

PLAN PILOTO DE LIMA (1949)

Significado Histórico

Robinson Constantino Ortiz Agama

Universidad Nacional de Ingeniería. Lima, Perú.

Asesor (tesis de Maestría): MA. Arq. Augusto Ortiz de Zevallos Madueño

E-Mail: robinoa@gmail.com

RESUMEN

El Plan Piloto de Lima (PPL), 1949, es el primer plan realizado bajo los preceptos de la Carta de Atenas que se oficializa y ejecuta en el mundo (1949). Desde que "Corbu" plantea su Plan Voisin (1925) y publica la Carta de Atenas (1942) muchos intentaron llevar a la práctica la nueva forma de planificar ciudades. Este mérito recayó en la ONPU, Lima, creada por gestión del Diputado Belaúnde (1946) cuyo primer encargo fue elaborar el Plan Regulador de Lima (PRL), del cual el PPL –su primera etapa- proponía el modelo de ciudad. El PPL, dirigido por Dorich y asesorado por Sert, Wiener y Rogers, propone los límites del crecimiento, articulado por una trama vial perimétrica y otra interna. El centro se propone cual Plan Voisin "marinado", tabula rasa incluida. Sus grandes omisiones fueron el mar, el río y los inmigrantes. El PPL es hito de la urbanística moderna internacional.

Palabras clave: Ciudad, modernidad, plan, urbanismo.

ABSTRACT

The Pilot Plan of Lima (PPL), 1949, is the first comprehensive plan made under the provisions of the Charter of Athens became official and runs in the world. Since Le Corbusier raises his Plan Voisin and publishes the Athens Charter (1942) were many attempts to implement the new way of planning cities. This merit went to the ONPU, institution created by Arch. and Deputy Fernando Belaúnde (1946) who first assignment was the development of the Regulatory Plan of Lima, which the PPL was the first stage and proposing the city model. This plan, directed by Dorich and advised by Sert, Wiener and Rogers, Proposes the limits of growth, articulated by a perimetric road and an inner frame. The city is proposed as kind of Plan Voisin "marinated", including tabula rasa. Its big omissions were the sea, river and migrants. The PPL is a landmark of international modern planning.

Keywords: City, modernity, plan, urbanism.

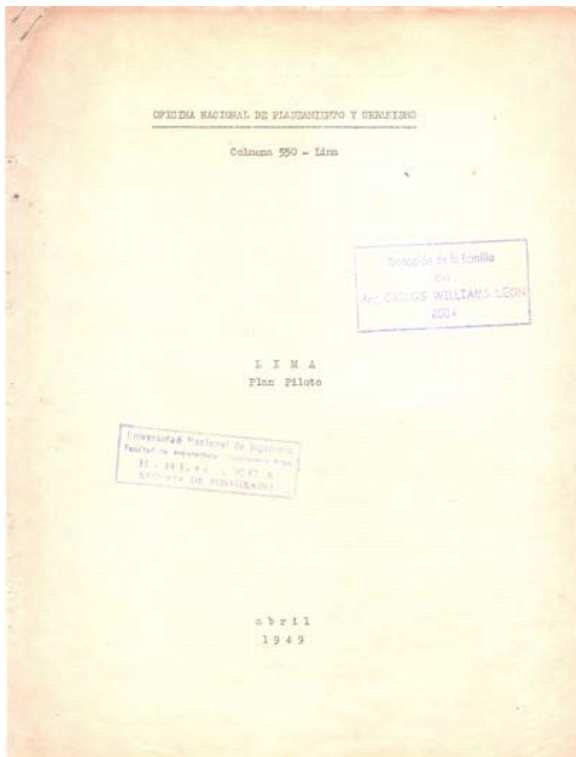


Fig. 1 Carátula de "Lima. Plan Piloto", ONPU, abril 1949



Fig. 2 Plan Piloto de Lima, ONPU, Agosto, 1949.

1. TEMA: PLAN PILOTO DE LIMA, 1949. SIGNIFICADO HISTÓRICO

1.1 Factibilidad

Desde un principio la factibilidad de la investigación constituyó un riesgo, dado que estábamos ante un tema poco investigado y no estructurado, por lo que demandaba un gran esfuerzo para encontrar lo escasamente investigado y el material suelto disponibles: por ejemplo los planos originales del PPL habían desaparecido hacía muchos años, lo que nos hizo dudar y pensar en echar por la borda lo avanzado. En el camino fueron apareciendo los duplicados de los informes preliminares del plan y pudimos verificar que el documento con el que veníamos trabajando, "Plan Piloto de Lima" (ONPU, 1949b), era el documento oficial del PPL, y que sería la base con la que trabajaríamos nuestra investigación.

1.2 Novedad

Este plan siempre se ha observado con soslayo por los investigadores, planificadores y profesionales en general en el Perú, pues no llegó a culminarse la segunda etapa, el Plan regulador de Lima. Por ello se mantuvo 63 años prácticamente olvidado sin que nadie lo estudiara en profundidad, sino como parte de otros componentes temáticos, pero nunca como "el tema". Podemos decir que en lo referente a este plan las ideas de investigación aparte de novedosas, por lo poco que se ha estudiado, son además nuevas: la búsqueda de una significación histórica, esto es qué representó para la ciudad, el país, la región y para la modernidad urbanística internacional.

1.3 Originalidad

La originalidad radica en haberlo abordado desde una perspectiva histórica, haciendo énfasis en su significación en el contexto mundial de la modernidad urbanística. Este plan ha sido mencionado en diversas oportunidades en diferentes investigaciones, la mayor de las veces de manera muy superficial, de manera descriptiva y en no pocas ocasiones se le ha confundido con la inconclusa segunda etapa del PRL de Lima, de la que este PPL fue la primera etapa. Otras veces se ha presentado como PPL lo que en realidad ha sido el proyecto del Centro Cívico correspondiente al plan.

1.4 Importancia

El PPL es desconocido, tanto en su existencia como en sus contenidos, por la mayoría de miembros de la comunidad de arquitectos y urbanistas locales. Ni qué decir de la comunidad internacional. No ha sido estudiado en profundidad por la mayoría de investigadores que lo abordaron, aunque sí de manera pertinente y tangencial por unos pocos que lo hicieron aproximándose a la obra urbana de Josep Lluís Sert.

1.5 Interés

Resulta fundamental el conocimiento de los orígenes de la planificación moderna en el país, y esto sólo es posible ocupándonos del estudio de ese primer plan moderno de la ciudad. El estudio del PPL contribuye con la historia del urbanismo y la planificación moderna no solo en el Perú sino también a nivel internacional. Este plan fue la génesis y matriz de los planes urbanos, directores y reguladores, elaborados durante los siguientes cincuenta años cuando menos en el territorio nacional. La figura de Sert creció a nivel internacional también con la difusión y exhibición, a nivel CIAM, del centro cívico que diseñó para este plan, aunque dicha propuesta nunca fuera aceptada, por lo que nunca llegaría a ser parte del plan oficialmente aprobado.

1.6 Precisión

Cuando se crea la Oficina Nacional de Planeamiento Urbano, ONPU (1946), la primera tarea que se le encomienda a su Director, el Maestro en Planeamiento (MIT) e Ingeniero Luis Dorich (UNI), es la elaboración del PRL, cuya primera etapa era el PPL, el que definía el modelo de ciudad. El PRL nunca se culminó, pues el catastro urbano nunca estuvo listo, cual mito de Sísifo, pues la ciudad informal crecía más rápido de lo que se levantaba el catastro. Por ello hay muchos que confunden el culminado PPL con el inconcluso PRL. Nuestra investigación se centra exclusivamente en el PPL.

1.7 Actualidad

Al iniciarse este estudio (2006), Lima Metropolitana tiene entonces vigente el PLANDEMET (1990-2010), el tercer Plan de Desarrollo Metropolitano, un plan con fecha de vencimiento a corto plazo y que lleva en sí el ADN del PPL. Hoy, 2017, por mezquindades políticas y por omisión, sigue vigente el PLANDEMET, un plan ya anacrónico. En el ínterin se han cumplido 60 años de la promulgación del PPL y no se le ha hecho justicia. Y ya estamos próximos a sus 70 años. Todo ese tiempo ha permanecido olvidado, histórica, historiográfica y axiológicamente.

1.8 Utilidad

El estudio del PPL es gran utilidad por diferentes razones: se trata del primer plan de desarrollo urbano para la nueva metrópoli limeña (razón axiológica); al ser abordado en profundidad este estudio del PPL contribuye historiográficamente a su conocimiento, análisis y reflexión crítica (razón ontológica, historiográfica y epistemológica); las conclusiones del estudio posibilitan darle el verdadero sitio que le corresponde en la historia urbanística local y en la historia de la urbanística moderna internacional (razón semiológica e histórica).

2. HIPÓTESIS

Pregunta central

¿Cuál es la importancia urbanística, cultural y la significación histórica del PPL en el ámbito local y regional?

Preguntas específicas

1. ¿Cuál es la importancia del PPL como paradigma de la planificación urbana moderna en el país?
2. ¿Cuál es la importancia del PPL como modelo dentro de las políticas de estado?
3. ¿Cuál es la importancia del PPL en la introducción o consolidación de la modernidad en el país?
4. ¿Cuál es la importancia del PPL en el campo de las ideas y movimiento cultural en el país y la ciudad?



