

EJE TEMÁTICO TERRITORIO

EL BARRIO CHICAGO DE TRUJILLO Y LOS DESAFÍOS PARA UNA CIUDAD SOSTENIBLE

Ms. María Cecilia Serrano Hernández y Ms. Sandra Elizabeth Poémape Aguilar

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO. TRUJILLO

mserranoh@upao.edu.pe

cel. 980 030 795

s.poemape@gmail.com

cel. 966 386 918

Resumen

El presente artículo analiza la transformación urbana del Barrio Chicago en Trujillo, Perú, a partir de su evolución histórica y de sus dinámicas funcionales de uso del suelo, actividades económicas y problemática de congestión vehicular. Con una estructura territorial compuesta por 1377 lotes distribuidos en 32 manzanas, el barrio presenta una alta densidad de edificaciones con predominio de vivienda (49%), vivienda-comercio (25%) y comercio (25%). Desde 1958, el funcionamiento del Mercado Zonal Palermo marcó un punto de inflexión en la vocación comercial del sector, generando una reconfiguración del espacio urbano y una presión inmobiliaria que ha incentivado el cambio de uso residencial hacia fines comerciales.

El estudio destaca el valor simbólico del barrio, vinculado al desarrollo ferroviario desde 1875, y la presencia de equipamientos culturales, religiosos y educativos que refuerzan su identidad metropolitana. Sin embargo, la intensa actividad socioeconómica ha derivado en una congestión vehicular crítica, especialmente en las avenidas España, Los Incas y Eguren, afectando la movilidad, la salud y la calidad de vida de los residentes. La ocupación informal del espacio público, el deterioro de la infraestructura vial y el alto flujo de transporte público y privado configuran un escenario urbano complejo que exige estrategias integrales de ordenamiento territorial y movilidad sostenible.

Summary

This article examines the urban transformation of the Chicago neighborhood in Trujillo, Peru, focusing on its historical development and the evolving dynamics of land use, economic activity, and traffic congestion. The area comprises 1,377 lots across 32 blocks, characterized by high building density with predominant residential (49%), residential-commercial (25%), and commercial (25%) uses. Since 1958, the establishment of the Palermo Zonal Market has marked a pivotal shift in the neighborhood's commercial orientation, reshaping the urban fabric and intensifying real estate pressures that have accelerated the transition from residential to commercial land use.

The study underscores the neighborhood's symbolic significance, rooted in its railway heritage dating back to 1875, and reinforced by the presence of cultural, religious, and educational institutions that contribute to its metropolitan identity. Nonetheless, the surge in socioeconomic activity has led to severe traffic congestion—particularly along España, Los Incas, and Eguren avenues—adversely impacting mobility, public health, and residents' quality of life. Informal use of public spaces, deteriorating road infrastructure, and heavy flows of public and private transport have created a complex urban scenario that demands integrated land use planning and sustainable mobility solutions.

Palabras clave: Actividades económicas, uso del suelo, valor del suelo, congestionamiento vehicular

Introducción

En Trujillo, el Barrio Chicago representa un sector urbano con valor histórico y simbólico importante de la ciudad, extendiéndose, como una zona de borde y extramuros al Centro Histórico de Trujillo, en donde, actualmente se desarrollan prácticas sociales que guardan un vínculo económico, social y cultural, entre sí y con el Centro Histórico. Hoy, su gran desafío es adaptarse hacia un futuro sostenible, a través, de procesos de recuperación y remodelación urbana.

El Barrio Chicago, ubicado al sur este del Centro Histórico (CHT), es el tercer barrio que se consolida en Trujillo, después del Barrio Miraflores (portada de Mampuesto) y Pedro Muñiz; ha sido testigo de un apogeo económico, social y cultural de la ciudad a lo largo del tiempo, así como de transformaciones urbanas por su ubicación estratégica. Siendo, uno de los barrios más antiguos de la ciudad cuyo origen data a partir de 1895, sobre una superficie de 50 has. (de sembríos y chacras) del ex fundo Santo Tomás de Villanueva (área donada por los propietarios), se usó como lugar de residencia, para trabajadores de la estación del ferrocarril y migrantes de la sierra liberteña, Cajamarca y Ancash.

Este barrio, que oficialmente sus límites jurisdiccionales se definen en el plano de Delimitación de Juntas Vecinales (Municipalidad Provincial de Trujillo, actualizado al 2023) su uso residencial inicial ha cambiado ante un proceso de invasión - sucesión, sin embargo, hasta el día de hoy resalta una tipología de vivienda estrecha y de tipo quinta, desarrollada sobre una trama ortogonal e irregular que emula el trazo a damero del Centro Histórico y que actualmente ocupa un uso de suelo residencial de 50.8%.

Influenciado por el Mercado Zonal Palermo (Ex Mayorista de Trujillo), el Emporio Comercial Albarracín, su cercanía al Centro Histórico y red vial metropolitana que lo conectan con diferentes urbanizaciones y distritos del continuo urbano de Trujillo, actualmente, consolida un uso del suelo comercial de 47.5% caracterizado por una variada concentración de actividades económicas, que lo constituyen en la zona de mayor dinamismo comercial y financiero, en donde, se mueve el mayor capital económico de la ciudad producto de las ventas al por mayor y menor de diferentes rubros comerciales, no solo para compradores de la metrópoli trujillana sino para toda la Región la Libertad e incluso a nivel nacional por localizarse aquí, entre otras, la oferta del calzado.

Asimismo, producto del desarrollo de las actividades económicas se observan conflictos funcionales y ambientales, como: tráfico vehicular y peatonal, apropiación del espacio público, inadecuada disposición de residuos sólidos, déficit de espacio público y de transformación de la vivienda para fines comerciales o de uso mixto, exponiendo, un paisaje urbano desordenado, deteriorado y contaminado, vulnerable de manera física, social y ambiental, en donde, aún se observa restos de la muralla.

El objetivo general de este trabajo es investigar como en el Barrio Chicago el aumento de las actividades económicas impacta en su crecimiento urbano y que lineamientos se pueden determinar para un desarrollo sostenible del mismo, sin perder la esencia de su valor histórico, cultural y social.

Finalmente, el estudio busca exponer la problemática urbana e importancia de ordenar, preservar y revitalizar el Barrio Chicago, como un espacio de convivencia ciudadana, de memoria histórica, además, de su cercanía e influencia al Centro Histórico de Trujillo.

