

REVIEW ARTICLE / ARTÍCULO DE REVISIÓN

## **TOWARDS THE SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT OF THE GREEN COAST OF LIMA AND THE CALLAO MEGALOPOLIS, PERU, TO 2050**

### **HACIA EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA COSTA VERDE DE LA MEGALÓPOLIS LIMA CALLAO, PERÚ, AL 2050**

**Rodolfo Francisco Castillo-García<sup>1, 2</sup>**

<sup>1</sup> Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.

<sup>2</sup> Escuela de Posgrado de la Universidad Ricardo Palma. Santiago de Surco, Lima, Perú.

Author for correspondence: rofrancast@yahoo.com

#### **ABSTRACT**

This article is the product of academic research, personal reflections, professional experiences, and technical proposals of the Author about the urban plans of the Green Coast of Lima and Callao in the period 1960 - 2020, and about the sustainable urban development of the Green Coast of the Lima Callao Megalopolis with a view to the year 2050. In that perspective, the objective of this article is make some reflections about the urban plans of the Green Coast of Lima Callao in the period 1960 - 2020. Also, present technical proposals, in order to promote the planning and implementation of the sustainable urban development of the Green Coast of the Lima Callao Megalopolis, with a view to the Bicentennial of the Independence of Peru (2021), the 500th anniversary of the Spanish foundation of Lima (2035), and the second half of the 21st Century (2050); within the framework of the 2030 Agenda for Sustainable Development, the New Urban Agenda, and the Integral Plan for Reconstruction with Changes.

**Key words:** Green Coast – Lima Callao – megalopolis – sustainable urban development

#### **RESUMEN**

El presente artículo es producto de investigaciones académicas, reflexiones personales, experiencias profesionales, y propuestas técnicas del Autor acerca de

los planes urbanos de la Costa Verde de Lima Callao en el periodo 1960 - 2020, y sobre el desarrollo urbano sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao con miras al año 2050. En esa perspectiva, el objetivo de este artículo es hacer algunas reflexiones acerca de los planes urbanos de la Costa Verde de Lima Callao en el periodo 1960 - 2020. Asimismo, presentar propuestas técnicas, a fin de promover la planificación e implementación del desarrollo urbano sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao, con miras al Bicentenario de la Independencia del Perú (2021), al 500° aniversario de la fundación española de Lima (2035), y a la segunda mitad del Siglo XXI (2050); en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de la Nueva Agenda Urbana, y del Plan Integral para la Reconstrucción con Cambios.

**Palabras clave:** Costa Verde - desarrollo urbano sostenible - Lima Callao-megalópolis

## INTRODUCCIÓN

La Costa Verde es la franja ribereña de la Bahía de Miraflores, comprendida desde el cerro La Chira, perteneciente al Distrito de Chorrillos, en la Provincia de Lima (Perú); hasta la saliente del Distrito de La Punta, perteneciente a la Provincia Constitucional del Callao. Su espacio se extiende desde el acantilado, que corre paralelo al litoral, hasta el horizonte marítimo definido por una línea imaginaria entre el cerro La Chira y la isla San Lorenzo. Su sección transversal típica, de ancho variable, abarca por lo general desde la Vía Malecón que circunda la parte alta del acantilado, hasta la línea de más alta marea, que incluye la totalidad de tierra que sea factible ganar al mar (APCV, 2018).

El tema del presente artículo es relevante en la medida en que la Costa Verde constituye una franja costera baja con una longitud aproximada de 33 km., un circuito de playas, y con un

potencial ecoturístico - recreacional - cultural que todavía no se ha desarrollado en toda su magnitud. Sin embargo, es un patrimonio colectivo de Lima Callao, dentro del objetivo primordial de promover mejores niveles de vida para la comunidad metropolitana, relacionados con la recreación, el deporte, el esparcimiento y las diversas actividades a localizarse en dicho ámbito (IMP, 1995).

En el Plan de Desarrollo Metropolitano Lima Callao 1990-2010-PLANMET vigente, se define el rol de la Costa Verde como Eje de Recreación Metropolitana, y además como Corredor Vial Alternativo, que forma parte de Anillo Vial de Desconcentración N° 5. Y dispuso la formulación, aprobación e implementación de un Plan de Ordenamiento Territorial de la Costa Verde.

