

Universidad de Lima
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Carrera de Administración



EL PROBLEMA DE LA AUTOCONSTRUCCIÓN EN LIMA METROPOLITANA

Integrantes

Canahualpa Nakamatsu, Erina Ayumi

Código 20170261

Martinez Montoya, Melanie

Código 20181130

Moreno Alonzo, Sandra Karina

Código 20181246

Ospino Alva, Maria Alejandra

Código 20183007

Rodriguez Salazar, Camila Fernanda

Código 20181656

Toledo Aranda, Daniela Sofia

Código 20181887

Curso

Gerencia de Proyectos

Asesor

Fernando Solís Fuster

Julio de 2021

Resumen

Tener una vivienda donde descansar, refugiarse, sentirse seguro y convivir con las personas más queridas no es solamente un proyecto de vida al que aspiran muchas personas, pues también posibilita el desarrollo económico del país, al ser la construcción una de las actividades económicas que produce más puestos de trabajo. No obstante, ante el problema del alto índice de carencia de viviendas que se presenta en Lima Metropolitana, se genera otro que es la autoconstrucción, y que en los últimos años se ha ido incrementando en gran medida, especialmente en Lima Metropolitana. Debido a ello, el presente trabajo busca analizar el problema de la autoconstrucción en Lima Metropolitana desde distintos aspectos que van desde su impacto en los precios hedónicos del metro cuadrado en las viviendas de cada distrito perteneciente al área, hasta las alternativas de solución que podrían ocuparse de dicho problema. Para ello, se empezará con un análisis sobre la influencia que tiene la autoconstrucción en el valor estético del distrito y la repercusión de este en los precios del metro cuadrado de las viviendas de cada distrito, relación que tiene su respaldo en el concepto de precios hedónicos. Luego, se incluye la problemática de la autoconstrucción en Lima Metropolitana, en donde se explica el origen de esta, la cual se remonta en los años 40, época en la que aconteció la oleada migratoria interna en el país. Se prosigue con la comparación de ciertos países europeos, respecto a la manera en que estos han abarcado el problema de la autoconstrucción que es producto de las oleadas migratorias por las que han pasado. Le continúa el planteamiento de ciertas propuestas de solución que se creen que son las más adecuadas para detener el surgimiento de más viviendas autoconstruidas en la capital. Por último, se presentarán las conclusiones finales sacadas entre todas las autoras respecto a los temas abordados.

Introducción

La informalidad es un tema que se vive en el día a día de los peruanos y que abarca muchos aspectos de la economía peruana, siendo el sector de la construcción y vivienda una de las más afectadas por dicho fenómeno social. Y es que uno de los problemas de mayor importancia en el Perú es el tema de la autoconstrucción de las viviendas, pues el 80% de los hogares edificados son fruto de la autoconstrucción (¿Cuántas viviendas son producto de la autoconstrucción y qué riesgos enfrentan?, 2017), es decir, no cuentan con una supervisión técnica ni cumplen con los reglamentos de construcción establecidos, mientras que en Lima el 70% de los hogares son informales, de los cuales solo el 6% consulta a un profesional (Idensity Consulting, 2018). Según datos de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (ADI Perú, 2019), al año se construyen 50,000 viviendas informales en Lima, frente a las 21,000 que son formales. Las cifras resultan alarmantes si lo comparamos con un país vecino como Colombia, donde anualmente se construyen 70,000 viviendas siendo en su totalidad construcciones formales (ADI Perú, 2019). Esta situación no solo genera que gran parte de las viviendas limeñas sean inseguras para ser habitadas, sino también atenta contra la planificación urbana y el ordenamiento territorial de la ciudad, generando el crecimiento desordenado que se ha dado en Lima en los últimos años. Al mismo tiempo conlleva a que los ciudadanos limeños tengan que vivir en deplorables condiciones que terminan afectando su calidad de vida y bienestar. Por ende, la autoconstrucción es un problema que está latente hasta el día de hoy, especialmente en Lima Metropolitana, y que acarrea otros problemas más, lo cual termina siendo una preocupación que afecta a todo el país.



