campo.

incluso el otorgamiento de créditos. Además, los anuncios en redes sociales no ocultan las condiciones precarias que afrontará el comprador (véase la figura 5).

Figura 5
Anuncio de venta de lotes (2022)

Fuente: Anuncios de ventas (Grupo de Facebook). Recuperado en noviembre de 2022.

Además de Pasamayito como factor que aumenta el precio del suelo, en las zonas relacionadas con el Anexo 22 de Jicamarca, la Municipalidad Distrital de San Antonio ha otorgado constancia de posesión sin valorar el terreno donde se localiza el solicitante, ya sea de alto riesgo o en zonas destinadas al equipamiento, vías de acceso y sin vivencia comprobada:

> [...] anteriormente, pues, les daban a gente que no… no había, ni movía ni una piedra. No había ni un silo, ni una casa…, les daban constancias de posesión… Nosotros reclamamos nuestras áreas verdes. «Esta es área verde, tienen que respetar». La gente que compraba así el terreno se ha venido con sus delincuentes, con sus matones. Gente que no conocíamos, venían y

> se metían, pues querían ocupar más terrenos y cuando… cuando nosotros reclamamos, nos decían: «Que no, que nosotros tenemos constancia». Y ¿por qué la constancia? Vámonos a la municipalidad. En la municipalidad, decían que es absurdo, no saben nada. [...] cuando uno va a reclamar, salen con que no saben, que no sé qué han hecho sus trabajadores. (Residente del Anexo 22)

Por ello es común ver anuncios de venta de terrenos cercanos al Anexo 22 que se promocionan como con «papeles en regla» u otros que señalan explícitamente, en terrenos vacíos y solo marcados con tiza, que cuentan con «constancias de posesión» (véase la figura 5). Otros anuncios, como estrategia para generar confianza, mencionan la inscripción en registros públicos de la asociación donde se localiza el lote. En la mayoría de estas asociaciones, las condiciones de habitabilidad precarias han generado que su vivencia sea menor que la cantidad de lotes con dueño. Por ello, es normal ver en estos sectores solo las vías y módulos de vivienda colocados. Este es un panorama que se repite en toda el área cercana a Pasamayito y, en general, en las laderas del distrito SJL, como distintivo de su expansión urbana contemporánea.

Respecto a la venta individual, se cuenta con el testimonio de un vecino que tiene un lote cercano a Pasamayito, pero comprado antes de su creación:

> […] le pagué unos… caro era, 1900, 2000… 1900 pagué yo [aproximadamente US$ 540], creo, ya era ya como lote, como te digo, como basural. No había carro [vehículo de transporte] antes para acá, no había. Moto también había poquito como... 4 o 6 motos y un señor nos trae [...], ni una cuadra, ahí nos cobra 3 soles, de ahí, otra vuelta moto, nos trae acá ya... esas veces, con 5 soles o 6 soles llegamos acá [...]. Todo cerro, nadie, vacío, como dice, ahí está el señor, eh, era, las vecinas, acá unos cuantos vivían. Aquí era vacío. Todo vacío, pedregal, no había este camino, nada, piedra, piedra era. (Residente de SJL)

Una de las condiciones centrales para la formación de precios es la accesibilidad a los terrenos. En el año 2000, cuando el señor compró el terreno, no había acceso a Pasamayito, pero en la actualidad sí, más otras vías adicionales, e incluso la empresa Familia 22 circula cerca. En su asociación, todos los lotes están ocupados, pero en una asociación colindante sí hay lotes en venta y el precio del suelo es de S/ 4600 a 6900; es decir, 8 a 12 veces el valor original. Las vías y la circulación de empresas de transporte son reconocidos por las personas que conforman las asociaciones cercanas como factores importantes para el alza del precio

del suelo. Por ejemplo, cuando uno de los traficantes quiso cobrar para dejar que Familia 22 cruce sus tierras –como sucedió en Pasamayito–, una vecina le aclaró: «¿Qué cosa vas a cobrar? Te estás beneficiando, tus terrenos van a costar más. Todos los que están abajo porque están al lado de la carretera» (residente de SJL).

