

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**



PUCP

**“ENTRE LA ACCIÓN Y LA IMAGINACIÓN: LA DISPUTA EN LA
GESTIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO DE MIRAFLORES”**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADA EN SOCIOLOGÍA**

AUTORA

Jimena Sierra Andrade

ASESORA

Maritza Victoria Paredes Gonzales

Julio 2018

RESUMEN

El objetivo general de esta tesis es analizar qué tipo de espacios constituyen los bordes costeros en el entramado metropolitano. Se busca ver de qué manera el Estado interviene en espacios con características de sitio particulares en su área urbana, lo cual produce una configuración espacial de la zona. Se sostiene que, para entender las acciones del Estado, no sólo se debe tomar en cuenta las distintas instancias a través de las cuales interviene en el territorio sino los imaginarios que subyacen y guían sus maneras de gobernar. Asimismo, es importante tener en cuenta las visiones de los otros actores que hacen uso e intervienen en el lugar y ver hasta qué punto la *visión formal* del frente marítimo responde a la *experiencia social* que este genera.

El caso de estudio de esta tesis es el borde costero del distrito de Miraflores. Este se caracteriza por ser un espacio fragmentado, en el cual los acantilados marcan una ruptura entre el área superior e inferior y visibilizan las acciones priorizadas en cada una. En el área superior – el malecón-, el gobierno municipal ha buscado promover el valor paisajístico del lugar implementando áreas verdes y parques. No obstante, en el área inferior – conocida como Costa Verde- prevalece la función de circulación impuesta desde el gobierno metropolitano. La situación refleja la disputa por la gestión y control del espacio entre el gobierno municipal y distrital, así como las múltiples visiones que subyacen en torno a él y que reflejan las distintas maneras en que se relaciona la ciudad con su litoral. En este proceso, los usuarios no comparten una visión común sobre el espacio, por lo cual, no han podido convertirse en una fuerza fiscalizadora y que cuestione las acciones de las autoridades con el fin de preservar su carácter público.

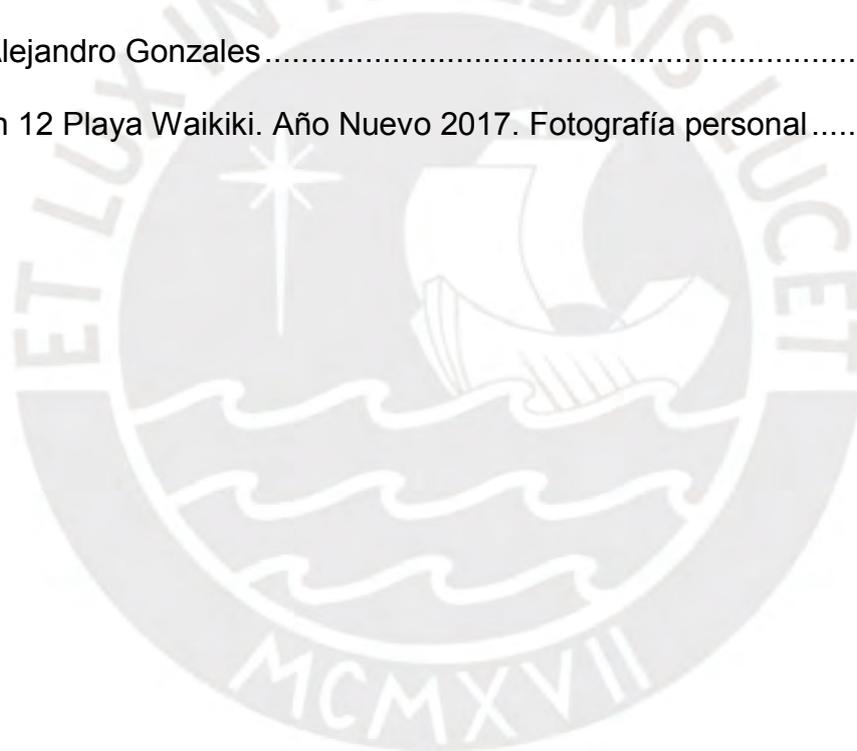
Agradecimientos	6
CAPÍTULO 1	8
EL FRENTE MARÍTIMO: UN ESPACIO SOCIAL	8
1. 1 INTRODUCCIÓN	9
1.2 ESTADO DEL ARTE	12
1.3 MARCO TEÓRICO	26
1.4 HIPÓTESIS	37
1.5 METODOLOGÍA Y CASO SELECCIONADO	41
1.6 ESTRUCTURA DE LA TESIS	46
CAPÍTULO 2	48
LA MODERNIZACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO: EL PROYECTO DE LA COSTA VERDE	48
2.1 LOS ORÍGENES DE MIRAFLORES COMO EL BALNEARIO DE LA CLASE ALTA LIMEÑA	50
2.2 EL PROCESO DE <i>APERTURA</i> DEL BALNEARIO DE MIRAFLORES	52
2.3 LA COSTA VERDE: EL PROYECTO DEL ESTADO QUE TRANSFORMÓ EL FRENTE MARÍTIMO	57
2.4 REFLEXIONES	60
CAPÍTULO 3	64
LA FRAGIL GOBERNANZA DEL FRENTE MARÍTIMO MIRAFLORINO: ENTRE EL CONFLICTO Y LA CONTENCIÓN	64
3. 1 LA REESTRUCTURACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ÁREA INFERIOR DEL FRENTE MARÍTIMO	66
3.2 EL MALECÓN DE MIRAFLORES: ENTRE LO TRADICIONAL Y MODERNO	68
3.2.1 LA DISPUTA Y CONSECUENCIAS EN TORNO AL PROYECTO LARCOMAR	69
3. 2. 2 VALORIZANDO EL MALECÓN: LA GESTIÓN DE MUÑOZ (2011-2015)	72
3.3 LA GESTIÓN DE LA COSTA VERDE EN MIRAFLORES: UN FRAGIL EQUILIBRIO	76
3.3.1 VALORIZAR EL LITORAL COMO ESPACIO PÚBLICO: LA OPORTUNIDAD PÉRDIDA	77
3.3.2 EL MAR SE VOLVIÓ AMARILLO: EL FRENTE MARÍTIMO COMO ESPACIO DE CIRCULACIÓN	81
3.4 REFLEXIONES	85
CAPÍTULO 4	89
EL FRENTE MARÍTIMO DE MIRAFLORES: ES DE TODOS Y DE NADIE	89

4.1. ENTRE VIVIR Y HABITAR EN/EL MALECÓN: DINÁMICAS Y APROPIACIÓN DIFERENCIADA DEL ESPACIO	91
4.2 LA MOVILIZACIÓN EN TORNO A LA DEFENSA DE LAS PLAYAS DE MIRAFLORES	94
4.3 EL SURGIMIENTO DE UN DISCURSO ALTERNATIVO: UNA PROPUESTA DESDE LOS USUARIOS DEL FRENTE MARÍTIMO	97
4.2 LAS PLAYAS DE MIRAFLORES: EL REEMPLAZO DE LA MEZCLA SOCIAL POR LA CO-PRESENCIA	102
4.5 REFLEXIONES	108
CAPÍTULO 5	112
CONCLUSIONES	112
5.1 CONCLUSIONES	113
5.2 REFLEXIONES FINALES	117
Bibliografía	121
ANEXOS	137
ANEXO 1: LISTA DE ENTREVISTADOS	138
ANEXO 2: ACCIONES REALIZADAS POR LA MUNICIPALIDAD DE MIRAFLORES	140

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Frente marítimo metropolitano. Edición propia sobre mapa de Alejandro Gonzales en Google Earth.	10
Ilustración 2 Descripción gráfica del borde costero miraflorentino. Edición: Alejandro Gonzales sobre foto de Municipalidad de Miraflores	11
Ilustración 3 Vista aérea del frente marítimo. Foto: Evelyn Merino Reyna	12
Ilustración 4 Vista del área del frente marítimo en Miraflores. Foto: Evelyn Merino Reyna.....	38
Ilustración 5 Playa de Miraflores. Fuente: Municipalidad de Miraflores	55
Ilustración 6 Proyección Zona Miraflores- Barranco. Fuente: Plan Maestro de la Costa Verde.....	67

Ilustración 7 Centro Comercial Larcomar, Miraflores. Fuente: Ana Castañeda Cano	69
Ilustración 8 Caricatura sobre los efectos del tercer carril. Crédito: Carlos Carlin - La República	84
Ilustración 9 Accesos al frente marítimo Miraflores. Fuente: Alejandro Gonzales	92
Ilustración 10 Playa La Pampilla: tercer carril y pasarela. Fuente: Imagen editada. Alejandro Gonzales. Foto: Municipalidad Metropolitana de Lima.....	96
Ilustración 11 Mapa interactivo de acceso y usos de las playas de Miraflores. Fuente: Alejandro Gonzales.....	103
Ilustración 12 Playa Waikiki. Año Nuevo 2017. Fotografía personal.....	107



Agradecimientos

Al ingresar a Facultad, siempre me preguntaba de qué terminaría haciendo mi tesis. Ya en el término de este proceso, me doy cuenta que la elección de un tema puede llevarte por caminos inesperados. Un día, conversando con una amiga, le conté mi dilema: no sabía de qué hacer mi tesis. Ella me dijo que elija algo que me guste. Gracias Lía por eso, sin querer queriendo, tus palabras me llevaron a elegir un tema con el corazón.

Así fue como llegue a Taller 1 con la idea de investigar sobre la Costa Verde. Mi lugar favorito en la ciudad. Los ánimos que me dio Maritza cuando le comenté sobre el tema me dieron la seguridad de empezar a investigar sobre un espacio que había sido siempre parte de mi cotidianidad, obligándome a desnaturalizarlo y empezar a mirarlo rigurosa y académicamente.

En el proceso, las reuniones en el CIAC fueron fundamentales para enriquecer y ampliar mi mirada sobre el frente marítimo. En este sentido, debo agradecer a Némesis y Karina, que me invitaron a formar parte del grupo –que luego se institucionalizaría en INCITU-. Mis amigas urbanitas me acercaron a un universo en ese entonces desconocido y que se volvería clave para darle forma a mi investigación. Gracias por eso. No podrían faltar las infinitas gracias a Pablo Vega Centeno, muchas gracias por todos los consejos y por acompañarme en este proceso. Tu apoyo ha sido fundamental para esta tesis. Gracias también por darte el tiempo de recibirnos cada semana en el CIAC de manera entusiasta y, darnos ánimos y motivación para seguir investigando.

Muchas gracias a todos los miembros de INCITU, a Nelly, a Kelly (por hacer los mejores PPTS), a Alejandro (por añadirle el plus visual que faltaba a este documento). Gracias a Tania por el cariño y por su espíritu crítico que me contagia e inspira siempre.

Muchas gracias a todxs los que colaboraron para que esta investigación, más exploratoria que concluyente, pueda llevarse a cabo. Gracias a todos los aceptaron ser entrevistados (las autoridades, los activistas, los usuarios). Gracias especialmente a Jazmín, de Costa Verde de Todos. Tu entusiasmo y ganas por defender y proteger nuestras playas fueron fuente de inspiración para este trabajo. Gracias a Manuel Dammert, por siempre estar dispuesto a resolver dudas y dar consejos sobre la tesis. Gracias a mis amigxs que fueron a “hacer campo” conmigo. A Mica, Karina, Claudia, Lía por hacerle frente a las piedritas de Waikiki y disfrutar del sol y el mar. Gracias a mis amigxs de la facultad, sin ustedes Sociales no sería lo mismo (Álvaro, Sami, Rafita, Muenta, Andrea y Vania).

Finalmente, gracias a mi familia por ser el soporte fundamental de este trabajo. Y especialmente gracias a mis papas por brindarme el lujo de vivir cerca al mar. Gracias ma, por llevarme a la playa desde que tengo uso de razón y ser la más fiel compañera de campo. Gracias pa, por estar siempre al pie de cañón y reanimarme cuando mis ánimos se desploman. Muchas gracias papás, por hacerme siempre consciente de mis privilegios y ser crítica de las injusticias y desigualdades que tenemos en nuestra sociedad. Y sobre todo, gracias por ser los mejores ejemplos para seguir adelante, buscando hacer siempre lo mejor y soñando sin límites.

En una ciudad tan desigual, disfrutar de espacios como el litoral es un privilegio y no un derecho al que todos deberíamos tener acceso por igual. El frente costero es y debe ser un espacio público y bien común para ciudad y los que la habitan. Este trabajo no

nace de una mirada neutra sobre el tema, sino desde una postura personal sobre él. A través de él, busco también contribuir a que espacios tan valiosos como el frente costero se democraticen y puedan ser disfrutados por todas, todos y todes por igual.



CAPÍTULO 1

EL FRENTE MARÍTIMO: UN ESPACIO SOCIAL



1. 1 INTRODUCCIÓN

El objetivo general de esta tesis es analizar qué tipo de espacio representan los frentes marítimos en el entramado urbano, teniendo en cuenta su proceso histórico de construcción. En este sentido, nos interesa vincular los imaginarios urbanos que se tejen (y han tejido) en torno a estos espacios y el accionar del Estado sobre ellos.

En las últimas décadas, los bordes costeros han cobrado mayor interés para el capital inmobiliario urbano, al ser lugares atractivos para la localización de todo tipo de proyectos (residenciales, turísticos y de consumo). En algunos casos, los gobiernos locales y/o metropolitanos de las ciudades litorales han priorizado la recuperación y habilitación de su frente marítimo convirtiéndolos en espacios públicos. No obstante, también se ha llevado a cabo un proceso de apropiación del frente costero y la implementación de proyectos que han segregado su uso destinándolos a un grupo exclusivo de la población.

El borde costero de la ciudad de Lima recorre 25 kms aprox. atravesando seis distritos de norte a sur, de los cuales 5 km pertenecen al área costera de Miraflores (Imagen 1). Este espacio se encuentra sujeto a una configuración particular debido a los acantilados que marcan una ruptura entre el mar y el espacio urbano. Esta división física da pie a dos espacios diferenciados: la parte superior y la parte inferior del frente marítimo. La parte superior es conocida también como el malecón en el cual se localizan parques y áreas verdes. Esta zona suele ser parte del área residencial de cada distrito y, en los últimos años, se puede ver el aumento de la oferta inmobiliaria sobre todo en departamentos.

Por otro lado, en la zona inferior se encuentra la zona de playas y la vía rápida (a esta parte, se le conoce como la Costa Verde o Circuito de playas).



Ilustración 1. Frente marítimo metropolitano. Edición propia sobre mapa de Alejandro Gonzales en Google Earth.

A partir de un estudio de caso de corte cualitativo del área del frente marítimo del distrito de Miraflores en la ciudad de Lima Metropolitana, se busca analizar qué tipo de espacio representa y cómo ha sido su proceso de construcción. El objetivo es identificar y analizar los imaginarios que se han ido tejiendo en torno a este espacio y el vínculo que se establece con el tipo de acciones realizadas sobre él.

Se sostiene que, hoy en día, el frente marítimo constituye un espacio en disputa en el cual intervienen actores orientados a promover tanto sus valores de uso como de cambio. En este sentido, es importante subrayar el accionar ambivalente del Estado, el cual a través de sus distintas instancias de

representación – a escala metropolitana y local- ha intervenido de manera diferenciada sobre el territorio. En un inicio, el área inferior del frente marítimo fue objeto de interés del gobierno central por convertirlo en un espacio público a escala metropolitana. No obstante, en el marco de un proceso de descentralización del Estado, se llevó a cabo la reorganización de la gestión de este territorio. De esta manera, el gobierno metropolitano y los municipios ribereños quedaron a cargo del manejo del *área inferior* – en el cual se implementó el proyecto Costa Verde por el Estado- mientras que el área superior se mantuvo bajo responsabilidad de cada distrito. El área del frente marítimo miraflorentino permite ilustrar de qué manera la intervención transformó este territorio no sólo físicamente sino y, más importante, lo convirtió en un espacio híbrido. Ello ha dado como resultado un territorio fragmentado y heterogéneo (imagen 2), en el cual en la parte superior se ha priorizado la implementación de espacios de uso público (áreas verdes y parques), mientras que en la parte inferior se ha condicionado el acceso y uso del lugar a través de una infraestructura que fomenta la circulación y el establecimiento de negocios privados.



Ilustración 2 Descripción gráfica del borde costero miraflorentino. Edición: Alejandro Gonzales sobre foto de Municipalidad de Miraflores.

La investigación se apoya en un trabajo de corte cualitativo -en el cual se destaca una revisión de los planes de desarrollo sobre este espacio, archivo fotográfico y audiovisual, visitas al área de estudio, así como entrevistas con actores públicos y sociales que participan o han participado en el proceso de construcción del frente marítimo miraflorentino.



Ilustración 3 Vista aérea del frente marítimo. Foto: Evelyn Merino Reyna

1.2 ESTADO DEL ARTE

Desde mediados del siglo XIX, surge el proceso de urbanización de las zonas costeras. Las actividades en entornos marítimos dejaron de percibirse como algo peligroso y antihigiénico y se comenzó a atribuirles valores positivos en términos de salud. A comienzos del siglo XX, las prácticas de ocio y deporte en el litoral comenzaron a popularizarse. El boom turístico a mediados del siglo XX puso a los destinos de playa como uno de los favoritos de la población a nivel mundial. De esta manera, diversas localidades en distintas partes del mundo, aprovecharon sus frentes de agua para emprender distintos tipos de proyectos en él (Gaja i Diaz: 2008). Los balnearios ubicados en las costas británicas y bálticas fueron los primeros en consolidarse gracias a la burguesía industrial de

los siglos XVII y XIX. Posteriormente, en las décadas 20 y 30 del siglo XX, la costa mediterránea se convirtió en un destino atractivo, viéndose favorecida por el desarrollo de las vías de transporte, especialmente el ferrocarril (Navarro Jurado et Al 2015: 279).

A partir de la década de los noventa, en un contexto en el cual el capital financiero empieza a convertirse en ordenador del territorio urbano (De Mattos 2002, 2008; Ciccolella 2006) las ciudades costeras empiezan a ser sitios estratégicos para el desarrollo de proyectos inmobiliarios, especialmente aquellos orientados al sector turístico y de segundas residencias¹ (Hidalgo et al: 2016). El atractivo paisajístico y las posibilidades de uso que ofrecen las zonas litorales garantizan la generación de exorbitantes ganancias para los potenciales inversores.

Uno de los casos más emblemáticos de renovación urbana en una ciudad con litoral fue Barcelona en el marco de la celebración de las Olimpiadas de 1992. En este proyecto, fue clave la participación de los actores sociales, así como de los gobiernos municipales en el curso de un proceso de descentralización. No obstante, hubo también críticas de los contra efectos del modelo barcelonés incluso desde los mismos actores que participaron en el proceso. Uno de ellos, Jordi Borja (2007) señaló que las principales consecuencias sobre la zona fueron la elevación de los precios del suelo y la vivienda, así como la predominancia del capital privado en los proyectos que se realizan en ella. En el caso de la rambla,

¹Las segundas residencias constituyen una propiedad inmueble complementaria a la de carácter permanente. Las familias que pueden acceder a ellas, suelen priorizar la localización de estas fuera de la ciudad, en zonas con una naturaleza privilegiada ya sea en el campo o en espacios litorales. Las segundas residencias se enmarcan dentro de un proceso en el cual el fenómeno turístico ha salido en busca de nuevos lugares ubicados en áreas rurales, en los cuales el proceso de urbanización es incipiente o nulo. Estas constituyen opciones de escape hacia un espacio natural en contraposición con el medio urbano. (Vargas del Rio, 2015: 292-293)

se destaca la presencia de “new projects” desde la década de 1990 con el fin de incentivar la presencia de capital privado. A partir de ello, comenzaron las construcciones de grandes edificaciones orientadas a un público específico (vinculados a las actividades de negocio y turismo) y la amenaza a que se pierda la propuesta de espacios públicos que caracterizaba al proyecto original (Borja, 2010).

Más allá de los pros y contras del proyecto, es importante señalar que el “Modelo Barcelonés” se ha vuelto objeto de referencia para el desarrollo de diversos proyectos en ciudades que buscan revalorizar sus bordes de agua. Sin embargo, el riesgo de “importar” este modelo en otras latitudes puede dar como resultado la creación de nuevos espacios ajenos a su medio. A este tipo de espacios se les han denominado “artefactos de la globalización” y tienen como fin generar experiencias similares en diversos territorios (De Mattos 2008 en Hidalgo et al 2016: 254). Talesnik y Gutiérrez (2002) toman como caso de estudios cuatro ciudades con frentes de agua (Baltimore, Sídney, Buenos Aires y Barcelona) con el fin de señalar que, en la mayoría de los casos, la producción de estos espacios suele privilegiar un diseño ajeno a su medio que suelen asemejarse a la estructura de un centro comercial orientándose a actividades relacionadas al consumo y recreación. En otro estudio realizado en el litoral mexicano, también se señaló que estos proyectos tampoco toman en cuenta la riqueza natural y cultural de las zonas (Francia, 2012). De esta manera, los bordes de agua tanto de carácter fluvial como marítimo se convierten en *territorios heredados* que el capital inmobiliario concibe como un generador de ganancias atractivo (Capel, 2003). Estos proyectos suelen enmarcarse bajo un modelo económico que no

tiene en cuenta los órdenes pre-existentes en términos paisajísticos, urbano y social, convirtiéndose únicamente en un soporte espacial (Gaja I Diaz: 2008).

En el caso de las ciudades latinoamericanas, la urbanización en zonas litorales también empieza desde el siglo pasado. En este proceso, se debe tener en cuenta el papel que jugaron tanto el Estado como el capital privado. Un caso interesante para ilustrar ello, es el estudio de Valdebenito y Álvarez (en Hidalgo et Al: 2016) en el área metropolitana de Valparaíso (que comprenden las ciudades de Valparaíso, Viña del Mar y Concón). La ciudad de Valparaíso se erigió como un sitio estratégico, volviéndose en una época el puerto más importante del país chileno. Simultáneamente, la ciudad vecina de Viña del Mar vivió un desarrollo intenso como zona residencial, bajo el modelo de concesiones en el cual el capital privado, gracias al Estado, lideró el proceso de urbanización. Este proceso cobró mayor fuerza especialmente desde finales del siglo XIX hasta el primer cuarto del siglo XX, y tuvo un origen segregador ya que existía un uso diferenciado según la clase social de sus usuarios (Valdebenito y Álvarez en Hidalgo et Al, 2016: 89). El caso argentino también es un caso interesante, a mediados del siglo XX, el peronismo promovió políticas desde el Estado que permitieron a la clase obrera disfrutar del turismo, en balnearios tradicionales y de prestigio como Mar del Plata (Pastoriza: 2008). La década de los sesenta en el siglo XX fue especialmente importante para el desarrollo del sector turístico (Jurado et al: 2015). En el caso de Viña del Mar, ya desde 1930 el Estado había declarado oficialmente a la ciudad como un importante balneario a nivel sudamericano. Décadas más adelante, en 1962 el estado chileno aprovechó el Campeonato Mundial de Fútbol para la modernización de la infraestructura de la

ciudad orientados al ocio y al turismo (Valdebenito y Álvarez en Hidalgo et Al, 2016: 89 y 91).

Desde la década de los noventa, el capital inmobiliario empieza a prestar atención al litoral latinoamericano con mayor intensidad, mercantilizando su atractivo paisajístico. Hidalgo et al (2016) resaltan el boom inmobiliario, orientado sobre todo en segundas residencias en países con ciudades costeras como Brasil, Uruguay (Montevideo) y Colombia (Cartagena). De Mattos (2008) señala que el negocio de segunda residencia “ha cobrado una magnitud y una intensidad que nunca había logrado antes, dando paso a un fenómeno que se está materializando con un enorme dinamismo” y que en el caso de las ciudades latinoamericanas se produce a través de dos modalidades “la apertura e incorporación del frente fluvial o marítimo de la propia ciudad y la litoralización no contigua” En el primer caso, algunas ciudades (entre los ejemplos, se nombran a Guayaquil – Ecuador- y Paraná- Argentina-) las ciudades recuperan y rehabilitan sus bordes costeros y/fluviales, reconfigurando la organización y el paisaje urbano así como la revalorización del suelo urbano próximo al área intervenida. En la segunda modalidad, se produce un fenómeno de litoralización del frente marítimo próximo al casco urbano, en respuesta a la preferencia de ciertas familias por actividades de recreación y/o esparcimiento en este tipo de áreas. Se ponen como ejemplos la urbanización del sur de Lima (aquello que se conoce como el sur chico) y la prolongación larga y estrecha de la franja costera en Montevideo conocida como la Ciudad de la Costa (De Mattos, 2008; 15-16).

En todos estos casos el proceso de urbanización viene ligado a: “procesos de especulación inmobiliaria... y es producto de la creciente aplicación de las políticas neoliberales a la gestión regional y local. Producto de ello es, por

ejemplo, la desregulación de la normativa ambiental para facilitar la urbanización que ha generado la degradación de ecosistemas costeros” (Hidalgo et al: 2016). Estos proyectos suelen desarrollarse bajo un nuevo modelo de organización y gestión territorial – adoptado por la mayoría de países a nivel latinoamericano- en el cual el Estado ya no es el único actor. Las medidas de corte neoliberal, que se intensificaron en la década de los noventa, permitieron la llegada de nuevos actores económicos (entre ellos, el capital inmobiliario) que intervienen en la producción de la ciudad de manera diferenciada, produciendo territorios segregados y segmentados. Las políticas de ajuste y desregulación económica impulsadas en los países latinoamericanos llevó a una disminución del papel del Estado en el desarrollo urbano, iniciándose un proceso de urbanización privada y un aumento de los barrios residenciales ya no sólo para la clase alta sino también para la clase media y baja; dando pie a la producción de una ciudad segregada y dividida (Janoschka, 2002). Asimismo, la localización de proyectos inmobiliarios en sitios estratégicos ha producido la transformación del paisaje urbano. En la búsqueda de nuevos lugares para la localización de distintos negocios y edificaciones, los bordes de agua insertos en la trama metropolitana han sido uno de los sitios favoritos (De Mattos, 2008:2)².