Antecedentes

Este trabajo se centra en el análisis de la localización de actividades económicas en el Barrio Chicago de Trujillo, para contribuir a identificar los principales problemas de su estructura urbana sea en sus usos del suelo como movilidad urbana, identificación de tendencias y propuestas de lineamientos para un desarrollo sostenible, considerando su valor simbólico, comercial y ubicación central en la ciudad metropolitana.

Dentro del estudio las **actividades económicas**, se consideran como el conjunto de acciones orientadas a la producción, distribución y consumo de bienes y servicios con la finalidad de a fin de satisfacer las necesidades de las personas como parte de su actividad social; evidenciando, un dinamismo económico que influye en la transformación de un territorio. Desde lo económico, se puede definir la actividad económica como “aquella encaminada a satisfacer las necesidades materiales individuales o colectivas de los individuos, a procurar el uso de los recursos que son necesarios para ello y a conseguir el patrimonio o riqueza que, individual o colectivamente, es preciso acumular para vivir en sociedad y obtener los bienes o servicios que nos resultan necesarios” (López, 2022, p.31).

Asimismo, considerando, la concentración urbana, las variaciones en los usos del suelo o especialización funcional de un corredor económico, es que se reflexiona en la conglomeración de las actividades, sobre todo de las actividades económicas terciarias. En la percepción de Clark (1976) “las actividades del sector terciario son todas aquellas actividades que no se encontraban en el sector primario, ni secundario”. Así, todas las actividades que no se podrían colocar en el sector de producción se clasificarían en el sector terciario. Cabe señalar que las principales actividades del sector primario corresponden a la agricultura, la ganadería, la pesca y la explotación forestal principalmente, y las del sector secundario son las que transforma las materias primas en forma de artesanía o de industria, extracción o procesamiento de fuentes de energía y también suele incluir aquí la construcción, para el sector terciario se tiene al comercio, transporte, comunicaciones, finanzas, seguros, bienes raíces, gobierno y servicios profesionales (Clairmonte y Cavanagh 1986, p. 292).

En una ciudad su centro no es solo el lugar de concentración de actividades económicas sino también es un lugar de encuentro, y se consolida como lo que es, “el corazón comercial de la ciudad” (Hernández, s.f.). La concentración de actividades suele generar corredores económicos terciarios que se expanden del centro hacia sus áreas de borde, y los componentes fundamentales de los corredores económicos terciarios según Pradilla (2008) son: “Los centros y plazas comerciales y los agrupamientos de pequeños y medianos comercios, las oficinas bancarias y de otras actividades financieras, los servicios - privados o públicos- orientados hacia las actividades económicas y hacia los usuarios individuales domésticos, servicios de reparación, hoteles, restaurantes y lugares de entretenimiento, ocasionalmente actividades culturales, y oficinas de gestión de las diversas empresas e instituciones públicas y privadas. Evidentemente, la presencia de vivienda sobreviviente del pasado, o de nuevos desarrollos empresariales, no modifica sustantivamente al corredor, si lo terciario es dominante, en particular en los nuevos diseños de usos mixtos de vivienda, comercio, oficinas y hotelería” (p.3).

Otro de los aspectos a considerar es el **uso del suelo** definido como: “destino asignado al suelo de conformidad con las actividades urbanas predominantes que se puedan desarrollar en una determinada zona en concordancia con la clasificación y la zonificación vigente” (MVCS, 2022). Así, los usos del suelo definen funciones sobre la superficie física (zona - territorio), en la forma en cómo se ocupa y utiliza por las actividades humanas, sea con fines residenciales, comerciales, recreativos, financieros, industriales o institucionales.

También, se entiende por uso del suelo real a la “manifestación visible en el territorio de determinadas actividades y/o formas de ocupación, a partir de las cuáles pueden inducirse determinadas práctica y/o formas de apropiación por parte de los actores en cada lugar. Mientras dichas manifestaciones, visibles mediante la ocupación, pueden ser concebidas como parte constitutiva de sistemas de objetos” (Santos, op. cit.). Bajo este concepto el

análisis del **uso del suelo real** es un paso previo para poder conocer complejas interrelaciones que se dan en el territorio, como el reconocimiento de vocaciones residenciales, comerciales, de equipamientos u otras, que permitan definir patrones de ocupación y apropiación territorial.

Asimismo, otro aspecto a considerar en el estudio del uso del suelo, es el *enfoque* a partir de Rhind y Hudson (1980), López González *et al.* (2002), plantean tres diferentes **enfoques** en el estudio de los usos del suelo: a) un enfoque funcional, según el cual el uso del suelo se cartografía en función de la actividad que se desarrolle en él, siendo el uso, el derivado de ella; de esta forma se clasifica el suelo según su asociación con alguna de las funciones que cumple para el hombre, en cuanto a la satisfacción de sus necesidades; b) un enfoque formal, que identifica el uso del suelo con la ocupación del mismo y el análisis se lleva a cabo a partir de determinadas características derivadas de su aspecto visual: el tono, la textura, la densidad, la forma, el color; y c) un enfoque multidimensional, que supone la combinación de la funcionalidad de los usos y de las características visuales de los mismos.

Asociado, al desarrollo de las actividades económicas se destaca el concepto de **valor del suelo** que se refiere al coste en términos monetarios de los terrenos aptos de apropiación privada, este valor, no afecta a terrenos de dominio público. El precio del suelo en el mercado depende de su utilidad y factores de localización (cualidades del lugar), respecto a la dinámica socioeconómica existente en la ciudad y formalizado por un mercado inmobiliario. Jaramillo (2003, como se citó en Carpio, 2014) afirma que el precio del suelo “se convierte en el precio del derecho a percibir de esta una renta periódica”, es decir, la tierra es vista como un factor de producción y por ello recibe una renta, otorgándole beneficios a un propietario. El valor alcanzado por el suelo, trasciende en el espacio urbano, existe una competencia entre los diferentes usos del suelo por alcanzar una mayor centralidad, y el precio pagado da cuenta de su localización. Las expectativas y la competencia introducen desviaciones a la “igualdad numérica entre el Precio del Suelo y Capitalización de la Renta Total” (Jaramillo, 2003, p. 19). La desigualdad entre el precio del suelo y la renta “es una forma de ganancia. Representa una parte del excedente social por quienes controlan el suelo, bien escaso, no reproducible y de uso indispensable” (Sabatini, 1990, p. 63).