Por otro lado, el mercado informal de suelo forma parte de la vida cotidiana de quienes habitan en estas zonas de expansión del distrito. Ellos, además de reconocer a las personas involucradas en ese negocio, reconocen sus propios beneficios:

> Lo único que hay es más gente, pues. Antes, nosotros decíamos que vivíamos en el fin del mundo. Porque de acá ya no había más. No había más espacio, ¿no? Pero ahora ya está [la asociación] San Miguel, después sigue Monterrey, y más arriba está Santo Domingo, más arriba está Corazón de Jesús. Entonces, ya pues, quedamos en el centro nosotros. (Residente y dirigente barrial en SJL)

Conclusiones

El análisis del caso de Pasamayito demuestra cómo el modelo de crecimiento urbano en Lima es una cadena de interdependencias y asimetrías entre distintos actores, que operan dinamizando la producción de nuevo suelo urbano anticipándose a los valores futuros del suelo. El carácter especulativo de este crecimiento se da a través de estrategias de anticipación, presión, negociación y conflicto en tierras no destinadas para uso residencial (Diez, 2023), que son factibles por la permisividad de la legislación respecto a la posesión del suelo y por la toma de decisiones *ad hoc* de funcionarios públicos para la creación de infraestructuras urbanas (Pineda, 2016).

Las lógicas especulativas de los actores se sustentan en un complejo entramado de conflictos sobre la tenencia legal de la tierra. En Pasamayito y sus alrededores, las condiciones de propiedad del suelo y conflictos limítrofes configuraron durante 18 años las acciones de diversos actores –traficantes, dirigentes: empresas privadas de transporte, personas– que implementaron estrategias de acaparamiento de suelo para fines especulativos y mercantiles (Calderón *et al.*, 2022; Lambert, 2021), buscando la mayor ganancia en la valorización futura del suelo (Verissimo, 2012). Esto permite comprender la importancia de la construcción de la vía Pasamayito y sus vías conexas como medio para dinamizar el mercado de suelo y generar recursos. Creando más vías, pueden generar, acceder y acaparar más «nuevo suelo urbano», logrando elevar discrecionalmente el costo de los terrenos. Del mismo modo, las empresas de transporte operan sin ningún tipo de fiscalización y

monopolizando las rutas, estableciendo rutas privadas y operando también como agentes de suelo (Cabrera & De Marchi, 2022).

La ejecución de la obra de parte de la MML intensificó las condiciones especulativas del mercado de suelo creado en el área de Pasamayito. Esto permite discutir el rol del Estado –a través de una obra de pavimentación de una vía irregular– en la conformación de un tipo de gobernanza urbana que se sustenta en su carácter múltiple y multiescalar (Lindell, 2008), donde se refuerzan las estrategias de actores privados y públicos. El caso permite ir más allá del debate nominal sobre si el único problema es la informalidad o no, y reconocer las características de este tipo de crecimiento urbano especulativo, donde se ponen en juego constantemente procesos administrativos, usos flexibles de la legislación y estrategias de campañas políticas. Del mismo modo, la pavimentación de Pasamayito es una muestra de toma de decisiones *ad hoc* para la creación de infraestructuras urbanas, con más efectos adversos que positivos para el bien común. El proyecto vial de Pasamayito, desde su formulación, no buscaba mejorar la calidad de vida de las personas que habitan esa área, sino cumplir objetivos políticos particulares y concretar propuestas de planificación urbana, ambos sustentados en lecturas anacrónicas del proceso de producción de espacio urbano en sectores populares, por lo que su principal bandera fue «llevar la formalidad», pero no realizar acciones concretas para mejorar las condiciones precarias de habitación y contrarrestar la mercantilización de suelo no habitable en la zona. Es decir, enfrentar el tráfico de suelo y de especulación.

Finalmente, el caso de Pasamayito demuestra cómo este tipo de crecimiento urbano especulativo refuerza las desventajas sociales y materiales de las personas que acceden al suelo a través de relaciones mercantiles, aceptando condiciones asimétricas con los agentes de suelo, e iniciando procesos de autoconstrucción de su vivienda. Para las familias más vulnerables, que no tienen otra opción de vivienda, vivir en este espacio es un estado de transitoriedad permanente (Rolnik, 2017), donde los costos sociales de reproducción son altos, las luchas por la seguridad de la tenencia del suelo son constantes, y pueden convivir con riesgos ambientales y sociales.

Referencias

Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE*, *38*(114), 35-69.

Boudreau, J., & Davis, D. (2017). Introduction: A processual approach to informalization. *Current Sociology*, *65*(2), 151-166. https://doi.org/10.1177/0011392116657286

Cabrera, J., & De Marchi, B. (2022). Paratránsito y expansión urbana: el transporte informal como dispositivo de urbanización. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, *14*.

Calderón, J. (1984). *Expansión urbana y mercado inmobiliario en Lima Metropolitana (1960-1983). El caso de San Juan de Lurigancho.* Desco.

Calderón, J. (1998). Mercado de tierras en áreas agrícolas periurbanas de Lima. *Debate Agrario*, (28), 1.

