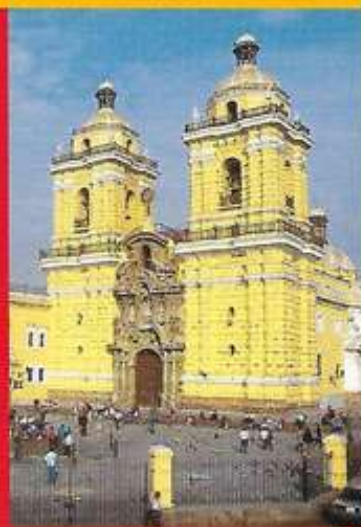
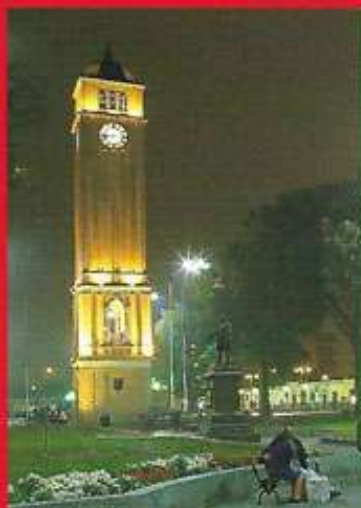


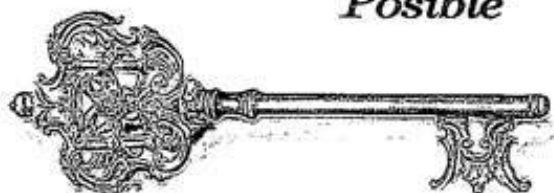
*La
Ciudad
Posible*

LIMA

PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD



*La
Ciudad
Posible*



LIMA

PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

De

**Jorge Ruíz de Somocurcio y Hernán Crespo,
Paulo Ormindo de Azevedo, Patricia Díaz, Alfredo Garay,
Elsi Guerrero, Eusebio Leal, Jamil Mahuad, Jorge Orrego**

Prólogo: Alberto Andrade Carmona

Prefacio: Federico Mayor Zaragoza

Presentación: Steven Ramondt

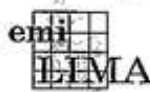
Editora: **María del Pilar Tello**



MUNICIPALIDAD
METROPOLITANA DE LIMA



EMBAJADA DE
HOLANDA



EMPRESA MUNICIPAL
INMOBILIARIA DE LIMA S.A.

1999



BRASIL: LIMA Y BAHIA, DOS CENTROS HISTORICOS EN BUSCA DE SU DESTINO

res de uso y los que se refieren al valor de
era y la calidad del ambiente.

principios, las reglas generales, los funda-
tos y la organización del espacio no solo físi-
mo socio económico y cultural que este
viene definiendo, se han desarrollado con
alidad de compatibilizar las tareas en mar-
dentro de un esquema coherente y permi-
ejecución dentro del criterio de adminis-
ón y planificación simultánea.

esquema propone la consolidación de un
po central como lugar para asentamiento de
les del Gobierno Central y Local, comercio
sializado, cultura, turismo, finanzas,
ación, redes institucionales y otros usos
s. El núcleo contiene sectores y espacios
sializados como la Plaza Mayor y su
orno, la Plaza San Martín, el Centro
aciero, el Eje cultural y recreativo, de los
os y el Parque de la Exposición remodela-
el Parque Universitario con vocación cultural
recreación; las márgenes del Rímac y sus
ras, el gran circuito turístico del Rímac, que
ye Acho, Paseo de Aguas, de los Descalzos
e Trujillo; las laderas del cerro San Cristóbal
os espacios y plazas menores.

úcleo central está bordeado por áreas con
tación preferente a la vivienda, que incluyen
mixtos en Barrios Altos, Monserrate y el
ic. Este amplio espacio tiene también sub-
ores con marcada diferencia ambiental y
erimientos de intervención específicos.