Fig. 3 Plan Voisin de Le Corbusier para París, 1925.

2.1 Hipótesis Central.

La sola promulgación del PPL, independientemente de sus resultados lo convierte en un documento valioso, por su carácter fundacional en el medio local, con importancia capital para la historia de la planificación y la urbanística moderna local, que dio realmente inicio a la planificación moderna en el país.

2.2 Hipótesis específicas u operacionales.

1. El PPL ha sido importante para la planificación y para el desarrollo de la ciudad no tanto en su momento, en que fue un fracaso, sino a posteriori, por haberse constituido en paradigma de la planificación moderna. En ese sentido no había marcha atrás, la ciudad debía modernizarse.
2. El PPL es un paradigma de la moderna planificación urbana en el país. Es el origen de los demás planes urbanos, realizados metodológica y programáticamente. Con el PPL se institucionaliza la planificación de las ciudades.
3. La importancia del PPL es tal que, luego de él, muchas ciudades del país se decidieron por el suyo, demandando a la ONPU la realización de los mismos. La planificación de ciudades se institucionaliza a nivel nacional.
4. En el campo de las ideas y del movimiento cultural en el país, el PPL es la última batalla librada, y ganada, por la modernidad y el abstraccionismo a los conservadores del figurativismo y del neoclasicismo académico.
5. La modernidad ya había arribado al país hacia los años 20, aunque de manera aislada y no como movimiento que encontrase eco en el ámbito local. Básicamente por acción de algunas individualidades. El PPL viene a ser la última acción de los "modernistas" locales por instaurarse como *statu quo*, como sistema a consolidarse institucionalmente.
6. El PPL no previó el crecimiento de la ciudad, por lo que no puede considerarse un exitoso instrumento de gestión para el desarrollo de la ciudad

3. OBJETIVOS

3.1 Objetivos Generales.

Determinar la importancia, real magnitud y la significación histórica, en términos de cultura urbanística y planificación, del PPL para la ciudad de Lima y el país. Acaso para la historia latinoamericana del urbanismo.

3.2 Objetivos específicos.

1. Determinar la importancia del PPL para la planificación, crecimiento y desarrollo de la ciudad que se transformaba en metrópoli.
2. Determinar la importancia del PPL como paradigma de la planificación y políticas urbanas en el país.
3. Determinar la importancia del PPL como modelo dentro de las políticas de estado y de gobierno locales.
4. Determinar el aporte del PPL en el campo de las ideas y movimiento cultural en la ciudad.
5. Determinar el aporte del PPL en la introducción o consolidación de la modernidad en el país.
6. Determinar si el PPL llegó a prever efectivamente el crecimiento y desarrollo de la ciudad de los inmigrantes



Fig. 4. La Unidad Vecinal n° 3, Lima, 1945-1949. Primera unidad vecinal en el mundo en construirse integralmente y paradigma en Latinoamérica. Fuente: Servicio Aerofotográfico Nacional, 1956.



Fig. 5 Plan Piloto de Chimbote, Centro Cívico, TPA y J.L. Sert, 1948, hito de la modernidad urbanística internacional.

4. METODOLOGÍA

4.1 Tipo de investigación

El nivel de investigación es de estudios descriptivos, pues se describe las características más saltantes del fenómeno a estudiar. La investigación desarrollada es de tipo sustantiva, descriptiva, cualitativa, histórica, bibliográfica y documental.

4.2 Diseño de investigación

El diseño de investigación es de tipo retrospectivo según el tiempo de ocurrencia. Según el período y secuencia de estudios el longitudinal, siendo analítico (casos y controles) según análisis y alcance de los resultados.

4.3 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Consistió en fichado de fuentes escritas, entrevista, conversación y grabación de opiniones de protagonistas y expertos.

4.4 Procedimiento de recolección de datos

- Fichado bibliográfico
- Fichado hemerográfico
- Fichado electrónico
- Conversación y entrevistas con protagonistas
- Conversación y entrevista con expertos

4.5 Técnicas de procesamiento y análisis de datos

- Ordenamiento de datos de acuerdo a cronología
- Ordenamiento de datos de acuerdo a ámbitos de ocurrencia
- Ordenamiento de datos de acuerdo a hipótesis.
- Ordenamiento de datos de acuerdo al índice del estudio
- Interpretación lógica de datos
- Fichas de redacción
- Redacción

5. CASO

Cuando iniciamos esta investigación sabíamos de las dificultades que tendríamos que afrontar entonces, pues ya había desaparecido la casi totalidad del material original del PPL, con el tiempo también sus protagonistas, de los cuales únicamente hemos podido consultar a José Domenack, amigo de Wiener (ambos practicaban natación), cuya salud se encontraba ya muy deteriorada. La falta de estudios dedicados a este plan hizo de esta debilidad una oportunidad primero y finalmente una de las fortalezas del estudio. Todo estaba por estudiarse, descubrirse y develarse. El PPL, cuenta con el patrocinio de Sert, asesor del Plan y entonces Presidente de los CIAM y primerísima figura de la vanguardia internacional del racionalismo-funcionalismo comandado por Le Corbusier. Sert y Wiener se esmeran en el proyecto del Centro Cívico, el cual es promocionado internacionalmente.

La importancia del PPL que originalmente la concebíamos de escala local y nacional, y en el mejor de los casos regional o continental, nos quedó corta en su pronóstico, pues su promulgación en 1949, sumada a su ejecución, le concede una importancia a nivel internacional en el marco de la modernidad urbanística internacional. Si en los próximos años no se reconoce esta importancia, será únicamente porque el eurocentrismo dominante sigue viendo al resto del mundo como la periferia, no obstante la globalización imperante. Entonces será necesaria la presencia de otro Turner para que Occidente abra los ojos nuevamente.

Esta investigación nos ha permitido encontrar que el Perú fue suelo fértil y crisol para la modernidad urbanística internacional, puesto que en el lapso de un año, entre 1948 y 1949 se concluyen tres hitos de la modernidad urbanística internacional —Unidad Vecinal n° 3, 1945-49 (UV3), primera unidad vecinal en el mundo en concluirse integralmente (ver fig. 4); Plan Piloto de Chimbote, 1947-1948 (PPCh), primer plan funcionalista racionalista bajo los preceptos de la Carta de Atenas que se aprueba oficialmente (ver fig. 5); y el PPL (1947-1949), con los mismos atributos que el de Chimbote pero que sí llega a ejecutarse aunque parcialmente— y en 1967 se da inicio al último gran experimento de esa modernidad internacional mediante un concurso internacional con el patrocinio de la ONU: Proyecto Experimental de Vivienda (PREVI, 1967-1975. Ver fig. 6), una Unidad Vecinal conformada por viviendas de crecimiento progresivo. Tanto en el PPCh, del cual fue autor, como en el PPL, de la que fue asesor, la figura de Sert está presente.

5.1 Marco teórico

5.1.1 Investigaciones relacionadas con el estudio.

Los ensayos o artículos que se han aproximado al estudio del PPL, casi todos ellos de manera tangencial o de poca profundidad que podemos enunciar son: Wiley Ludeña en “Tres buenos Tigres” (2004) ofrece el mejor panorama contextual para el momento histórico del PPL; Elio Martuccelli en “Arquitectura para una ciudad fragmentada” (2000) se aproxima a una crítica al PPL desde una perspectiva urbano-arquitectónica, visualizando exclusivamente el proyecto de remodelación del centro de Lima; Juan de Dios Salas con “Tres momentos y una sola identidad de la planificación urbana de Lima en el Siglo XX” (2004) repasa sucintamente el modelo de planificación inherente a los tres planes mayores oficiales que ha tenido la ciudad; en tanto que Dorich y su libro “Al rescate de Lima” (1997) hace un reporte retrospectivo de gran valor testimonial. Gastelumendi comenta tanto el PPL, como tomando distancia, y “el Centro Cívico”, en la re-edición casera (1990, fotocopiado) que hace de ambos documentos publicados por la ONPU.