Discusión

Para comenzar con el análisis es importante plantearse primero la siguiente interrogante, ¿por qué el precio del metro cuadrado de un distrito como San Martín de Porres es mucho menor que el de un distrito como Santiago de Surco si sus viviendas están construidas con el mismo material, si el costo de transporte de los materiales empleados es el mismo y si la distancia que tienen estos dos distritos al centro de la ciudad es la misma? La respuesta se resume en un solo término: precios hedónicos. El concepto de precios hedónicos se define como “aquellos precios implícitos de los atributos o características, revelados a los agentes económicos a partir de los precios observados de productos diferenciados y de las cantidades específicas de sus respectivas características” (Quispe, 2013, p. 87). En base a ello, los atributos de cada distrito son los que inciden en la diferencia de precios del metro cuadrado entre San Martín de Porres y Santiago de Surco, pues estos no cuentan con las mismas prestaciones de servicios y características del distrito, ni poseen la misma cantidad de áreas verdes (Aranda, 2019). Sin embargo, el valor estético del distrito es un factor que pasa desapercibido al momento de evaluar los atributos que influyen en el precio del metro cuadrado en Lima Metropolitana, por las investigaciones que se han revisado referente al tema, pero que podría ser determinante. Este valor estético es la que se ve afectada por la autoconstrucción, pues tal como el arquitecto peruano Ellio Martuccelli señala y hace alusión a los pueblos jóvenes, “estas casas autoconstruidas se resuelven en su primera etapa en la más angustiosa necesidad: la vivienda de esteras, madera, cartón, que luego se traduce en ladrillo sin tarrajear y fierros que sobresalen anunciando próximas ampliaciones” (como se citó en Rodríguez, 2016, p. 258) y que rompen con la estética urbana del distrito.

La autoconstrucción suele presentarse en los niveles socioeconómicos más bajos, ya que su limitada capacidad adquisitiva y su deseo de contar con una vivienda propia los empuja a recurrir a personas con cierta experiencia en la construcción, pero sin conocimientos técnicos, para el diseño y la construcción de la vivienda, que resultan mucho más baratos que contratar a especialistas en el rubro. Y para ahorrarse más costos, evitan realizar los acabados finales tanto en el exterior como al interior de la vivienda, dejando de lado la comodidad, pues le dan más prioridad al aspecto económico.

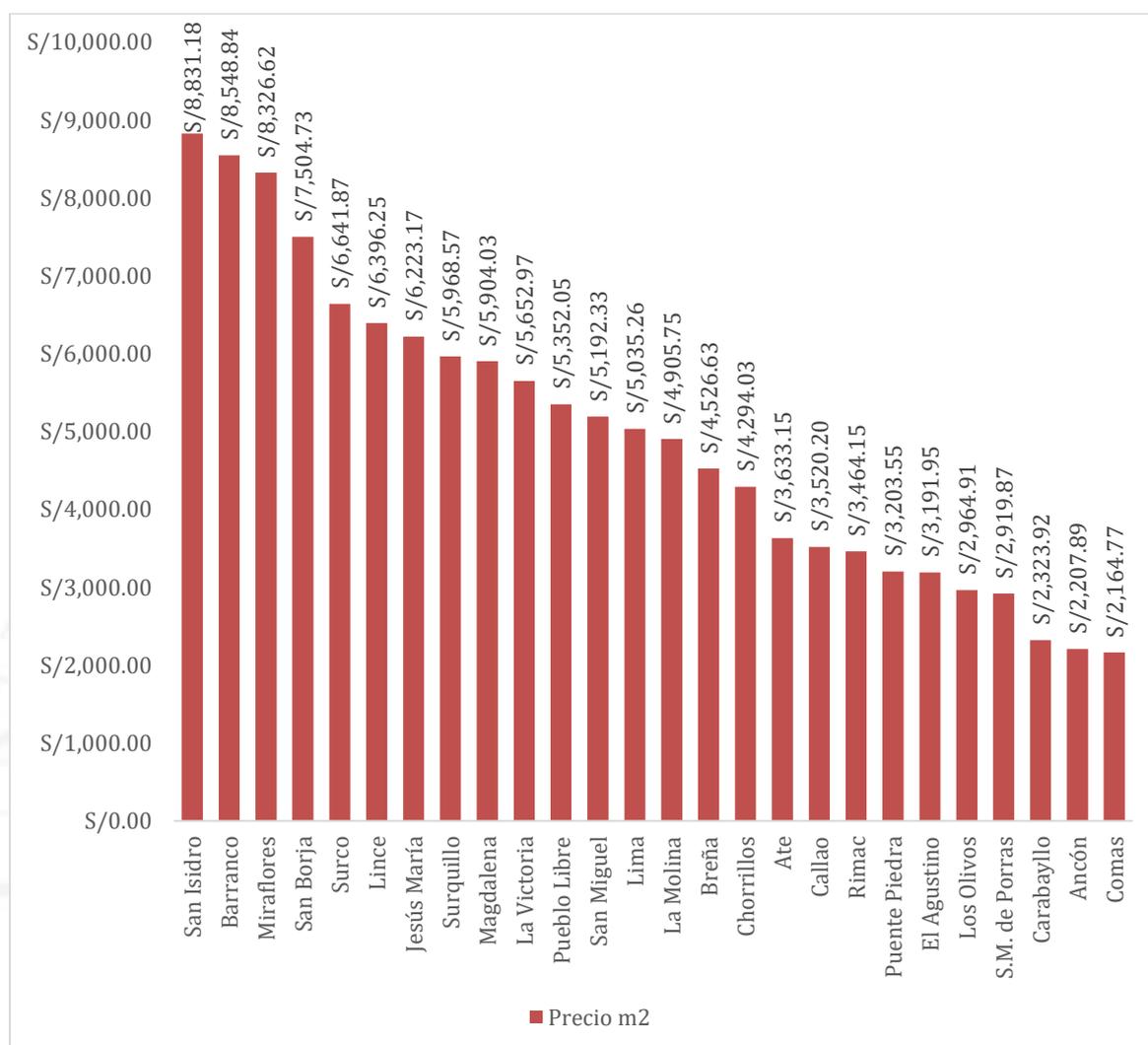
De acuerdo con un estudio elaborado por Arellano Marketing en el 2015, “la informalidad en Lima genera que la autoconstrucción sea una práctica arraigada en la sociedad,