Paulo Ormino de Azevedo

Arquitecto y Restaurador de Centros Históricos

Las ciudades de Lima y Salvador ó Bahía, como es también conocida, debido al nombre de su provincia, tienen en común muchas virtudes y pecados. Entre los méritos está el hecho de haber sido fundadas como capitales de virreynatos al margen de bahías que se transformarían, con el tiempo, en puertos importantes. Las funciones administrativas y portuarias les permitirían acumular un excepcional patrimonio monumental y edificio barroco y desarrollar formas de vivir urbanas, muy ricas, que no excluyan el mestizaje y el sincretismo.

Ese pasado de riqueza contrasta con la pobreza que se acumula a partir del inicio del siglo actual y en especial después de la Segunda Gran Guerra, con la desorganización del sistema de producción tradicional, por la competencia internacional, generando la concentración de rentas, el proceso intensivo de urbanización y los conflictos urbanos típicos que se reflejaron, con especial intensidad, en sus Centros Históricos.

Data de entonces la aparición del centro congestionado y mezclado socialmente, la salida de las familias tradicionales para barrios selectos, cercanos a las playas, proceso facilitado por los nuevos medios de transportes y comunicación. Sin embargo, quedó el comercio. Aquella migración generaría subcentros de comercio y servicios que irían, poco a poco, ganando importancia. A partir de la década del 60, la trayectoria seguida por las dos ciudades empieza a ser diferente, aunque los resultados finales no son muy distintos.

La emergencia de una economía dependiente, en la segunda mitad de este siglo, ha creado en América Latina dos circuitos diferenciados de la economía urbana: el superior, constituido por las actividades económicas formales, como bancos, industrias, comercios de importación, exportación, mayorista y al por menor y servicios modernos, todos integrados a nivel nacional y subsidiarios del capital multinacional. Estos son actividades intensivas de capital y tecnología que reduce, cada vez más, mano de obra, marginando grandes sectores sociales.

La otra cara de esta economía es el circuito inferior, constituido por manufacturas, comercios y servicios informales, organizados a nivel local, responsable por el 40 a 50% del PIB, en nuestros países. Como son constituidos por actividades de baja concentración de capital y tecnología y gran absorción de mano de obra, es el responsable por la supervivencia



Diseñar el Núcleo Ordenador de la Dinámica Urbana

El sistema vial del Plan de Desarrollo Metropolitano vigente, como instrumento ordenador de la dinámica urbana, correspondía parcialmente al límite reducido del área central tradicional.

La concentración de vías en la margen derecha del río Rímac es modificada con la propuesta de tres puentes sobre el río, uno a la altura de la Estación Treneman hacia el Oeste y otro como proyección del corredor Grau.

En la parte central se programa un nuevo trazo del eje de la carretera nacional Panamericana Norte (entre Tomás Valle y la Vía de Evitamiento), cambiando así su función de vía de desconcentración.

El artículo Nº 1 del Plan de Desarrollo, originalmente establecía un pequeño circuito. Se propone ampliarlo en un nuevo trazo envolviendo la parte remanente del Cercado Oeste, liberando las avenidas Piedad y Alfonso Ugarte del tránsito intensivo.

Centralidad Este

Las miradas principales por el Norte por Prolongación Grau y por el Sur, el Paseo de la República, se plantea un circuito central que comprenderá las avenidas

de la mayor parte de nuestras poblaciones urbanas, suministrando algún tipo de renta. Al contrario de lo que dicen algunos economistas, esta no es una economía marginal, sino dependiente de la primera, porque de ella obtiene prácticamente todos sus insumos industriales, aun cuando sean desperdicios como bolsas, latas, botellas y cartones. Pero principalmente porque la disponibilidad de mano de obra barata sirve para rebajar los salarios del sector formal.

Esta dicotomía de la economía urbana dividiría también la ciudad, que sería repartida en dos grandes áreas: la ciudad rica de las urbanizaciones planificadas y la ciudad pobre e inestructurada que se desarrolla en las periferias insalubres, en las laderas resbalosas y en los tugurios decadentes y hacinadas del centro tradicional.

Salvador, como Lima, no ha escapado a la regla. Ni el inicio de la explotación y refinación del petróleo, en los últimos años de la década de 40, ni la petroquímica, instalada en la mitad de los años 60, ha logrado ofrecer un número de empleos capaz de absorber una parte ponderable de los desocupados urbanos y de los expulsados del campo. Así, desde entonces, Salvador vio nacer y crecer inmensos palafitos en la bahía y «favelas» en sus laderas resbalosas.