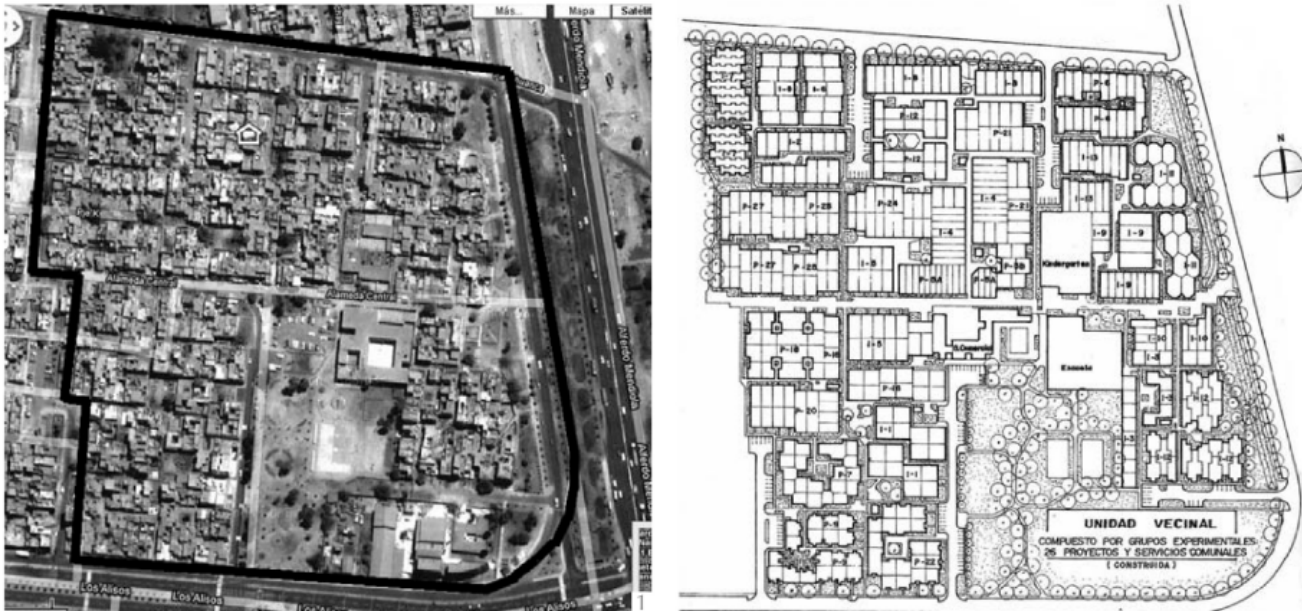


Fig. 6 PREVI. Peter Land y otros. Lima, 1967. Fuente: http://doyoucity.com/site_media/entradas/fotologs/cristina_6.jpg

En el exterior, fueron menos los investigadores que se interesaron por el PPL, salvo por la participación de Sert: Rubert (1997), Hartray (1997) y Borgatello (2005). Algunos pensábamos por estos lares que por pasar Le Corbusier por Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Sao Paulo, estas ciudades contaban con planes modernos elaborados por el maestro cuando en realidad eran simples esquemas los que había graficado y tanta publicidad habían recibido o en todo caso planes oficiosos como el de Buenos Aires (1937 y 1947). Por otro lado, un silencio sepulcral, del cual formaba parte el mismo Sert, ocultaba la obra de TPA en Sud-América y el Caribe, donde había intentado vanamente hacer la ciudad de la Carta de Atenas, aunque en versión algo más aSertada.

5.2 Plan Piloto.

Es el nombre con el que se conoce por estos lares (latinoamericanos) a los planes urbanos generales de la modernidad vinculada al planeamiento moderno y a la Carta de Atenas, de carácter normativo, conocidos también con el nombre de *Plan Directeur* o *Master Plan*. Es la denominación genérica utilizada para instrumentos de planificación territorial a diferentes escalas. Se sitúan en la cabecera del sistema jerarquizado de planeamiento por lo que, a pesar de no ser considerados estrictamente planes urbanísticos, son vinculantes para la planificación. Inmediatamente luego en la escala jerárquica se encontraba el Plan Regulador, eminentemente urbanístico que señalaba los detalles. Hoy como nombre ha desaparecido de las legislaciones en materia de planeamiento y va asociado más a intervenciones de carácter experimental, de carácter “piloto”.

5.3 Significación histórica.

Un hecho, evento o acontecimiento es significativamente histórico cuando trasciende el tiempo y se verifica el alcance que ha tenido para el desarrollo de ciertas cosas, hechos o costumbres, por haber sido el primero en marcar pautas, cambiar de rumbo las cosas o revolucionar situaciones. Tales hechos, no obstante no haber sido el primero en general, muchas veces puede ser considerado como tal al haber impactado significativamente más que el primero o los primeros. Por ejemplo sabemos que los vikingos estuvieron antes que Colón en América, pero el de mayor significación histórica fue la llegada de Colón. El estudio muestra la significación histórica de primer orden que el PPL tuvo en la urbanística moderna local y de cuya aparición temprana la humanidad entera desconocía o la olvidó.

5.4 Utopía de la ciudad moderna. Autopía, distopía y pesadilla

La ciudad histórica no era apta para las nuevas exigencias que imponían la industrialización y el nuevo ritmo de vida. La ciudad de la modernidad fue la utopía perseguida por muchos pensadores, desde los socialistas

utópicos hasta los arquitectos funcionalistas y racionalistas liderados por Le Corbusier: Estos se alinean en los CIAM, Congresos Internacionales de Arquitectura, cuya preocupación máxima fue la ciudad moderna, del tipo funcionalista y racionalista que se oficializa con la Carta de Atenas. A las cuatro funciones de esa ciudad funcionalista Sert le agrega una quinta: el centro cívico. Esa ciudad moderna se hará realidad recién en 1956-60, cuando los postulados de la ciudad funcionalista racionalista ya resultaban caducos. La utopía de la ciudad moderna de ayer, una distopía en realidad, es la pesadilla de hoy, por ej. Los Ángeles. El peatón no es más ya dueño de la ciudad, que se la ha entregado al automóvil, a la máquina: una autopía.

En Europa, la planificación moderna integral sólo fue posible en Londres con el Plan de Abercrombie (1943). Se hallaba lejos de representar el modelo de la Carta de Atenas, aunque tampoco lo pretendía, respondía al modelo más de la ciudad jardín, compuesta de New Towns, y éstas a su vez de unidades vecinales. Otras intervenciones fueron parciales (Plan de Amsterdam de van Eesteren, 1934), o eclécticas, caso Le Havre del anciano Perret, 1944. El Plan de Saint-Diè de Le Corbusier, 1945, con modulos por todos lados y unidades de habitación, fue rechazado por todos los sectores de la ciudad.

Chandigarh, 1951, sería otro intento frustrado, de la modernidad funcionalista, con el que Le Corbusier intentaría llevar un *Plan Voisin aparathoso*¹ al Punjab indio. Fracasó rotundamente. Finalmente la ciudad moderna, funcionalista, racionalista, la ciudad de la Carta de Atenas, una ciudad *ex-novo*, se hace realidad en Brasilia, 1956-60, cuando ya los principios de la urbanística de la modernidad son rechazados y se han disuelto los CIAM en 1959 en Otterloo. En 1956, Dubrovnick, había entrado en escena el *Team-ten* y Le Corbusier había dejado de comparecer.

5.5 Resultados

El PPL es el primer plan moderno con que cuenta la ciudad de Lima, que con cerca de 900 mil habitantes aborda el tema del crecimiento de la ciudad para 1'650,000 habitantes. Aprobado en 1949 durante el gobierno de Odría, es elaborado por la Oficina Nacional de Planeamiento Urbano (ONPU) bajo la Dirección de Luis Dorich, con la participación de profesionales peruanos, entre los que contamos al italiano Mario Bianco, con la asesoría ad-honorem de José Luis Sert, primerísima figura de la modernidad internacional y Presidente de los CIAM, P.L. Wiener y E. N. Rogers, conspicuo miembro de BBPR y Director de Domus y Casabella. Al mismo tiempo el PPL es el primer plan integral funcionalista-racionalista de carácter oficial que se aprueba en el mundo para una gran ciudad, que se realiza bajo los preceptos de la Carta de Atenas y entra en ejecución inmediatamente, aunque no pudo concluirse. Felizmente, pues el modelo *tabula rasa* hubiera acabado con el centro histórico.

El PPL viene a ser el resultado de una década de exigencias y presiones por parte de los sectores progresistas de la ciudad que, encabezados por Fernando Belaúnde Terry desde la Dirección de la Revista El Arquitecto Peruano, crearon previamente las instituciones y las condiciones necesarias para su formulación. Como Diputado por Lima por el Frente Democrático Nacional FBT es el gestor de la ONPU en 1946, siendo su primera misión la elaboración del Plan Regulador de Lima, cuya primera etapa sería el Plan Piloto de Lima.

La milenaria ciudad nunca había sido planificada de manera integral desde su fundación española, siendo objeto únicamente de operaciones de "embellecimiento" por parte de las autoridades responsables. Con el PPL inicia la planificación moderna y este plan será el portador de la célula madre de la que se nutrirán los siguientes planes de la ciudad hasta la actualidad.

El PPL nos ha dejado sus herramientas (planos 1/25,000, uso de gráficos dinámicos y coloridos en su expresión, uso de datos estadigráficos en el análisis del transporte urbano, etc.); su metodología (visión integral: de lo general a lo particular; análisis de la dinámica urbana, las cinco funciones: vivienda, trabajo, recreación, transporte y centro cívico; la *tabula rasa*, etc.); el enfoque integral del problema y la observancia de etapas para la realización de los proyectos y obras. Insertado en la tradición del *Plan Voisin* de Le Corbusier, con su metodología de *tabula rasa*, y localmente teniendo como referente al PPCh elaborado por Sert y Wiener, donde previamente se ha fogueado el mismo Dorich, el PPL introduce, por vez primera en la planificación nacional, la visión regional en el estudio de la ciudad. Su aproximación a la problemática y a las soluciones se da en cinco

¹ Aparathoso. Neologismo proveniente de la fusión de *aparathoso*, espectacular, y de *paratha*, pan plano típico de los pueblos del subcontinente indio, ello en relación a las aplanadas torres rechazadas en Chandigarh.

niveles: región alimenticia, región sub-urbana, región urbana, área central y centro cívico. Por primera vez se habla de dinámica urbana en la ciudad.

