

El PLAM 2035 para Lima y Callao

José García Calderón^(*)

A más de 20 años de la aprobación del PLANMET (1990-2010), el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano para Lima y Callao (PLAM2035) surge como respuesta ante la imperiosa necesidad de reinstaurar la instancia de planeamiento urbano en la gestión municipal metropolitana. Ante los cambios y transformaciones que ha experimentado la metrópoli en los últimos dos décadas, resulta evidente que los instrumentos existentes se muestran insuficientes y se hace necesaria la incorporación de enfoques actualizados para el abordaje de problemas cuya solución ha sido sistemáticamente postergada, acentuándose su incidencia negativa en el proceso de desarrollo que sigue la metrópoli. Así mismo, el marco normativo y de gestión existente no llegó a constituirse en un respaldo sólido que garantice el cumplimiento de los objetivos que estableció el planeamiento precedente. En gran medida, el estado actual de la metrópoli y las previsiones del planeamiento existente confrontan dos realidades divergentes.

A partir de las propuestas que alcanzaron a implementarse en el marco del PLANMET, se ha hecho una revisión de todo lo pendiente rescatando aquello que ha sido posible actualizar en las condiciones actuales que operan sobre la metrópoli. Así mismo, se ha buscado incorporar, de manera sistematizada, los instrumentos técnico-normativos que durante más de 20 años surgieron de manera aislada y con un carácter paliativo ante la carencia de un marco de planeamiento superior actualizado que guíe de manera eficiente el desarrollo urbano de la metrópoli.

Ante el desafío que implica gestionar el desarrollo urbano de una metrópoli como Lima, se advierte la necesidad de revalidar la importancia de los instrumentos de planeamiento en el ámbito municipal y regional metropolitano. Para justificar la pertinencia y utilidad de los planes en nuestro medio, se suele argumentar que son una manifestación del ejercicio responsable de la gestión pública pues contribuyen a prever el crecimiento, orientar las decisiones políticas, programar mejor las inversiones, etc. En esta perspectiva sin embargo, estos suelen ser tomados en consideración como marcos de referencia eventual y debido a esto tienden frecuentemente a desactualizarse perdiendo vigencia efectiva. Por otro lado, la metrópoli de Lima - Callao ha seguido un proceso de desarrollo urbano que en muchos aspectos, responde a factores de naturaleza endógena que el planeamiento de carácter prescriptivo no ha sido capaz de anticipar, interpretar y menos controlar. Ante esto, el PLAM2035 reconoce la necesidad de incorporar en su desarrollo un enfoque estratégico que le permita formular un instrumento de planeamiento de carácter esencialmente operativo con la finalidad de alcanzar los objetivos de desarrollo que la metrópoli persigue. Antes que establecer de manera prescriptiva, un modelo paradigmático de ciudad al cual arribar dentro de 20 años, el PLAM2035 propone iniciar un proceso de planeamiento continuo, de carácter operativo, que sea monitoreado permanentemente en relación a los cambios que experimenta la metrópoli o los nuevos desafíos que se presentan y a partir de esto pueda ser actualizado o reajustado permanentemente. Debido a esto, el PLAM2035 ha sido concebido también, como un instrumento base de concertación entre los diversos actores relevantes para el desarrollo urbanístico de la metrópoli.

(*) Coordinador técnico PLAM2035 (2013-2014). Arquitecto por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la UNI. Maestría en Arquitectura en la UNI y Gestión de Proyectos para el Desarrollo en la Universidad de Turín. Ha sido consultor de entidades públicas como el Instituto Metropolitano de Planificación y SERPAR donde ha dirigido el programa de inversiones que comprende la creación y mejoramiento de espacios públicos y equipamientos metropolitanos. Ha sido profesor de la Facultad de Arquitectura de la UPC en asignaturas de urbanismo y diseño arquitectónico, y actualmente en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la UNI.

LA PROPUESTA DEL PLAM2035

Tomando como base el marco estratégico de los planes de desarrollo de Lima y Callao, se ha definido nueve lineamientos de desarrollo urbanístico para la metrópoli. Estos lineamientos delimitan los alcances del PLAM en el ámbito urbanístico y territorial. Así mismo, dotan de fines específicos a sus instrumentos de ordenamiento, desarrollo, programas y proyectos. Para esto se ha tomado como base la lectura de los procesos y tendencias que sigue la metrópoli esbozados en la caracterización y se ha incorporado nuevos enfoques que actualicen los modelos y paradigmas de desarrollo que predominan, siempre implícitamente, en el ámbito de la gestión municipal local.

La propuesta de ordenamiento urbano y territorial

A escala territorial se ha identificado distintos ámbitos de influencia dependientes de la metrópoli. Como cabeza del sistema urbano nacional, la metrópoli de Lima y Callao debe contribuir a compensar los déficits o carencias de las ciudades menores en relación a infraestructuras o servicios especializados. En relación a su hinterland próximo, la metrópoli debe equilibrar su relación con las provincias próximas ubicadas a lo largo del eje costero pues su crecimiento por agregación continua amenaza con desbordar los límites provinciales propios. Por otro lado, el eje este - oeste, debe permitir la articulación eficiente de la metrópoli con espacios productivos de alcance interregional e internacional inclusive (Brasil).