Y la Ley N° 26306, aprobada el 12 de mayo de 1994, reconoce la propiedad del corredor ribereño denominado Costa Verde a diversas Municipalidades

Distritales de la Provincia de Lima, y especifica que el desarrollo de la Costa Verde debe efectuarse mediante un Plan Maestro de Desarrollo, a cargo de la Municipalidad de Lima Metropolitana y de las Municipalidades Distritales ribereñas, que conforman la Autoridad del Proyecto Costa Verde - APCV.

Es así que el Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde de Lima 1995-2010 fue aprobado por Acuerdo N° 79-1995-APCV, en la Sesión N° 30 del 05 de septiembre de 1995, como un instrumento orientador y flexible para el desarrollo de la Costa Verde, sujeto a evaluaciones periódicas.

La Nueva Visión Urbanística de la Costa Verde del 2007, aprobada por la Ordenanza Municipal de Lima N° 998-2007-MML derogó irregularmente y de modo parcial el Plan Maestro de la Costa Verde de 1995. Y el Plan Estructurador de la Costa Verde 2009-2025, aprobado por Acuerdo N° 911-2009-APCV, es un plan urbanístico que no deroga ni reemplaza totalmente las anteriores normas de la Costa Verde. Por estas razones, se ha generado un vacío normativo y planificador en el desarrollo de la Costa Verde, que persiste hasta el día de hoy.

En este contexto, se requiere la formulación de un nuevo “Plan Maestro de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao al 2050”, a fin de superar el mencionado vacío normativo y planificador existente en dicho eje ribereño, y consolidar a la Costa Verde como un espacio público ecoturístico, recreativo, deportivo y cultural de nivel megapolitano.

## **MATERIALES Y MÉTODOS**

En primer lugar, se presentan datos, hechos y conclusiones sobre los planes urbanos de la Costa Verde de Lima Callao en el periodo 1960 – 2020 (ver numerales 1 y 2 de este artículo). Luego, se hace una revisión bibliográfica sobre conceptos de desarrollo, desarrollo urbano, desarrollo sostenible, desarrollo urbano sostenible y planificación urbana (Yigitcanlar & Kamruzaman, 2015; Yigitcanlar & Teriman, 2015) (ver numeral 3 del presente artículo), y en función de ello, se ensayan los alcances teóricos de lo que debería entenderse por “desarrollo urbano sostenible” y por “planificación del desarrollo urbano sostenible” en el Perú, identificando sus componentes básicos, de modo que permita su conjugación y aplicación concreta a la realidad de la Costa Verde de Lima Callao.

Finalmente, se plantean algunas propuestas técnicas para aportar a la planificación del desarrollo urbano sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao, con una visión estratégica al año 2050 (ver numeral 4 de este artículo).

## **Aspectos Éticos**

El autor declara que no presenta ningún aspecto ético según normatividad nacional e internacional.

## **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

Los resultados de estas reflexiones sobre los planes urbanos de la Costa Verde de Lima Callao en el periodo 1960 - 2020, y con relación a propuestas técnicas para promover el desarrollo

urbano sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao con una visión estratégica al año 2050, es lo que se presenta en este artículo; a fin de generar un debate enriquecedor, visionario, proactivo y operativo al respecto.

Con respecto a la revisión bibliográfica sobre “desarrollo sostenible” es necesario ser consciente que no existe una unanimidad de pensamiento con respecto al desarrollo sostenible, existiendo diversas posturas, interpretaciones y matices. Fernández (2000) sostiene que el concepto de “desarrollo sostenible” parece constituir una reflexión interna al modo de producción dominante, que si bien no deja de esgrimir argumentos críticos, procura analizar precisamente la viabilidad cada vez más comprometida del presente modo productivo capitalista.

Contreras-Soto *et al.* (2012) intentan resumir el “desarrollo sostenible” como el campo de articulación de lo social, económico y ecológico. Desde una perspectiva crítico – ideológica, se le ha definido como el acceso social a los bienes naturales y a la propiedad de los medios naturales y tecnológicos de producción, que determinan en última instancia la apropiación de la riqueza. En cambio, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (más conocida como Río+20), declara que solo podrá alcanzarse el “desarrollo sostenible” al “promover un crecimiento económico sostenible, inclusivo y equitativo, que cree mayores oportunidades para todos, reduzca las desigualdades, eleve los niveles básicos de vida,

propicie el desarrollo social equitativo y la inclusión, y promueva la gestión integrada y sostenible de los recursos y ecosistemas naturales” (PNUMA, 2016).