Calderón, J. (1999). Los mercados ilegales e informales de tierra urbana en América Latina. «Estado de la cuestión». *Debates en Sociología*, *23-24*, 39-54. https://doi.org/10.18800/debatesensociologia.199923-24.002

Calderón, J. (2011). Titulación de la propiedad y mercado de tierras. *EURE*, *37*(111), 47-77.

Calderón, J. (2016). *La ciudad ilegal: Lima en el siglo XX*. Punto Cardinal.

Calderón, J., Valencia, I., & Campos, G. E. (2022). Los submercados de lotizaciones informales en suelo agrícola en Lima, Perú, 1990-2020. *Andamios*, *19*(50), 341-366.

Calderón, J., Valencia, I., & Campos, G. E. (2023). De invasores a compradores. Mercantilización del suelo en la Lima popular del siglo XXI. *Territorios*, *49*, 1-26.

Camargo Sierra, A., & Hurtado Tarazona, A. (2013). Urbanización informal en Bogotá: agentes y lógicas de producción del espacio urbano. *INVI*, *28*(78), 77-107.

Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, *14*(6), 445-457.

Clichevsky, N. (2009). Algunas reflexiones sobre informalidad y regularización del suelo urbano. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, *14*(1), 63-88.

Connolly, P. (2013). La ciudad y el hábitat popular: paradigma latinoamericano. En *Teorías sobre la ciudad en América Latina*, vol. II (pp. 505-562). Universidad Autónoma Metropolitana.

Dammert-Guardia, M., & Lozada, L. (2021). Fragmentación institucional, desigualdad y el gobierno del área metropolitana de Lima (Perú). En *Ciudades capitales en América Latina: capitalidad y autonomía*. Flacso.

Di Virgilio, M., Guevara, T., & Arqueros, M. (2014). Un análisis comparado sobre la implementación de políticas de regularización de asentamientos informales en Argentina, Brasil y México. *INVI*, *29*(80), 17-51.

Diez, A. (2023). *Las múltiples dimensiones del tráfico de tierras en la costa peruana*. Coordinadora Nacional de Derechos Humanos.

Driant, J. (1991). *Las barriadas de Lima. Historia e interpretación*. IFEA.

Gerring, J. (2017). *Case study research: Principles and practices*. Cambridge University Press.

Gutiérrez, B. (1998). Jicamarca: (des)control de su territorio comunal. *Revista de Investigaciones Sociales*, *2*(2).

Huerta, E. (2023). *Renegociando las distancias: una aproximación a la configuración de la movilidad de los jóvenes a partir de la Línea 1 en San Juan de Lurigancho* (Tesis de Licenciatura), Pontificia Universidad Católica del Perú. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/25362

Hurtado León, E. (2010, 12 de julio). Municipalidad Provincial de Huarochirí: anexos 8 y 22 de Jicamarca pertenecen a San Antonio – Huarochirí y la región Lima. *Periódico El Huarochirano*. http://muniprovincialdehuarochiri.blogspot.com/2010/07/anexos-8-y-22-de-jicamarca-pertenecen.html

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2017). Censo Nacional 2017: XII de Población y VII de Vivienda. Lima: INEI.

Jaramillo González, E. (2012). Urbanización informal: diagnósticos y políticas. Una revisión al debate latinoamericano para pensar líneas de acción actuales. En C. Salazar (Ed.), *Irregular: suelo y mercado en América Latina*. Colmex.

Jaramillo, S. (2008). Reflexiones sobre la «informalidad» fundiaria como peculiaridad de los mercados del suelo en las ciudades de América Latina. *Territorios*, *18-19*.

Jáuregui-Fung, F., Kenworthy, J., Almaaroufi, S., Pulido-Castro, N., Pereira, S., & Golda-Pongratz, K. (2019). Anatomy of an informal transit city: Mobility analysis of the metropolitan area of Lima. *Urban Science*, *3*(3).

La República. (2019, 14 de octubre). Vecinos de San Juan de Lurigancho y Huarochirí marchan por problemas limítrofes. *La República*. https://larepublica.pe/sociedad/2019/10/14/vecinos-de-san-juan-de-lurigancho-y-hurochiri-marchan-por-problemas-limitrofes-sjl-huarochiri

Lambert, R. (2021). Land trafficking and the fertile spaces of legality. *International Journal of Urban and Regional Research*, *45*(1), 21-38.

Lindell, I. (2008). The multiple sites of urban governance: Insights from an African City. *Urban Studies*, *45*(9), 1879-1901. https://doi.org/10.1177/0042098008093382

Matos Mar, J. (1977). *Las barriadas de Lima*. Lima: IEP.