La propuesta de ordenamiento urbano se estructura a través de una serie de instrumentos cuya aplicación permite implementar las acciones establecidas en los lineamientos de desarrollo urbanístico. Estos instrumentos son desarrollados a continuación.

1. El régimen de suelo

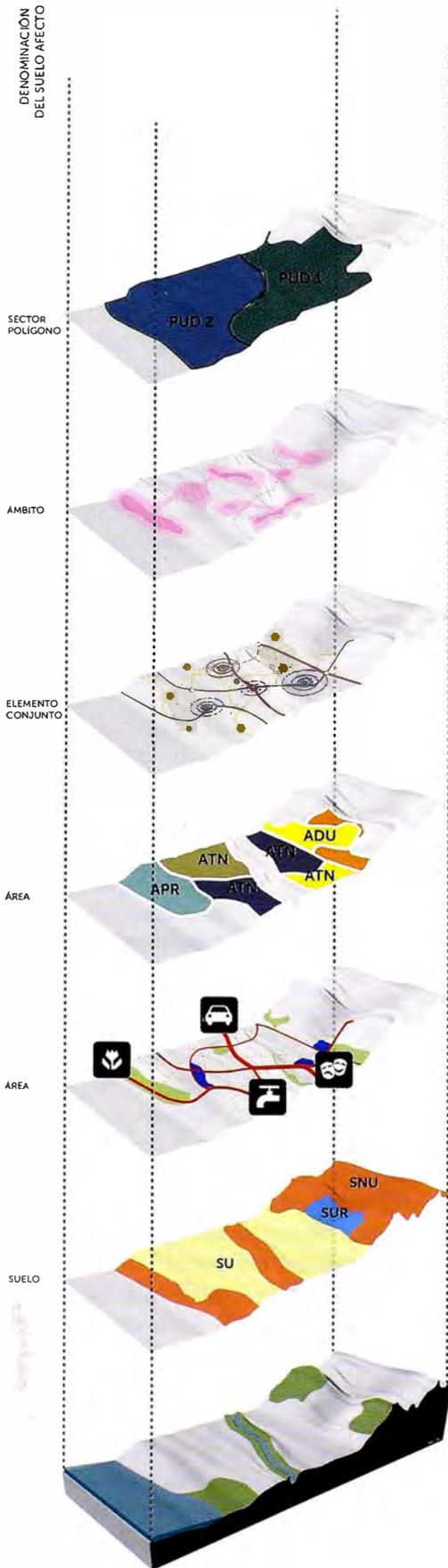
Establece el carácter y estatus jurídico del suelo que pertenece a la provincia. La propuesta del PLAM actualiza los alcances de las anteriores propuestas

Ejes Estratégicos (PRDC Lima)	Ejes de Desarrollo (PDC Callao)	Lineamientos del PLAM
1. Lima es una ciudad intercultural, inclusiva, saludable y educadora, donde sus habitantes hombres y mujeres desarrollan sus capacidades y potencialidades, y habitan en condiciones de convivencia social.	1. Superación de la pobreza y la desigualdad.	Ciudad justa e incluyente
	2. Generación de capacidades.	Ciudad patrimonial y creativa
2. Lima es una ciudad policéntrica, articulada y sostenible, que redefine el uso de su territorio en armonía con sus ecosistemas circundantes y que brinda servicios adecuados sin discriminación.	3. Gestión ambiental y ordenamiento territorial.	Ciudad sostenible, saludable y resiliente
		Ciudad compacta
		Ciudad integrada.
		Ciudad policéntrica
3. Lima es ciudad del conocimiento, competitiva y promotora del proceso de industrialización nacional, capital del turismo cultural y centro de servicios especializados, cuya población emprendedora accede a los diversos mercados.	4. Desarrollo de la eficiencia y la competitividad.	Ciudad dinamizadora del Perú y proyectada al mundo.
		Ciudad competitiva.
4. Lima es una ciudad-región que cuenta con un sistema de gobierno metropolitano participativo y eficiente.	5. Fortalecimiento de la Gobernabilidad.	Ciudad planificada y gobernable.

Cuadro 1. Ejes estratégicos PRDC, ejes de desarrollo PDC y lineamientos del PLAM.

Fuente. Plan Regional de Desarrollo Concertado (2012-2015) y Plan de Desarrollo Concertado de la Región Callao (2011-2021).

del PLANMET (1990-2010), el DS 004-2011-VI-VIENDA y la ordenanza MML N° 228. Se propone tres categorías: suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable. Por primera vez se califica a todo el suelo de la provincia. El suelo de régimen urbano comprende 91 mil hectáreas donde se desarrollan los usos urbanos con una mayor intensidad, cuentan con redes de infraestructura y servicios y sus tejidos edificados se encuentran consolidados o en proceso de consolidación. El suelo urbanizable a futuro comprende 8 mil hectáreas localizadas en la periferia norte (pampas de Ancón) y sur (pampas de San Bartolo). El suelo no urbanizable cubre la mayor superficie de la metrópoli con 186 mil hectáreas y corresponde principalmente a las estribaciones andinas y los remanentes de los antiguos valles costeros.



