

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO



PUCP

TERRITORIOS FRAGMENTADOS

El Caso de la Costa Verde

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN
ARQUITECTURA**

AUTOR:

Willy Jesús Santa Cruz Celis

ASESOR:

Jean Pierre Jacques Crousse De Vallongue

Noviembre, 2018

Resumen

La costa verde como borde costero forma parte del paisaje de Lima metropolitana y debido a su geografía le concede una condición única, ser la única capital Sudamericana frente al océano Pacífico. A través, de los años se han realizado diferentes planes, estrategias e intervenciones, con la finalidad de consolidarla como el gran espacio público, que Lima necesita. Sin embargo, la fragmentación y superposición del poder de decisión no ha permitido la ejecución de alguno de ellos, por lo menos de forma integral.

Por lo cual, la importancia de esta investigación radica en el evidenciar la dimensión política y espacial que conlleva el desarrollar proyectos de escala metropolitana en el territorio. A partir de esta premisa, se plantea una nueva mirada bajo la que se estudia la Costa Verde, evidenciando la influencia negativa en el desarrollo de proyectos e implementación de planes o estrategias urbanas, a causa de la fragmentación de la toma de decisiones en el poder.

Así que, a través, de conversaciones con los arquitectos responsables, de las principales visiones e intervenciones sobre la Costa Verde, se establecen paradigmas que conforman una nueva visión integrada del borde costero. Y a partir, del conocimiento de la realidad política, bajo la que se toman decisiones, se establece la estrategia adecuada con la cual iniciar la construcción de este nuevo imaginario, en un contexto de fragmentación política y decisiones atomizadas.

Palabras claves: Fragmentación político-espacial, Borde costero, Costa Verde, Paisaje costero, Bicentenario

Abstract

The Costa Verde as a coastline is part of the metropolitan Lima landscape and due to its geography it grants a unique condition, being the only South American capital facing the Pacific Ocean. Through the years, different plans, strategies and interventions have been made, in order to consolidate it as the great public space that Lima needs. However, the fragmentation and overlapping of the power of decision has not allowed the execution of any of them, at least in an integral way.

Therefore, the importance of this research lies in the evidence of the political and spatial dimension involved in developing metropolitan-scale projects in the territory. Based on this premise, a new perspective is considered under which Costa Verde is studied, evidencing the negative influence on the development of projects and the implementation of urban plans or strategies, due to the fragmentation of decision-making in the power.

So, through conversations with the responsible architects, the main visions and interventions on the Costa Verde, paradigms are established that form a new integrated vision of the coastal edge. And starting from the knowledge of the political reality, under which decisions are made, the appropriate strategy is established with which to start the construction of this new imaginary, in a context of political fragmentation and atomized decisions.

Keywords: Political-spatial fragmentation, Coastline, Costa Verde, Waterfront landscape, Bicentennial



MAPP

**Maestría en Arquitectura y Procesos
Proyectuales**

PUCP

Autor:

Arq. Willy Santa Cruz

Asesor:

Mg. Arq. Jean Pierre Crousse

LIMA / PERÚ

Noviembre 2018

TERRITORIOS FRAGMENTADOS

El caso de la Costa Verde.

Autor: Willy Jesús Santa Cruz Celis



Dedicatoria

A mis padres, Luz y Willy por ser mis guías en todo camino.

A mi hermana, Verónica por siempre empujarme a enfrentar nuevos retos.

A mi hijo, Leonardo por todas las horas que estuvimos lejos.

Índice

Resumen	ii
Índice	vii
Lista de Figuras	ix
Introducción	2
Capítulo 1:	
El Paisaje del Borde Costero de Lima, Procesos de transformación	4
1.1 La geografía del paisaje peruano	4
1.2 La formación del borde costero de Lima	4
1.3 Procesos de modificación del territorio	6
1.4 La creación de un paisaje en el imaginario Limeño	7
1.5 Los baños de Chorrillos, balneario de la aristocracia limeña	9
1.6 La consolidación de Chorrillos como centro de recreación y ocio	10
1.7 Una visión sobre la bahía de Lima, La Costa Verde	13
Capítulo 2:	
Atomización del Poder de decisión, el caso de Lima Metropolitana	16
2.1 Sistema de gobernanza Contexto político territorial de Lima Metropolitana	16
2.2 Superposición de poderes sobre un mismo espacio Metropolitano	19
2.3 La ciudad Fragmentada , Atomización del poder de decisión	21
Capítulo 3:	
Fragmentación Político - Espacial, el caso de la Costa Verde	22
3.1 Autoridad del Proyecto Costa Verde	22
3.2 Crónica de una Costa devastada	26
3.2.1. Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 95- 2010	26
3.2.2 Inter viniendo el Acantilado- Efecto Larcomar	29
3.2.3 La denominada “Nueva Visión”	30
3.2.4 Plan Estructurado Costa Verde 2009-2025	32
3.2.5 Las últimas pinceladas de un Paisaje desdibujado.	34

Capítulo 4:	
Contribuciones a un paisaje integrado	38
4.1 Eduardo Figari	38
4.2 Manuel Zubiate	42
4.3 Augusto Ortiz de Zevallos	46
4.4 Jorge Ruiz de Somocurcio	50
Capítulo 5:	
Hacia un paisaje integrado	56
5.1 Reflexiones	56
5.2 Nuevos Paradigmas, construyendo una visión de consenso	58
5.2.1 La Costa verde como espacio público metropolitano	58
5.2.2 Creación de Centralidades	59
5.2.3 Conexión transversal Conectores urbanos	62
5.2.4 Vía Expresa Costa Verde	63
5.2.5 Modelo de Inversión	66
Capítulo 6:	
Acciones detonantes, Conectores Urbanos	70
6.1 Diagnóstico Urbano.	70
6.2 Referentes	84
6.3 Integrando el territorio Conectores urbanos, Lineamientos	86
6.4 Prototipo	88
Conclusiones	95
Referencias bibliográficas	96

Índice de Figuras

Figura 1: Acantilados en el pasado	5
Figura 2: Acantilados antes de iniciar los procesos de transformación del territorio	7
Figura 3: “ Los Baños de Chorrillo” M. Rugendas	8
Figura 4: Estación del ferrocarril Lima - Chorrillos en Barranco	11
Figura 5: Vista general del malecón de Chorrillos y de la bajada de los baños.	11
Figura 6: Primer línea de transporte eléctrico	12
Figura 7: Obras paralizadas, ampliación Ramiero Prailé	21
Figura 8: Concepción Urbanística, del Plan de Desarrollo de la Costa Verde 1995-2010 del Sector San Isidro-Magdalena del Mar.	27
Figura 9: Esquema gráfico, sectorización transversal de la Costa Verde.	27
Figura 10: Centro comercial Larcomar	28
Figura 11: Vistas referenciales del desarrollo de la Costa Verde. Urvia	31
Figura 12: Puente John Lennon, San Miguel	33
Figura 13: Segmento vía cubiertno, Eduardo Figari	40
Figura 14: Sección esquemática de la Nueva Visión de Urvia	43
Figura 15: Esquema de nuevas centralidades	50
Figura 16: Atmósfera de centralidad	60-61
Figura 17: Atmósfera de puente peatonal	64-65
Figura 18: Atmósfera de malecón	67
Figura 19: Atmósfera Muelle con piscina natural	68
Figura 20: Isometría- escalera	91
Figura 21: Atmósfera - ingreso al conector urbano desde el puente peatonal	92
Figura 22: Atmósfera ingreso desde la ciudad	93
Figura 23: Atmósfera - vista desde el malecón	94

Introducción

La presente investigación se refiere al tema de la fragmentación del poder de decisión en la Costa Verde, que se puede explicar como la descoordinación entre los municipios ribereños y la Autoridad del Proyecto Costa Verde para la ejecución de proyectos integrales. Además, de la superposición de competencias entre los diferentes niveles de gobiernos que intervienen sobre este escenario.

La característica principal de este tipo de problemas es que la toma de decisiones se encuentra compartida s por varias entidades que son incapaces de llegar a un consenso. Para entender esta situación es pertinente hablar del sistema de gobernanza en Lima. El cual, en la década del 90, sufrió una serie de modificaciones que debilitó al gobierno metropolitano y empoderó a los gobiernos distritales. Como consecuencia, Lima cuenta con facultades parciales sobre el suelo y los distritos no cuentan con el presupuesto suficiente para el desarrollo de proyectos.

La investigación sobre este tema se basa en el interés de saber las razones por las cuales no se ha podido realizar la ejecución de los planes elaborados para la Costa Verde. De modo que, fue necesario conocer las gestiones sobre este territorio; identificando ciertas irregularidades en el manejo del borde costero. Adicionalmente, se consideró importante conocer las diferentes visiones que se tienen de este escenario y como se percibe el problema de fragmentación, desde la mirada de los principales arquitectos, que han actuado sobre el borde costero.

Por lo que, se realizó una serie de entrevistas a urbanistas y arquitectos que han participado en la elaboración de algún plan o en alguna intervención relevante sobre la Costa Verde. Los diálogos sostenidos no se manejaron como una secuencia de preguntas y respuestas, si no, como conversaciones, en las cuales, los principales tópicos fueron: Problemática, visión, conectividad y modelo de gestión. Es importante resaltar la disposición y buena actitud de todos los entrevistados, en el proceso de recopilación de información.

Entonces, la presente investigación busca identificar el nivel de impacto de los conflictos políticos- espaciales que se producen en la Costa Verde, como consecuencia de la estructura deficiente que rige al borde costero. Adicionalmente, analizar y entender las diferentes visiones que se tiene sobre la Costa Verde, con la finalidad de establecer paradigmas que permitan crear una visión integrada y definir una acción detonante, que responda al contexto de fragmentación de poder en la bahía de Lima.

Se han desarrollado seis capítulos más conclusiones, el primer capítulo habla sobre los procesos de transformación del borde costero; procesos naturales, como la formación del acantilado y proceso antrópicos como ganar tierra al mar. Además, se considera la construcción del vínculo del limeño con el mar.

En el segundo capítulo explica el sistema de gobernanza de Lima metropolitana, identificando a los actores que intervienen y el contexto en el que se desarrolla. Respecto, al tercer capítulo se habla sobre la fragmentación físico espacial de la Costa Verde y su influencia en la ejecución de los planes elaborados. El cuarto capítulo se desarrolla la perspectiva de cada entrevistado, en relación a cinco ejes temáticos. En cuanto al quinto capítulo se genera una reflexión sobre el sistema que rige a la Costa Verde y se plantean paradigmas de una nueva visión integrada. El capítulo seis propone una acción detonante, por la cual poder intervenir la costa verde y finalmente las conclusiones correspondientes a la investigación.

El Paisaje del borde costero de Lima Procesos de transformación

Capítulo 1:

1.1 La geografía del paisaje peruano.

La geografía peruana se define fundamentalmente por la diversidad de paisajes, los cuales van desde parajes desérticos de la costa, siguiendo por las cordilleras nevadas de los Andes y los bosques frondosos del Amazonas.

Por esta razón, Perú ofrece multiplicidad de paisajes debido a su geografía, como expresa algunos autores: “El Perú presenta una gran diversidad de territorios y paisajes. Esta gran diversidad se debe a la presencia de los Andes, la cadena montañosa más alta que se desarrolla en una región tropical, lo que genera en sus diferentes niveles de altitud múltiples pisos ecológicos” (J. Canziani 2007: 1). Esta gran diversidad de condiciones geográficas, originaron procesos de transformación del territorio asociados a la alteración de ciertas características morfológicas del lugar, de tal manera, que el territorio se adapte a las necesidades de la civilización. Estos procesos se han realizado a lo largo de la historia y de diferentes maneras, desde los paisajes culturales, orientados a la producción agrícola, las grandes carreteras, en busca de comunicación; y el caso de estudio de esta investigación: la Costa Verde, orientada al ocio, la recreación y el desarrollo económico de una ciudad.

1.2 La formación del borde costero de Lima

El borde costero de Lima se demarca desde Ancón, ubicada al norte, hasta Pucusana en el sur del departamento. El tramo de en medio donde se consolidaría Lima metropolitana, se convirtió en un espacio para practicar surf, pesca y utilizado como balneario en los meses de verano. En un inicio, la playa se extendería de Chorrillo hasta Miraflores y posteriormente, décadas después sería nombrada “Costa Verde”, en consecuencia, a la presencia de vegetación en la parte inferior de los farellones debido a cierto fenómeno natural.



Acantilados en el pasado
Fuente: Lima Antigua.

Sin embargo, antes del proceso de modificación del territorio, la marea proveniente del océano Pacífico impactó directamente con el acantilado, provocando la erosión del mismo, lo cual sumado a los deslizamientos ocasionados por terremotos definió la morfología sinuosa del acantilado. La fractura creada en el acantilado, por la erosión dio lugar a una franja de vegetación, causados por la napa freática, como expresa el Dr. Ing. N. Teves: “... en la parte baja de los acantilados hubo presencia natural de vegetación por niveles de las aguas subterráneas o freáticas altos.” (N. Teves 2015:7).

1.3 Procesos de modificación del Territorio.

Antes de iniciar el proceso de arenamiento de la parte inferior del acantilado, a través, de la construcción de los primeros espigones y enrocado, las únicas playas de arena eran La Herradura y La Chira, localizadas en Chorrillos. Debido a que una de las actividades más importantes fue la pesca, desde El Callao hasta el Morro Solar, se asume que el mar poseía una gran biodiversidad, propia del mar peruano, como expresa la Fundación Cayetano Heredia: “El mar era igual de productivo que el resto del mar peruano y muy probablemente había colonias de lobos marinos en las playas más grandes y en los roqueríos. Estas colonias probablemente fueron rápidamente diezmadas con las primeras oleadas de humanos y hoy sólo se encuentran en las islas de San Lorenzo al norte y San Pedro al sur de la Costa Verde.” (Fundación Cayetano Heredia 2014: 4).

Previo a la construcción de los primeros espigones, en Chorrillos, Barranco y Miraflores, que produjo la formación de playas de arena. La relación de la ciudad con el mar si limitaba a ciertos balnearios debido la falta de conexiones que permitieran una comunicación directa entre el acantilado y las playas, la falta de playas de arena y las condiciones de humedad y neblina propias de Lima. Ocasionaron que las viviendas que se asentaban en la parte superior del acantilado, muchas veces le dieran la espalda al mar.

En la década del 60, en el gobierno del exalcalde L. Bedoya Reyes, se comienza a materializar la idea del Arq. E. Aramburu Menchaca, que tenía como base, la idea utilizar las áreas entre el mar y el acantilado, para crear un borde costero. Partiendo de esta premisa se buscó vincular todo el litoral desde Chorrillos hasta el Callao, a través de una vía rápida que, a su vez, se conectaría con la vía expresa, en la bajada de Armendáriz y la habilitación de diferentes bajadas; que permitirían conectar a la ciudad con el mar. Para lograr este objetivo se verterían las tierras extraídas del “Zanjón” al borde costero desde Chorrillos hasta San Isidro, y es hasta la década del 80 en la que se llegó a conectar con Magdalena y San Miguel. Este proceso de transformación del territorio, junto a factores tanto naturales como antrópicos configuraron el paisaje de la Costa Verde.



Fuente: Lima Antigua.

Los acantilados, antes de iniciar los procesos de transformación del territorio. Se puede visualizar la presencia de vegetación en la parte inferior, producto del mar y los niveles freáticos altos.

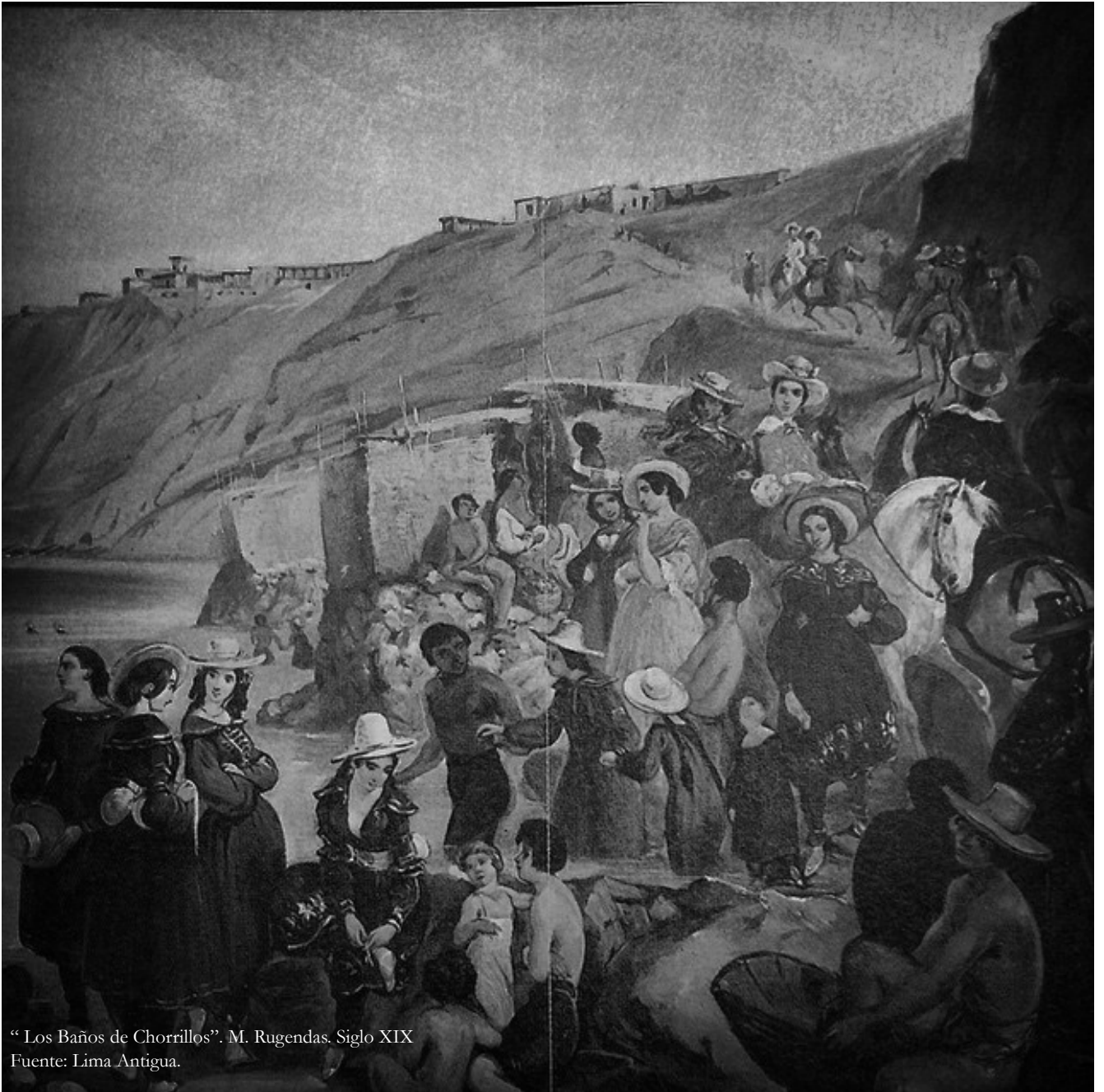
A inicios de la etapa republicana, la nueva oligarquía Limeña inicio un proceso de transformación en sus costumbres, prescindiendo o alterando, prácticas adoptadas durante la etapa final Virreinato. Estas nuevas prácticas, fueron fuertemente influenciadas por el movimiento de la ilustración. Por lo cual, países como: Francia, Alemania e Inglaterra, incidieron en la transformación de ciertas costumbres.

Es el caso de los baños fríos de río, en las aguas del Rímac. Los cuales, fueron cambiados por baños de mar. Influenciados por los tratados médicos, europeos, que indicaban que las partículas salinas propias del agua del mar tenían propiedades medicinales en el cuerpo. De tal modo, que se originó un cambio de locación en busca del escenario adecuado para el desarrollo de esta actividad. San Pedro de los Chorrillos, fue el lugar escogido debido a los chorros de agua dulce que se desprendían del acantilado hacia el mar, como describe Flora Tristán:

Esa palabra quiere decir: alcantarilla. Se ha llamado así a este pueblo por los hilos de agua que caen desde lo alto de las rocas que rodean la playa, los cuales forman en la parte baja una laguna de agua dulce. Es a este pequeño lago a donde van a bañarse; en este sitio el mar es muy tranquilo y jamás las olas llegan a ese lago. Esa vecindad del agua dulce ofrece una gran ventaja a los bañistas, quienes en su mayor parte van a enjuagarse allí al salir del mar para quitarse las partículas salinas adheridas a la piel.”

(F. Tristán 2003: 516)

1.4 La creación de un paisaje en el imaginario Limeño.



“Los Baños de Chorrillos”. M. Rugendas. Siglo XIX
 Fuente: Lima Antigua.

“ LOS BAÑOS DE CHORRILLOS ”

Johann Moritz Rugendas

J. M Rugendas, pintor alemán, viajó por todo Latinoamérica retratando los paisajes y costumbres de la primera mitad del Siglo XIX. Residió en Perú durante cuatros años, permaneciendo en Lima la mayor parte de su estadía donde retrató múltiples costumbres de la sociedad Limeña. Es el caso de “Los baños de Chorrillos”, donde Rugendas no solo representa el ejercicio del baño de mar con todos los actores que intervienen (pescadores, aristócratas, cholos nadadores), sino logra transmitir la relación formada entre el paisaje y el ejercicio de una actividad desarrollada para el ocio y recreación del antiguo limeño.

Chorrillos, se convirtió en el balneario por excelencia, para clase aristócrata limeña. Durante los meses de verano, tenían que recorrer cerca de 13 kilómetros en un viaje que duraba aproximadamente un día. Por lo cual, los pescadores del lugar arrendaban alguna de las habitaciones, conservando las necesarias para su familia. Como se describe en los relatos de A. Smith:

1.5 Los baños de Chorrillos balneario de la aristocracia Limeña.

A los limeños les gusta el baño de temporada y los placeres de un balneario, que saben disfrutar durante tres meses al año.

Chorrillos, a tres leguas al sur de Lima, es el balneario, muy frecuentado por los bochornos de verano, por las personas de rango y moda de la ciudad... Los indios, propietarios de las sombras, y las casas o ranchos cuidadosamente contruidos, les alquilaron a los bañistas a una alta tasa durante la temporada de baño; y algunas personas las toman por períodos de años, o construyen otras casas de verano livianas para ellos mismos, que encajan con muy buen gusto, y pasan los meses de verano en ellas en medio de la alegría y risas.

(A. Smith 1839:90-91)

En el ole de “Los baños de Chorrillos”, de J.M. Rugendas. Podemos ver el reflejo de las costumbres y el escenario en el cual se desarrolló la actividad de baños de mar. En la profundidad, se dibujan las casas de verano insertadas en la parte superior del acantilado. podemos ver la transición, a través de una trocha, por la cual los aristócratas y sus caballos se trasladaban a estas “estructuras precarias”, donde cambiaran sus elegantes prendas por trajes de franela, como describe Heinrich Witt en su diario:

“Las damas se bañan dos y tres veces cada día en el mar; en la mañana antes del almuerzo, luego hacia la una, y de nuevo al atardecer. Bajan de la alta y escarpada colina a caballo o a pie, y se visten en pequeñas cabañas hechas de palos, mantenidas en la ribera por indios, que cobran un real por cada baño. Ellas se ponen largos trajes de franela, y entran al agua con indios, que se hallan completamente desnudos con excepción de un pañuelo atado a la cadera. Muchas de las damas son expertas nadadoras, y todas son apasionadamente aficionadas a los baños de mar.”

(H. Witt 1843)

1.6 La consolidación de Chorrillos como centro de recreación y ocio

Al convertirse Chorrillos en un espacio de recreación y ocio para las altas clases de la oligarquía peruana, se comenzó a desplazar a la población indígena del lugar. A través de la compra de sus propiedades, se inició un proceso de transformación del paisaje. La construcción de ranchos provistos de exóticas plantas, figuras de mármol que otorgaban un carácter de ostentación al balneario; se habilitó rompeolas en el mar, lo cual hizo innecesaria la actuación de los cholos nadadores, para entrar al mar. El balneario de Chorrillos, se convirtió en un foco de interés para el gobierno de Ramon Castilla. De tal modo, que se planificó la construcción del primer malecón en la parte superior del acantilado, desde el cual se podía apreciar el paisaje del mar y estaba equipado con barandas de madera, bancas, macetas y rotondas. En ese contexto el malecón se convirtió en uno de los sitios más visitados por la aristocracia limeña, como expresa J.L. Orrego: “Durante el siglo XIX, pasear por el malecón de Chorrillos era uno de los pasatiempos más atractivos que podían experimentar chorrillanos y limeños, especialmente en las tardes o en las noches de luna y retreta”. (J.L Orrego 2009).

Ya en 1858, en el segundo gobierno de R. Castilla, la primera línea del tren que conectaba a Lima con el balneario de Chorrillos, se encontraba operando y bastó poco tiempo para que la demanda ocasionara el aumento de frecuencias, especialmente en los meses de verano. Como consecuencia, de esta articulación, las dinámicas entre los pobladores de Lima y Chorrillos se intensificaron hasta el punto de consolidarlo como balneario y centro de ocio. Sin embargo, en 1881 durante el saque y destrucción del ejército chileno, se dibujó un escenario dantesco, en donde solo en dos días devastaron e incendiaron todo lo que se había construido hasta entonces, dejando a Chorrillos en ruinas.

Años después de concluida la Guerra del Pacífico, el gobierno de M. Candamo (1904), inaugura la primera línea del tranvía urbano de Lima. La cual comunica a Lima con los balnearios de Miraflores, Barranco y Chorrillos. Esta acción originó el fortalecimiento de estas ciudades y generó una serie de iniciativas a favor del desarrollo de estas estancias temporales, como manifiesta R. Zamora “...consolidando los balnearios del sur como “pequeñas ciudades” de estadía temporal. Agentes públicos y privados comenzaron a invertir capitales en una serie de obras civiles, importantes para la construcción de un paisaje balneario: malecones, paseos, parques y nuevos espacios para el baño”. (R. Zamora 2011: 31).



*Estación del ferrocarril
Lima - Chorrillos en Barranco
(altura Plaza Octavio Espinoza).
Inaugurado en segundo gobierno de
R. Castilla*

Fuente: Pontificia Universidad Católica del Perú



*Vista general del malecón de
Chorrillos y de la bajada
de los baños. (1860). Pasear por el
malecón se convirtió en una de las
prácticas más sublimes para los cho-
rrillanos y limeños al término del si-
glo XIX.*

Fuente: Pontificia Universidad Católica del Perú



Primer línea de transporte eléctrico, que la conectaría con los distritos de Miraflores, Chorrillos y Barranco; consolidándolos como ciudades de estadia temporal. (1904)

Fuente: <https://patrimonioindustrialperu.blogspot.com/>

En las primeras décadas del Siglo XX, Barranco y Miraflores obtuvieron mayor protagonismo como balnearios debido a ciertos factores: primero, la existencia de una población permanente durante todo el año y, en segundo lugar, el hecho que era accesible para familias de clase media y extranjeras. Ya para la década de los 30, el número de rutas del tranvía urbano de Lima, habían aumentado. Y la conurbación entre Lima y los balnearios del sur era una realidad. Una década después, se había creado en el imaginario de los pobladores, de aquella Lima conurbada, una ciudad vinculada con el mar, con construcciones de hormigón, como los baños de Miraflores. “... Los limeños mirafloresinos crecen con la costumbre cotidiana de los baños de mar en los meses de verano”. (R. Zamora 2011: 33).