En los barrios antiguos la problemática del sistema de movilidad urbana se refleja en su infraestructura vial y sistema de transporte, influenciado por su forma de crecimiento extensivo o compacto denso, informalidad o por su carácter de centralidad de desarrollo de actividades económicas, contribuyen al **congestionamiento vehicular**. En el Barrio Chicago, la trama vial y la disposición actual de las actividades inciden en la obtención de ganancias (cualidades del espacio) y cuando estas pueden fijarse en forma de renta del suelo (es por eso que los comerciantes están dispuestos a pagar altos valores de renta) y de su accesibilidad que hacen que confluyan altos flujos de vendedores y compradores fomentando la congestión vehicular.

También, los comerciantes ambulantes incrementan la congestión vehicular debido a que estos agentes para para realizar sus actividades, también necesitan explotar los valores de uso de las áreas urbanas de nuestra ciudades, los atributos de las calles de las áreas comerciales urbanas les ayuda a rotar más rápidamente el pequeño stock de mercancías que ofrecen, sin embargo, la porción de ganancia que podrían transferir a los propietarios de suelo en forma de pago de renta del suelo, es insuficiente para quebrar la autonomía de decisión que la propiedad privada confiere a sus propietarios. Esta situación impulsa a los cuentapropistas a refugiarse en sus propias viviendas o a invadir el espacio público como única alternativa para ofertar sus productos (Barreto, 1995).

Metodología

Para el estudio del Barrio Chicago de Trujillo se ha desarrollado una investigación mixta. El enfoque cualitativo se desarrolló a partir de la revisión de recursos históricos y normativos, además de la aplicación de técnicas de observación y entrevistas, así como de la realización de recorridos de campo. Las revisiones de mapas antiguos, libros, escritos y normativas aportaron a una lectura sobre la estructura del barrio, la evolución de su delimitación (Chicago Alto y Chicago Bajo) y rol frente al Centro Histórico y crecimiento de la ciudad metropolitana, además de su desarrollo urbano y patrimonio edificado. Los recorridos de campo (observación) permitieron identificar continuidades o rupturas espaciales (frentes y vacíos), la forma de las calles y los usos, presencia de actividades económicas, y red vial (calles y avenidas) que lo estructuran.

Se realizaron breves entrevistas con usuarios de los negocios y población residente, además de testimonios escritos, en donde, se reconocieron los lugares problemáticos del barrio, lugares de equipamientos emblemáticos, negocios principales (emporio comercial Albarracín) y fiestas religiosas (procesión del Señor Cautivo, Santo Patrón del barrio). Esta situación corrobora lo que las fuentes escritas aportaban o lo que en nuestra observación nos inquietaba, como es el caso de un gran predio urbano (vacío) la Ex Estación de Ferrocarril o sustitución de un patrimonio edificado como fuera la plaza de toros de la ciudad hoy un centro comercial del mismo nombre, además del funcionamiento de ciertas calles y avenidas como bordes del barrio que alojan corredores comerciales mixtos. Asimismo, la revisión de mapas antiguos y base cartografía actual (Municipalidad Provincial de Trujillo) permitió la delimitación del área de estudio (plano base) para la ubicación de las actividades económicas predominantes (a nivel de lote), edificios y conexión del barrio con el contexto, además, de observar transformaciones espaciales.

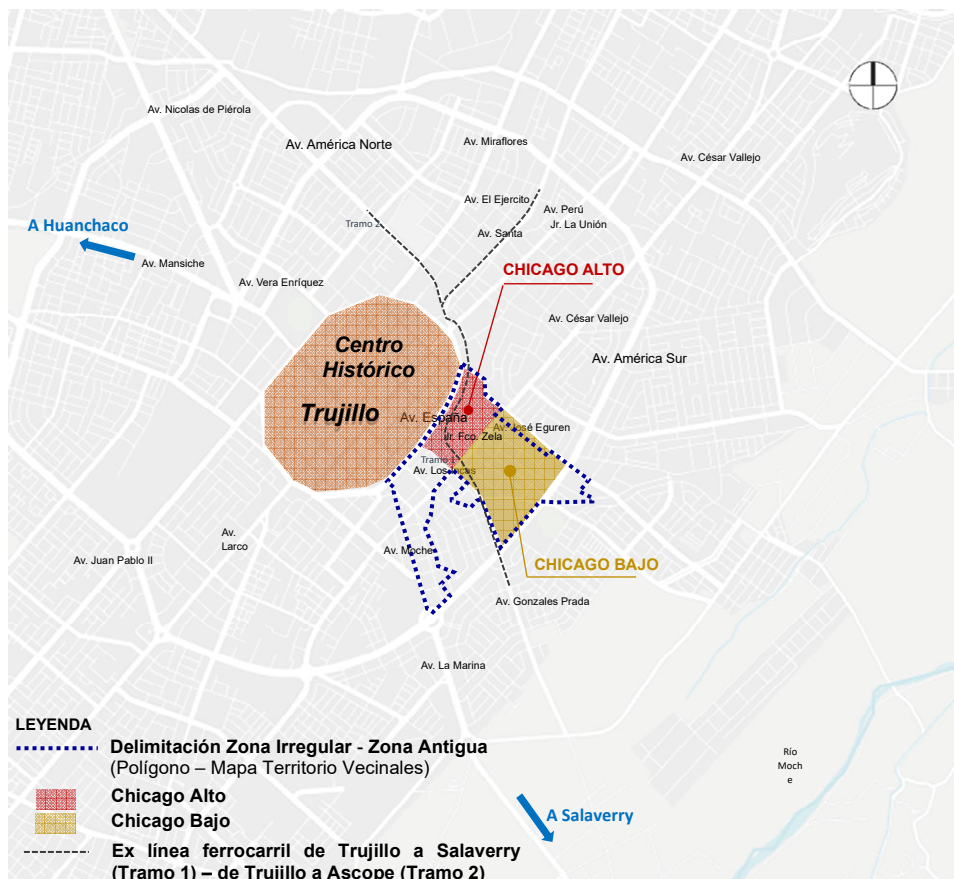
El enfoque cuantitativo se aplicó para la construcción de datos que sustenten la concentración comercial, la mixtura de actividades económicas con la función residencial, usos del suelo, además, de datos generales de población, vivienda habitada y PEA según datos del Censo de Población y Vivienda 2017. La aplicación de la información (datos elaborados a nivel de lote) sobre la totalidad del área de estudio (33 manzanas) ha permitido contextualizar la heterogeneidad de las actividades económicas en relación a la función residencial, para poder tener un acercamiento a la dinámica comercial del Barrio. El análisis de la ficha de campo, destacó la presencia de establecimientos comerciales y de servicios; las entrevistas, permitieron corroborar el incremento del valor del suelo para venta o alquiler, de mayor costo de tipo comercial. Se acompañó el recorrido con registro fotográfico y relatos de la población del lugar para comprender los conflictos entre los usos del suelo, tráfico peatonal y vehicular, y de la vivienda en una estrecha relación con la actividad productiva (vivienda taller) y de comercio (vivienda – comercio) expresando su moldeabilidad y la diversificación de la actividad comercial dentro del Barrio Chicago.