Por ejemplo, el caso de la renovación de Puerto Madero en Buenos Aires se llevó a cabo a través de un trabajo articulado entre el Estado, instituciones privadas y la sociedad civil, dejando de lado el “paradigma tradicional de planificación”. El

²De Mattos (2008) señala tres aspectos que constituyen las causas de un proceso de mercantilización del desarrollo urbano: 1) la globalización financiera, en el cual la movilidad de la capital a escala global busca valorizarse a través de la inversión inmobiliaria 2) un enfoque de gestión pública que brinda condiciones más favorables a los negocios inmobiliarios así como un margen de acción mayor a las familias y empresas en el sector de bienes raíces 3) difusión de estrategias de competitividad urbana y city marketing por parte de la gestión pública con el fin de atraer un mayor número de capitales externos (De Mattos 2008: 2)

proyecto se enmarca en uno de los Grandes Proyectos de la ciudad de Buenos Aires concibiéndolo como “símbolo de una *nueva cultura urbanística* que puede describirse a partir del conjunto de significaciones que subyacen a las lógicas de acción de los actores sociales en contacto con el proyecto” (Núñez y Ruiz de Gopegui 2012: 104 y 107). En Río de Janeiro, el “Plan de Recuperación y Revitalización del área portuaria de Río” llevó a que se renovara el frente de agua de la ciudad combinando espacio público, patrimonio y comercio. A diferencia de Puerto Madero, este se realizó en un área más extensa (500 hectáreas) y en una zona habitada, por lo cual implicó el desplazamiento y llegada de nuevos residentes (Brites, 2017)

En mucho de los casos analizados, los proyectos no sólo generan mayores ganancias a los inversores sino también un conflicto tanto de carácter económico y social, así como de alteración al medio ambiente (De Mattos, 2008). En cuanto al impacto social, los nuevos proyectos suelen conllevar a que cambie los usos del lugar y, consecuentemente, el tipo de usuarios. Se pueden generar entonces desplazamientos por parte de la población local y/o la limitación de sus actividades (Hidalgo et al 2016; Brites, 2017). En el caso del frente fluvial de la ciudad de Guayaquil, el proyecto Malecón 2000 terminó aniquilando el potencial espacio público del lugar orientando su uso a actividades de consumo y limitando con ello el número de usuarios. (Andrade, 2005). En Chile, en la zona de Isla Negra, Tuquen y las dunas de Ritoque los propietarios de segunda residencia han visto vulnerado su derecho al litoral a causa de la flexibilización de los instrumentos territoriales (Hidalgo 2016 en Hidalgo et al 2017). Existe también un problema en cuanto las desigualdades económicas que se generan en la zona, debido a que no existe una adecuada distribución de los ingresos

económicos que se generan a partir de la localización de nuevos proyectos inmobiliarios. Ese es el caso de la región de Valparaíso, en el cual los proyectos inmobiliarios orientados al ocio y turismo suelen desplazar a la población local que no cuenta con los recursos económicos para acceder y disfrutar de ellos (Hidalgo et al en Hidalgo et al 2016: 242). Otro caso a nombrar son los enclaves turísticos de Centro América y el Caribe donde el desarrollo del turismo no ha llevado a un incremento de la calidad de vida ni desarrollo de la población local (Jurado et al 2015: 287).

El proceso de urbanización en zonas con frentes marítimos y/o fluviales también produce efectos sobre el territorio. Los cuidados específicos que se deben tener al intervenir espacios con características físicas particulares (por ejemplo, espacios naturales protegidos) suelen tener una importancia relativa frente a la urgencia de capitalizar las ganancias que ofrecen. En el caso del litoral español, se habla de un proceso de flexibilización de la legislación ambiental con el fin de facilitar los proyectos urbanísticos en áreas protegidas (Delgado: 2008). Vidal-Koppman (2016) realiza un estudio sobre la construcción de urbanizaciones privadas en la franja costera atlántica en territorio argentino, señalando que estos proyectos suelen verse favorecidos por la “flexibilidad (y a veces ausencia) de una norma reguladora en materia de planeamiento urbano y ordenamiento territorial” (Vidal-Koppman 2016: 77). De esta manera, se hace mención a un proceso de “apropiación de los recursos paisajísticos” por parte de proyectos inmobiliarios orientados a un sector exclusivo de la población. Siguiendo con los ejemplos, se advierten sobre proyectos en áreas inundables del municipio del Tigre en el Gran Buenos Aires. En la búsqueda por ofrecer productos inmobiliarios que destaquen por su riqueza paisajística, se terminan alterando y

deteriorando las condiciones naturales del lugar (Ríos en Hidalgo et Al 2016: 265).

Este proceso de selección exclusiva de paisajes geográficos únicos ha sido asociado con el fenómeno de *acumulación por desposesión* propuesto por David Harvey (2004), debido a que el capital inmobiliario busca incesantemente nuevos destinos para explotar. Paisajes costeros ubicados en Centro América y el Caribe, así como en el Sudeste Asiático, aquellos que forman parte de la *cuarta periferia*³ se han convertido en las últimas décadas en los destinos elegidos por capitales internacionales para el desarrollo de nuevos proyectos ligados al turismo y la oferta inmobiliaria, lo cual ha generado un proceso de urbanización acelerado e intensivo (Navarro-Jurado et al 2015:276 y 284). Hidalgo (2016) señala que las zonas costeras son áreas especialmente vulnerables debido a la presión inmobiliaria, así como los problemas de gobernanza debido al proceso de flexibilización de la planificación urbana (Hidalgo, 2016).

Hidalgo et al (2016) realizan un estudio sobre el desarrollo inmobiliario que se produce en la Costa Central de Chile durante la primera década del siglo XXI. Los autores señalan que este proceso “ha (des)naturalizado los proyectos de vivienda a través de las amenidades (vista al mar, cercanía a la playa, tranquilidad y seguridad), sino que también ha intervenido y extraído parte de la naturaleza en la cual se asienta” (Hidalgo 2016: 260). La postura de los autores

³Los autores realizan una clasificación en la oferta del turismo litoral en cuatro grupos. La primera periferia está conformada por las costas británicas y bálticas que surgen desde el siglo XVIII al siglo XIX. La segunda periferia es impulsada en las décadas del 20 y 30 y conformada por la costa norte mediterránea (Francia, Italia, España). La tercera periferia inicia en la década de los sesenta con el turismo de masas e incluye a todo el mediterráneo. Por último, la cuarta periferia se expande a los litorales del Sudeste Asiático y Centro América y el Caribe y se encuentra ligada al proceso de turistización del planeta. Existe una relación entre estas, si tenemos en cuenta los ciclos de vida. Es decir “al llegar la fase de estancamiento en una periferia, comienza la fase de exploración en la periferia posterior y así sucesivamente” (Jurado et Al 2015: 280)

es considerar a las zonas costeras como un medio natural y, por lo tanto, un bien común que debería ser gestionado y usado de manera colectiva y sin interferencia del mercado. No obstante, la urbanización del litoral da cuenta de un proceso contrario, en el cual los negocios inmobiliarios han esquilmo y expoliado este bien común, con la participación del Estado como facilitador⁴. Este proceso se evidencia en la expansión de la línea de costa del Área Metropolitana de Valparaíso en la cual ha crecido más la oferta de vivienda que la tasa de crecimiento demográfico. Es importante señalar el carácter segregador que conlleva el desarrollo inmobiliario, en tanto que un mayor grado de proximidad al borde costero exige mayores recursos económicos (Hidalgo et al, 2016).

Las consecuencias de la intervención humana en áreas costeras o litorales, orientados en su mayoría a fines económicos, ha llevado a que se discutan sus efectos y se generen demandas en el marco de la justicia ambiental y espacial urbana. Por un lado, es necesario que se generen medidas y regulaciones desde el nivel formal que permitan reducir las externalidades negativas que generan las actividades localizadas en este tipo de zonas. Asimismo, es importante que los proyectos sepan incluir en sus planes a la población local, con el fin de que los beneficios estimulen el desarrollo social y económico de las zonas (Navarro-Jurado et al: 2015) (Ríos en Hidalgo et Al: 2016). En cuanto a la justicia espacial, la propuesta se centra en permitir el goce de los espacios públicos en zonas

⁴ En el caso chileno, Hidalgo et Al (2017) resaltan el impacto de las medidas neoliberales en el ámbito urbano. En este sentido, la flexibilización y relativización de los límites de la planificación urbana dio pie a un papel preponderante al capital inmobiliario y especulativo. De esta manera, se produjeron desplazamientos y erradicaciones de poblaciones en el área urbana de Santiago, así como una expansión de negocios inmobiliarios en el área central y pericentral de la capital chilena durante los noventas e inicios del siglo XXI. (Hidalgo et al 2017: 262)

costeras y litorales para el conjunto de la población, rechazando la privatización de los mismos por parte de los proyectos inmobiliarios (Valdebenito en Hidalgo et Al: 2016).

En el caso peruano, la década de los noventa implicó una reestructuración social y espacial de la ciudad bajo un contexto complejo y crítico.

La ciudad de Lima atravesaba una fuerte crisis social, política y económica. Las reformas de ajuste neoliberal (Joseph et al, 2008) aplicadas con el fin de salir de esta complicada situación, tuvieron consecuencias que pueden ser identificadas en los cambios y permanencias en la ciudad. Lima se mantuvo primera en el índice de primacía urbana (inclusive si su crecimiento pasó de 3.9% en 1972 a 2.4% en 1993 y 2% en el 2000) (ídem), no obstante, sufrió un proceso de reconfiguración en su interior pasando de ser una ciudad monocéntrica a una policéntrica (Gonzales de Olarte et al, 2012: 30). Es decir, se produjo un proceso de desconcentración de los servicios y centros productivos que llevó a un reordenamiento espacial de la ciudad⁵. Este proceso ya había empezado décadas anteriores como lo señala Chi6n: “Durante los años 70’y 80’, el Centro Hist6rico entr6 en un proceso de deterioro en su configuraci6n f6sica y econ6mica que result6 en el desplazamiento de muchos negocios e instituciones al nuevo y, “moderno” centro metropolitano en Miraflores, y a centros distritales en el resto de la ciudad” (Chi6n, 2002: 76). El distrito de Miraflores sigui6 concentrando

⁵Miriam Chi6n (2002) se6ala cuatro condiciones que posibilitaron que Lima Metropolitana se inserte en las redes de la econom6a global: “a) proceso de estabilizaci6n pol6tica, b) pol6ticas econ6micas que favorecen la llegada de capitales extranjeros, c) mayor disponibilidad de capital social y econ6mico d) mejoras en transporte y comunicaciones (Chi6n, 2002: 74)

actividades informacionales⁶, culturales y de entretenimiento, así como comerciales.

Es importante tener en cuenta el papel que juega el capital inmobiliario a partir de esta época y el interés en los proyectos de urbanización del litoral, especialmente en los distritos al sur de Lima. Estos espacios fueron los elegidos para el despliegue de proyectos residenciales orientados a la clase media-alta y alta limeña. Ludeña resalta la convergencia entre un proceso de alta especulación inmobiliaria, así como la alteración al orden ecológico pre-existente en la zona, señalando el “impacto en la estructura e imaginarios urbanos de la metrópoli limeña” (Ludeña 2010: 46). Sobre esta zona, Pereyra resalta su particularidad dentro de la ciudad, destacando su naturaleza híbrida entre pueblo y balneario así como la coexistencia de distintas clases sociales (predominante pobre, pero también con presencia de población de clase media y alta) (Pereyra 2006: 85)

Por otro lado, Delgado (2017) realizó una tesis sobre el fenómeno balneario, analizando la disputa por el espacio público de Ancón⁷. En esta, se brinda información sobre el proceso de urbanización de los balnearios al sur y norte de Lima. Se destaca el proceso de urbanización que se intensifica en la década de

⁶ En cuanto a actividades informacionales, Chi6n (2002) se refiere a aquellas “ubicadas dentro del sector terciario o de servicios, concentran las empresas e instituciones que se dedican a la producci6n o procesamiento de informaci6n, as6i como la toma de decisiones, incluyendo entre otras las empresas financieras, sedes corporativas, servicios profesionales, consultor6as y agencias de gobierno” (Chi6n, 2002: 76)

⁷Partiendo en 1970, Delgado (2017) estudia los modos de apropiaci6n y los conflictos que se dan en torno a este espacio por parte de los distintos grupos de usuarios que interactu6n en 6l. Se identifica entonces a tres grupos sociales: los veraneantes (aquellos que cuentan con una segunda residencia en el balneario y acuden en la temporada de verano para fines recreativos), los residentes (aquellos que viven todo el a6o en el balneario) y los ba6istas (los que acuden a pasar el d6a). El estudio se6ala que se producen pr6cticas de segregaci6n y control del espacio por parte de los veraneantes a los dem6s grupos.

los noventa desde Pucusana hasta Asia y, posteriormente, Cañete orientándose a proyectos inmobiliarios exclusivos para la clase alta limeña (Matos Mar 2012 citado en Delgado 2017). Si bien no hemos encontrado textos que aborden específicamente el caso del frente marítimo de la ciudad de Lima, este espacio suele ser incluido en análisis académicos sobre estudios de la ciudad. En su estudio sobre los espacios públicos de Lima, Pablo Vega Centeno (2006) menciona a la Costa Verde como una de las “figuras emblemáticas de espacios que todavía nos permiten el encuentro plural y diverso entre limeños de diverso origen social y cultural” (Vega Centeno, 2013: 142).

Una primera etapa exploratoria⁸ en la investigación permitió descubrir voces críticas sobre la situación del borde costero de nuestra ciudad, así como propuestas alternativas en donde se aboga por su conversión en un espacio donde se priorice su uso para las personas y no para los carros. Entre las principales críticas a la Costa Verde resalta una estructura administrativa compleja y conflictiva que no permite una gestión articulada e integral sobre la franja marítima. No obstante, no encontramos un consenso sobre la manera de intervenir en este espacio, ni las acciones que deberían priorizarse. El frente marítimo ha llamado la atención de diversos especialistas interesados en la ciudad, en los espacios públicos y/o en la preservación de sitios con características geográficas únicas. Sin embargo, no se ha encontrado muchas referencias desde la disciplina de las ciencias sociales, sobre todo aquella que se dedica al estudio de la ciudad y/o el territorio. Por ello, y con el esfuerzo de contribuir a un estudio que profundice en el vínculo que establece una ciudad (y

⁸ En la bibliografía, se señalan los artículos de opinión y reportajes obtenidos a través de blogs urbanos, periódicos, reportajes, etc.

sus ciudadanos) con su territorio, la pregunta de investigación desde una mirada sociológica es la siguiente:

¿Qué tipo de espacio constituye el frente marítimo del distrito de Miraflores y cómo se llevó a cabo su proceso de construcción?

Este trabajo busca ser un aporte sobre la transformación del litoral metropolitano, teniendo en cuenta su tipo de gestión, así como las visiones que subyacen a las acciones de las autoridades responsables del lugar.

Se plantean tres preguntas secundarias que han guiado el análisis de nuestro trabajo y han permitido profundizar en el proceso de construcción del frente marítimo:

- 1) ¿De qué manera surgió el *proyecto* de la Costa Verde y cómo transformó el frente marítimo de la ciudad?
- 2) ¿De qué manera la disputa en la gobernanza del frente marítimo miraflorentino refleja los distintos modos de gobernar y las visiones detrás de ello?
- 3) ¿De qué modo los actores sociales participan en el proceso de construcción de este espacio?

Estas preguntas, a su vez, constituyen los objetivos que nos planteamos en la tesis a) identificar y analizar el contexto histórico y social en el cual surge el proyecto de la Costa Verde, teniendo en cuenta las funciones que se le asignó al espacio en aquella época b) analizar las representaciones sobre el frente marítimo a partir de la identificación de las acciones e intervenciones que han realizado las autoridades sobre este espacio c) analizar la manera en la que los actores sociales han participado en el proceso de construcción de este espacio.

1.3 MARCO TEÓRICO

Esta investigación se enmarca en los aportes tanto de la sociología urbana como de la geografía humana de concebir al **espacio** como el **resultado de la acción social** (Lefebvre 2013, Hiernaux 2007, Lindón 2007, Carrión 2004, Salcedo 2002). Con la intención de visibilizar el tipo de interacciones que llevan a la construcción de un espacio urbano determinado, tenemos en cuenta las relaciones de poder que existen en su interior (Lefebvre, 2013). Los conflictos que pueden darse en este proceso son múltiples si se tiene en cuenta la diversidad de intereses de los actores que intervienen en la construcción de un espacio. Con el objetivo de comprender los conflictos que pueden surgir, nos apoyaremos en la propuesta de Logan y Molotch (1987) de pensar el espacio como el resultado de un proceso de continua búsqueda de sus valores de cambio y de uso⁹. En este sentido, recuperamos la categoría “actores urbanos” propuesta por Riofrío para identificar a quiénes intervienen en la transformación del espacio urbano, teniendo en cuenta sus necesidades e intereses sobre él (Riofrío citado en Ledgard 2015: 104).

En segundo lugar, debemos tener en cuenta que el territorio del frente marítimo es de jurisdicción pública. A pesar del debate generado sobre la situación y el devenir de los espacios públicos, no existe un significado compartido entre los

⁹Al hablar de valores de cambio y de uso en la configuración de un espacio urbano determinado, nos referimos a dos tipos de intereses: aquel que privilegia la ganancia sobre el suelo (valor de cambio) y aquel que radica en el uso cotidiano que hacen las personas sobre el territorio (valor de uso). Logan y Molotch (1987) señalan que estos intereses son representados por actores con un poder y capacidad diferenciada para intervenir en el espacio urbano. La tensión entre estos dos valores influye en la forma de la ciudad, la distribución de la población y la manera en la que coexisten distintos grupos sociales en el territorio. Los autores señalan que las ciudades funcionan como *máquinas de crecimiento* en tanto que se rigen bajo las leyes del mercado y se orientan a maximizar las ganancias sobre su territorio. Esta búsqueda no es un trabajo de los actores que representan el capital privado sino también de los propios gobiernos locales que orientan sus acciones a este fin (Logan y Molotch, 1987).

actores que tienden a incluirlo en sus reflexiones y discursos. En este sentido, se comparte la postura de Gorelik (2008) en la cual el espacio público se ha convertido en una *categoría puente*, albergando distintas dimensiones de la sociedad, política y la ciudad. El autor señala que poco a poco, se ha ido perdiendo la conexión entre estas dimensiones (Gorelik 2008:34). El espacio público ha ido perdiendo su carácter de categoría analítica para convertirse en un *concepto fetiche* “el lugar idealizado donde depositamos todas las virtudes de la ciudad para no tener que afrontar el difícil compromiso de ponerlas en práctica en la realidad de nuestras ciudades” (Gorelik 2008:44). Teniendo en cuenta la crítica de este último autor, utilizaremos el concepto de espacio público como una *herramienta analítica* y no como un listado de condiciones a priori. Por ello, seguimos la propuesta de considerar al espacio público como un espacio de disputa, en donde se enfrentan las visiones de distintos actores que intervienen en su proceso de construcción (Salcedo, 2002; Carrión, 2004). Esta categoría será trabajada bajo una óptica que tenga en cuenta su historicidad lo cual nos permitirá ver de qué manera ha ido cambiando la función priorizada en relación a las visiones de ciudad de cada época (Salcedo, 2002)¹⁰.

No obstante, se tendrá en consideración elementos incluidos en las reflexiones de algunos autores sobre el tema. Uno de los referentes ha sido el geógrafo Jordi Borja (2013) que presenta un *tipo ideal* de espacio público, en el cual se constituye como una condición necesaria para el ejercicio de la ciudadanía de

¹⁰La propuesta de Salcedo busca “entregar criterios orientadores que permitan a los académicos construir una definición de espacio público con la que sea posible entender los nuevos enclaves pseudo-públicos al tiempo que generar una crítica a su función y al modo de habitar que ellos proponen”. Para ello, además de tomar en cuenta *la historicidad* del lugar, el autor señala que debe tenerse en cuenta como se expresa las *relaciones de poder* en el espacio, así como las *prácticas de resistencia* “que proponen nuevos sentidos y usos del espacio” (Salcedo, 2002). Nos interesa recoger la propuesta de Salcedo porque no sólo nos permite conceptualizar el *espacio público* sino despojarlo de idealizaciones sobre el *deber ser* de este espacio, permitiéndonos un acercamiento más objetivo sobre él.

los habitantes de una urbe¹¹. Por otro lado, existe otro tipo de propuestas en donde se resaltan determinadas dimensiones que van desde lo físico territorial hasta el aspecto económico, social, político y cultural (Takano y Tokeshi, 2007). Takano y Tokeshi señalan también que es importante tener en cuenta las escalas a la hora de hablar de espacios públicos debido a las distintas intensidades de uso que presentan, la diversidad de sus usuarios, el tipo de relaciones que se generan en ellos, así como su relación con dinámicas urbanas específicas. Las escalas que nos interesa retener para nuestro análisis son la metropolitana y la distrital. En la primera, se hace referencia a un espacio utilizado por distintos habitantes de la ciudad y pueden constituir una centralidad por sí misma. Además, se encuentran integradas a través de vías metropolitanas presentando dinámicas complejas. Por otro lado, los espacios públicos de escala distrital tienen una menor intensidad de uso, así como de usuarios, siendo un espacio de referencia para sus habitantes próximos (Takano y Tokeshi, 2007: 29). En el caso del frente marítimo miraflorentino, el espacio es manejado de manera exclusiva por el gobierno local en la parte superior (malecón y zona residencial). No obstante, en la parte de las playas (inferior) forma parte de un espacio de carácter metropolitano en el cual el gobierno de la ciudad tiene un mayor poder sobre él. En ambos niveles, el uso del espacio es intenso, tanto por usuarios locales como por gente que viene de distintas partes de la ciudad. Más adelante,

¹¹Jordi Borja se refiere al espacio público como: “aquel que expresa la democracia en su dimensión territorial. Es el espacio de uso colectivo. Es el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o deberían) sentirse como tales, libres e iguales... El espacio público democrático es un espacio expresivo, signficante, polivalente, accesible, evolutivo” (Borja 2013:102) Para el autor, el espacio público es la ciudad en toda su expresión. Por lo cual, no sólo debe garantizar el goce de la ciudad para sus habitantes sino también brindar las condiciones necesarias para que ello ocurra. Sin embargo, señala que actualmente el espacio público se ve amenazado por “la fuerza de las actuales pautas urbanizadoras que producen espacios fragmentados, lugares (o no-lugares) mudos, lacónicos, tierras de nadie, guetos clasistas, zonas marcadas por el miedo y la marginación” (ibid.)

nos interesa analizar e identificar cuáles son las consecuencias de la doble escala que presenta el frente marítimo como espacio de uso público.

Existe además la propuesta en pensar al espacio público como reflejo de las desigualdades y conflictos que se producen en una sociedad determinada (Delgado, 2011).

Es importante señalar que la producción de espacios públicos depende principalmente de la acción del Estado sobre él. Por lo cual, es importante la *racionalidad* que se encuentra detrás de cada tipo de gobierno, entendido este como “la correcta manera de disponer las cosas a partir de un fin que sea conveniente para cada una de ellas” (Foucault 1991:95).

Las **representaciones del espacio**, concepto propuesto por Lefebvre (2013) nos permite dar cuenta de las visiones que han predominado desde la esfera pública (el Estado representado por sus diversas instancias) a la hora de intervenir en un territorio determinado (en nuestro caso, del frente marítimo). Estas visiones reflejan intereses diversos que visibilizan las distintas maneras de entender la ciudad.

Una primera manera de planificar la ciudad, sería bajo la influencia del highmodernism propuesto por Scott (1998). El autor menciona la Ciudad Radiante de Le Corbusier, como un modelo en el cual se privilegia el diseño de líneas repetitivas y la segregación funcional del espacio. Este no sólo aspira al control y orden social al interior de la ciudad, sino a que esta refleje los valores del progreso y orden científico. Es importante mencionar la crítica que hace el autor a una ciudad en la cual los habitantes son vistos como sujetos genéricos, de manera que no se toma en cuenta sus características ni se los busca situar

contextualmente. Por otro lado, Scott menciona de qué manera la *hipermodernización* implicó una relación de control sobre la naturaleza, y la posibilidad de dominarla bajo el entendimiento científico de las leyes naturales (1998:89). Esto último tiene una importancia particular, debido a las características de sitio (paisajísticas y geográficas) del borde costero.