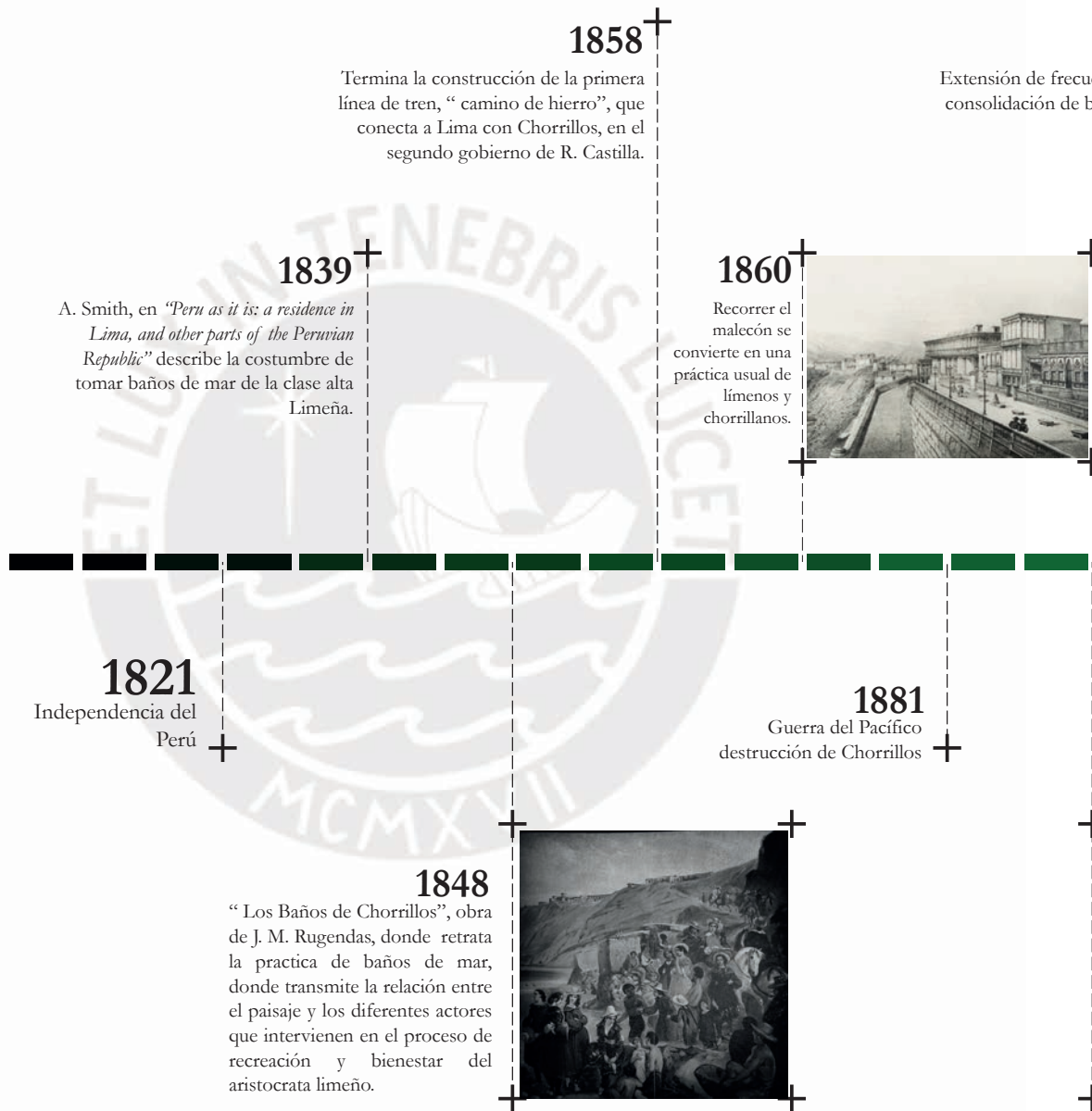
En la década del 50, con una ciudad ligada al mar, el arquitecto Aramburu Mechaca, tiene la visión de extender los balnearios de Lima a lo largo del borde de la ciudad, desde La Perla hasta el Morro Solar, a través del proceso ganar tierra al mar, creando playas entre el acantilado y el mar, intersecados longitudinalmente por una vía rápida y ciertas bajadas que conectarían a la ciudad consolidada con el borde costero. Este proceso inicio en los 60, con el exalcalde Bedoya y fue hasta la década del 80 que se llegó a vincular a Magdalena y San Miguel. Se había dado origen a la “Costa Verde”.

Por lo cual, la Costa Verde es un espacio que se construye en base a dos paradigmas: El proceso de transformación del territorio, mediante la manipulación de la topografía y el paisaje del lugar, por medio del hombre, para la extensión de un espacio que no existía. Y la proyección de un imaginario, del antiguo limeño, que tiene una relación estrecha con el mar. Parafraseando a Kevin Lynch (1960); se crea una visión colectiva a partir de los elementos de su entorno relacionados para construir, desde la percepción del individuo, la imagen del espacio urbano.

1.7 Una visión sobre la bahía de Lima, La Costa Verde

LÍNEA DE TIEMPO- LA CREA

“ La Cost



ACCIÓN DE UN IMAGINARIO

Costa Verde”

1930

Existencias de tranvía,
balnearios del sur.

1950

Arq. E. Aramburu, tiene una
visión: ganar tierra al mar y
extender los balnearios de
Lima desde el Morro Solar
hasta el Callao.



1935

Los Baños de
Miraflores



1980

Primera comisión para
definir el proyecto “
Costa Verde”. Durante
el Segundo gobierno
de Belaunde.

1904

Primer línea de transporte eléctrico,
que la conectaría con los distritos de
Miraflores, Chorrillos y Barranco;
consolidándolos como ciudades de
estadía temporal.



1940

Migración del campo a la
ciudad, crecimiento agresivo
de la ciudad.

1960

Con la tierra extraída de las obras del
“Zanjón”, se inicia el proceso de ganar
tierra al mar. Oficialmente nace la
Costa Verde.

Atomización del Poder de decisión El caso de Lima Metropolitana

Capítulo 2:

2.1 Sistema de gobernanza Contexto político territorial de Lima Metropolitana

Como se sabe, Lima es la capital del Perú y juega un rol importante en el desarrollo del país ya que alberga más del 30% de la población nacional y concentra el 50% del PBI. La población del departamento supera casi los 9 millones de habitantes; del cual la provincia de Lima, en sus 43 distritos, tiene 8'574,974 habitantes y Lima Región tiene 910, 43.

En la década de los 90, el gobierno autócrata de A. Fujimori, promulga una reforma en el modelo de gobernanza a través de la Ley Orgánica de Municipalidades 1993. La nueva ley organizó la autonomía, competencia, funciones y recursos de las Municipalidades, y transfirió capacidades fiscales de los gobiernos provinciales a los gobiernos distritales debilitando el poder de toma de decisiones a esta escala. Esta superposición de poderes ha configurado el espacio metropolitano de Lima durante las últimas décadas. Para entender la implicancia de “la superposición de poderes” en la imagen de la ciudad, es necesario conocer la composición de niveles del actual modelo y el actual régimen especial en el que se encuentra trabajando Lima Metropolitana.

El Perú se divide territorialmente en 25 regiones, 194 provincias y 1828 distritos, y cuenta con tres niveles de gobierno: El gobierno central, 25 gobiernos regionales y más de 1800 gobiernos locales (provincias y distritos). No obstante, es importante explicar que estos niveles de gestión realizan: la planificación del territorio, la definición de usos de suelo, mitigación de riesgos, dotación de equipamientos o implementación de infraestructuras, de forma casi autónoma, sin tener en cuenta el criterio de concurrencia, ni la comunicación entre instancias locales y regionales.

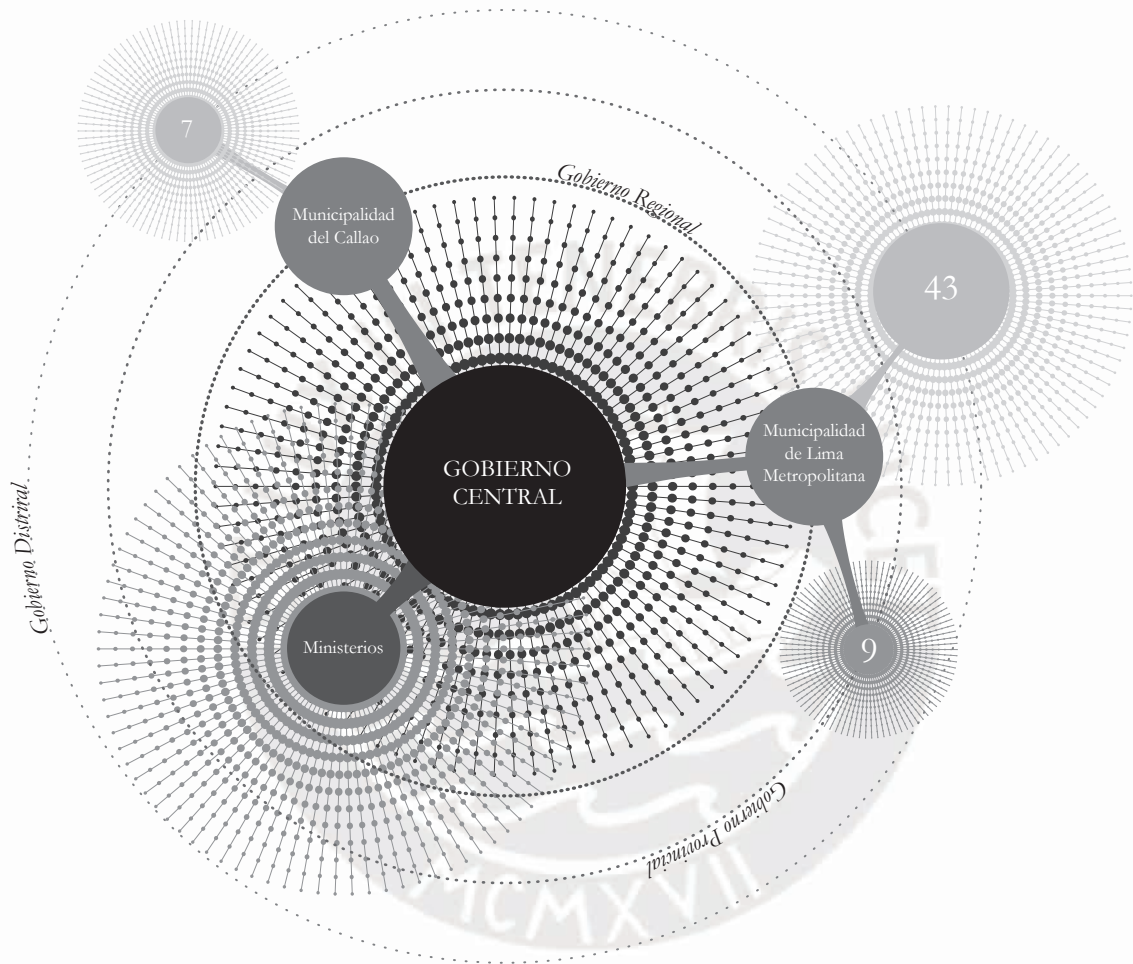
En este contexto Lima y Callo, cuentan con un “Régimen espacial de gobernanza”, en el cual las competencias de un gobierno regional son traspasadas a las Municipalidad Metropolitana de Lima y a la Municipalidad del Callao, según la Ley Orgánica de Municipalidades (LOM 27972, art 151) y la Ley de Bases de la Descentralización (LBD N.º 27783, art. 33). Este régimen especial genera conflictos de intereses entre dos “provincias”, que imposibilita la cooperación y coordinación entre estas dos instituciones, creando una serie de conflictos, como expresan algunos autores: “Existe a nivel metropolitano, un conocido problema de gobernanza entre la provincia de Lima y la provincia del Callao. A pesar de que ambos se encuentran totalmente conurbados y constituyen la misma región metropolitana, la relación administrativa y de planificación es muy limitada en todos los niveles (desde el nacional al distrital) lo que genera un constante traslape de funciones e incluso situaciones de competencia/conflicto”. (L. Miranda 2015: XIII-2).

Régimen especial de Lima Metropolitana

De tal forma que, en un mismo territorio se superpone el poder de toma de decisión de dos gobiernos regionales, con competencias, funciones, y presupuestos propios. Además, en Lima Metropolitana hay 50 municipalidades distritales (43 en Lima y 7 En Callao), las cuales cuentan con sus propios alcaldes, gerencias y políticas; estas facultades distritales han debilitado la autonomía de Lima Metropolitana como gestor de políticas públicas- urbanas de escala metropolitana Como expresa Bensa: “condiciona el alcance de las políticas públicas y la capacidad de gobierno de esta gran área metropolitana” (Bensa 2017:243).

SISTEMA DE GOBERNANZA

Sobre Lima Metropolitana



Superposición de poderes en Lima Metropolitana / Elaboración propia.

LEYENDA

- Gobierno central.
- Ministerios con competencias en Lima Metropolitana
- Gobiernos Regionales.
- Gobiernos Distritales.
- Radio de Influencia.

El departamento de Lima se divide territorialmente en 11 provincias, Lima y el Callao cuentan con un régimen especial, de tal modo que adquieren competencias regionales, sobre un mismo espacio conurbado. Este régimen dificulta las coordinaciones entre dos provincias, debido a los conflictos de interés de cada gobierno. Además, en este territorio se superpone el poder de 50 municipalidades distritales (43 en Lima y 7 En Callao), las cuales cuentan con sus propios alcaldes, gerencias y políticas casi autónoma, sin tener en cuenta el criterio de concurrencia.

Respecto a la planificación urbana, Lima Metropolitana a través de su propio órgano especializado, el Instituto Metropolitano de Planificación, y el Callao a través de la Municipalidad Provincial deberían asumir el planteamiento y la evaluación del Plan de acondicionamiento territorial, fiscalizar el desarrollo urbano y ambiental del territorio. Además, estas entidades en concordancia con los gobiernos distritales, tendrían que encargarse de evaluar los planes desarrollo urbano de los 50 distritos (43 Lima y 7 Callao). Sin embargo, al no tener bien delimitadas las funciones de cada nivel de gobierno, ni contar con mecanismo de coordinación, se superponen competencias y responsabilidades, en los distintos niveles.

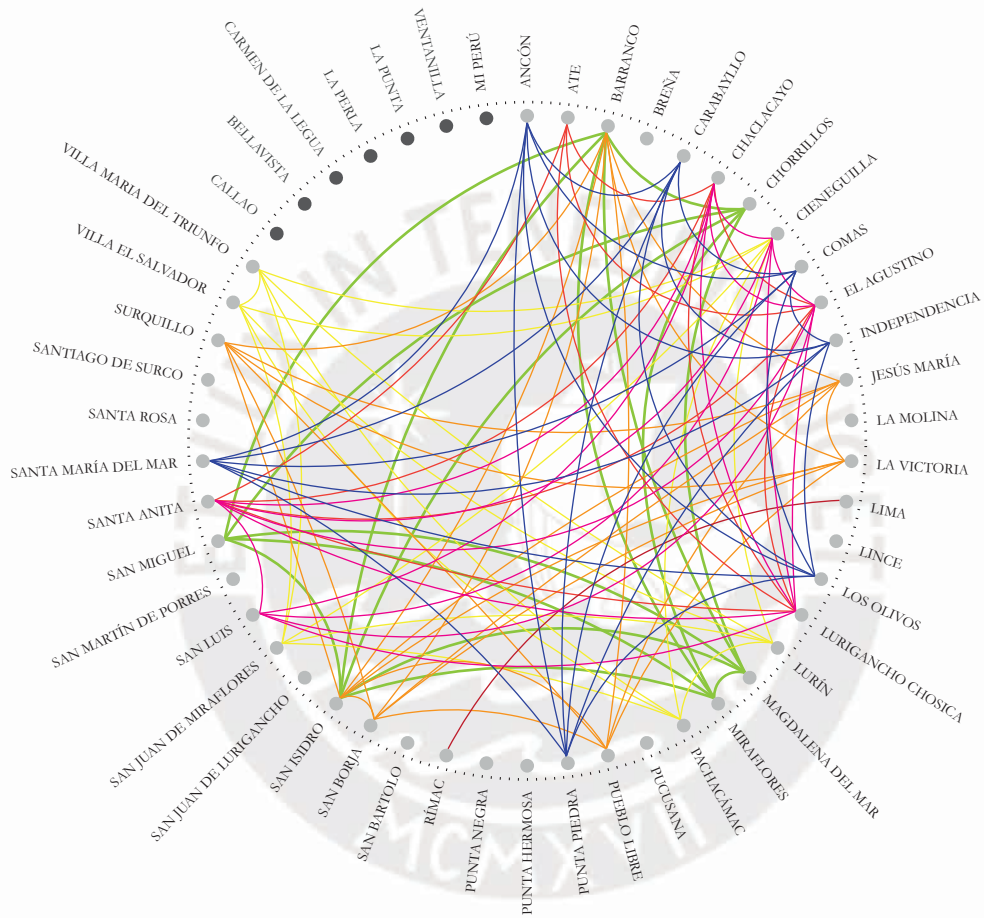
2.2 Superposición de poderes sobre un mismo espacio Lima Metropolitana

La superposición de competencias de carácter local sobre la regional evidencia una fragmentación en la capacidad de toma de decisiones a nivel urbano en la ciudad, restringiendo las acciones de cualquier entidad solo a la emisión de permisos y licencias, al cambio y/o definición de nuevos usos de suelos según intereses del sector privado. Es decir que “el sistema de gobernanza en Lima está tan fragmentado que la ciudad resulta ingobernable. Las competencias para las decisiones en transporte, planeamiento, fiscalización y gestión están compartidas verticalmente entre el poder central, la región y el distrito y horizontalmente entre Lima y el Callao” (Laurie, 2015).

Por otra parte, al finalizar la dictadura de A. Fujimori, se presenta un escenario donde las Municipalidades distritales se encuentran empoderadas, por medio de las facultades fiscales otorgadas sobre sus jurisdicciones; y un gobierno metropolitano debilitado. El gobierno en respuesta plantea la realización de Mancomunidades, como cuenta Bensa: “Dada la fragmentación administrativa desde 2007, se aprobó la Ley de Mancomunidades (Ley 29029) que permite a las municipalidades limítrofes asociarse para poner en marcha proyectos de inversión pública y aprovechar economías de escala”. (Bensa 2017:243). Este modelo presenta ciertas ventajas al permitir el desarrollo concertado de ciertos temas, como la inseguridad o la limpieza pública. No obstante, cada municipal al querer mantener la libertad para gestionar su suelo, ha dejado de lado el desarrollo y la planificación urbana de sus sectores.

MANCOMUNIDADES DE LIMA

Asociaciones distritales



Lima Metropolitana cuenta con seis asosociaciones distritales/ Elaboración propia.

LEYENDA

- Mancomunidad Municipal- Lima Este.
- Mancomunidad Municipal- Lima Norte.
- Mancomunidad Municipal- Lima-Rimas.
- Mancomunidad Municipal- Este carretera central.
- Mancomunidad Municipal- Lima Centro.
- Mancomunidad Municipal- Lima-Sur.
- Autoridad del Proyecto Costa Verde.
- Distritos de Lima.
- Distritos del Callao

Las Mancomunidades, nacen por la incapacidad de los gobiernos distritales para ejecutar proyectos, por su cuenta, a escala metropolitana. Por lo cual, se asocian entre dos o mas municipalidades, con el objetivo de desarrollar obras que promuevan el desarrollo de su sector. Estas asosociaciones resultan ser positivas para el desarrollo de políticas públicas, como la lucha contra la inseguridad. Sin embargo, debido a la autonomía de cada distrito resulta muy complicado el desarrollo de proyectos urbanos



Obra paralizada, ampliación Ramiero Prailé
Fuente: El Comercio.

Entonces, tenemos una ciudad fragmentada, donde la atomización del poder de decisión se rige sobre el espacio metropolitano, como expresa Manuel de Rivero: “Lima alberga hoy 10 millones de habitantes en una ciudad construida a partir de millones de decisiones descoordinadas de corto plazo y pequeña escala” (M. De Rivero 2017). Por lo cual, es casi imposible que, a través del actual modelo de gobernanza, que divide las decisiones sobre el territorio en diferentes niveles de gobierno, se pueda generar soluciones a los principales problemas de la metrópoli. En otras palabras, resulta complicado declarar lineamientos u ordenanzas consensuadas durante una gestión; cuando las competencias, se encuentran compartidas por varias entidades.

Como ejemplo tenemos el caso de transporte en Lima Metropolitana, donde intervienen demasiados actores en la gestión, se cuenta con el gobierno central a través del Ministerio de transporte; Pro transporte, entidad del gobierno regional de Lima; La Municipalidad Provincial del Callao; y el problema radica en que las competencias de cada uno no se encuentran definidas con precisión. Además, en algunos casos como el de los “Bypass” hay intromisión también de gobiernos locales (Miraflores y San Isidro). De igual manera se desarrolla la Costa Verde, caso de estudio de esta investigación, en donde podemos ver como la toma de decisiones está dividida y se superpone entre varios actores: Autoridad Autónoma de la Costa Verde, Municipalidades distritales que la conforman, Emape, La municipalidad Central, La Marina de guerra. La superposición de poderes, la falta de una estructura sólida de gobernanza, han negado la posibilidad de desarrollar este espacio metropolitano. Además, teniendo en cuenta que cada distrito tiene facultades sobre el suelo costero; ciertas autoridades han realizados negocios en busca de beneficios, a través de concesiones y apropiaciones ilícitas de sectores del borde costero. Vulnerando el rol público, para el que fue diseñada la Costa Verde

2.3 La Ciudad Fragmentada Atomización del poder de decisión

Capítulo 3:

Fragmentación Político- Espacial El caso de La Costa Verde

Para entender los niveles de fragmentación en la toma de decisiones en la bahía de Lima, es necesario conocer las deficiencias en la gestión de este espacio metropolitano. Desde la forma en la que se concibe la Autoridad del Proyecto Costa Verde (APCV), junto con la entrega de facultades administrativas y dominio del suelo, a los denominados “municipios ribereños”; y las consecuencias de la real falta de autoridad de esta entidad, que ha permitido que cada distrito realice diferentes intervenciones, muchas de ellas alejadas de la visión de la Costa Verde como “espacio público metropolitano”. Además, de lo antes mencionado también es importante exponer la incapacidad de las diferentes gestiones que han pasado por el gobierno Metropolitano de Lima, desde la formación del APCV hasta la actualidad. En consecuencia, a la incapacidad de estas para la ejecución de los diferentes planes desarrollados o a la promulgación de leyes que buscan el enriquecimiento ilícito.

3.1 Autoridad del Proyecto Costa Verde.

Mediante la promulgación de la ley N° 26306, el entonces presidente Alberto Fujimori, crea la Autoridad del Proyecto Costa Verde, conformada por los distritos de San Miguel, Magdalena del Mar, San Isidro, Miraflores, Barrano, Chorrillos y la Municipalidad Metropolitana de Lima. La APCV, funciona como un órgano descentralizado de la Municipalidad Metropolitana y tiene como finalidad la planificación y regulación del borde costero, siendo responsable de fiscalizar las intervenciones de los “municipios ribereños” según el Plan Maestro de Desarrollo. En otras palabras, la normativa expone que APCV debería funcionar como un órgano de coordinación entre los seis distritos; al que también le correspondería intervenir, de ser necesario, en las adjudicaciones que se realicen sobre los terrenos de la Costa Verde.

“La Costa Verde, es un ejemplo de lo que somos como sociedad, ahí se ve reflejado los egoísmos, la discriminación, la corrupción, por eso es una obra de arte”

(C. Fernández-Dávila 2018)

Conformación del Consejo directivo de la APCV

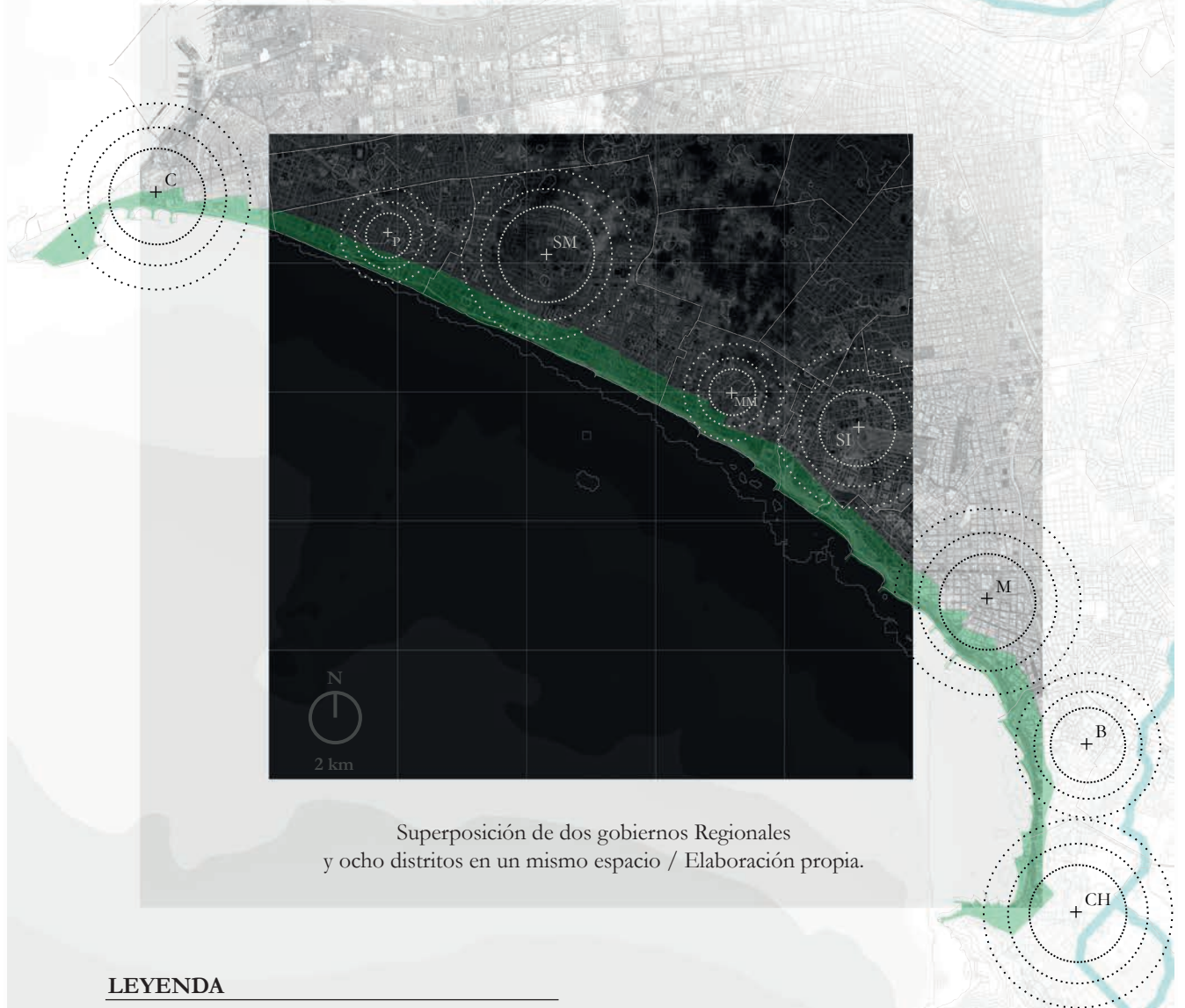
Sin embargo, sabemos que la realidad es muy diferente, ya que APCV es una autoridad sin autonomía real, sin presupuesto propio y sus aprobaciones sobre las acciones realizadas por las municipalidades distritales no tienen valor, como describen algunos autores: “Estas facultades han sido muy difíciles de implementar, debido a que operativamente la “autoridad” no ha sido efectiva, como tampoco la autonomía y recursos necesarios para poder ejecutar el PMD; mientras que los municipios que, si tienen autoridad y autonomía, individualmente no tienen facultades ni recursos para poder resolver la planificación integral”. (A. Facho 2016).

Otro de los puntos importantes que deja especificada la normativa, es la conformación del consejo directivo de la APCV. La cual estaría conformada por los alcaldes, o representantes designados por el mismo, de cada distrito; el alcalde de Lima Metropolitana y un representante de INVERMENT (Fondo Metropolitano de Inversiones). Cabe resaltar que, la ley recomienda que los miembros de este comité sean de preferencia. Arquitectos, ingenieros o abogados. No obstante, en la práctica, donde cada distrito tiene cierta autonomía, es muy difícil alinear la visión que cada alcalde puede tener de la Costa Verde. Además, de los proyectos de desarrollo que no se encuentran alineados con el PDM, como expresa el ex presidente de la APCV, G. D’Angelo: “Cada alcalde tiene “su” visión y “sus” proyectos para la Costa Verde, que a menudo están reñidos con las normas que regulan el funcionamiento de esta zona de reglamentación especial y que, por lo general, se implementa con un criterio de generación de ingresos para el municipio distrital”. (G. D’Angelo 2015).

A causa de este desgobierno, la Costa Verde se ha convertido en el escenario de diferentes irregularidades por parte de los gobiernos distritales; como el otorgamiento irregular de licencias de construcción para el desarrollo inmobiliario, el Caso de Barranco; la no fiscalización a los transportistas informales que arrojan los desmontes en las playas, en San Miguel y Magdalena del mar; la destrucción de algunas playas por construcciones privadas, en Chorrillos; etc. Haciendo notoria la falta de una visión integral para el desarrollo del Borde costero. Además, de lo antes mencionado, también hay que tener en cuenta, la incapacidad del gobierno metropolitano de desarrollar algún proyecto integrador que siga los lineamientos del Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde del 95. Como consecuencia tenemos proyectos como: “ciempiés amarillo” y el nuevo malecón que atenta contra las rompientes algunas olas y trasgrede los 50 metros de franja intangible (jurisdicción de la Marina de Guerra del Perú) de parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima y una serie de proyectos atomizados impulsados, muchas veces, solo por las ambiciones de los alcaldes distritales.

TERRITORIO FRAGMENTADO

Superposición de poderes en la Costa Verde



Superposición de dos gobiernos Regionales y ocho distritos en un mismo espacio / Elaboración propia.

LEYENDA

C	Callao.
P	La Perla.
SM	San Miguel
MM	Magdalena del Mar.
SI	San Isidro.
M	Miraflores.
B	Barranco.
CH	Chorrillos

En 1995, durante el gobierno de A. Fujimori, se otorga la facultad de los suelos del borde costero a los denominados distritos “riberños”, a su vez se crea la Autoridad del Proyecto Costa Verde, órgano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, que se encargaría de fiscalizar el desarrollo del borde costero. Sin embargo, sabemos que esta autoridad sin autonomía no a logrado establecer una visión de este espacio de interés metropolitano. Además, de dejar fuera de sus jurisdicciones a La Perla y El Callao por pertenecer al gobierno regional de Callao.