El Lugar: Barrio Chicago de Trujillo

En el caso del Barrio Chicago, ubicado al sur este del Centro Histórico de Trujillo, el estudio partió de una demarcación de dos sectores Chicago Alto y Chicago Bajo, abarcando 33 manzanas, con una población aproximada de 6715 habitantes considerando que la población al año 2017 fue de 6395 habitantes (Censo INEI 2017). El sector **Chicago Alto** se delimita por las vías Avenida España (anillo vial), calle Sinchi Roca, Jirón Atahualpa, y tramo de la Avenida los Incas y Avenida César Vallejo, sector extramuros al Centro Histórico de Trujillo. El sector **Chicago Bajo** se define por la Avenida Los Incas, Avenida César Vallejo, Avenida José Eguren, parte del Jirón Atahualpa y Avenida José Gonzales Prada y Avenida América Sur (anillo vial). La delimitación oficial del barrio se encuentra en el plano de Delimitación de Juntas Vecinales de la Municipalidad Provincial de Trujillo (actualizado 2023), pasando la Avenida América sur (colindando con el sector El Prisma y urbanización El Sol) y parte de la Avenida Moche (colindando con el sector Torres Araujo y las urbanizaciones Santa María 2da. y 3era. etapa).

Figura 1

Ubicación del sector de estudio Barrio Chicago, 2025



Nota. En la figura se ubica el sector de estudio, Barrio Chicago, conformado por dos sectores Alto y Chicago Bajo, circunscrito dentro del área de delimitación zona irregular Barrio Chicago, poligonal tomada del plano de Delimitación de Juntas Vecinales de la Municipalidad Provincial de Trujillo (actualizado 2023).

Resultados

Las actividades económicas urbanas en el Barrio Chicago, es una muestra de como la presión comercial a partir de la presencia del Mercado Mayorista y de la cercanía del Centro Histórico han provocado en el barrio la conversión de la actividad residencial original a la cada vez más creciente actividad comercial hasta reducirla en un 50% y es una tendencia que apunta a seguir reduciéndola. Eso hace que por un lado no solo convivan entre el área residencial que aun queda con las actividades más incompatibles como las chatarrerías, y la venta de animales por ejemplo, hasta actividades que se desarrollan en uso mixto con la vivienda como las tiendas de ropa que es uno de los rubros que más abunda en el sector, tanto a niveles minoristas como mayoristas.

Funcionalmente, los **usos del suelo** en el Barrio Chicago, presentan una tipología que se clasifica en usos: **residencial** (48.58%) distribuido en 668 lotes exclusivamente de uso residencial de tipo unifamiliar un 73% (845 lotes), y de tipo multifamiliar un 27% (183 lotes); **residencial comercial** (25%) distribuido en 349 lotes de los cuáles un 18% (64 lotes) son viviendas multifamiliares que acogen la actividad comercial y un 82% (285 lotes) son viviendas unifamiliares con comercio; **residencial – taller** con una presencia de dos (2) lotes; **comercial** (25%), educación y salud, entre ambos un 0.14% uno (1) lote destinado a cada tipo de equipamiento; recreación pública (0.14%) representado en el área de la plazuela Gonzales Prada como recreación pasiva y el complejo recreativo parque infantil; usos especiales u otros usos (0.36%) en este grupo se encuentra el Centro de atención Residencial “Hogar San José”, sin uso (0.58%) que aloja un total de 8 lotes considerándose dentro de este grupo el Ex Terminal Santa Cruz y la Ex Estación del Ferrocarril.

Valor del suelo. La alta concentración de actividades económicas cuyos giros van de comercio al por mayor y de comercio al por menor especializados en venta de ropa, calzado, cosméticos, juguetes, ferreterías, librerías, artefactos y otros servicios que se ubican en las principales avenidas inciden en el valor del suelo. La plusvalía del suelo hacia la Av. España (Mz. B1: 5 centros comerciales, tiendas, bazar – Mz. B2: tiendas de calzado, de ropa (24 tiendas) y de venta de cosméticos y textil) que colinda con el Centro Histórico de Trujillo el valor de venta por m² oscila entre los USD \$5000 a \$7000 dólares (local comercial más área de almacén), y en el mismo corredor vial el m² para alquiler adquiere un valor entre USD \$30 a \$35 dólares, es decir, un área de local comercial de 18 m² alcanza un valor de renta mensual alcanza los USD \$540.

El valor del suelo varía considerando la ubicación de la actividad y red vial, hacia el sector del emporio comercial Albarracín, en donde, predomina la venta de productos de construcción (ferreterías), electrodomésticos, librerías, bazares, plásticos y de farmacias), el valor de alquiler por m² es de USD \$12 a \$18 dólares (manzanas: N, Ñ, X y W); mientras que hacia la avenida Los Incas (cerca al mercado central) un local de alquiler alcanza los USD \$ 7 a \$10 dólares el m² (en 5 niveles) y a medida que se aleja de la centralidad económica del barrio y del comercio ambulatorio y tráfico vehicular el valor de venta aumenta llegando a los USD \$900 a \$1000 dólares el m² (hasta en un segundo nivel).

El **congestionamiento vehicular** en el Barrio Chicago está relacionado al diseño histórico de su trazo vial (las antiguas acequias que atravesaban el sector se convirtieron en calles), al interno presenta calles estrechas con trazo ortogonal e irregular de las manzanas (morfología ortogonal que trata de reproducir el trazo a Damero del CHT), producto de su crecimiento urbano a partir del ferrocarril, dificultando el flujo vehicular, ante el desarrollo de las actividades económica. Esta red vial local interna ante la presión de las actividades económicas de venta y servicios que requieren de situaciones de carga y descarga de productos, se congestionan, como es el caso de las calles José Gálvez, Suárez y Zela cuyas secciones en su recorrido varían los 10 – 12 hasta 14 ml.