5.6 La estructuración

El PPL se estructura de una manera sencilla en dos partes: “Análisis” y “Las Soluciones” con una “Introducción” previa. La parte de “Análisis” comprende: Ubicación Geográfica; Desarrollo Urbano de Lima; La ciudad y sus Regiones; Las Regiones de Lima. Situación Actual de la Edificación; La parte de Distribución de la Población; Usos de la Tierra; Áreas Verdes; Circulación; Dinámica Actual; Análisis del Sector Central; Conclusiones. La parte de “Las soluciones” comprende: La Región Suburbana; Dinámica Propuesta; Sistema Arterial; Obras que se Realizan; Usos de la Tierra; Estudios Posteriores al Plan Piloto; El Sector Central.

Esta estructura de plan está muy en consonancia con el documento denominado “Plan”, publicado por la ONPU en 1948. Y de hecho se da esa consonancia pues la experiencia de la ONPU, entonces ocupado con el PPL, conlleva a ello. En el mencionado documento se habla del plan en función de etapas: I. Recopilación de datos: físico, legal y económico; II. Análisis; III. Objetivos: habitar, trabajar, recrearse y circular; IV. Soluciones. Esto, traducido al PPL significa que el punto I (Recopilación de datos: físico, legal y económico), conlleva al punto II (Análisis); y el punto III (Objetivos: habitar, trabajar, recrearse y circular), conlleva al punto IV (Soluciones).

5.7 La introducción.

La Introducción es una presentación casi apocalíptica de la situación urbana: “En los últimos años del siglo pasado y en lo que va del presente, la mayoría de las ciudades han desarrollado vertiginosamente y sin ningún control. Las condiciones de vida del ser humano —razón de ser de las ciudades— se han tornado insufribles: falta de parques y de lugares de descanso; apiñamiento de edificios y de gente; congestión de tránsito; escasez de facilidades para el abastecimiento y la cultura, etc., son las características más corrientes de cualquier panorama urbano”.

Esta crítica ya está escrita en La Carta de Atenas, y son válidas para todas las ciudades y es de aplicación mecánica: “El advenimiento de la era del maquinismo ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su distribución sobre la tierra y en sus actividades mismas; movimiento irrefrenado de concentración en las ciudades al amparo de las velocidades mecánicas; evolución brutal y universal sin precedentes en la historia. El caos ha hecho su entrada en las ciudades” (Carta de Atenas, parte A. Generalidades).

Pero esto no es nada nuevo, pues forma parte de la estrategia de la modernidad negar validez al pasado. Ya lo habían ensayado Sert y Wiener en Chimbote cuando la emprenden contra el trazado de Meiggs, una estrategia que Sert ya había aplicado contra Cerdá en el Plan Maciá: “El actual trazado que toma como base la anticuada cuadra de 100 x 100m da como resultado lotes de una profundidad excesiva que malgastan un 36% de la superficie de 10.000m² de dichas cuadras. Esta superficie perdida no puede ser eficazmente recuperada como espacio verde, deporte o instalación de servicios colectivos [...] Libre el plano de las limitaciones que imponen las cuadras de 100 x 100m, puede agruparse las viviendas en forma a la vez variada y racional” (memoria del PPCh, citado por Rovira, 2005: 134). Dorich había apoyado al equipo de Wiener y Sert en Chimbote, inicialmente contratado por la Corporación Peruana del Santa y luego al frente del equipo de la ONPU, que colabora con el PPCh.

5.8 La etapa de Análisis en el Plan Piloto de Lima

La etapa de “Análisis”, una de las dos partes del PPL, al lado de “Las Soluciones”, viene a ser un esquema abordado en doce puntos, donde cada uno de ellos es abordado de manera rigurosa para la época, aunque hoy pueda verse algo simple.

Esta etapa de “Análisis” corresponde a lo que en el planeamiento se denomina como “diagnóstico”. La siguiente etapa sería entonces el “pronóstico”. Muy prematuro resultaba el PPL para estas consideraciones pues de frente se salta a “Las Soluciones”. Sin embargo, al abordarse el plan con la información incompleta, este tiene el mérito de haber aplicado los principios del actual planeamiento estratégico, no en sus detalles pero si en su esencia, tal como se colegiría de la definición que de planeamiento estratégico: “Integración de las visiones sectoriales en cuanto a conceptualización, consideración del entorno y cierta comprensión de las relaciones

entre ciudades en cuanto a análisis, y concentración en temas críticos y énfasis en la prospectiva en cuanto a proposición” (Fernández, 2006: 55).

5.8.1 Ubicación geográfica

El tema de la ubicación geográfica es abordada mediante una visión regionalista, tal como lo recomienda la Carta de Atenas, pero también geopolítica: se hace un análisis de la relación de Lima con las ciudades más importantes de la región (Nueva York, México, D.F., Bs. As.), pero también con ciudades del interior y los valles de la metrópoli. La vivienda no figura como problema, cuyo diagnóstico pormenorizado será de conocimiento público recién con el estudio de Adolfo Córdova “La Vivienda en el Perú” (1958). Pero no es sólo la vivienda la única ausencia, lo es también el comercio, la industria, el equipamiento en general, etc. Sucede que el catastro no se hallaba completo, y en esas circunstancias resultaba difícil todo análisis y por tanto cualquier diagnóstico.



Fig. 7 Lima en América. Plan Piloto de Lima, 1949.



Fig. 8 Lima en el Perú. Plan Piloto de Lima, 1949.

5.8.2 Desarrollo urbano de Lima

Un análisis de la evolución urbana de Lima es realizado desde su fundación española en 1535, “cumpliendo las instrucciones que para tal efecto eran impartidas desde España” (ONPU, 1949b: 4). Se hace mención de la actividad constructiva en la ciudad, del primer gueto limeño, así como de la primera universidad en el nuevo mundo. No pueden faltar los datos poblacionales ni de superficie urbanizada. Comienza la subdivisión de la propiedad. La piratería de entonces, los terremotos. Una forma de la modernidad empieza a sentirse en la ciudad que comienza a modificarla. Las transformaciones de París de Haussmann y del ring vienés no podían dejar de sentirse por estos lares, con sus secuelas de crecimiento en forma de mancha de aceite y manifestando una modernidad urbana en los servicios públicos y la presencia del automóvil que transformarían luego la ciudad.

5.8.3 La ciudad y sus regiones

Este aspecto enfocado por el PPL fue muy bien ponderado por la intelectualidad y los especialistas del momento: “Se ha estudiado la manera de determinar cuál debería ser el límite de crecimiento para Lima, en función de las posibilidades alimenticias de los territorios que forman su región; y en función de lo que debería ser el tope de su desarrollo industrial” (Bianco, 1950: 11). Fue muy importante la identificación y delimitación de la región alimenticia de la capital dentro de una concepción integral, así como la región suburbana o metropolitana, y por último la región estrictamente urbana.

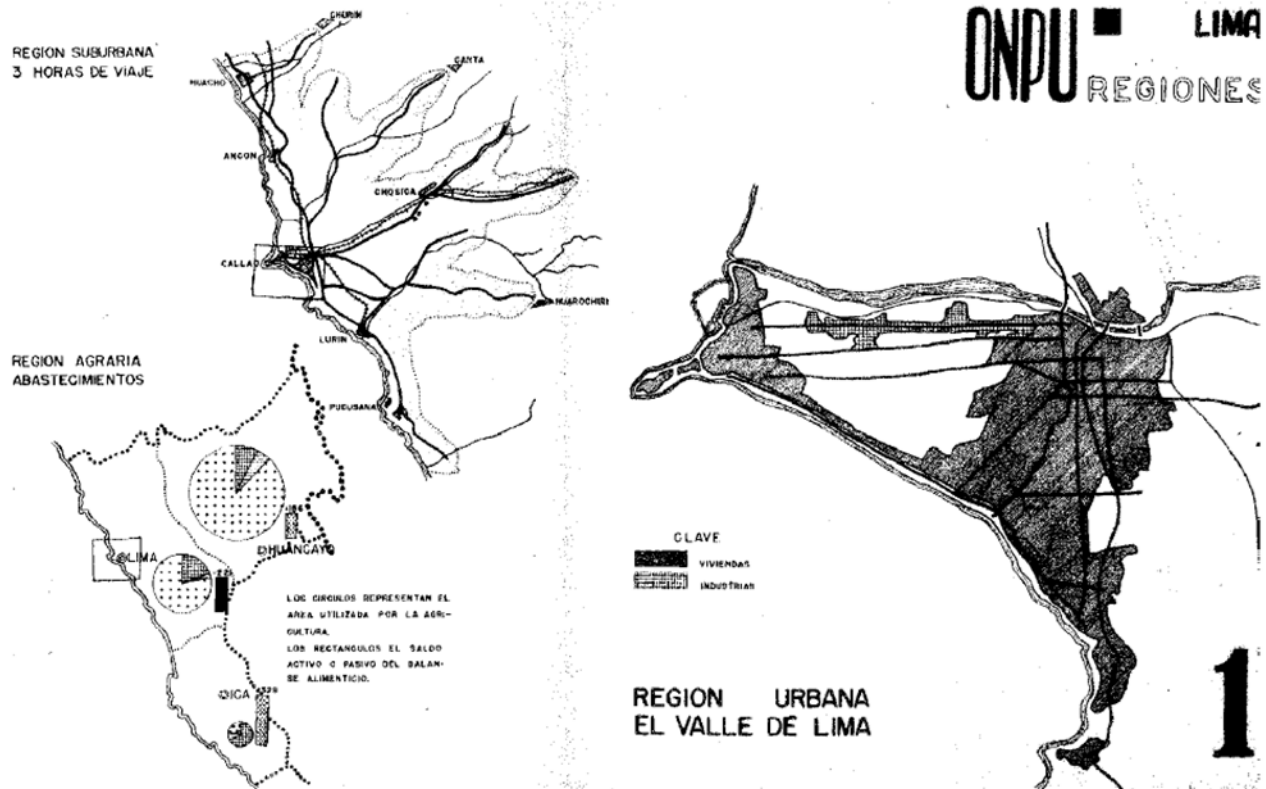


Fig 9 Las regiones de Lima. Plan Piloto de Lima, 1949.