En este contexto, el “desarrollo sostenible” debería ser entendido como un proceso de cambio integral, multisectorial y positivo en un país, una región o una localidad, orientado al logro de objetivos y metas referidos a 08 componentes básicos: promoción de valores y derechos humanos, competitividad económica, equidad social, respeto de diversidad cultural y étnica, funcionalidad territorial, sustentabilidad ambiental, gestión de riesgos de desastres, y gobernanza democrática (Castillo, 2018).

Con respecto a la revisión bibliográfica sobre “desarrollo urbano sostenible”, cabe señalar que el concepto emergente de “desarrollo urbano sostenible” requiere de una construcción teórica más elaborada y de una aplicación operativa en la planificación urbana (Tang & Lee, 2016); ya que equivocadamente se le suele constreñir sólo al manejo adecuado de la interacción entre desarrollo urbano y medio ambiente (INADUR, 2001; Castillo, 2012).

Según la Estrategia Territorial Europea, para que la ciudad constituya la base para las estrategias de “sostenibilidad urbana” se trata de integrar la calidad de vida y la vitalidad económica mediante una mejor distribución y lucha contra la exclusión; de optimizar su relación con el territorio circundante para reducir sus efectos o huella ecológica;

y de definir fórmulas innovadoras de gobierno urbano, de participación público - privada y de cooperación en todos los ámbitos institucionales (MMA, 2001).

Así, el “desarrollo urbano sostenible” debería ser entendido como un proceso de cambio integral, multisectorial y positivo en los centros urbanos, que involucra 09 componentes básicos como: complementariedad urbano - territorial, competitividad urbana, funcionalidad urbana, calidad urbanística y paisajística, sustentabilidad ambiental, gestión de riesgos de desastres, equidad social urbana, identidad cultural y gobernanza urbana (Castillo, 2010; MVCS - PNC, 2015; Sofeska, 2016).

Y en ese contexto, la “planificación del desarrollo urbano sostenible” debería entenderse como un proceso técnico, social y político que se concreta en un instrumento técnico - normativo y de gestión denominado plan de desarrollo urbano, que está orientado a prever, procurar, promover y regular la conjugación equilibrada de los 9 componentes básicos del desarrollo urbano sostenible (Castillo, 2012; Sofeska, 2016).

Con respecto a reflexiones centrales y propuestas técnicas para concretar la planificación del desarrollo urbano sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao, con una visión estratégica al año 2050, se puede señalar que es urgente y necesario que se formule, apruebe e implemente progresivamente el “Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima

Callao al 2050”, a fin de superar el vacío normativo y planificador existente para dicho eje ribereño, y consolidar a la Costa Verde como un “Parque Litoral Megapolitano”; teniendo como horizontes de planificación, el Bicentenario de la Independencia del Perú en el 2021, los 500 años de la fundación española de Lima en el 2035, y la segunda mitad del Siglo XXI en el 2050.

## **1. PLANES URBANOS DE LA COSTA VERDE DE LIMA 1960 - 2020**

La Costa Verde es una franja costera baja frente a la Megalópolis Lima Callao, (Perú) desde el Distrito de La Punta (Provincia Constitucional del Callao) hasta el Distrito de Chorrillos (Provincia de Lima), con una longitud aproximada de 33 kilómetros, un circuito de playas y un potencial turístico - recreacional - cultural (IMP, 1995).

El ámbito de la Costa Verde constituye un patrimonio colectivo de Lima Callao, dentro del objetivo primordial de promover mejores niveles de vida para la comunidad metropolitana, relacionados con la recreación, el deporte, el esparcimiento y las diversas actividades a localizarse en dicho ámbito, en un grado óptimo en cuanto a su racional distribución espacial, con relación al servicio que prestan a la población local, metropolitana, nacional e internacional (IMP, 1995).

En los años 60, en el Proyecto La Costa Verde del Arq. Ernesto Aramburú Menchaca, se establecía que la Costa Verde sería la Vía Expresa Costera de Lima (Aramburú, 2008).