Uno de los aportes que también establece una visión crítica sobre el tipo de planificación urbana y el diseño urbano que se privilegiaba en las ciudades norteamericanas a mediados del siglo XX, es el libro “Muerte y vida de las grandes ciudades” de Jane Jacobs (1973). A través de un trabajo sostenido en su experiencia sobre su entorno cotidiano, la autora llama la atención sobre el tipo de planificación urbana que realizaban los gobiernos locales, al margen de la experiencia cotidiana y de las necesidades de las personas. El resultado eran espacios segregados funcionalmente, lo cual fomentaba la desaparición de la complejidad social que debía caracterizar a una ciudad. Jacobs se refería a este tipo de trama urbana como ciudad dispersa contraponiéndolo a su vez con la ciudad compacta. Esta última, propuesta por la autora, se caracteriza por su mezcla de usos, tanto social como económicamente. Siguiendo la línea crítica de Jacobs, se habla de la emergencia de un nuevo modo de hacer ciudad, a través de diseños que se universalizan y aplican – sin distinción alguna- en la trama urbana. Hoy en día, en un contexto de alta globalización, el capital inmobiliario se erige como ordenador del territorio, seleccionando sus áreas de intervención según la ganancia potencial que estos puedan generar (Borja 2007). Para referirse a este tipo de urbanización, Borja (2007) se refiere a una ciudad difusa en la cual se privilegia un tipo de urbanismo globalizado, en la cual predomina una arquitectura banalizada y estandarizada. En la misma línea,

Koolhaas (2006) señala como ciudad genérica para enfatizar un diseño urbano que se va imponiendo en distintos lugares, despojándolos a su vez de su identidad histórica y cultural. En estas nuevas ciudades, las posibilidades de encuentro e interacción social se debilitan ante un diseño que privilegia el uso del carro e instalaciones físicas que se orientan hacia la circulación de personas y bienes – por ejemplo, las vías rápidas, las rutas o los aeropuertos-. En este marco, desde la antropología urbana se denomina a estos nuevos espacios los no-lugares, aquellos donde la relación entre individuos se vuelve contractual y se va perdiendo el sustrato histórico y de identidad de una ciudad (Augé, 1993). A la par de este proceso de pérdida de identidad histórica, se desarrolla una intención por valorizar elementos del entramado urbano que tenga en cuenta sus características particulares. Por ejemplo, los espacios con características geográficas atractivas en cuanto a paisaje, se vuelven un punto de interés para el capital inmobiliario. Entre ellos, los frentes de agua – tanto fluviales como costeros- son objeto de proyectos de renovación urbana en donde se busca recrear experiencias relacionadas al consumo y el turismo, creándose una nueva categoría de *espacio público emergente* (Talesnik y Gutiérrez, 2002). A esta estrategia de valorización de espacios diferenciados dentro de la trama urbana se le denomina City Marketing¹² (De Mattos 2008, Ciccolella 2006). Esta se enmarca en un contexto de competitividad urbana, en el cual los gobiernos locales buscan que su territorio se diferencie de sus pares, a través de elementos de su geografía, cultura o historia que le permitan forjarse una identidad

¹²En palabras de Ciccolella, el marketing urbano “consiste en un conjunto de políticas tendientes a dotar a la ciudad de una imagen y de unas infraestructuras y atractivos en materia de calidad de vida y de “ambiente de negocios” que las coloque en condiciones de competir con otras ciudades para atraer inversiones extranjeras” (Ciccolella 2012:10).

particular. En esta línea, los gobiernos locales de ciudades de distintas partes del mundo han prestado especial atención a sus *waterfronts* (frentes de agua), debido a que constituyen espacios atractivos para la localización de actividades relacionadas al ocio y amenidades. En este proceso de recuperación y habilitación de estos espacios, sus cualidades paisajísticas permiten aumentar el valor de cambio de la zona, por lo cual el capital inmobiliario es uno de los actores más interesados en participar en la transformación de los bordes costeros. Teniendo en cuenta que, si bien los proyectos comparten elementos comunes más allá de las particularidades de cada territorio, nos interesa analizar el proceso particular de la transformación del frente marítimo de la ciudad de Lima.

En el contexto latinoamericano, a diferencia de la década de los sesenta/setenta en donde los esfuerzos analíticos se centraban en atender dicotomía entre la ciudad legal/ilegal; hoy en día, la atención gira en torno a los efectos que han tenido las políticas neoliberales en la reconfiguración de la ciudad. Al igual que en las ciudades americanas o europeas, el territorio urbano empieza a ser configurado por el capital privado (De Mattos 2008, Ciccolella 2006) lo cual da pie a un proceso de fragmentación social al interior de las urbes latinoamericanas (Janoschka, 2002). En la búsqueda de las zonas más atractivas, el capital privado interviene de manera selectiva en el territorio, privilegiando infraestructura y servicios donde las posibilidades de acceso y uso se encuentran condicionados por los recursos económicos de los usuarios (¿siguen siendo ciudadanos?). Los modos tradicionales y nuevos de concebir la ciudad se enfrentan, produciéndose una ciudad híbrida. En las ciudades *híbridas y/o*

mestizas como las denomina Ciccolella¹³, se produce una pugna entre un modelo de ciudad pre-existente y que se resiste a cambiar y un proceso de globalización que amenaza con remover los cimientos de esa vieja estructura. (2012:15-16).

Si bien nuestra investigación abarca un territorio determinado del entramado urbano, analizar las acciones e intervenciones que han priorizado las autoridades sobre el frente marítimo nos permiten relacionarlos con el modelo de ciudad al cual se aspira.

Se sostiene que es importante la inclusión de los **imaginarios urbanos** ya que, a través de ellos, podemos explorar el tipo de racionalidad detrás de las acciones del Estado sobre el territorio. Las representaciones del espacio hacen referencia a la manera en la que imaginamos las ciudades, siendo el reflejo de valores, normas y símbolos (Lindón, 2007). Los **imaginarios urbanos** resultan útiles en tanto hacen referencia a “aquello que se construye social y esencialmente a partir de las imágenes y representaciones de la ciudad” (Hiernaux 2007, 20). Estos no sólo cumplen un rol como un componente simbólico para la ciudad (Silva, 2006) sino también que influye en la experiencia urbana (Duhau y Giglia, 2008) **así como en la manera de producir la ciudad** (Hiernaux, 2007; Lindón, 2007). Es decir, el imaginario se presenta como un proceso dinámico que otorga sentido a la representación mental y que a su vez guía la acción (Hiernaux y Lindón, 2006).

¹³Ciccolella (2012) señala respecto al proceso de hibridación : “una serie de atributos evidentes como la yuxtaposición de rasgos preiberícos, coloniales, agroexportadores, industrialistas y neoliberales -posmodernos; la exacerbación de las contradicciones y contrastes, el agravamiento de las desigualdades sociales, económicas y territoriales; el incremento de la fragmentación por una selectividad territorial creciente del capital y las inversiones; y obviamente, un creciente y rico proceso de hibridación cultural” (Ciccolella, 2012: 15-16). ¿Qué atributos de los nombrados por el autor podemos encontrar en Lima? Si uno recorre la Vía Expresa de la ciudad atraviesa distritos con realidades opuestas. Barranco y Miraflores, en donde predomina las funciones residenciales y comerciales, San Isidro en donde se erige un moderno centro financiero con edificios inteligentes, el distrito manufacturero de la Victoria y, por último, el centro histórico de Lima.

Desde la geografía humana, resulta interesante la construcción social del espacio a partir de los imaginarios debido a que las dimensiones de territorio y espacialidad constituyen ejes centrales del análisis (Lindón 2007, Hiernaux 2006). Hiernaux y Lindón señalan que este ejercicio requiere más atención y esfuerzo ya que se trata de identificar los elementos espaciales insertos en las tramas de sentido que se tejen en las imágenes “que las personas construyen en su relación con el mundo exterior a sí mismas, siempre están relacionadas con los otros y con el entorno, y por lo mismo son siempre sociales y espaciales al mismo tiempo” (Hiernaux y Lindón 2012: 16).

Un concepto interesante en este sentido es el de *utopías urbanas*, aquellas representaciones que idealizan relaciones sociales y espaciales concretas. Uno de los casos que se pone como ejemplo es la confrontación entre el campo y la ciudad, en la que el primero funge como un paraíso frente al caos y agitación de lo urbano. Se resaltan las cualidades de la vida de campo, sin embargo, no se dejan de reproducir las comodidades de la vida urbana (Hidalgo et al.: 2016). Resulta útil retener esta dimensión ya que nuestro trabajo se centra en un espacio con características concretas y que, a su vez, ha sido intervenido y transformado por el hombre: “La construcción social permanente de los territorios no puede resultar más que de una interacción poderosa entre las estructuras objetivas del espacio (obras de las sociedades) con las estructuras cognitivas (que se traducen en imágenes, representaciones y distintas ideologías individuales) aunque con esencia social que dan forma a la conciencia de todo ser humano” (Di Meo 1999 en Lindón 2007). Baudry y Paquot (2003) resaltan las características propias de una ciudad determinada en la construcción de su imaginario, resaltando por ejemplo sus condiciones naturales o de paisaje. En

este sentido, resulta útil también entender el *paisaje* en su dimensión cultural como algo “vivo, dinámico, y en continua transformación, capaz de integrar y de asimilar en el tiempo modificaciones territoriales importantes, siempre y cuando estas modificaciones no sean bruscas, violentas ni demasiado rápidas” (Nogué 2012: 129). La propuesta de Nogué nos permite dar cuenta de una característica fundamental del paisaje i) sus características inherentes ii) y las modificaciones que ha sufrido fruto de la intervención del hombre. Nogué realiza una reflexión importante sobre el cambio en la estructura y morfología de los paisajes europeos en un contexto de globalización intensiva y el impacto que ello produce en la asociación entre identidad, lugar y paisaje. Nos interesa extrapolar esta reflexión al análisis del frente marítimo, considerando los cambios que ha sufrido este espacio, sobre todo desde la implementación del proyecto de la Costa Verde en la década del setenta.

Los imaginarios nos permiten también cuestionar hasta qué punto las visiones sobre el frente marítimo miraflorentino se deben a una interacción permanente entre los elementos particulares de este territorio y las visiones dominantes de ciudad. Hiernaux (2007) señala que es importante reconocer que grupos sociales *logran imponer sus representaciones* e imaginarios en el discurso político y qué tipo de mecanismos existe para ello. Esto último resulta fundamental si tenemos en cuenta que el frente marítimo miraflorentino constituyó desde sus inicios el balneario exclusivo para las familias de la clase alta limeña.

Con el objetivo de ampliar la mirada sobre el frente marítimo, interesa identificar las distintas maneras en las que se inserta este espacio en el imaginario de la ciudad. Por ello, no sólo se prestará atención a las representaciones desde arriba (autoridades) sino también las de sus usuarios. Nos interesa incluir las *visiones*

no dominantes sobre este espacio, aquellas que se ven reflejada en el uso que hacen los usuarios del frente marítimo. ¿De qué manera los actores sociales han logrado que su visión sobre este espacio se incluya en su proceso de construcción? En la sociología urbana, los estudios que tienen a los actores sociales como protagonistas tienden a estar centrados sobre todo en las prácticas y experiencia urbana. No obstante, en las últimas décadas se ha producido una mayor acción colectiva por parte de movimientos y ciudadanos en general que cuestiona la forma y los proyectos de intervención en el espacio urbano buscando una participación más activa en este proceso. Siguiendo la propuesta de Mélé (2016) el concepto de *reflexividad societal* con el cual trabaja para estudiar los efectos de los conflictos urbanos resulta útil en tanto se da cuenta de “situaciones de acción pública que movilizan los valores patrimoniales y ambientales, en los cuales se debate el porvenir de conjuntos espaciales” (Mélé, 2016). ¿Cuáles son los nuevos discursos que emergen a partir de la acción colectiva de los habitantes? Estos se enmarcan en el doble proceso de los actores movilizados, en generar una identidad compartida y una *propuesta alternativa* en torno al espacio en disputa. Si bien no se han producido muchos episodios de acción colectiva que cuestionen las intervenciones sobre el frente marítimo, nos interesa analizar las narrativas de aquellos actores que se han movilizado y organizado en torno a este espacio. De esta manera, nos preguntamos en qué medida el discurso de los actores sociales representan nuevas visiones sobre el frente marítimo – en sí mismo y, en relación a la ciudad- o, por el contrario, otorgan y reproducen los valores y funciones tradicionales sobre esta zona. Es importante, sin embargo, desidealizar el tipo de demandas de los actores urbanos movilizados y, más bien, analizar qué visión de ciudad

buscan construir. En ese sentido, resulta interesante el estudio que realiza Centner (2012) sobre las clases medias urbanas movilizadas en tres países distintos (Brasil, Argentina, Turquía) ya que sus demandas suelen reflejar una intención por mantener espacios diferenciados dentro de la urbe y no necesariamente un deseo de democratizarlas. En el caso de la ciudad de Buenos Aires, se resalta la existencia de movimientos sociales urbanos fuertes que no solo emergen de las clases populares sino también de ciertos sectores medios. Se señala que muchas de sus demandas se limitan a “un discurso que podría ser catalogado como burgués: mantener la identidad arquitectónica y urbanística del barrio” (Ciccolella y Mignaqui, 2008: 53). En este sentido, vale la pena preguntarnos ¿Quiénes han sido los que se han movilizado en torno al frente marítimo miraflorentino? ¿Cuáles han sido sus principales demandas? ¿De qué manera estas demandas cuestionan los usos priorizados por las autoridades del lugar?

Por otro lado, se presentan movimientos sociales urbanos que buscan reivindicar un tipo de ciudad más justa y democrática para el conjunto de su población. Entre estos derechos *renovados* se incluyen el “derecho a la movilidad, al espacio público, al lugar” para los cuales resulta clave el papel de los gobiernos locales en su materialización como políticas públicas que contribuyan a la disminución de la desigualdad social (Borja 2013: 117).

1.4 HIPÓTESIS

El argumento central de esta tesis plantea que, hoy en día, el frente marítimo del área de Miraflores constituye un espacio en disputa en el cual intervienen actores

orientados a promover tanto sus valores de uso como de cambio. En este sentido, es importante subrayar el accionar ambivalente del Estado, el cual a través de sus distintas instancias de representación – a escala metropolitana y local- ha intervenido de manera diferenciada sobre el territorio. El área del frente marítimo miraflorentino nos permite ilustrar de qué manera la intervención del Estado transformó este territorio no sólo físicamente sino y, más importante, lo convirtió en un espacio híbrido (fragmentado y heterogéneo). Mientras que, en el área superior, el gobierno local ha priorizado el establecimiento de parques y áreas verdes, la gestión compartida del área inferior – Costa Verde- ha producido un *espacio híbrido* en el cual coexisten funciones de circulación, consumo y recreativas.

Con el fin de responder a las preguntas que den cuenta del tipo de espacio que representan los frentes marítimos, así como de su proceso de formación se plantea tres hipótesis secundarias. Estas a, su vez, guiarán los capítulos de análisis de nuestro trabajo.



Ilustración 4 Vista del área del frente marítimo en Miraflores. Foto: Evelyn Merino Reyna

En primer lugar, esta investigación sostiene que el proyecto de la Costa Verde, impulsado desde el Estado a finales de los sesenta fue un hito importante y

determinante en el devenir del frente marítimo. Se llevó a cabo, una obra que transformó el espacio de manera determinante, dando espacio a la playa y las vías rápidas.

El proyecto incluyó al frente marítimo como un espacio clave en la ciudad, y que su vez, pretendía dotarle del carácter moderno que se anhelaba en ese entonces. Sin embargo, no se logró establecer los cimientos institucionales necesarios para que, a largo plazo, prevalezca la función social y recreativa que se pretendía.

La segunda hipótesis busca explicar de qué manera en los noventa a través de un proceso de descentralización del Estado y la emergencia de los gobiernos locales como actores determinantes en la política urbana, se hizo difícil establecer políticas de acción integrales sobre el lugar. En el caso del área de Miraflores, es posible ver una fragmentación entre el área superior – malecón – y la inferior – Costa Verde- que refleja el alcance de las acciones de cada instancia de gobierno, así como las distintas maneras de hacer ciudad. En la parte superior – el malecón-, el gobierno local miraflorentino ha aprovechado su papel como responsable exclusivo de la gestión para preservar el valor paisajístico del área e implementar áreas verdes y parques que potencien la atractividad del lugar. En el área inferior, la situación es distinta. En este caso, es importante señalar la manera en la que el gobierno de Miraflores ha buscado contener las acciones del gobierno metropolitano y preservar el valor paisajístico del lugar. Dentro de los límites de su jurisdicción, se puede observar un menor número de establecimientos privados y un cuidado y mantenimiento de las áreas comunes. Sin embargo, el gobierno local no ha sido capaz de llevar a cabo un trabajo en conjunto con el área de metropolitana y, por el contrario, se han

producido conflictos entre estas dos instancias. En los últimos años, el desencuentro entre estas dos instancias de gobierno no sólo expresa la dificultad de coordinar acciones sino también distintas maneras de hacer y concebir la ciudad y el rol de espacios de uso público como el área costera. De esta manera, el objetivo del gobierno local de Miraflores de preservar la identidad paisajística del frente marítimo y fomentar la implementación de su uso como espacio público no ha logrado conciliarse con las acciones del gobierno metropolitano que ha buscado reforzar el uso del área inferior como una vía rápida.

La tercera hipótesis plantea que la fragmentación del frente marítimo miraflorentino y la posibilidad que se consolide como un espacio de uso público en su conjunto se ve debilitada por la heterogeneidad de sus usuarios, y sus intereses sobre el lugar. De esta manera, es difícil la apropiación colectiva y organización en torno al carácter público del frente marítimo.

A diferencia de la parte superior- el malecón- en donde existe un *vecino miraflorentino* que ejerce un rol fiscalizador y, además, es reconocido por la autoridad local, en la parte inferior no existe un *usuario permanente*, que fiscalice las acciones que se realizan sobre el lugar. A pesar de esta dificultad, sí han habido iniciativas de acción colectiva con el fin de detener obras que han amenazado con alterar el espacio de uso público en el área inferior (ej: las playas). Sin embargo, estas acciones no han sido capaces de sostenerse a través del tiempo por la falta de legados de acción colectiva, lo cual implica que los actores que se movilizan deben enfrentar un doble proceso de construcción de una identidad colectiva, así como una representación y propuesta común sobre el lugar. Asimismo, la compleja estructura de gestión del lugar se vuelve

un factor que debilita las iniciativas de defensa sobre el lugar ya que no existe una única autoridad a quien dirigir las quejas y demandas respectivas.

En suma, en los últimos años, el área de la Costa Verde miraflorina no sólo enfrenta el reto en la gestión del lugar sino también una disputa política e ideológica por el tipo de espacio que termina predominando: un no-lugar – gracias a la vía rápida y los establecimientos privados, favorecidos por el gobierno metropolitano y/o la posibilidad de que el gobierno local logre generar un espacio de uso público, con mayor accesibilidad y diversidad de usos para distintos tipos de usuarios.

1.5 METODOLOGÍA Y CASO SELECCIONADO

Esta investigación se basa en un estudio de caso de corte cualitativo. El objetivo es responder qué tipo de espacios representan los frentes marítimos en las áreas urbanas y cómo han sido sus procesos de construcción. El frente costero sobre el cual se trabajará se encuentra dentro de los límites del distrito de Miraflores. Se ha considerado necesario establecer límites dentro del área del frente marítimo metropolitano con la intención de situar el análisis dentro de un contexto mayor (teniendo en cuenta las particularidades del distrito, y su relación con la trama metropolitana).

Se eligió el distrito de Miraflores¹⁴ por tres razones i) su legado histórico, al ser uno de los primeros balnearios de nuestra ciudad ii) su importancia institucional

¹⁴ La franja marítima de la ciudad – conocida también como la Costa Verde- está integrada por seis distritos (de sur a norte): Chorrillos, Barranco, Miraflores, San Isidro, Magdalena y San Miguel).

liderando el proyecto Costa Verde, que transformó el frente marítimo a fines de la década del sesenta iii) hoy en día, el malecón de Miraflores se ha vuelto un referente de espacio público a nivel metropolitano. El distrito cuenta con 13 m²/hab de áreas verdes por habitante (13 m²/hab), cifra que supera el índice medio de la capital que sólo llega a 2.71 m²/hab¹⁵ (i.eLarcomar, es el segundo lugar más visitado en el país después de Machu Picchu).

Respecto al marco temporal, el hito histórico que da inicio a la investigación es la implementación del proyecto de la Costa Verde en la década del setenta. Esto se realizará en el primer objetivo y se incluirán los antecedentes, así como las condiciones históricas que hicieron posible la realización de este proyecto. En el segundo objetivo, el análisis parte desde la década del noventa en donde se crea la Autoridad del Proyecto de la Costa Verde y cambia la estructura política del lugar (conformada por los seis distritos ribereños y el gobierno metropolitano). Por la disponibilidad de tiempo y recursos, se presta especial atención al período 2011-2015 (gestión de Susana Villarán en la ciudad de Lima y de Jorge Muñoz en el distrito de Miraflores) para el análisis del segundo y tercer objetivo. Para el tercer objetivo, se considera que el análisis del quinquenio (2011-2015) se enriquece debido al episodio de acción colectiva que se llevó a cabo a finales del 2014. En aquella época, un grupo de usuarios de las playas miraflores, especialmente los tablistas, llevaron a cabo un conjunto de acciones (entre ellas, protestas y acampadas en la playa) para manifestar su desacuerdo con la ampliación de la vía rápida a la altura de la playa La Pampilla y la reducción del espacio destinado al paso peatonal.

¹⁵ "Lima tiene un déficit de 56 millones de metros cuadrados en áreas verdes" <http://rpp.pe/data/lima-tiene-un-deficit-de-61-millones-de-metros-cuadrados-en-areas-verdes-noticia-1021931>. La nota publicada en RPP señala que el 11.7% del distrito son áreas verdes, por lo cual el distrito cumple con los 9m²/hab que recomienda la Organización Mundial de la Salud.

El interés por el frente marítimo nace de la experiencia y relación de la autora de la investigación con este lugar. Asimismo, las conversaciones con amigos y familiares sobre el frente marítimo, permitieron ver de qué manera este espacio constituye un elemento importante en nuestro imaginario sobre la ciudad. Por otro lado, las constantes críticas y cuestionamientos sobre la situación del espacio hicieron permitieron a la autora dar cuenta de la importancia en acercarse y entender este espacio desde un enfoque sociológico.

Con el objetivo de analizar a mayor profundidad el frente marítimo miraflorentino, se utilizaron distintos métodos de recojo de información. Para el primer objetivo (analizar de qué modo el Estado impulsó el proyecto de la Costa Verde en la década del setenta) se optó por realizar una revisión bibliográfica. Además, se recopiló material fotográfico, audiovisual, así como crónicas y bitácoras de viaje que dan cuenta de la transformación del lugar, especialmente desde 1970, año en el que se ganó terreno al mar para construir las pistas y las playas.

En cuanto al segundo objetivo (identificar y analizar las representaciones del frente marítimo miraflorentino, a partir de los discursos y las intervenciones de las autoridades responsables del lugar) se realizó revisión de gabinete, planes de desarrollo del proyecto y a nivel distrital y metropolitano. Además de ordenanzas e informes relacionados al área del borde costero miraflorentino. En tercer lugar, se realizaron entrevistas semi-estructuradas a autoridades del lugar, especialmente a la ex Alcaldesa de Lima (Susana Villarán) y el actual alcalde de Miraflores (Jorge Muñoz) y al ex jefe de la Autoridad del Proyecto de la Costa Verde (APCV)¹⁶.

¹⁶ Respecto a las entrevistas a las autoridades, la posibilidad de coordinar entrevistas fue distinta según el gobierno o instancia a la que acudimos. Respecto a las autoridades del distrito de Miraflores, los

Por último, para el tercer objetivo (analizar de qué manera los actores sociales participan en el proceso de producción del frente marítimo) se hizo lo siguiente:

i) identificar aquellos discursos *alternativos* sobre el frente marítimo encontrados en artículos de opinión, reportajes y archivos periodísticos. No sólo se encontró artículos críticos con la estructura administrativa del lugar, sino propuestas concretas sobre el *deber ser* de este espacio. Asimismo, se realizaron entrevistas semi-estructuradas a los actores sociales movilizados en contra del proyecto de ampliación del tercer carril a la altura de la playa La Pampilla en Miraflores¹⁷.

Con el fin de reconocer a los usuarios y las prácticas de los usuarios en el frente marítimo, se llevó a cabo una etnografía en el área de la Costa Verde mirafloresina. Esta se realizó en la temporada de verano del 2016 en las playas mirafloresinas y conversaciones cortas con usuarios del lugar. Si bien el análisis de nuestro trabajo no tiene como centro a la etnografía es importante subrayar la importancia de esta experiencia para nuestro trabajo. La inmersión en el frente marítimo obligó a la autora a desnaturalizar este espacio como un elemento de sus trayectos cotidianos y experiencia personal. Se realizaron visitas en momentos distintos a los que habitualmente asistía la autora como usuaria lo que llevó a mirar con otros ojos a los usuarios y los elementos que participan y

gerentes y el mismo alcalde respondieron de manera rápida y asertiva a concedernos una entrevista. De igual manera, la ex alcaldesa Susana Villarán y el ex jefe de la Autoridad del Plan Maestro de la Costa Verde (APMCV). No obstante, fue difícil obtener una entrevista con el jefe actual de la (APMVC) así como con las autoridades de la gestión metropolitana de Castañeda Lossio.

¹⁷ La autora además participó en una protesta por este proyecto a mediados de mayo del 2015. Dos años después, participó en la protesta de los vecinos de Barranco por la construcción de un proyecto inmobiliario en la playa Yuyos. Es importante señalar que, de manera espontánea, la técnica de bola de nieve fue importante para entablar conversaciones con personas y especialistas cercanos al tema, recomendados por otros entrevistados.

forman parte de este lugar. De esta manera, pudimos observar de “cerca y de dentro” (Magnani: 2002) al frente marítimo miraflorentino, reconociendo la heterogeneidad de sus usuarios, las dinámicas y formas de apropiarse del lugar y la manera en la que participan de manera activa en la producción de este espacio.

Entre diciembre y enero (2016-2017), asistí al menos dos o tres veces a la semana (de lunes a viernes) y al menos un día del fin de semana (sábado y domingo). En total, se realizaron 12 visitas de campo.

Los horarios de visitas fueron alternándose entre la mañana y la tarde. Ello permitió identificar a los diferentes usuarios y tipos de usos sobre el lugar. Se eligió la playa Waikiki como punto de observación ya que la autora considera que es la que recibe una mayor cantidad de gente, especialmente en verano. Además, se realizó caminatas a lo largo del paseo marítimo miraflorentino que permitió dar cuenta de las situaciones diferenciadas que se dan en cada playa y la intensidad de uso de cada una. Respecto a la parte superior, el *malecón*, no se realizó una observación sistemática sobre el lugar debido a que se tenía un conocimiento previo sobre los tipos de usuarios y usos.

La necesidad de brindarle objetividad académica y una mayor rigurosidad al análisis, constituyó un esfuerzo permanente entre la problemática que iba emergiendo y la postura de la autora sobre el “deber ser” del frente marítimo. En este sentido, leer a Duhau y Giglia (2008) permitió la inclusión de la experiencia de la autora como usuaria del frente marítimo:

“Sería equivocado y casi imposible eludir el hecho de ser parte del objeto estudiado. Es más, no podemos ni queremos soslayar el hecho de tener con este objeto una relación de implicación, en la medida en que nuestra actitud frente a la ciudad no es neutral o indiferente, es una actitud de habitantes usuarios, consumidores, transeúntes automovilistas que diariamente practican e

interpretan el espacio urbano, los cambios en la calidad del aire, el mantenimiento de las banquetas, el deterioro de los espacios públicos” (Duhau y Giglia 2008: 40)

El auto-reconocimiento que hacen los autores como parte de su objeto de estudio es importante porque permite vincular la experiencia personal con el análisis “objetivo de la investigación”. Asimismo, resulta fundamental porque en la objetividad del trabajo de investigación se reconoce una postura sobre el tema analizado, una actitud que se aleja de lo neutral e indiferente. En este sentido, la realización de esta tesis estuvo atravesada por la relación personal de la autora con el espacio analizado (el frente marítimo) pero también esta última sufrió un proceso de transformación a medida que la investigación empezó a cobrar vida propia.