ESTRUCTURA DEL ORDENAMIENTO URBANO Y TERRITORIAL

7. INSTRUMENTOS DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN	[IEG]
PLANEAMIENTO INTEGRAL	[PLI]
PROYECTOS DE HABILITACIÓN URBANA	[PHU]
REURBANIZACIÓN	[REU]
REAJUSTE DE TERRENOS	[RTE]
UNIDADES DE GESTIÓN DE INVERSIÓN URBANA	[UGI]
MOVILIDAD DE APORTES	[MAP]
CONTRIBUCIÓN POR MEJORAS	[CPM]
TRANSFERENCIA DE DERECHOS EDIFICATORIOS	[TDE]
RECUPERACIÓN DE RENTAS DIFERENCIALES GENERADAS POR LA ACCIÓN URBANÍSTICA	[RDU]
CONVENIOS URBANÍSTICOS	[CUR]
6. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO	[ID]
SISTEMA METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA	[SMPE]
SISTEMA DE INFORMACIÓN METROPOLITANO	[SIM]
SISTEMA METROPOLITANO DE INVERSIONES	[SM]
SISTEMA VIAL METROPOLITANO	[SVM]
ZONIFICACIÓN DE LOS USOS DEL SUELO	[ZUS]
PLANES DERIVADOS	[PD]
PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO	[PDU]
PLAN URBANO DISTRITAL	[PUD]
PLAN DE ANEXIÓN DE SUELO	[PAS]
PLAN DE TRANSFORMACIÓN DE USOS	[PTU]
PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO	[PEU]
ESTUDIOS DE DETALLE	[ED]
5. PROGRAMAS URBANÍSTICOS Y PROYECTOS ESTRUCTURANTES	[PP]
PROGRAMAS URBANÍSTICOS	[PU]
PROGRAMA URBANÍSTICO DE MEJORA URBANA	[PUU]
PROGRAMA URBANÍSTICO DE TRANSFORMACIÓN DE USOS	[PUT]
PROGRAMA URBANÍSTICO DE ANEXIÓN DE SUELO	[PUA]
PROGRAMA URBANÍSTICO DE CENTRALIDAD SIGNIFICATIVA	[PUC]
PROGRAMA URBANÍSTICO DE PATRIMONIO Y PAISAJE	[PUP]
PROGRAMA URBANÍSTICO DE EJES ESTRATÉGICOS DE LA RED DE MOVILIDAD -TRANSPORTE	[PUM]
PROGRAMA URBANÍSTICO DE ACTUACIONES ESPECIALES	[PUE]
PROYECTOS ESTRUCTURANTES	[PE]
PROYECTO ESTRUCTURANTE DEL SISTEMA DE MOVILIDAD	[PEM]
PROYECTO ESTRUCTURANTE DEL SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS E INFRAESTRUCTURA ECOLÓGICA	[PEA]
PROYECTO ESTRUCTURANTE DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	[PEE]
PROYECTO ESTRUCTURANTE DEL SISTEMA DE SERVICIOS BÁSICOS	[PES]
4. REDES URBANÍSTICAS FUNCIONALES	
RED DE CENTRALIDADES	[C]
RED DE PATRIMONIO Y PAISAJE	[P]
RED DE MOVILIDAD-TRANSPORTE	[T]
3. ÁREAS NORMATIVAS	
ÁREAS DE TRATAMIENTO NORMATIVO	[ATN]
ÁREAS DE DESARROLLO URBANIZABLE	[ADU]
ÁREAS DE PRESERVACIÓN	[APR]
2. SISTEMAS URBANÍSTICOS	
SISTEMA DE MOVILIDAD	[M]
SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS E INFRAESTRUCTURA ECOLÓGICA	[A]
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	[E]
SISTEMA DE SERVICIOS BÁSICOS	[S]
1. RÉGIMEN DEL SUELO	
SUELO URBANO	[SUR]
SUELO URBANIZABLE	[SUB]
SUELO NO URBANIZABLE	[SNU]
TERRITOR	

Figura 1. Estructura de la propuesta de ordenamiento urbano y territorial.

