

Lima

CONTACTENOS ► editorlima@comercio.com.pe

Denuncie los cobros ilegales
La Defensoría del Pueblo ha instalado la línea gratuita 0-800-15-170 para denunciar los cobros ilegales en las matrículas escolares.



Pronóstico del tiempo
Hoy Lima tendrá una temperatura mínima de 21 °C y una máxima de 27 °C. Habrá brillo solar con nubes dispersas en el transcurso del día.

¿CUÁNTOS VERANOS MÁS ESPERARÁ LA CIUDAD?

Propuesta vial deja en suspenso el plan de gestión para la Costa Verde

■ Informe técnico advierte que ampliar a tres carriles la vía impide uso recreativo

■ Arquitectos sostienen que plan municipal recortaría espacio de playa

FABIOLA TORRES LÓPEZ

¿Cuántos veranos más pasarán para que la recuperación de la Costa Verde deje de ser un plan y salte a la realidad? A contracorriente de lo que ciudades como Guayaquil, Santiago, Buenos Aires y México han hecho de sus riberas, Lima no define aún si transformará su franja costera en un gran destino recreacional y ecológico o la mantendrá como una autopista de paso con servicios desintegrados.

Han pasado dos años desde que la ciudad asistió a la lotización de las playas de Barranco y uno de la aprobación de la nueva visión de la Costa Verde para remediar este desastre. Sin embargo, la Autoridad del Proyecto Costa Verde (APCV) — la entidad que reúne en un directorio a los representantes de los seis distritos que miran al mar y la Municipalidad de Lima— no aprueba aún los parámetros y un marco legal claro que sirvan como instrumentos de promoción de inversiones.

Dos son las razones de la demora: el alcalde Luis Castañeda ha pedido profundizar los estudios de impacto vial de la autopista de la Costa Verde y que se contemple su posible ampliación a tres carriles en cada lado. Esto lleva a realizar estudios del plan de mar, que implica hacer crecer el espacio de playa.

PLAN MAESTRO

Los arquitectos Manuel Zubiarte y Raúl Flórez García-Rada, proyectistas de la APCV, se encargaron de la actualización del Plan Maestro de la Costa Verde, cuyo eje integrador del área es un malecón. Las nuevas inversiones tendrían que adecuarse al nuevo ordenamiento que debe tener la franja costera: mar, playa, malecón, pista, inversión inmobiliaria y acantilado.

La propuesta del plan maestro —explica Zubiarte— mantiene la convivencia de una vía fluida, pero de velocidad media (diseñada para 43 km/h promedio hasta 60 km/hora de velocidad máxima) con el funcionamiento de diversos servicios adecuados a las características morfológicas y sociales propias de cada distrito.

¿La ampliación a tres carriles y su conversión en una vía de tipo expresa colisiona con el espíritu del plan maestro? Recientemente, la Municipalidad de Lima le encar-



COSTA NUESTRA. La Costa Verde es el más grande espacio público de Lima que aún no tiene un uso sostenible en beneficio de todos los limeños.

Plan bajo la lupa

La actualización del Plan Maestro de la Costa Verde tiene aún observaciones por resolver para impulsar su desarrollo como espacio de recreación y destino de inversiones en armonía con el ambiente. Hoy, una propuesta vial de la Municipalidad de Lima deja en suspenso la visión plasmada en este documento.

Situación actual



Nueva visión

Plan maestro propuesto en el 2007.

Se ha acordado promover inversiones inmobiliarias al pie del acantilado.

Las construcciones no podrían sobrepasar el 75% de la altura del acantilado.

Velocidad máxima propuesta: 60 km/h



Última propuesta

La solicitud del Concejo de Lima para ampliar la autopista a tres carriles por lado ha dejado en suspenso el plan maestro. El cambio del diseño vial no compatibilizaría con el uso recreacional que se le pretende dar a la franja costera.

Fuente: Autoridad del Proyecto Costa Verde (APCV). Ilustración de arquitectos Manuel Zubiarte y Raúl Flórez.

EN PUNTOS

- Malecón**
La Municipalidad de Miraflores proyecta la construcción de un malecón y cuatro funiculares con las inversiones privadas.
- Centro de convenciones**
Junto con Miraflores, la Municipalidad de San Isidro estudia un proyecto bidistrital para desarrollar un centro de encuentro empresarial de alto nivel en el cuartel San Martín.
- Enrocado**
Los Concejos de Magdalena y San Miguel trabajan en el enrocado del terreno ganado al mar para obtener defensas ribereñas. Se ha invertido US\$100 mil. La construcción del malecón se iniciaría el próximo año.

gó un informe al respecto al Centro de Investigación y Asesoría del Transporte (Cidatt). Su conclusión fue la siguiente: Los usos del suelo tienen relación directa con las velocidades de las vías. Si se pretende desarrollar un espacio recreacional, no es lo más recomendable que debe aprobar los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) y los Programas de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) de las obras de infraestructura públicas y privadas. Solo indica que dichos proyectos deben contar con

además convertir el corredor en uno de velocidad media, con semáforos, transporte público especial y cruces peatonales. Las municipalidades de San Isidro, Miraflores, San Miguel y Magdalena se han pronunciado por una Costa Verde como espacio, principalmente, de disfrute para la ciudad. Están de acuerdo con un estudio de impacto vial, pero para conocer cómo debe insertarse la vía Costa Verde en la red metropolitana sin crear caos en las avenidas secundarias de los distritos que cru-

OPINIONES

“ El plan de la Costa Verde tiene que garantizar un espacio para todos, con transporte público, equipamientos y servicios eficientes. La Costa Verde es un espacio masivamente usado por quienes no están en condiciones de acudir a las playas del sur ”.