1.6 ESTRUCTURA DE LA TESIS

Esta tesis se divide en cinco capítulos. En el segundo capítulo se reconstruirá el contexto histórico en el que se llevó a cabo la transformación del área inferior del frente marítimo en lo que hoy llamamos la Costa Verde. Este proyecto tuvo lugar a finales de la década del sesenta, y se impulsó desde el Estado. En el tercer capítulo, se presenta un análisis de los discursos de los actores que intervienen en la gestión del frente marítimo de Miraflores con el fin de identificar los imaginarios y las acciones sobre este espacio y el conflicto entre el tipo de acciones que prioriza cada autoridad, produciendo un espacio híbrido. Es importante señalar que, en la década de los noventa, la parte inferior del frente marítimo “Costa Verde” es catalogado como Zona de Regulación Especial (ZRE). Ello implicó la incorporación de un nuevo actor -el capital privado-, lo cual trajo como consecuencia la reconfiguración de intereses sobre este lugar y de su

estructura administrativa. En el cuarto capítulo, el análisis se centra en los actores sociales que intervienen en la ciudad ya sea de manera directa o indirecta. El interés es ver si existen discursos alternativos sobre el rol del frente marítimo en la ciudad y cómo ello genera conflictos sobre su proceso de producción. Para ello, se dedica una parte del capítulo al análisis de la acción colectiva que se generó en contra del proyecto del tercer carril a la altura de la playa La Pampilla en Miraflores, ¿Quiénes se movilizaron y cuáles eran sus principales demandas? ¿Qué valor le atribuían al frente marítimo estos activistas? Por último, se presentan las conclusiones.



CAPÍTULO 2

LA MODERNIZACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO: EL PROYECTO DE LA COSTA VERDE



El proyecto “Costa Verde” constituye un hito importante en la historia del frente marítimo – no sólo en el área de Miraflores- sino a nivel metropolitano. Este reconfiguró físicamente el lugar, ganando espacio al mar y construyendo el área de playas y la vía rápida. Asimismo, marcó el desarrollo posterior del frente marítimo, no sólo en términos de gestión sino del tipo de rol que cumpliría en el entramado urbano.

En este capítulo se plantea realizar una reconstrucción de los antecedentes del origen y consolidación del balneario del distrito miraflorentino y las condiciones históricas que hicieron posible la implementación del proyecto Costa Verde en el área inferior. En la primera sección, se dará cuenta de qué manera el surgimiento del distrito miraflorentino se vincula como balneario exclusivo de la clase alta limeña a mediados del siglo XIX. En la segunda sección nos interesa demostrar de qué manera se da un proceso de apertura del frente marítimo miraflorentino al resto de la ciudad y sus habitantes. Ello fue posible por la implementación de arterias viales que facilitaron el desplazamiento al interior de la ciudad y la percepción y valoración positiva de la población hacia los entornos marítimos. En tercer lugar, se explica de qué manera el frente marítimo se incluye dentro de la planificación metropolitana, con el fin de dotar a la ciudad de un espacio social, y a su vez, brindarle ese carácter moderno al que se aspiraba.

2.1 LOS ORÍGENES DE MIRAFLORES COMO EL BALNEARIO DE LA CLASE ALTA LIMEÑA

Desde la colonia, Miraflores se constituyó como un pequeño pueblo al que acudían españoles y criollos, pertenecientes a las familias nobles de Lima, en la época de verano. Hasta el momento en el que se derrumbaron las murallas que protegían la ciudad, la puerta de entrada al distrito era por el portal de Juan Simón, por el cual también se llegaba a Barranco y Chorrillos.

Durante el siglo XIX, la población de Miraflores aumentó tanto por familias de origen extranjero como locales. Se intensificaron la construcción de viviendas tipo rancho en la parte del malecón, así como la mejora del equipamiento urbano (parques, alamedas, etc.). En este proceso, el papel protagónico de algunos vecinos – de origen extranjero- del distrito como Domingo Porta (italiano) y Antonio Schell (alemán) fue importante para su urbanización bajo la influencia de un modelo de ciudad europea¹⁸. La inauguración del ferrocarril en 1858 facilitó el desplazamiento desde Lima a Miraflores. En la historia del distrito, se resalta que los precios de los alquileres de los ranchos eran relativamente más baratos que las casas ubicadas en el centro de la ciudad, lo cual constituyó un “lugar ideal para familias que habiendo perdido capacidad adquisitiva deseaban seguir conservando su posición social”¹⁹.

¹⁸Es interesante el papel de los vecinos del distrito como impulsores o financiadores de las obras de infraestructura pública en el distrito. En la historia del distrito (documento realizado por la Municipalidad de Miraflores) se destaca que el asfaltado de las principales avenidas y calles mirafloresinas durante el Oncenio de Leguía fue cofinanciado por un importante comité de propietarios y el Estado (50%-50%). El papel de los extranjeros es resaltado en la historia del distrito, especialmente el de la colonia italiana. Sus integrantes se dedicaron al comercio, finanzas y otras actividades productivas. Llama la atención de que manera se busca resaltar la presencia extranjera en el distrito y la influencia que esta tuvo en la configuración no sólo social sino también espacial del lugar. *Miraflores: historia y futuro*. Municipalidad de Miraflores (2011:78).

¹⁹*Miraflores: historia y futuro* (2011: 48). Municipalidad de Miraflores.

El distrito también fue escenario de la Guerra del Pacífico. En enero de 1881, se produjo la batalla de Miraflores, lo cual trajo consigo daños materiales en su territorio. Dos décadas más tarde, el distrito empezó a recuperarse y ser un lugar atractivo para un mayor número de familias. La instalación del tranvía en 1904, mejoró aún más la accesibilidad al distrito, por lo cual se establecieron un mayor número de residencias permanentes. De esta manera, se contaba con la posibilidad de que las personas mayores se trasladen al centro de Lima para su jornada laboral. Por otro lado, dentro del mismo distrito, se instalaron diversos servicios para las necesidades del día a día de sus vecinos como tiendas, farmacias y escuelas²⁰. La importancia del distrito como uno de los escenarios de la Guerra ha sido incorporada en las representaciones sobre él. Por ejemplo, el municipio asumió el título de “Ciudad heroica” como una de los lemas que refleja la participación del distrito en este suceso.

En la década de 1930 Miraflores adquirió un ritmo más dinámico, empezando a concentrar un mayor flujo de residentes debido a la localización de actividades comerciales. Porras Barrenechea (1957) otorgó el mérito de este proceso al presidente Leguía, quién también fuese vecino del distrito. Durante su régimen, se inauguró la Avenida Arequipa, la cual permitió conectar Miraflores con el centro de la ciudad. El testimonio del historiador nos permite dar cuenta de la evolución histórica del distrito, en la cual pasa de ser un lugar exclusivamente residencial a uno con un mayor flujo de movimiento impactando en lo “estático” de sus espacios residenciales:

²⁰ En la crónica “El Camarón” de Tomás Unger (vecino miraflorentino), el autor recuerda los ómnibus MAN de origen alemán los cuales fungieron como medio de transporte público para los vecinos del distrito, conectándolos con el centro histórico por la avenida Arequipa. Debido al pintado de su fachada, rojo y amarillo se les otorgó el apodo de “camarón”. Municipalidad de Miraflores (2011: pgs- 56 y 71)

“Miraflores es todavía pese al tráfico automovilístico y al burbujear de sus avisos luminosos y de la inconcebible arteria comercial que rompió el encanto estático de su antiguo parque, un recodo florido y una alameda que desciende al mar...”. Porras Barrenechea (1957).

La transformación del distrito se llevó a cabo en un contexto más amplio, en el cual el gobierno de Leguía (191-1930) fue clave para la reconfiguración del rostro de la ciudad de Lima. Durante su mandato, se impulsaron obras de infraestructura como la construcción y ensanchamiento de avenidas, la inauguración de grandes parques y jardines – entre ellos, el Parque de la Exposición y el Parque de la Reserva son dos grandes exponentes- y el diseño de casonas inspiradas en la arquitectura europea.

2.2 EL PROCESO DE APERTURA DEL BALNEARIO DE MIRAFLORES

La inauguración del tranvía y la implementación de nuevas arterias viales llevaron a que el distrito de Miraflores estuviera mejor conectado a la ciudad. Este proceso da pie a la apertura de espacios de referencia y encuentro dentro del distrito, uno de ellos fueron sus playas. Juan Avendaño, da cuenta de ello en sus memorias sobre Miraflores:

“La línea de tranvía llegaba hasta la mitad de la bajada y era utilizada solamente por los extraños al distrito, pues los auténticos preferíamos caminar en el prolongado y rústico declive, un tanto terroso, que permitía no sólo la actividad muscular, sino también el agradable intercambio con distinta clase de personas” (1989)

El testimonio de Avendaño, da cuenta del proceso de heterogenización de los usuarios de los balnearios, de los visitantes “extraños” aquellos que venían de otras partes de la ciudad a disfrutar del mar y los “auténticos”, es decir los residentes mirafloresinos.

En un reportaje de la revista *Caretas*, se señala que la instalación de los baños y las bajadas a la playa llevaron a una estancia más prolongada en la playa. Asimismo, se da cuenta de un cambio en el ritual del baño, en el cual los usuarios se atrevían a bañarse de cuerpo entero. La nota es interesante por qué da cuenta de una transformación de las prácticas balnearias que no sólo pasa por la apropiación y uso de los balnearios sino por un cambio cultural que se refleja en el cambio a vestimentas más ligeras²¹.

La bajada a la que hace referencia Avendaño es la Bajada Balta, que se constituye como una de los principales puntos de acceso a las playas del distrito. La primera parte del camino se podía hacer a pie o en auto. Luego de ello, era necesario caminar hasta las playas. Una de las instalaciones principales eran los Baños. Estos eran de carácter público y se podían hacer uso de ellos pagando una modesta suma de dinero. Asimismo, desde mediados del siglo XX empezaron a localizarse clubes privados al borde del acantilado. Uno de los más emblemáticos es el Club Waikiki, fundado en 1942 por un grupo de tablistas liderado por Carlos Dogny. En los años siguientes, se establecieron los clubes colindantes, Pacífico Sur y Makaha²². Antes de la construcción de las vías rápidas, cada club contaba con un acceso directo a la playa y congregaba a familias residentes del distrito y/o visitantes.

²¹ “Desde las escaleras, dependiendo del espíritu aventurero y de la marea, se ponen de moda los baños de tobillo, de piernas y de popó... Las damas deciden enseñar las rodillas y desaparecen pliegues que esconden el cuerpo. Una mujer empapada pasa a la categoría de “bocato di cardenale”. Los hombres en la playa comienzan a descubrir el torso, pero no abandonan el bividi. Ni la gomina” Nota publicada en *Caretas* el 21 de enero de 1991.

²² Actualmente, los terrenos de este club pertenecen al Club Terrazas de Miraflores. Esta institución cuenta con dos sedes en el área del frente marítimo. El primero se ubica al borde izquierdo de la Bajada Balta y el segundo al frente de la playa Makaha.

Los clubes de Miraflores fueron espacios de uso exclusivo. Un ejemplo de ello, es el mismo origen del Club Waikiki. El fundador del club, perteneciente a una familia adinerada, conoció el deporte del surf en uno de sus viajes a Hawái, trayendo una tabla como equipaje con el fin de probarla en las playas limeñas. La playa que se ubica al frente de este club (y que no tenía nombre) adoptó el mismo nombre. De esta manera, las playas de Miraflores (al igual que Barranco) se convirtieron en el epicentro de un deporte que empezó siendo de élite debido al alto costo de las tablas. Los clubes, por su parte, desempeñaban un espacio donde se congregaban tablistas y aficionados al mar, siendo la sede de campeonatos tanto nacionales como internacionales, así como de diversos tipos de eventos social.

El carácter exclusivo de los clubes contrastaba con la heterogeneidad de usuarios de los Baños Públicos. Al conversar con Alejandro (60 años) surfista desde hace cuarenta años nos cuenta de qué manera este espacio constituía una especie de club popular. No tenías que ser miembro y, pagabas una cantidad mínima de dinero para usar la infraestructura de sus baños²³. De esta manera, podemos observar que, si bien las playas contaban con un público diverso, existían fronteras físicas (como los clubes privados) que marcaban una distancia entre un tipo de usuario y otro.

²³“Era una idea popular para la gente sobre todo de *clase media que no tenía muchas posibilidades*, entonces era un sitio tu ibas tenías donde cambiarte y dejar tu ropa, ir a la playa, *es una especie de club, pero popular, no tienes que ser miembro*. Había que pagar una cantidad pequeña para usar la infraestructura de los baños” (Alejandro, entrevista. San Miguel, 2017)



Ilustración 5 Baños de Miraflores, año 1940. Fuente: Municipalidad de Miraflores. Archivo Juan Gunther.

En el artículo “El sol y mar no tienen dueño”, Salazar Bondy permite conocer la situación de los balnearios en la ciudad de Lima a mediados del siglo pasado. Desde una posición crítica, el autor llamó la atención sobre el déficit de zonas de recreación a mediados del siglo XX, considerando el incremento demográfico de aquel entonces. En este contexto, el borde costero se presentaba como un espacio propicio para el disfrute de la población, sin embargo, el autor alertaba sobre el peligro de su apropiación por un sector exclusivo:

“Contra los males que fermenta la ciudad por sí sola – los vicios, los resentimientos, los raquitismos, las servidumbres, etc.- *existe el alivio espontáneo de la vegetación, el aire, la luz y el agua que ambiciones y egoísmos imperdonables están tratando de quitarle a la mayoría, en un afán de propiedad cuyos frutos de rencor y odio tal vez coseche el país dolorosamente en el futuro. Afortunadamente, en Lima el mar está, como sucede en pocas capitales, próximos a la ciudad; y el solaz favorito del estío, cuando las cosas se organicen debidamente, no será como hasta hoy solo para los privilegiados*” (Salazar Bondy. La Prensa, 1958).

El mensaje crítico de Salazar Bondy señala dos cosas importantes: i) la zona balnearia como un espacio en disputa, entre la “mayoría” y los privilegiados, lo cual advierte sobre un acceso diferenciado al litoral. Vale recordar que los distritos balnearios de Lima fueron fundados por las clases altas limeñas que la eligieron como su lugar de residencia ante el deterioro del Centro Histórico de Lima (Panfichi y Portocarrero, 2004) ii) el posicionamiento del frente marítimo en el imaginario colectivo de la ciudad. Este era considerado como un espacio diferenciado dentro de la trama metropolitana, en el cual sus características físicas y sus cualidades paisajísticas – estar cerca al mar y la vegetación- brindaban un sentido de *alivio* ante una ciudad que parecía depositar los males y vicios de la sociedad.

En la siguiente sección, damos cuenta cómo el frente marítimo es apropiado tanto discursiva como materialmente por el Estado, convirtiéndose en el escenario de un proyecto que pretendía dotar a la ciudad y su población de un gran espacio social y recreativo.

2.3 LA COSTA VERDE: EL PROYECTO DEL ESTADO QUE TRANSFORMÓ EL FRENTE MARÍTIMO

En la década del sesenta, el frente marítimo llamó la atención del Estado, en un contexto en el cual se buscaba modernizar la ciudad. Uno de los principales impulsores de este proyecto fue el arquitecto Ernesto Aramburú Menchaca - arquitecto formado en la UNI- quien en 1969 ganó un concurso del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con el proyecto “Defensa del Litoral y playas para Lima Metropolitana” que elaboró en conjunto con otros profesionales. Este demostraba la prefactibilidad para la puesta en marcha de un proyecto que pretendía dotar a la ciudad de un espacio social y recreativo a escala metropolitana. El hecho de que Aramburú Menchaca haya ocupado cargos claves en las alcaldías del distrito de Miraflores y de Lima facilitó que pudiese materializar el proyecto que tenía para el litoral limeño.

En la década de 1970, Aramburú Menchaca fue designado por el gobierno militar como alcalde de Miraflores. De manera simultánea, Eduardo Chachi Dibos fue designado alcalde de Lima Metropolitana. Con ellos, se dio inicio al proyecto de la “Costa Verde”. El proyecto tenía dos objetivos principales: dotar a la ciudad y sus habitantes de un gran espacio destinado a actividades recreativas, en palabras de Aramburú “dejar de darle la espalda al mar”; y, la construcción de

vías rápidas en la parte inferior para aliviar el problema del tráfico y mejorar la accesibilidad al lugar.

De esta manera, se puede ver cómo en la visión del Estado sobre este espacio coexisten y se complementan dos funciones (circulación y recreación) que hoy resultan difícil de conjugar. En aquella época, el litoral no sólo debía cumplir un rol recreativo sino también uno vial como el de la Vía Expresa – obra de la que fue también responsable- en una época en la cual la ciudad se encontraba en pleno crecimiento:

“Lima es un triángulo y estamos equivocados, la Plaza de Armas no es el centro, es sólo el vértice de la ciudad. Nos hemos olvidado de la hipotenusa. Aquí hay que colonizar el mar, hay que construir la marginal de la Costa” (Entrevista a Aramburu Menchaca. Caretas: 1967).

El término “colonizar” que utiliza Aramburú Menchaca evoca a un tipo de relación y apropiación que establece el Estado con este espacio. El frente costero parece convertirse entonces en el soporte espacial en el cual el Estado puede ser capaz de materializar su aspiración por convertirse en una ciudad moderna, aquella que logre compararse con balnearios reconocidos internacionalmente como la Costa Azul en Francia, o Copacabana en Brasil²⁴.

El frente marítimo fue incluido dentro del “Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao a 1980 (PLANDEMET)” como un espacio “necesarios para las *actividades recreativas de la población metropolitana*” (1992: 292)²⁵. Este plan fue elaborado

²⁴ “Nuestra meta -dijo el alcalde Aramburú- es convertir toda esta faja costera en la “Costa Verde del Pacífico” de tal modo que pueda competir con la Costa Azul de Francia”. Nota del Comercio. 21 de setiembre de 1971.

²⁵ El plan definió tres tipos de áreas de recreación según su localización: Recreación Urbana, Recreación Extraurbana de Invierno y Recreación Extraurbana de Verano. El litoral metropolitano fue catalogado como este último tipo “aquellos lugares de la costa donde las formaciones fisiográficas son favorables

en la década de 1967 y constituye la segunda entrega de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (ONPU) y uno de los más importantes debido a que se elaboró desde una perspectiva multidisciplinaria (Ludeña 2006:40).

En 1980, el gobierno de Fernando Belaunde Terry formalizó el interés del Estado por el frente marítimo creando la “Comisión de Alto Nivel del proyecto Costa Verde”. A través de la Resolución Suprema N°213-80-VC-1100 se designó a Aramburú Menchaca como presidente de la comisión²⁶. En aquel momento, el Ministro de Vivienda y Construcción era el arquitecto Javier Velarde Aspillaga. En su discurso, vuelve a llamar la atención el uso de términos que da cuenta de la percepción del frente marítimo como un espacio a *conquistar*:

“Lo que era una tragedia, hoy es una aventura. Lima está conquistando su mar, que será un mensaje para varias generaciones. Con esto Lima abre las ventanas a la Costa Verde, para no morir asfixiada. Es una obra multisectorial²⁷, obra y responsabilidad de todos” (El Comercio: Setiembre 1980)

Los discursos de Aramburú y el ministro Velarde nos remite a la necesidad del Estado de intervenir en su espacio litoral. La apropiación de este espacio formaba parte de la estrategia del Estado por *modernizar* la ciudad, así como la

para la habilitación de nuevas playas y donde es factible obtener accesibilidad por el Sistema Vial Regional” (1992: 297).

²⁶En el Decreto Supremo N° 026-80-VC se declaraba de “necesidad y utilidad pública y de alta prioridad la ejecución integral del proyecto Costa Verde”. En el decreto, se hace mención de las funciones que debería tener dicho espacio: defensa ribereña, recreación pública, saneamiento ambiental, vivienda, circulación vial, turismo y comercio. Por otro lado, es importante tener en cuenta que si bien se nombró un equipo multisectorial en la comisión (el detalle se puede ver en el pie de página N°27), el Ministerio de Vivienda y Construcción sería el encargado de proporcionar apoyo, brindando personal técnico, administrativo y los recursos de material necesarios para la realización del proyecto.

²⁷ El presidente de la Comisión fue el arquitecto Ernesto Aramburú y conformada por el Viceministro de Vivienda y Construcción, el Director General de Bienes Nacionales, un representante del Fondo de Inversiones Metropolitanas, el Capitán de Navío del Ministerio de Marina y un Representante del Consejo Provincial del Callao.

necesidad de que sea manejado por el Estado central para que pudiese convertirse en un proyecto a largo plazo²⁸ .

En el proceso de “colonización” y “conquista” al que hacen referencia las autoridades sobre el litoral metropolitano da la sensación de referirse a un *espacio vacío*. Esta intención nos remite a lo que Scott denominó el esfuerzo del Estado y los planificadores de la ciudad para hacer de la geografía urbana un espacio más *legible* (Scott 1998: 55).

En sus estudios sobre el orden formal urbano, Scott (1998) señalaba que las intervenciones del Estado sobre el territorio no necesariamente respondían a la experiencia de sus usuarios. Por ello, es válido preguntarse hasta qué punto la transformación del frente marítimo posibilitó un mayor disfrute por parte de sus usuarios o, si, por el contrario, afectó su experiencia y uso sobre el lugar.

2.4 REFLEXIONES

Este capítulo permite entender la evolución del frente marítimo miraflorentino, teniendo en cuenta las condiciones históricas en la que surge el distrito de Miraflores. El análisis desde la *historicidad* (Salcedo, 2012) demuestra que el

²⁸ Aramburú Menchaca consideraba que la magnitud del proyecto de la Costa Verde demandaba que sea gestionado desde el gobierno central, debido a que en ese entonces los gobiernos locales no contaban con los recursos ni la capacidad para sacar adelante las obras: “La obra Metropolitana es de 25 km aprox. La envergadura de esta obra exige una ley que garantice su autonomía, financiación y continuidad, los gobiernos pasan la obra que tiene que seguir bajo la Dirección del Gobierno Central para su desarrollo y en coordinación con los gobiernos locales ya que la obra es de género multisectorial. Siendo de esta manera que intervienen transporte, salud, turismo en forma especial, recreación, vivienda, defensa, necesita una coordinación de alto nivel que debería depender del primer ministro, ya que los Municipios no cuentan con capacidad económica para emprender esta obra conjuntamente. Debe tenerse en cuenta que en esta obra no hay límites distritales” (Aramburú Menchaca. Revista Quik: Diciembre 1981)

proyecto de la Costa Verde no sólo transformó la parte inferior del frente marítimo, sino que se realizó bajo un proyecto mayor, en el cual se buscaba modernizar la ciudad.

En los setenta, el litoral constituía un elemento central en el imaginario de la ciudad como un espacio diferenciado de la trama urbana, debido a sus cualidades paisajísticas, así como a las posibilidades de uso recreativo que brindaba. Es en este contexto, en el cual se impulsa desde el Estado el proyecto de la Costa Verde. Lo cual significó que el litoral ya no sólo constituyera el espacio de encuentro por excelencia de las clases altas, sino que se llevara a cabo un proceso de apertura para toda la población.

Tomando en cuenta el aporte de Duhau y Giglia (2008) sobre las experiencias entre espacio local o de proximidad y el de carácter metropolitano, podemos observar que el litoral miraflorentino se erigió desde sus orígenes como el espacio de proximidad para un grupo específico de la población: la clase alta limeña. La cercanía al mar fue el factor decisivo para que un grupo de familias decidiera establecerse de manera permanente en el área sur de la ciudad. La parte superior del frente – el malecón- podía considerarse incorporado al trayecto y prácticas cotidianas de los vecinos miraflorentino y; la parte inferior, donde se localizan las playas, como el espacio de encuentro por excelencia.

No obstante, desde el siglo XX, el frente marítimo empezó a congregarse un mayor y heterogéneo grupo de usuarios. Si bien los balnearios seguían siendo el lugar de residencia de las clases altas de la ciudad, la implementación de nuevas arterias viales y el aumento de la oferta de transporte público permitieron la

llegada de nuevos usuarios provenientes de distintas partes de la ciudad. De esta manera, se volvió un espacio de carácter metropolitano para la población en su conjunto.

La “Costa Verde” refleja entonces un proceso de *conquista del territorio*, el cual dio inicio a una nueva relación entre el Estado y su litoral. Teniendo en cuenta el aporte de Nogué (2012) sobre la dimensión cultural del paisaje, es importante ver de qué manera este proyecto refleja el poder que tiene el Estado de transformar y reconfigurar radicalmente el territorio. En este sentido, sería válido preguntarnos hasta qué punto la transformación del paisaje implicó también cambios en el orden ecosistémico en el frente marítimo. Si bien no es posible contestar esta pregunta en esta investigación, es importante generar este tipo de evidencia teniendo en cuenta de que, en el contexto actual, las preocupaciones por los cambios y alteraciones medio ambientales han cobrado importancia a nivel social.

Es importante tener en cuenta la centralidad que juega el paisaje particular del frente marítimo, la percepción positiva sobre este espacio y los atributos de belleza que se le otorgan llevan a que se *diferencien* del resto y se construya un imaginario común en torno a él. Así pues, el frente marítimo se convierte en una especie de utopía urbana, en el cual se idealiza el papel de la naturaleza frente a la ciudad (Hidalgo et al, 2016).

No obstante, es importante señalar que no se llegaron a forjar las condiciones necesarias para que el proyecto se consolide a largo plazo, a través de una visión compartida por las autoridades como un espacio social y recreativo. Por lo cual,

posteriormente, se terminarán priorizando funciones que favorecieron su función como espacio de circulación.

En el capítulo siguiente, se mostrará de qué manera la reestructuración y descentralización en la gestión del área inferior del frente marítimo – Costa Verde – reforzó su fragmentación física. Los acantilados ya no sólo producían una ruptura física entre el área superior e inferior, sino que también marcaban las funciones diferenciadas que priorizarían las autoridades responsables sobre cada una de ellas.