3.2 Crónica de una Costa devastada

Respecto al Plan Maestro de Desarrollo, el artículo 3 de la ley N° 26306, indica que las adjudicaciones o licencias que consienta alguno de los Municipios ribereños, solo tendrá valor si se ajusta a lo establecido por el PMD y si es ratificado por la Autoridad del Proyecto Costa Verde. Además, en el artículo 16, se indica que el PMD debe contener: las políticas y propuestas de desarrollo, estructuración del sistema vial, zonificación y reglamentación del uso del suelo y del mar, delimitar el área no edificable, identificar los proyectos prioritarios de carácter metropolitano, etc.

3.2.1 Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 95- 2010

El PMD, específicamente establece un plan de inversión público-privada para los tópicos de: tratamiento de aguas servidas, ampliación de tres carriles, nuevos accesos del acantilado al mar. El sector privado intervendría a través de concesiones. Designa como espacio de construcción de edificaciones, la zona ubicada de la vía hacia el lado del mar. Asimismo, se consolida la idea de la vía Costa Verde como el anillo cinco de Lima Metropolitana.

Al término de la gestión de Ricardo Belmont, mediante acuerdo de la Autoridad del Proyecto Costa Verde N° 79-1995, se aprobó el “Plan Maestro de Desarrollo”, elaborado por el equipo liderado por el arquitecto Rodolfo Castilla. En el plan exponen que la imagen objetivo que tenían de la Costa Verde es el de un espacio integrado con el tejido urbano de la ciudad, respetando el rol público con la que fue concebida, como expresa en el resumen ejecutivo del plan:

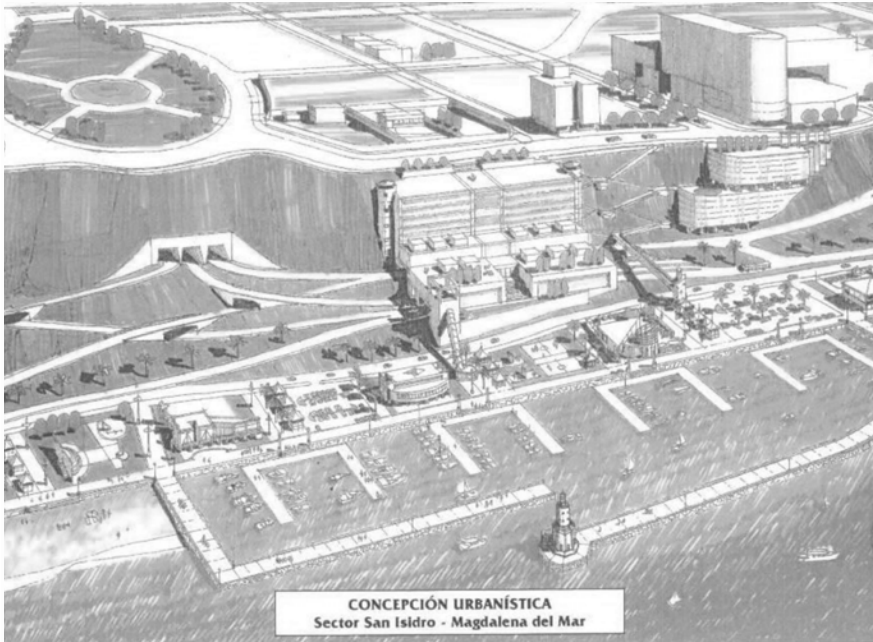
Debe constituir un espacio de playa y mar dentro del área central urbana de la metrópoli Lima-Callao.

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, acantilados y terrazas urbanas.

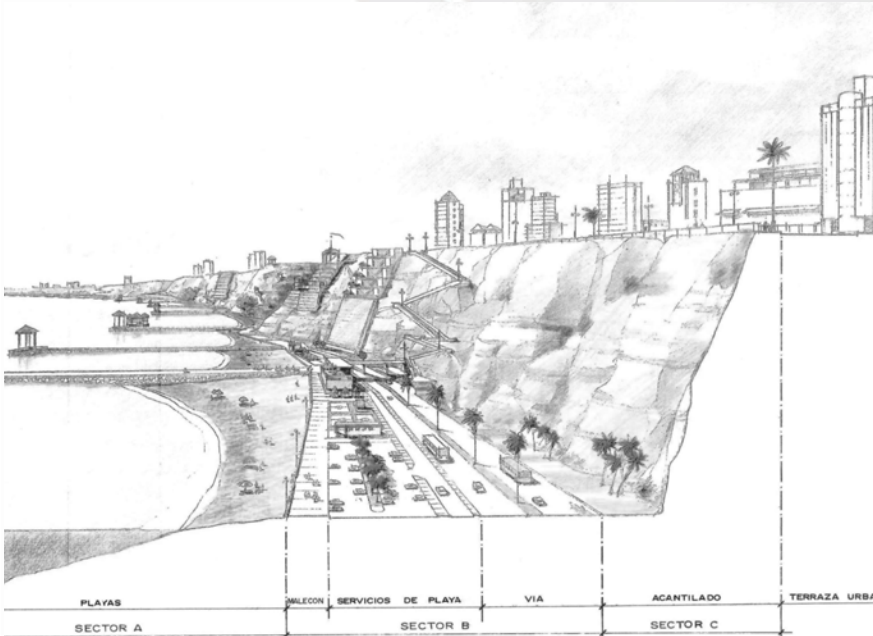
(Instituto Metropolitano de Planificación 1995: 7).

Teniendo como base, la creación de una autoridad “Autónoma”, en la cual convergerían los esfuerzos de Lima Metropolitana y los distritos ribereños; y la elaboración del “Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde”, en colaboración con Defensa Civil. Se llegó a pensar que el fin del caos y desgobernanza en la Costa Verde había llegado.



Concepción Urbanística, del Plan de Desarrollo de la Costa Verde 1995-2010 del Sector San Isidro-Magdalena del Mar.

Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde



Esquema gráfico, sectorización transversal de la Costa Verde. En la actualización del 2010 del PDM se establece el Acantilado como zona paisajista, donde solo se podrá desarrollar: Accesos viales, parques, jardines y malecones.

Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde



Centro comercial Larcomar- Arq. Eduardo Figari
Fuente: ArchdailyPerú.

El concepto de Larcomar, nació del ingenio del Arq. Eduardo Figari, quien vio una oportunidad en el plan del 95, como cuenta, P. Ciriani: “En 1995 el arquitecto Eduardo Figari reunió a un grupo de socios (Graña y Montero, principal accionista) para proponer la iniciativa de un conjunto de complejo turístico comercial en el acantilado en el eje de la Avenida Larco, en Miraflores” (P. Ciriani 2012: 17). Este proyecto tiene especial ya que encuentra respaldo en el plan del 95, el cual identifica ciertos lugares donde se podía intervenir en el acantilado, sin riesgos a desastres y enriqueciendo el paisaje de la Costa Verde.

Por otro lado, la gestión pública fue impulsada, por el en aquel entonces, alcalde de Miraflores, Alberto Andrade, quien a puertas del cambio de gobierno decide firmar la resolución (11133-95-RAM), que daría durante 60 años los derechos sobre el acantilado, para la construcción de un complejo turístico comercial, el cual se construiría en un plazo de 10 años. Y es Fernando Andrade, quien continuaría con el proceso, hasta su inauguración en 1998.

Larcomar tuvo mucha resistencia por parte de los vecinos y cierto sector político, quienes cuestionaban la intervención en el Parque Salazar, lugar donde toca la filarmónica de Lima cada semana. Para revertir esta situación, se hizo partícipe a los vecinos del proceso. En el centro cultural Ricardo Palma, se tuvieron diferentes asambleas donde se mostró la maqueta del proyecto, y se debatió con la comunidad. Así es como se llegó a plantear un proyecto respetuoso del espacio público, accesible. Sin barreras, la idea de una plaza que abre sus puertas y da continuidad al malecón.

3.2.2 Interviniendo el Acantilado- Efecto Larcomar

3.2.3 La denominada “Nueva Visión”

Si bien la identificación de puntos en donde se podría intervenir el acantilado, fue algo positivo hasta cierta etapa, en Larcomar. También fue objeto para acciones que transgredieran la visión que intentaba proyectar el plan del 95. Es así que, durante la gestión del ex alcalde de Barranco, Martín del Pomar que esta situación encuentra su punto más crítico con el desarrollo de diferentes acciones, como: la venta del terreno para la construcción del edificio de diez niveles “Acquamarina”, en el 2004, este lujoso edificio de departamento se erige sobre 500 m² el acantilado, privatizando parte del malecón y sin autorización de APCV. También se realizó la concesión de cinco playas, Las Sombrillas; Barranquito, donde se construyó el restaurant Cala; La playa de los Baños de Barranco, en donde ahora se encuentra Rustica; Los Yuyos, lugar de Marina Club y las Sombrillas.

En consecuencia, con las acciones que trasgredían la visión del 95 de la Costa Verde y el malestar generado en la comuna. L. Castañeda, en su segundo gobierno, decide que es tiempo de actualizar la visión que se tiene sobre la Costa Verde y convoca a la oficina Urvia para el desarrollo de una nueva visión. Como cuenta Manuel Zubiarte:

La aplicación del Plan Maestro y la construcción de varias instalaciones en terrenos concesionados, ocasionó un malestar evidente en un sector de la población. Con el fin entendemos, de direccionar correctamente el futuro de esta importante área de Lima y de confirmar o modificar sus lineamientos, la Municipalidad de Lima liderada por el alcalde metropolitano lanzó la Ordenanza 950, según la cual el Plan debe ser actualizado, revisado y aprobado por la Autoridad Proyecto Costa Verde y luego ratificado por el Consejo Provincial de Lima Metropolitana.

(Manuel Zubiarte 2010)

En la segunda gestión de L. Castañeda, mediante la ordenanza N° 998-2007-MML se suspendió temporalmente el PMD de la Costa Verde y se aprobaba la “Nueva Visión Urbanística de la Costa Verde del 2007”. Además, en el segundo artículo establecía que la APCV contaba con 120 días para la presentación de una nueva zonificación volumétrica, uso de suelos, parámetros urbanísticos y arquitectónicos para el ámbito de la Costa Verde en armonía con la Nueva Visión. No obstante, la APCV hizo caso nulo y la Costa Verde entró en un vacío normativo hasta el 2009.

La nueva visión tuvo como directriz una idea que ciertamente dialogaba con el plan del 95 y a través de lineamientos y normas buscaba direccionar la inversión privada. El planteamiento consistía en la creación de macro lotes, los cuales se encontrarían adyacentes al acantilado. Al lado del mar solo estaría el malecón, con pequeños módulos propios de las funciones complementarias a los balnearios. Para lograr la creación de macro lotes se tendría que mover la vía en un 13% y disminuir su velocidad a 60 Km/h, estableciendo paraderos y cruces peatonales. Finalmente, estos serían concesionados a inversionistas que tendrían la responsabilidad de consolidar el mar y dar mantenimiento al malecón donde se localicen.



Vistas referenciales del desarrollo de la Costa Verde. Urvia (2007)

La “Nueva Visión”, desarrollada por Urvia, tenía como mayor apuesta, desplazar la vía expresa para dar paso a la creación de Macro Lotes al lado del acantilado, los cuales serían subastados con la finalidad de subvencionar las obras de consolidación del borde costero y el mantenimiento de los malecones.

3.2.4 Plan Estructurado Costa Verde 2009-2025

En sentido opuesto a la “Nueva Visión”, nació una corriente la cual argumentaba, que este planteamiento atentaba contra el paisaje de la Costa Verde, al pretender construir en la totalidad del acantilado. Se inició una campaña de desprestigio, en la cual se exponía que la bahía de Lima ya no sería ni para los limeños, ni vehículos (al considerar la disminución de velocidad). Y que se convertiría en un escenario para el desarrollo inmobiliario. En consecuencia, el alcalde Luis Castañeda, a raíz de las críticas niega la “Nueva Visión”, la cual se realizó durante su gobierno y convoca al Arq. Augusto Ortiz de Zevallos para la elaboración de un nuevo plan, que sería llamado: “Plan Estructurador de la Costa Verde 2009-2025”.

En este contexto, al finalizar la gestión L. Castañeda, dos años después de la aprobación de la “Nueva Visión”, se pacta, mediante acuerdo de Autoridad del Proyecto Costa Verde N° 911-2009. El argumento principal de la visión de A. Ortiz de Zevallos, se distancia de lo antes planteado en la Nueva Visión y el Plan del 95. Diciendo que es necesario vincular a la ciudad con el mar, teniendo en cuenta todas las avenidas importantes que llegan hasta borde costero, se necesita crear un espacio litoral que se convierta en la prolongación del tejido urbano existente. Como el mismo expresa:

El nuevo plan para la Costa Verde entiende a la costa como el gran espacio de encuentro de toda la ciudad, dando cumplimiento a su vocación natural y a las definiciones que la propia ley sobre ella estableció...La Costa Verde debe ser el lugar de encuentro de toda la metrópoli. Son muchas las avenidas que llegan al mar, y eso es lo que permite una Costa Verde articulada a la metrópoli. Toda la ciudad debe disfrutar del litoral como espacio público. Interconectar litoral y ciudad es posible.

(Ortiz de Zevallos 2011: 84-85)

Es importante remarcar que Luis Castañeda, antes de dejar el gobierno de Lima, declara la intangibilidad de los acantilados por medio de la Ordenanza N° 1414. La cual establece la intangibilidad del acantilado a menos que sea para el desarrollo de algún proyecto de inversión pública relacionados con la infraestructura vial. Además, en el artículo 1 indica que todas las zonas de acantilado y laderas se convierten en zonas paisajistas que deberán ser salvaguardadas.

Al inicio de su mandato, la ex alcaldesa Susana Villarán, optó por lo más lógico, ejecutar el plan estructurador 2009, elaborado por la gestión de Castañeda. Inició con la construcción del malecón de la playa Herradura, renovando el pavimento, instalando pérgolas y servicios higiénicos, con mobiliario urbano e iluminación. Sin embargo, se cometió el error de remover las piedras de la playa para colocar arena, sin un estudio previo de arena miento. El arenado fue erosionado y en pocos días ya se había perdido gran cantidad de arena. En el 2013, culminó el tramo San Miguel- Magdalena, con la ampliación de la vía, instalación de pérgolas, iluminación y equipamiento básico. Se construyó rampas y puentes para conectar la parte superior del acantilado con la bahía. La gestión de S. Villarán concluye, con el desarrollo de la “Actualización del Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 2014-2035”, plan que nunca se hizo público. Y dejó pendiente para su sucesor la construcción de seis puentes en los distritos de San Isidro, Miraflores y Barranco.



*Puente John Lennon,
San Miguel (2014)*

La propuesta del Arq. Augusto Ortiz de Zevallos, se centra la conexión entre el tejido urbano de Lima consolidada con la bahía de Lima, extendiendo el paisaje a través del acantilado.

Fuente: Augusto Ortiz de Zevallos

3.2.5 Las últimas pinceladas de un Paisaje desdibujado.

Luis Castañeda, es elegido por tercera vez como alcalde de Lima Metropolitana. Recordemos que una de las últimas acciones de su segundo gobierno fue decretar la intangibilidad de los acantilados, esta acción “cuestionable”, se realizó a manera de bloqueo para que el resto de alcaldes de los municipios ribereños no puedan desarrollar proyectos similares a Larcomar. El tercer mandato de L. Castañeda, inicia con una persecución a la gestión realizada por Susan Villarán. Se cuestiona los proyectos de conexión entre el acantilado y la playa. Hasta el punto de iniciar un proceso legal, en el cual se detendría la construcción de dos puentes y rampas, las cuales ahora tienen un letrero que dice: “Judicializado”. Esta acción se argumentó en base, a deficiencias en los expedientes técnicos, que explicaban la creación de ciertas situaciones en los taludes del acantilado que originaría la inviabilidad de la construcción por posible riesgo.

Sin embargo, uno de los aspectos positivos de esta gestión fue la elaboración de la “Ordenación Urbanística de la Costa Verde 2016-2026”, desarrollada por el arquitecto Jorge Ruiz de Somocurcio. Este nuevo planteamiento tiene como premisa la reconexión entre el acantilado con el mar, en ciertas ubicaciones llamadas, “nuevas centralidades”, como expresa J. Ruiz de Somocurcio: “La presente administración Municipal se ha propuesto reconciliar la ciudad con la C.V dándole prioridad a la existencia de playa a lo largo de toda la Costa, transformarla en un parque zonal marino y conectar la ciudad superior con el mar, en puntos estratégicos, con la participación del gobierno nacional y la inversión privada.” (J. Ruiz de Somocurcio 2016).

Esta propuesta interesante que proponía el desarrollo de un gran parque marino a lo largo de todo el borde costero. Y reconocía ciertas centralidades donde se desarrollarían las actividades “anclas”, que generarían un constante flujo entre la ciudad y la bahía de Lima. Lamentablemente otra vez, fue dejada de lado para dar paso a la improvisación.

El tercer gobierno de Castañeda se identificó por la realización de proyectos inconexos, que no respondían a ningunos de los planes existentes y que no conversan con las necesidades de la comuna limeña. Por nombrar un ejemplo, tenemos el caso de la Ciclovía-Malecón o el “Ciempiés amarillo”, que nace en respuesta a la disminución de espacio por la habilitación del tercer carril. Esta construcción elevada a 1.50 sobre pilotes, tiene una longitud de 700 m y atraviesa las playas de la Punta Roquitas, Pampilla, Waikiki. Que no solo atenta contra el paisaje del borde costero, sino también con la seguridad de la ciudadanía al dificultar el acceso a la playa. Del mismo modo, en el último año de su gobierno (2018), se inició la construcción del Malecón denominado tramo II, el cual abarcaría el recorrido de San Isidro a Chorrillos. Si bien este proyecto, tiene aspectos positivos como conectar los malecones existentes; no se puede dejar de mencionar que las obras provocarían la reducción del área de playas en algunos sectores. Además, la Marina de guerra declaró que se estarían realizando trabajos en zonas acuáticas, pese a no contar con estudios de impacto ambiental.

LÍNEA DE TIEMPO- G

“ Acciones sobre

1998

Termina la construcción del Centro Comercial Larcomar, sobre el acantilado. El Arq. Eduardo Figari, respaldado en el PMD 95, impulsa el proyecto.



En consecuencia se trasgredían la v generado en la de playas. L. C para el desar

1995

Creación de la Autoridad del Proyecto Costa Verde

Gobierno de Ricardo Belmont

Gobierno de A. Andrade Carmona

1990

Se gana tierra al mar en los distritos de San Miguel, Magdalena del Mar y San Isidro

Se Aprueba el “Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 1995 -2010”

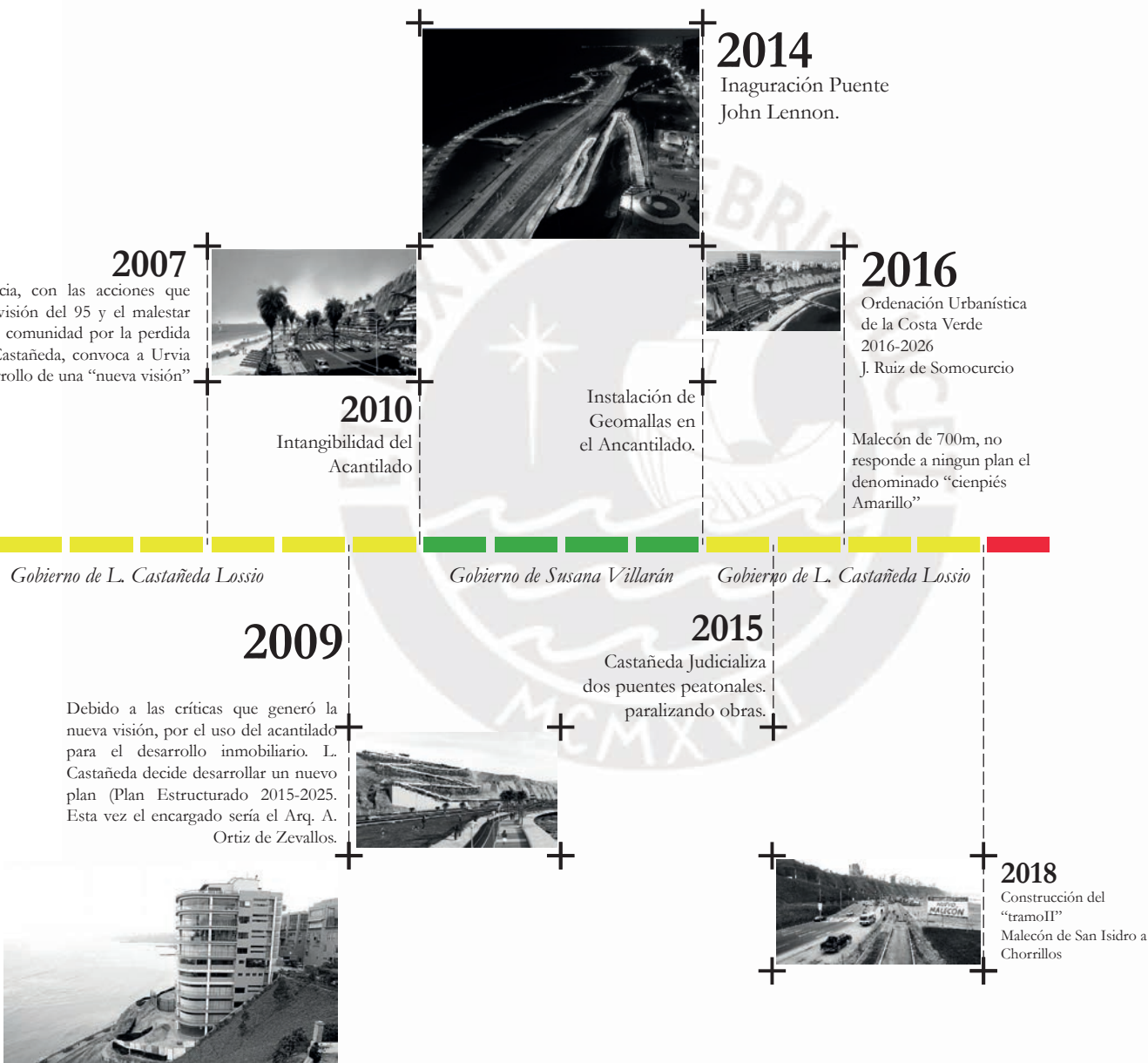


2004

El ex alcalde de Barranco, Martín del Pomar, permite la construcción del edificio “Aquamarina”, sobre el acantilado, interrumpiendo el recorrido del malecón. Además, se realiza la concesión de cinco playas de Barranco.

ESTIACIÓN MUNICIPAL

La Costa Verde”



*Capítulo 4:***Contribuciones a un paisaje integrado.****Problemática****4.1 Eduardo Figari**

El arquitecto E. Figari, considera que el problema principal de la Costa Verde es de gobernanza. Sin embargo, destaca que la creación de la APCV fue una medida adecuada, un directorio presidido por el alcalde de Lima Metropolitana e integrado por los alcaldes de los distritos ribereños, el sistema es correcto. El problema es la gestión pública que en este país está muy devaluada. El caso es que las personas responsables no han logrado hacer una gestión competente y ha quedado demostrada su incapacidad para realizar acciones coordinadas. De tal modo, que algunos distritos han ignorado las resoluciones emitidas por APCV, especialmente en Barranco, donde la autoridad distrital ha hecho lo que ha querido.

Por lo cual, no hay una visión consolidada de la Costa Verde, nadie se ha preocupado de construir una visión de consenso. Señala, que un claro ejemplo son las acciones de Castañeda, durante su segundo gobierno. En un momento se plantea la “Nueva Visión”, sin embargo, el mismo alcalde saca una resolución tiempo después y declara la intangibilidad del acantilado por razones estrictamente política, sin visión de ciudad o propiciar un desarrollo sano del borde costero.

De igual importancia, para entender la problemática que rodea a la Costa Verde, es el hecho de que la bahía de Lima se encuentra en estado de abandono, si alguien baja a la playa no encontrara nada, ninguna actividad programática para ser desarrollada. Por lo que, el borde costero se presenta como un escenario de cierto riesgo, como expresa Eduardo Figari: “...a quien se le podría ocurrir realizar alguna gran inversión, por ejemplo, un “acuario” sería un riesgo muy grande debido a que no hay flujo de personas”. (E. Figari 2018). Por lo que, en estos momentos la Costa Verde no necesita construir, lo que hay que hacer es simplemente dar acceso. En el momento que haya accesibilidad se puede plantear programas en concordancia con lo dispuesto por la APCV.

E. Figari, piensa que el rol de la Costa Verde, es el de espacio público de esparcimiento, por excelencia. La bahía de Lima, debe ser dedicada a equipamiento, establecimientos y servicios de uso público y en ningún caso se debería utilizar para el desarrollo inmobiliario. Sin embargo, se debe delimitar el camino de la inversión privada, debido a que muchas veces estas iniciativas privatizan el espacio público, porque si bien son de “uso público” muchas veces actúan como segregadores urbanos. En el caso de los restaurantes en Barranco, se han insertado en locaciones que interrumpen la continuidad del malecón y hasta la propia playa.

Visión

Respecto a la conectividad, Figari visualiza la importancia que tiene el automóvil para interactuar con la Costa Verde, hoy en día. Dado que, si alguien no tiene automóvil no hay forma de bajar a la playa, a menos que alguien quiera bajar 70 metros, el caso de Miraflores, es como subir un edificio de 20 pisos, es de difícil acceso. Por lo cual, indica la importancia de que Lima Metropolitana establezca un sistema de transporte público, que se integre con el sistema de Lima y permita a la población llegar de manera fácil a este espacio.

Conectividad

De igual importancia, es instalar conexiones más eficientes en determinados puntos de Convergencia a lo largo de la Costa Verde, existen avenidas importantes que se interceptan con el borde costero a través del transporte público convendría que, a través de la integración al sistema de transporte, se establezca conectores urbanos que comuniquen a la parte superior con la bahía. Como relata Eduardo Figari:

Por ejemplo, ahora se habla de teleféricos para acceder a los cerros. Se podría extrapolar esa misma lógica en el remate de la Av. Huaylas, donde converge población de Villa el Salvador, San Genaro y todas las zonas de Huaylas, entre otros. Desembocando en el malecón de Chorrillos, sería estupendo que de ahí se conecten con un teleférico, funicular o algún tipo de transporte para que la gente de esta avenida sumamente populosa, conecte con la Costa Verde. Y esta conexión sea parte del sistema de transporte público.

(E. Figari 2018).

Eduardo Figari, propone que, en intervenciones como Larcomar, sería posible cubrir el segmento de la vía para crear una conexión más amigable hacia el mar.



Equipamiento

En el caso de equipamiento, considera que la Costa Verde debe ser un espacio para todo tipo de equipamientos relacionados al ocio y cultura, tales como, Restaurantes, Centro culturales, espacios deportivos, etc. Los cuales pueden ser desarrollados por el sector privado, siempre y cuando el sector público evalúe la viabilidad y beneficio del proyecto. En este escenario, el estado decide si otorga la licencia de construcción o plantea ciertas condiciones, que beneficien a la ciudad, para dar la autorización.

Además, señala la importancia de desarrollar este tipo de equipamientos tanto en la bahía como en el acantilado. Es totalmente insensato declarar la intangibilidad, decir que no se puede desarrollar nada. En base a esto, comienza a filtrarse la informalidad, la corrupción y aparecer intervenciones mal planteadas. Como es el caso de Magdalena, se convierte en un espacio de ferias temporales, que poco a poco empiezan a consolidarse y a cercar parte del espacio público. Una decisión equivocada.

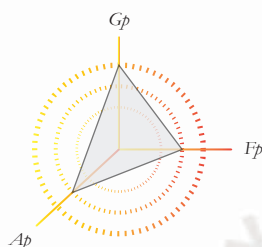
Vía expresa

En el caso de la vía expresa, Figari cree que una vía de alta velocidad puede ser compatible con un espacio de esparcimiento. Siempre que la vía este bien planificada, es necesario establecer la correcta ubicación de las vías de servicio, por ejemplo. Cita el ejemplo de Larcomar, donde se ha proyectado techar esa parte de la vía expresa, originando un parque encima de la vía, como es el caso de la Costa Nera en Chile, donde los vehículos pasan por abajo. Se considera que de ninguna forma se debería disminuir la velocidad y el hecho de habilitar semáforos solo complicara el transito de la Costa Verde.

APRECIACIONES SOBRE LA COSTA VERDE

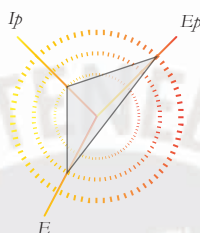
Eduardo Figari Gold

PROBLEMÁTICA



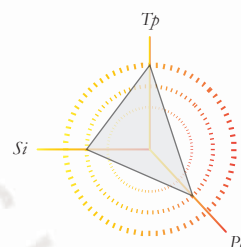
Gp: Gestión Pública.
Fp: Fragmentación del Poder.
Ap: Actividad Programática

VISIÓN



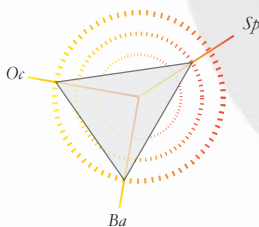
Ep: Espacio Público.
E: Equipamiento de desarrollo.
Ip: Inversión privada, supervisada.