Hace 57 años atrás, el Arq. Ernesto Aramburú Menchaca, señaló: “Lima le da la espalda al mar”. Desde entonces, esa frase se popularizó. Pareciera que las Municipalidades, los Ministerios, y hasta las Fuerzas Armadas cobraron conciencia de que los acantilados no constituían una barrera infranqueable, que era posible crear una gran playa de arena al borde de la ciudad, que era aún muy importante “urbanizar el litoral sobre terreno ganado al mar”. Aramburú Menchaca creía que “el malecón - autopista entre La Punta y Chorrillos descongestionaría también el tránsito de la ciudad y le daría un trazo urbanístico más lógico; sería otra ruta de circunvalación”. “Lima es un triángulo, y estamos equivocados, la Plaza de Armas no es el centro, es sólo el vértice de la ciudad. Nos hemos olvidado de la hipotenusa. Aquí hay que colonizar el mar, hay que construir la Marginal de la Costa” (Caretas, 1967).

En los años 70, la normativa de la utilización del suelo en el ámbito de la Costa Verde estuvo dada en el Reglamento de Usos en la Costa Verde de Lima Metropolitana, aprobado por la Resolución Suprema N° 230-77-VC-1100 de Setiembre de 1977; incluido luego como Anexo N° 1 en el Reglamento de Zonificación General de Lima Metropolitana, aprobado por la Resolución Suprema No. 045-79-VC-5500 de Febrero de 1979 (IMP, 1995).

En el Plan de Desarrollo Metropolitano Lima Callao 1990-2010 - PLAN-MET vigente; aprobado por Acuerdo de Concejo Metropolitano de Lima N°

287 de diciembre de 1989, actualizado y publicado por el Instituto Metropolitano de Planificación - IMP, en virtud del Acuerdo de Concejo Metropolitano de Lima N° 167-1991, puesto en vigencia por el Decreto de Alcaldía de Lima N° 127-1992, ratificado por la Ordenanza Municipal de Lima N° 099-1996, y prorrogado en su vigencia mediante las Ordenanzas Municipales de Lima N° 1505-2011, N° 1604-2012, N° 1702-2013 y N° 1862-2014; define el rol de la Costa Verde como Eje de Recreación Metropolitana, y además como Corredor Vial Alternativo, que forma parte de Anillo Vial de Desconcentración N° 5. Asimismo, califica al ámbito de la Costa Verde como Zona de Reglamentación Especial - ZRE, para fines recreacionales de carácter metropolitano.

La Ley N° 26306, del 12 de mayo de 1994, ratifica en su Artículo 2°, que el desarrollo de la Costa Verde debe efectuarse mediante un Plan Maestro de Desarrollo, el cual estará a cargo de la Municipalidad de Lima Metropolitana y las Municipalidades Distritales ribereñas. Y establece que la Municipalidad de Lima dictará las disposiciones necesarias para que se mantenga la unidad de características técnicas y ornamentales con el fin de lograr un desarrollo armónico y estético de la Costa Verde.

En el Plan Urbano Director de la Provincia Constitucional del Callao 1995-2010, formulado por el IMP y aprobado por la Ordenanza Municipal del Callao N° 018-1995, y en la Actualización del Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia Constitucional

del Callao 2011-2022, aprobada por la Ordenanza Municipal del Callao N° 023-2018; se considera la continuidad de la vía Costa Verde, en el tramo del Callao, la misma que empezaría en el Parque Ecoturístico Callao Sur que se propone habilitar, a partir del acondicionamiento ecoturístico - recreativo - deportivo de las Playas La Arenilla, Carpayo y Mar Brava, entre el Distrito de La Punta y el Balneario de Chucuito.

En el año 1995, el IMP formuló el Estudio de Factibilidad: Vía Costa Verde Tramo Callao, que factibilizaba la construcción de una avenida desde el futuro Parque Ecoturístico Callao Sur, en el Distrito de La Punta, hasta la Avenida Santa Rosa, en el Distrito de La Perla, bordeando el litoral. Esta vía estaba prevista en el Plan Urbano Director de la Provincia Constitucional del Callao 1995-2010, como un eje de regeneración urbana para ese sector deprimido del Cercado del Callao, además de constituirse en una vía de evacuación rápida en caso de tsunami en las costas de La Punta y Chucuito.

El Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde de Lima 1995-2010 fue aprobado por la Autoridad del Proyecto Costa Verde - APCV, mediante el Acuerdo N° 79-1995-APCV, durante la gestión municipal del Alcalde Ricardo Belmont Cassinelli. Y como instrumento técnico - normativo del Plan Maestro de 1995 se aprobó el Reglamento de Usos del Suelo y del Mar, Habilitación Urbana, Construcción, y Medio Ambiente, el mismo que fue modificado posteriormente mediante el Acuerdo 217-1998-APCV, durante

la gestión municipal del Alcalde Alberto Andrade Carmona.

El Plan Maestro de 1995 confirma el rol de la Costa Verde como Eje de Recreación Metropolitana y como Corredor Vial Alternativo de Integración Metropolitana. Y define un ancho normativo de la Vía del Circuito de Playas de 3 carriles de ida, 3 carriles de vuelta, 1 pista lenta de servicio a las playas, y 1 alameda peatonal con ciclo vía; considerando que la Costa Verde es un eje ribereño en desarrollo, y que es necesario ganar algo más de terreno al mar.

La finalidad del Plan Maestro es promover el desarrollo de la Costa Verde, en base a su potencial turístico - recreacional - cultural, así como reforzar su integración metropolitana. La imagen objetivo de la Costa Verde definida en el Plan Maestro es la siguiente: "Debe constituir un espacio de playa y mar dentro del área central urbana de la metrópoli Lima - Callao. Funcionalmente, debe estar integrada al área urbana metropolitana y brindar a su población facilidades, equipamiento y servicios en turismo, recreación, deporte, cultura y vivienda, en óptimas condiciones de salubridad. Físicamente, debe estar organizada bajo estrictos criterios de respeto al orden ecológico y en donde, la vialidad, el urbanismo y la arquitectura, armonicen con el medio ambiente y revaloricen el paisaje natural de su mar, playas, acantilados y terrazas urbanas" (IMP, 1995).

Para la consecución de la mencionada imagen objetivo, el Plan Maestro define los siguientes objetivos

generales de desarrollo para la Costa Verde: (IMP, 1995)

- Integración de la Costa Verde con el área urbana metropolitana, manteniendo su propia unidad funcional y ambiental.
- Potenciación del uso de su mar, playas y acantilados como un eje de actividades recreativas, deportivas, turísticas, culturales, de servicios y de vivienda.
- Mantenimiento del uso irrestricto de sus playas para fines de recreación pública y masiva, complementando su actual utilización en verano, con otros usos diurnos y nocturnos durante el resto del año.
- Recuperación y preservación de su paisaje natural y medio ecológico, revirtiendo los procesos de contaminación de su mar, playas y acantilados.
- Mejoramiento de las condiciones del transporte en general, y de servicio a las playas, restringiendo el uso de sus vías para vehículos de carga pesada y contaminante.
- Promoción de la Costa Verde como área prioritaria de inversiones urbanas para las actividades previstas de recreación, turismo y deporte.
- Establecimiento de diversas formas de tenencias del suelo, según los diferentes usos proyectados.
- Fortalecimiento de los mecanismos de gestión y ejecución del Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde.

El Plan Maestro diseñó mecanismos para la participación de la inversión privada en proyectos turísticos y de

servicios, pero priorizó como estrategia la ejecución de los proyectos de inversión estructurantes sobre la base de la inversión pública, principalmente de los recursos del INVERMET y de EMAPE, lo cual generó obras fundamentalmente en vialidad. No obstante, la inversión privada se sumó de manera conservadora a través de estudios de preinversión, y con algunos casos controvertidos de inversión efectiva (Castillo, 2005).

En cuanto a las limitaciones institucionales del Plan Maestro, cabe señalar que no diseñó los instrumentos técnicos suficientes orientados a la consolidación institucional de la APCV, y a su implementación técnica con fines de gestión y seguimiento sistemático y permanente del Plan, a través de una Secretaría Técnica propia. Por tanto, hasta febrero del 2005, las funciones de seguimiento y control del Plan, con respecto a proyectos de inversión y acciones de desarrollo, fueron llevadas a cabo por el IMP en virtud a un convenio de asistencia técnica APCV-IMP, hasta que se aprobó la Ordenanza de Lima N° 750-2005-MML.