5.8.4 Las Regiones de Lima

Para Lima se han determinado las regiones alimenticia, suburbana y urbana, recomendándose el estudio de los planes de obras para cada región a fin de conseguir un desarrollo armónico de cada una en función de la ciudad capital. El Callao y Lima son considerados como una sola concentración, por lo que sus problemas se abordarán con unidad de criterio y con visión de conjunto (ONPU, 1949b: 8-9).

5.8.5 Situación actual de la edificación

Aquí se identifica que el territorio del área urbana se encuentra con poca densidad, al igual que muchas urbanizaciones creadas con fines especulativos. Un plano adjunto muestra “la enorme extensión (de terrenos) que aún existe en Lima por construir”, concluyendo, implícitamente, que para densificar hay que demoler el centro para construir en altura, ya que los materiales predominantes son los “innobles” adobe y quincha. Se contrasta una ciudad de ricos, formal, y una ciudad de pobres, informal, tugurizada y hacinada.

5.8.6 Distribución de la población.

El censo de población de 1940, “facilitó la elaboración de los estudios de carácter social y permitió determinar la densidad de población por manzanas, sectores y distritos” (Dorich, 1996: 84). El censo había arrojado una población para Lima de 661,508 habitantes (645,172 habitantes censados y 16,336 habitantes sin censar) y las

proyecciones arrojaban una población de 900,000 habitantes para 1949. En 1940 Lima representa el 9.4% del total nacional, en tanto que en 1993, con sus 6'434,323 habitantes representa el 28.4% de la población nacional. Lima había crecido de 3.2 a 9.7 veces.

5.8.7 Usos de la tierra

Aquí se verifica el “resultado del desarrollo de Lima efectuado sin ningún planeamiento integral a excepción (...) de las industrias entre Lima y el Callao” (ONPU, 1949b: 14). La distribución de la tierra la encuentra “anárquica”, industrias ubicadas en zonas inapropiadas, “la vivienda se esparce en desorden careciendo de áreas verdes y de centros convenientes para el comercio. No se ha previsto la ubicación de núcleos para centros administrativos, de educación y de recreación”, traduciéndose claramente en las condiciones de vida de la comunidad.

5.8.8 Áreas verdes

Las áreas verdes de la ciudad central y otros sectores importantes son generosamente bien atendidas, no siendo igual en el resto de la ciudad que “carece de lugares de esparcimiento donde, precisamente, la densidad de la población y las malas condiciones de la vivienda los hace imprescindibles”. Solamente se encuentra al 25 % de la población bien atendida en su requerimiento de áreas verdes, siendo el porcentaje de 1.13m² para toda el área urbana, “muy inferior a lo aceptado normalmente” (Op. cit.: 15).

5.8.9 Circulación

La circulación vehicular y peatonal “debe constituir un sistema arterial, con vías debidamente clasificadas, que aseguren en los casos necesarios una rápida circulación sin interferencia alguna” (Op. cit. 16), debiendo preverse el espacio para estacionamientos para evitar lo que acontece en la plazas de Armas y San Martín. Debe reglamentarse la circulación en los cruceos vehiculares (Ib.). Se oleaba y santificaban las ampliaciones del Lima. La ciudad se ponía al servicio del automóvil.

5.8.10 Dinámica actual

La “dinámica urbana” como herramienta es novedosa para el medio. Encontramos aquí que “las ciudades que se desarrollan sin control urbano, son solamente aglomeraciones de barrios, cuando en realidad deben estar constituidas por elementos dispuestos dentro de una visión de conjunto, constituyendo organismos capacitados para crecer y evolucionar continuamente, disponiendo siempre de los medios indispensables para satisfacer las necesidades de la vida colectiva” (Op. cit.: 18). Observa que en Lima los centros de trabajo, a excepción de la industria, se encuentran “dispersos y mezclados con la vivienda” (Ib.), con un comercio disperso sin formar “centros de abastecimiento”, a lo que se suma “la falta de una red apropiada para la circulación interna e interprovincial”, dificulta “el desarrollo de la vida de cada individuo” (Ib.).

5.8.11 Análisis del Sector Central

Encontramos aquí únicamente desorden y patologías: manzanas de 100x100m subdivididas hasta una “parcelación defectuosa”, carentes de luz y ventilación, con grandes inconvenientes para la edificación y la parte “física y psíquica del individuo”. No se ha previsto la ubicación de locales escolares y edificios públicos, aunque el sector posee 2.1% de área de parques. “casi la totalidad de las fincas carecen de aceptables condiciones para la vivienda o para los lugares de trabajo” (Op. cit.: 20). La modernidad iba directamente a la yugular de la ciudad histórica.

5.8.12 Conclusiones

No obstante las críticas que realiza el plan, observa que hay cosas rescatables a pesar de la falta de planificación de la ciudad: “La ciudad ha desarrollado sin plan alguno, aunque a pesar de ello presenta buenas características en lo referente a la ubicación de la zona industrial hacia el Callao” (Op. cit.: 22). Sin embargo, no sorprende que encuentre positivo todo el programa previo de avenidas iniciado por la municipalidad, pues lo único que hace es reafirmarse en el pensamiento de la época el cual está orientado al saneamiento de la ciudad y la creación de grandes avenidas y bulevares a costa de las antihigiénicas manzanas y los “barrios malditos”. Así, resulta también que otra de las buenas características presentadas se debe “a la existencia de un buen número de avenidas que facilitarán el ajuste de la red arterial urbana” (Ib.). Encuentra también positivo “la construcción de barrios de tipos de vivienda apropiada en algunos sectores de los balnearios del Sur.” (Ib.).

Encuentra negativo “la falta de un sistema de circulación apropiado y la creación de núcleos vitales, así como una adecuada distribución de áreas verdes, centros comerciales y educacionales” (Ib.). Recomienda: “debe propenderse a la limitación del crecimiento de la ciudad, prestando especial atención al estudio de planes regionales que permitan el desenvolvimiento de otras zonas del País a fin de mantener un desarrollo armónico, evitando que una sola ciudad, -caso de Lima-, albergue el 11% de la población total del Perú” (Ib.).

5.9 Las Soluciones

Luego del análisis el plan plantea las soluciones de acuerdo a los siguientes principios: Los estudios deben realizarse con un criterio integral; deben plantearse yendo de lo general a lo particular; los proyectos precisarán las etapas para la realización de las obras de acuerdo con las necesidades del momento; la región suburbana; el sistema arterial; usos de la tierra; el Sector Central; la dinámica propuesta; las obras que se realizan; Estudios posteriores al Plan Piloto.

5.9.1 La región suburbana

La región suburbana de Lima que se define entonces en el Plan Piloto de Lima, es lo que sería hoy Lima metropolitana. Básicamente se trata de un área definida en función de la recreación de campo y de playas, y el tiempo de viaje que desde la ciudad se puede realizar el mismo día considerando la ida y la vuelta. Chancay por el norte y Pucusana por el sur eran los extremos de esta región. Se considera la incorporación de la isla San Lorenzo al sistema de balnearios de la capital. Bien delimitada estuvo por entonces la región suburbana de Lima, el trabajo y la recreación fueron factores que contribuyeron a su definición.