El congestionamiento se incrementa no solo por la densidad poblacional de algunas de las manzanas sino por la gran afluencia de compradores, la falta de estacionamientos e incremento de rutas de transporte público que circundan y atraviesan el sector ya que se encuentra en una zona central encerrado por tramos de los anillos viales (Av. España: sección 39 ml. incluye en su sección la “muralla” y AV. América: sección 30 ml.), vías colectoras (Av. Gonzales Prada y Av. José María Eguren: sección 25 ml.). El alto tránsito del transporte público: buses (4: líneas de transporte público), combis, comités, transporte de carga mediana y pesada por la presencia del mercado Zonal Palermo, el Emporio Comercial Albarracín y la variedad de comercio presente en el barrio, inciden en el deterioro de la infraestructura vial, además, por la alta presencia del comercio ambulatorio que cierra tramos de calles enteras. Es característico en el sector la falta de seguridad vial (accidente por sección vial reducida por comercio ambulatorio), contaminación del aire y ruido, y de situaciones fricción espacial (perdida de tiempo) ante la presencia de nodos de congestionamiento ubicados en el cruce de avenidas y encuentros con los anillos viales.

Discusión

La evolución del Barrio Chicago que comprende los sectores Chicago Alto y Chicago Bajo no solo evidencian cambios arquitectónicos de valor histórico y demográficos, sino también transformaciones funcionales producto del desarrollo actividades económicas que se sostienen y expanden a lo largo del tiempo. Este espacio simbólico ha sido testigo de dinámicas industriales, económicas y sociales - culturales que caracterizaron su desarrollo.

Actualmente, las **actividades económicas** se agrupan de manera homogénea y mixta según el servicio a brindar o productos a comercializar en establecimientos propiamente diseñados (5 centros comerciales) y en otros casos la vivienda se ha adaptado para fines comerciales (ej. 20 viviendas con venta de ropa y 26 viviendas con peluquería). Considerando, el clasificador CIIU Rev. 4 INEI y la dinámica económica variada del Barrio Chicago, podemos ver la variedad de las actividades y su agrupación:

Las actividades económicas urbanas en el Barrio Chicago, es una muestra de como la presión comercial a partir de la presencia del Mercado Mayorista y de la cercanía del Centro Histórico han provocado en el barrio la conversión de la actividad residencial original a la cada vez más creciente actividad comercial hasta reducirla en un 50% y es una tendencia que apunta a seguir reduciéndola. Eso hace que por un lado no solo convivan entre el área residencial que aún queda con las actividades más incompatibles como las chatarrerías, y la venta de animales por ejemplo, hasta actividades que se desarrollan en uso mixto con la vivienda como las tiendas de ropa que es uno de los rubros que más abunda en el sector, tanto a niveles minoristas como mayoristas.

Los **usos del suelo** en el Barrio Chicago, tienen un patrón de ocupación que establece dos criterios como unidad de análisis territorial y clasificación. La unidad de análisis es el conjunto de cantidad de lotes (1377) distribuidos en 32 manzanas (ámbito territorial de estudio), que caracterizan alta densidad de edificaciones como: *viviendas* (669 lotes = **49%**), *vivienda comercio* (349 lotes = **25%**), *comercio* (340 lotes = **25%**) y de servicios públicos como educación, salud, recreación, religioso y otros usos (9 lotes = 0.6%); agrupados, sin espacios vacíos entre ellos (8 lotes baldíos = 0.5%), y 2 lotes como vivienda taller.

El uso de suelo residencial y residencial comercial, refiere una aglomeración urbana de aproximadamente 6395 habitantes, entre Chicago Alto y Chicago Bajo. El uso de suelo comercial adquiere un carácter comercial intenso a partir de 1958, en que se inician las actividades comerciales del Mercado Mayorista, conocido como Mercado Zonal Palermo, mercado, punto de encuentro de productores, vendedores y consumidores, con funciones de tipo minorista y mayorista; e incorpora la problemática de los comercios en las calles contiguas de Sinchi Roca, Francisco de Zela, José Gálvez y Suárez, y en las Avenidas Los Incas y Eguren; hoy se reconoce la elevada *densidad de la vivienda comercio* (media a alta: 324 lotes = **35%**) y solo de *comercio* (media a alta: 154 lotes = **47%**), este último asociado a un impacto en el cambio del uso del suelo en relación a su estructura histórica de vivienda (de barrio) a comercio.

El cambio de uso del suelo, ha captado la presencia de actividades financieras colindantes (sucursales bancarias), y el impacto insostenible de un **comercio informal** (ambulantes), en que algunos habitantes del barrio se apropian del espacio público (calle) como lugar de empleo y su vivienda pasa a albergar usos mixtos (vivienda comercio o de vivienda taller), además de la presencia de otros ambulantes cuya concurrencia se ha extendido hasta Chicago Bajo, invadiendo la calle y sección vial. Al parecer detrás del aparente uso del suelo comercial, hay un potencial vinculado con la actividad turística por la cercanía (zona de borde) al Centro Histórico de Trujillo, símbolo de sede, centro y lugar de la metrópoli, inclusive parte de la Mz. B2 (Ex Estación del Ferrocarril) configura el Sector C “Área de Protección y Tratamiento Especial” conocido como: C-5 Baluarte s/n en el sector Plaza de Toros, la Cortina de la Cuadra 18 de la Av. España y el solar de Ex Estación del Ferrocarril (Plan de Manejo y Desarrollo del Centro Histórico de Trujillo 2000, p. 91).

Además, el Barrio Chicago tiene un valor simbólico para la ciudad metropolitana, cuyo origen nace a partir de la construcción del sistema ferroviario (cuya obra inicia en 1872) que inició a operar a partir de 1875, conectando Ascope con Trujillo y el puerto Salaverry, línea y ramales fueron abandonados hasta 1966. La línea ferroviaria tenía su estación central en el límite del Centro Histórico; de acuerdo a Costa y Laurent (1908), “de primera clase - cuya locomotora fabricada por H.K. Porter C° American”. Su servicio se inicia por primera vez en 1874 con pasajeros, ubicándose en la actual avenida España, entre las calles de Zela y la prolongación de la calle restauración (ahora Estete), sirviendo, fundamentalmente para el transporte de la caña de azúcar (exportación) y que según los datos de Ramos (1973) se indica un movimiento de “pasajeros desde 1891: 110,121 pasajeros y hacia 1899: 189,148 pasajeros” (p. 104). Su inicio marca un vínculo con el desarrollo de actividades comerciales.