siendo más común en los sectores C y D” (Antequera et.al, 2021, p. 31). Esto podría deberse a que según cifras de Ipsos (2021), la mayoría de los hogares de Lima Metropolitana pertenece a los niveles socioeconómicos C y D, quienes poseen un bajo ingreso mensual promedio de 2,760 a 4,160 soles. Además, gran parte de ellos habitan en los distritos que figuran como los más pobres de Lima Metropolitana, según el nivel de pobreza monetaria que registra en el “Mapa de pobreza monetaria provincial y distrital 2018” desarrollado por el INEI (2018), y estos son Pucusana (S/1,310), Puente Piedra (S/1,358), Santa Rosa (S/1,379), Independencia (S/1,413) y Villa El Salvador (S/1,421). Por lo que es de suponerse que la autoconstrucción suele presentarse con mayor frecuencia en estos distritos mencionados, donde predominan los niveles socioeconómicos C y D, quienes buscan satisfacer su necesidad de contar con una vivienda propia. Sin embargo, sus escasos recursos económicos los lleva a tener un presupuesto ajustado, lo que conlleva a que el diseño arquitectónico y la composición estructural de estas viviendas sean ignoradas por ahorrar costos. Sin embargo, las viviendas autoconstruidas no solamente se quedan con tener “deficiencias dentro de sus elementos estructurales, arquitectónicas y de procesos constructivos” (Arevalo, 2020, p. 11), sino que termina impactando en el valor estético del distrito, y por tanto, afecta a los precios hedónicos de las viviendas.

Según datos del INEI (1993), el cono norte es el sector que cuenta mayor número de asentamientos humanos, 349 para ser más exactos, y abarca distritos como Ancón, Carabaylo, Comas, Independencia, Los Olivos, Puente Piedra, San Martín de Porres y Santa Rosa. Los distritos que presentan un mayor índice de zonas no urbanizadas o asentamientos humanos propician al desarrollo de la autoconstrucción (Arevalo, 2020), lo cual termina traducéndose en un menor precio del metro cuadrado. Esto se ve reflejado en la figura 1, donde el precio promedio del metro cuadrado es menor en los distritos referidos.

Figura 1

Precio promedio del metro cuadrado (m²) en los distritos de Lima Metropolitana



Nota. Adaptado de “Informe Estadístico Mercado Inmobiliario 2018”, por Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, 2018 (<http://adiperu.pe/wp-content/uploads/12.-Bolet%C3%ADn-Estad%C3%ADstico-ADI-Diciembre-2018.pdf>)

Esto refleja la importancia que tiene el valor estético del distrito, que se debe en gran parte al aspecto de las viviendas en términos de arquitectura y estructura. Por ende, la importancia de la contratación de profesionales que cuenten con conocimientos técnicos respecto a la planificación y ejecución de la construcción de la vivienda. Sin embargo, esta filosofía no es compartida por aquellas personas que anteponen el aspecto económico y optan por la autoconstrucción. Y muchas veces las viviendas autoconstruidas quedan sin acabados finales, pues es común que se deje de lado el enlucido del exterior de la vivienda a fin de ahorrar costos, lo cual termina perjudicando la estética del distrito y se refleja en un menor precio del

metro cuadrado de las viviendas del distrito, a comparación de otras zonas que presentan un mayor índice de construcción formal y que viene acompañado de un precio promedio del metro cuadrado más elevado.