Debido a las características de la actividad informal, dependiente de contactos primarios para su comercialización, toda la población de la periferia pobre afluye al centro, donde están los terminales de transporte, los mercados, y circulaciones peatonales para la venta de sus productos y servicios. Esta «invasión» de población pobre ocupando plazas, calles y aceras del centro tradicional provocaría la segunda fuga de pobladores tradicionales del Centro Histórico, los grandes comerciantes y prestadores de servicio, dejando casonas y tiendas para los nuevos ocupantes del Centro Histórico, el pequeño comerciante, los ambulantes y familias de bajos ingresos.

Los que salieron, no sólo crearon lotizaciones exclusivas, como un nuevo centro de negocios, a la imagen del «central business district», del primer mundo, con torres de vidrio y «shopping centers»; centros económicamente dinámicos, pero pobres de significación cultural. La dicotomía de la economía urbana llegaría también al corazón de la ciudad, creando dos tipos de centralidad: la formal, ubicada en el nuevo centro verticalizado y la informal que ocupa el vacío dejado por las actividades tradicionales en el Centro Histórico.

En la mayoría de las ciudades latinoamericanas, los dos centros son continuos, como es el caso de Ciudad de México, Quito y Bogotá. En el caso de Salvador y Lima estos dos centros están distantes cerca de 6 km. Los procesos que han determinado esta separación son distintos, pero tienen la misma causa.

Hasta la mitad de los años 60, las actividades formales de Salvador se iban expandiendo lentamente desde el Centro Histórico hacia los barrios burgueses del Sur. Pero en 1964 ocurre el golpe militar y el municipio pierde su autonomía. Las capitales de los Estados pasan a ser consideradas áreas de seguridad nacional y sus Alcaldes designados por el poder central.

La centralización del poder y la hegemonía de una tecnocracia con una visión sectorialista de los problemas urbanos, provocaría la destrucción del ya débil sistema de planificación local. A esto contribuyó también la facilidad de créditos internacionales, como consecuencia de la oferta de petrodólares, lo que permitió la realización de grandes inversiones públicas en la ciudad, pero de forma enteramente desarticulada. El resultado de esta política ha sido altamente dañino para Salvador.

El traslado de las actividades productivas y portuarias para un nuevo centro industrial, en los afueras del municipio, la venta, a precios simbólicos, de los terrenos municipales, la creación de un nuevo centro administrativo y comercial y la dispersión de conjuntos habitacionales en sitios sin ninguna infraestructura, trajeron nuevas «favelas», y redujeron en gran parte, la sustentabilidad y la gobernabilidad de la ciudad. Naturalmente persistían factores estructurales que contribuían también para esta situación.

De otra parte, la reestructuración del tráfico urbano en función del vehículo y del nuevo acceso rodoviario sumado a las demás acciones de descentralización provocaron grandes alteraciones en la centralidad de Salvador.

Con facilidades de acceso creadas, se formó un nuevo centro de negocios enteramente divorciado y distante del tradicional, cerca del nuevo núcleo administrativo. El antiguo, a su vez, se especializó como centro informal, atrayendo para sus plazas, calles y tugurios enormes contingentes de población de la periferia.

Datan de esta época, fines de los años 60, las primeras acciones de recuperación del Centro Histórico, con la creación de una fundación con esta finalidad. Bajo la influencia de la OEA y de UNESCO se intenta una rehabilitación del Centro Histórico a través del turismo-cultural, con la instalación de dos hoteles, una escuela de hotelería, restauración de los grandes monumentos y el maquillaje de un circuito turístico en el barrio.

Pero los resultados prácticos son muy pequeños y los problemas sociales se siguen agravando. Delante del fracaso de esta política, se intenta, en un segundo momento, una acción asistencialista, con la creación de programas de educación, salud, asistencia social y restauración de casonas para convertirlos en equipamientos sociales. Tampoco esta política tiene éxito. Finalmente, en los años 80, con la crisis de la economía latinoamericana e institucional el Estado brasileño disminuye las inversiones públicas, acelerando el deterioro físico y social del barrio.