5.9.2 El sistema arterial o la autopía²

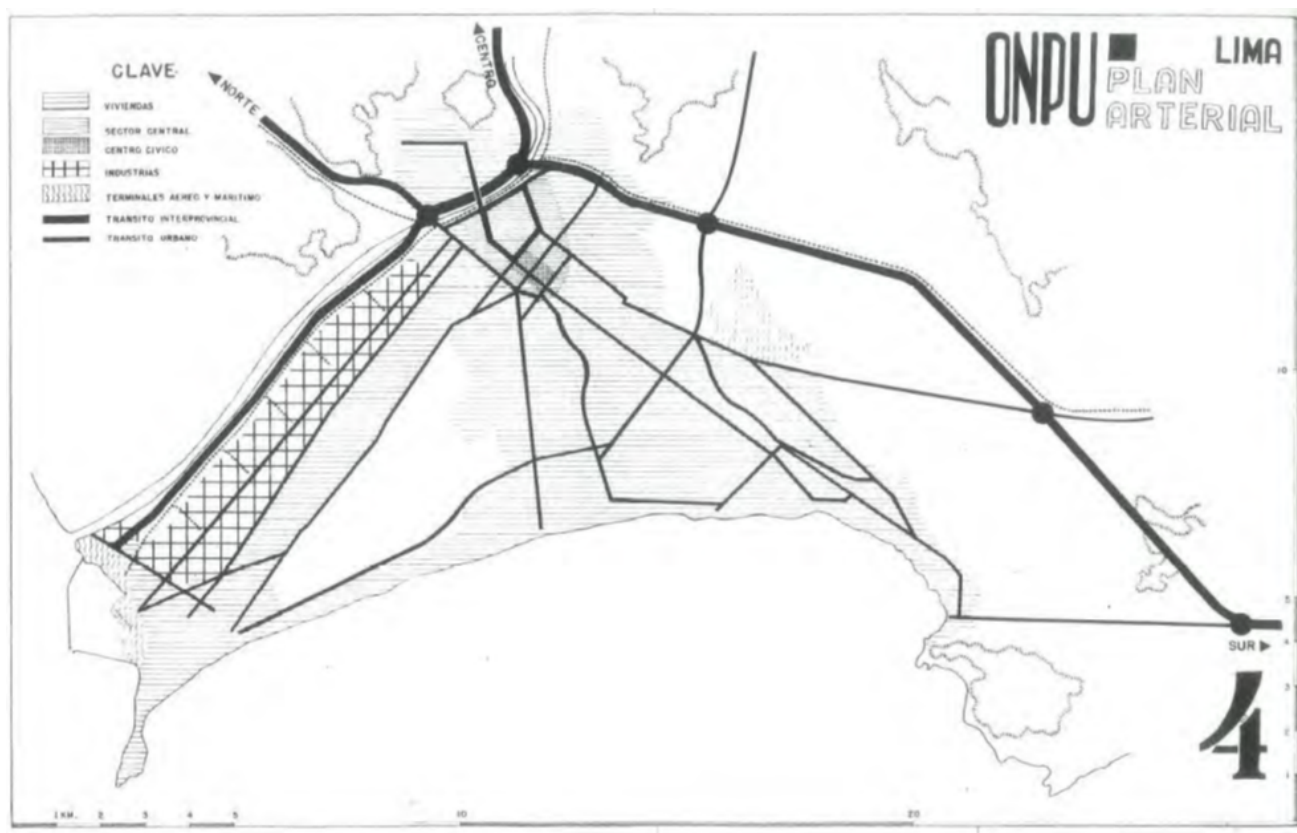


Fig. 10 Sistema arterial propuesto. Plan Piloto de Lima, 1949

² Autopía o utopía del automóvil.

Este es el rubro en el que el PPL consigue sus mayores logros al ejecutarse en una buena parte de sus propuestas estructurantes. El PPL considera una unidad orgánica la aún no conurbada Lima-y Callao, para lo que plantea vialmente, mediante la autopista Moráles Duárez que es concebida como un *park-way*, la conexión del puerto del Callao y la zona industrial de Lima-Callao (el gran centro laboral de la ciudad) con las carreteras al norte, al sur y al centro. Cumplida la unión de las carreteras, recién ahora, tras 68 años, se hará realidad esta unión con el Callao mediante la construcción de una autopista que ya está demorando demasiado. Igualmente considera la anexión vial de la Isla San Lorenzo a la ciudad y destierra la antigua propuesta de Avenida Central que planteaba unir la avenida Brasil con el Jirón de la Unión. El centro de la ciudad se plantea mediante dos anillos viales: uno exterior y otro interior. Nunca se concluyeron. También se plantean arterias de segunda y tercera categoría que unen el centro de la ciudad con los sectores aledaños. Utilizan las avenidas existentes y las perimétricas de las unidades de vivienda. Por primera vez se recurren a pasos a desnivel. El PPL permite a Lima por primera vez no depender en exclusiva del trazado inca heredado.

5.9.3 Usos de la tierra

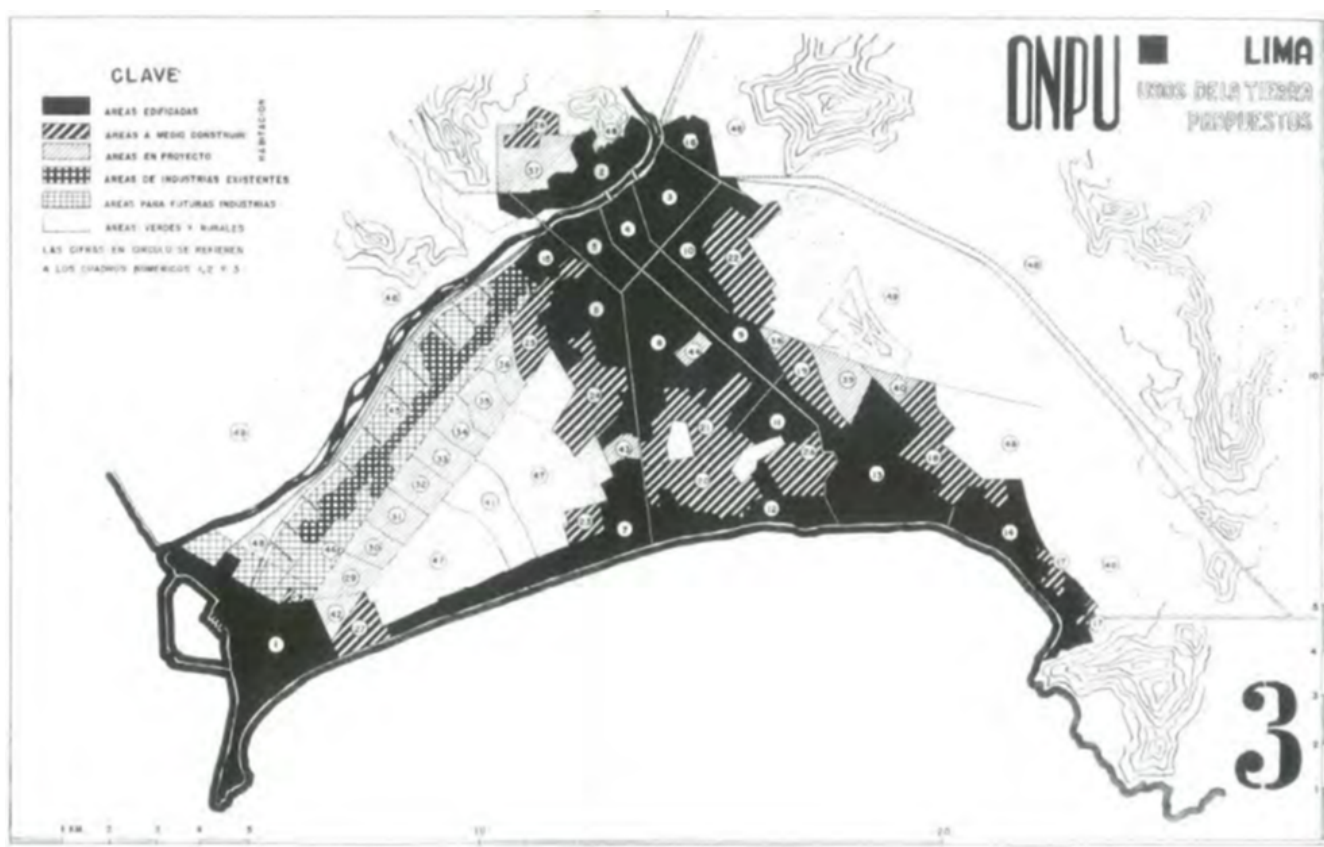


Fig. 11 Usos del suelo propuesto. Plan Piloto de Lima, 1949

Uno de los inconvenientes de la interpretación del PPL es que muchos de los planos se han impreso en blanco y negro, lo cual dificulta su interpretación. Objetivamente se ha optado por la concentración de la ciudad y no por la dispersión: "Teniendo en cuenta la población de 1'650.000 fijada para Lima" (Op. cit.: 27). La industria se ratifica teniendo como eje a la avenida Argentina. La vivienda se prioriza en unidades vecinales, también en el camino Lima-Callao, siguiendo el derrotero marcado por la Unidad vecinal N° 3, entre las avenidas Colonial y El Progreso. El transporte marítimo y el aéreo ya contaban con los terminales que el Plan Piloto les ratifica y le agrega el terminal terrestre únicamente: "Los servicios de transporte cuentan con zonas de llegada como el Terminal Marítimo, Aeropuerto de Limatambo y el Terminal Terrestre proyectado" (Ib.).

En el tema de la recreación identifica en las afueras de la ciudad, valles y balnearios, áreas oportunas para el ocio, sin embargo se olvida del frente marítimo de la ciudad, su frente fluvial y de las dotaciones de área verde a futuro, tan importantes sobre todo teniendo en consideración en el diagnóstico de una falencia de este recurso para los ciudadanos. El río, el mar y una gran reserva verde interna para parque metropolitano son grandes omisiones en este plan.