CAPÍTULO 3

LA FRAGIL GOBERNANZA DEL FRENTE MARÍTIMO MIRAFLORINO: ENTRE EL CONFLICTO Y LA CONTENCIÓN



La reestructuración de la gestión del frente marítimo en la década de los noventa implicó una nueva forma de gobernanza, en la cual las instancias metropolitana y local adquieren un papel protagónico. A partir de ello, el objetivo de este capítulo es analizar la transformación de la relación Estado-litoral, teniendo en cuenta la visión que subyace a las acciones priorizadas por las instancias responsables del espacio (a escala local y metropolitana). En el caso del área litoral del distrito miraflorentino, esto se expresa en la ruptura entre el malecón y la zona de playas. En la parte superior, el gobierno local – al ser el principal responsable- ha implementado una política de implementación de áreas verdes y parques promoviendo el valor paisajístico de la zona. En caso del área inferior, la predominancia de la función vial en detrimento del uso recreativo del espacio, muestra los límites de la gestión local teniendo en cuenta la administración compartida del lugar.

Este capítulo se organiza de la siguiente manera. En la primera subsección, se explicará en que consistió la reestructuración de la gestión del frente marítimo en los noventa. En la segunda subsección, se analizarán el tipo de acciones priorizadas en la parte superior del frente marítimo por el distrito de Miraflores, durante la primera gestión del alcalde Jorge Muñoz (2011-2015). En la tercera subsección, se dará cuenta de los conflictos entre el gobierno metropolitano y la municipalidad de Miraflores durante el período 2011-2015 considerando el cambio de gestión de la Municipalidad Metropolitana de Lima.²⁹ Por último, presentamos las consideraciones finales del capítulo.

²⁹ Entre el 2011-2014, el gobierno de la Municipalidad Metropolitana de Lima estuvo a cargo de la ex alcaldesa Susana Villarán. En enero del 2015, asume la gestión Castañeda Lossio, quien sigue a cargo. Es necesario considerar que la gestión de Villarán se vio afectada por un proceso de revocatoria

3. 1 LA REESTRUCTURACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ÁREA INFERIOR DEL FRENTE MARÍTIMO

Con el fin de entender los conflictos que subyacen en torno al frente marítimo es necesario tener en cuenta el proceso de reestructuración del área inferior – la Costa Verde. En 1994, a través de la promulgación de la ley N° 26306 se creó la Autoridad del Proyecto de la Costa Verde (APCV), conformada por el gobierno metropolitano y los seis distritos ribereños. Teniendo como principal responsabilidad autorizar y fiscalizar las acciones sobre este espacio bajo los lineamientos del Plan Maestro de la Costa Verde (1995-2010). La formulación del Plan Maestro y la creación de la APCV se llevaron a cabo bajo un proceso de descentralización en el cual se les otorgó un mayor margen de acción a los gobiernos locales.

Al examinar la representación que se hace del litoral en el Plan Maestro, llama la atención la constante apelación a las características inherentes del lugar:

*“Debe constituir un **espacio de playa y mar** dentro del área central urbana de la metrópoli Lima-Callao. Funcionalmente, debe estar integrada al área urbana metropolitana y brindar a su población facilidades, equipamiento y servicios en turismo, recreación, deporte, cultura y vivienda, en óptimas condiciones de salubridad. Físicamente, debe estar organizada bajo estrictos criterios de respeto al **orden ecológico** y en donde la vialidad, el urbanismo y la arquitectura **armonicen con el medio ambiente y revaloricen el paisaje natural de su mar, playas y acantilados y terrazas urbanas**”*

Los términos resaltados permiten observar de qué manera se buscaba preservar el *orden ecológico* del litoral, marcando distancia con la *conquista del mar*, al que

iniciado apenas un año después de asumir el mando de la ciudad. Esta fue promovida por Marco Tulio Gutiérrez y contó con el apoyo de su sucesor y ex alcalde Castañeda Lossio.

se alude en los orígenes del proyecto de la Costa Verde. Sin embargo, el nuevo marco legal también promovía la realización de distintos tipos de proyectos privados y/o públicos que convertía nuevamente al frente marítimo en un soporte espacial.



Ilustración 6 Proyección Zona Miraflores- Barranco. Fuente: Plan Maestro de la Costa Verde

La Ordenanza N° 750, permitió que las municipalidades ribereñas fueran promotores del desarrollo de la Costa Verde, pudiendo realizar proyectos de inversión privada, público y/o mixta. Por lo cual, se les brindó la posibilidad de trabajar de la mano con el capital privado. En este sentido, resulta estratégico que uno de los principales objetivos del Plan Maestro fuese promocionar esta zona como un área prioritaria para las inversiones en pos de lograr su conversión en una zona turística-recreacional y deportiva, asignándola como una Zona de Regulación Especial (ZRE, en adelante) convirtiéndose, como señala Stiglitch, en una plataforma atractiva para la inversión privada. (Stiglitch 2012: 25).

Bajo este nuevo contexto, cada distrito priorizó distintas acciones sobre el área de su frente marítimo. En algunos casos como el distrito de Barranco se hace más evidente la presencia del capital privado en los distintos negocios que se han establecido en la parte superior, así como los edificios residenciales construidos al pie de los acantilados. En el caso de Miraflores se observa una situación distinta, en el cual los proyectos privados no han alterado radicalmente las cualidades paisajísticas del frente marítimo. No obstante, el gobierno municipal no ha sido capaz de revalorizar el área inferior de la misma manera que su malecón, en el cual comparte la gestión con el gobierno metropolitano y otras instancias.

3.2 EL MALECÓN DE MIRAFLORES: ENTRE LO TRADICIONAL Y MODERNO

Hoy en día, Miraflores es uno de los distritos que cuenta con una mayor cantidad de áreas verdes (13m²/hab) a escala metropolitana (Lima Cómo Vamos 2016) entre las cuales destacan aquellas ubicados en el malecón. Este suele ser destacado tanto por sus autoridades como por rankings internacionales que lo ponen al lado del famoso malecón de La Habana (Cuba) y la rambla de Montevideo (Uruguay)³⁰.

³⁰ Al entrevistar a la Gerenta de Turismo de Miraflores destacó los parques que dan hacia las zonas de los acantilados como los más bonitos del distrito (Entrevista en Miraflores, 2016). Asimismo, el diario El País incluyó el frente marítimo mirafloresino entre uno de los diez malecones americanos a finales del 2015.

Nota:

https://elviajero.elpais.com/elviajero/2015/12/10/album/1449760835_233234.html#foto_gal_4

3.2.1 LA DISPUTA Y CONSECUENCIAS EN TORNO AL PROYECTO LARCOMAR



Ilustración 7 Centro Comercial Larcomar, Miraflores. Fuente: Ana Castañeda Cano

En los noventa, la construcción del centro comercial Larcomar en las faldas del Parque Salazar consolidó el carácter comercial del distrito. Este fue, junto al Jockey Plaza, uno de los primeros malls de la ciudad.

Lo que distingue a Larcomar es su ubicación privilegiada a orillas del mar, lo cual produjo la alteración en la dinámica y experiencia en esta zona, pasando de una escala local a metropolitana e insertándose a su vez a una red global más amplia. Chión (2002) incluye a Larcomar como gran centro comercial construido bajo estándares internacionales³¹ y orientado a un público con altos ingresos, no obstante “su *ubicación estratégica* y edificación prominente atraen (a estos grandes centros comerciales) a una *clientela muy amplia, no necesariamente para consumo sino como un lugar de reunión, entretenimiento o para consumo*”

³¹ Chión se refiere a estos mega centros comerciales como “grandes complejos que incluyen supermercados, tiendas especializadas, establecimientos de comida al paso, cines de múltiples pantallas, y grandes playas de estacionamiento” (Chión 2002: 83)

de comida al paso” (Chión 2002: 83). La importancia de este centro comercial ha sido incluida dentro del Plan Urbano Distrital 2016-2026 que presentó la actual gestión de Muñoz como una de las inversiones privadas más importantes³².

Sin embargo, es importante señalar el fuerte rechazo que tuvo el proyecto Larcomar para un grupo de vecinos, llegando incluso a ser investigado por la Comisión de Descentralización en el Congreso debido a presuntas irregularidades en el proceso de convocatoria, adjudicación y contratación del proyecto. Se pudo acceder al documento en el cual se detalla el descargo del grupo de vecinos organizados bajo la organización “Salvemos Miraflores”: En ella, se muestra el desacuerdo de los vecinos en alterar el carácter tradicional del lugar.

*“El Parque Salazar de Miraflores, es uno de los parques históricos que tiene el distrito, uno de los pocos parques... De otro lado, todos los vecinos, dentro del perímetro de este parque y más allá, ubicaron sus viviendas en esto que fue una **zona residencial** y, que, de la noche a la mañana, en total desconocimiento nuestro de que exista ningún dispositivo municipal de cambios de zonificación, lo **convierten en una zona comercial**” (Representante de Salvemos Miraflores)*

Si bien Larcomar era considerado para las autoridades una obra importante en términos de infraestructura y servicios, no todos los residentes consideraban positiva la transformación del espacio urbano y el cambio de los usos del suelo. Otra preocupación fue el impacto que causaría la obra en la calidad de las áreas verdes del distrito. El abogado representante de Salvemos Miraflores señaló que la directiva constituía una amenaza a los parques que se encontraban encima

³² “Componente fundamental en los años 90 en la gestión municipal fue la promoción de la inversión privada. Larco Mar, fue la más importante inversión privada en la Costa Verde... Esta obra, como han señalado los organismos supervisores y los especializados en turismo, es más visitada que Macchu Picchu en el Cusco: recibió 6 millones de turistas el año 2009” (Plan Urbano Distrital 2016-2016. Municipalidad de Miraflores)

de ellos: “Yo pienso que la consecuencia de esto, si tuviera alguna consecuencia positiva, es que el Congreso estudie primero una ley que proteja verdaderamente las áreas verdes en las ciudades...”. La amenaza de la reducción de las áreas verdes en el distrito, vino seguida una preocupación por la contaminación ambiental producida por la construcción de estacionamientos, así como la localización de diversos establecimientos como restaurantes.

La crítica de los vecinos agrupados en torno al grupo “Salvemos Miraflores” fue reforzada por las opiniones de personajes públicos como Mario Vargas Llosa. En el discurso que escribe para el diario *El País*, llama la atención su preocupación a la pérdida de los elementos *naturales* del lugar ante la modernización del distrito:

“No estoy contra el progreso ni la modernidad... Lo que nunca entenderé, por qué, para construir todo aquello, fue preciso exterminar aquellos árboles, y secar aquellos jardincillos llenos de geranios, y reemplazar el césped por el cemento, y convertir aquel vergel en una explanada sin vida y sin carácter, maculada, además, por dos espantosas chimeneas que celebran la fealdad, el mal gusto y la prepotencia arquitectónica, y exhalan malos olores” (Vargas Llosa, 2000)

De esta manera, la apelación constante a la defensa y preservación del paisaje natural del lugar se vuelve un recurso que movilizan los actores sociales y, que permite cuestionar los proyectos presentados por la Municipalidad. Si bien es cierto que sí existe infraestructura privada en la zona inferior (clubes privados al frente de la playa Waikiki, el restaurante Rosa Náutica), tanto esta como el área del malecón y la zona de los acantilados no han sido objeto de proyectos de gran infraestructura. Por lo cual, podríamos señalar que los efectos del conflicto o su “productividad” en términos de Méle (2016) marco un precedente y llevó a que las autoridades municipales busquen preservar el *carácter tradicional* de la zona de su litoral.

3. 2. 2 VALORIZANDO EL MALECÓN: LA GESTIÓN DE MUÑOZ (2011-2015)

Durante el primer mandato de la gestión de Muñoz (2011-2014) las obras priorizadas se orientaron a la recuperación y generación de espacios públicos en el distrito, entre los cuales se encuentran los parques ubicados en la zona superior del frente costero. En este sentido, su litoral constituyó un espacio clave, lo cual no sólo se expresa en las acciones realizadas sobre y en beneficio de este espacio, sino también como parte del discurso sobre su identidad. Por ejemplo, al leer la presentación de la página del distrito, se encuentra lo siguiente:

*“Miraflores es un distrito fundamentalmente residencial donde convive lo **tradicional con lo moderno**, y donde ciudadanos de todas las edades encuentran **espacios** para disfrutar de un estilo de vida saludable. Miraflores es también, **el distrito turístico de Lima por excelencia, gracias a sus aproximadamente cinco kilómetros de malecón, 75 parques y ocho playas; así como por su oferta cultural, gastronómica y comercial**” (pg.7).*

En la descripción, se puede observar de qué manera el frente marítimo (tanto el malecón como las playas de la zona inferior) se incluye dentro de la oferta de servicios que incluye el distrito, el cual se acerca a la *ciudad central* propuesta por Duhau y Giglia (2008). Entre ellas, los usos que se resaltan son: residencial, turística y comercial. La gestión propuso una política de valorización de sus espacios públicos dentro de su Plan Estratégico Institucional³³.

³³ Plan Estratégico Institucional (2016-2021). pg. 115. Municipalidad de Miraflores

De esta manera, al comienzo de la gestión se realizó una evaluación en la cual se determinó que la principal problemática que enfrentaban este tipo de espacios era el deterioro de la infraestructura y mobiliario urbano. Por lo cual, a través de la Gerencia de Obras Públicas, se procedió a mejorar la infraestructura de los parques del malecón, la zona de playas y el acceso de la Bajada Balta³⁴.

Asimismo, desde la Gerencia de Desarrollo Humano se empezaron a organizar diversas actividades de carácter recreativo y deportivo que tuvieron como escenario los parques ubicados en su frente marítimo- tanto en la parte superior como inferior-. Muchas estuvieron orientadas a grupos específicos de la población, especialmente los niños y adultos mayores, así como las personas con capacidades diferentes. Además, se promulgaron dos ordenanzas: la N°369: “Condiciones de accesibilidad Universal” y la N°437: “Promoción de la igualdad y prohibición de la discriminación” que, se alinean con el objetivo transversal de que los espacios públicos tengan un acceso y uso universal. El carácter de estas acciones no sólo da cuenta de un mejoramiento físico del lugar sino de la generación de actividades que promovieron su uso por distintos grupos de usuarios³⁵.

Las acciones del municipio no sólo se limitaron a promover los valores de uso de sus espacios públicos, sino también a reforzar su imagen e identidad a través de ellos.

³⁴En el anexo N° # podemos observar las principales obras realizadas en dichas zonas desde el año 2011 hasta el 2015.

³⁵ En el informe “Evaluando la gestión en Lima al 2012” del Observatorio de Lima Cómo Vamos, se menciona que el proyecto “Miraflores, inclusiva y accesible” (el cual tiene como objetivo mejorar la atención a las personas con discapacidad en el uso y acceso de los espacios públicos) obtuvo el primer lugar en la Categoría Inclusión Social del concurso “Ciudadanos al día” y las Buenas Prácticas en Gestión Pública.

“Lo que buscamos es que haya un vínculo afectivo entre Miraflores y sus ciudadanos, su terruño, su espacio, el lugar... Por ahí, hemos pensado que la Marca Ciudad es muy importante para un tema de identidad” (Entrevista a Jorge Muñoz, alcalde de Miraflores. Miraflores, 2017)

En el año 2011, el municipio de Miraflores dio inicio a una campaña, a través de la cual busca ser reconocida como una *ciudad ecológica y saludable* enmarcando sus acciones en una estrategia de *marca ciudad*. Esta se da en un contexto de competitividad urbana, en la cual el distrito busca adquirir mayor visibilidad en una red metropolitana más extensa a nivel regional (junto a ciudades como Medellín o Buenos Aires), y con ello atraer mayor capital privado a su territorio. De esta manera, la valorización de los valores de uso promueve, a su vez, el valor de cambio no sólo del área próxima al litoral sino también del distrito en su conjunto.

Como señala de Mattos (2007) sobre este tipo de estrategia a la que se le denomina City Marketing, lo importante es aprovechar los elementos más atractivos y distintivos que ofrece la ciudad. En el caso de Miraflores, su carácter costero fue el elemento que se escogió destacar. En la presentación de la página web del distrito, damos cuenta de cómo se apelan a los recursos físicos y paisajísticos del distrito para dar cuenta de su singularidad:

*“Para **admirar el litoral miraflorentino**, se tienen **malecones y miradores naturales**, desde los que se **aprecian hermosas puestas de sol y la majestuosidad e inmensidad del mar**. Acompañan el espectáculo la belleza de sus grandes parques adornados con una gran diversidad y el colorido de las flores que invitan a recorrerlos y disfrutarlos en agradables caminatas”³⁶*

³⁶ “La ciudad que todo queremos”: http://www.miraflores.gob.pe/_contenTempl1.php?idpadre=4951. Revisado el 12 de abril del 2018.

Las palabras subrayadas, permiten ver de qué manera la estrategia de *Marca Ciudad* incluye la apelación constante a los elementos paisajísticos de su frente costero. El peso que se le da y la connotación positiva sobre él, se repite en los discursos de las autoridades con las que tuvimos oportunidad de conversar. De esta manera, el litoral actúa como un soporte paisajístico que otorga un valor añadido a los parques y áreas verdes del distrito actuando como un soporte paisajístico fundamental. Esto a su vez, permite generar un *valor de cambio* bajo la lógica del City Marketing. Es decir, se vuelven elementos atractivos para la implementación de proyectos que generen recursos económicos en el distrito, especialmente aquellos que se encuentran más cercano al litoral. Teniendo en cuenta que la presencia del capital privado puede ser considerada riesgosa debido al miedo a que se genere un proceso de segregación del acceso y uso de la zona, este peligro es descartado por las autoridades del distrito. Al interrogar al alcalde sobre las consecuencias de segregación que podría tener la presencia intensiva del capital privado, este respondió que la solución es promover una presencia equilibrada con el fin de proteger el carácter natural de los espacios públicos³⁷.

Ante esta situación, es válido preguntarse hasta qué punto la coexistencia de estrategias que promueven los valores de cambio y de uso del lugar es realmente viable a largo plazo e, incluso en la actualidad. ¿Cuáles son las fronteras físicas y simbólicas que condicionan el acceso y uso de las áreas públicas del distrito y

³⁷ “El capital privado no es malo, es positivo, es una fuerza más como el capital público. Cuando escasea el capital público, el capital privado tiene un rol importante, específico. Lo elemental es hacer algo equilibrado donde no se pierda la verdadera naturaleza de un espacio público”. Entrevista al alcalde de Miraflores, Jorge Muñoz. Miraflores, 2017. “

los distintos servicios que se ofrecen ahí (¿ya sea de carácter público y privado?)
¿Quiénes pueden acceder a estos servicios?

Si bien, no es posible responder estas preguntas en nuestra investigación, sí podemos señalar que, en el imaginario de la ciudad, el litoral ocupa un papel secundario como elemento representativo. En los resultados de las encuestas del año 2014 y 2015 del Observatorio de Lima Cómo Vamos sobre la “Percepción de Calidad de Vida”, la Costa Verde no figura entre los cinco elementos más representativos de la ciudad. Más aún, se muestra una caída porcentual llamativa. En el año 2014, apenas el 17.7% de la población encuestada respondió que identificaban “Mucho” a la Costa Verde como un elemento representativo mientras que el 27.2% señaló que era “Nada” representativa. En el año 2015, la representatividad de la Costa Verde como elemento central de la ciudad disminuyó (11.8% de los encuestados votaron por ella) en tanto que el “mar y los balnearios de Lima” tuvieron un porcentaje de voto aún menor (8.6%).

3.3 LA GESTIÓN DE LA COSTA VERDE EN MIRAFLORES: UN FRAGIL EQUILIBRIO

En esta subsección, nos interesa analizar las acciones que ha priorizado la gestión de Miraflores (2011-2015) en el área inferior de su frente marítimo – Costa Verde. En primer lugar, se analizará la relación entre la gestión de Muñoz y el gobierno metropolitano de Susana (2011-2015) y, las diferencias que hubo con el gobierno de Castañeda Lossio.

3.3.1 VALORIZAR EL LITORAL COMO ESPACIO PÚBLICO: LA OPORTUNIDAD PÉRDIDA

Entre el 2011 y 2014, Jorge Muñoz y Susana Villarán se encontraban a cargo del gobierno de Miraflores y el de Lima respectivamente. En esta subsección, analizamos algunos desencuentros entre ambas gestiones sobre el manejo de la Costa Verde. Nos interesa resaltar que, si bien ambos gobiernos impulsaron la valorización de los espacios públicos, no fue posible realizar un trabajo en conjunto a favor del área inferior del frente marítimo miraflorentino.

En la propuesta de gobierno de Villarán, se menciona de manera crítica la falta de espacios públicos y su distribución desigual en la ciudad, así como su progresivo reemplazo por los centros comerciales. Proceso que expresa también el papel del capital inmobiliario en la planificación de la ciudad. Entre las propuestas de **“recuperación y ampliación de los espacios públicos”** se incluye a la Costa Verde, resaltando la necesidad de limitar su uso para el transporte vehicular³⁸. La posición crítica al papel del capital privado también se encuentra en el discurso de la ex alcaldesa, la expresó en una entrevista que se le realizó en esta investigación. Se mencionó, por ejemplo, la localización de clubes en las playas Waikiki y Makaha, así como el centro Comercial Larcomar. La exalcaldesa, marcó también una diferencia entre los usuarios que hacen uso de las playas del distrito y el resto “Miraflores siempre ha sido una playa de élite, Agua Dulce una playa de pueblo”. En el caso de la parte superior, Villarán señaló

³⁸ Plan de Gobierno Metropolitano 2011-2014. Fuerza Social. Página 31.

que la oferta inmobiliaria está orientada hacia un sector exclusivo de la población³⁹.

Como hemos mencionado en la subsección anterior, el frente marítimo constituye un elemento central en la recuperación y valorización de los espacios públicos que promovió la gestión de Muñoz. A pesar de la visión común que compartían ambas gestiones sobre los espacios públicos y el rol de la Costa Verde, se produjeron episodios de desencuentro que debilitaron la posibilidad de fortalecer la gobernanza sobre el lugar en torno a ella.

Un punto en debate fue la intangibilidad de los acantilados, respecto a este tema tanto el gobierno de Miraflores como el metropolitano presentaron posturas similares.

Se debe tener en cuenta que durante la gestión de Castañeda Lossio (1996-2010) se aprobó la Ordenanza N°1414 que declaró intangible a los acantilados, prohibiendo así todo tipo de intervención sobre ellos.

En el caso del gobierno de Villarán, la ex alcaldesa comentó que su propuesta sí contemplaba una intervención regulada⁴⁰. Asimismo, señaló la necesidad de implementar nuevos accesos que permitiesen un flujo más dinámico entre la parte superior e inferior, por lo cual la intervención sobre los acantilados era necesario.

³⁹“Las partes más relevantes de las edificaciones del borde costero en Miraflores, Magdalena, Barranco y Chorrillos hoy en día están siendo ocupados por un sector de élite que ve el mar. El resto de la ciudad está en relación con el mar sólo en verano. No es un espacio público para todos, todo el tiempo” Entrevista a Susana Villarán. Miraflores, Enero 2016.

⁴⁰“Y fue un debate muy interesante para Fuerza Social y quienes lideramos esa campaña (sobre el plan “Costa Verde de Todos”). Para mí, fue interesantísimo también. Porque nuestra adversaria principal llegó a ser Lourdes Flores Nano y ella tenía un proyecto para la Costa Verde que significaba ocupar parte del acantilado con edificaciones. Básicamente hoteles, centros de diversiones, etc. Nosotros pensábamos que el acantilado debía seguir siendo intangible o en todo caso tener un porcentaje de ocupación de Magdalena y San Miguel, similar a la que tenía Miraflores, no más. Para que ellos pudieran tener un 20% del talud con algunas edificaciones que podía ser del sector privado” (Entrevista con Susana Villarán, Miraflores 2017).

De igual manera, el gobierno de Muñoz presentó un proyecto que tenía como objetivo implementar un sistema de electromecánicos (en el cual se consideraba la instalación de funiculares, teleféricos o escalera mecánica) para mejorar la accesibilidad al lugar. Además, de la creación de parques intermedios, intensificando el uso del espacio y facilitando el flujo de arriba-abajo y viceversa. Si bien estos planes implicaban el uso de los acantilados, se señaló la necesidad de preservar sus cualidades paisajísticas⁴¹. Al igual que la gestión de Villarán, en el Plan Urbano Distrital 2016-2026, existía la crítica a la priorización de la Costa Verde como una vía rápida en detrimento de su carácter recreativo⁴². Las propuestas de ambos gobiernos parecen similares, por lo cual interesa explorar cuál era el motivo por lo cual no se logró fortalecer la administración del lugar en el período en que ambas gestiones estuvieron a cargo del gobierno municipal y metropolitano.

Es importante tener en cuenta que, en el proceso de descentralización del Estado, distintas instancias asumen diferentes responsabilidades sobre un mismo territorio. En este sentido, en sus estudios sobre *governmentality*, Foucault (1991) se preguntaba si era posible aplicar una sola forma de gobernar para el Estado en su conjunto. Según el autor, el gobierno es definido como “la manera correcta de disponer las cosas con el fin de que esta sea conveniente para cada una de ellas” (1991:95 traducción propia del inglés)⁴³. A través del análisis de la relación entre el gobierno de Villarán y Muñoz se puede observar

⁴¹ Plan Urbano Distrital 2016-2026.

⁴² Plan Urbano Distrital 2016-2026. Resumen Ejecutivo. Municipalidad de Miraflores

⁴³ La traducción es nuestra “Government is defined as a right manner of disposing things so as to lead not to the form of the common good, as the jurit’s texts would have said, but to an end which is convenient for each of the things that are to be governed”(1991:95).

diferencias entre las tácticas de gobierno y el intento del gobierno local por mantener cierto poder en la gestión de su área del litoral.