CONECTIVIDAD



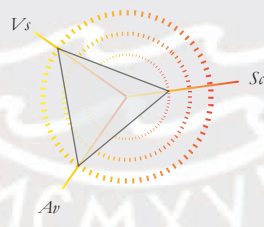
Tp: Transporte público
Pc: Conexiones en puntos de convergencia.
Si: Sistema de transporte integrado.

EQUIPAMIENTO



Oc: Ocio y cultura.
Sp: Desarrollado por Sector privado.
Ba: Bahía-Acantilado.

VÍA EXPRESA



Av: Vía de alta velocidad.
Sc: Sectores cubiertos.
Vs: Vía de servicios.

Ejes principales - gráfico de radar / Elaboración propia.

“Un plan tan complejo con tanto elemento, es difícil conseguir consenso. Lo que hay que ubicar son temas, proyectos o iniciativas que congreguen y sobre esas intervenir. No podemos pretender que todos tengamos la misma imagen de Lima. Sobre eso se presentarán nuevas oportunidades.”

(E. Figari 2018)

Problemática

4.2 Manuel Zubiarte (Urvia)

Manuel Zubiarte, cree que el principal problema es la gestión y superposición de poderes que existe en la Costa Verde. Un problema de ejecución, ya que si se desarrollan proyectos (malecones, puentes, protección del acantilado, arenamiento, etc.). Sin embargo, se desarrollan de forma equivocada y sin seguir algún plan; debido a que la APCV no tiene el poder suficiente para hacer valer un plan. Los distritos hacen lo que quieren, cada uno tiene sus prerrogativas y la Autoridad no ha sido suficientemente fuerte para efectuar la normativa que rige, y para poder evitar que los municipios ribereños sigan actuando, el gobierno metropolitano a actuado por su cuenta.

Además, el plan en vigencia actual (PMD 95), es limitado y suscita el problema actual. Por ejemplo, el caso de la polución visual debido a las construcciones en el borde del mar, debido a una zonificación imprecisa y que da espacio a estas acciones de apropiación ilícita; también está el caso de Magdalena del Mar, donde han desarrollado una serie de intervenciones temporales cerrando espacios de carácter público, como los malecones. El caso de la Marina Club, donde nadie puede mirar lo que sucede adentro o los barcos, no hay acceso visual, se forma un área exclusiva con yates de 1 millón de dólares, convirtiéndose en un gueto social.

Visión

La Costa Verde, debe ser un gran espacio público para toda Lima Metropolitana. La ciudad de arriba debe relacionarse con la de abajo. Por lo cual es necesario generar actividades que se concentren al lado del acantilado, funciones que puede ser hoteles, restaurantes, vivienda. Al lado de mar solo debería desarrollarse actividades vinculadas al ocio, con ciertas facilidades menores.

Zubiarte pone como ejemplo el club Regatas: “El Club Regatas de Lima”, es un espacio exclusivo. Por estar cerca al mar se tiene una vista privilegiada de la bahía, y se pueden desarrollar diferentes actividades deportivas; es un lugar donde tienes playa, restaurantes y otros equipamientos. La intención de esta visión es prologar todas estas facilidades que puede tener un club exclusivo a todo el litoral de la Costa Verde. Un lugar donde no solo se pasen algunos días de verano, sino tenga oferta durante todo el año.

Conectividad

Según M. Zubiarte, La extensión del tejido urbano de la ciudad consolidada debe fijar los ejes principales que conectarán con la Costa Verde, en cada distrito, marcando hitos que serán los puntos de conexión transversal entre la parte superior del acantilado y las playas. Por lo cual, Zubiarte, cree que las bajadas peatonales se deben conectar con Avenidas, calles o espacios representativos, teniendo propuestas diferentes en cada distrito ribereño. Por ejemplo; debido a la interacción que genera Larcomar se debe considerar un teleférico, lo mismo sucede con la Av. Pardo y con al lado del Coliseo Issac Bonilla.

También, se indica que la fluidez de la relación entre la ciudad de arriba y abajo, se dará paulatinamente a través de escaleras que se irán construyendo según la necesidad de conexión generada por las actividades que se desarrollen en la parte inferior del acantilado.



Elaboración propia.

Sección esquemática de la Nueva Visión de Urvia, la propuesta consistía en desplazar en ciertas partes la vía expresa con la finalidad de crear macrolotes en el acantilado, los cuales serían subastados. Obtuvo muchas críticas por el “uso masivo del acantilado”. Sin embargo, solo contemplaba el 16%, menos de lo que se considero en el plan del 95 (25%).

Equipamiento

Respecto al equipamiento, señala que cuando se tiene una playa se debe generar mínimo una actividad donde vaya un consumidor de mayor capacidad, como por ejemplo el restaurant Cala o el Club Waikiki, es positivo que haya gente. Los usuarios directos van al atractor, estacionan sus vehículos y consumen “n” cosas. Alrededor debería haber consumidores con mediana capacidad y mas adelante los de menor capacidad. Como expresa J. Gehl: “La gente se siente atraída por la gente. Se junta y deambulan con otras personas y tratan de situarse cerca de ellas. Las nuevas actividades empiezan en las proximidades de lo que ya está sucediendo.” (J. Gehl 2004: 31). Bajo el concepto de que gente atrae más gente. Podemos pensar que la atracción de usuarios generara una zona de seguridad (visitantes que pasean), protegidos por el núcleo poblacional que coloniza el área, generando una vigilancia ciudadana.

En la Nueva Visión, se plantean atractores a lo largo del acantilado. edificios de uso mixto, que los dos primeros niveles desarrollan actividades acordes con el rol de la Costa Verde (restaurantes, cafés, cines, etc.) y en los niveles superiores se destinará el uso a vivienda u oficina. Estos equipamientos se ubicarán al pie del acantilado. Y en la playa solo habrá servicios mínimos complementarios (baños, pequeños kioscos, puestos de salvataje, etc.)

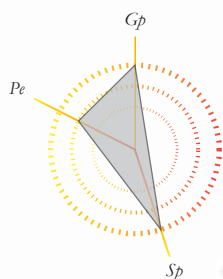
Vía expresa

En el caso de la vía expresa, se considera desplazar la vía del acantilado, para dar lugar a la creación de macro lotes. Se piensa conveniente quitar el carácter de “vía expresa” reduciendo la velocidad a 60 Km/hora. Con la finalidad de consolidar las conexiones entre el malecón del acantilado y la playa se insertarán pases peatonales, en los centros atractores. Lo cuales podrían funcionar como paraderos del transporte público, importante para el funcionamiento de la nueva visión. Respecto a los carriles Zubiarte señala: “... Se ha planteado seguir con 2x2 carriles más un carril de servicio en las zonas de macro lotes hasta la bajada de San Isidro desde donde se amplía a 3x3 carriles. El estudio de tráfico a nivel de prefactibilidad planteado con una velocidad normativa de 60 km/hora y 6 semáforos, arroja una suficiente fluidez cuando los desarrollos urbanos se consoliden.” (Zubiarte 2012).

APRECIACIONES SOBRE LA COSTA VERDE

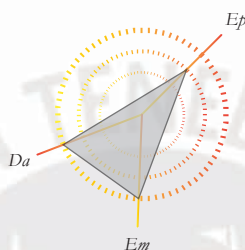
Manuel Zubiato Vidal

PROBLEMÁTICA



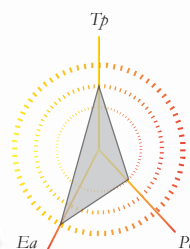
Gp: Gestión Pública.
Sp: Superposición del Poder.
Pe: Privatización del espacio público.

VISIÓN



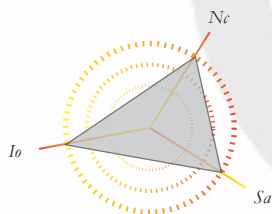
Ep: Espacio Público.
Da: Desarrollo en el acantilado
Em: Equipamiento relacionadas al mar

CONECTIVIDAD



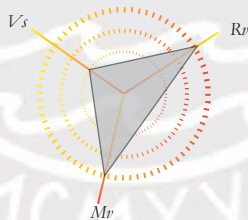
Tp: Transporte público
Pc: Conexiones en puntos de convergencia.
Ea: Equipamiento en el acantilado.

EQUIPAMIENTO



Io: Inmobiliario-Ocio.
Nc: Atractores.
Sa: Construcciones solo en el Acantilado.

VÍA EXPRESA



Rv: Reducción de velocidad.
Mv: Mover la vía.
Vs: Vía de servicios.

Ejes principales - gráfico de radar / Elaboración propia.

“Solo establecemos como hipótesis, que el desinterés es consecuencia de la desconexión física de la costa con los distritos visualizándose la costa como perteneciente a toda Lima.”

(M. Zubiato 2010)

Problemática

4.3 Ortiz de Zevallos

Según Ortiz de Zevallos, el principal problema del borde costero es la fragmentación del poder. El hecho que la Costa Verde se maneje por sectores es un gran error. Dado que, los desechos, el comportamiento de mar, etc. No saben en qué distrito actúan y muchas veces la corriente traslada una serie de desperdicios que terminan en la Punta o en el Callao. Entonces, temas como: el recojo de desperdicios, mareaje, advertencias, mitigación de riesgos, seguridad ciudadana, etc. No se deberá gestionar por sectores, debe ser una sola autoridad la encargada de velar por el desarrollo de la Costa Verde, como en Barcelona, donde una sola autoridad se encargó del desarrollo, gestión y administración de la bahía, no como sector sino como espacio geográfico.

También, se debe tener el sistema de gobernanza defectuoso, donde la APCV, es incapaz de desarrollar un plan aprobado por todos los actores (Emape, alcaldes distritales, Lima Metropolitana). Estas acciones solo dan espacio a la improvisación y especulación de los distritos en busca de sus propios beneficios.

Otro de los problemas es la falta de espacios y actividades programáticas para el desarrollo público y social de la Costa Verde, Ortiz de Zevallos en su plan estructurador, elabora un diagnóstico en el cual indica que la Costa Verde no existe como espacio de rol social y solo se limita a ser una vía de paso. En palabras de él mismo: "... La Costa Verde hoy es un espacio residual y negado, sin entidad propia ni verdadero aprovechamiento, tanto que algunos la confunden con una simple pista a la que los buses panorámicos no van, porque Lima, la única capital sudamericana frente al mar, no tiene nada que enseñar allí". (Ortiz de Zevallos 2010 :81)

Ortiz de Zevallos, percibe a la Costa Verde, como el espacio donde el tejido de una ciudad consolidada se vincula con el mar, a través de un acantilado donde los espacios verdes de arriba se proyectan hasta la parte inferior, creando una conexión deseable entre un espacio y el otro. Como consecuencia, la bahía de Lima se convierte en el espacio de encuentro y recreación de toda la metrópoli. En el tejido urbano existen múltiples conexiones que se vinculan con el borde superior del acantilado, esto es una oportunidad para crear un flujo constante entre la estructura urbana de la ciudad y el borde costero, extendiendo los privilegios del mar a toda la población.

Visión

Sin embargo, esta nueva visión no se limita a las conexiones transversales, también busca la continuidad en sus recorridos longitudinales, a través de la posibilidad de que los ciudadanos puedan transitar los diferentes malecones, superior e inferior, de forma continua desde el Morro Solar hasta el Callao. Además, plantea recuperar la imagen de Lima como ciudad balnearia, creando un vínculo con su historia, rescatando los malecones, escaleras y vegetación de un paisaje olvidado.

En base a la visión que busca vincular a la Costa Verde con la ciudad; se empieza hacer algunos bocetos. Ortiz de Zevallos, realiza un estudio previo, de la erosión, los taludes y diferentes escenarios; lo cual lleva a proyectos específicos que mas tarde se convierten en el diseño preciso de las bajadas una por una. Como hacer los puentes, como deberían ser las estructuras, como son las conexiones transversales y como hay que calzar los puentes peatonales. Como incentivar las voluntades para que lleguen desde arriba.

Conectividad

Por ejemplo, tenemos ciertas avenidas que trasladan a un gran flujo de personas desde el centro de la ciudad a la Costa Verde, como es el caso de: Av. Pardo, Espinar, Angamos, etc. La Avenida Brasil que recorre 50 cuadras, sin embargo, llegas a nada. Lo que se necesita es tejer una manera y por lo tanto se estudia morfológicamente como son los espacios en cada distrito para poder conectar los de arriba con el mar. Estudiando caso por caso, se llegó a proponer una bajada y un puente genérico. Estos conectores verticales pueden ser de todo tipo. Por ejemplo, Lisboa entera está diseñada con funiculares. También, el caso de Valparaíso que cuenta con teleféricos. No obstante, hay que tener en cuenta que un solo puente o dos escaleras no hacen el cambio, lo que sirve es tener un sistema. Que nos vale tener una sola línea de metro, la ciudad es un desparramo lo que necesitamos es tejer una red.

Equipamiento

Respecto al equipamiento con el que debe contar el borde costero, Arq. Ortiz de Zevallos, piensa que, en la playa, se debería desarrollar el gran espacio recreativo de Lima, con servicios básicos. Como es el caso de Rio de Janeiro, Barcelona o cualquier ciudad con borde costero. Una locación con playa, servicios complementarios a esta actividad, equipamientos culturales con gastronomía o ferias. Se debe considerar que ninguna playa mide 400 metros, no tiene lógica. Las playas en el mundo son de 80, 100, 120 metros; entonces es evidente que la función recreativa de este espacio frente al mar, debe ser acompañada con usos que no la anulen, sino que favorezcan el desarrollo.

El mundo está lleno de escenarios de bordes marítimos activados, con “n” actividades; restaurantes, hoteles, servicios, recreación, piscina, infraestructura deportiva, etc. El gran espacio recreativo de kilómetros que es la Costa Verde, puede ser el lugar donde se encuentre los diferentes equipamientos de ocio, recreación y cultura que Lima Metropolitana no posee. Por otra parte, si se habilita un muelle sobre pilotes, y al final de este se genera un espacio; esta intervención no va afectar las rompientes. Se pueden hacer equipamientos dentro del mar. Emulando las actividades que desarrollaron con los Cholos nadadores, los cuales ponían a la gente en boyas y los salvaban de que se ahogaran y la gente podía caminar hasta dentro del mar, donde no había olas.

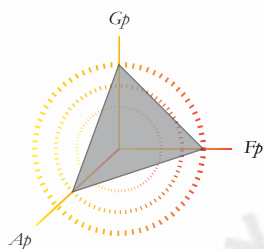
Vía expresa

Augusto Ortiz de Zevallos, realiza un diagnóstico sobre los principales problemas y características, del anillo cinco de Lima; donde el tráfico, la contaminación auditiva y los ruidos propios del acantilado y los accesos (subidas y bajadas); no permiten conectar con el paisaje costero, como expresa: “Hoy la Costa Verde, es una confusa trama improvisada de vialidad acumulativa, donde a veces hay que ir de uno. Con congestiones diarias, subidas y bajadas inseguras, choques frecuentes, poca iluminación y ninguna invitación al disfrute del paisaje”. Resalta que se debe corregir estos problemas y que la vía expresa Costa Verde no puede ser considerada solo como una carretera de paso. La vialidad del borde costero debe permitir el pase de ciclistas, la seguridad de los visitantes y la admiración del paisaje.

APRECIACIONES SOBRE LA COSTA VERDE

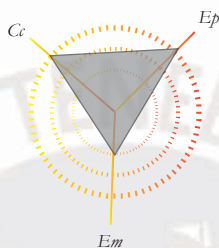
Augusto Ortiz de Zevallos

PROBLEMÁTICA



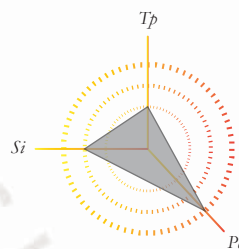
Gp: Gestión Pública.
Fp: Fragmentación del Poder.
Ap: Actividad programática.

VISIÓN



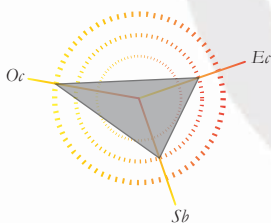
Ep: Espacio Público.
Cc: Conexión transversal- longitudinal
Em: Equipamiento relacionadas al mar

CONECTIVIDAD



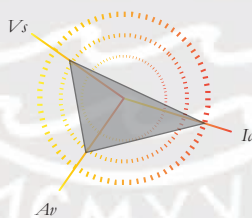
Tp: Transporte público
Pc: Conexiones en puntos de convergencia.
Si: Sistema de transporte integrado.

EQUIPAMIENTO



Oc: Ocio-cultura.
Ec: Equipamiento complementario.
Sb: Construcciones en la bahía.

VÍA EXPRESA

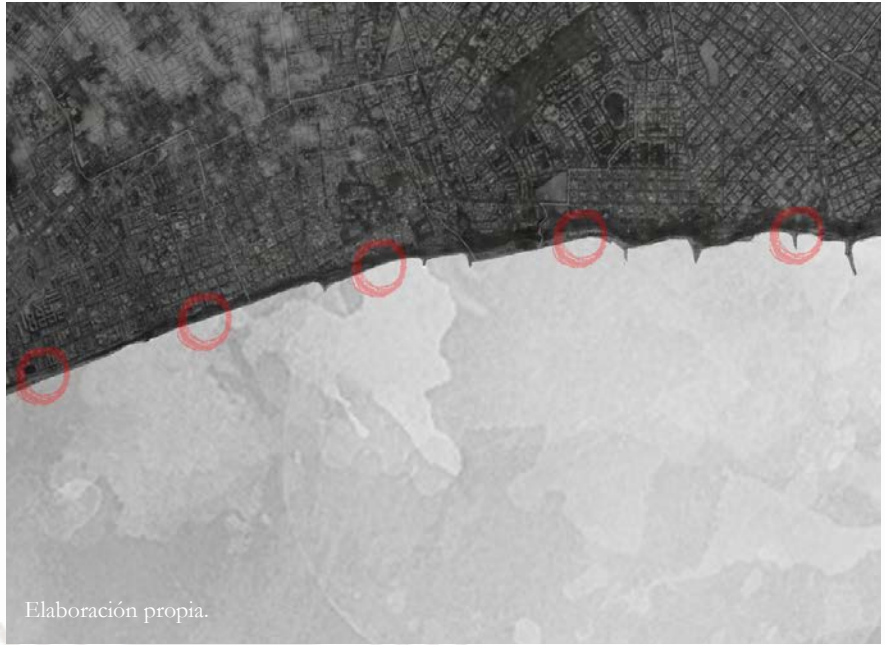


Av: Alta velocidad.
Ic: Inclusión de ciclistas.
Vs: Vía de servicios.

Ejes principales - grafico de radar / Elaboración propia.

“... La gestión realizada por la Municipalidad de Lima es deficiente. Además, que la Costa Verde sea administrada por cada distrito, convierte a cada autoridad en un especulador de como ganar mas dinero por debajo de la mesa...”

(A. Ortiz de Zevallos 2018)



Esquema de nuevas centralidades, propuesta del Arq. Jorge Ruiz de Somocurcio. Consiste en el desarrollo e polos multifuncionales en puntos de convergencia en el borde costero.

Problemática

4.4 Jorge Ruiz de Somocurcio.

Desde otro punto de vista, el arquitecto Jorge Ruiz de Somocurcio, considera que el principal problema que tiene Lima Metropolitana, es que se gestiona a través de 43 municipalidades. Este fenómeno se ve replicado, en menor escala, en la Costa Verde donde se superponen las gestiones e intereses de seis gobiernos distritales, con el gobierno metropolitano y la región Callao. Como consecuencia, cada distrito realiza acciones desvinculadas, por ejemplo: Los distritos de Barranco y Chorrillos han concesionado casi todas sus playas; San Miguel y Magdalena del Mar, alquilan sus espacios para eventos temporales. Finalmente, señala que el principal problema de la Costa Verde, es la APCV con su deficiente modelo de gestión.

El sistema de gobernanza es errado y es necesario cambiarlo entre la Marina de Guerra, la sociedad civil y el colegio de arquitectos; los representantes políticos de cada distrito ribereño, solo buscan aprovecharse de este espacio. El caso más fragante es el de “Borde Mar”, un espacio donde se supone que debería desarrollarse actividades deportivas. Sin embargo, el concesionario trasgrediendo el público con el que fue pensado la Costa Verde, insertó una serie de restaurants encima de cada espacio. Cuando se quiso tomar acciones legales, los inversionistas a través de una acción de amparo convirtieron a estos restaurants exclusivos, en edificaciones judicialmente inamovibles. Como consecuencia se privatiza un espacio de rol público. Según Duhau & Giglia, el concepto de privatización del espacio público “... hace referencia a la proliferación de equipamientos destinados al uso público, pero estatutariamente de propiedad privada y, por consiguiente, sujetos en principio a fines, usos y reglas de comportamiento definidos y asignados por sus propietarios”. (E. Duhau & A. Giglia 2016).

Visión

El borde costero de Lima, se extiende desde Pucusana hasta Ancón y la Costa Verde es un tramo de todo este borde, el cual debería desarrollarse. El tramo de Ancón, correspondería a Lima Norte (Comas, Los Olivos, Independencia, etc.) Pucusana, para el Sur (Villa el Salvador, Punta Hermosa, San Bartolo, etc.). El sector llamado, Costa Verde para la “ciudad consolidada”, desarrollándose como el gran espacio público de Lima. Entonces, la costa verde es el gran espacio de rol público recreativo que vincula a Lima con el mar, el segmento que se encuentra elevado respecto al nivel del mar, que incluye al Callao.

Somocurcio, sostiene que es importante tener una sola visión, un solo plan maestro y que cada gobierno ribereño se debe encargarse de desarrollar el plan, bajo la normativa vigente. Sin embargo, debemos considerar que la Costa Verde se divide en dos tramos; natural, desde Chorrillos hasta Miraflores; y artificial, desde San Isidro hasta San Miguel. En el primer tramo se debe generar espacios públicos de calidad e insertar servicios complementarios; en el segundo desarrollar una oferta recreativa, comercial acorde con los distritos. Este espacio en conjunto debe ser un gran parque zonal marítimo, creando playa a todo lo largo, las cuales pueden ser de arena, de piedras, etc. Es vital que la playa sea un continuo sin interrupción a lo largo del borde.

J. Ruiz de Somocurcio, indica que es importante tener en cuenta que la ciudad no acaba en el acantilado. El tejido urbano ingresa al mar, el continente avanza sobre el mar. Básicamente a partir de nuevas centralidades, que son en esencia aquellas quebradas o accidentes geográficos donde la parte superior del acantilado se conecta con la parte inferior. Localizándonos de sur a norte, del Morro Solar, playa pescadores, bajada Balta, la bajada de Barranco, Armendáriz, el cuartel San Martín, La Av. Brasil, etc. Esos son puntos de convergencia, donde se pueden mejorar las conexiones ciudad-mar y establecer hitos.

Conectividad

En la actualidad no hay ninguna actividad programática en la Costa Verde, incluso en sectores como San Miguel y Magdalena del Mar hay carteles que prohíben el uso de la playa, debido a su braveza. No existe continuidad entre las veredas y ciclovías, no hay suficientes accesos transversales a la bahía, en consecuencia, a que, en 50 metros ganados al mar no se puede insertar una vía de 6 carriles, ciclovía, paseo peatonal, estacionamientos. Por lo cual, se debe ganar nuevamente tierra al continente y conseguir continuidad longitudinal.

Equipamiento

El concepto de las centralidades se desarrolló bajo la premisa de conectar el tejido de una ciudad consolidada con la bahía, a través de actividades que potencien el rol público- recreativo de la Costa Verde y el desarrollo de los distritos ribereños. Por lo que, será necesario construir estas nuevas centralidades en ciertos lugares del acantilado, negando la intangibilidad de este espacio, recordemos que es un espacio artificial.

Por otro lado, la Costa Verde como parque zonal marino, debería recibir proyectos como: puerto marítimo, con espacios para eventos, conciertos, centros de interpretación, instalaciones recreativas y culturales. Además, de la creación de nuevos espacios públicos con los servicios necesarios para el desarrollo de actividades propias de un balneario. La bahía central de Lima, se presenta como el espacio idóneo para la elaboración de proyectos en asociación con el sector privado, proyectos como: una zona turística- empresarial, parques temáticos, salas de convenciones, el acuario nacional de Lima, mercados gastronómicos, etc. Incluso la infraestructura necesaria para el desarrollo de actividades vinculadas al mar, pesca, surf, vela, etc.

Vía Expresa

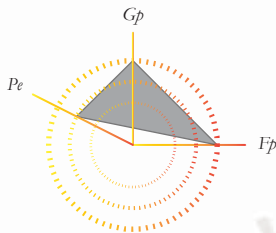
Arq. Somocurcio parte del concepto de que la Costa Verde, ha sido erróneamente tratada como un proyecto vial. Ahora, se ha convertido en el anillo cinco de Lima, así que es acertado que tenga seis carriles y debe contar con una vía de servicios, con la finalidad de evitar congestiones. Sin embargo, todas estas ampliaciones no serán compatibles con el rol público de la bahía, si no se continua con el proceso de ganar tierra al mar. Entre las posibles soluciones se ha propuesto cubrir la vía, pero es muy complicado hacer una vía de dos niveles; una vía rápida que pasaría por arriba y una interior de corte mas turístico, es demasiado caro y complicado. Es mas factible, como ya se mencionó, ganar terreno al mar y un sistema de transporte público que conecte desde el Callao hasta Chorrillos.

Por otro lado, es pertinente pensar en el mar como transporte turístico, ya que al no tener tormentas, las aguas del mar son tranquilas como para poder realizar actividades de navegación, se puede hacer cabotaje entre Pisco, Cañete y Ancón; seria como una carretera por el mar. Un sistema de cabotaje que va por el mar llevándote hasta el puerto del Callao, llevando mercancías, insumos, productos para la gente, etc.

APRECIACIONES SOBRE LA COSTA VERDE

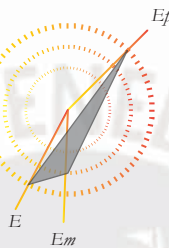
Jorge Ruiz de Somocurcio

PROBLEMÁTICA



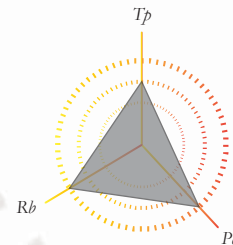
Gp: Gestión Pública.
Fp: Fragmentación del Poder.
Pe: Privatización del espacio público.

VISIÓN



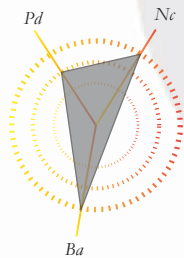
Ep: Espacio Público.
E: Equipamiento de desarrollo
Em: Equipamiento relacionadas al mar

CONECTIVIDAD



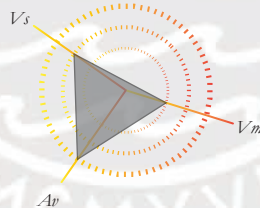
Tp: Transporte público
Pc: Conexiones en puntos de convergencia.
Rb: Conexión longitudinal de toda las playas.

EQUIPAMIENTO



Nc: Nuevas Centralidades
Ba: Bahía-Acantilado.
Pd: Potenciar- distritos.