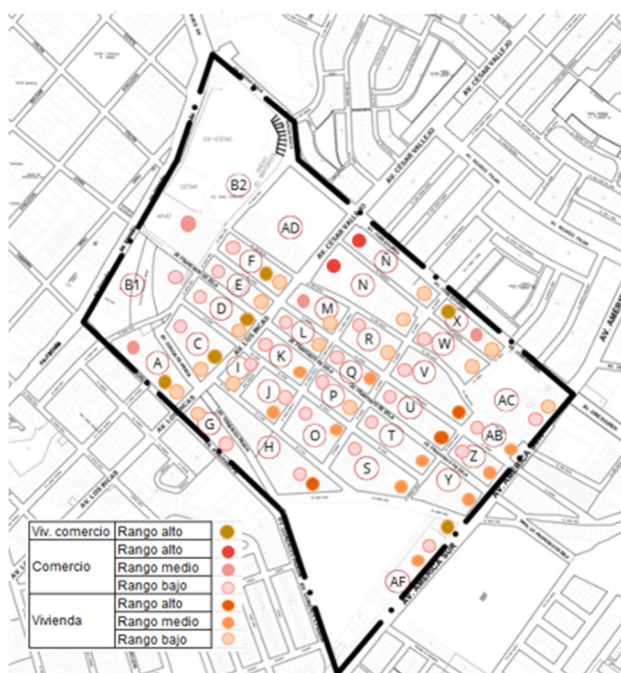
Otros usos del *suelo como el recreacional – cultural – religioso y educativo*, también han estado presentes en el lugar y son parte de su historia como es el *ex – cine Chimú*, que aparece en 1940, ubicado frente a la plazuela Gonzales Prada, adquiriendo un carácter de identidad social y cultural, en donde, se proyectaban producciones mexicanas e hindús; se crea como un espacio de proyección pensado para los ciudadanos de clases no privilegiadas, que provenían del barrio Chicago, del entorno o de las azucareras del norte. Hacia 1943 (26 de diciembre) se inaugura la *Plaza de Toros*, escenario que albergo una etapa taurina de la ciudad (famosos matadores), fiestas de la primavera y otras actividades como el Concurso Nacional de la Marinera. Su construcción fue promovida por el Patronato Cultural Taurino de Trujillo, sobre un terreno donado por una empresa azucarera en 1941, y que hoy en día sobre dicho terreno se ha edificado un centro comercial (denominado con el

mismo nombre). En este mismo año se organiza el primer Plan Regulador de la ciudad, con miras a mejoras urbanas.

En 1972, se construye la *parroquia San Pablo*, implantándose, la procesión del Señor Cautivo, Santo Patrón del barrio, con un recorrido al interno de sus calles y como eje principal la calle de Zela. Hacia 1997, inicia sus labores el *Centro juvenil de Diagnóstico y Rehabilitación de Trujillo* (centro de atención a menores en conflicto con la Ley penal, provenientes de diferentes provincias del Departamento de La Libertad y departamentos vecinos), ubicado en la calle Santa Cruz N° 210. El barrio Chicago, continuo su proceso de urbanización con presencia de equipamientos de educación (EBR), mercadillos, instituciones deportivas (como el Complejo Deportivo Chicago hoy complejo deportivo Mochica Chimú).

Figura 2

Rangos de densidad de usos del suelo en el Barrio Chicago, 2025



Nota: En la figura se aprecia en las manzanas N, Ñ, X y W que son parte del emporio comercial Aarracín, y concentran el mayor rango de densidad comercial, residencial y residencial comercial, por número de lotes. Año 2025.

El **valor del suelo** se ve presionado por los usos del suelo visibles en el territorio producto de determinadas actividades y/o formas de ocupación, y de sus vocaciones (centrales) comerciales, residenciales, de equipamientos u otras, que congregan un **valor del suelo** que genera rentas, aún en el mismo lugar en donde la vivienda se emplaza ya que posee usos mixtos, pero esto a futuro lleva un cambio de uso de vivienda a vivienda comercio (349 lotes = 25%) o cambio de domicilio destinando el 100% de la propiedad para fines comerciales (340 lotes = 25%).

Que, en el Barrio Chicago exista una plusvalía del suelo (para fines de venta o alquiler), significa que su entorno inmediato y mediato, posee *servicios complementarios* a través de equipamientos comerciales, como es el caso de la Mz. B1 en cuál se ubican 5 centros comerciales (además de otros 7 lotes con venta de ropa), y en donde un *local comercial más almacén con un área de 18 m²* (CC. APIAT: ubicado hacia la Av. España, Cda. 13) el valor de venta por m² alcanza USD \$ 5,555 mil dólares y de alquiler por m² entre USD \$30 a 35 dólares y, siempre en la misma avenida a medida que se aleja (cd. 20) la actividad comercial el *valor de alquiler comercial* disminuye en un 50%. El valor del precio

de alquiler continua a variar por la compatibilidad entre el uso actual del predio y el sector, así, hacia la Av. Los Incas (cd. 97) cerca al Mercado Zonal Palermo el precio de alquiler por m² alcanza USD \$ 6 a 10 dólares; siempre en la misma avenida (cd. 65), en donde, existe un predominio de la vivienda – comercio el valor de venta de un local por m² alcanza USD \$916 a \$1000 mil dólares.

En el emporio comercial Albarracín, cuya delimitación se define por los giros de sus actividades y conformado por cuatro manzanas (N: 41 lotes comerciales y 14 lotes de vivienda - comercio; Ñ: 40 lotes comerciales y 17 lotes de vivienda – comercio; X: 21 lotes comerciales y 19 lotes de vivienda – comercio; W: 12 lotes comerciales), el valor de alquiler para un local de ventas por m² alcanza USD \$12 a \$15 dólares (hacia la Av. Eguren cuadra 30 a una cuadra de la Av. América Sur – 2 anillo vial).