Una situación que da cuenta de ello fue el rechazo que tuvo la propuesta de la gestión de Villarán para crear una Nueva Autoridad para el Frente Marítimo. La propuesta de la ex alcaldesa tuvo como fin asegurar que la gestión del borde costero quede bajo responsabilidad del Gobierno Metropolitano. Es decir, este último sería el responsable de la gestión de los terrenos ubicados tanto en los acantilados como en la zona de playas y, además tendría la última palabra para autorizar los proyectos que buscasen desarrollarse en la zona. Si bien se mencionó líneas arriba, la existencia de una autoridad encargada de fiscalizar y aprobar las acciones sobre el litoral, está ha jugado un papel secundario y no ha sido capaz de ejercer sus responsabilidades sobre el territorio.

Al conversar con el alcalde miraflorentino, este señaló que lo que hacía falta era reforzar la capacidad de fiscalización de la autoridad vigente. Asimismo, mostró su preocupación por la posible restricción y límites al poder del municipio dentro de los límites de su territorio⁴⁴.

La visión crítica sobre el papel de la APCV lo resaltó la ex autoridad del proyecto durante la gestión de Villarán: “Es una entidad que no tiene dientes, no tiene poder. El poder lo tiene el Consejo Directivo, o no se junta o no se reúne. Y si se reúne no toma decisiones”⁴⁵. Si bien existía un consenso tanto desde la misma

⁴⁴ Entrevista a Jorge Muñoz. Miraflores, Julio 2017.

⁴⁵ Entrevista a ex Autoridad del Proyecto de la Costa Verde. (Miraflores. Junio del 2016)

APCV, así como el gobierno metropolitano y local, también existía desconfianza de este último en relegar sus funciones a una autoridad de más alta jerarquía.

El gobierno de Villarán finalizó en diciembre del 2014, y asumió nuevamente el sillón municipal el equipo de Castañeda Lossio. En el siguiente acápite, analizaremos la relación que se establece entre Castañeda y Muñoz en torno a la gestión de la Costa Verde. Las diferencias con el nuevo gobierno metropolitano no sólo reflejaron desencuentros de gestión sino y, sobre todo, distintas maneras de entender la ciudad y la intervención entorno a sus espacios de uso público.

3.3.2 EL MAR SE VOLVIÓ AMARILLO: EL FRENTE MARÍTIMO COMO ESPACIO DE CIRCULACIÓN

El primer día que Castañeda asumió la gestión de Lima se sentó el primer precedente del tipo de acciones que este privilegiaría en la Costa Verde. A vísperas de terminar su mandato, Susana Villarán había firmado un acta de compromiso para suspender la construcción de un tercer carril a la altura de la playa La Pampilla, en el distrito de Miraflores. Ello generó una serie de protestas por parte de los usuarios del lugar, debido a que el proyecto implicaba la reducción del espacio destinado al sector de playa.

Sobre este conflicto profundizaremos en el siguiente capítulo, no obstante, nos interesa resaltar en este momento la justificación que brindó Castañeda para retomar el proyecto:

“[Los carriles] van a ser tres. Tenemos que pensar en que no *podemos incomodar a miles de conductores que circulan por esa vía* porque un grupo de personas esté en desacuerdo. Seguiremos trabajando por esta obra todo el verano”⁴⁶

Lo dicho por Castañeda nos da luces sobre el papel que cumple la Costa Verde como vía rápida en su imaginario de ciudad. Teniendo en cuenta los informes que señalan que la mayoría de la población utiliza el transporte público⁴⁷, y una proporción significativamente menor el vehículo privado es evidente que la obra sólo beneficiaría a un grupo social reducido.

Para Castañeda la franja costera debe dejar de ser considerada un lugar para ser habitado y vivido volviéndose más bien *un no-lugar*, en donde se prioriza la circulación de las personas, su presencia efímera y circunstancial (Augé: 1993). Esta visión era contraria a la del gobierno miraflorentino que buscaba la implementación de medios alternativos de transporte que facilitaran el acceso a la parte inferior del frente marítimo.

Los conflictos entre el gobierno de Muñoz y el de Castañeda, estuvieron marcados tanto por las visiones diferenciadas sobre el frente costero, así como por la utilización de distintas estrategias de intervenir en el territorio. En esta subsección, nos enfocaremos en lo que pasó en el primer año del segundo mandato de Castañeda (2015), especialmente aquello con los hechos que desencadenaron la construcción del tercer carril.

⁴⁶ Enero del 2015. Disponible en: <http://www.adiperu.pe/noticias/castaneda-afirma-que-la-costa-verde-si-tendra-3-carriles-en-miraflores/>

⁴⁷ Fuente: Lima Cómo Vamos.

Ante las críticas por el mencionado proyecto, el gobierno metropolitano construyó una ciclo vía (conocida también como pasarela). Sin embargo, esta obra no contó con el respaldo del gobierno local.

“...Nosotros no hemos estado muy de acuerdo con ese proyecto. ¿Cuánto tiempo podrá durar esa ciclo vía? Va a llegar un momento en que va a ceder eso, se va a sentar y ahí van haber problemas” (Asesor de Obras Públicas. Miraflores, 2016.).⁴⁸

La gestión miraflorina no fue la única autoridad en pronunciarse al respecto. Entidades como el Ministerio del Ambiente y la OEFA también alzaron la voz, alegando que la obra no cumplía con los estudios técnicos respectivos que respetaran las condiciones geográficas del lugar⁴⁹. Además, se llamó la atención sobre el componente estético de la obra: los materiales utilizados y el color amarillo (que se asociaba al partido político de Castañeda)⁵⁰. A pesar de las críticas, el gobierno metropolitano siguió adelante.

Los efectos a corto plazo de la ampliación del tercer carril son visibles. En las visitas de campo que se realizó, se pudo observar que la pasarela se encontraba oxidada y la estructura de los pilotes al descubierto y erosionada por la fuerza de las olas. A la altura de la Playa La Pampilla, la situación empeora ya que los pilotes que sujetan la pasarela han disminuido un espacio considerable de playa.

⁴⁸ Entrevista al Asesor de la Gerencia de Obras Públicas de la Municipalidad de Miraflores. Miraflores, junio del 2016.

⁴⁹ Además, se presentaron denuncias de parte de un grupo de actores movilizados, en las cuales se señalaba que las obras carecían de los permisos de las autoridades correspondientes como el Ministerio de Transportes y la Marina de Guerra del Perú. El papel de los actores sociales lo analizaremos en el capítulo 4.

⁵⁰ Las críticas hacia este espacio también fueron realizadas por urbanistas, en la que resaltan la poca relación entre el carácter de las obras y el paisaje alrededor: “Toda suerte de barandas y estructuras metálicas pintadas de amarillo, las escaleras sobre diseñadas, entre otros, están fuera de proporción y tapan la vista al mar o a los acantilados”. De esta manera, se expresó Javier Ataldi (Diario Gestión 2015), arquitecto de profesión sobre los efectos negativos de la obra. Disponible en: <http://gestion.pe/inmobiliaria/costa-verde-autopista-malecon-2151887>.

Si uno sigue caminando en dirección al norte, se llega a la playa Tres Picos, en donde instaló un parque, que hoy en día luce una infraestructura abandonada.



Ilustración 8 Caricatura sobre los efectos del tercer carril. Crédito: Carlos Carlin - La República

La situación en la que se encontraba el área de playas al momento de nuestra visita es producto de las tensiones entre ambas instancias de gobierno. Al preguntar a un funcionario del distrito de Miraflores sobre las obras inconclusas señaló lo siguiente:

“El problema que hemos tenido a raíz de eso, esa es una obra netamente de EMAPE, lo que pasa es que en la ejecución de la obra del tercer carril y todos esos puentes abandonados que están ahí... porque también nos ha llegado no solamente quejas de los vecinos sino también del Ministerio de Justicia, de las Procuradurías, el Ministerio Público... pero les hemos demostrado que no es obra nuestra, es una obra de Lima.”⁵¹

Las declaraciones del funcionario muestran un intento por establecer y visibilizar el alcance de las acciones sobre su área de la Costa Verde. Esto además nos

⁵¹ Entrevista al Asesor de la Gerencia de Obras Públicas de la Municipalidad de Miraflores. Miraflores, junio del 2016.

permite ver las relaciones de poder entre ambas instancias de poder, en el cual el gobierno metropolitano ejerce un margen de acción mayor para el emprendimiento de obras sobre la zona. El poder condicionado de la municipalidad de Miraflores sobre el área inferior de su frente marítimo explica también la diferencia entre el mantenimiento y calidad de la infraestructura del malecón y las playas del distrito.

3.4 REFLEXIONES

En sus estudios sobre la gubernamentalidad, Foucault (1991) se preguntaba por el tipo de racionalidad que estaba detrás del arte de gobernar. De acuerdo a ello, el gobierno despliega las tácticas que considera adecuadas para la *correcta disposición de las cosas*.

La reestructuración de la gestión del área inferior del frente marítimo – Costa Verde- puso en evidencia la dificultad de establecer lineamientos generales para la gestión del espacio, debido a las distintas tácticas y acciones priorizadas por el Estado a través de sus distintas instancias (a escala local y metropolitano) y el tipo de racionalidad detrás de ellas.

Para entender el tipo de “racionalidad” detrás del accionar de cada instancia de gobierno, es necesario vincularlo con el tipo de visiones que subyacen sobre este espacio y su relación con los imaginarios de espacio público. La valorización positiva del mar, y el hecho de que constituya un *paisaje natural* nos remite al imaginario suburbano que se impone como modelo dominante en el desarrollo de un gran número de ciudades, lideradas por las norteamericanas entre los

siglos XIX y XX (Hiernaux: 2008)⁵². En el caso del litoral miraflorentino, la diferencia es que este no constituye un suburbio fuera de la ciudad, sino más bien un distrito que reúne las características de ciudad central, al contar con una buena ubicación y accesibilidad, así como una gran cantidad de servicios (Duhau y Giglia, 2008).

En el caso del gobierno local de Miraflores, se muestra un intento por preservar el valor paisajístico de la zona, promoviendo una infraestructura en el cual las áreas verdes y los parques públicos del malecón refuerzan el *carácter tradicional* del distrito. La diferencia entre la parte superior y la inferior, demuestra que el distrito no ha sido capaz de imponer su visión del litoral en toda el área de su jurisdicción. En la parte inferior, la presencia de la vía rápida lleva a que domine la visión como lugar de circulación que ha sido impuesta desde el gobierno metropolitano, y que han favorecido distintas gestiones a cargo de él. No obstante, la gestión de Villarán se distinguió por una visión común con el gobierno local a cargo de Muñoz por valorizar al frente marítimo como un espacio público, teniendo como objetivo políticas de mejoramiento en torno a la accesibilidad y posibilidades de uso del lugar. Una vez que Castañeda asume nuevamente la gestión metropolitana, se vuelve imponer la visión de la Costa Verde como un espacio de circulación. No obstante, es importante señalar que, si bien las acciones de Castañeda reforzaron la función de vía rápida del lugar,

⁵²Hiernaux (2008) señala que este imaginario suburbano surge entre los siglos XIX y XX en un contexto en el cual las ciudades de los países industrializados crecían a un ritmo acelerado. Ante ello, surge la necesidad de reducir la concentración urbana, así como una representación negativa de la ciudad. La migración hacia espacios más en contacto con la naturaleza empezó a difundirse rápidamente, en principio en las ciudades norteamericanas. Esto, a su vez se vio facilitado por la implementación de infraestructura vial que permitió que las personas pudiesen desplazarse hacia al centro de la ciudad para poder trabajar, etc. En palabras de Hiernaux: "el modelo de ciudad que empezó a vislumbrarse fue uno en el cual las distancias sociales e interpersonales podían reflejarse en la distancia física y donde la naturaleza dominada se insertaba en el paisaje humanizado" (2008:22)

en el discurso este apelaba al carácter de *espacio público* de la Costa Verde. En este sentido, este caso nos permite ver que más allá de que exista una valoración compartida hacia los elementos paisajísticos del litoral y su potencial como espacio público, existen distintas maneras de concebirlo e intervenir en él.

Si se entiende gobernabilidad como el proceso de control y poder sobre un territorio determinado (Orellana 2009: 104), se puede señalar que en el área del frente marítimo miraflorentino ha predominado más bien una relación de conflicto entre las autoridades responsables del lugar. Esta situación se torna aún más grave si consideramos que la Autoridad del Proyecto, instancia responsable de fiscalizar las acciones sobre este espacio no ejerce ningún rol en el lugar y su poder es prácticamente nulo. Si bien la gestión de Muñoz ha resaltado la necesidad de fortalecer la autoridad mencionada, se observa también el intento por preservar el poder que tiene sobre su litoral, especialmente en el área inferior en el cual la gestión es compartida. Una de las críticas de Scott (1998) a la visión hipermodernista del Estado, es que no se contaba con el conocimiento y experiencia local necesarios para intervenir de modo adecuado en el territorio. En este sentido, sería oportuno preguntarse cuál sería la instancia adecuada para administrar el litoral, ¿el gobierno metropolitano o los locales dentro de los límites de su jurisdicción? Si consideramos la escala metropolitana que tuvo originalmente el proyecto de la Costa Verde, sería obvio que la respuesta es el gobierno de la ciudad. No obstante, este capítulo nos muestra que la visión del gobierno metropolitano ha llevado a que predomine una función de circulación que excluye en el acceso y uso a un grupo significativo de la población.



CAPÍTULO 4

EL FRENTE MARÍTIMO DE MIRAFLORES: ES DE TODOS Y DE NADIE



En este capítulo, el interés es mostrar que los actores sociales participan en la producción del frente marítimo a través de dinámicas diferenciadas. Por un lado, existe el vecino miraflorentino, es decir aquella persona que usa el malecón y/o las playas frecuentemente y, que además reside en el distrito. Por otro lado, se encuentran los usuarios temporales, que son aquellos que acuden al frente marítimo de Miraflores para disfrutar de sus espacios públicos. Los vecinos tienen la capacidad de fiscalizar e incidir en las acciones que realizan las autoridades sobre la parte superior del frente marítimo (malecón), no obstante, el espacio inferior no cuenta con usuarios permanentes ni reconocidos por las autoridades responsables. Si bien han existido iniciativas de parte de grupos de usuarios de las playas por defender y preservar su función como espacio público, estas acciones no han logrado sostenerse en el tiempo. En parte, por la falta de legados de acción colectiva en el lugar, así como también por la compleja estructura que lo gestiona. Así pues, si bien en la parte superior del frente marítimo predominan los espacios de uso público, el área inferior es sobre todo un espacio de circulación.

El capítulo está organizado en cuatro partes. En la primera y segunda parte, se realiza un análisis sobre las representaciones de los usuarios del frente marítimo. Asimismo, se señalan algunos ejemplos sobre los conflictos que se generan a partir de los distintos usos que se priorizan sobre el espacio de acuerdo a la visión que cada usuario construye sobre él. En la tercera y última parte, el centro son los discursos de los actores que se movilizaron en contra del proyecto de ampliación de la vía rápida a la altura de la playa La Pampilla. Por último, se desarrollan las reflexiones del análisis de este capítulo.

4.1. ENTRE VIVIR Y HABITAR EN/EL MALECÓN: DINÁMICAS Y APROPIACIÓN DIFERENCIADA DEL ESPACIO

Como se ha señalado, el distrito de Miraflores es un área de uso mixto en el cual coexisten funciones residenciales, comerciales, empresariales, de servicios (educativos y de salud), etc. Por lo cual, el flujo, la dinámica y el uso del espacio es producida no sólo por los residentes del distrito sino también los distintos usuarios y grupos sociales que llegan a realizar distintos tipos de actividades. Duhau y Giglia (2008) se refieren a las ciudades de suelo mixto como espacios disputados debido a que: “desde el punto de vista de las prácticas urbanas, una característica principal de la ciudad del *espacio disputado* es el hecho de ser objeto de frecuentación por parte de habitantes que no residen en ella, pero que la visitan por diferentes razones, por ejemplo, para trabajar, divertirse, visitar oficinas y centros culturales” (Duhau y Giglia, 2008: 239). Según el Plan Urbano del distrito, alrededor de 250, 000 personas pasan por Miraflores, de las cuales 150,000 (más del doble de la población residente) permanecen en su territorio⁵³.

El área superior del frente marítimo – el malecón- así como el área próxima pueden ser consideradas como una zona disputada al interior del distrito. Si bien la intensidad de uso puede variar ya sea por días (con mayor flujo, los fines de semana o feriados) o temporadas (sobre todo, en la época estival), este espacio se ha vuelto una de las zonas más representativas y visitadas del distrito.

⁵³ Plan Urbano Distrital 2016-2026. *Resumen Ejecutivo*. Municipalidad de Miraflores

Al observar el mapa, se puede dar cuenta cómo la llegada a dos grandes parques del malecón (Salazar y Parque Grau) se dan por dos de las principales vías del distrito: Avenida Larco y Avenida del Ejército, respectivamente. En el caso de la Avenida Larco, su continuidad con la Avenida Arequipa facilita el tránsito desde el centro histórico de la ciudad. Además, también se encuentra próximo a dos estaciones del Metropolitano (Benavides y Ricardo Palma). Por otro lado, la Avenida Ejército conecta con la parte norte. Considerando la gente que se desplaza en transporte privado, se facilita la llegada de múltiples usuarios a los parques del malecón.



Ilustración 9 Accesos al frente marítimo Miraflores. Imagen: Alejandro Gonzales

La

investigación que realiza Víktor Bénsus (2012) sobre el tema de seguridad ciudadana en el distrito permite ver de qué manera los conflictos entre los usos

que priorizan los residentes en la zona – muchas veces protegiendo su carácter residencial y exclusivo- no sólo entran en tensión con los proyectos que promueve el gobierno municipal sino también con el uso del espacio por distintos grupos sociales que llegan a hacer uso de los parques del malecón.

El autor menciona el caso de un grupo de vecinos que acuden a las instancias municipales para expresar su molestia por la conversión del distrito en un nodo turístico y comercial y la amenaza que ello constituye para su identidad tradicional. Una de las áreas mencionadas es la zona del malecón, que suele contar con un mayor flujo de gente. Se menciona que, a través de cartas, muchos vecinos pertenecientes a esta *ola crítica modernizadora* han llegado a solicitar que no se fomente la visita de ciudadanos de otros distritos (salvo los extranjeros, quienes son bien recibidos). Este tipo de situaciones visibilizan las fronteras simbólicas que se erigen entre los distintos tipos de usuarios del lugar, aquellos que habitan el malecón de forma permanente (los residentes) y los que llegan a él en temporadas o horarios específicos.

En la siguiente sección, se analiza el conflicto que se produjo a partir de la ampliación de la vía rápida en la playa La Pampilla, a finales del 2014. Esta obra fue ejecutada desde el gobierno metropolitano e implicó la reducción del espacio de playa, causando el rechazo de sus usuarios que se movilizaron en contra del proyecto. El interés, sobre todo, es enfocarse en los discursos de los actores movilizados con el fin de analizar sus representaciones sobre el frente marítimo. ¿Hasta qué punto estas expresan una visión alternativa sobre el lugar y/o reproducen la visión formal de las autoridades?

4.2 LA MOVILIZACIÓN EN TORNO A LA DEFENSA DE LAS PLAYAS DE MIRAFLORES

El origen de la acción colectiva en defensa de las playas de Miraflores, empezó desde mediados del 2014. Pablo, decidió crear un grupo en Facebook llamado “Salvemos la Costa Verde” (a partir de ahora SVC) con el fin de elaborar propuestas concretas ante los distintos problemas que enfrentaba el lugar.

Se empezó a convocar gente cercana y amigos, que no sólo eran usuarios del lugar, sino que también tenían cierto tipo de conocimiento especializado debido a sus distintas ocupaciones (algunos eran oceanógrafos, arquitectos, etc.).

“Nos empezamos a reunir para ver cuál era la problemática y encontrar por donde fallaba el proyecto de la CV...Comencé a leer e investigar todo lo posible para poder sustentar...Algunos medios comienzan a entrevistarnos”. (Pablo, Miraflores. 2016).

Comenzó a nacer un interés por cuestionar el estado del lugar, así como las acciones que se realizaban sobre él. Una noche de diciembre del 2014, Pablo pasó manejando por la Costa Verde y se dio cuenta de la presencia de camiones a la altura de la playa La Pampilla. Estos estaban ahí por encargo de la Municipalidad de Lima, y su trabajo era asfaltar el tercer carril en el marco de ampliación de la vía rápida. Pablo decidió convocar un campamento a través de las redes sociales con el objetivo de detener la obra.

El campamento duró un promedio de dos semanas, tiempo en el cual Pablo decide dejar el mando de SVC. De la misma manera, cuatro miembros de SCV decidieron retirarse del colectivo y formar un nuevo grupo “Costa Verde de Todos” (CVT). A este nuevo grupo, se sumaron tres miembros más que, si bien no eran activistas fijos en el grupo, colaboraron en el proceso posterior a los campamentos, denunciando la irregularidad de las obras realizadas desde el gobierno de Castañeda.

Tanto SVC como CVT se caracterizan por ser colectivos nuevos, que surgieron en las mismas movilizaciones. En el caso del grupo CVT, sus integrantes se conocieron ahí mismo en la playa, por lo cual su sociabilidad tuvo un fuerte anclaje espacial.

¿Cuáles eran las demandas de los activistas? Las movilizaciones tenían como objetivo principal detener la construcción del tercer carril. Por ejemplo, Miguel, activista, señala:

“Un atoro de autos que tú ves en la CV desde la Bajada Balta hasta Armendáriz, son 500 personas. Esos son 10 buses, 400 personas...Hay un problema del diseño vial de transporte. Entonces esa vía no es necesaria, basta arreglar el problema acá arriba y dejar la playa en paz” (Miraflores, enero 2017).

Este testimonio da cuenta de que al favorecer el uso de la Costa Verde como vía rápida se limitaba su accesibilidad. En este sentido, es importante recordar que Takano y Tokeshi (2007), señalan que esta última es una de las condiciones que debe tener un espacio público en término físico-territorial.



Ilustración 10 Playa La Pampilla, año 2016.: tercer carril y pasarela. Imagen editada. Alejandro Gonzales. Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima (<http://www.munlima.gob.pe/2016/item/36882-pasarela-costa-verde-miraflores>). Recuperado el 5 de agosto del 2018)

Los activistas con los que se conversó, mostraron un fuerte rechazo a la ampliación de la vía rápida, apelando a las *características naturales* del lugar. Por ejemplo, Paloma indicó que lo ideal sería preservar las características

naturales del lugar, favoreciendo un uso de esparcimiento y no una vía rápida o un terreno libre para el capital inmobiliario⁵⁴.

Sin embargo, más allá de este punto en común, no se encontró un consenso en el tipo de acciones que deberían priorizarse en el lugar. Por ejemplo, mientras que Paloma se muestra en contra de las intervenciones en el lugar, Pablo piensa distinto:

“Los acantilados como CV fueron creados en los años 50-60 cuando se crea la Vía Expresa y la Bajada de Armendáriz... Entonces no es que la naturaleza nos la dio tal cual, sino la mano del hombre creo la CV. Entonces sí creo que podemos seguir creando a favor del hombre...” (Pablo. Miraflores, 2016).

Otro aspecto a destacar en el testimonio de los activistas es el hecho de que exista un conocimiento sobre la *historicidad* del lugar. En este sentido, Alberto mencionó que el problema de la Costa Verde se originó desde la elaboración del proyecto que favoreció su diseño como una vía rápida en detrimento del espacio público

4.3 EL SURGIMIENTO DE UN DISCURSO ALTERNATIVO: UNA PROPUESTA DESDE LOS USUARIOS DEL FRENTE MARÍTIMO

En su estudio sobre los efectos de los conflictos urbanos, Méle señala que las “movilizaciones locales construyen simbólicamente el espacio próximo como un bien común” (2016:8). En este sentido, se puede observar de qué manera a medida que el conflicto en rechazo al tercer carril fue avanzando, los activistas elaboraron una visión común de la Costa Verde como *espacio público*.

⁵⁴ Entrevista a Paloma. Fundadora de CVT. Miraflores, enero del 2017.

“Lo que pasa es que cuando tú haces una vía rápida, estás favoreciendo a la gente que tiene autos particulares o a los camiones que vienen del Callao a llevar sus cosas hacia el sur. Cuando haces una cosa inmobiliaria estás favoreciendo a todos los ricos. Si lo dejas como playa, toda la población se está favoreciendo. Y eso es lo justo, lo justo es que sea para todos, porque es un espacio público” (Miguel, Miraflores. Enero 2017)

Para los activistas, era necesario que las autoridades orienten sus acciones a mejorar las condiciones de la Costa Verde, con el fin de que recupere su carácter de espacio público. El discurso de la CV como espacio público puede verse, tal vez como una estrategia no buscada, de lograr que la propuesta tenga un alcance mayor generando una adhesión más amplia por parte de la ciudadanía.

“Porque finalmente lo que quiso hacer la Municipalidad fue encasillar esta protesta como un grupo de pitucos protestando por pedazo de olas y porque no pueden estacionar sus 4x4. Cuando realmente la protesta era “La playa es de todos y nos están quitando playa para usar” (Pablo. Miraflores. 2016).

Asimismo, este hecho podría ser un intento por buscar la legitimación de su lucha y su reconocimiento como sujetos políticos, teniendo en cuenta que los medios de comunicación y la gestión de Castañeda los tildaron como un grupo de “pitucos”⁵⁵ con el fin de desacreditar las demandas.

No obstante, en el discurso de los activistas se observa la necesidad por subrayar el carácter público del lugar, y la urgencia de democratizar su acceso y uso:

Siguiendo el último punto, es interesante notar que el conflicto estuvo marcado por distintos momentos de “negociación, participación y conflicto” (Mélé 2016: 17). Si bien durante la gestión de Villarán y Castañeda, se llevaron a cabo reuniones entre las autoridades y los representantes de los activistas, hubo una

⁵⁵ “Pitucos” es una forma coloquial que se usa en la ciudad de Lima para referirse al grupo de la población que forma parte de una clase media alta- alta.

diferencia entre el tipo de relación que se estableció con cada uno de ellos. Mientras que los activistas señalaron una mayor receptividad del gobierno de Villarán en atender las demandas, en el caso de Castañeda, lo que se produjo fue una relación confrontativa con la gestión. Ello, a su vez, llevó a que se decidiera trasladar las acciones a la esfera legal.