En el tema del uso de la tierra es donde el plan muestra su más rotundo fracaso. El PPL yerra al no tomar medidas efectivas que desalienten el crecimiento horizontal-especulativo de la ciudad. Asimismo, al haber procedido como un *apartheid planning* respecto a las invasiones de suelos estatales por parte de los migrantes del interior, pierde vigencia al poco tiempo de su promulgación por la obsolescencia de sus predicciones supuestas al haber ignorado a las nuevas fuerzas informales de la ciudad, siendo posteriormente los invasores reivindicados ante el mundo por el arqto. Turner, inglés que trabaja en Lima en los 60. El mismo gobierno es el primero en hacer obras al margen del PPL.

5.9.4 El sector central

El sector central intervenido o damero es lo más cuestionable del plan no obstante merecer “un estudio especial, debido a los monumentos arquitectónicos e históricos que posee, así como a los numerosos edificios de la administración pública ya establecidos. Constituye, además, el principal centro comercial y financiero del país”. Se procede *tabula rasa*, arrasando con estructura patrimonial, espacios históricos y artísticos de gran valor y belleza para sembrar edificios de gran altura. Solamente merecen su conservación los monumentos de extremo valor histórico y artístico, entre ellos las iglesias.

El damero de Pizarro también es definido por un anillo vial que se propone con 8 bolsones de estacionamiento en el interior y alrededores; las construcciones en estilo neocolonial se proscriben dado “que así sólo se realiza una obra anacrónica, creando un ambiente de incertidumbre” (Op. cit.: 28). El sector central se propone como una zona peatonal a ser usada así por horas. La imagen que se le quiere dar es la de un *Plan Voisin* “marinado” o una Limanhattan.



Fig. 12 Propuesta de estacionamiento en el damero de Pizarro. Fuente: O. Borgatello.2005 (ver bibliografía).

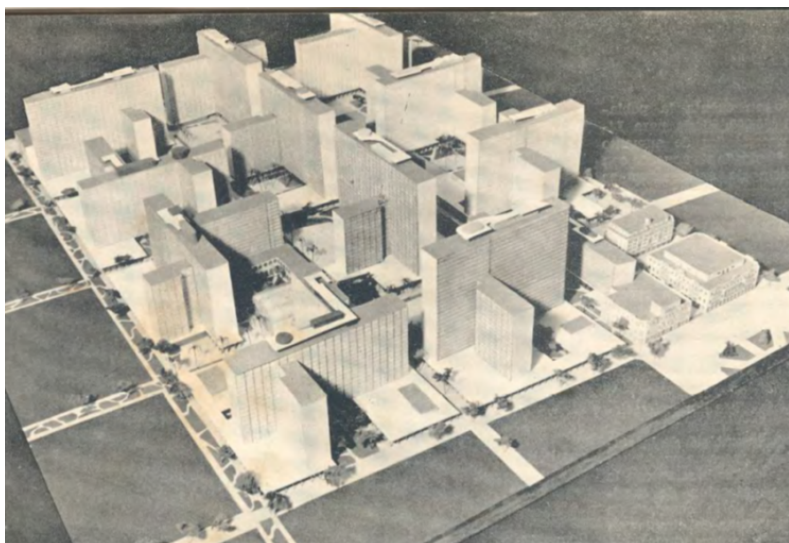


Fig. 13 Propuesta de edificación para el sector central. Plan Piloto de Lima, 1949.

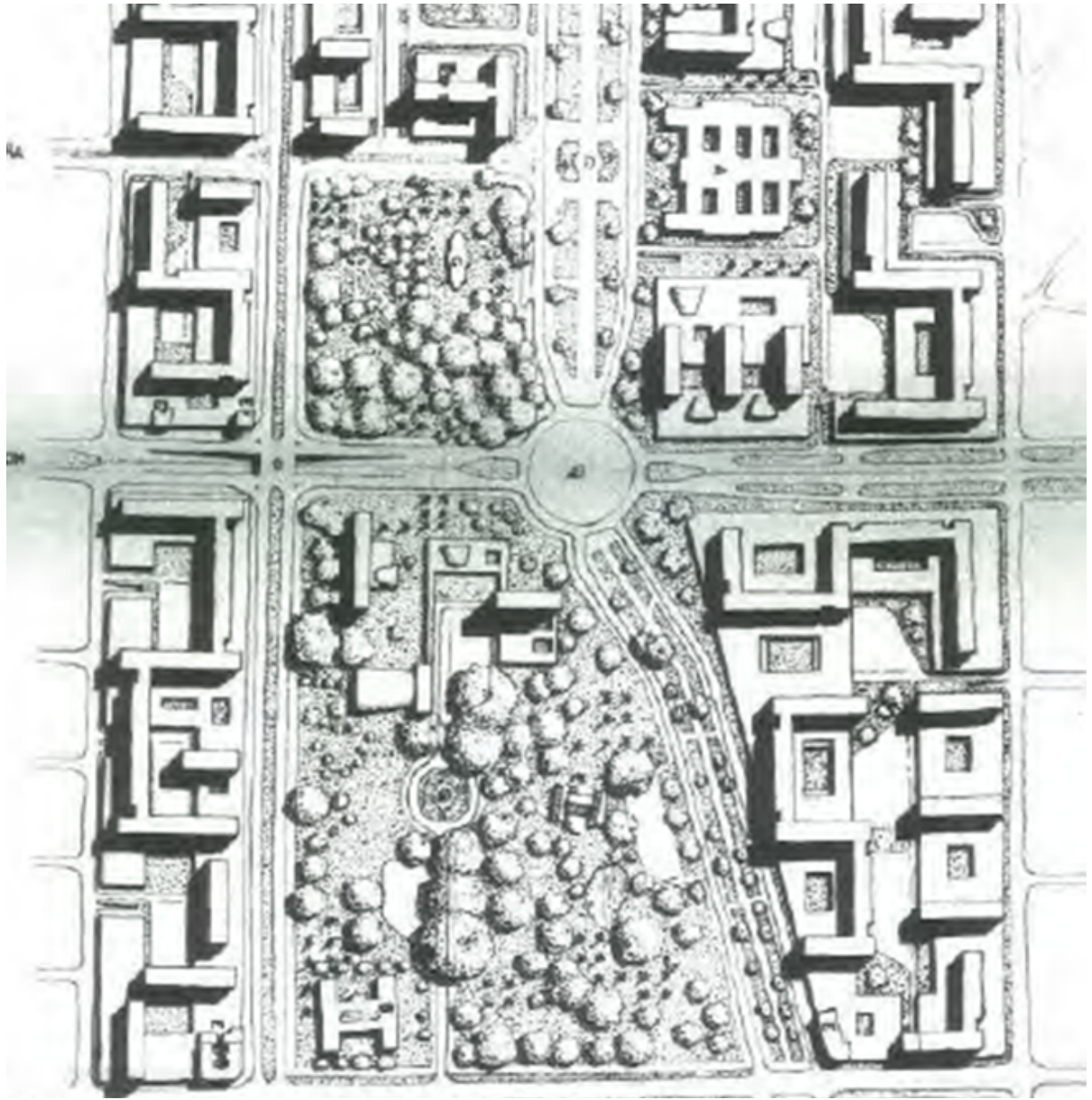


Fig. 14 Centro Cívico de Lima. Autor: Josep Lluís Sert. Versión a mano alzada. 1949. Fuente: "Lima. Plan Piloto, 1949".

El Centro Cívico o el Rockefeller Center *acholado*

No obstante no ser parte del PPL aprobado, el Centro Cívico se trabaja y sigue adelante como parte del Plan Regulador de Lima. El centro cívico es específicamente proyecto de Sert en este plan, su trascendencia es grande para la cultura arquitectónica y urbanística local,³ siendo una propuesta monumental de setenta hectáreas, similar al área arqueológica de Caral, inspirado en el Rockefeller Center. Todas las instituciones gubernamentales de importancia encontraban lugar aquí, Planteándose en un lenguaje moderno con torres galleta —a lo Le Corbusier en ONU— transversales a la av. Garcilaso, con gran permeabilidad, considerando el clima, y formado por un gran zócalo que sirve de base a las torres, tal como ya lo hiciera en el Plan Piloto de Chimbote. Esa tipología de plataforma base con patio y torre será explotada con gran suceso luego por Bunschaft-SOM en el Lever House (NY, 1951). Su monumentalismo lo hace inviable, por lo que se redimensionará hasta las dos hectáreas que finalmente se hizo en los 70, aunque con otros autores.

³ Quique Ciriani y José García Bryce, dos de los más importantes arquitectos peruanos de la segunda mitad del S. XX, hicieron como tesis de grado el Centro Cívico de Lima, inspirados por la propuesta sertiana.