AUGUSTO ORTIZ DE ZEVALLOS
ARQUITECTO Y URBANISTA

“ En el plan maestro y en su reglamento la especificación de la extensión de la zona de playa debe ser fundamental. Ello no solo porque así lo disponen las leyes, sino porque una de las objeciones hechas a la nueva visión urbanística aprobada por la Ordenanza N° 998 es, precisamente, que con ella no se respeta el espacio de playa ”.

HILDEBRANDO CASTRO POZO
ABOGADO

“ Es necesario y legítimo hacer estudios viales en la Costa Verde, pero tampoco pueden eternizarse las observaciones cuando hay interés por invertir ”.

MANUEL MASÍAS
ALCALDE DE MIRAFLORES

za. Esta ha sido también una de las preocupaciones del Colegio de Arquitectos del Perú expresadas en el Foro “Rol urbanístico de la Costa Verde”. Por ello, ha planteado un conjunto de correcciones al proyecto de reglamentación del Plan Maestro de la Costa Verde y un escenario de debate y consulta con la sociedad civil antes de su aprobación.

La decisión de que el circuito de playas deje de ser una vía expresa metropolitana debería ser tomada después de analizar el impacto que ello tendría en vías aledañas como la avenida del Ejército o la Vía Expresa del Paseo de la República, según el Colegio de Arquitectos.

Pero todos estos aspectos, dice el arquitecto Jorge Ruiz de Somocurcio, tienen que plantearse con una autoridad para la gestión de la Costa Verde que incluya además de las municipalidades ribereñas de Lima y Callao, a la Marina de Guerra, el Consejo Nacional del Ambiente y los colegios profesionales.

La Comisión de Urbanismo del Colegio de Arquitectos advierte también que si se construyen edificaciones en la franja pegada a los acantilados, el desplazamiento de la pista disminuiría el espacio de playa. “Si se acude a los inversionistas privados para poner en valor la Costa Verde, no puede terminar convirtiéndose esta estrategia en el fin del espacio público más grande de Lima”, concluye.

¿ACASO BASTA CON QUE SE CONTRATE A UNA CONSULTORA PRIVADA?

Reglamento tiene que precisar autoridad que evaluará los impactos ambientales

La Costa Verde es más que un escenario de inversión. Es la gran reserva natural metropolitana que merece ser protegida. La contaminación costera, pese a estar incluida en el proyecto de reglamento del plan maestro y haberse reconocido que los colectores de desagüe constituyen un gravísimo problema ambiental y una seria limitación del desarrollo urbano, es abordada aún genéricamente.

“Si bien la responsabilidad en esta materia recae en los sectores Saneamiento y Salud, debe tenerse en cuenta que la Muni-



ECOSISTEMA. Las obras no pueden ignorar los impactos ambientales.

palidad de Lima tiene competencias compartidas en materia de urbanismo y saneamiento ambiental”, sostiene la Comisión de Urbanismo del Colegio de Arquitectos de Perú.

Además, advierte que el proyecto de reglamento del Plan Maestro de la Costa Verde no precisa la autoridad ambiental que debe aprobar los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) y los Programas de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) de las obras de infraestructura públicas y privadas. Solo indica que dichos proyectos deben contar con

un Estudio de Impacto Ambiental para ser presentados a la Autoridad del Proyecto Costa Verde y determinar su conformidad con el plan maestro.

Patricia Iturregui, jefa de la Unidad de Cambio Climático del Consejo Nacional del Ambiente (Conam), sostiene además que cualquier proyecto en la Costa Verde debe considerar un análisis de riesgo. “Los cambios climáticos, con las desglaciaciones en cordilleras y en los polos Norte y Sur, están aumentando el nivel de los mares, al extremo de generar condiciones de mayor peligro que hay que tomar en cuenta al planificar los usos del borde marino-costero”, apunta.

Además un análisis de riesgos debe tomar en cuenta las condiciones de seguridad de los acantilados.

SEPA MÁS

■ Según el Consejo Nacional del Ambiente, existen estudios precisos y mediciones mundiales que demuestran la influencia humana en el clima con efectos como el ascenso de los niveles del mar de 50 a 90 centímetros en las próximas décadas.

■ El Instituto Nacional de Defensa Civil señala que todo proyecto de inversión que se presente para su autorización ante la APCV debe contar con estudios de geotécnica y microzonificación sísmica. Ello debe ser revisado por el In-deci para emitir la correspondiente certificación.