Mélé (2016) señala como un efecto de los conflictos urbanos el proceso de *judicialización de los conflictos*. El hecho de que el grupo SCV decidiera trasladar sus acciones al ámbito legal implicó el uso del derecho como recurso para satisfacer sus demandas. De esta manera, se sumó al equipo un abogado y una arquitecta, que no sólo compartían la visión de los antiguos activistas, sino que también fueron claves para la elaboración de las demandas, al contar con un conocimiento especializado en temas de derecho ambiental y urbanismo. La denuncia se presentó a diversas instancias, como la Contraloría y el Poder Judicial. Entre las autoridades demandadas, se encontraban la Municipalidad Metropolitana de Lima y EMAPE.

“Decidimos hacer esta denuncia porque habiendo agotado toda gestión de índole administrativa en la Municipalidad y también habiendo acudido a organismos como la OEFA o la Contraloría, ninguno nos daba resultado... Entonces cuando no hay resultados en el ámbito administrativo sólo queda el Poder Judicial para que el juez ordene que se detengan estas conductas que están degradando el ambiente” (Luis, Abogado. Lima, 2016)

Si bien el testimonio de Luis reflejaba un grado de optimismo sobre la solución del conflicto, no se lograron resultados a través de la vía legal. Mélé (2016) señala al respecto que, si bien el uso del recurso legal no siempre produce los efectos esperados, tiene consecuencias indirectas que beneficia la estrategia de los activistas.

La conversación con los activistas (meses después de interpuesta la demanda) muestra de qué manera los malos resultados obtenidos empeoró el grado de legitimación hacia las autoridades del lugar.

“Se supone que hay una autoridad de la CV, pero no funciona porque el jefe es el alcalde de Lima... No hay nadie quien lo controle” (Carlos, Activista de CVT. Miraflores, Enero 2017)

“Este es el Perú donde la Marina de Guerra⁵⁶ tiene un nivel de injerencia sobre el manejo costero que no debería tener... Está muy bien para temas de defensa nacional, pero para temas de manejo de la CV debería haber otro ente técnico, pero esa falta de visión de desarrollo turístico, social no la tienen y no la tienen porque no es su competencia” (Alberto, Miraflores. Enero 2017)

La crítica hacia la gestión del lugar da cuenta de cómo esta afecta y limita la posibilidad que tienen los usuarios en participar en el proceso de toma de decisiones sobre el lugar.

Si bien las protestas no tuvieron el resultado esperado, el debate que suscitó este conflicto en la opinión pública y los medios de comunicación pueden ser considerados un logro por sí mismo. En este punto, es importante señalar que los activistas perciben como un reto mayor la adhesión de la mayoría de la población a la lucha por el carácter público de la Costa Verde.

Ana (activista de CVT) señala que una de las mayores dificultades es que la mayoría de usuarios de las playas son usuarios de otros distritos “entonces no hacen incidencia y no presionan a estos alcaldes”. Esta dificultad se vivió durante las marchas, en los cuales muchos usuarios seguían realizando sus actividades, ignorando el conflicto que se producía a su costado.

⁵⁶ El Artículo 10 de la Ley N°26856 “Ley de Playas” indica lo siguiente respecto a las competencias de la Marina de Guerra, representada por la Dirección General de Capitanías y GuardaCostas (DICAPI) “derecho de uso sobre la franja de hasta 50 metros de ancho paralela a la línea de alta marea”. Asimismo, se señala que esta es también responsable de la vigilancia y el control del área de playa. De esta manera, los proyectos que se localizan en el área acuática de la Costa Verde deben contar necesariamente con el aval de la Marina de Guerra del Perú. Sin embargo, los diversos conflictos que se han generado respecto a las autorizaciones obtenidas por los proyectos, dan cuenta que no siempre se realizan los procedimientos requeridos para la obtención de licencias en esta área.

“Y era frustrante algunas veces porque estábamos en la marcha por los pilotes y éramos 20 personas y había tablistas en el agua” (Paloma, CVT)

Otro de los retos implica la inclusión permanente de la Costa Verde en el debate sobre las políticas públicas de la ciudad. En este sentido, una de las cosas que los activistas consideran importante es cambiar el tipo de tratamiento que se le da a este tipo de conflictos:

“Los medios siempre están donde hay escándalo. Carpas en la playa nunca ha habido. Entonces venían los medios en la mañana y nos preguntaban hasta cuándo se van a quedar...” (Paloma. Miraflores, enero, 2017).

El testimonio de Paloma da cuenta de una percepción negativa sobre la prensa debido a la manera sensacionalista cómo fue tratado este asunto. Esta percepción, se puede ver reforzada por el hecho de que la Costa Verde suele ser un tema que entra y sale de la agenda pública según la coyuntura y por hechos específicos.

El tema de la sostenibilidad de la acción colectiva a largo plazo, es un elemento a considerar en cuenta y que constituye, a su vez, un reto para el éxito de las demandas de los actores.

Una vez que la estrategia se trasladó al ámbito judicial, el nivel de participación de cada integrante fue diferenciándose y algunos de ellos asumieron un mayor número de tareas. A pesar de ello, se puede señalar que el proceso de organización y movilización constituyó una nueva experiencia para la mayoría de los actores movilizados. Durante el conflicto, los activistas se vieron en la necesidad de elaborar demandas colectivas, negociar con autoridades y expresarse y participar en distintos medios lo cual los llevó a un (re)conocimiento del lugar, identificando sus valores construyendo una visión alternativa como

espacio público en detrimento de la función de circulación priorizada por autoridades.

A pesar de la fuerza que cobró la movilización, la acción colectiva no logró sostenerse a largo plazo. A medida que el tiempo pasó, las acciones disminuyeron y la Costa Verde fue desapareciendo de la agenda de debate público.

4.2 LAS PLAYAS DE MIRAFLORES: EL REEMPLAZO DE LA MEZCLA SOCIAL POR LA CO-PRESENCIA

Desde finales de noviembre del 2016 hasta finales de febrero del 2017, se realizó un trabajo etnográfico durante la temporada de verano con el fin de reconocer el área e identificar los tipos de usuarios de las playas de Miraflores. La frecuencia de las visitas era de dos a tres veces por semana, alternando entre días de trabajo (lunes a viernes) y días de descanso (sábado y domingo).

En la primera etapa, se llevó a cabo un reconocimiento del lugar. Un primer tema a mencionar es la calidad de la infraestructura, y cómo ello condiciona el acceso y uso al lugar. En el área de Miraflores, hay un total de cinco bajadas que conectan la parte superior e inferior del frente marítimo: la Bajada San Martín (a la altura del Estadio Bonilla) es exclusiva para los carros y un tramo se encuentra habilitado para el acceso al Lugar de la Memoria; la Bajada Balta y Armendáriz están habilitadas para acceso vehicular y peatonal; y, por último, se han implementado dos puentes peatonales a la altura del Parque María Reich e Yitzhak Rabin. En el caso de los dos últimos puentes, no se ha considerado en el diseño su uso por personas con capacidades diferentes y/o personas que

acuden con bicicletas, debido a que sólo cuenta con gradas, además, de una inclinación muy elevada. Ello hace que no resulte amigable para personas mayores, niños y/o familias que vienen desde los parques de arriba. En el caso de la Bajada de Armendáriz, esta sí cuenta con un diseño amigable en el cual el camino simula un paseo. No obstante, el trayecto se complica al acercarse a la playa debido a que no se han instalado puentes y tampoco existen semáforos que faciliten cruzar hacia las playas.



Ilustración 11 Mapa interactivo de acceso y usos de las playas de Miraflores. Imagen: Alejandro Gonzales

Al llegar a la parte de playas de Miraflores, se observa que no todas se encuentran habilitadas para su uso. En la Ilustración 11, podemos ver que la actividad se concentra en el medio (en las playas de Punta Roquitas, La

Pampilla, Waikiki, Makaha y Redondo) mientras que las zonas con menor cantidad de uso se encuentran en ambos extremos. Las playas del medio presentan buenas condiciones para la práctica del surf y deportes acuáticos similares. Estas playas también cuentan con una mayor infraestructura, por lo cual también suelen ser visitada por bañistas en la temporada de verano. Entre las playas Waikiki y Makaha se encuentran los clubes privados, que se sitúan en la parte inferior del acantilado. Estos son el Club Terrazas (frente a la playa Makaha) y los Clubes Waikiki y Pacífico Sur (ubicados al frente de la playa Waikiki). El establecimiento de estos se erige como una barrera física que establece diferencia entre aquellos usuarios que, a su vez, son socios del club, y los bañistas en general. Ello, porque se tiene la posibilidad de acceder a servicios de mayor calidad e infraestructura que contrasta con el inmobiliario deteriorado de las playas.

La situación cambia a medida que nos acercamos a los extremos del área del distrito (tanto en dirección para el sur como para el norte). Así pues, si caminamos desde la playa Punta Roquitas en dirección hacia el norte, el paso peatonal no se encuentra asfaltado y las playas no están habilitadas para el baño. Se han instalado dos lozas deportivas a la altura del LUM, zona en la cual también se puede observar un puente peatonal que quedo a medio construir.

Para el lado del sur empezando por la playa Redondo, el trayecto se encuentra sin asfaltar y para acceder a la parte inferior se debe ir hasta la bajada de baños de Barranco. Existe la posibilidad de salir por la Bajada de Armendáriz, no obstante, es más peligroso debido a que no se ha habilitado un cruce peatonal.

Se pasó una mayor cantidad de tiempo en la playa Waikiki, ya que la experiencia de la autora permitió identificarla como la playa con mayor número de usuarios. Asimismo, se puede mencionar las condiciones más favorables que esta presenta al contar con piedras de menor tamaño y con olas más chicas que facilitan el nado de los bañistas.

Se realizaron visitas a las otras playas, especialmente aquellas que tienen una mayor intensidad de uso como Redondo, Makaha, La Pampilla y Punta Roquitas. Es importante señalar que existe una diferencia entre las playas mencionadas debido a que el espacio entre el mar y la vía rápida se vuelve más ancho a partir de Redondo hacia el sur. Inclusive, la playa de Makaha cuenta también con un espacio reservado para el estacionamiento de carros. Esta situación cambia desde la playa Waikiki en dirección norte, debido a que el área peatonal es más angosta.

Se pudo identificar a cuatro grupos de usuarios diferenciados: los trabajadores, los usuarios recurrentes (deportistas-veraneantes), los tablistas y los pescadores.

Los surfistas son el grupo de usuarios que usan el espacio de manera más frecuente (tanto en verano como invierno). El distrito cuenta con playas reconocidas para esta práctica (de norte a sur): Punta Roquitas, La Pampilla, Redondo y Makaha. Las primeras tres suelen ser frecuentadas por tablistas que conocen las playas y cuentan con experiencia. En Makaha hay también escuelas de tabla que encuentran a todo lo largo de la playa y ofrecen servicios no sólo a los locales sino, sobre todo, a turistas.

Por otro lado, están también aquellos usuarios que bajan a la Costa Verde para hacer deportes, pasando por el área de Miraflores. No obstante, la cantidad de personas que acuden a la parte inferior del frente marítimo es mucho menor de las que hacen uso de los parques del malecón.

Los comerciantes del sector de playas son también un grupo importante. Entre los negocios presentes se encuentra la venta de sanguches de pollo, helados, raspadillas y algunos quioscos. Existe una relación entre algunos trabajadores de las playas y los usuarios más frecuentes del lugar.

Por último, también está el grupo de pescadores. Si bien en el distrito de Miraflores, no hay una caleta como en Chorrillos, sí hay gente que acude a pescar en alguna de sus playas.

En la playa Waikiki, se pudo identificar un grupo de usuarios recurrentes, que frecuentaban el lugar tanto los días de semana como los sábados y domingos.

La mayoría eran grupos de señoras y señores mayores (más de 50 años), que se conocían entre sí y se sentaban en la esquina derecha de la playa. Estos suelen ocupar un espacio considerable, teniendo en cuenta que colocan sus toallas y sombrillas alrededor con el fin de “guardar sitio”. Un día de semana, aprovechando que la autora era ya reconocida por las usuarias, decidió sentarse cerca de ellas con el fin de observar sus prácticas con mayor detenimiento. Al momento que una señora acomodaba su toalla, miro a la autora y con una sonrisa cómplice dijo “para que no se ponga la chusma”.

Esta misma situación, se volvió a repetir un fin de semana en el cual una señora señaló a la autora y su familia que el espacio donde habían decidido sentarse estaba “ocupado”. Pese a ello, se decidió permanecer en el mismo lugar, lo

curioso es que nunca llegó la persona que supuestamente ocupaba ese lugar. Este tipo de prácticas llevan a cuestionar el carácter de “espacios públicos” de las playas, considerándolos como espacios de encuentro y mixtura social. En este sentido, podríamos hablar de las playas como espacios de co-presencia en la cual se pueden encontrar distintos grupos de usuarios, pero sin que se produzca una interacción entre ellos⁵⁷.



Ilustración 12 Playa Waikiki. Año Nuevo 2017. Fotografía personal

A pesar de las diferentes actividades y/o prácticas de los grupos sociales que interactúan en este lugar hay algo común entre todos los usuarios: ninguno usa la zona de manera permanente. A diferencia de la zona de los malecones que cuenta con usuarios fijos que viven en el entorno próximo al lugar (los

⁵⁷ “Urbanizar las villas es una manera de desalojar sin usar las fuerzas” Entrevista a Alain Musset. Recuperado en: <http://www.lapoliticaonline.com/nota/108943/>

residentes), la Costa Verde es un espacio geográficamente aislado por los acantilados, y conectado a la ciudad a través de las bajadas o las vías rápidas. Por ello, nos preguntamos ¿Quiénes fiscalizan las acciones que se realizan sobre este espacio? ¿En qué medida estas acciones responden a las prácticas de los distintos actores que hacen uso del lugar?

4.5 REFLEXIONES

A través de este capítulo, hemos podido dar cuenta que existe una distancia entre el *orden formal* del espacio impuesto desde arriba por las autoridades y la experiencia social que se genera en el frente marítimo. La ruptura que se produce por los acantilados entre el área superior e inferior provoca situaciones diferenciadas en ambas. Estas diferencias no sólo se observan en la configuración espacial de cada zona y la manera en la que condiciona la práctica de los usuarios, sino también en las resistencias y cuestionamientos de estos en torno a las acciones que priorizan las autoridades. En el caso de la zona inferior – Costa Verde- la situación es especialmente particular, debido a que no existen usuarios permanentes, lo cual debilita la posibilidad de generar una acción colectiva en torno a la defensa del carácter público y recreativo del lugar.

En primer lugar, llama la atención en la diferencia intra e inter de los usuarios del área inferior y superior. En cuanto al malecón, existe un grupo de residentes que mantienen una visión tradicional del distrito que busca preservar el carácter residencial de la zona del distrito. Esta visión suele ir en contra de la evolución y transformación que ha experimentado Miraflores, especialmente en la zona del

malecón y próxima a ella, las cuales han diversificado su uso del suelo, acercando al distrito al modelo de ciudad central propuesto por Duhau y Giglia (2008). De esta manera, el malecón dejó de ser una zona de carácter distrital para pasar a convertirse en espacio público metropolitano (Takano y Tokeshi, 2007), al cual llega gente de todas partes de la ciudad.

A partir de los noventa, se produce un incremento de la oferta inmobiliaria en la línea frente al malecón, aumentando la llegada de nuevos residentes. Ello produce, a su vez, conflictos entre los distintos grupos de vecinos “los residentes antiguos” y los “nuevos”, teniendo en cuenta las diferencias etarias y los distintos estilos de vida de cada grupo.

Este tipo de conflictos, pueden enmarcarse en el análisis que realiza Ryan Centner (2012) sobre el “tipo ideal de ciudad” (right kind of city), el cual enfrenta a distintos grupos que pertenecen a una misma clase social y cohabitan un espacio en común. El fin no es necesariamente democratizar el espacio, sino *mantener el control* sobre las prácticas que se despliegan en el según la visión ideal de cada uno.

En segundo lugar, la etnografía realizada en la parte inferior – Costa Verde – permitió identificar la diversidad de usuarios que confluyen en este espacio y las múltiples actividades que realizan en él. Las visitas de campo, permiten demostrar de qué manera la *visión hegemónica y formal* sobre el lugar han priorizado acciones en función a su uso como vía rápida. De esta manera, se produce lo que Scott (1998) señala como una intervención del Estado en la cual se simplifica las características de un espacio, en el cual los usuarios se vuelven sujetos genéricos con las mismas necesidades y prácticas sobre él.

En tercer lugar, es importante señalar que, si bien en la Costa Verde hay pocos antecedentes de movilizaciones y/o protestas que cuestionen las acciones que se realizan sobre el lugar, sí se han producido episodios de esta naturaleza. En la segunda y tercera parte de este capítulo, centramos el análisis en el conflicto que se produjo en rechazo a la ampliación de la vía rápida a la altura de la playa La Pampilla. Durante las protestas, los activistas se enfrentaron a un doble desafío. Por un lado, tuvieron que forjar una identidad colectiva, debido a que no se conocían y el único vínculo en común era su relación cercana con el lugar. Por otro lado, el hecho de que tuvieran que participar en diversas instancias (medios de comunicación, reuniones políticas) llevó a que los activistas se fueran informando e identificando las diversas problemáticas del lugar. Mélé se refiere a este tipo de situaciones como manifestaciones de *reflexividad societal* en la cual “se movilizan valores patrimoniales y ambientales, y en las cuales se debate el porvenir de conjuntos espaciales” (Mélé 2016: 10). En el caso de este conflicto, hemos mencionado de qué manera los activistas construyeron un discurso de la Costa Verde como un espacio público, considerando necesario mejorar las condiciones del lugar y preservar sus cualidades paisajísticas y ambientales. Este discurso alternativo permitió también marcar una distancia con el tipo de gobernanza de la Costa Verde y la priorización de acciones que privilegian el uso del lugar como espacio de consumo y circulación.

Si bien las movilizaciones no brindaron los resultados esperados, sí generó un pensamiento crítico por parte de los activistas que los llevó no sólo a cuestionar las acciones de las autoridades sobre la Costa Verde sino también a elaborar

una propuesta alternativa en defensa de los espacios públicos. Asimismo, otorgó a los activistas una experiencia en la que transitaron de usuarios a ciudadanos (Mélé: 2016).



CAPÍTULO 5

CONCLUSIONES



5.1 CONCLUSIONES

A partir de esta investigación, se da cuenta de qué manera la intervención del Estado sobre el frente marítimo, ha producido – por lo menos en la zona de Miraflores – un espacio híbrido. La reconfiguración espacial que sufrió litoral, a través del proyecto Costa Verde marcó un hito en la historia del lugar, sin embargo, no se logró consolidarlo como el reflejo de la *ciudad moderna* a la que se aspiraba. Por el contrario, la situación del área de Miraflores expresa de qué manera, la *visión formal* y las acciones del Estado se han ido distanciando de la experiencia social de sus usuarios, teniendo en cuenta sus características y prácticas.

La realización de este trabajo se llevó a cabo, teniendo en cuenta la historicidad del lugar, lo que permitió vincular y analizar las acciones del Estado, teniendo en cuenta las distintas visiones que se han ido tejiendo en torno al lugar. La inclusión de los otros actores, especialmente de los usuarios, permitió identificar las prácticas sobre el espacio, las cuales tienden a subvertir las funciones priorizadas por las autoridades. Asimismo, se logró analizar visiones alternativas sobre el lugar por parte de grupos de usuarios que se movilizan y defienden el carácter público del lugar (como se observa en el cap. 4).

En el segundo capítulo, se puede observar de qué manera las condiciones históricas en las que se llevó a cabo el proyecto Costa Verde fueron claves en la importancia que se le dio al proyecto. El interés del Estado por transformar del litoral con el fin de modernizar la ciudad, puede ser entendido a través de la *racionalidad hipernormadista del Estado* que propone Scott (1991). Los

discursos analizados de las autoridades responsables, da cuenta de qué manera el Estado estableció una relación tipo dominante con el litoral, el cual reflejaba su intención de *conquistar este espacio*. En la crítica que realiza el autor respecto a la planificación de las ciudades, menciona la obsesión de arquitectos como Le Corbusier por la segregación funcional de los espacios. En este punto, podríamos marcar una distancia con este principio ya que lo que el Estado buscó en la Costa Verde era la cristalización de un lugar que permitiese albergar distintos usos, como espacio residencial, recreativo, de integración vial, etc. Teniendo en cuenta el aporte de Hiernaux (2007), se puede ver de qué manera las representaciones sobre el litoral guiaron las acciones del Estado sobre el territorio.

No obstante, en el capítulo 3, se puede observar que no se produce una relación complementaria entre las funciones que las autoridades asignan sobre el lugar sino más bien una coexistencia conflictiva.

El tercer capítulo, da cuenta del escenario conflictivo en el cual se produce la gestión del frente marítimo miraflorentino. Teniendo en cuenta los aportes de Foucault sobre la gubernamentalidad, se muestra que las autoridades responsables no comparten una racionalidad sobre la “the right manner of disposing things so as to lead not to the form of common good but to an end which is convenient for each of the things” (Foucault: 1991). La diferencia entre el área superior e inferior, en el cual predominan áreas verdes y parques y la vía rápida respectivamente, se explica no sólo considerando las jerarquías y alcances del poder y control entre el gobierno metropolitano y el local sobre el territorio sino también las distintas racionalidades, o en este caso, las visiones de cada uno de ellas sobre el litoral. En este capítulo, es importante retener que

la catalogación del frente marítimo como una Zona de Regulación Espacial (ZRE) llevó a que el sitio cobre mayor interés para el capital privado. Asimismo, implicó que las acciones tanto del gobierno metropolitano como el local estuvieran orientadas no sólo a promover los valores de uso y cambio del lugar.

El hecho de que en el área inferior de Miraflores, la intervención del capital privado se haya dado de manera regulada (ie: a diferencia del distrito vecino de Barranco, en las cuales se han otorgado permiso incluso en los acantilados) da cuenta de una acción de contención del gobierno local por preservar las características paisajísticas de la zona. Sin embargo, la distancia entre la calidad de la infraestructura del área superior e inferior, permite ver el alcance y los límites que tiene el gobierno local sobre su área inferior del frente marítimo.

Respecto al cuarto capítulo, se mostró de qué manera los usuarios del frente marítimo intervienen de manera diferenciada en la producción de este espacio. Si bien el frente marítimo constituye un espacio metropolitano de carácter público entre un grupo significativo de sus usuarios, estos no han logrado fortalecerse como actores relevantes en la toma de decisiones sobre el lugar.

Ello se debe, en primer lugar, por distintos grupos de usuarios en las áreas superior e inferior del frente marítimo. Respecto a la primera, existe un *vecino miraflorentino* que ejerce un rol fiscalizador sobre las acciones de las autoridades. Esta fiscalización se ve favorecida por el reconocimiento y la importancia que tienen los residentes del distrito para la gestión municipal. A diferencia de los malecones, en la zona de playas los usuarios no usan el espacio de manera permanente. La división física que produce los acantilados no sólo marca una distancia con la zona residencial próxima al malecón sino también influye en el

tipo de experiencia que se establece con este espacio. Como señalan Duhau y Giglia (2008) la experiencia que se construye en la metrópoli cambia de acuerdo a desde donde se construya, se puede señalar que los usuarios no establecen la misma relación con el lugar. Por un lado los residentes próximos al malecón, esta zona forma parte de su trayecto cotidiano, mientras los usuarios externos llegan de distintas partes de la ciudad con el fin de usar los espacios del malecón así como de las playas.

En el caso de la zona inferior – Costa Verde – la situación es distinta ya que predomina una función de no-lugar, al ser un espacio de circulación además de estar *aislada* por los acantilados. Ello constituye un factor a tomar en cuenta, ya que al no haber usuarios permanentes resulta más difícil su organización. En el caso de la movilización en contra del tercer carril, los activistas tuvieron una doble tarea desde el principio: generar una identidad colectiva y elaborar estrategias de acción. Ambos procesos se dieron simultáneamente, teniendo en cuenta que los activistas se conocieron durante las movilizaciones y no contaban con legados de acción colectiva previos. Se pudo observar un proceso de territorialización, en el cual los activistas convirtieron su rechazo al proyecto del tercer carril en una visión compartida de la Costa Verde como espacio público. Es así que los activistas se apropian del espacio y lo convierten en un *bien común*, lo cual también les permite legitimar su accionar y generar adhesión y apoyo a su demanda por parte de la población. En palabras de Méle (2016), se constituye una *relación reflexiva* para/con este espacio, que se enriquece y complejiza a medida que los activistas se involucran más en la lucha,

apropiándose de los términos y calificaciones jurídicas sobre el espacio y cuestionando las acciones de las autoridades.

5. 2 REFLEXIONES FINALES

Se considera que la dimensión histórica ha sido clave para el análisis del frente marítimo. La Identificación de hitos en la producción de este espacio permitió ver de qué manera las representaciones han cambiado de acuerdo a un contexto histórico determinado.

Sí bien hemos tratado de identificar y analizar las condiciones históricas que participaron en el proceso de construcción del balneario miraflorentino, creemos que una ampliación del marco temporal enriquecería el análisis de este trabajo. La operación, propuesta por Braudel, “en pasar del tiempo corto al tiempo menos corto y al tiempo muy largo” (98) sería de gran utilidad para el estudio del frente marítimo ya que permitiría explorar en el surgimiento de los balnearios, teniendo en cuenta su origen exclusivo para las clases altas limeñas.

Teniendo en cuenta el origen exclusivo del frente marítimo, es válido preguntarse hasta qué punto el día de hoy este se ha democratizado o, por el contrario, se sigue reproduciendo un acceso y uso desigual en este espacio. En este sentido, se puede señalar que si bien las áreas del frente marítimo del distrito de Miraflores – malecón y playas- son espacios de uso público existe una diferencia entre aquellos que llegan a visitar y hacer uso de estos espacios y el grupo de personas, que además de ser usuarios, son también residentes. Este último grupo, cuenta con una ventaja situacional, debido a que el frente marítimo

constituye parte de su cotidianidad, por lo cual no es necesario desplazarse para ver el mar o pasear en el malecón y/o las playas, ya que estas actividades forman parte su entorno próximo. Vivir frente al mar – o lo más cercano a él – es una elección que no se encuentra al alcance de todos debido al alto costo de las viviendas del distrito.