Problemática en la realidad de Lima Metropolitana

Luego de haber analizado el impacto que tiene el valor estético en los precios hedónicos de las viviendas en Lima Metropolitana y cómo estos se ven afectados por la autoconstrucción, es oportuno hacer una revisión sobre cómo surgió el problema de la autoconstrucción en Lima Metropolitana.

En primer lugar, hay que tener en claro el porqué la migración interna se dio en Lima Metropolitana, y Sabrera (2002) lo explica así:

Lima Metropolitana ha ocupado siempre una posición de privilegio y primacía; convirtiéndose en el centro de las actividades político-administrativas, las mismas que han sido dirigidas desde la capital. Esta, se convierte en el centro del poder económico y de decisión política del país contribuyendo a su expansión acelerada, alterando sustancialmente las relaciones económicas con el resto del país provocando un mayor crecimiento de su población. (p. 2)

El proceso migratorio interno aparece en los años 1940, y se acelera en las décadas siguientes, donde la mayor parte de los migrantes provenían de áreas rurales, generalmente jóvenes en edad activa (Sabrera, 2002). Esta migración se daba, en su mayoría, para encontrar mejores oportunidades debido al centro del poder económico que se encontraba en Lima Metropolitana y la insuficiente absorción ocupacional del campo (Fernandez, 2015). La mayoría de las personas venían a Lima con escasos recursos económicos por lo que para subsistir, se convirtieron en informales, en el sentido de construir sus propias viviendas (Fernandez, 2015). En otras palabras, la migración del campo a la ciudad originó el problema de la autoconstrucción. Es decir, los migrantes construían sus propios hogares sin supervisión técnica en todo su proceso y tampoco contaban con un ingeniero civil ni un arquitecto. El propietario construía con la asistencia de un maestro de obra o el mismo lo hacía todo porque no tenían los ingresos suficientes para contratar a alguien (¿Cuántas viviendas son producto de la autoconstrucción y qué riesgos enfrentan?, 2017).

Esto ha generado un problema, ya que ahora Lima Metropolitana tiene más de 10 millones de habitantes y anualmente se construyen 30,000 viviendas de manera informal frente a las 18,000 que son formales (Viviendas informales que se construyen al año es casi el doble de las formales, 2017). A esto se le suma que “somos un país proclive a sufrir fenómenos naturales por lo que, ante un eventual sismo de gran escala o un huaico (avalancha de agua, lodo y piedras), las viviendas autoconstruidas son las que correrían el mayor riesgo de desplomarse o dañarse severamente” (Idencity Consulting, 2018).

Estos sucesos vienen ocurriendo desde hace mucho tiempo, la corriente migratoria y la rápida urbanización trajeron consigo un término que cada vez se hizo más conocido en nuestro país, las barriadas. Esta expresión fue cambiando con el paso de los años, que en sus orígenes (los años 40) fue conocido como “barriadas”, posteriormente cambió a “barrio marginal”, la cual fue su denominación política desde 1969 y fue actualizado por la Municipalidad de Lima Metropolitana en 1983 por la expresión “asentamiento urbano municipal”, creada para reconocer a los pueblos jóvenes (Castro & Riofrío, 1996).

Teniendo claro la transformación del concepto “barriada”, podemos definirla como la modalidad de urbanización en la que primero se habita y que luego se empieza a urbanizar. Las barriadas se han generado principalmente por medio de invasiones de tierras o asignaciones por parte del gobierno de terrenos ubicados en la periferia (Fernandez, 2015). Todo comenzó en el año 1946, cuando un amplio grupo de personas ocupó el cerro San Cosme, que manifestó no tener dónde vivir, por lo que se instaló con esteras y declaró que se constituía una asociación de vivienda. El gobierno democrático de aquella época aceptó aquella manifestación y de esta manera nació la primera barriada del Perú. Desde entonces este fenómeno se ha expandido de manera explosiva en Lima. Los primeros casos se manifestaron en otros cerros como El Agustino y San Pedro, luego pasaron a San Martín de Porres y Comas, y para 1956 el 10% de la población de Lima ya estaba conformada por barriadas. En la década de 1970, lejos de detenerse, este fenómeno continuó expandiéndose por Villa El Salvador, San Juan de Lurigancho y Huaycán (Matos, 2015). Durante todo este lapso se identificaban a las barriadas como grupos compuestos por segmentos de la población y pertenecientes a los niveles inferiores de la estratificación social urbana.