El fracaso de estas experiencias puede ser atribuido al carácter artificial y puntual de las rehabilitaciones, sin integración con la planificación urbana y sin afrontar los verdaderos problemas del barrio, la vivienda y el empleo.

LA PRESENCIA DEL PUEBLO

Cuando el problema parecía sin solución, surge en el barrio un movimiento de afirmación étnico, cultural, especialmente de la música y la danza de los grupos de color de la ciudad, que iría a provocar grandes concentraciones populares y llamar la atención de la industria audio-visual, interesada en diversificar sus productos. Grupos afro-brasileños, como





Vialidad Oeste

La zona remodelada Cercado Oeste, una vía peatonal que unirá la avenida Zarumilla con la avenida Tingo María por Trenemann. Un circuito comienza el soporte vial de circulaciones internas.

En el Oeste, la ruta al Callao continúa siendo la avenida Argentina que inicia en el proyecto de la Alameda de las Malvinas.

Uno de los aspectos importantes de la vialidad metropolitana que afecta al Cercado es el desarrollo del Anillo N° 1 que tenía previsto integrar las avenidas Alfonso Ugarte, 9 de Diciembre, Grau y Locumba, complementando el circuito con el programado Recorrido Rímac por la margen izquierda del río. Esta obra, prevista hace 10 años, hoy es inoperante y no se puede derivar el tránsito de las avenidas Alfonso Ugarte y Grau para circular por la margen izquierda del río al lado del ferrocarril.

El nuevo Anillo N° 1 debe envolver el íntegro del Centro Histórico pasando necesariamente al norte del distrito del Rímac y sobrepasar al oeste la avenida Alfonso Ugarte, buscando integrar un espacio mayor facilitando la habilitación de esta zona de actividades como territorio de expansión del Área Central; la misma que puede representar un área acondicionada del orden de los 20 kms.

«Olodum», «Filhos de Gandhi» y «Levada do Pelô»; cantantes como Carlinhos Brown, Daniela Mercury y Margarete Menezes, salidos del Pelourinho, incursionan y hacen discos y video clips con Paul Simon, Sergio Mendes, David Byrne, Michael Jackson, proyectando el nombre del barrio.

El contraste entre la fuerza de este movimiento y las condiciones de pobreza y ruina del Pelourinho despierta la atención de otros sectores sociales y de políticos locales.

Es en este marco que el Gobierno del Estado de Bahía emprende, con recursos exclusivamente propios, a partir de 1992, una gran intervención física y funcional en el centro histórico.

La operación tenía como objetivo, la transformación del barrio en un sector de turismo y esparcimiento, con la expulsión de los pobladores, que según la opinión de las capas conservadoras locales eran los únicos responsables por el estado al que había llegado el centro tradicional. Después de un intento de industrialización, que no ha progresado, el turismo volvía a ser la alternativa más factible de desarrollo del Estado de Bahía, y las manifestaciones culturales su principal motivación.

La operación tenía, además, un objetivo político muy claro. Las inversiones han sido altas. En tres años se invirtieron US \$ 30'000,000.00 en cuatro etapas de obras que cubrieron 55,000 m². y 350 casones.

El modus operandi era relativamente sencillo. El Gobierno pagaba indemnizaciones a los inquilinos, cerca de 95% de los pobladores, para salir de los inmuebles; realizaba las obras de consolidación y conversión funcional, a fondo perdido, y financiaba la implantación de nuevos negocios, que eran previamente escogidos y tenían sus alquileres subsidiados, a título de incentivo. Esto fue posible porque el Estado posee un gran número de inmuebles y quedó con la tenencia de la mitad de los inmuebles recuperados por un periodo de cinco años, a título de compensación. Además, en el proceso de intervención, el Estado amplió su participación en la propiedad del área, inclusive como forma de resolver problemas complicados de herencia.