En cuanto a la dimensión espacial, esta ha sido imprescindible en nuestra investigación debido a la particularidad de nuestro objeto de investigación. Se ha considerado el espacio como el resultado de la acción social, sin perder de vista las particularidades físicas del frente marítimo (su paisaje, los acantilados, el mar). Durante el desarrollo de la investigación, el estudio del área del distrito de Miraflores obligó a centrarnos en los cambios y permanencias producidos dentro de los límites de su jurisdicción. Sin embargo, se considera importante ampliar el área de estudio, realizando un estudio comparativo entre las acciones de cada distrito, teniendo en cuenta su visión sobre el litoral y los recursos y capacidades con los que cuenta.

Si se tiene en cuenta que se ha privilegiado un acceso desigual al espacio a través del transporte privado y, que, además, en los últimos años, se han otorgado un mayor número de licencias para proyectos de carácter privado en la zona, analizar el patrón de producción del frente marítimo nos permitiría dar cuenta hasta qué punto este espacio (re)produce desigualdades entre sus usuarios, con distintas posibilidades de acceso y uso. Siguiendo la propuesta de Segura, el estudio del frente marítimo puede dar luces sobre un espacio urbano que “no sólo expresa desigualdades, sino que, en tanto dimensión constitutiva

de la vida social con una materialidad y una temporalidad propias, condiciona la (re)producción de las desigualdades sociales” (Segura, 2014:3).

Respecto a la dimensión social, el trabajo ha visibilizado la disputa entre los actores que participan en la producción del lugar. Si se entiende el paisaje como “resultado de la transformación colectiva de la naturaleza... un dinámico código de símbolos que nos habla de su pasado, de su presente y quizá también la de su futuro” (Nogué), el estudio del frente marítimo permite dar cuenta de un espacio híbrido que reflejan las distintas formas en las que la ciudad (y sus habitantes) se ha relacionado con él.

En un proceso de globalización intenso, Nogué señala la necesidad de crear *nuevos paisajes de referencia*, propuesta que nos parece relevante y pertinente en un espacio como el frente marítimo ya que permitiría la construcción de una identidad colectiva sobre él. El autor pone como ejemplo, la creación del “Observatorio del Paisaje Cataluña”. En este caso, se trata de un proceso colectivo que busca conocer el paisaje de esta región con el fin de establecer qué tipo de paisaje se busca y qué hacer para conseguirlo. En el caso de la ciudad de Lima, la inclusión de la dimensión paisajística en la construcción de una política integral sobre el frente marítimo. De esta manera, se podría realizar una intervención adecuada y consciente sobre el litoral, considerando que “no siempre se sabe alterar, modificar, intervenir sin destruir” el territorio (Nogué en Hiernaux y Lindón 2012: 138)

Por último, subrayamos la necesidad de generar políticas urbanas que busquen democratizar la ciudad generando espacios de acceso y uso público. Estas políticas deben responder a una visión colectiva sobre el rol de los espacios públicos en la vida y espacio urbano. En este marco, es clave la participación de la ciudadanía de manera que el frente marítimo recupere la dimensión política y social de espacio público que le pertenece. Para ello, es necesario una apropiación colectiva del lugar y la emergencia de una propuesta alternativa desde la ciudadanía que cuestione las dinámicas que se han priorizado en el frente marítimo, debilitando las posibilidades de que se convierta en un espacio público que logre (en términos de Jordi Borja, 2013) expresar la democracia en su dimensión territorial. La defensa del frente marítimo presenta las mismas dificultades que otros casos de acción colectiva en la ciudad, como señalan Dammert y Ramírez, de sostenerse en el tiempo y articular una propuesta alternativa sobre el tipo de ciudad al que se aspira, el cual genere una ciudad democrática e igualitaria para toda su población (2017:228).

Bibliografía

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

Alayza y Paz Soldán, L. (1947). Historia y romance del viejo Miraflores.

Aliste, Enrique, & Musset, Alain. (2014). Pensar los territorios del desarrollo: sustentabilidad y acción pública en nombre de una ciudad imaginaria. Concepción (Chile), 1950-2010. *EURE (Santiago)*, 40(120), 91-110

Andrade, X. (2005). Guayaquil: renovación urbana y aniquilación del espacio público. *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un estado estable*, 147-167.

Augé, M. (1993). Los no lugares: espacios del anonimato. Barcelona: Gedisa.

Barragán, Juan Manuel, & de Andrés, María. (2016). Expansión urbana en las áreas litorales de América Latina y Caribe. *Revista de geografía Norte Grande*, (64), 129-149.

Baudry, P., Paquot, T., Augustin, J. P., Laporte, N., Malaurie, C., Mons, A., ...& Saule-Sorbé, H. (2003). L'urbain et ses imaginaires. *Publications de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine*.

Bensús, V. (2012). Ideología de la inseguridad y segregación en el espacio público en Lima Metropolitana: el caso de la gestión 2007-2010 en Miraflores. *Debates en Sociología*, (37), 77-108.

Borja, J. (2007). Revolución y contrarrevolución en la ciudad global: las expectativas frustradas por la globalización de nuestras ciudades. *EURE (Santiago)*, 33(100), 35-50.

Borja Sebastián, J. (2010). *Luces y sombras del urbanismo en Barcelona*. Editorial UOC.

Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza Editorial.

Bondy, S. S. (2016). La ciudad como utopía: artículos periodísticos sobre Lima, 1953-1965. Universidad de Lima, Fondo Editorial.

Brites, W. F. (2017). La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9(3).

Capel, H. (2003). Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas. *Mediterráneo económico*, 3.

Carrión, F. (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad. *Fabio Velásquez, comp. Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad*. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Fedevivienda y Corporación Región.

Centner, R. (2012). Distinguishing the right kind of city: contentious urban middle classes in Argentina, Brazil, and Turkey.

Ciccolella, P. (2006). Metrópolis latinoamericanas: territorios subregulados, ¿espacios del capital? *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España*, UNAM, México, 305-324.

Ciccolella, P., & Mignaqui, I. (2008). *Metrópolis latinoamericanas: fragilidad del Estado, proyecto hegemónico y demandas ciudadanas: Algunas reflexiones a partir del caso de Buenos Aires*. Cuadernos del CENDES, 25(69), 47-68.

Delgado Viñas, C. (2008). *Urbanización sin fronteras: el acoso urbanístico a los espacios naturales protegidos*.

Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Los libros de la Catarata.

DE ARONA, Juan (1993). *La línea de Chorrillos, descripción de los tres principales balnearios marítimos que rodean a Lima*. Lima: Biblioteca Abraham Valdelomar.

De Mattos, Carlos A. (2002). *Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?*. EURE (Santiago), 28(85), 5-10.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500001>

De Mattos, C. (2008). *Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*, 11.

De Mattos, C. A. (2013). *De la Planificación a la Governance: implicancias para la gestión territorial y urbana*.

Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Siglo XXI.

Dorich, L. (1997). *Al rescate de Lima: la evolución de Lima y sus planes de desarrollo urbano*. Colegio de Arquitectos del Perú: Instituto de Urbanismo y Planificación del Perú.

Duncan, D., & Milagros, A. (2017). Entre yates y anconetas: La disputa por la apropiación del espacio público en Ancón de 1970 a la actualidad.

Fernand, B. (1968). La historia y las ciencias sociales. Madrid, Alianza Editorial.

Francia, J. A. B. (2012). Ocupación del territorio litoral en ciudades turísticas de México. *Bitácora Urbano Territorial*, 1(20).

Foucault, M. (1991). *The Foucault effect: Studies in governmentality*. University of Chicago Press.

GAJA I DÍAZ, Fernando. El "tsunami urbanizador" en el litoral mediterráneo. El ciclo de hiperproducción inmobiliaria 1996-2006. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (66). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-66.htm>> [ISSN: 1138-9788]

Gorelik, Adrián. (2008). The Public Space Romance. *Alteridades*, 18(36), 33-45. Recuperado en 08 de abril de 2018, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172008000200004&lng=es&tlng=en.

Gonzales de Olarte, E., & del Pozo Segura, J. M. (2012). Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis a partir de la localización del empleo. *Investigaciones regionales*, (23).

Guardia, M. D., & Ramirez, T. (2017). Retos y perspectivas del derecho a la ciudad en Lima.

Harvey, D. (2004). El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión. *Socialistregister*.

Hidalgo, R., Santana, D., Alvarado, V., Arenas, F., Salazar, A., Valdebenito, C., & Álvarez, L. (2016). En las costas del neoliberalismo. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Geografía y Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Geografía.

Hidalgo, R., Camus, P., Paulsen, A., Olea, J., & Alvarado, V. (2016). Extractivismo inmobiliario, expoliación de los bienes comunes y esquilma del medio natural. El borde costero en la macrozona central de Chile en las postrimerías del neoliberalismo. *INNSBRUCKER GEOGRAPHISCHE STUDIEN, Die Welt verstehen-einegeographischeHerausforderung. Eine Festschrift der Geographie Innsbruck fur Axel Borsdorf. Innsbruck: Geographie Innsbruck, 251-270.*

Hiernaux, D. (2007). Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *Eure (Santiago)*, 33(99), 17-30.

Hiernaux, D. (2008). De los imaginarios a las prácticas urbanas: construyendo la ciudad de mañana. Iztapalapa, *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, (64-65).

Jacobs, J., & Abad, Á. (1973). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Península.

Janoschka, Michael. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE (Santiago)*, 28(85), 11-20.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>

Joseph, J., Castellanos, T., Pereyra, O., & Aliaga, L. (2008). Lima, "Jardín de los senderos que se bifurcan": segregación e integración. *Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*, 363-418.

Jurado, E. N., Ellul, D. T., & Padilla, Y. R. (2015). Periferias del placer: cuando turismo se convierte en desarrollismo inmobiliario-turístico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (67), 275-302.

Knierbein, S. Playas urbanas como espacios públicos.

Koolhaas, R., & Avia, J. S. (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili

LEFEBVRE, Henri (2013 [1974]) *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing

Lefebvre, H. (1976). Espacio y política. Barcelona. *Península*, 151-2

Ledgard, R. (1987). *La ciudad moderna*.

Lindon, A. (2007). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales. *Eure (Santiago)*, 33(99), 31-46.

Lindón, A., & Hiernaux, D. (2012). *Geografías de lo imaginario*. Barcelona: Anthropos.

Logan, J. R., & Molotch, H. (2007). *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, With a New Preface. Univ of California Press.

Ludeña, W. (2011). Lima: transformaciones urbanas y reestructuración morfológica. Urbanismo, vivienda y centro histórico. Periodo 1990-2007. *Lima-Santiago: Reestructuración y cambio metropolitano*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Pontificia Universidad Católica del Perú, 65-102.

Panfichi, A., Felipe, P., & Portocarrero, F. (2004). *Mundos interiores: Lima 1850-1950*. Universidad del Pacífico.

Pastoriza, E. (2008). El turismo social en la Argentina durante el primer peronismo. Mar del Plata, la conquista de las vacaciones y los nuevos rituales obreros, 1943-1955. Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Nouveaux mondes mondesnouveaux-Novo Mundo Mundos Novos-New world New worlds.

Pereyra, O. (2006). Forma urbana y segregación residencial en Lima. Debates en Sociología, (31), 69-106.

Pradilla Cobos, E. (2010). Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina. CadernosMetrópole, 12(24).

Magnani, J. G. C. (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. Revista brasileira de ciências sociais, 17(49), 11-29.

Melé, P. (2016). ¿Qué producen los conflictos urbanos?

Nogué, J. (2012). Intervención en imaginarios paisajísticos y creación de identidades territoriales. Geografías de lo imaginario, 129-139.

Núñez, T., & Ruiz de Gopegui, G. (2013). Génesis de un proyecto: Puerto Madero, Buenos Aires. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (9), 103-119.

Orellana, A. (2009). La gobernabilidad metropolitana de Santiago: la dispar relación de poder de los municipios. EURE (Santiago), 35(104), 101-120

Rivera, E (2006). Los Balnearios de Lima. Antología: Miraflores, Barranco, Chorrillos. Fundación Manuel J. Bustamante De la Fuente, Lima.

Takano, G., & Tokeshi, J. (2007). Espacio público en la ciudad popular: reflexiones y experiencias desde el Sur. DESCO, Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.

Talesnik, D., & Gutiérrez, A. (2002). Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar. *Eure (Santiago)*, 28(84), 21-31.

Tatjer, M. (2009). En los orígenes del turismo litoral: los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 13.

Salcedo Hansen, Rodrigo. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE (Santiago)*, 28(84), 5-19. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008400001>

Scott, J. C. (1998). *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. Yale University Press.

Schiaffino, José Antonio (2012). Toribio Nitta, Jorge Odriozola y los corredores de tabla de Barranco entre 1920 y 1940. Apéndice. Lima: Imprenta Tipsal.

Stiglich, M. (2012). *Special Regulatory Zones and the Re-Configuration of Planning in Lima* (Doctoral dissertation, University of California, Berkeley Spring 2012.).

Vargas-DeIRío, D. (2015). Turismo de segundas residencias y turismo de naturaleza en el espacio rural mexicano. *Estudios Sociales*, 46

Vega Centeno, P. (2006). El espacio público: la movilidad y la revaloración de la ciudad.

Documentos Revisados

Fuerza Social “Plan de Gobierno de Fuerza Social para la Municipalidad Metropolitana de Lima. Periodo 2011-2014”. Lima, Julio del 2010. Consulta: 25 de junio.

http://www.actualidadambiental.pe/wpcontent/uploads/2010/08/fuerza_social.pdf

f

Oficina Nacional De Planeamiento Y Urbanismo. *Plan De Desarrollo Metropolitano Lima - Callao a 1980*

Congreso de la República. “Presentación del Presidente de la Asociación “Salvemos Miraflores”, Sr. Armando Zamudio Figari. Sesión N°4 Lunes, 8 de setiembre de 1997. Consulta: 11 de marzo del 2018.

<http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1997/descentralizacion/zamudio.htm>

Instituto Metropolitano de Planificación. Plan Maestro de la Costa Verde 1995-2010.

Instituto Metropolitano de Planificación. Plan Maestro de la Costa Verde 1995-2010. Resumen Ejecutivo

Municipalidad de Miraflores

Memoria Anual 2012

Memoria Anual 2013

Memoria Anual 2014

Memoria Anual 2015

Miraflores: historia y futuro. Municipalidad de Miraflores. Miraflores, 2011.

Plan Urbano Distrital 2016-2026.

<http://www.miraflores.gob.pe/planurbanodistrital/> Revisado el 26 de abril del 2018.

Plan Estratégico Institucional (2016-2021)

Informes

Lima Cómo Vamos (2012) “Evaluando la Gestión en Lima al 2012. Tercer Informe de Resultados de Calidad de Vida”. Recuperado de:

<http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2013/12/InformeEvaluandoLima2012.pdf>

Lima Cómo Vamos (2015) “VI Informe de Percepción sobre Calidad de Vida”.

Lima. Recuperado de: <http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2016/01/Encuesta2015.pdf>

Lima Cómo Vamos (2016) “VII Informe Evaluando la Gestión en Lima y Callao”.

Lima. Recuperado de: <http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2017/10/InformeGestion2016.pdf>

Lima Cómo Vamos (2016): “VII Informe de Percepción Calidad de Vida” Lima.

Recuperado de: http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2017/04/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2016.pdf

Lima Cómo Vamos (2017): “VIII de Percepción sobre Calidad de Vida en Lima y

Callao”. Lima. Recuperado de: http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/03/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2017.pdf

Artículos periodísticos y de opinión

Adi Perú “Castañeda afirma que la Costa Verde sí tendrá 3 carriles en Miraflores”. Lima, 12 de enero del 2015

CARETAS

Revista Caretas “De Cara al mar. Historia de cómo Lima, durante un siglo, ha ido volteando la mirada al mar”. Lima, 21 de enero de 1991.

CANAL N

“Jorge Muñoz: Autoridad Autónoma de la Costa Verde requiere de liderazgo” 6 de junio del 2014.

Gisela Piengé C. “Costa Verde, un ambicioso proyecto”. Publicado en Revista Q.U.I.K. Diciembre de 1981.

Peña, Cesar. ¿Qué es lo monstruoso de la escultura de Tola? 23 de noviembre del 2011 Consulta: 12 de marzo del 2018. <https://redaccion.lamula.pe/2013/11/23/que-es-lo-monstruoso-de-la-escultura-de-tola/paulocp/>

Grupo Sí a la escultura de Tola en Facebook: @SiaTola

DIARIO EL COMERCIO

El Comercio “Historias de surf, la larga ola entre Hawai y Miraflores” 28 de enero del 2017. Consulta: 10 de abril de 2018. <http://archivo.elcomercio.pe/luces/arte/historias-surf-larga-ola-entre-hawai-y-miraflores-noticia-1963973>.

El Comercio “Miraflores: Canchas y playas”. Lima, 26 de mayo de 1971.

El Comercio “Una playa de 10 km de largo. “Costa Verde” beneficiará a veraneantes de Todo Lima”. Lima, 21 de setiembre de 1971.

El Comercio “Cuatro millones de soles en la iluminación del Malecón de Miraflores, declara el Arquitecto Ernesto Aramburú Menchaca alcalde del distrito”. Lima, 27 de diciembre de 1971.

La Prensa

“Renuevan Parque Salazar”. Lima, 31 de mayo de 1972.

Meier, Martha. “Larcomar, destrucción frente al mar”. 20 de agosto de 1997.

Consulta: 12 de marzo del 2018.

http://www.ecologiaaldia.com/mmmq/a97_larcomar.htm

DIARIO EL PAÍS

“El Parque Salazar” Mario Vargas Llosa. Tribuna: Piedra de Toque. 14 de mayo 2000. Consulta: 12 de marzo del 2018.

https://elpais.com/diario/2000/05/14/opinion/958255206_850215.html

RPP

“Lima tiene un déficit de 56 millones de metros cuadrados en áreas verdes” Lima, 12 de enero del 2017. Consulta 25 de junio del 2018.

<http://rpp.pe/data/lima-tiene-un-deficit-de-61-millones-de-metros-cuadrados-en-areas-verdes-noticia-1021931>

OTROS

Larco 400. El Blog de la Municipalidad de Miraflores (2014) “Alcaldes distritales se pronuncian sobre la Costa Verde”. 21 de enero del 2014. Consulta: 25 de junio del 2018.

<http://blogs.miraflores.gob.pe/larco400/2014/01/alcaldes-distritales-se-pronuncian-sobre-la-costa-verde/>

Revista Cosas (2017) “Jorge Muñoz, alcalde de Miraflores: el constructor de puentes” 22 de febrero 2017. Consulta: 25 de junio de 2018.

<https://cosas.pe/cultura/51882/jorge-munoz-el-constructor-de-puentes/>

LEYES Y ORDENANZAS

Ley N°26306 “Reconocimiento de Propiedad de terrenos de corredor ribereño a Municipios” Lima, 1994. Recuperado de:

http://www.apcvperu.gob.pe/files/marcolegal/Ley_26306-1994-Reconoce_propiedad_Municipios_Riberenos.pdf

Decreto Supremo N° 01-95- MTC Aprobación del reglamento de Ley N°26306 “Reconocimiento de Propiedad de terrenos de corredor ribereño a Municipios” Lima, 1995. Recuperado

de: http://www.apcvperu.gob.pe/files/marcolegal/Decreto_Supremo_Nro_01-95-MTC-1995-Rgto_Ley_26306.pdf

Ley N°27280 “Ley de Preservación de las Rompientes apropiadas para la Práctica Deportiva”. Congreso de la República, 2000. Recuperado de:

<http://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2017/01/Ley-N-27280.pdf>

Decreto Supremo N°050-2006-EF “Reglamento de la Ley de Playas N°26856”

Abril 2006. Recuperado de:

http://www.apcvperu.gob.pe/files//Normatividad/D_S_%20Nro_%20050_2006_EF_Ley_de_%20Playas.pdf

Ordenanza N°341 “Aprueban el Plano de Sistema Vial Metropolitano de Lima”

Municipalidad Metropolitana de Lima, 2001. Recuperado de:

http://www.apcvperu.gob.pe/files/marcolegal/ORDENANZA_Nro_341.pdf

Ordenanza N°750 “Ordenanza del Desarrollo y Promoción del Corredor Ribereño de la Costa Verde en la Provincia de Lima” Municipalidad Metropolitana de Lima, 2005. Recuperado

de: http://www.apcvperu.gob.pe/files/marcolegal/ORDENANZA_Nro_750.pdf

Ordenanza N°998 “Nueva Visión Urbanística de la Costa Verde” Municipalidad Metropolitana de Lima, 2007. Recuperado de:

http://www.apcvperu.gob.pe/files/marcolegal/ORDENANZA_Nro_998.pdf

Ordenanza N°1414 “Intangibilidad de los Acantilados de la Costa Verde” Municipalidad Metropolitana de Lima, 2010. Recuperado de:

http://www.apcvperu.gob.pe/files/marcolegal/ORDENANZA_Nro_1414.pdf

Ordenanza N°1635 “Ordenanza que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad del Proyecto Costa Verde” Municipalidad Metropolitana de Lima, 2012. Recuperado de:

http://www.apcvperu.gob.pe/files/Normatividad/ORDENANZA_Nro_1635_MML.pdf

Ordenanza N°369 M/M “Establecen condiciones de accesibilidad universal en el distrito” Municipalidad de Miraflores, 2012. Recuperado de:

<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/establecen-condiciones-de-accesibilidad-universal-en-el-dist-ordenanza-n-369mm-740786-1/>

Ordenanza N°388 “Ordenanza que regula el retiro para los lotes con frente a los malecones del distrito de Miraflores” Municipalidad de Miraflores. Recuperado de:

<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-ordenanza-que-regula-el-retiro-para-los-lotes-con-f-ordenanza-n-388mm-818402-1/>

Ordenanza N°391 “Plan de Promoción de la Inversión Privada en Obras de Infraestructura para la Implementación de Sistemas de Interconexión Vertical entre las Zonas Urbanas y las Playas del Distrito” Municipalidad de Miraflores, 2012. Recuperado de:

<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-plan-de-promocion-de-la-inversion-privada-en-obras-ordenanza-n-391mm-861068-1/>



ANEXOS



ANEXO 1: LISTA DE ENTREVISTADOS

Relación de entrevistados	
Nombre	Relación con el frente marítimo de Miraflores
1. Jorge Muñoz	Alcalde de Miraflores (2011-Presente)
2. Susana Villarán	Ex Alcaldesa de Lima (2011-2014)
3. Gustavo D'Angelo	Ex Autoridad del Proyecto Costa Verde (2013-2014)
4. Susana Rueda	Gerencia de Cultura y Turismo - Municipalidad de Miraflores
5. Marco Silva	Asesor de la Gerencia de Obras Públicas - Municipalidad de Miraflores
6. Augusto Rey	Asesor Municipalidad Metropolitana de Lima (2011-2014)
7. Activista	Conflicto en rechazo al tercer carril
8. Activista	Conflicto en rechazo al tercer carril
9. Activista	Conflicto en rechazo al tercer carril
10. Activista	Conflicto en rechazo al tercer carril
11. Activista	Conflicto en rechazo al tercer carril
12. Abogado	Representante de Costa Verde de Todos
13. Carlo Grigoletto	Especialista en Gestión Costa/ Activista
14. Alfredo Benavides	Arquitecto
15. Alejandro Rey de Castro	Tablista e historiador

16. Matteo Stiglitch	Especialista en temas urbanos	
17. Carolina Butrich	Gerente Hazla por tu Ola	
18. Karin Sierralta	Ex Presidente Federación Nacional de Tabla	
19. Ana Rosa Aramburú	Hija de Ernesto Aramburú Mechaca (Arquitecto responsable del proyecto Costa Verde)	
20. Activista	Profesor de Tabla	



**ANEXO 2: ACCIONES REALIZADAS POR LA MUNICIPALIDAD DE
MIRAFLORES**

Nombre de Obra	Año	Tipo de obra	Gasto	Estado	Fuente
Mejoramiento de los acantilados de la zona de Los Delfines, Punta Roquitas, Waikiki y Bajada Balta, distrito de Miraflores, Lima (Geomallas en taludes).	2014	Presupuesto Participativo 2013	1'517,718.29	Arbitraje	Memoria Anual 2014
Juegos infantiles en el Parque Yitzhak Rabin.	2014	Proyectos propuestos con proyección de disponibilidad presupuestaria 2014	1'595,855.95	Perfil aprobado/ propuesta Presupuesto Participativo	Memoria Anual 2014
Puente Mellizo Eduardo Villena Rey	2014	Proyectos a Gestionarse en el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Proyectos a Gestionarse en el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	S/ 20,224,130.32	Ejecutado // Consorcio Villena	Memoria Anual 2014, Memoria Anual 2015
Planta de Tratamiento de Aguas Residuales "María Reiche" para el riego de parques y jardines del distrito de Miraflores, Lima.	2014	Proyectos con iniciativa privada	S/ 4 ,501,395.15	En ejecución // CGT	Memoria Anual 2014
Limpieza diaria de playas	2011-2015			Se recolecta un promedio de 8m3 de desechos. En temporadas de oleajes, hay un equipo especial de 35 agentes y se llega a recolectar 260 m3 de desechos.	Memoria Anual 2015, Memoria Anual 2014, Memoria Anual 2013, Memoria Anual 2014, Memoria Anual 2015
Instalación de Baños en el Parque del Amor	2013		S/. 38.980,50	Ejecutado	Memoria Anual 2013

Mini gimnasios	2013		S/. 53790	Ejecutado	Memoria Anual 2013
Enmallado del acantilado para su total enverdecimiento y seguridad ante derrumbes	2013		S/. 1'199,912.5	El caso se encuentra en proceso de arbitraje ante el Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado (OSCE).	Memoria Anual 2013
Mejoramiento y ampliación de las vías de acceso a Ovalo Los Delfines del Circuito de Playas	2011	Se terminó la obra de la gestión anterior	S/. 5'083,656	Liquidada	Memoria Anual 2011
Mejoramiento y reforzamiento de la zona de acantilado en el Malecón 2- 3	2011	Se terminó la obra de la gestión anterior	S/. 721,651.00	Liquidada	Memoria Anual 2011