VÍA EXPRESA



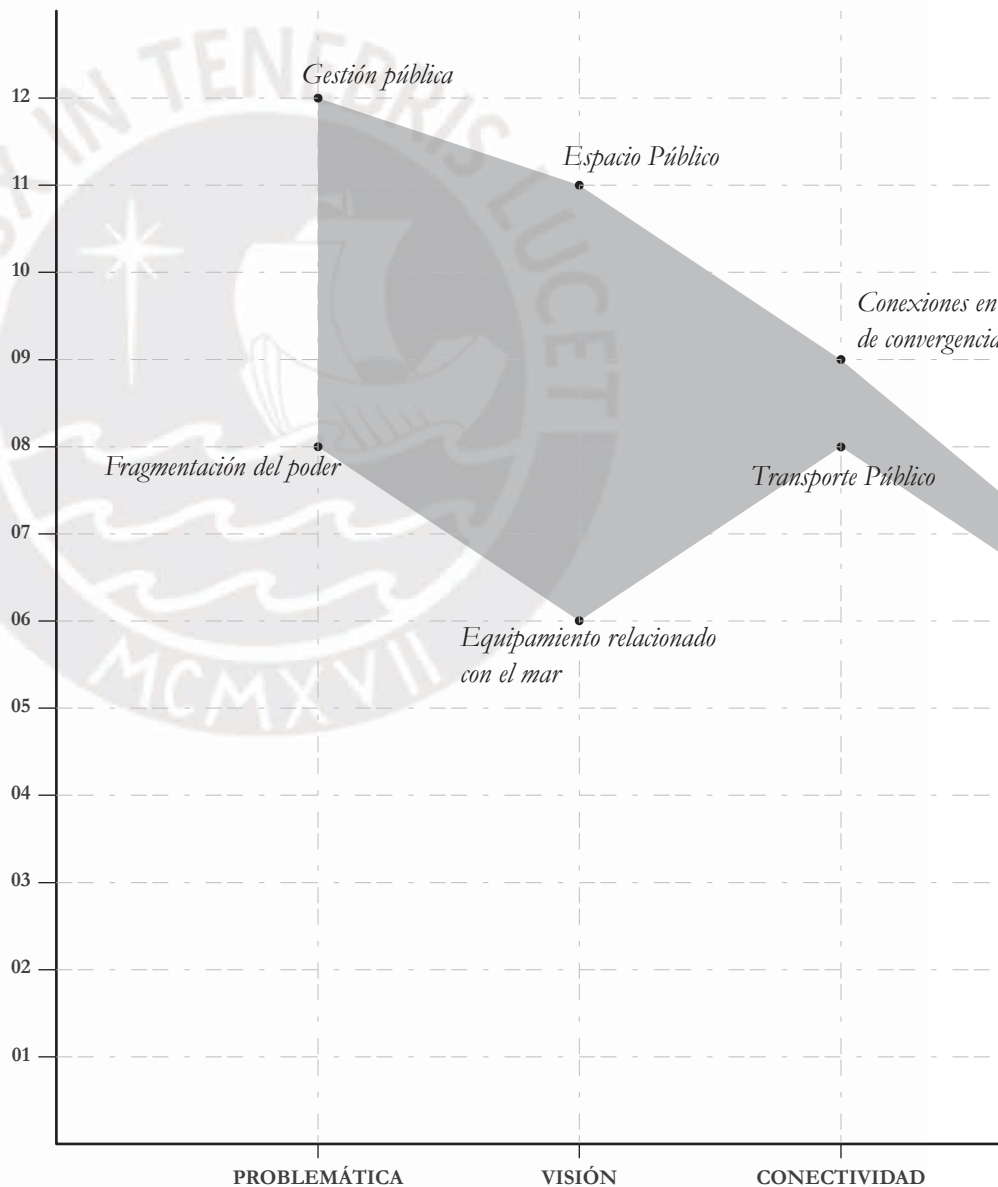
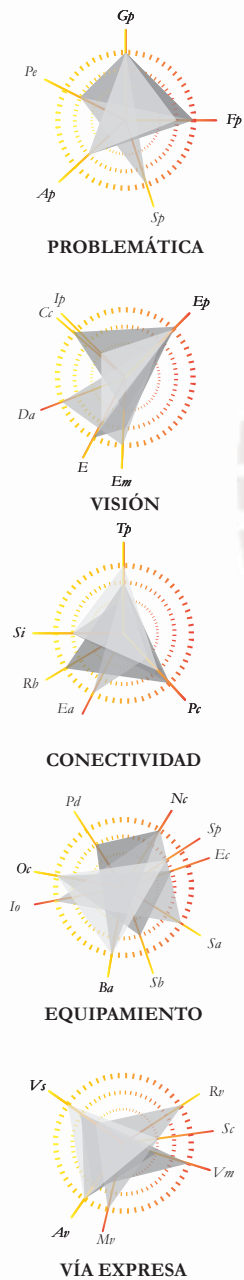
Av: Alta velocidad.
Vm: Vía Marítima.
Vs: Vía de servicios.

Ejes principales - gráfico de radar / Elaboración propia.

“El gran problema de la gestión es que no posee presupuesto. Por lo tanto, todas sus iniciativas dependen del gobierno central o del sector privado, en alianzas público-privadas. Por lo tanto, los proyectos deben pasar primero por el Ministerio de Economía (MEF), donde generalmente se atorán”.

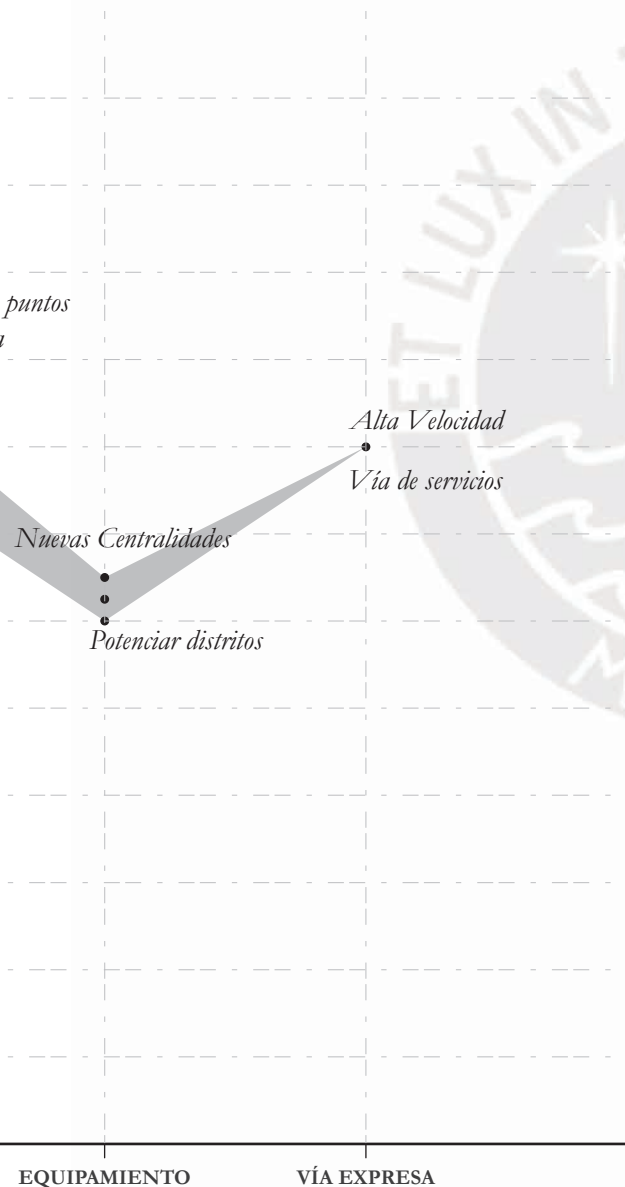
APRECIACIONES SOBRE

En busca de una vis



LA COSTA VERDE

visión integrada.



Se realizó una serie de entrevistas a especialistas que han trabajado en la Costa Verde, la información obtenida se condensó en cinco ejes: Problemática, visión, conectividad, equipamiento y la vía expresa.

Con la intención de realizar una visión integrada, se prosiguió a realizar un ponderado de cada eje en base a los temas más relevantes que cada entrevistado indicó, para luego desarrollar un ponderado final en el cual podemos ver los temas más relevantes, que definen una visión integrada de la Costa Verde

- Gp: *Gestión Pública.*
- Fp: *Fragmentación del Poder.*
- Pe: *Privatización del espacio público.*
- Ap: *Actividad Programática.*
- Sp: *Superposición del Poder.*
- Ep: *Espacio Público.*
- E: *Equipamiento de desarrollo.*
- Em: *Equipamiento relacionadas al mar.*
- Ip: *Inversión privada, supervisada.*
- Da: *Desarrollo en el acantilado.*
- Cc: *Conexión transversal- longitudinal*
- Tp: *Transporte público*
- Pc: *Conexiones en puntos de convergencia.*
- Rb: *Conexión longitudinal de toda las playas.*
- Si: *Sistema de transporte integrado.*
- Ea: *Equipamiento en el acantilado.*
- Nc: *Nuevas Centralidades*
- Ba: *Bahía-Acantilado.*
- Pd: *Potenciar- distritos.*
- Oc: *Ocio y cultura.*
- Sp: *Desarrollado por Sector privado.*
- Io: *Inmobiliario-Ocio.*
- Sa: *Construcciones solo en el Acantilado.*
- Ec: *Equipamiento complementario.*
- Sb: *Construcciones en la bahía.*
- Av: *Alta velocidad.*
- Vm: *Vía Marítima.*
- Vs: *Vía de servicios.*
- Sc: *Sectores cubiertos.*
- Rv: *Reducción de velocidad.*
- Mv: *Mover la vía.*

Capítulo 5:

Hacia un paisaje Integrado.

5.1 Reflexiones

De lo anterior, es importante entender que la concepción de Lima como ciudad vinculada al mar, se elabora en el imaginario del antiguo limeño emancipado y sus nuevas prácticas, como explica Vergara: "...La construcción conceptual de lo imaginario, se contempla todo aquello que se estructura a partir de lo real y las practicas sociales" (Vergara 2001:5). Este vínculo con el mar, solo desarrollo en los distritos de Chorrillos, Barranco y Miraflores. Por lo cual, se considera pertinente extender la creación de un nuevo imaginario a nivel metropolitano, no solo considerando a los "distritos ribereños". Y a partir de la creación de nuevas prácticas sociales y culturales vinculadas al borde marino, generar un sentido de pertenencia que vincule realmente al limeño con la Costa Verde.

Por otro lado, también se puede concluir que la Costa Verde es un espacio geografía que atravesó un proceso de modificación, a través de fenómenos naturales que, durante millones de años, lograron modificar la morfología de sus acantilados. Sin embargo, la existencia de este espacio como bahía se debe a un proceso de modificación del territorio, una acción humana, mediante la cual se ganó tierras al mar, creando un nuevo paisaje. Por esta razón, podemos establecer que la Costa Verde, como bahía es un espacio artificial, el cual debemos seguir modelando. Así que, acciones como definir la "intangibilidad" de los acantilados o el hecho de fragmentar el poder de decisión entre los distritos "ribereños", terminan siendo operaciones irracionales, que atentan contra el desarrollo de este espacio metropolitano.

Además, el actual modelo de gobernanza, restringe toda acción sobre el territorio a proyectos de corto plazo y escala pequeña. Dado que, las funciones y competencias de los diferentes niveles de gobierno, se dividen entre diversas entidades que, no tienen delimitadas sus competencias y son incapaces de llegar a un consenso. Por este motivo, Lima es escenario de acciones desvinculadas que se desarrollan desde diferentes direcciones.

Por consiguiente, la Costa Verde es un espacio política y físicamente fragmentado, donde la autonomía de los distritos ribereños, ha originado acciones atomizadas alejadas de alguna visión coordinada. Igualmente, la APCV que se debería encargar de velar por el cumplimiento de la norma y el desarrollo planificado, no cuenta con el presupuesto suficiente para el desarrollo de proyectos, dependiendo del gobierno central o la inversión privada. En este escenario, queda claro que los problemas centrales son de fiscalización y ejecución, debido a que existen múltiples planes de este espacio y, sin embargo, las autoridades optan por realizar intervenciones de pequeña escala y desvinculadas.

Se debe, replicar modelos como el “The Greater London Authority” de Londres, esta autoridad regional, se centra en la definición y ejecución de estrategias a nivel metropolitano. Como expresa M. Simmons: “El Gran Londres constituye un ejemplo palmario de la situación antes descrita: un nuevo gobierno británico, constitucionalmente innovador, ha advertido su incapacidad de ejercer un control efectivo, así como la imposibilidad para una administración local fragmentada de hacer frente de la forma pertinente a los cambios urbanos ... Y, así, se propone una nueva forma de autoridad metropolitana...” (Simmons 2011:49)

Sería ingenuo pensar que, bajo el actual sistema de gobernanza que permite la superposición de competencias y fragmenta las decisiones de poder; se podría realizar intervenciones de escala metropolitana. Esto ha sido constatado durante las últimas décadas; con el lucro de los “vacíos” en plan del 95 (el caso Borde Mar); con la “Nueva Visión” desarrollada por Urvia, la cual fue desplazada en la misma gestión municipal por “El plan estructurador 2009-2025”, de Ortiz de Zevallos, el cual a su vez fue judicializado por el mismo alcalde, en su tercer gobierno contradiciendo la visión que el mismo propuso o por la dependencia económica del gobierno central para el desarrollo de planes como la “Ordenación Urbanística de la Costa Verde 2016-2026”, de J. Ruiz de Somocurcio. En conclusión, considero pertinente decir que no se podrá ejecutar ningún plan, a menos, que se cambie el actual modelo de gestión, por el cual se rige Lima Metropolitana. Sin embargo, después de las diferentes visiones que se han elaborado sobre la Costa Verde, en las últimas décadas, es pertinente crear una visión de consenso. La cual, se desarrollará en base a paradigmas, que marquen las condicionantes para el desarrollo del borde costero de Lima. Asimismo, es importante establecer la acción inicial, a través, de la cual se espera desencadenar una serie de cambios en la Costa Verde.

5.2 Nuevos paradigmas, construyendo una visión de consenso

5.2.1 La Costa verde como espacio público metropolitano

La Costa Verde emerge como el gran espacio público que Lima necesita, planificado no solo desde la visión de arquitectos o políticos, sino incluyendo la visión de los ciudadanos. Con la finalidad de elaborar un espacio concertado, que priorice las necesidades de la comunidad sobre los intereses privados, como expresa el estudio Paisajes Transversales: “...es posible y necesario intervenir los espacios públicos desde una perspectiva más social y abierta, apegada a las necesidades reales de la población...” (Paisaje Transversal 2016).

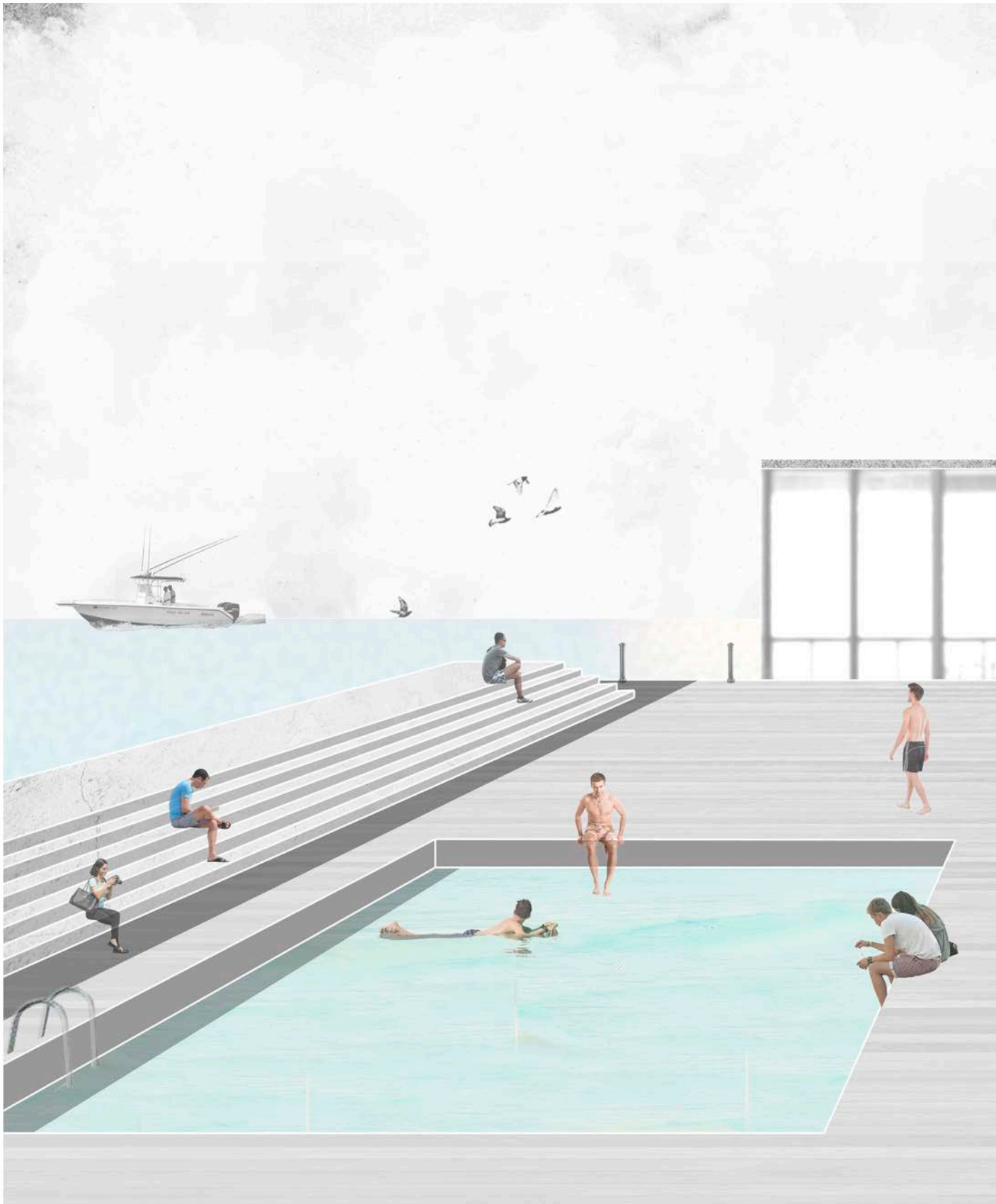
Además, deberá ser accesible desde diferentes puntos de convergencia de la ciudad, a lo largo de toda la extensión del borde. Este espacio contará con todo el equipamiento y facilidades para poder ser transitado de forma continua en toda su extensión, encontrando diferentes actividades programáticas vinculadas al mar y la recreación. Lo cual, asegurar el éxito del espacio, como afirman ciertos autores: “Buenas condiciones para caminar y para la vida a pie, junto con la posibilidad de realizar actividades estacionarias, pausas y experiencias son la clave para espacios públicos atractivos y animados” (J. Gehl 2004:6)

Finalmente, la Costa Verde se convertirá en el gran parque zonal marítimo de Lima, conteniendo diferentes equipamientos, establecimientos, funciones complementarias e infraestructuras especiales, con la finalidad de aportar soluciones a los problemas de la ciudad, como expresa Borja & Muxí: “El espacio público contribuirá más a la ciudadanía cuanto más polivalente sea funcionalmente y mas se favorezca el intercambio”. (J. Borja & Z. Muxi 2003:89). El desarrollo de estas acciones, activaran a la Costa Verde, durante todo el año.

En toda la extensión del borde costero se crearán puntos de convergencia, que funcionen como atractores de público. Los cuales, servirán como grandes destinos, creando dinámicas que activen la bahía y la vinculen con la ciudad consolidada. Por eso, es necesario que los proyectos sean diversos y multifuncionales, estas infraestructuras deben actuar como condensadores sociales, evitando la segregación espacial, originando la inclusión en la ciudad, como expresa Franco & Zabala: “...los equipamientos se están reinterpretando y consolidando como edificios que trascienden la infraestructura física para convertirse en promotores de nuevos proyectos de ciudad en los cuales la inclusión, la equidad y la solidaridad ocupan el primer escalón en las prioridades de la gestión pública” (A. Franco & S. Calderón 2012: 20)

Adicionalmente, la carga programática deberá ser distinta en cada centralidad, y definida por las necesidades de la comunidad y gobiernos ribereños en concordancia con el rol público de la Costa Verde, como expresa Project for Public Spaces (PPS): “...el uso de cada uno de ellos puede ser definido por autoridades municipales, organizaciones ciudadanas y empresarios locales. Lo ideal es que cada destino permita realizar actividades distintas para generar un borde costero activo, diverso y multifuncional”. (Project for Public Spaces 2009). Finalmente, es importante que estas nuevas centralidades, se conviertan en una extensión del tejido urbana de la ciudad, vinculada transversalmente con el borde costero. Entonces, las actividades estructurantes de influencia metropolitana, se convierten en los elementos atractores de esta zona. Causando el incremento de flujos hacia las actividades y el espacio urbano donde se genera.

5.2.2 Creación de Centralidades



Atmósfera de centralidad /Elaboración propia.



5.2.3 Conexión transversal Conectores urbanos

Con el objetivo que la Costa Verde sea utilizada y visitada por el mayor número de personas es necesario articular el acantilado con el borde marino, crear la mayor cantidad de conexiones que no interrumpan el espacio público y la diversidad de actividades que se realizaran en su extensión, por lo que es necesario asegurar el desplazamiento continuo en este eje.

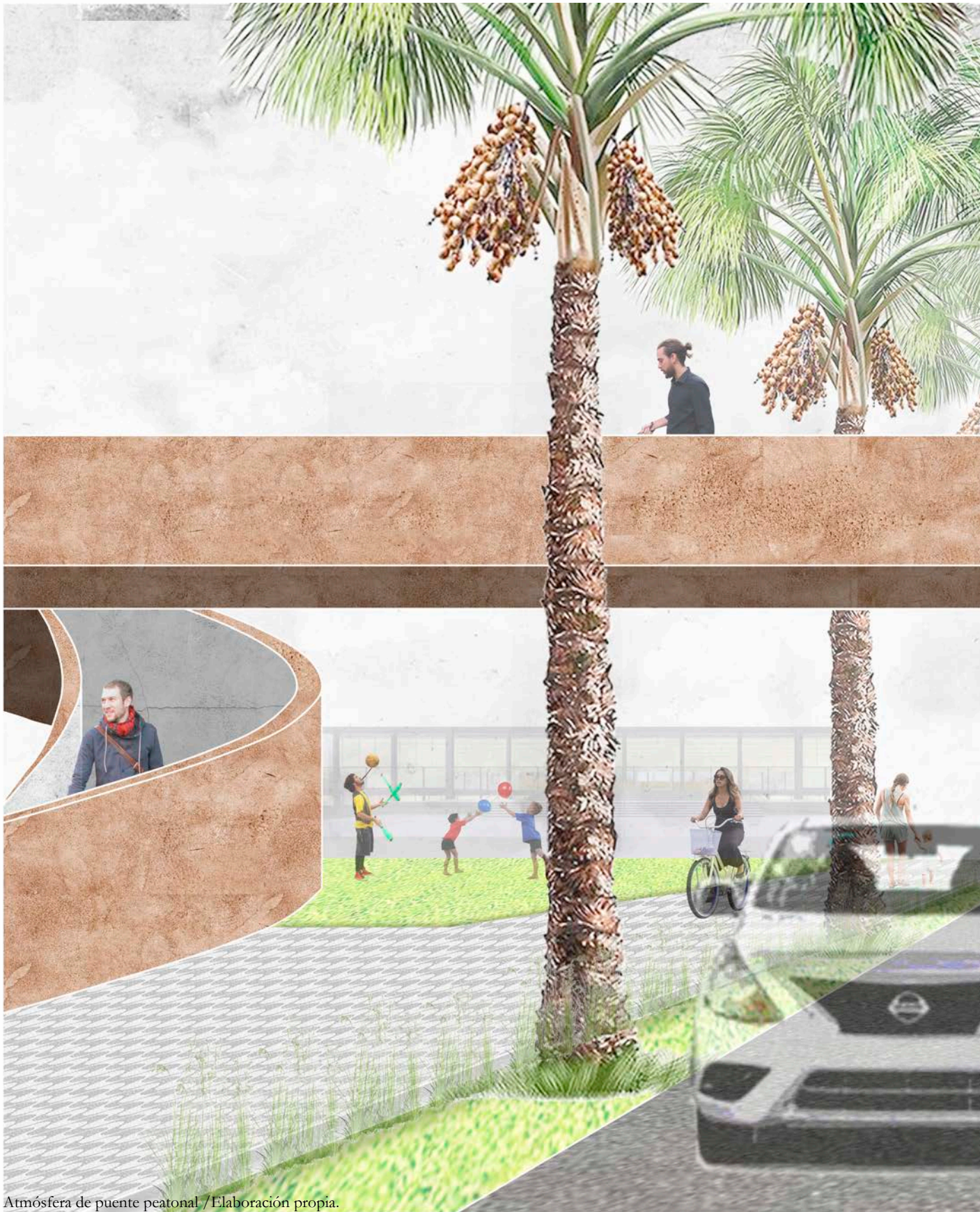
Sin embargo, es necesario que seamos conscientes de la situación actual del acantilado. El cual si, posee conexiones verticales, no obstante, son poco transitadas y esto se puede explicar de una forma sencilla: las escaleras existentes tienen un promedio de 150 a 200 peldaños, equivalente a 8 o 10 pisos, esa distancia no la sube nadie. Entonces, resulta difícil articular estos dos escenarios con estos elementos, como afirma J. Gehl “...las diferencias de nivel representan un verdadero problema para los peatones. Los desplazamientos grandes hacia arriba o hacia abajo requieren mas esfuerzos, una actividad muscular adicional y una interrupción del ritmo de marcha. En consecuencia, la gente tiende a sortear o evitar los problemas de los cambios de nivel.” (J. Gehl 2004:156)

En este escenario, los conectores urbanos pueden ser de otro tipo. Por ejemplo, Valparaíso conecta la ciudad hacia los cerros a través, de ascensores; como se mencionó en capítulos anteriores; Lisboa está diseñada con funiculares. Este tipo de infraestructuras ofrecen múltiples oportunidades. Como expresa Castro: “En este contexto, los ascensores urbanos aparecen como una novedosa solución como elemento articulador, funcional y escultórico. Salvando distancias de hasta 30 metros de altura, se convierten en hitos urbanos y turísticos al crear un nuevo punto de vista mediante pasarelas y miradores, al mismo tiempo que cuidan el legado histórico de la ciudad”. (Castro 2017)

Con respecto a, la vía expresa se considera necesario desplazarla a cierta distancia del acantilado, con el propósito de mitigar posibles riesgos por los deslizamientos o derrumbes que podrían afectar a sus usuarios. Debido a que, la vía expresa Costa Verde es uno de los anillos viales de Lima, es pertinente considerar seis carriles y deberá contar con una vía de servicios, con la finalidad de evitar congestiones. Con el mismo propósito, también es necesario la habilitación de transporte público que conecte todo el litoral, no solo de San Miguel a Chorrillos, es necesario culminar la construcción del tramo (2,2 Kilómetros) de la Costa Verde Callao, esto podría reducir a la mitad el tiempo que demora trasladarse del Callao a Chorrillos. Todas estas medidas generar incompatibilidad con la visión que se tiene de la Costa Verde, sino es que se continúa con los procesos de ganar tierra al mar, es necesario utilizar tecnologías limpias para reclamar terrenos al mar, generar nuevas plataformas y consolidar el borde marino.

Por otro lado, se debe voltear la mirada hacia el mar. Al ser un mar sin tormenta, las aguas de la bahía de Lima son tranquilas como; para poder realizar actividades de navegación. Por lo cual, se podría establecer un recorrido turístico que no solo conecte los puntos del tramo Costa Verde, es más, se debería incluir en el circuito a Pisco, Cañeta Ancón, etc. Se desarrollaría como una carretera en el mar. Un sistema de cabotaje turístico con paradas en puntos claves y en las nuevas centralidades. Además, como expresa Somocurcio, se podría conectar con el puerto del Callao, para el traslado de mercancías, insumos, etc.

5.2.4 Vía expresa “Costa Verde”



Atmósfera de puente peatonal /Elaboración propia.



5.2.5 Modelo de Inversión

Dentro del parque zonal marítimo, habrá algunas actividades concesionadas. Es importante saber que el borde costero, nunca se podrá desarrollar solo con fondos públicos, por lo cual es necesario realizar inversiones privadas. A través, de asociaciones público-privadas diseñadas por el estado. Así que, tenemos que pensar que el desarrollo de la bahía de Lima, es tan importante que no se puede dejar en manos de intereses privados. Como afirma A. Ortiz de Zevallos: “Los inversionistas están obligados a invertir de acuerdo a una composición social que es de la ciudad”. (Ortiz de Zevallos 2018). Y es el gobierno metropolitano que debe marcar las pautas a seguir, indicándole como va a participar, cuáles son sus riesgos-beneficios y supervisando que los trabajos se realicen según lo planificado.

Por lo que, el plan de la Costa Verde lo tiene que concebir el estado con los mejores técnicos, teniendo en cuenta que toda la capacidad intelectual y proyectual debe ir destinada al beneficio de la mayor cantidad de gente, el estado no puede renunciar a su rol planificador. Como expresa PPS: “los bordes costeros son demasiado valiosos como para ser entregados a privados y permitir que ellos dicten las pautas de crecimiento y desarrollo, al orientar los nuevos diseños en un perfil de habitante muy distinto al de las personas locales”. (Project for Public Spaces 2009).

Finalmente, es importante que tengamos en cuenta que, el éxito de cualquier proyecto a esta escala se define por tres ejes: Proyecto Adecuado, que responda a un verdadero problema; un modo de gestión idóneo, cada proyecto es distinto en el mundo, y un modo de comunicación, lo que se informe tiene que ser diseñado estratégicamente para que lo se vaya hacer, impere integramente.



Atmósfera del malecón/Elaboración propia.



Atmósfera de muelle con piscina natural/Elaboración propia.

“un activo derecho a hacer de la ciudad un lugar distinto, a darle forma de acuerdo con nuestros deseos más profundos y a rehacernos a nosotros mismos en ella de una manera diferente”

(Harvey 2003: 939)

*Capítulo 6:***Acciones detonantes, Conectores urbanos**

Después de definir los paradigmas que definirán a la nueva visión integrada de la Costa Verde, surge una inquietud, ¿Cómo es posible iniciar la construcción de esta nueva visión, bajo el actual modelo de gobernanza? De los capítulos anteriores sabemos que, debido a la fragmentación y superposición de poderes existentes en la Costa Verde, la gran mayoría de acciones se limitan a proyectos de corto plazo y pequeña escala, conocidos como, “obras de gestión”. Además, en el imaginario de la mayoría de limeños el borde costero no es más que una vía rápida dado que, como balneario solo existe para cierto sector de la ciudad que tiene un vínculo desarrollado, a través, del tiempo.