La intervención, no obstante su carácter vertical, no ha encontrado gran resistencia de la sociedad. Los propietarios, los grandes beneficiados, quedaron contentos de recibir sus inmuebles desocupados y recuperados sin costos. La mayoría de los inquilinos, muy poco politizados, aceptaron las pequeñas indemnizaciones porque no veían otra alternativa y resolvían algunos pequeños problemas familiares con el dinero recibido. En los casos más notables de familias que se negaban a salir, se las transfirió para casones previamente adaptados.

Las instituciones federales y municipales vinculadas a la cuestión, aún haciendo restricciones al plan, aceptaron la intervención, ante su incapacidad de inversión. Finalmente, los artistas intelectuales y preservacionistas se sintieron en una situación incómoda, ante el fracaso de los intentos anteriores.



Transporte Público

El transporte público de pasajeros tiene en el Proyecto N° 1 que comporta una línea circular el vehículo para la implantación de una estación de terminales de líneas de conexión con los distritos en ciertos puntos de conexión.

Se han por estudiar las redes completas de transporte que recorrerían el interior del área urbana. El sistema de Trolebuses por su capacidad, versatilidad y no-contaminación, podría ser el más indicado.

El sistema masivo Lima-Callao, paralelo al río Rimac, constituirá uno de los elementos fundamentales del transporte de pasajeros. La estación de conexión Lima-Callao, con salida al Norte será un elemento importante dentro del territorio habilitado al efecto.

El servicio continuo interior que hace el recorrido de los circuitos internos, otro que recorre la gran circular Arica-Dueñas, complementada con el propio gran paseo urbano, permitiría servir todos los puntos del centro en menos de 15 minutos de tiempo.

Este programa debe complementarse con la implementación de un conjunto de playones y estacionamiento.

La operación ha rendido grandes dividendos para el Gobernador, un destacado político de proyección nacional. No solamente los periódicos locales, los nacionales e inclusive internacionales, han exaltado su determinación, eficiencia y rapidez en la solución de un problema aparentemente insoluble. En los primeros meses, después de la inauguración, los sectores más pudientes de la sociedad local han retornado al barrio recuperado, limpio y libre de los antiguos pobladores, para conocer los nuevos restaurantes y boutiques. Jóvenes de clase media pasaron a frecuentar sus bares, ensayos y shows de los grupos afro-brasileños. Pero esto tampoco funcionó.

El turismo se restringió a visitas guiadas de grupos nacionales y extranjeros durante las tardes, a iglesias y tiendas de piedras semipreciosas, uno de los productos más buscados por los visitantes. En la noche la frecuencia mayor es de una clase media emergente de la periferia y turistas aislados, que son atraídos por los ensayos y shows de bandas afro - 90 en el invierno y 140 en el verano - promovidos por la empresa estatal de turismo.

Las clases alta y media alta, pasado el período de la inauguración, volvieron a sus bares y restaurantes preferidos, ubicados cerca de la playa. Como una de las dificultades apuntadas por los comerciantes era la falta de accesibilidad, se está construyendo un gran estacionamiento para 450 automóviles. Se nota que los visitantes de Pelourinho, originarios en su mayoría de barrios populares, no tienen poder adquisitivo para consumir en los restaurantes de lujo, sino en los bares de vereda, en donde consumen cerveza y saladitos ofrecidos por ambulantes, que no son otros que los antiguos pobladores del barrio.

Esto ha llevado a los nuevos comerciantes del barrio, con pocas excepciones, a una situación muy difícil, especialmente en la baja estación. Para que tal comercio y servicios no entraran en colapso, el Banco de Desarrollo del Estado ha renegociado sus deudas en condiciones especiales.

Sin duda, el uso del barrio por otros grupos sociales ha contribuido para romper su aislamiento, su carácter de Ghetto. Pero, la eliminación de la vivienda ha creado problemas:

- Primero, la transformación del carácter del barrio y su espaciamiento en muchas horas del día y de la noche.
- La seguridad no ha empeorado porque se creó un pelotón especial de policía para el barrio.
- Segundo, la población expulsada ha contribuido a esparcir la inestabilidad social en los barrios vecinos.

Es fácil comprender a aquellos pobladores que tenían una dependencia vital con el centro informal: no lo han abandonado, haciendo, aun más, los tugurios vecinos del área intervenida, o invadiendo casonas desocupadas, como la cuesta del Pilar, que separa los dos niveles de la ciudad.