Fuente. PLAM2035

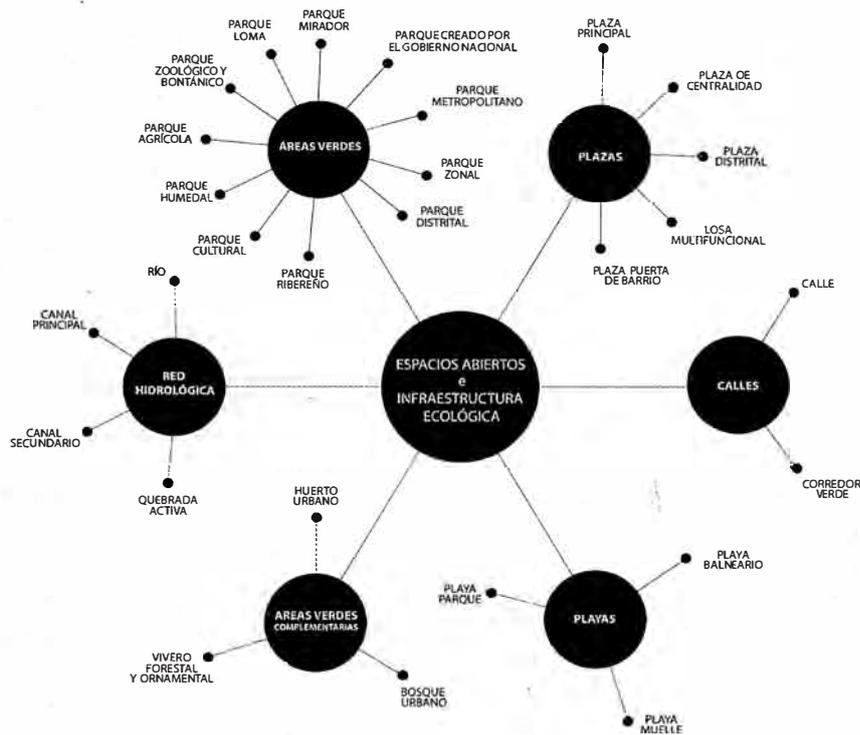


Figura 2. Componentes de espacios abiertos e infraestructura ecológica.
 Fuente. PLAM2035
 Elaboración. Serpar. 2014.

2. Los sistemas urbanísticos

Se refiere a los cuatro sistemas urbanísticos que conforman la estructura de la metrópoli y permiten satisfacer las principales necesidades de uso colectivo de sus ciudadanos. Estos son: movilidad, espacios abiertos e infraestructura ecológica, equipamientos y servicios. De manera específica, se refieren a las reservas de espacio necesarias para garantizar su funcionamiento óptimo y una cobertura adecuada de servicios en la metrópoli.

- El sistema de movilidad está compuesto por el sistema vial, el sistema ferroviario, el sistema aeroportuario y el sistema de acceso en pendiente. Para el sistema vial el PLAM propone estructurar el Sistema Vial Metropolitano debidamente jerarquizado para garantizar la integración física de las grandes áreas urbanas, tanto centrales como periféricas, conectándolas con su ámbito de influencia inmediato. Para esto es necesario complementar, ampliar, mejorar y crear nuevos ejes viales. Las secciones viales actuales deben también ser reajustadas, otorgando las facilidades debidas para el uso del espacio por parte del peatón, ciclistas y transporte público. Así mismo se debe mejorar la integración vial de Lima-Callao con el resto del país potenciando no solo las carreteras Panamericana y Ramiro Priale, sino las de Callao- Canta - Cerro de Pasco y la de Cañete - Yauyos - Huancaayo, y Lima - Huarochirí. El sistema ferroviario

considera las líneas de metro proyectadas, proponiendo ajustes en sus trazados. Así mismo complementar las líneas de trenes regionales y nacionales con proyección internacional, tanto de cercanías como de mercancías, vinculándose a los proyectos puntuales del Tren de la Costa (Lima – Tumbes) y el actual Ferrocarril Central (Lima – Pucallpa). Para el sistema aeroportuario se busca aportar en la mejora de la operatividad y eficiencia del puerto marítimo y aeropuerto, proyectar y consolidar terrapuestos nuevos y existentes, en el sur norte y este de la metrópoli y proyectar plataformas o zonas de actividad logísticas en el Centro (Callao), Sur (Lurín), Este (Huachipa) y Norte (Ancón o Ventanilla) las cuales deben favorecer el desarrollo de las actividades productivas y de intercambio a gran escala de la metrópoli. Finalmente el sistema de acceso en pendiente busca mejorar la comunicación y conectividad de los barrios en pendiente, ya sean centrales o periféricos hacia los sistemas y redes de movilidad y transporte masivo o colectivo, ya sean con sus ejes principales (trenes, líneas de metro, BRT, tranvías, corredores de buses) o conectores (buses alimentadores y de aproximación).

- La propuesta del sistema de espacios abiertos e infraestructura ecológica comprende los espacios construidos, semi construidos o naturales ubicados en suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable de la metrópoli. También forman

Figura 3. Organización de sistema de servicios básicos.

Fuente. PLAM2035

Figura 4. Propuesta del sistema de equipamientos.

Fuente. PLAM2035

parte del sistema aquellos espacios con potencial para ser espacios públicos de modo que se incremente la cantidad y calidad del mismo. Los componentes de este sistema son: playas, red hidrológica, áreas verdes, áreas verdes complementarias, plazas y calles. Con la implementación de las propuestas del PLAM2035 se espera reducir el déficit actual de 3.7 a 4.5 m² de área verde por habitante

- El sistema de servicios básicos es el conjunto de infraestructuras y sus respectivas áreas de servidumbre, que soportan y permiten el abastecimiento y/o prestación pública de los servicios fundamentales para el desarrollo de la metrópoli, identificándose los siguientes: saneamiento, energía y comunicaciones. Para el funcionamiento de este sistema son indispensables las redes de distribución, múltiples componentes y procesos, sin embargo para fines del ordenamiento urbano-territorial se considerará para el sistema sólo el componente físico (infraestructura y servidumbres) que requieren de reservas de suelo de la jurisdicción de la metrópoli Lima-Callao.
- El sistema de equipamientos tiene la función de proporcionar a los habitantes edificaciones seguras y de calidad, estratégicamente ubicadas, en donde se puedan implementar servicios ciudadanos eficientes que le proporcionen una calidad de vida digna y justa, tales como el acceso a una buena educación y a servicios de salud, a zonas comerciales cercanas y a suficientes oportunidades de trabajo, recreación y cultura. Algunos de los equipamientos se encuentran ubicados en las diferentes centralidades de la ciudad, otros se encuentran dispersos hacia los barrios periféricos, pero en su conjunto todos, independientemente de su localización, constituyen el sistema de equipamientos metropolitano.