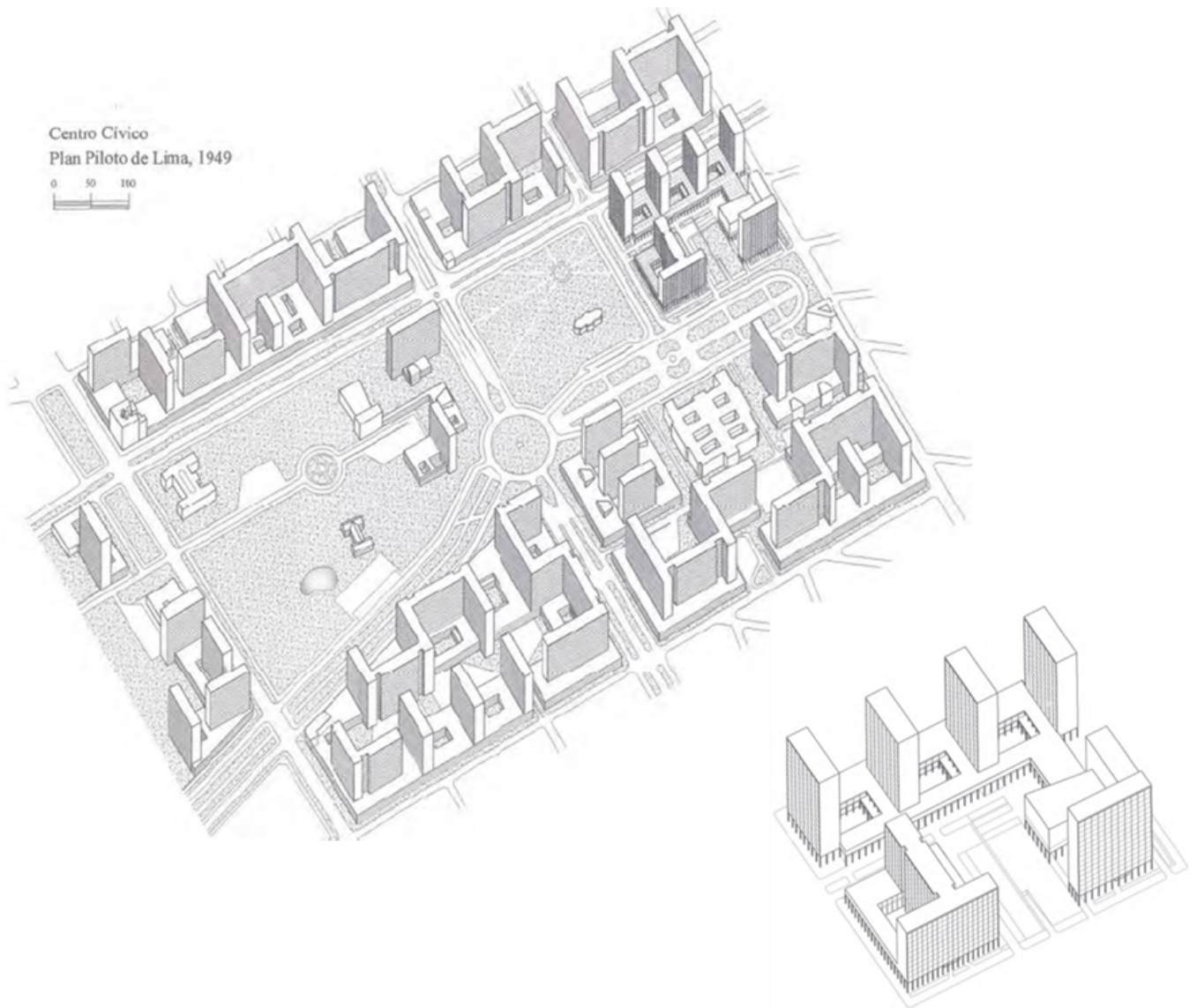


Fig. 15 Centro Cívico de Lima y detalle, 1949. Isométrica del autor a partir de los esquemas planimétricos de Sert.



Fig. 16 Dinámica urbana propuesta

5.9.5 Dinámica propuesta

La dinámica propuesta “tiene la ventaja de permitir la creación de núcleos que alberguen los elementos necesarios para la vida colectiva y una red de circulación convenientemente distribuida” (Op. Cit. 30). La ciudad se concibe compuesta de barrios autónomos (unidades vecinales), autosostenibles y seguros, donde estos barrios estarán conectados entre sí, con el trabajo y con el centro administrativo metropolitano (centro cívico), mediante vías: “Todos estos elementos estarán debidamente enlazados por vías de circulación, que servirán también a las unidades de barrio y permitirán la fácil dispersión de pasajeros y carga que llegue a la ciudad por vía aérea, marítima o terrestre, a través de los respectivos terminales que constituirán las verdaderas puertas de entrada a la Capital” (Ib.). El plano que muestra la dinámica urbana es inédito para el territorio tanto en su escala 1/25,000, como en sus características gráficas y cromáticas, pues remiten al surrealismo de Miró y al comic norteamericano.

5.9.6 Estudios posteriores al Plan Piloto

Aprobado el PPL continúa el PRL, el cual conllevaría estudios parciales y específicos tales como: trazado de la red arterial completa, incluyendo las vías de tercera y de cuarta categoría; planos de detalle del sistema arterial; determinación de las unidades de barrio; estudio de la ubicación y soluciones de detalle de los elementos urbanos comunes a las unidades; zonificación por usos de la tierra y altura de construcción; remodelación de cada unidad y estudio del trazado de las zonas industriales y de expansión de la vivienda.

6. CONCLUSIONES

El PPL significa un antes y un después en la planificación urbana nacional. Los siguientes planes oficiales realizados, tanto a nivel nacional como a nivel metropolitano parten de él. Los profesionales que aquí laboraron y lo defendieron son los que se encargarán de la elaboración de los siguientes planes a nivel nacional, entre ellos Gastelumendi y Luis Miró Quesada. Siendo el primer intento de planificación integral de la ciudad de Lima, el PPL pone al Perú en el mapa fundacional de la urbanística y el planeamiento moderno, al ser el primer plan

oficial de la modernidad racionalista-funcionalista, realizado bajo el formato de la Carta de Atenas y los CIAM (más la quinta función: centro cívico), en darse a conocer en el mundo. Se realizó para una gran ciudad en su totalidad, como encargo oficial y se aprobó oficialmente. Además, se pone en ejecución los lineamientos aprobados del PPL, especialmente en lo que respecta al sistema arterial, el cual deja una profunda huella en la estructura urbana de la ciudad.

Se trata de un instrumento de gestión realizado por una institución local, la ONPU, con técnicos locales bajo la dirección de un planificador local, Dorich, asesorado por el entonces Presidente de los CIAM, una de las principales figuras de la modernidad, José Luis Sert, cuya sola presencia le otorga al plan una suerte de "Acreditación CIAM". El primer instrumento oficial de la modernidad urbanística funcionalista-racionalista inspirada en la Carta de Atenas, que se formula y se pone en ejecución en el mundo es el Plan Piloto de Lima, instrumento de gestión *made in Peru*.⁴

Bibliografía

- BIANCO, M. (1950). "Respetemos la Zonificación Urbana". En Revista Espacio 4, Abril, p. 11. Lima
- BORGATELLO, O. (2005). *Lima, 1947*. En J. ROVIRA (Ed.), Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa (138-139). Barcelona: Fundación Joan Miró.
- DORICH, L. (1996). *Al Rescate de Lima*. Lima: Impresión SAGSA.
- FERNÁNDEZ, J. (2006). *Planeamiento Estratégico*. Barcelona, Editorial Reverté.
- GASTELUMENDI, E. (1990). *Presentación del Plan Piloto de Lima 1949 y Centro Cívico de Lima 1950*. Lima: Universidad Particular Ricardo Palma.
- LUDEÑA, W. (2004). *Tres Buenos Tigres. Piqueras-Belaúnde-La Agrupación Espacio. Vanguardia y Urbanismo en el Perú del Siglo XX*. Huancayo: Colegio de Arquitectos del Perú-Regional Junín.
- OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO Y URBANISMO, ONPU (1947-1961): *Memoria*. Diario Oficial El Peruano, del 25-06-1948 al 11-12-61. Lima
- (1949a). *Lima. Plan Piloto*. Lima: Mimeografiado.
 - (1949b). *Plan Piloto de Lima*. Lima: Empresa Gráfica T. Seuch S.A.
 - (1954). *Lima Metropolitana. Algunos Aspectos de su Expediente Urbano y Algunas Soluciones Parciales Varias*. Lima. T. Scheuch.
- ORTIZ, R. (2012). *Plan Piloto de Lima. 1949. Significación histórica de una Vieja utopía*. Tesis de Maestría. Lima, Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes, Sección de Posgrado y Segunda Especialización.
- (2013). *Plan Piloto de Lima. 1949. Significado histórico*. En Investigaciones en Ciudad y Arquitectura (75-82). Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes, Instituto de Investigación de la FAUA.
- RENGIFO, A. (2004). Luis Dorich Torres, Urbanista. Revista Arquitectos (Lima) 17, 99-102.
- ROVIRA, J. (2005). *Chimbote. 1946*. En J. ROVIRA (ed.). Sert 1928-1979 Medio siglo de arquitectura. Obra completa (129-137). Barcelona. Fundación Joan Miró.
- WIENER, P y SERT, J (1951). Le Plan Directeur de Lima, Pérou. Revista Architecture D'aujourd'hui (París), 33, 1-55.
- (1953). Five Civic Centers in South America. Revista Architectural Record (USA), agosto, 121-136.

⁴ 68 años después del PPL, con casi diez millones de habitantes, con un plan culminado y un alcalde que lo niega por mezquindades políticas, la ciudad se encuentra sin un plan actualizado. Lima ha pasado de la utopía a la apatía de la ciudad planificada.