Metzger, P., Rebotier, J., Robert, J., Urquieta, P., & Vega Centeno, P. (2016). *La cuestión urbana en la región andina: miradas sobre la investigación y la formación*. PUCE.

Municipalidad Metropolitana de Lima (MML). (2019, 11 de diciembre). Acta de la sesión extraordinaria de consejo N.º 05. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2575389/acta-11112019.pdf.pdf

Narciso González, A. (2022). *La diversidad de movilidades cotidianas en una margen urbana de Lima Metropolitana. El caso del sector El Valle del anexo 22 de Jicamarca – distrito de San Antonio de Huarochirí* (tesis de Licenciatura), Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Perú News (director). (2019, 22 de diciembre). Loa a los pioneros: Los Mandarinos, 5 años mejorando la vía Comas—SJL. [Video]. *Youtube*. https://www.youtube.com/watch?v=N49R_xSJXMY

Pimentel, N. (2020). ¿Tomar lotes para vivir o para vender? Tráfico de tierras y práctica clientelar en la periferia urbana. *Revista de Sociología*, *31*, 133-159.

Pineda, J. (2016). Learning and knowledge generation in local decision making in the south: The case of urban infrastructure provision in Arequipa, Peru. *Journal of Planning Education and Research*, *36*(1), 60-75. https://doi.org/10.1177/0739456X15601186

Pírez, P. (2013). La urbanización y la política de los servicios urbanos en América Latina. *Andamios*, *10*(22), 45-67.

Poloni, J. (1987). *San Juan de Lurigancho, su historia y su gente: un distrito popular de Lima*. CEP.

Ramírez Mendoza, S. (2023, 14 de febrero). Curva mortal en Pasamayito: al menos 12 accidentes en menos de 3 meses de inaugurada. *El Comercio*. https://elcomercio.pe/pasa-en-la-calle/pasamayito-la-curva-del-peligro-para-los-vecinos-de-la-zona-noticia

Redacción EC. (2019, 14 de diciembre). Aprueban incorporación de vía «Pasamayito» que unirá Comas y SJL al sistema vial metropolitano. *El Comercio*. https://elcomercio.pe/lima/aprueban-incorporacion-de-via-pasamayito-que-unira-comas-y-san-juan-de-lurigancho-al-sistema-vial-metropolitano-municipalidad-de-lima-nndc-noticia/?ref=ecr#google_vignette

Riofrío, G. (1978). *Se busca terreno para próxima barriada. Espacios disponibles en Lima. 1940-1978-1990*. Desco.

Riofrío, G. (1991). *Producir la ciudad (popular) de los 90. Entre el mercado y el Estado*. Desco.

Robert, J., Gouëset, V., Demoraes, F., Centeno, P., Pereyra, O., Flechas, A., Lucas, M., Luna, C., Moreno, M., Pardo, C., Rueda, J., Prieto, G., Acosta, H., & Villar-Uribe, J. (2022). Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis. *Territorios*, *46*.

Rolnik, R. (2017). *La guerra de los lugares: la colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. LOM.

Roy, A. (2009). Why India cannot plan its cities: Informality, insurgence and the idiom of urbanization. *Planning Theory*, *8*(1), 76-87.

Salazar, C. (Ed.). (2012). *Irregular: suelo y mercado en América Latina*. El Colegio de México.

Smolka, M. O., Mullahy, L., & Lincoln Institute of Land Policy (Eds.). (2007). P*erspectivas urbanas: temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. Lincoln Institute of Land Policy.

Torres, D., & Ruiz-Tagle, J. (2019). ¿Derecho a la vivienda o la propiedad privada? De la política pública a la informalidad urbana en el Área Metropolitana de Lima (1996-2015). *EURE*, *45*(136), 5-29.

Torres, D., Perleche, D., & Aiquipa, A. (2021). *La producción del espacio urbano en Lima Metropolitana y el Callao. Entre las informalidades y la regulación (1961-2020)*. Universidad Nacional de Ingeniería.

Turner, J. (1976). *Libertad para construir: el proceso habitacional controlado por el usuario*. Siglo XXI.

Vega Centeno, P., Dammert, M., Moschella, P., Vilela, M., Bensús, V., Fernández de Córdova, G., & Pereyra, O. (2019). *Las centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI*. PUCP.

Verissimo, A. (2012). Programas de regularización y formación de las plusvalías en las urbanizaciones informales. En T. Bolívar & J. Erazo (Coords.), *Dimensiones del hábitat popular latinoamericano* (pp. 45-68). Clacso.