Por lo cual, como acción inicial es necesario la construcción de un “nuevo imaginario” del borde costero que, involucre a todos los ciudadanos de Lima Metropolitana. Estas acciones deben vincular físicamente con el espacio y crear una nueva conciencia del uso del espacio público. Esto se puede lograr a partir de actividades programáticas, que se conviertan en activadores de la vida urbana, instalaciones temporales dependiente de los usos, al ser actividades “efímeras”, los costos de instalación serán menores, por lo cual podría ser desarrollado por el gobierno metropolitano. A través, de la apropiación y uso del espacio, se busca crear un sentido de pertenencia con el borde costero.

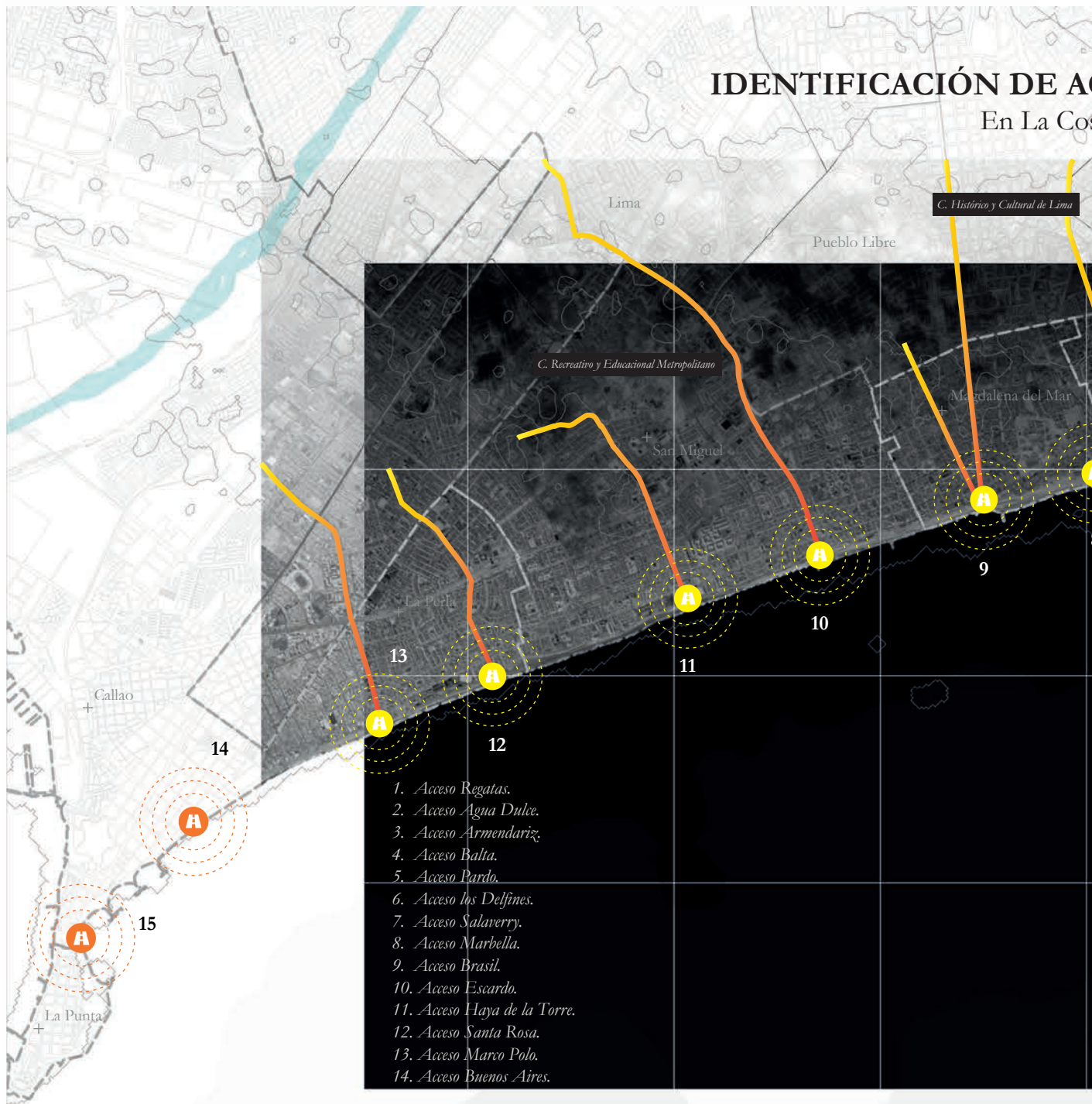
6.1 Diagnóstico Urbano.

Sin embargo, para que esta estrategia tenga éxito será necesario establecer nuevos conectores urbanos que, permitan la utilización del espacio y generen un mayor número de visitas en el borde costero. Estas nuevas infraestructuras deben ser hitos en el paisaje costero, ofreciendo al usuario una vista única del borde costero, desde sus pasarelas y miradores. Además, serán dinamizadores del uso de la Costa Verde potenciando la conectividad.

Entonces, con el objetivo de poder establecer la ubicación de estos conectores urbanos, se procede a realizar un diagnóstico de la cantidad de accesos peatonales o vehiculares, existentes; también las redes peatonales que se conectan perpendicularmente con el borde costero; el tipo de conexiones que ofrece, rampa, escalera, etc. La superposición de capas nos permitirá encontrar espacios de intervención idóneos.

“La discontinuidad urbana existente, entre el borde costero y el tejido urbano, es la causante de la disociación entre el mar y el limeño”.

IDENTIFICACIÓN DE AACCESOS VEHICULARES EN LA COSTA



LEYENDA

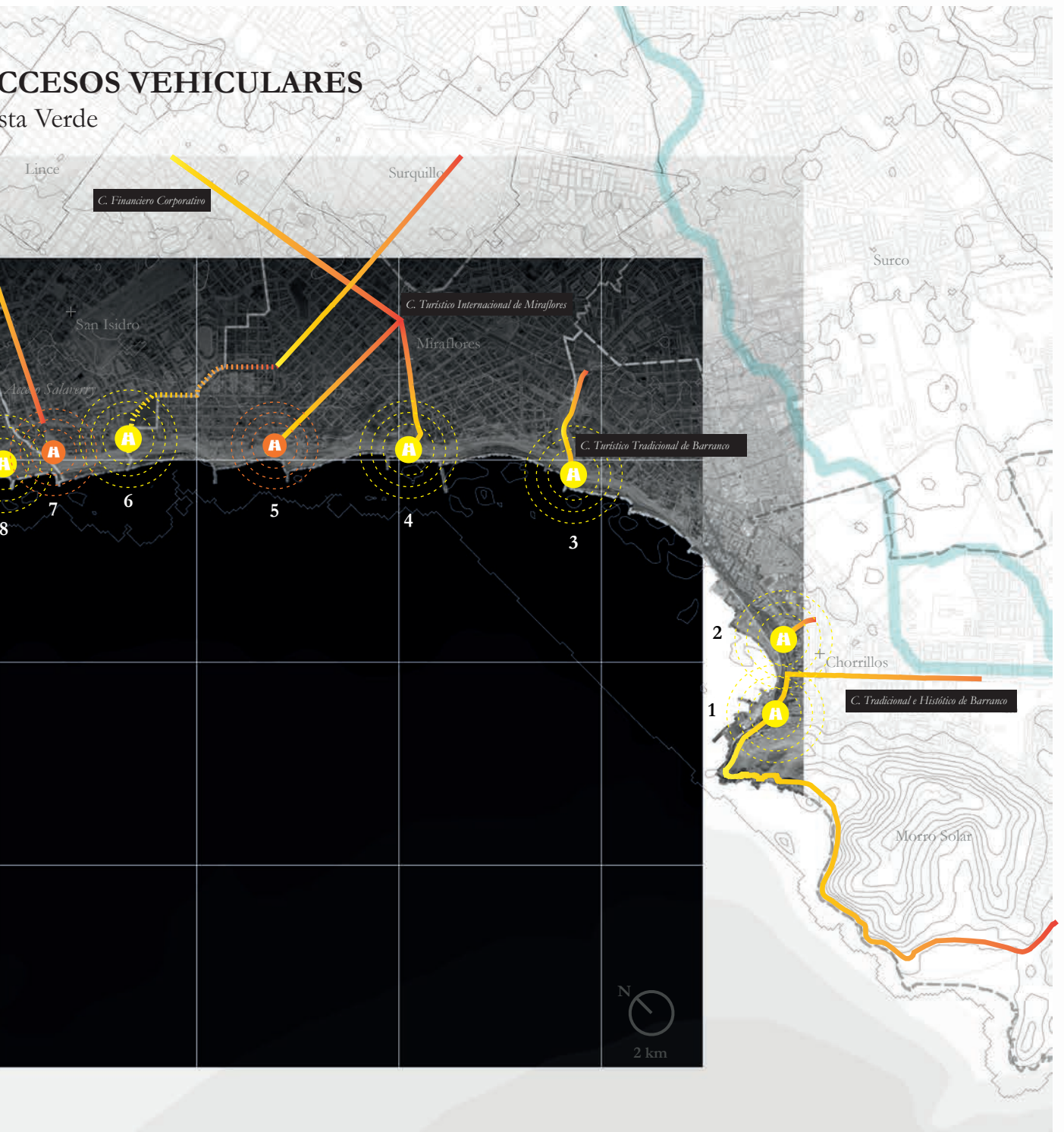
— Vía conectora.

⊕ Acceso vehicular existente.

⊕ Acceso vehicular proyectado.

03 Vías arteriales, no tienen continuidad

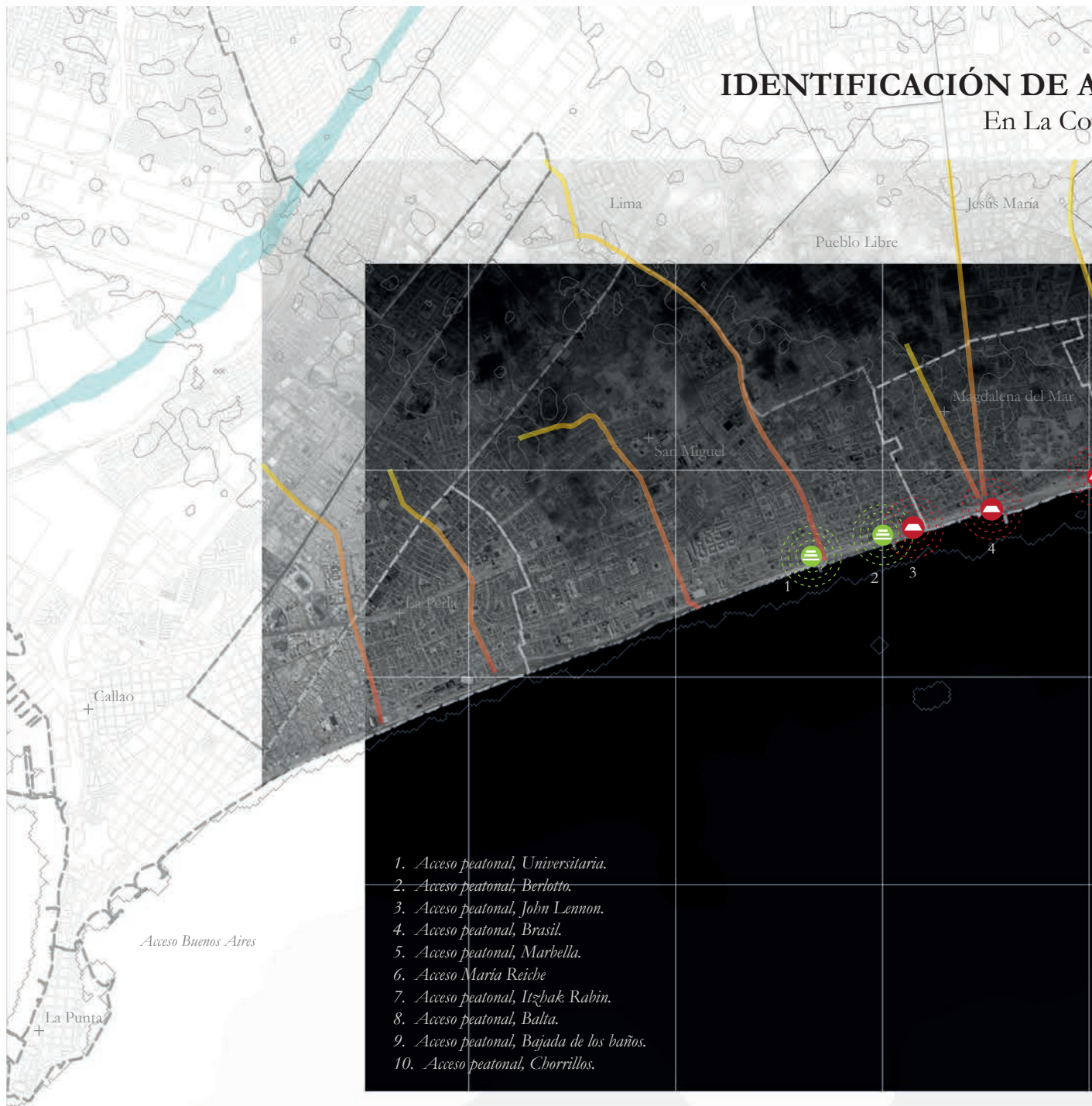
6% de los vehículos que transitan la vía van a la playa



Por medio de la ordenanza N° 341-MML (2001), el gobierno metropolitano declara que la vía del circuito de playas es considerada como una vía expresa de rol metropolitano y establece los intercambios viales que la componen (ver mapa). De estos las Av. Universitaria, Brasil, Angamos y Defensores del Morro, son consideradas vías arteriales que relacionan al borde costero con las diferentes centralidades de Lima

IDENTIFICACIÓN DE A

En La Co

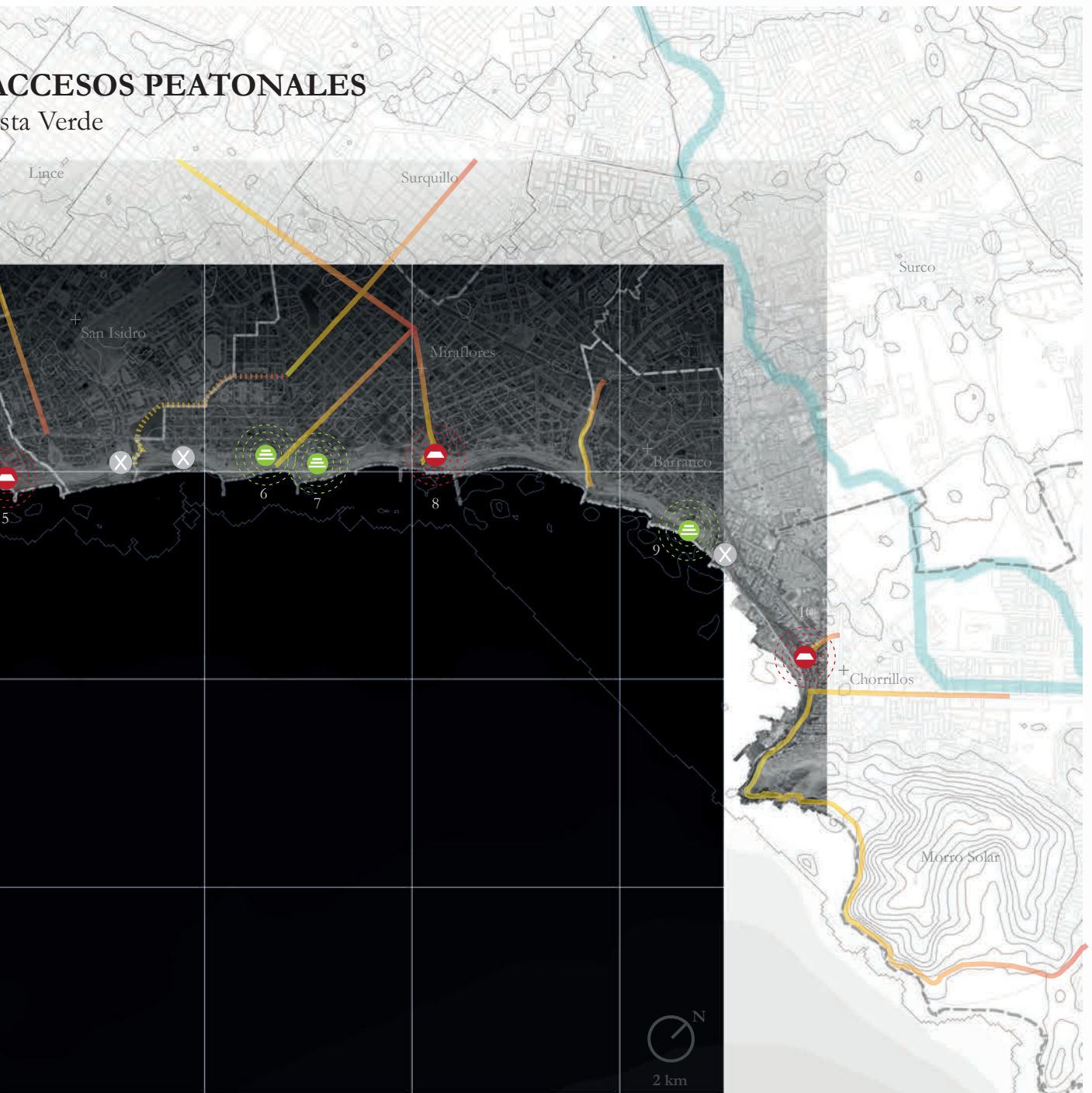


1. Acceso peatonal, Universitaria.
2. Acceso peatonal, Berlotto.
3. Acceso peatonal, John Lennon.
4. Acceso peatonal, Brasil.
5. Acceso peatonal, Marbella.
6. Acceso María Reiche
7. Acceso peatonal, Itzhak Rabin.
8. Acceso peatonal, Balta.
9. Acceso peatonal, Bajada de los baños.
10. Acceso peatonal, Cborrillos.

LEYENDA

- ⊗ Acceso judicializado.
- ⬇ Acceso peatonal-rampa.
- ⬆ Acceso peatonal-escalera.

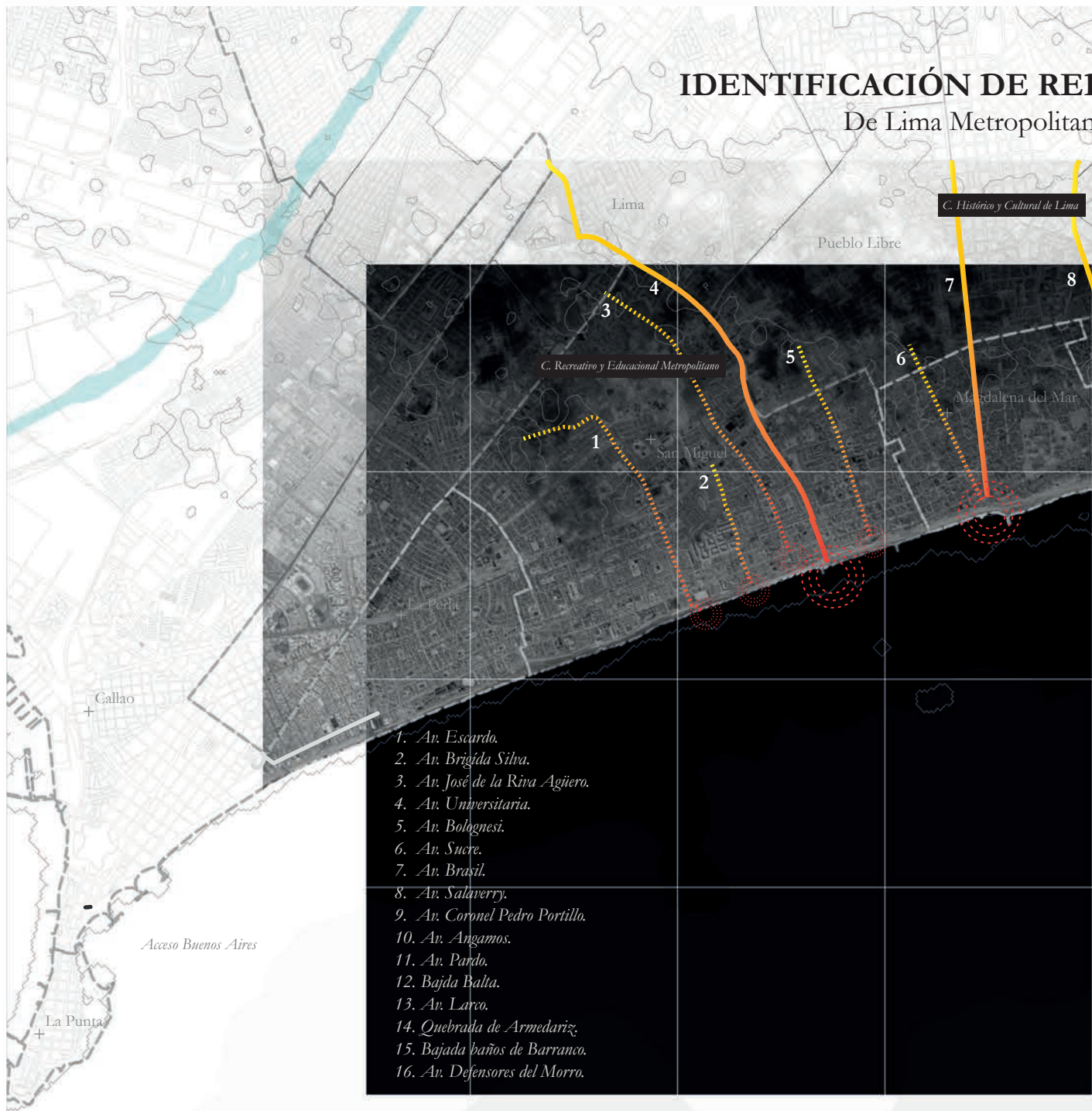
- 71** Metros, altura maxima de los acantilados
- 05** Bajadas son de tipo distrital
- 03** Puentes incompletos. proceso de judicialización






Según el “Plan Estructurador 2009-2025”, elaborado por A. Ortiz de Zevallos; se indica que son necesarias 18 conexiones que conecten la bahía de Lima con la parte superior del acantilado, como vía de evacuación en caso de algún siniestro. Sin embargo, hasta el momento solo se encuentran construidas 10.

IDENTIFICACIÓN DE REDES

De Lima Metropolitana



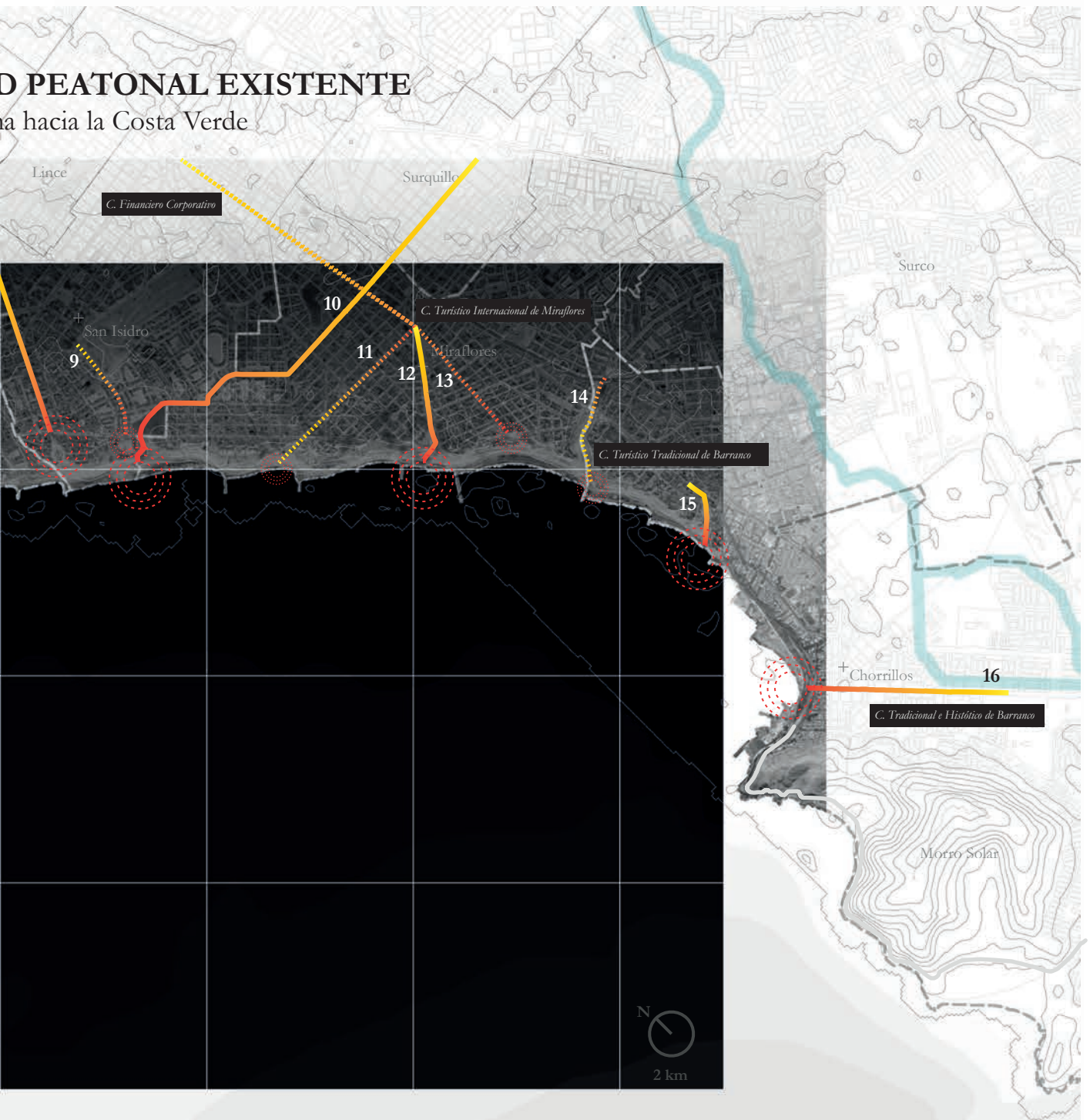
LEYENDA

-  Eje principal metropolitano.
-  Eje principal distrital.
-  Zona de llegada.

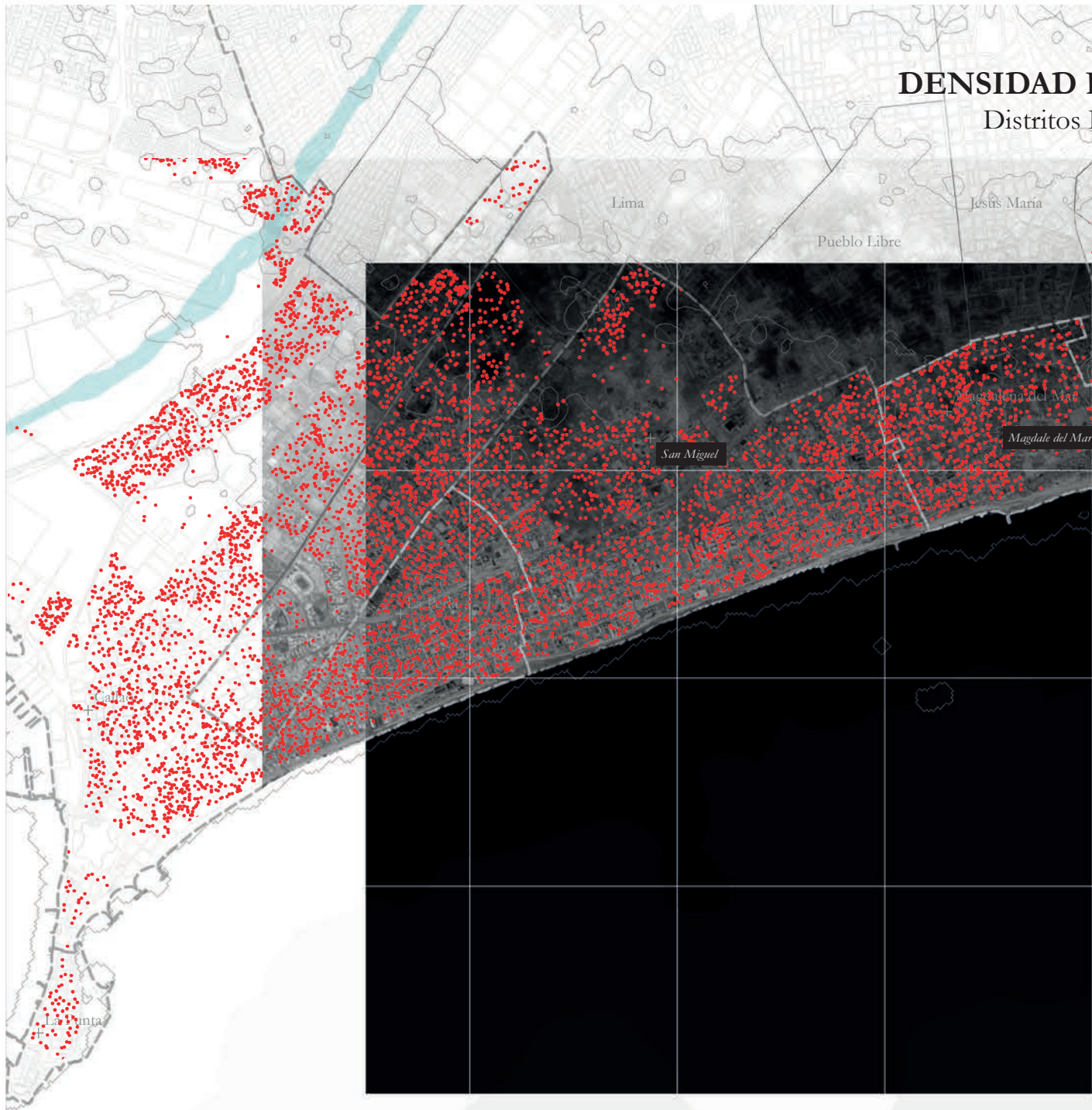
350 Mil visitantes recibe Chorrillos-Barranco durante el verano

14 accesos, se tiene previsto habilitar ciclovías.