El **congestionamiento vehicular** en el Barrio Chicago está generando impactos negativos en la movilidad, la salud de las personas y la calidad de vida de los residentes, producto de la vocación de centralidad comercial por la intensa actividad socioeconómica (flujo de personas, de comercio y servicios), función residencial y residencial – comercial.

La estructura vial que organiza el barrio lo conforman secciones de los anillos viales (Avenida España y Avenida Los Incas), vías arteriales y vías colectoras metropolitanas, que aseguran una conectividad interna y externa con un alto flujo de vehículos de transporte público (buses, combis, comités, camionetas), como privado. Actualmente, el estado de conservación de la red vial es malo en el tramo de la Av. Los Incas (cerca al mercado) y Av. Eguren (desde Av. España hacia el cruce con Av. Vallejo), vías locales como: Sinchi Roca, Jr. Sucre, Suárez y José Gálvez, producto del alto tránsito vehicular, presencia de un comercio ambulatorio y de actividades como talleres que usan parte de la sección vial para realizar su trabajo o acciones de carga y descarga de productos.

El tráfico es alto en las Av. España, Av. Los Incas y Av. América, sobre todo en horas de la mañana (8 a 9; de 11 a 13 p.m.) y de la tarde (17.30 hasta las 19.00 horas); de las cuatro (4) rutas de transporte público que circulan por el sector el 75% de estas circulan por la avenida los Incas generando puntos de congestionamiento vehicular en el tramo en donde se ubica el mercado. Hacia la Av. José Eguren, el transporte público (buses) desciende al 50% pero se generan puntos de congestionamiento a la altura del Jr. Balboa (rango de comercio y de vivienda comercio es alto) y cruce con Av. América, en donde predomina la vivienda y comercio.

Conclusiones

Actividades económicas. El Barrio Chicago de Trujillo presenta una marcada de centralidad, evidenciada por la alta concentración y diversidad de actividades económicas que lo convierten en un núcleo económico dinámico que se conurba con la economía del Centro Histórico de Trujillo. Destaca el desarrollo de actividades manufactureras, y el comercio al por mayor, especialmente en rubros como venta de alimentos y bebidas, productos textiles (fabricación), prendas de vestir y calzado, generando corredores comerciales; venta de materiales de construcción, artículos de ferretería y de materias primas agropecuarias, configurando un sector comercial estratégico como es el emporio de Albarracín. Asimismo, el comercio al por menor tiene una fuerte presencia, con la venta de alimentos, artículos de papelería, juegos y juguetes, prendas de vestir, productos farmacéuticos, cosméticos, artículos de tocador, y de productos de pan llevar y abarrotes concentrado principalmente en el mercado Zonal Palermo y su anexo. A esto se suman los servicios de transporte y de almacenamiento de productos; alojamiento (hostales), restaurantes, bares y espacios de comunicación como el ex cine hoy teatro Chimú. El barrio también alberga actividades profesionales como veterinarias y asesorías jurídicas; instituciones educativas, de salud, organizaciones religiosas, asociaciones deportivas, talleres de reparación electrodoméstica y muebles, peluquerías y otros servicios personales.

Esta diversidad funcional del Barrio Chicago como un núcleo de actividad económica sólida, presenta una infraestructura que en su mayoría se ha adaptado (no ha sido diseñada para tal fin), con condiciones de baja calidad, sin seguridad y funcionalidad; y aquella que ha sido diseñada para tal fin también presenta situaciones de inseguridad (ante incendios), incrementado la vulnerabilidad económica, social y ambiental.

Usos del suelo. La vocación de los usos presenta una heterogeneidad, ligada a la concentración y tendencias de especialización de las actividades económicas. El uso **residencial**, esta presente en gran número de manzanas de tipología unifamiliar y multifamiliar (vivienda en quinta y en edificio), sobre todo en la zona de Chicago Bajo. De tipología **residencial comercial** continua de intensidad media de 46% (159 lotes) a alta 47% (165 lotes), en donde predominan usos y funciones destinadas a un comercio local bodegas y comercio especializado como bazares, farmacias, librerías hasta ferreterías. En cuanto al uso **comercial** predomina el comercio al por mayor y comercio al por menor; comercio de servicio y de fabricación de productos (prendas de vestir, impresión, fabricación de muebles y de reparación) y talleres.

Los **usos destinados a equipamientos** de tipo educativo, recreacional, salud y religioso, no llegan al 1% (4 lotes), y de igual modo el de tipo otros usos. Este déficit que racionaliza el uso de suelo destinado a dichos equipamientos, e incide en el desplazamiento del uso de suelo residencial a comercial, provocando una vulnerabilidad social, ambiental y de degradación, que impacta en el Centro Histórico de Trujillo y en la preservación de un valor histórico como es la cortina de la muralla colonial (cd. 18, Avenida España), y plazuela Gonzales Prada. Ya se ha perdido la Plaza de Toros para dar paso a un centro comercial.

En los usos de terrenos baldíos (8 lotes), hasta ahora no utilizados como son los predios de la Ex Estación de Ferrocarril (2.44 ha) y el Ex Terminal Santa Cruz (1.25 ha), deben ser vistos como una oportunidad para el desarrollo de servicios recreacionales, culturales y turísticos.

Valor del suelo. La proximidad al Centro Histórico de Trujillo, la accesibilidad por su localización a territorios urbanos (continuo urbano de Trujillo y área integrada), y los giros de actividades económicas que se desarrollan en el barrio, de cierta manera han influenciado en la plusvalía del suelo, valor que ha surgido de la vivienda al dar paso al uso del suelo mixto como vivienda comercio, en donde, los propietarios fijan el precio de alquiler o venta de su predio, utilizando como precios de referencia, las ventas realizadas de predios residenciales para fines comerciales ubicados estos en sectores estratégicos (avenidas y calles principales) incluyendo la especialización del espacio producto de las actividades económicas y el tráfico peatonal y vehicular. Este valor del suelo a medida que se aleja de la mixtura y dinámica comercial, y acercándose al suelo residencial (de densidad baja y condiciones de precariedad) su precio disminuye, influenciando, también la presencia del comercio ambulatorio y de la inadecuada gestión de los residuos sólidos (orgánicos, inorgánicos y peligrosos) que genera focos de contaminación.