La autoconstrucción de viviendas en barriadas ha sido un proceso ampliamente debatido y documentado en Lima, la mayoría de los estudios han señalado un lento avance en la construcción de viviendas. En 1980, los resultados de la Encuesta Nacional de Vivienda en Lima mostraron que el 56% de las viviendas en barriadas eran aún viviendas inestables, precarias y que no contaban con los servicios básicos (Fernandez, 2015). Además, la calidad de las viviendas no era muy satisfactoria, debido a que la gran mayoría fueron construidas sin cooperación ni asistencia técnica.

En el 2015, la Cámara Peruana de la Construcción presentó el estudio “La informalidad en la construcción es una bomba de tiempo”, en este se presentaron las cifras de la informalidad en el sector de autoconstrucción. El informe mostró que del total de obras realizadas en Lima por autoconstrucción solo un 3% de estas contaba con todas las condiciones para ser considerada 100 % formal (Palma, 2015).

En base a lo anteriormente expuesto, se puede concluir que el problema de la autoconstrucción surge de la oleada de migración interna que se vivió en Lima Metropolitana desde los años 40. Sin embargo, resulta pertinente analizar la manera en que otros países que también han atravesado por oleadas migratorias han respondido ante este fenómeno y cómo le han hecho frente al a la autoconstrucción que es un problema que se deriva de la migración.

Ejemplos modernos

En los últimos años el flujo de emigrantes en Europa de personas provenientes del Asia y África se ha incrementado debido al alto nivel de pobreza y constantes guerras que se presentan en estos lugares (Domínguez, 2021). Esto ha generado un cambio significativo en los países europeos que han recibido un gran número de refugiados y se han visto obligados a implementar ciertas medidas para controlar esta oleada migratoria. Una de estas medidas es el Plan de Acción para la Integración, el cual establece las prioridades y las principales actuaciones de la Comisión Europea en este campo (Comisión Europea, s.f.). No obstante, las políticas de vivienda son diferentes para cada Estado. Además, estos centros de acogida temporal son financiados por la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones mediante los fondos destinados para este propósito.

Como ejemplo tenemos a Alemania donde recibieron miles de refugiados. Por ello, en su capital se construyeron aldeas de viviendas con contenedores donde viven 6 personas aproximadamente en cada uno de estos. Este lugar fue brindado por el gobierno como una vivienda temporal donde podrían vivir en un plazo de 3 años mientras el gobierno les da herramientas para integrarse a la sociedad (Comisión Europea, s.f.). Asimismo, recientemente se ha recibido a miles de venezolanos inmigrantes que no saben hablar ni inglés ni alemán, por lo que el gobierno por medio de trabajadores hispanohablantes les enseña el idioma del país para que les sea más fácil obtener un empleo o estudiar alguna carrera (Paredes, 2020). Lamentablemente, cada vez hay más habitantes y mayor déficit habitacional, esto sumado por el descontento de un sector de la población por la destinación de fondos para la construcción de estas viviendas generan incertidumbre en lo que respecta a la situación de los inmigrantes.

En base con lo anteriormente estipulado podemos contrastar con la situación de Perú ante la respuesta de la venida de inmigrantes. Aunque en este caso no solo se trata de la llegada de venezolanos al área de Lima Metropolitana, sino también de los mismos peruanos que migraron del campo a la capital hace muchos años atrás (Mendoza & Miranda, 2019). Estos, al igual que las personas que emigraron a Alemania, contaban con escasos recursos para iniciar una nueva vida. La mayoría tuvo que comenzar desde cero en la capital y poco a poco ir mejorando su situación económica. Una vez establecidos empezaron a construir sus viviendas en zonas alejadas. La mayoría de ellas fueron construidas de manera improvisada debido al dinero suficiente para contratar a un arquitecto o ingeniero para que le diseñe una vivienda. Asimismo, muchas de estas casas fueron construidas con material noble que pone en riesgo a sus habitantes en una situación sísmica. Esto fue causado debido a los pocos fondos con los que contaban puesto que todo lo gastado iba a salir de sus bolsillos sin ninguna ayuda del gobierno, y aquí es donde radica la diferencia con el caso de Alemania. Si bien los casos son diferentes, comparten la necesidad de contar con un plan de integración por parte del gobierno peruano para poder evitar este tipo de casos.