3. Las áreas normativas

Las áreas normativas que propone el PLAM son esencialmente macrozonas que regulan las propuestas de alcance metropolitano y determinan pautas para la zonificación que se definirán en los planes

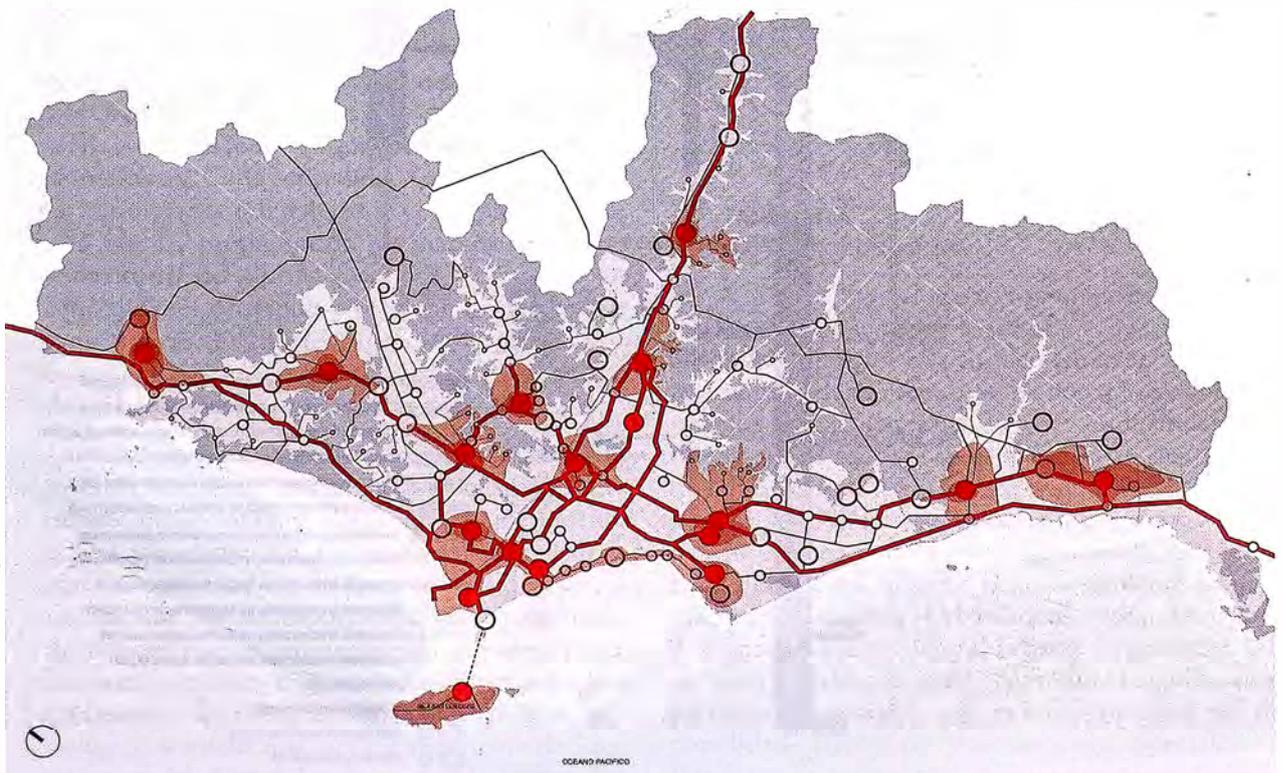
derivados. Son de tres tipos en correspondencia con las categorías de régimen de suelo urbano, urbanizable o no urbanizable. Para el primer caso corresponden las áreas de tratamiento normativo (ATN), para el segundo las áreas de desarrollo urbanizable (ADU) y para el tercero las áreas de preservación (APR).

Las Áreas de Tratamiento Normativo (ATN) corresponden a ámbitos de la metrópoli que poseen características semejantes como resultado de una serie de procesos de cambio o consolidación progresiva. Actualmente existen cuatro ATN las cuales han surgido de normas parciales y resultan siendo insuficientes para gestionar adecuadamente el suelo de una metrópoli de características tan heterogéneas como Lima. En la propuesta del PLAM, las ATN se diversifican de cuatro a siete ampliando sus alcances y estableciendo las directrices que guían el desarrollo de los ámbitos donde se aplican. Tienen como objetivos favorecer el desarrollo de usos productivos de manera desconcentrada, evitar la conformación de espacios segregados con déficits urbanísticos, implementar tratamientos de los bordes del área urbana, promover desarrollos residenciales de calidad óptima en toda la metrópoli y una adecuada intervención en áreas de valor ambiental que no tengan uso restringido.