Congestión vehicular. Los impactos de la aglomeración urbana, centralidad de la dinámica económica, especialización comercial de corredores viales (comercio al por mayor y comercio al por menor), y diversificación de las actividades, concentran altos flujos de tráfico vehicular y peatonal, en donde, la carencia de estacionamientos, la llegada o cruce de rutas de transporte público o paraderos informales generan ejes y nodos de congestionamiento vehicular, sobre todo en vías arteriales (horas del mediodía y tarde noche). El congestionamiento peatonal al interior del barrio (vías locales) es intenso y producto de la presencia de un comercio ambulatorio que ha invadido el espacio público (veredas y sección vial), también, influye la disposición final de residuos sólidos y presencia de actividades incompatibles al barrio (como son la venta de animales en la calle y de talleres). Los intereses y expectativas de la población del lugar, trabajadores de los negocios, propietarios comerciales, autoridades y ciudadanos, están produciendo cambios que ponen

en riesgo la sostenibilidad del sitio. Es un escenario que evidencia un crecimiento urbano desordenado, de gran presión económica y especulación para fines comerciales que culturales – recreacionales y residenciales, esta situación debe llamar la atención para poder definir como operar en él, antes de perder la dinámica de barrio antiguo que aún se aprecia en sus calles y población.

Lineamientos

Considerando la problemática urbana actual del Barrio Chicago (Chicago Alto y Chicago Bajo), producto de la centralidad y variedad de las actividades económicas, usos del suelo y movilidad urbana se estima como lineamiento:

L1. Reequilibrio funcional del suelo urbano y ordenamiento de las actividades urbanas con enfoque social y ambiental

Objetivo: Promover la redistribución equitativa de los usos del suelo y ordenamiento de las actividades urbanas, bajo un riguroso control urbano, que priorice la reconversión del mercado Zonal Palermo, inclusión de estacionamientos y de equipamientos educativos, recreacionales, culturales, de salud y religiosos, para recuperar el carácter simbólico del Barrio, fortalecer la cohesión social y reducir la vulnerabilidad ambiental.

Acciones clave:

Recuperar los terrenos baldíos (Ex Estación de Ferrocarril y Ex Terminal Santa Cruz) para implementar espacios públicos recreacionales, centros culturales y de servicios comunitarios, y devolver el carácter simbólico del barrio.

Diferenciación de las actividades de comercio al por mayor y al por menor: ventas mayoristas (carga y descarga de productos) y de ventas minoristas, en los ejes viales y sectores al interno del barrio.

Establecer incentivos normativos (como: prohibición de chatarrerías) y promover la inversión inmobiliaria para preservar el uso del suelo residencial en zonas de alta presión comercial, evitando procesos de invasión – sucesión (cambio de uso residencial a residencial comercial o comercial).

Incorporar criterios de sostenibilidad en la infraestructura urbana, como áreas de arborización, incorporación de la muralla al barrio, puesta en valor de la plazuela Gonzales Prada y, equipamientos y locales comerciales resilientes ante peligros antrópicos (incendios, contaminación, hacinamiento) y peligros naturales.

L2. Reordenamiento de la movilidad urbana y recuperación público

Objetivo: Mejorar la calidad de vida en el barrio y la eficiencia del sistema del transporte público mediante un plan de movilidad urbana sostenible que organice y reduzca la congestión vehicular y peatonal (sistema de vías peatonalizadas), y recupere el espacio público invadido.

Acciones clave:

Implementar un plan de movilidad urbana sostenible que reorganice el sistema de rutas de transporte público (buses, combis, colectivos), transporte mediano y pesado (estableciendo zonas de carga y descarga para actividades comerciales y respectivos horarios), formalice los paraderos y normalice el comercio ambulatorio (evitando el uso informal de vías locales y veredas).

Implementar corredores viales con diseño vial adecuado para peatones, ciclistas y vehículos, priorizando la accesibilidad universal.

Recuperar el espacio público y gestión de residuos sólidos, a través, de campañas de educación sostenible.

Referencias bibliográficas

- Barreto, M. (1995). La renta del suelo y sus efectos espaciales. (pp. 45-55).
- Bonilla, H. (1972). El impacto de los ferrocarriles. Algunas proposiciones. *Historia y Cultura*, 6, 93-120.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2007). *Localidad Barrios Unidos*.
<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/server/api/core/bitstreams/296af053-cd0a-41a5-8e76-4ac27c3d305e/content>
- De La Rosa, A., Gálvez, C. (2022). El ferrocarril Salaverry – Trujillo y el pueblo de Moche (Perú): Evocación, Espacio y Tiempo desde la perspectiva de la oralidad. *Revista del Centro de Investigaciones Precolombinas*, 19, 50 – 77.
- Carpio Díaz, G. (2014). *Precio del suelo y metodologías de evaluación. Exploración para la captura de plusvalías urbanas en el caso de la Región Metropolitana de Chile*. [Tesis maestro, Universidad de Chile].
<https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/130467>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2010). Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas. Revisión 4.
<https://www.gob.pe/institucion/mef/informes-publicaciones/1443270-clasificacion-industrial-internacional-uniforme-ciiu-revision-4>
- Mata, S. (2019). Las centralidades históricas vistas desde sus delimitaciones, funcionalidad y conflictos. El caso de los centros y barrios históricos de León, Silao, San Francisco y Purísima del Rincón, Guanajuato. Primera edición.
- Navarrete, M., Borjas, z., Escorza, H. (2018). La transformación urbana y las actividades económicas terciarias. (pp. 72-289).
<https://ru.iiec.unam.mx/4310/>
- Troitiño, M. (2003). La protección, recuperación y revitalización funcional de los centros históricos. *Colección Mediterráneo Económico: “Ciudades, arquitectura y espacio público”*, 3, 131 – 154.
<https://publicacionescajamar.es/wp-content/uploads/2003/02/3-24.pdf>

Sandra Elizabeth Poémape Aguilar arquitecta por la Universidad Privada Antenor Orrego de Trujillo, con estudios de maestría en Gestión Urbano Ambiental y Gerencia de la Construcción Moderna. Posee más de 10 años de experiencia en planificación urbana, ordenamiento territorial y gestión de espacios patrimoniales. Es socia de una empresa edilicia dedicada al desarrollo de proyectos de vivienda social.

Actualmente se desempeña como docente en la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes de la Universidad Privada Antenor Orrego. Además, es evaluadora externa acreditada por el Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa (SINEACE), participando activamente en procesos de mejora continua y aseguramiento de la calidad como integrante del Comité Académico de Arquitectura UPAO.