Otro ejemplo es España, ya que logró convertirse en uno de los “20 países principales de destino de las migraciones internacionales” (Consejo Económico y Social de España, 2019, p.41). Los extranjeros dentro de la ciudad de Madrid representan aproximadamente un 14.1% de la población y esta llegada de los inmigrantes también es la causante del aumento de demanda de habitaciones o viviendas. Anteriormente, ellos acudían a la autoconstrucción como solución a la necesidad de viviendas, ya que resultaba más fácil, al no respetar varias políticas

de la construcción en el país, y barato, pero a partir de los años 70 aproximadamente, empezaron a crear políticas para evitar la autoconstrucción y actualmente está totalmente prohibida. Se realizó una política de vivienda para posibilitar alojamiento a los inmigrantes. En el caso de la ciudad de Barcelona, los inmigrantes “fueron alojados en viviendas de nueva construcción promovida mediante grupos y polígonos de vivienda social tanto de promoción pública (Obra Sindical del Hogar, Instituto Nacional de la Vivienda, Gobierno Cívil, Patronato Municipal de la Vivienda) como semipública o privada” (Algaba, 2003, párr. 93). Esto ayudó bastante para la disposición de viviendas para los inmigrantes y evitar que la autoconstrucción siga creciendo.

Como se mencionó anteriormente, en Lima Metropolitana hay un gran porcentaje de autoconstrucción, lo cual no es favorable para los ciudadanos. A comparación de España, Lima Metropolitana no se ha enfocado tanto en aplicar nuevas políticas o más restricciones para evitar la autoconstrucción a lo largo del tiempo. Por lo que hoy en día representa no solo una problemática para Lima Metropolitana, sino para el gobierno peruano que debe responder con medidas urgentes que controlen y mitiguen el crecimiento de las viviendas autoconstruidas, antes de que la situación se vuelva irremediable y sea más difícil controlar el asunto. Por ende, a continuación, se plantean ciertas propuestas de solución que podrían controlar el problema de la autoconstrucción en Lima Metropolitana que vienen principalmente de dos agentes, medidas de gobierno e iniciativa de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios.

Propuestas de solución

Una de las propuestas de solución es que se debería de fomentar más el programa Fondo MIVIVIENDA y destinar una mayor inversión por parte del gobierno, pues actualmente tiene “muy poco alcance tanto por la poca difusión como por el bajo presupuesto asignado” (Quispe, 2005). Este programa fue creado con la finalidad de poder otorgar mayores facilidades para la adquisición de inmuebles dignos a los peruanos. Dentro de Fondo MIVIVIENDA también se ofrecen otros programas y productos como: Programa techo propio, es un subsidio el cual está dirigido a las personas de más bajos recursos y ofrece las modalidades de adquisición de una vivienda nueva, la construcción en un sitio propio y el mejoramiento de viviendas. Asimismo, cuentan con el programa Nuevo Crédito MIVIVIENDA, producto hipotecario dirigido a las personas de medianos recursos que tiene como finalidad acrecentar la demanda de viviendas

por medio de tasas de interés que son más bajas que lo habitual en el mercado, Miconstruccion, orientado a facilitar ampliaciones y pequeñas construcciones, y Mismateriales, se enfoca en otorgar facilidades para la compra de los materiales para la mejora de hogares. Por lo visto, el Fondo MIVIVIENDA ofrece diversas facilidades para que las personas de bajos recursos económicos puedan comprar, construir y remodelar sus viviendas, lo cual les permitiría contar con un mayor presupuesto para la contratación de ingenieros y arquitectos para el diseño y construcción de sus viviendas, evitando así que recurran a la autoconstrucción.

Por otro lado, el Banco de Materiales es una medida que ya ha sido implementada para atender el problema de la autoconstrucción (Quispe, 2005), el cual tiene como finalidad la construcción de viviendas en zonas pobres, mediante el otorgamiento de créditos, y está orientado a los niveles socioeconómicos más bajos del país. Sin embargo, actualmente esta entidad debería ser regulada por la Superintendencia de Banca y Seguros para poder gestionar los recursos necesarios con la finalidad de reducir la autoconstrucción y seguir siendo un apoyo para las personas que buscan tener una vivienda digna pero que no cuentan con los recursos necesarios para realizarlo.

Otra propuesta de solución es que la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios promueva distintos proyectos los cuales otorguen alternativas de financiamiento con la finalidad de incentivar la construcción formal de viviendas y garantizar viviendas seguras.