Las ADU son superficies de reserva estratégica para ser urbanizadas de acuerdo a los lineamientos establecidos por el PLAM y de acuerdo al esquema de ordenamiento urbanístico. Estas se intervendrán de acuerdo a las demandas de suelo para el desarrollo futuro de actividades urbanas que requiera la Metrópoli de Lima-Callao al 2035 preferentemente aquellas asociadas a la conformación de polos industriales, centros tecnológicos y/o logísticos que depende de la definición de políticas regionales por lo que no están sujetas una programación temporal definida.

Las Áreas de Preservación (APR) son áreas que no tienen vocación de ser urbanizadas. Su delimitación y tratamiento favorecen la contención de la ciudad dentro de los límites urbanos establecidos a favor del desarrollo sostenible de del territorio y de las poblaciones rurales ubicadas en esta área. Así mismo,

ENERGÍA ELÉCTRICA	AGUA POTABLE	DISTRIBUCIÓN DE GAS	
PRODUCCIÓN Y TRANSMISIÓN			
[HIDROELÉCTRICAS TERMOELÉCTRICAS LÍNEAS DE UY ALTA TENSIÓN LÍNEAS DE ALTA TENSIÓN SUB-ESTACIÓN DE TRANSMISIÓN]	[RIOS EMBALSES TUNELES TRANSANDINOS RIOS]	[POZOS DE PRODUCCIÓN PLANTA DE SEPARACIÓN GASEODUCTO PLANTA COMPRESORA]	REGIONAL
TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN			
[LÍNEAS DE ALTA TENSIÓN SUB-ESTACIÓN DE DISTRIBUCIÓN LÍNEAS DE MEDIA TENSIÓN]	[PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE RESERVORIO DE CABECERA RED PRIMARIA RESERVORIO DE RED PRIMARIA]	[GASEODUCTO CITY GATE LÍNEA DE ALTA PRESIÓN ESTACIÓN REGULADORA DE PRESIÓN]	METROPOLITANO
EMISIÓN Y RECEPCIÓN			
[SUB-ESTACIÓN DE DISTRIBUCIÓN LÍNEAS DE MEDIA TENSIÓN PUNTO DE ENTREGA/CONEXIÓN]	[RED SECUNDARIA RESERVORIO DE RED SECUNDARIA PUNTO DE ENTREGA/CONEXIÓN]	[LÍNEA DE MEDIA PRESIÓN ESTACIÓN REGULADORA DE PRESIÓN LÍNEA DE BAJA PRESIÓN PUNTO DE ENTREGA/CONEXIÓN]	INTERDISTRITAL Y DISTRITAL
ALCANTARILLADO	TELECOMUNICACIONES	RESIDUOS SÓLIDOS	
PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN			
[PUNTO DE ENTREGA/CONEXIÓN RED SECUNDARIA ESTACIÓN DE BOMBEO]	[CELDA DE COBERTURA (CABECERA TV POR CABLE/ESTACIÓN BASE/ CENTRAL TELEFÓNICA/RED INSTITUCIONAL)]	[SERVICIO DE RECOLECCIÓN]	DISTRITAL
RECEPCIÓN Y TRANSMISIÓN			
[RED PRIMARIA (COLECTORES)]	[RED DE TRANSMISIÓN (FIBRA ÓPTICA, CABLE DE COBRE, CABLE CO-AXIAL, ANTENAS / VSAT)]	[CENTRO DE ACOPIO DE RESIDUOS SÓLIDOS PLANTA DE TRANSFERENCIA]	INTERDISTRITAL
TRANSFORMACIÓN Y EMISIÓN			
[PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA RESIDUAL EMISARIO]	[CENTROS DE DATOS (PLATAFORMA DE SERVICIOS/DATA CENTER/ OSS/BSS)]	[PLANTA DE REAPROVECHAMIENTO ESCOMBRERA RELLENO SANITARIO]	METROPOLITANO