04 vías cuentan con ciclovías Av. Pardo, Arquipa, Salaverry y Larco

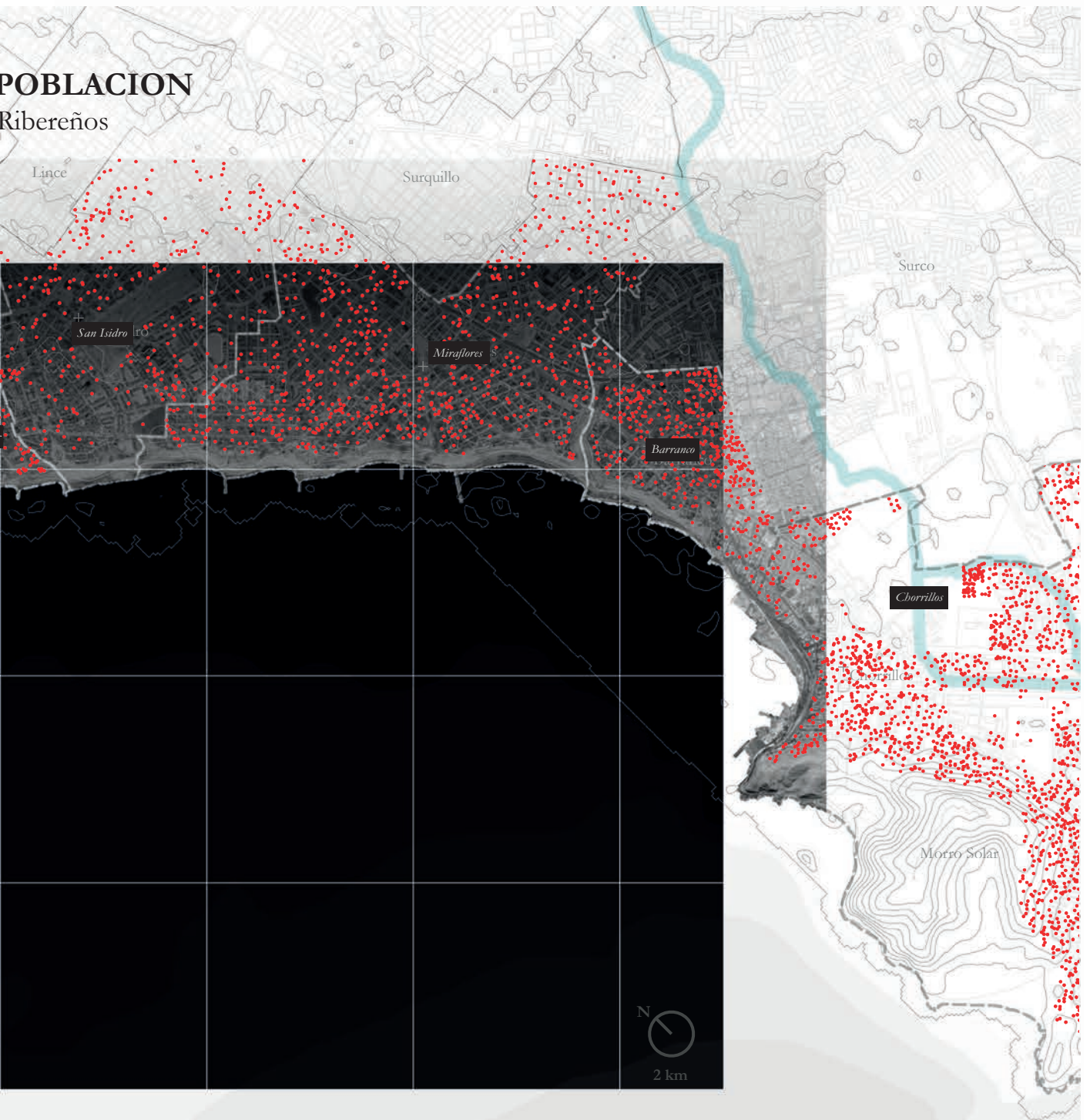


Respecto a la accesibilidad de la Costa Verde, se ha realizado la localización de las vías principales que conectan con la parte superior del acantilado con la Metrópoli, por ejemplo, el Caso de la Av. Universitaria que conduce a universidades como la PUCP, San Marcos y al Parque de las Leyendas; las avenidas Brasil y Salaverry conectan con el centro histórico de Lima; o el caso de la Bajada Balta que une a la bahía con el centro turístico internacional de Miraflores; etc. Muchos de estos vínculos se desaprovechan debido a la falta de conectores urbanos que extiendan los flujos y voluntades hasta el borde costero.

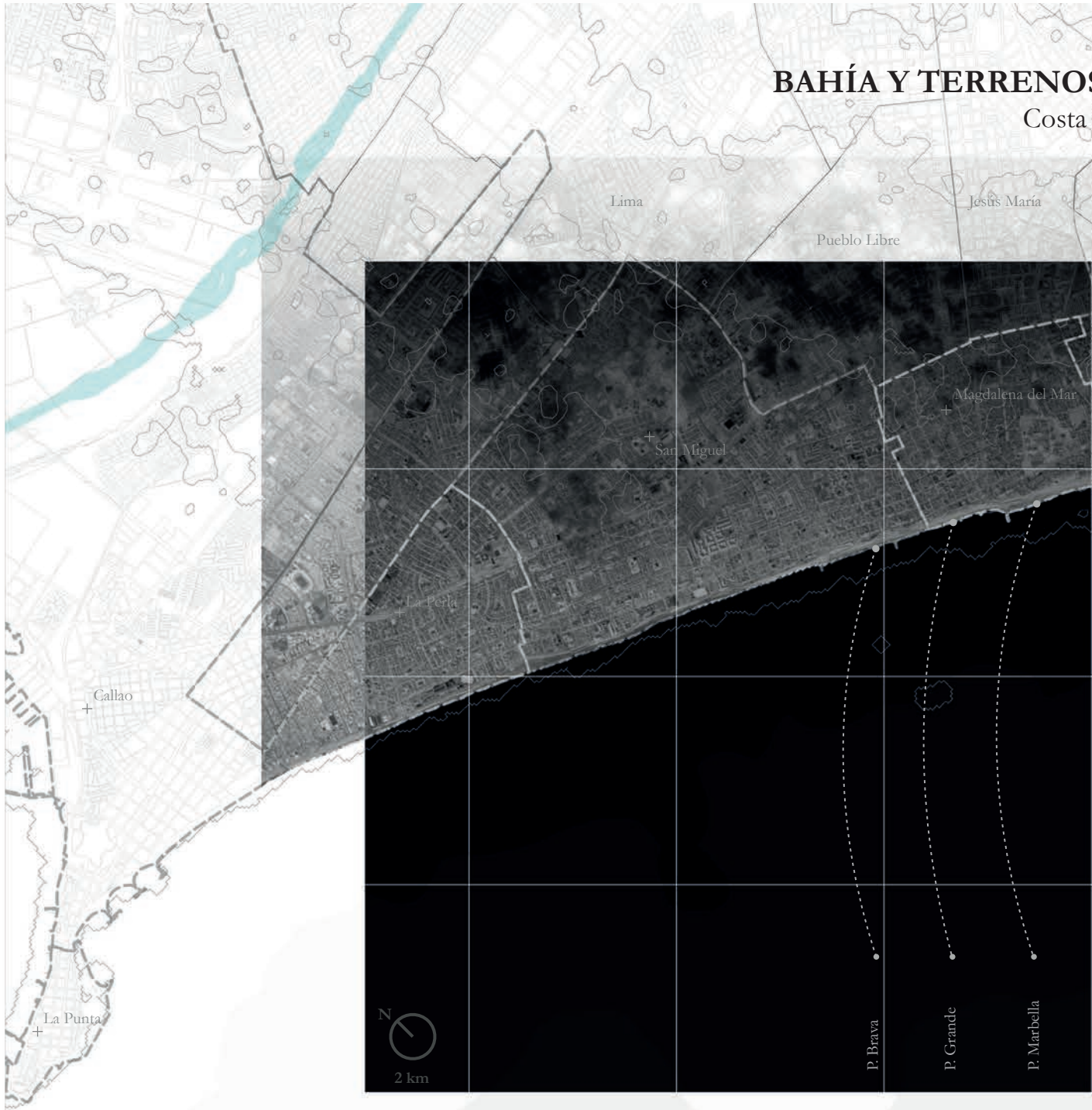


POBLACIÓN POR DISTRITO

28 970	Barranco.	81 619	Miraflores
336 054	Chorrillos.	53 460	San Isidro
54 925	Magdalena del Mar.	137 247	San Miguel

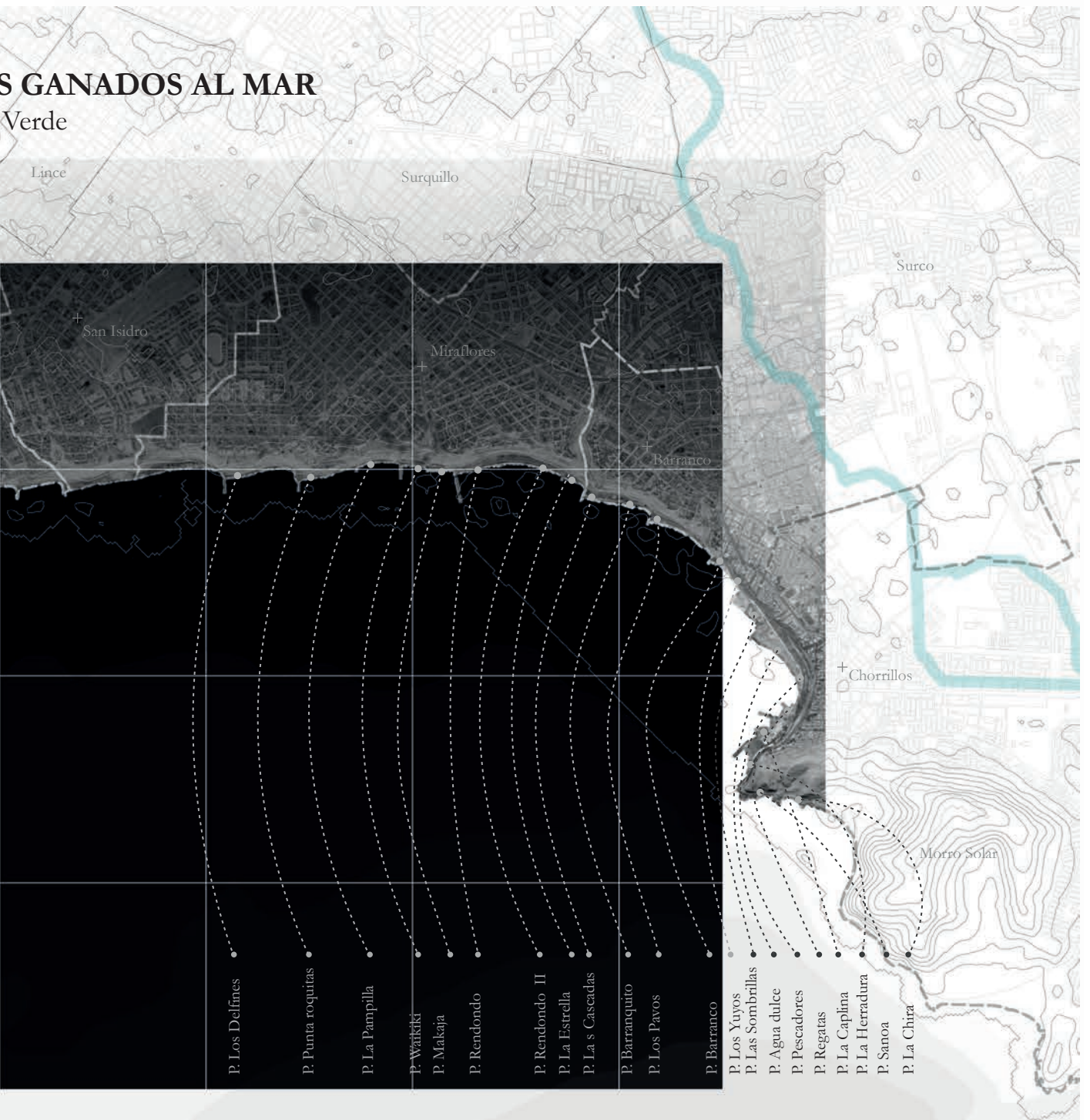


A pesar de ser Chorrillos el distrito que más población tiene, el cual se incrementa con la población flotante que llega en los meses de verano, es el distrito que tiene menos conexiones verticales con la bahía. Un caso similar es el de Barranco y Miraflores, si bien no son de los distritos más poblados, al considerar la población flotante este número se ve multiplicado. Los distritos de Magdalena del Mar y San isidro, son los que tiene menor índice poblacional. Sin embargo, a través de sus vías se conectan con zonas importantes de la Metrópoli, la zona financiera y el centro histórico de Lima.



POBLACIÓN POR DISTRITO

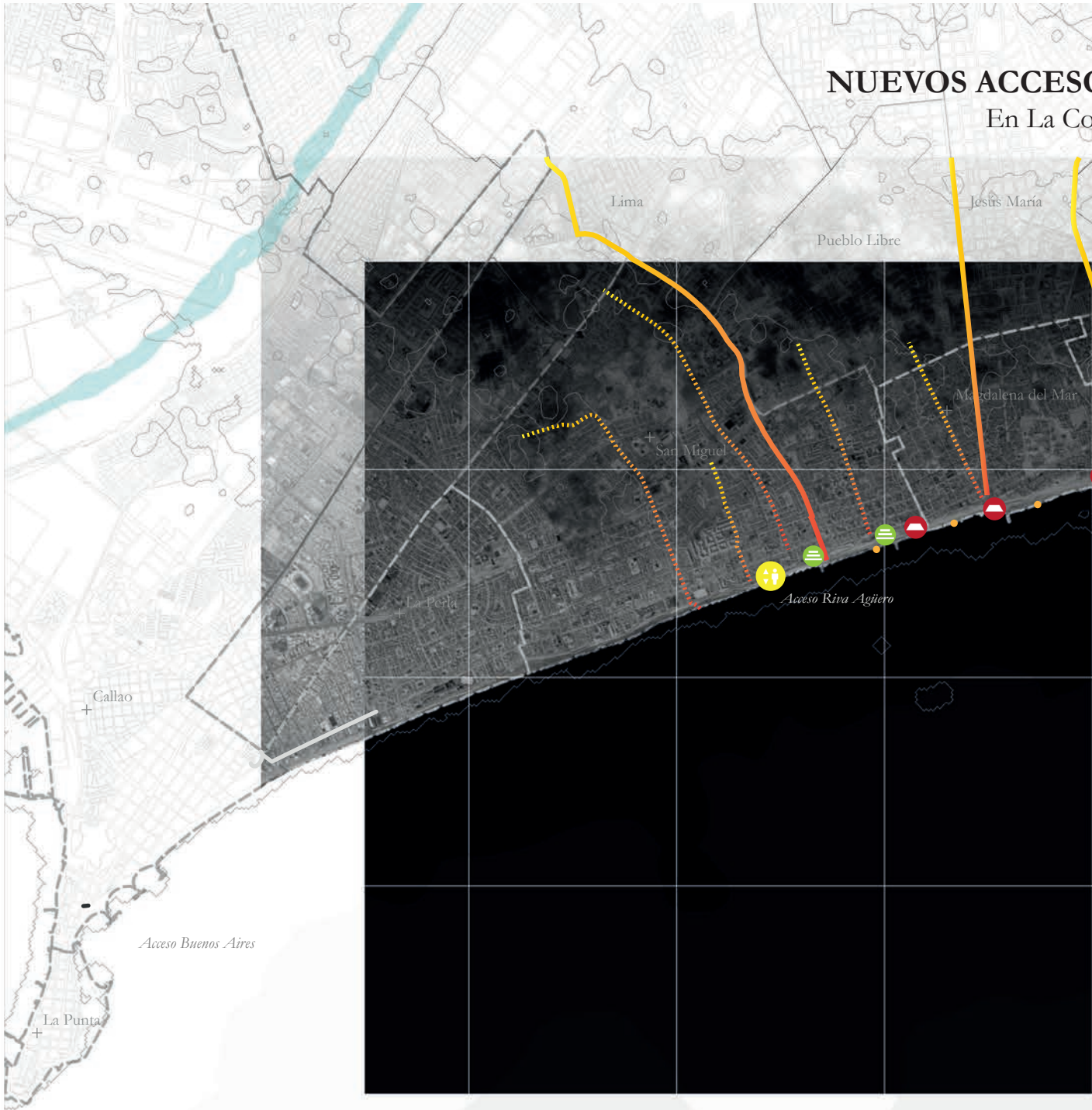
7 Ha	De playa tienen los distritos de Chorrillos, Barranco y Miraflores.
200 Ha	De tierra para recreación y vías en los distritos de San Isidro, Magdalena del Mar y San Miguel.
15.5 C°	Temperatura mínima en invierno.



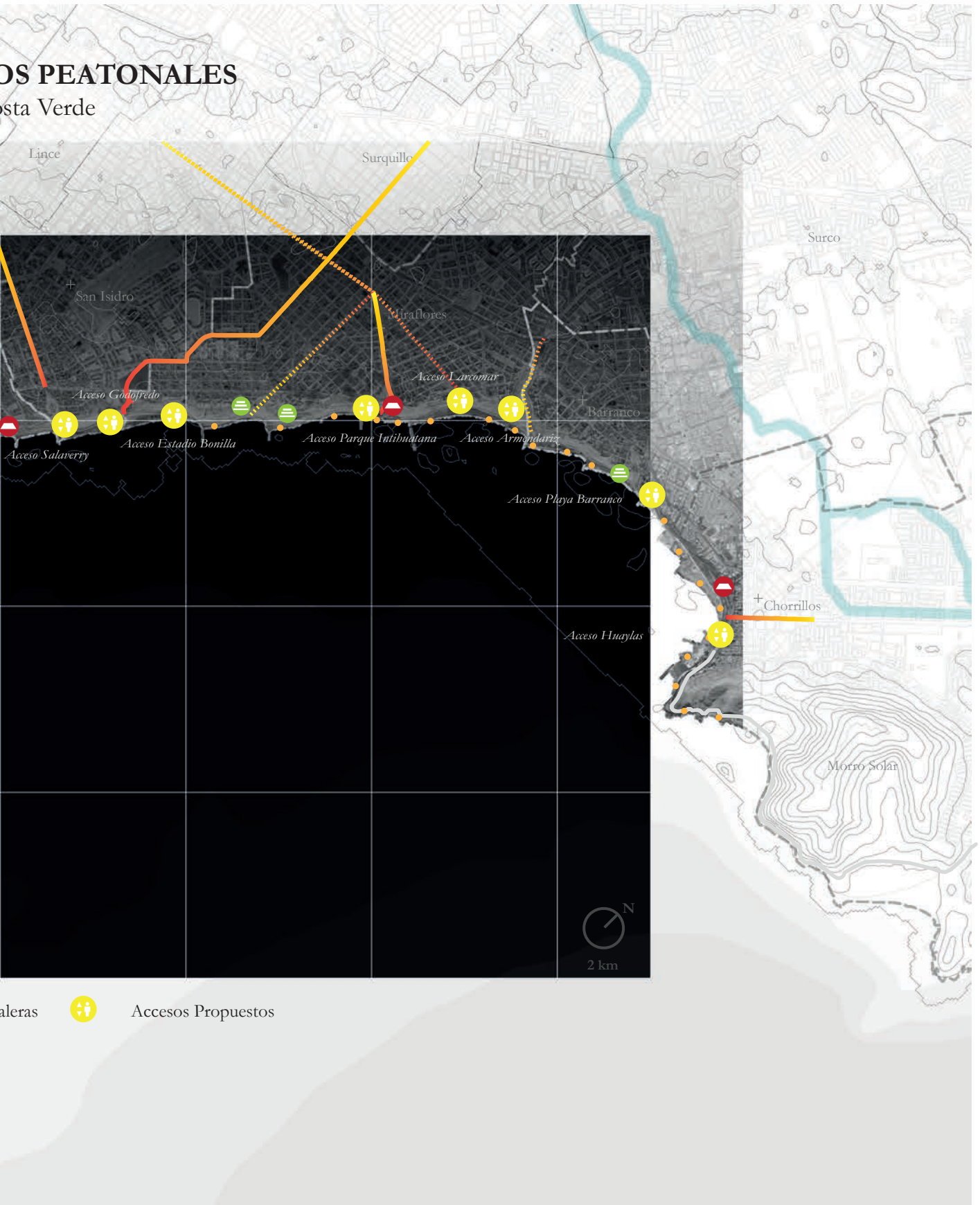
En la década del 90, fue la última vez que se realizó un proceso de modificación del territorio en el borde costero. En los distritos de San Miguel, Magdalena del Mar y San Isidro se ganó cerca de 200 Ha. de tierra, a través de rellenos; este proceso artificial sumando a las características del mar, no permitieron el desarrollo de estas zonas como balneario. Además, debido a la pobre gestión del espacio público, hasta la fecha no se ha utilizado de la mejor manera dicho suelo. Sin embargo, esta área representa una gran oportunidad para el desarrollo de múltiples actividades diferentes a las brindadas por los distritos balnearios.

NUEVOS ACCESOS

En La Co



- Oferta existente.
- ⊖ Acceso Peatonal - Rampa
- ⊖ Acceso Peatonal - Esc

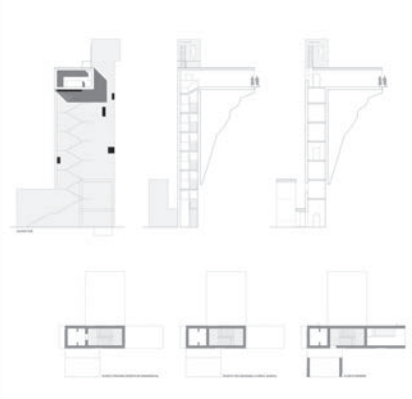


6.2 REFERENCIAS
Conectores

RIBADEO ACCESIBLE



Debido a la verticalidad del acantilado, se decide que la mejor opción es insertar un ascensor. El conector urbano se convierte en un articular de dos realidades que se desarrollan en planos paralelos.



Abalo Alonso Arquitectos

FUNICULARES DE VALPARAISO

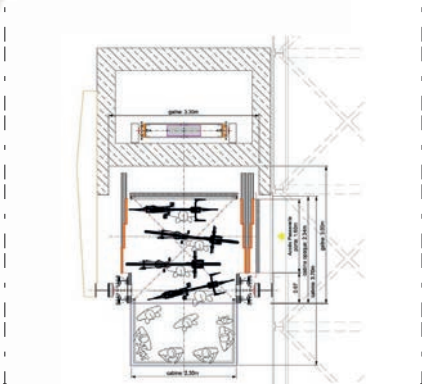


Funiculares de Valparaíso

ASCENSOR PFAFFENTHAL



Una de las principales características de este proyecto, se basa en el dimensionamiento de las pasarelas y cabinas de ascensores, no solo pensadas para los peatones. El ascensor cuenta con dos puertas opuestas, para evitar giros al momento de ingresar o sacar una bicicleta. e



Steinmetzdemeyer

RENTES
s Urbanos



Este ascensor, se caracteriza por la materialización, el diálogo que mantienen con las preexistencias y la topografía del lugar. La porosidad de su cerramiento permita la ventilación e iluminación, además da cierta sensación de ligereza logrando vincularse con el acantilado.



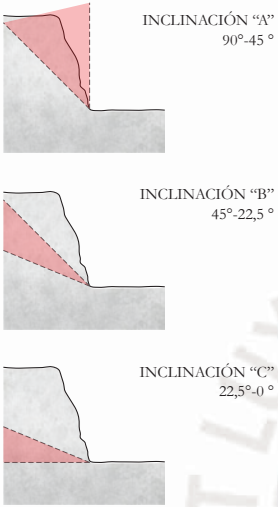
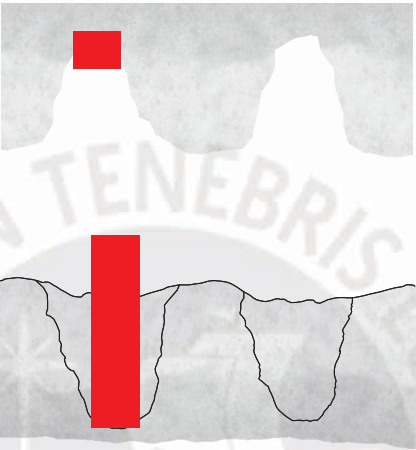
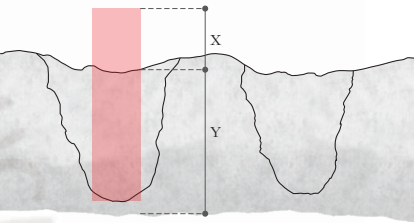
Empresa de Desarrollo Urbano (EDU)

Carles Enrich

Roul Mesmier de Ponsard

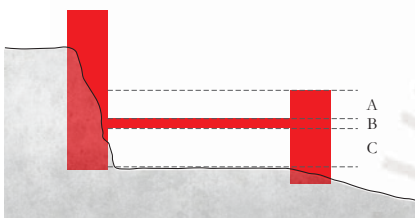

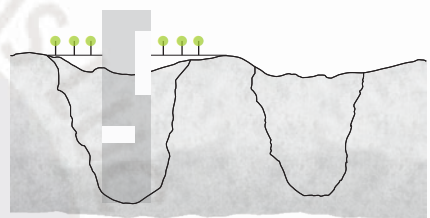
6.3 INTEGRANDO EL TERRITORIO

“Lineam

PENDIENTE	UBICACIÓN	ALTURAS RESPECTO AL ACANTILADO
 <p>INCLINACIÓN "A" 90°-45°</p> <p>INCLINACIÓN "B" 45°-22,5°</p> <p>INCLINACIÓN "C" 22,5°-0°</p>		 <p>X</p> <p>Y</p>
<p><i>Inclinación A: Ascensores.</i></p> <p><i>Inclinación B: Funiculares.</i></p> <p><i>Inclinación C: Rampas y escaleras.</i></p>	<p><i>Infraestructura adyacente a las quebradas</i></p>	<p>$X = 5.70m - 2.85 m$</p> <p>$Y = 71.60m (H_{max}) - 27.50m (H_{min})$</p>
<p>Según, el ángulo de inclinación del acantilado se recomienda un tipo de conector urbano. Sin embargo, solo se permitirá la inserción de uno de estos transportes, previos estudios de seguridad y de realizar la estabilización de taludes en la zona de intervención. Se recomienda los sistemas de abatimiento de la pendiente o la colocación de material al pie del acantilado, incrementado la capacidad de carga del suelo.</p>	<p>Los conectores urbanos se deben insertar en el paisaje respetando la morfología del acantilado, alineándose a la secuencia natural de quebradas y farellones que componen el paisaje costero. Además, el hecho de conectar la ciudad a través, de las quebradas refuerza los vínculos históricos, ya que los antiguos pobladores recorrían las quebradas con la finalidad de extraer recursos del mar.</p>	<p>Las estaciones de funiculares o cabinas de ascensores, ubicadas en la parte superior del acantilado deberán considerar una altura no mayor a la de dos pisos con la finalidad, de evitar la sobrecarga del suelo. Adicionalmente, la cobertura de estas infraestructuras será de fácil acceso al público y estarán acondicionadas para poder descubrir el paisaje costero desde otra perspectiva.</p>