Como última recomendación se considera que se debe realizar un cambio en la Regularización de edificaciones ante verificador catastral, Ley 30830, pues esta norma accede a las regularizaciones de inmuebles los cuales fueron construidos sin licencia antes del año 2016, como también los absuelve de multas (Soria, 2020), lo cual incentiva a que siga aumentando la autoconstrucción en Lima Metropolitana, es por ello que la norma debe ser más rigurosa para poner un alto a este problema.

Conclusiones

A pesar de que la literatura no lo contempla, la autoconstrucción tiene un fuerte impacto en los precios hedónicos de los distritos de Lima Metropolitana, ya que las zonas que se encuentra una relación indirecta entre el precio del metro cuadrado con la cantidad de viviendas autoconstruidas. Y esto se debe a que el valor estético del distrito impacta significativamente en el precio del metro cuadrado, por lo que la autoconstrucción no solo genera desordenamiento urbano y pobres condiciones de vivienda, sino también influye en el mercado inmobiliario en cuanto a la diferencia de precios de las viviendas de cada distrito.

Dentro de las deficiencias más frecuentes que hay en la autoconstrucción podemos encontrar la falta de planos bien elaborados, la falta de contratación de profesionales especializados y el uso de materiales deficientes para ahorrar costos. De esta manera, las familias de bajos recursos están poniendo en riesgo su inversión al tener viviendas potencialmente vulnerables.

Ante la crisis migratoria, los países europeos tuvieron una mejor respuesta que en Perú, puesto que estos llevaron a cabo la implementación de un plan de integración que ayudó a estas personas a incorporarse rápidamente a la sociedad. En contraste, como se vio en el análisis previo, en el Perú los inmigrantes venezolanos y la gente de provincia que va a la capital tienen que valerse por ellos mismos. Pues la ciudad de Lima no se ha centrado mucho en aplicar restricciones y políticas para detener la autoconstrucción. En consecuencia, el país actualmente cuenta con zonas que tienen viviendas construidas con material noble que ponen en riesgo a sus habitantes ante un posible sismo.

Como última conclusión, dentro de todas las propuestas de solución planteadas se considera al programa Fondo MIVIVIENDA como la más acertada para frenar el problema de la autoconstrucción por las diferentes ayudas que ofrece dicha medida para los sectores de menor poder adquisitivo. Sin embargo, hace falta promocionar esta medida para que las personas tengan conocimiento de ella y puedan recurrir a la facilidad de financiamiento que se ofrece, lo cual podría contribuir significativamente a la reducción de la autoconstrucción. También es tarea del gobierno destinar un presupuesto mayor a este programa para que el problema de la autoconstrucción sea frenado con mayor prontitud.

Referencias

- Algaba, A. (2003). La discriminación en el acceso al mercado de la vivienda: las desventajas de la inmigración. Novedades y permanencias. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 146. [www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(060\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(060).htm)
- Antequera, Y., Barreda, C., & Pinedo, L. (2021). *Análisis de construcción de vivienda formal en lotes habilitados para competir con el sector informal. Caso de estudio: Urb. San Antonio de Carabayllo* [Tesis de licenciatura, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio institucional de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. <http://hdl.handle.net/10757/622718>
- Aranda, O. (2019). *Determinantes que influyen en los precios de los departamentos en Lima Metropolitana y Callao en el periodo 2004-2017 mediante un análisis de precios hedónicos* [Tesis de licenciatura, Universidad Ricardo Palma]. Repositorio institucional de la Universidad Ricardo Palma. <http://repositorio.urp.edu.pe/handle/URP/3483>
- Arevalo, A. (2020). *Evaluación de la vulnerabilidad sísmica en viviendas autoconstruidas de acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones en el A.H. San José, distrito de San Martín de Porres* [Tesis de licenciatura, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio institucional de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. <http://hdl.handle.net/10757/648665>
- Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios. (2018). *Informe Estadístico Mercado Inmobiliario 2018*. <https://adiperu.pe/estudios-estadisticas/>
- Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios. (23 de mayo de 2019). *ADI: Se construyen unas 50 mil viviendas informales en Lima todos los años*. <https://adiperu.pe/noticias/adi-se-construyen-unas-50-mil-viviendas-informales-en-lima-todos-los-anos/>
- Castro, M. & Riofrío, G. (1996). La regularización de las barriadas: el caso de Villa El Salvador (Perú). En A. Azuela y T. François (Eds.), *El acceso de los pobres al suelo urbano* (pp. 219–232). Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos. <https://doi.org/10.4000/books.cemca.922>
- Comisión Europea. (s.f.). Inclusion de inmigrantes y refugiados en las ciudades. Recuperado el 09 de julio de 2021, de https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/inclusion-migrants-and-refugees-cities_es
- Consejo Económico y Social de España. (2019). *La inmigración en España: efectos y oportunidades*. <http://www.ces.es/documents/10180/5209150/Inf0219.pdf>
- ¿Cuántas viviendas son producto de la autoconstrucción y qué riesgos enfrentan? (17 de marzo de 2017). *Gestión*. <https://gestion.pe/tu-dinero/inmobiliarias/>
- Domínguez, B. (23 de mayo de 2021). Las salidas de migrantes hacia Europa por mar suben un tercio al aliviarse la pandemia. *El País*. <https://elpais.com/internacional/2021-05->