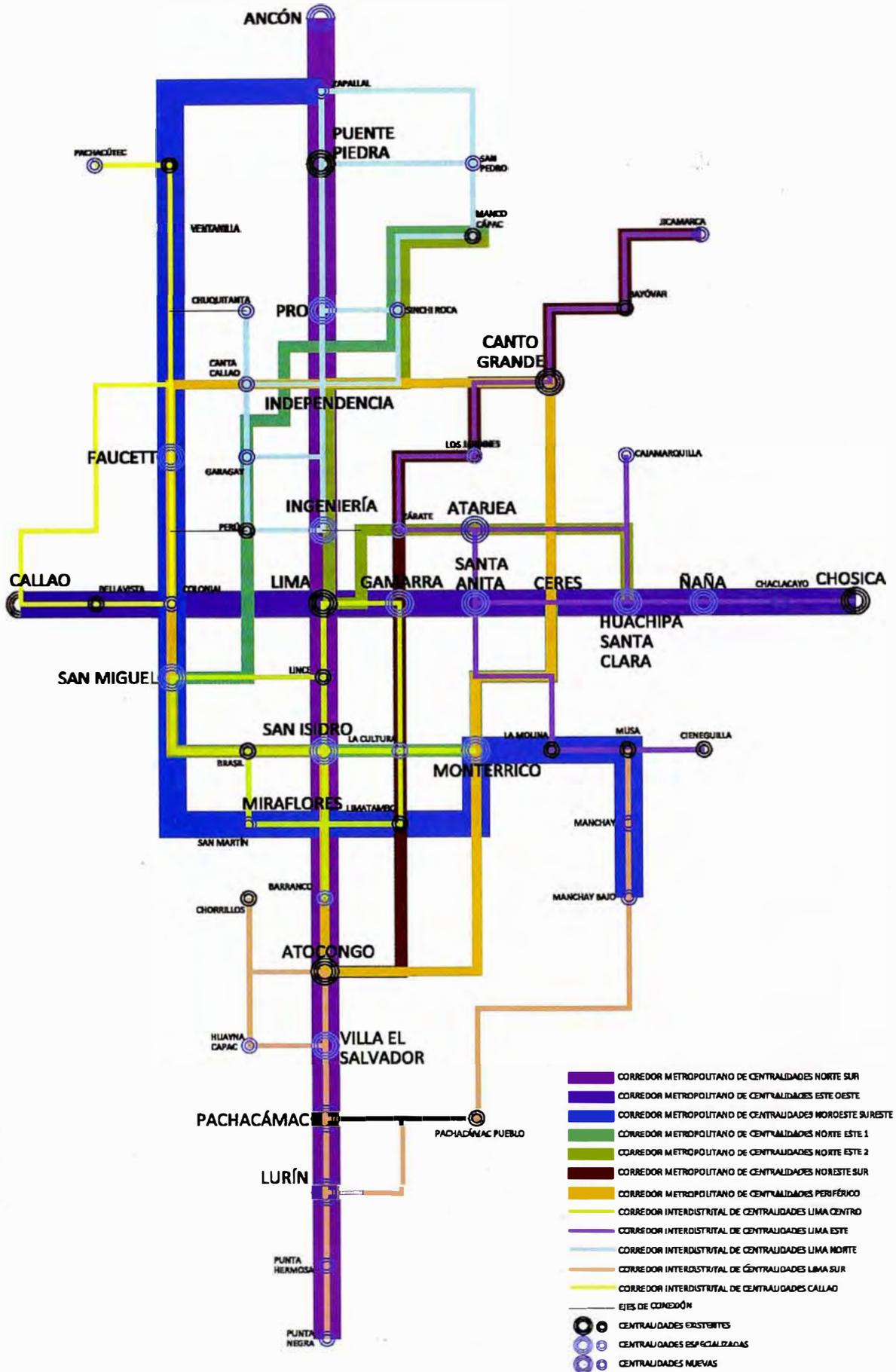


Figura 5. Esquema de la red urbanística de centralidades al 2035.

Fuente. PLAM2035

garantizan la preservación y conservación de los ecosistemas naturales que proveen de servicios ambientales a la metrópoli.

4. Las redes urbanísticas funcionales

Se refiere al conjunto de aquellos espacios, y las relaciones que entre ellos se establecen, que aseguran el adecuado funcionamiento de las personas en la metrópoli, sobre la base de las infraestructuras proporcionadas por los sistemas urbanísticos que garantizan las reservas de suelo sobre el territorio metropolitano, además de las disposiciones funcionales para el buen aprovechamiento, usabilidad y calidad del servicio. El PLAM propone tres redes urbanísticas funcionales: la red de centralidades, la red de patrimonio y paisaje y la red movilidad – transporte.

- La red de centralidades es el conjunto de enclaves cuya función principal es contribuir a desarrollar y consolidar la estructura poli céntrica de la metrópoli, distribuyendo equitativamente las funciones más importantes de la ciudad en lugares estratégicos y accesibles para la población. Las centralidades presentan alta concentración de servicios, dotaciones y equipamientos urbanos en la metrópoli. Cada centralidad tiene asignados roles y funciones diferenciados y complementarios a la vez. La propuesta de ordenamiento urbano – territorial del PLAM reconoce y consolida las centralidades existentes y propone la creación de otras nuevas. El PLAM propone la creación y/o consolidación de 58 centralidades agrupadas en dos jerarquías: metropolitanas e interdistritales.
- La red de patrimonio y paisaje se incorpora por primera vez a un instrumento de planeamiento urbano metropolitano. Está formada por aquellos bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación en el ámbito de la metrópoli de Lima – Callao, que por su importancia, valor y significado paleontológico, arqueológico, arquitectónico, histórico, artístico militar, social, antropológico, tradicional, religioso, etnológico, científico, tecnológico o intelectual, sea expresamente declarado como tal o sobre los que exista la presunción

legal de serlo. Dichos bienes tienen la condición de propiedad pública o privada con las limitaciones que establece la Ley del Patrimonio Cultural de la Nación. Está constituida además por los conjuntos y las relaciones entre ellos, incluyendo los entornos de protección del valor patrimonial que conforman el Patrimonio Cultural de la metrópoli de Lima -Callao considerándose un recurso básico para el desarrollo cultural de la metrópoli.