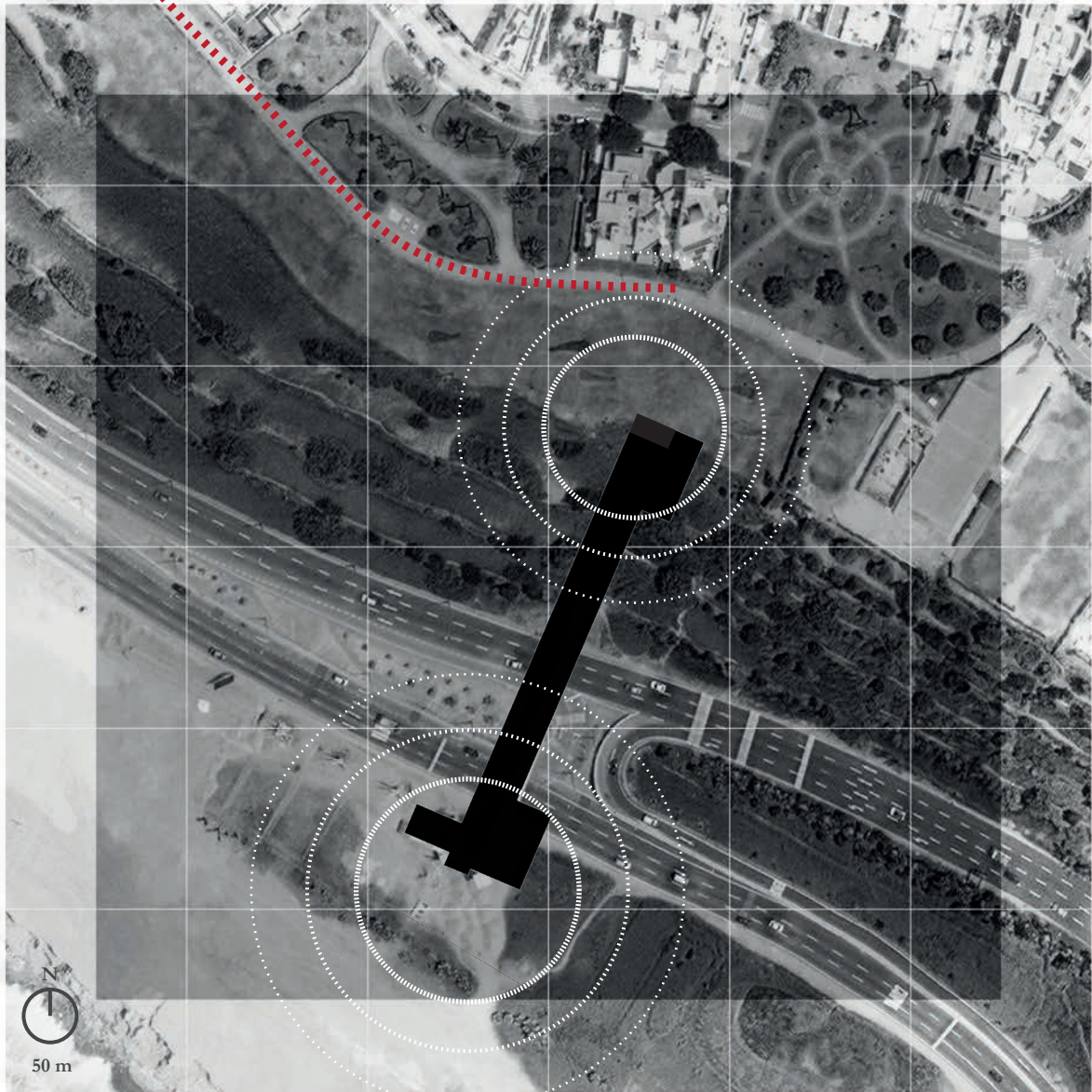
ORIO-CONECTORES URBANOS

mientos”

ALTURAS RESPECTO A LA VÍA	DIMENSIONES	MATERIALIDAD
		
<p>$A = 2.85\ m$</p> <p>$B = 1.40\ m$</p> <p>$C = 5.50\ m$</p>	<p>$Aforo = 10\ personas$</p> <p>$Apasarela = 3.00 - 5.00$</p>	<p><i>Infraestructura: Hormigon, piedras, vidrio</i></p> <p><i>Equipamiento: Madera, concreto, vegetación</i></p> <p><i>Vegetación</i></p>
<p>Las pasarelas peatonales, deben estar a una altura de 5.50 m. como mínimo, con relación a la vía expresa. Puesto que, en algún momento la Costa Verde contará con un sistema de transporte público integrado. En relación con las barandas, tendrán una altura mínima de 1.40. La altura de la cabina del ascensor, no será mayor a un piso, con respecto al puente. Con la finalidad de no interrumpir la continuidad visual hacia el acantilado.</p>	<p>Los conectores urbanos deben ser potenciadores de la conectividad, no solo a través, de la articulación del territorio, sino por medio de la inclusión de personas mayores, discapacitados, deportistas, etc. Por lo que, se debe considerar que el 40% del espacio de la cabina, servirá para el transporte de tablas, bicicletas, sillas de ruedas, etc. Asimismo, los ascensores contarán con puertas opuestas para facilitar la maniobra de los equipos.</p>	<p>En el caso de los ascensores, su infraestructura debe desarrollarse como hito en el imaginario del limeño. Tratando de establecer un diálogo con la escala del acantilado y las preexistencias. Activando y transformando el paisaje. A través, de materiales como el hormigón, piedras, vegetación, vidrio templado. En el caso del equipamiento se podrá usar concreto y maderas.</p>

6.4 PROPUESTA

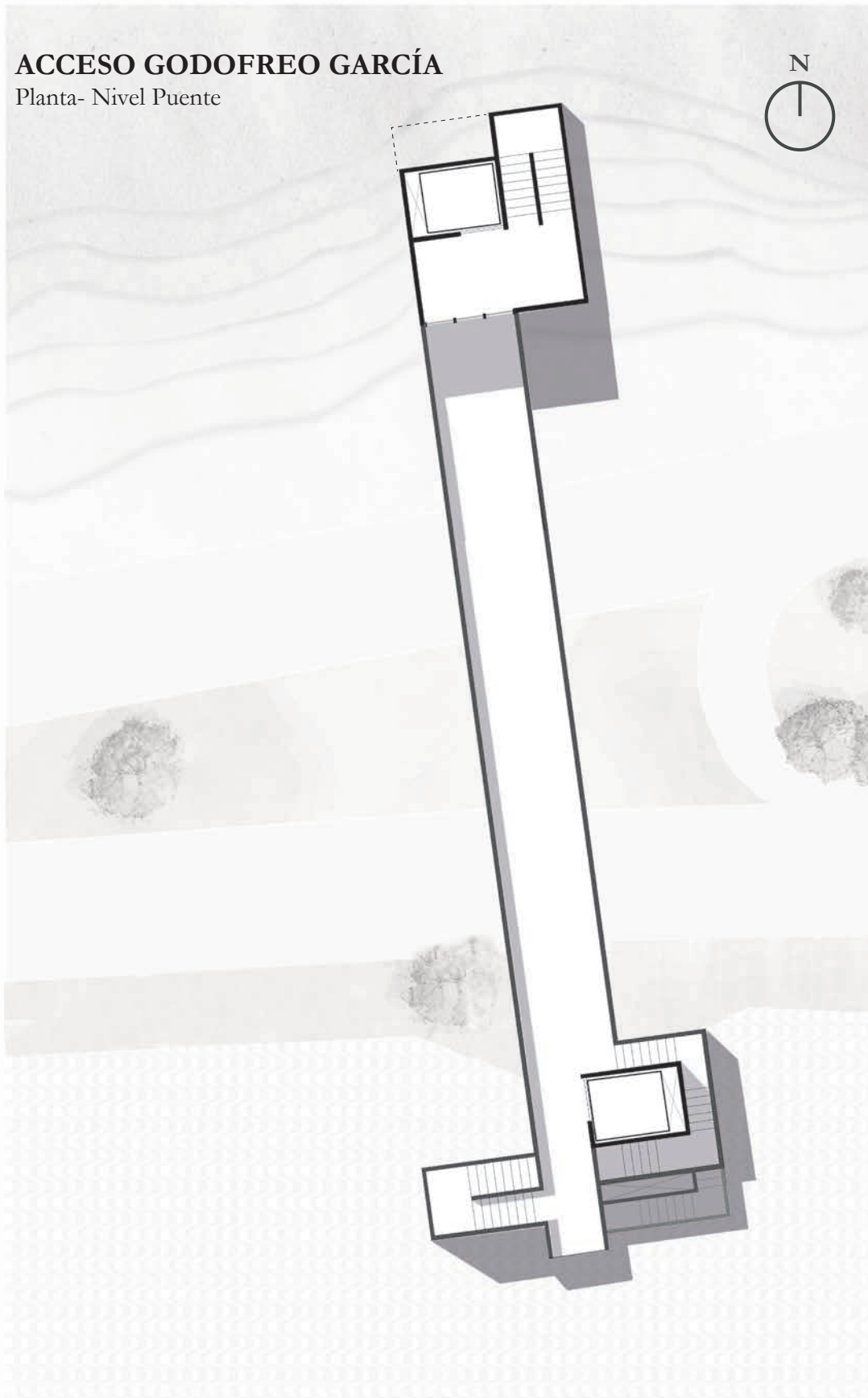
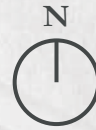
Plot plan - Acceso Godofredo García



Se consideró pertinente realizar un modelo de conexión vertical, en un contexto real. Así que, se escogió el distrito de San Isidro, como lugar de intervención ya que, es el único distrito ribereño que no cuenta con conexiones transversales hacia la bahía. Así que, se trabajará en la nueva conexión denominada “Godofredo García”, debido a la posibilidad de crear un circuito que conecte a “El Golf” con las situaciones que se puedan desarrollar en la Costa Verde.

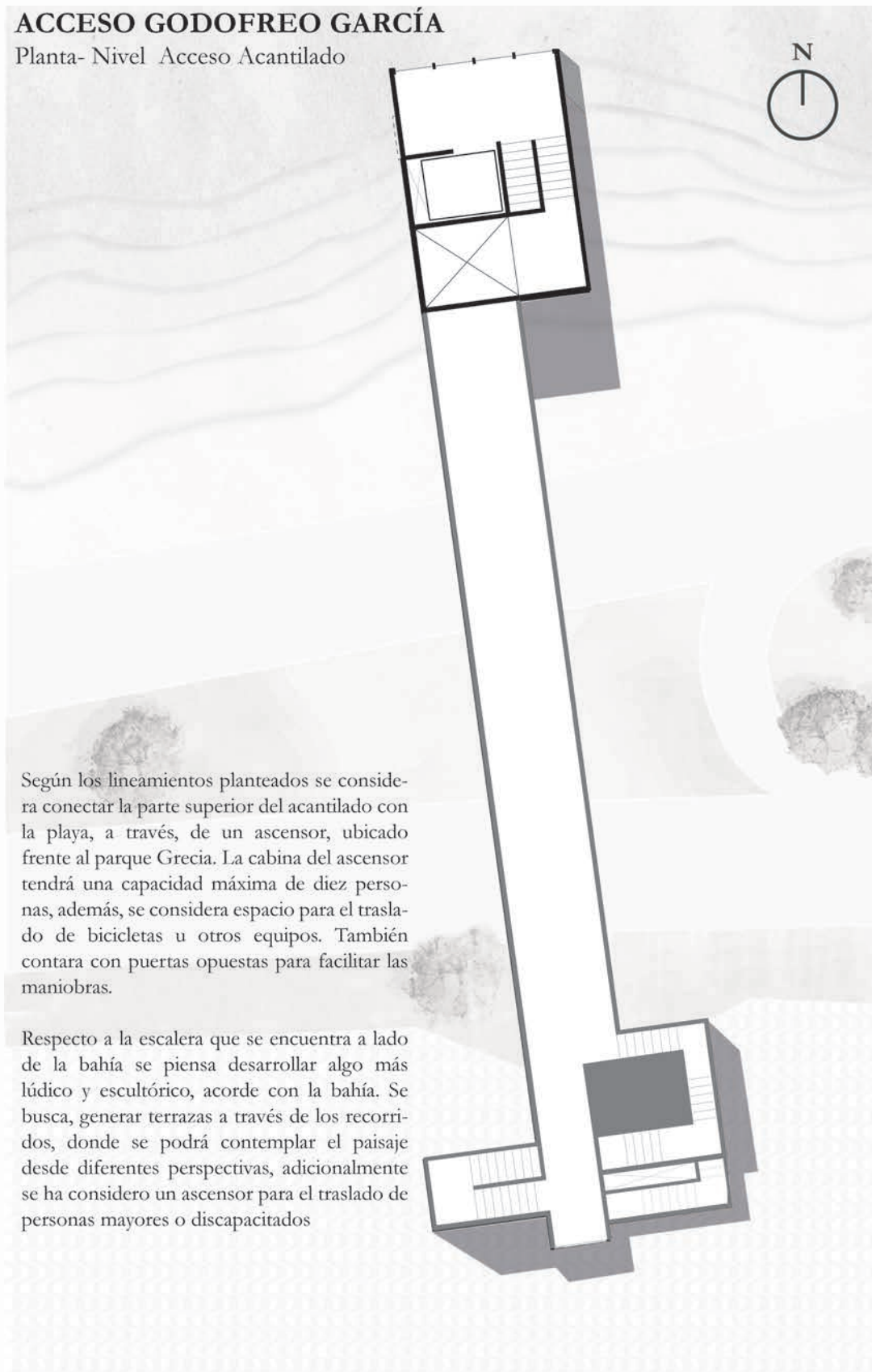
ACCESO GODOFREO GARCÍA

Planta- Nivel Puente



ACCESO GODOFREO GARCÍA

Planta- Nivel Acceso Acantilado

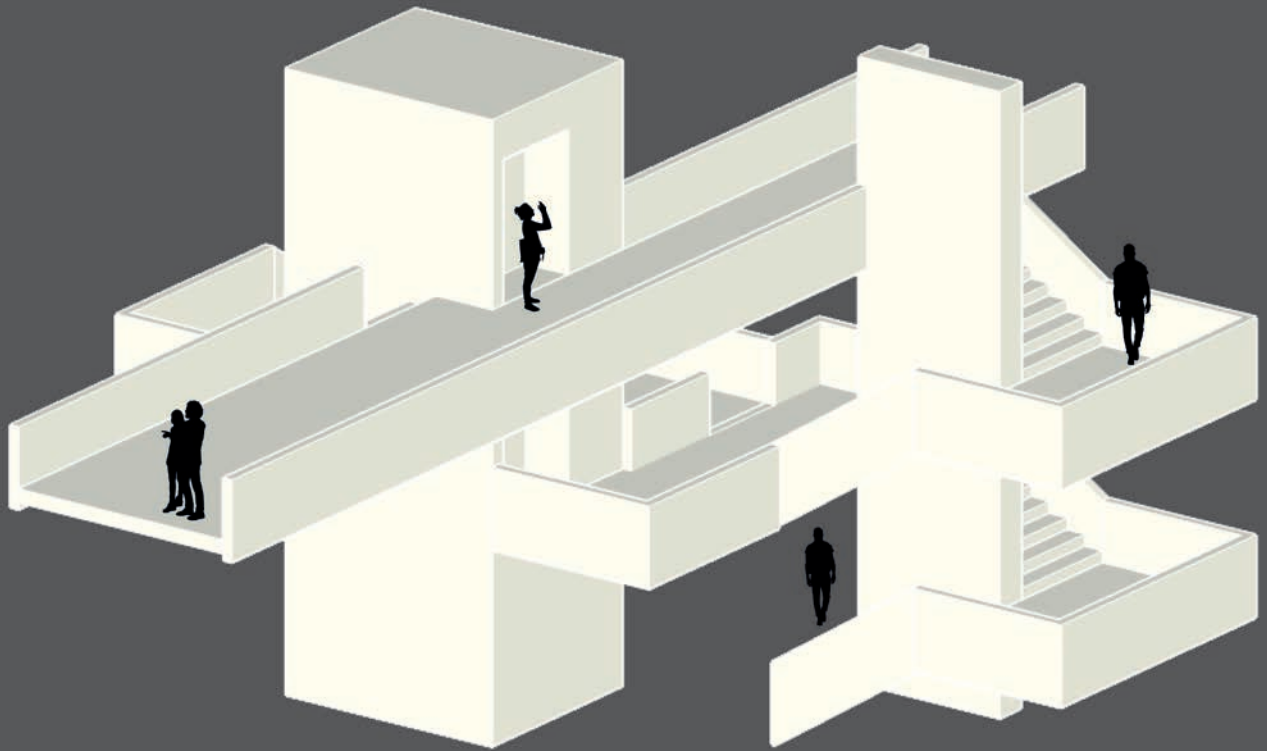


Según los lineamientos planteados se considera conectar la parte superior del acantilado con la playa, a través, de un ascensor, ubicado frente al parque Grecia. La cabina del ascensor tendrá una capacidad máxima de diez personas, además, se considera espacio para el traslado de bicicletas u otros equipos. También contará con puertas opuestas para facilitar las maniobras.

Respecto a la escalera que se encuentra a lado de la bahía se piensa desarrollar algo más lúdico y escultórico, acorde con la bahía. Se busca, generar terrazas a través de los recorridos, donde se podrá contemplar el paisaje desde diferentes perspectivas, adicionalmente se ha considerado un ascensor para el traslado de personas mayores o discapacitados

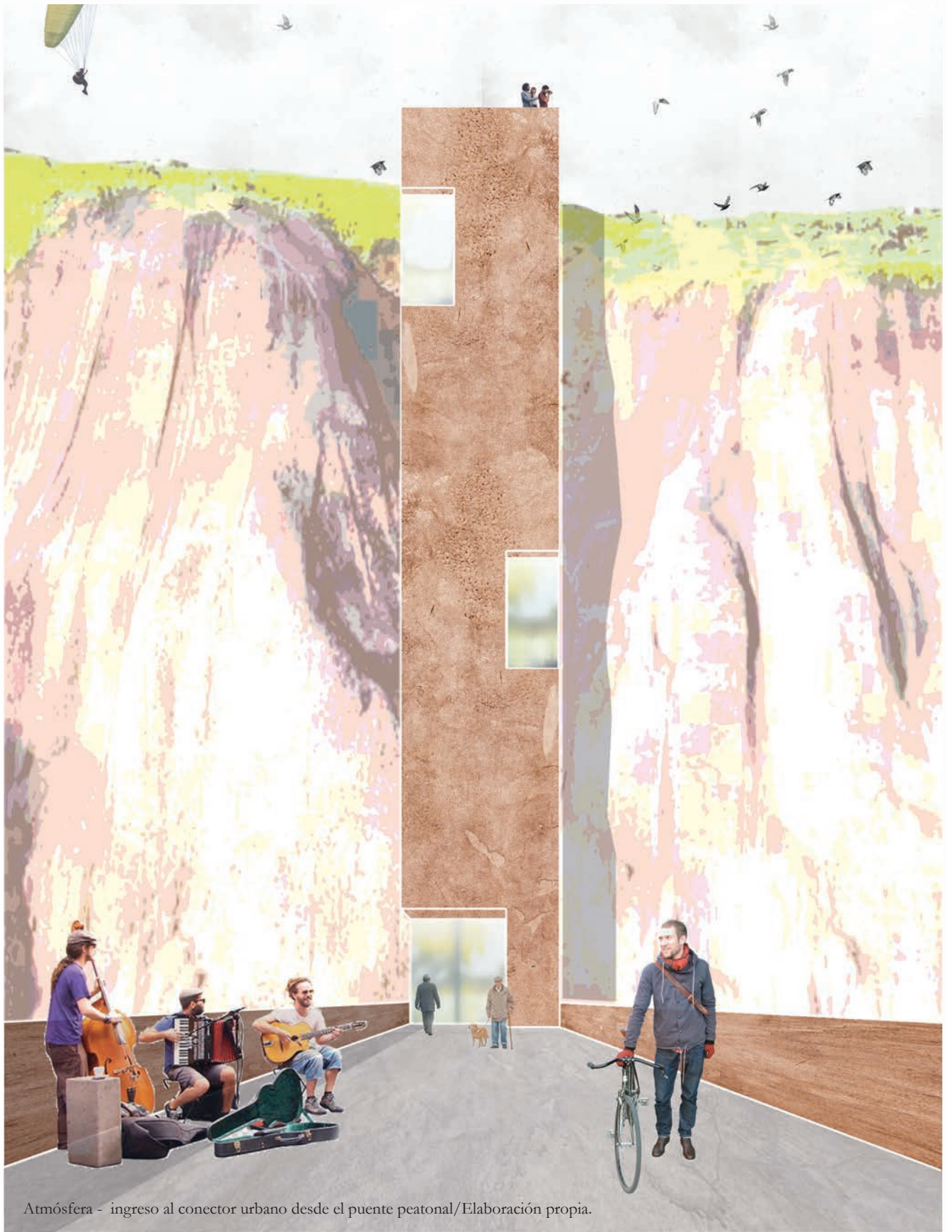
ISOMETRÍA- ESCALERA

Acceso Godofredo García



Isométrico, conexión vertical hacia la playa/ Elaboración propia.

Con respecto a la infraestructura, es importante que los conectores urbanos se desarrollen más allá de su función, principalmente los que se vinculan directamente con la bahía. De modo, que estos representan una gran oportunidad para convertirse en hitos dentro del paisaje, activando la zona a través de un recorrido lúdico o la oportunidad de ver el mar desde otras perspectivas.



Atmósfera - ingreso al conector urbano desde el puente peatonal/Elaboración propia.



Atmósfera - ingreso desde la ciudad/ Elaboración propia

Atmósfera - vista desde el malecón / Elaboración propia



Conclusiones

- El imaginario de Lima, como ciudad balnearia solo se ha desarrollado en un pequeño sector de la población, cierta clase privilegiada que guarda un vínculo con la bahía, a través, del tiempo. Por lo que, se puede concluir que la mayoría de limeños tienen como imagen del borde costero, la vía expresa. Por lo cual, es necesario involucrar a todos los ciudadanos, en la conformación de un nuevo imaginario, que genere un sentido de pertenencia del espacio, a través, de actividades programáticas, que no solo incluya a los distritos ribereños, sino a todo Lima.

- La Costa Verde pasó por un proceso de transformación del territorio, originado con la intención de extender los balnearios del sur a toda Lima. Sin embargo, en su concepción existió una incompatibilidad: la vía expresa, autopista que con el pasar de los años se ha convertido en una de las vías más transitadas, hasta ser considerada el anillo cinco de Lima. En este contexto, creo que es posible la coexistencia de estos dos “ecosistemas”, la vía rápida y el balneario, a través de continuar con el proceso de ganar tierra al mar. Es importante extender la superficie de tierras, para establecer zonas de seguridad entre las vías y malecones y desarrollar espacios de interés para los ciudadanos. Así, se podría tener una vía rápida que conecte el Callao con Chorrillos y es gran espacio público, de rol metropolitano.

- Finalmente, ha quedado demostrado la incapacidad del gobierno de Lima, para poder ejecutar algún plan o estrategia, a escala Metropolitana. A causa de, que no cuentan con el presupuesto suficiente; se superponen competencias con otros niveles de gobierno, la toma de decisiones se encuentra fragmentada entre varios actores, etc. Por lo cual creo que es necesario la formación de una nueva autoridad. La cual, tendrá las facultades de elaborar y ejecutar planes y/o estrategias de rol metropolitano. Este órgano independiente, deberá manejar un presupuesto propio y se encargará de dar continuidad a la ejecución proyectos en el territorio.

Referencias Bibliográficas

- AUTORIDAD DEL PROYECTO COSTA VERDE.** (1995). “Plan maestro de desarrollo de la Costa Verde, 1995-2010”. Lima, Perú.
- AUTORIDAD DEL PROYECTO COSTA VERDE.** (2007). “Actualización del Plan maestro de desarrollo de la Costa Verde”. Lima, Perú.
- BENSA, J.** (2017). “El Gobierno de las grandes ciudades. Gobernanza y descentralización en las metrópolis de América Latina”. Lima. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo. pp 241-262.
- BORJA, J & ZAIDA, M.** (2003). “El espacio público, ciudad y ciudadanía”. Barcelona. Electa España.
- CANZIANI, J.** (2007). “Perú: Carta del Paisaje”. Lima. Dr. Arq. José Canziani.
- CASTRO, F.** (2017). “Ascensores urbanos: integración y continuidad en ciudades escarpadas”. Chile. Archdaily. Consulta: 12 de noviembre 2018. Recuperado: <https://www.archdaily.pe/pe/874294/ascensores-urbanos-integracion-y-continuidad-en-ciudades-escarpadas>.
- CIRIANI, P.** (2012). ¿Cómo y cuándo dará la cara la Costa Verde? Lima. Revista Arq. Año 2 N° 13. pp 14-20.
- DUHAU, E. & GIGLIA, A.** (2016). “Metrópoli, espacio público y consumo”. México.
- D'ANGELO, G.** (2015). “Debate: ¿La Costa Verde debe ser administrada por la MML? “. Lima. El Comercio. 29 de mayo 2015. Fondo de Cultura Económica.
- D'ANGELO, G.** (2014). “Este año se sabra en que parte de la Costa Verde habrá inversión privada”. Lima. Diario Gestión. 23 de enero 2014.
- DE RIVERO, M.** (2017). “¿Ahora si planificamos Lima?”. Lima. El Comercio. 18 de marzo del 2017.
- FACHO, A.** (2016). “Costa Fragmentada”. Lima. Habitar. Consulta 12 de junio de 2018. Recuperado: <https://habitar-arq.blogspot.com/2016/05/costa-fragmentada.html>.
- FERNÁNDEZ-DÁVILA, C.** (2018). Comunicación personal. Lima. 02 de octubre 2018.
- FIGARI, E.** (2018). Comunicación personal. Lima. 03 de octubre 2018.
- FRANCO, A. & ZABALA, A.** (2012). “Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía”. Dearq. Consulta 18 noviembre 2018. Recuperado: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=34163032000>
- FUNDACIÓN CAYETANO HEREDIA.** (2014). “Identificación de Ecosistemas y Servicios Ecosistémicos dentro del Ámbito de la Costa Verde”. Lima.
- GEHL, J.** (2004). “La Humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios”. Barcelona. Editorial Reverté.
- GEHL ARCHITECTS.** (2004). “City to Waterfront”. Wellington. Recuperado: <http://wellington.govt.nz/~media/services/environment-and-waste/urban-development/files/gehlreport.pdf>
- HARVEY, D.** (2003). “The Right to the City”. International Journal of Urban and Regional Resarch 27, N° 4. Pp 939-941
- INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN.** (1995). “Resumen ejecutivo, Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 1995-2010”. Lima. Autoridad del Proyecto Costa Verde.

- LAURIE, A.** (2015). “Gobernanza Fragmentada”. Lima. El Comercio. 20 de octubre del 2015.
- LYNCH, K.** (1960). “The Image of the City”. Boston. Mit Press.
- MIRANDA, L.** (2015). “El contexto de la gobernanza urbana en la ciudad de Lima Metropolitana”. Lima Actualidad Gubernamental, N° 78. pp XIII-2.
- MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA.** (2010). Ordenanza N° 1414. Ordenanza que declara la intangibilidad de los acantilados que conforman el corredor ribereño de la Costa Verde, en la Provincia de Lima. Lima. 22 de julio.
- ORREGO, J.L.** (2009). “Chorrillos en el siglo XIX”. Blog. Pucp. Lima. Consulta 25 de agosto de 2018. Recuperado: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2009/06/29/chorrillos-en-el-siglo-xix/>
- ORTIZ DE ZEVALOS, A.** (2018). Comunicación personal. Lima. 15 de octubre 2018.
- ORTIZ DE ZEVALLOS, A.** (2010). “La deuda de la ciudad con la Costa Verde (y viceversa)”. Que Hacer. Lima Julio 2010. N° 179. pp 80-85.
- PAISAJE TRANSVERSAL.** (2016). “De la privatización a la colectivización de los espacios públicos”. Barcelona. Fundación arquia. Recuperado: <http://fundacion.arquia.es/es/fundacion>.
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES.** (2009). “How to transform a Waterfront”. New York. Recuperado: <https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround>
- RUIZ DE SOMOCURCIO, J.** (2018). Comunicación personal. Lima. 11 de octubre 2018.
- RUIZ DE SOMOCURCIO, J.** (2017). “Una metrópoli atada de manos”. Lima. Revista Casas, N°248. 8 de agosto 2017.
- SIMMONS, M.** (2011). “El Caso de Londres, Gobierno y sistemas de gestión del planeamiento”. Madrid. Urban, N°5, pp 49. Consulta 26 Noviembre 2018. Recuperado: <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/508/511>
- SMITH, A.** (1839). “Peru as it is: a residence in Lima, and other parts of the Peruvian Republic”. Londres. Samuel Bentley. pp 90-91.
- TEVES, N.** (2015). “Vulnerabilidad en la Costa Verde”. Lima. El Ingeniero de Lima, N° 75, pp 7-8.
- TRISTAN, F.** (2003). “Peregrinaciones de una paria. Lima”. Lima. Centro de la Mujer Peruana Flora Tristán – UNMSM. 2003.
- VERGARA, A.** (2001). “Imaginaros: Horizontes plurales”. México. Datos imaginarios urbanos.
- WITT, H.** (2015). “The Diary of Heinrich Witt”. Hamburgo. Ulrich Muecke.
- ZAMORA, R.** (2011). “Playa Lima; Paisajes de un Litoral Urbano”. Lima. Materia Arquitectura, N° 03, pp 31.
- ZUBIATE, M.** (2012). “Desarrollo de la Costa Verde”. Urvia Blogspot. Lima. Consulta 18 de septiembre 2018. Recuperado:<http://urvia.blogspot.com/2010/09/desarrollo-de-la-costa-verde.html>
- ZUBIATE, M.** (2018). Comunicación personal. Lima. 07 de noviembre 2018.