Con relación a las limitaciones técnicas del Plan Maestro, éste no incidió en la elaboración de perfiles para la gestión de la cooperación internacional, principalmente para proyectos de recuperación ambiental, de defensa ribereña y ensanche del litoral, que requieren un mayor plazo de maduración. Y alcanzó a elaborar propuestas generales de organización espacial, estructuración vial, zonificación de los usos del suelo y del mar, orde-

namiento ambiental, e infraestructura de servicios; las cuales deben ser corroboradas, actualizadas o reajustadas con estudios específicos especializados de cartografía y topografía, tráfico y transporte, batimetría, geotecnia de acantilados y mecánica de suelo, hidroceanografía y de defensa del litoral, factibilidad técnico - económica de intercambios viales propuestos, estudios técnico - legales de la propiedad, entre otros (Castillo, 2005).

Sin embargo, la implementación del Plan Maestro de 1995 se enfrentó con las siguientes dificultades: (Castillo, 2008, 2012).

- Demora en la definición de la personería jurídica y estructura orgánica de la APCV, que recién se dio con la Ordenanza Municipal de Lima 750-2005-MML; es decir, diez años después de haberse aprobado el Plan Maestro de 1995.
- Demora en la ejecución de obras de saneamiento ambiental de litoral metropolitano, referidas a la clausura de Colector Costanero, que se ejecutaron después del año 2005.
- Incumplimiento del Plan Maestro por parte de la APCV, durante la gestión municipal 1996-2002, por no respetar la especialización longitudinal de tramos del litoral establecida en el Plan Maestro, dando conformidad irregularmente a actividades náuticas en el Distrito de Barranco, que forma parte del tramo de la Costa Verde que está destinado sólo para bañistas y tablistas, donde posteriormente se construyó antirreglamentariamente la marina o club náutico que ahora

existe. Según el Plan Maestro, el tramo de la Costa Verde desde el Club Regatas (Chorrillos) hasta la playa Redondo (Miraflores) está destinado exclusivamente para bañistas y surfistas; y las actividades náuticas están reservadas sólo para el tramo de la Costa Verde del Distrito de San Isidro.

- Incumplimiento del Plan Maestro por parte de la APCV, durante las gestiones municipales 2003-2006 y 2007-2010, por no respetar el ancho de vía normativo de la Vía del Circuito de Playas de la Costa Verde, dando conformidad irregularmente a proyectos incompatibles con el Plan Maestro de 1995, que derivaron en construcciones antirreglamentarias que hasta ahora invaden el citado ancho de vía normativo de la Vía de la Costa Verde, en el Distrito de Barranco.

La Nueva Visión Urbanística de la Costa Verde del 2007, aprobada por Acuerdo N° 863-2006-APCV y la Ordenanza Municipal de Lima N° 998-2007-MML, durante la gestión municipal 2007-2010 del Alcalde Luis Castañeda Lossio, derogó irregularmente y de modo parcial el Plan Maestro de la Costa Verde de 1995, y dispuso que la APCV en 120 días definiera una nueva "Zonificación Volumétrica, Usos del Suelo y Parámetros Urbanísticos y Arquitectónicos para la Costa Verde", de conformidad esa nueva Visión. Pero nunca se cumplió con presentar esa nueva zonificación volumétrica, usos de suelo y parámetros urbanísticos. Y la Costa Verde cayó irresponsablemente

en un vacío normativo (Castillo, 2008).

El Intento de Actualización del Plan Maestro de la Costa Verde del 2008, encargado por la APCV a URVIA - Corporación Andina de Urbanistas, fracasó porque tuvo las siguientes observaciones (Castillo, 2008, 2012):