24/las-salidas-de-migrantes-hacia-europa-por-mar-suben-un-tercio-al-aliviarse-la-pandemia.html#:~:text=En%20los%20cuatro%20primeros%20meses,movilidad%20derivadas%20de%20la%20pandemia.

Fernandez, A. (2015). Las barriadas de Lima como estímulo a la reflexión urbana sobre la vivienda. Revisitando a Turner y de Soto. *Revista de Estudios sobre Vivienda (WASI)*, 2, 2 – 20. <http://resolver.tudelft.nl/uuid:53578ab9-d734-4d1c-b257-cbc81248cc4c>

Idencity Consulting. (21 de junio de 2018). *El alto riesgo de las viviendas informales en Perú*. <https://www.idencityconsulting.com/viviendas-informales-en-el-peru/>

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (1993). *5.20 Lima Metropolitana: número de asentamientos humanos, población y viviendas por conos y distritos, 1993*. https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib0169/n05/ce960520.htm

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2015). *Día Mundial de la Población*. https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1251/Libro.pdf

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). *Mapa de pobreza monetaria provincial y distrital 2018*. https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1718/Libro.pdf

Ipsos. (2021). *Perfiles socioeconómicos de Lima Metropolitana 2020*. https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/publication/documents/2021-01/nse_2020_v2.pdf

Matos, J. (25 de abril de 2015). Una barriada nueva cada día, por José Matos Mar. *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/opinion/columnistas/barriada-nueva-dia-jose-matos-mar-356225-noticia/?ref=ecr>

Mendoza, W. & Miranda, J. (2019). La inmigración venezolana en el Perú: desafíos y oportunidades desde la perspectiva de la salud. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 36(3), 497-503. <https://doi.org/10.17843/rpmesp.2019.363.4729>

Palma, R. (31 de marzo de 2015). Capeco: Solo el 3% de la autoconstrucción en Lima es totalmente formal. *Gan@Más*. <https://revistaganamas.com.pe/capeco-solo-el-3-de-la-autoconstruccion-en-lima-es-totalmente-formal/>

Paredes, N. (24 de febrero de 2020). Refugiados de Venezuela en Alemania: la experiencia de algunos venezolanos que viven en un centro de refugiados en Leipzig. *BBC*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51357322>

- Quispe, A. (2013). Una aplicación del modelo de precios hedónicos al mercado de viviendas de Lima Metropolitana. *Revista de Economía y Derecho*, 36, 85–121. <https://revistas.upc.edu.pe/index.php/economia/article/view/161>
- Rodriguez, O. (2016). Producción de espacio en la ciudad de Lima: la estética de los im/propio en la poesía de Domingo de Ramos. *Revista de Crítica Literaria latinoamericana*, 7, 242 – 269. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5819184>
- Sabrera, S. (2002). *Radio comunitaria: alternativa de comunicación y desarrollo en el distrito de San Martín de Porres de Lima Metropolitana* [tesis de licenciatura, Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. Repositorio institucional de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/tesis/Human/Sabrera_O_S/Sabrera_O_S.htm
- Soria, F. (16 de diciembre de 2020). *Informalidad en el sector Inmobiliario: ¿Cómo afecta a los proyectos de infraestructura y que hacer frente a ello?* Rubio Leguía Normand. <https://rubio.pe/publicacionescont/informalidad-en-el-sector-inmobiliario-como-afecta-a-los-proyectos-de-infraestructura-y-que-hacer-frente-a-ello/>
- Viviendas informales que se construyen al año es casi el doble de las formales. (24 de mayo de 2017). *Gestión*. <https://gestion.pe/tu-dinero/inmobiliarias/viviendas-informales-construyen-ano-doble-formales-135748-noticia/?ref=gesr>