- La red de movilidad – transporte es la propuesta de estructuración funcional de los espacios viales con la infraestructura de transporte que funciona de manera integrada y jerárquicamente para el servicio de los desplazamientos cotidianos de la población, donde el peatón y el pasajero son de prioritaria atención. En este sentido, la red de movilidad está compuesta por los diferentes modos de transporte que se desplazan sobre el Sistema de Movilidad que constituye su soporte físico. El conjunto de redes, que conforman los diferentes modos de transporte presenta los siguientes componentes: red no motorizada (peatonal y ciclo vías), el sistema integrado de transporte (red de transporte masivo y red de transporte colectivo), red de vehículos privados, red interprovincial y red de mercancías.

5. Programas y proyectos

EL PLAM incluye el avance de una cartera de programas urbanísticos y proyectos estructurantes los cuales contribuyen a la implementación de la propuesta de ordenamiento. Se ha buscado ampliar los alcances de los planes urbanísticos tradicionalmente orientados al *zoning*, la calificación normativa del suelo y sus parámetros respectivos. El PLAM incorpora en su propuesta, el desarrollo de intervenciones urbanísticas en puntos estratégicos de la metrópoli. El listado de los mismos tiene la siguiente conformación: Programas Urbanísticos, compuesto por 7 clasificaciones (Mejora urbana, transformación de usos, anexión de suelo, centralidad significativa, patrimonio y paisaje, ejes estratégicos de la red de movilidad- transporte y actuaciones especiales); y Proyectos Estructurantes, compuesto por 4 clasifica-

Mapa 1. Proyectos urbanísticos proyectos estructurantes.

Fuente. PLAM2035

ciones (Sistema de movilidad-transporte, sistema de espacios abiertos e infraestructura ecológica, sistema de equipamientos y sistema de servicios básicos). Dichos proyectos se encuentran a nivel de ideas de inversión o fichas, de los cuales se ha considerado a 60 de los mismos (del total de 246), como prioritarios con un nivel de desarrollo más definido.

6. Instrumentos de desarrollo

Para desarrollar las directrices de planeamiento metropolitanos que establece el PLAM2035 es necesario contar con un conjunto de instrumentos entre los que se encuentran los siguientes: el sistema metropolitano de planificación estratégica, el sistema de información metropolitano, el sistema metropolitano de inversiones, el sistema vial metropolitano, la zonificación de usos de suelo, los planes derivados y los estudios de detalle.

7. Instrumentos de ejecución y gestión

La ejecución del PLAM2035 requiere contar con una serie de instrumentos de carácter operativo, dentro de marcos de gestión que viabilicen sus propuestas. Entre los principales tenemos a los planeamientos integrales, los proyectos de habilitación urbana, la reurbanización, el reajuste de terrenos, las unidades de gestión de inversión urbana, la movilidad de aportes, contribución por mejoras, transferencia de derechos edificatorios, la recuperación de rentas diferenciales generadas por la acción urbanística y los convenios urbanísticos.

Conclusión

Hacia fines del 2014 el PLAM2035 ha presentado públicamente sus avances con la finalidad de dar a conocer su propuesta a la ciudadanía y a la nueva administración metropolitana que inicia un nuevo periodo de gestión el presente año hasta el 2018. Más allá de las revisiones a las que este avance pueda ser sometido, se espera un gesto político que evidencie la voluntad de continuar con este proceso, programando el inicio de su difusión oficial de acuerdo a lo

establecido por la nueva ordenanza MML N° 1862 que regula su aprobación.

Asumir el desafío de poner en vigencia un nuevo plan requiere que la Municipalidad Metropolitana de Lima reformule su rol en relación a la gestión urbana pues en la actualidad lo ejerce principalmente como un ente regulador y normativo y por el contrario, se necesita que se convierta en un activo promotor del desarrollo urbano. Esto implica mucho más que ejercer una función normativa sobre la zonificación, ser una eficiente ejecutora de obras públicas o una ágil impulsora las iniciativas de inversión privada.

Por su parte, el PLAM2035 identifica los ámbitos de intervención estratégica donde debe aplicarse planes derivados, proyectos estructurantes y crearse unidades de gestión urbana. De la mano con las municipalidades distritales, los actores públicos y privados, la MML debe reformular su rol orientándolo a las acciones de gestión que promuevan nuevas intervenciones y no sólo con medidas prescriptivas de carácter normativo.

Sin un plan, la MML y otras entidades públicas llamadas a intervenir en el espacio metropolitano, se auto restringen a la promoción y ejecución de proyectos de infraestructuras básicas de carácter sectorial e interviniendo únicamente sobre suelo público el cual es cada vez más escaso para nuevas obras. Por su lado, los actores privados encuentran limitadas sus posibilidades de inversión actuando en el marco normativo vigente. Finalmente los desafíos que plantea la metrópoli están ya planteados: cómo lograr que los limeños vivan más cerca de sus puestos de trabajo y los servicios que necesitan, cómo contribuir a atender la demanda insatisfecha de vivienda, cómo reducir el déficit de espacios públicos o cómo densificar los ejes de movilidad escasos de demanda, entre otros. En una metrópoli cuyo objetivo principal es reconvertirse para alcanzar un proceso de desarrollo sostenible a futuro, estos desafíos difícilmente pueden ser abordados sin esta herramienta y los instrumentos derivados que llevan a su implementación.