IV

Cimentar la Base Territorial de la Comunidad de Lima

El carácter básico de la propuesta de Concertación debe ser entendido no sólo como la instauración de un mecanismo de gestión municipal, sino como el propósito de impulsar y consolidar un proceso social y político que abarca el conjunto de objetivos y estrategias que los diversos actores y fuerzas del Cercado concuerdan en desarrollar. El cumplimiento de los objetivos de la concertación social en el Cercado requiere de procesos de igual carácter en el resto de la metrópoli. Para que la concertación sea posible se requiere la institucionalización de modos y mecanismos específicos en una instancia municipal de gestión ad-hoc para el Cercado Histórico que debe estar integrada a la estructura del Plan Maestro. El caso particular del Cercado Histórico será considerado como un ámbito específico en la instancia de Concertación Ciudadana, que tendrá un régimen especial; por la presencia particular de actores e intereses que no recae en el Cercado. Las áreas que el Plan Maestro ha identificado con rangos susceptibles de conducir a una homogenización, servirán de base para los ámbitos de la gestión municipal concertada. Las propuestas que los diversos actores presenten, ya sea la propia Municipalidad o el sector privado, cuando se invierte se convertirán en un aporte que encontrará su canalización a través del Plan Maestro y de una Gerencia Especial de Proyectos que opera en EMILIMA el ente promotor.

Aprendiendo con el Pelourinho

La experiencia reciente de Salvador ha demostrado que:

- La crisis del Centro Histórico es solamente un reflejo de la crisis de toda la ciudad y su solución pasa necesariamente por la restauración de la sustentabilidad y gobernabilidad de la ciudad.
- La participación popular ha jugado un papel muy importante en la actual puesta en valor del barrio, pero no basta esto. Lejos de una solución definitiva continúa el problema.
- La valoración del Pelourinho tuvo objetivos políticos, que iban más allá de lo cultural y social. Las mismas razones político-partidarias excluyeron la participación de otras esferas de poder, como el federal y el municipal, convirtiendo en muy onerosa su gestión y frágil su perspectiva de continuidad.
- El objetivo de integrar el barrio al circuito formal de la economía urbana no ha sido plenamente alcanzado. Los nuevos comerciantes enfrentan dificultades y el turismo no es capaz de mantener al barrio, exigiendo grandes inversiones y subsidios del Estado, bajo la forma de alquileres simbólicos: un costoso programa de animación cultural y vigilancia policial. Tampoco hay indicios de que la iniciativa privada esté interesada en hacer inversiones en el área siguiendo el ejemplo del Estado. Sin embargo, la intervención sirvió para rehabilitar físicamente el área, renovando su infraestructura, consolidando sus edificios y abriendo el barrio a otros grupos sociales y actores urbanos.
- La exclusión de los pobladores, además de cambiar el carácter del barrio, ha creado problemas adicionales de seguridad, a mediano y largo plazo, además de expandir la burbuja de pobreza en los barrios alrededor del Pelourinho.
- La necesidad de su ejecución dentro de un mandato implicó la quema de muchas etapas de estudios, encuestas, prospecciones y proyectos con evidente perjuicio para el conjunto. Del mismo modo, la entrega de las obras a grandes empresas, las únicas capaces de realizarlas en los plazos establecidos, no ha sido lo más conveniente para el patrimonio edificado.
- La actual intervención significó algunos avances con respecto a las anteriores, como la superación de las restauraciones puntuales y acciones paternalistas. Se optó por una intervención en escala, a partir del trabajo de grupos locales de rescate de sus raíces étnico-culturales, muy rápidamente convertida en cultura de masas. Pero el paternalismo, tomó otro carácter, en la medida que el Gobierno recuperó los inmuebles sin exigir una contrapartida financiera de los propietarios. Persiste, del mismo modo, la desarticulación con la planificación urbana, por razones exclusivamente político-partidarias.

La evaluación de ésta, como de otras experiencias, a mediano y largo plazo, es fundamental para la definición de una política factible de rehabilitación de nuestros centros históricos latinoamericanos.