- Excedía el encargo de actualizar el Plan Maestro de 1995, pretendiendo elaborar un nuevo plan que contravenía las previsiones del PLANMET vigente respecto a la Costa Verde y a la vialidad metropolitana, y del propio Plan Maestro.
- No definía claramente el enfoque de planificación urbana contemporánea que adoptaba, además de dar la impresión de ser sólo un plan urbanístico, y no propiamente un plan maestro de desarrollo.
- Consideraba sólo el rol de la Costa Verde como eje de recreación metropolitana, pero desechara su rol como corredor vial alternativo de integración metropolitana, desconociendo el hecho que en la realidad, y desde hace más de 04 décadas, la Vía del Circuito de Playas de la Costa Verde es una suerte de vía de evitamiento metropolitana.
- Pretendía consolidar normativamente las construcciones antirreglamentarias en el tramo correspondiente al Distrito de Barranco, que constituyen violaciones flagrantes del Plan Maestro de 1995; al proponer la reducción de la sección vial normativa de la Vía del Circuito de Playas en el tramo del Distrito de Barranco, a sólo 2 carri-

les de ida y 2 carriles de vuelta, con 1 vía de servicio a las playas.

- Planteaba desplazar más cerca al mar algunos tramos existentes de la Vía del Circuito de Playas para utilizar masivamente la base de los acantilados y los acantilados con construcciones turísticas; cuando por razones de seguridad física de las terrazas altas, de estabilización o de riqueza paisajística de acantilados, las áreas de dichos acantilados que pueden utilizarse con fines constructivos son puntuales, y ya han sido identificadas por el Plan Maestro de 1995.
- Proponía conceder a empresas privadas, con fines turísticos y de explotación económica, algunos tramos existentes de la Vía del Circuito de Playas, que constituyen áreas de dominio público, imprescriptibles e inalienables según la Constitución Política del Perú; planteando generar en compensación nuevos tramos de vía más alejados de los acantilados, pero que terminaban siendo más sinuosos y peligrosos para el desplazamiento del transporte privado y público, en los cuales no se iba a poder circular a más de 60 km/hora por razones de seguridad vial, lo que era contradictorio con el carácter de una vía expresa metropolitana.

El Plan Estructurador de la Costa Verde 2009-2025, aprobado por la APCV mediante el Acuerdo N° 911-2009-APCV, durante la gestión municipal 2007-2010 del Alcalde Luis Castañeda Lossio, que aún está vigente, “es un plan urbanístico, no un

plan maestro integral”, que promueve el desarrollo de Costa Verde y reafirma su rol como eje de recreación metropolitana y como corredor vial alternativo, definido por el PLANMET y el Plan Maestro de 1995. Este “plan urbanístico” permitió la ejecución de obras en la Costa Verde, como algunos espacios públicos, malecones, servicios de playas, bajadas y puentes peatonales, algunos de los cuales se culminaron y otros permanecen hasta hoy abandonados a medio construir. Hay 03 puentes peatonales inconclusos en San Isidro, Miraflores y Barranco, que deberían conectar los acantilados con la zona baja donde está el Circuito de Playas, que se encuentran abandonados desde el año 2014 (Castillo, 2014).

Asimismo, durante la gestión municipal 2007-2010 se aprobó la Ordenanza Municipal de Lima N° 1414-2010-MML, que declara la intangibilidad de los acantilados que conforman el corredor ribereño de la Costa Verde, en la Provincia de Lima, permitiéndose únicamente que se desarrollen sobre ellos proyectos de inversión pública de infraestructura vial, salvaguardando la predominancia del paisaje natural, los mismos que deberán seguir los procedimientos establecidos por la Autoridad del Proyecto Costa Verde. Y dispone la modificación del Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde, en lo referente a la Zonificación del Sector C, convirtiéndose toda la zona de acantilados y laderas de cerros en Zona Paisajista (accesos viales, parques y jardines), a fin de cumplir lo dispuesto en esta ordenanza.

Durante la gestión municipal de la Alcaldesa Susana Villarán de la Puente 2011-2014, la APCV inició un proceso de Actualización de Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde al 2035, que no se presentó públicamente para un debate ciudadano. En ese contexto, se formuló inicialmente “una nueva estrategia de gestión urbana en base a la identificación de polos de estructuración, como áreas o zonas estratégicas de intervención urbana, con lineamientos técnicos que permitieran lograr el desarrollo sostenible de la Costa Verde, y que sirvieran de base para la actualización del Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde” (Quicaño, 2014). Sin embargo, la gestión municipal 2015-2018 no retomó, socializó, debatió, reajustó, corrigió, culminó y mucho menos aprobó dicho proceso de actualización del Plan Maestro.

En mayo de 2014, se dio inicio a la construcción de la Vía de la Costa Verde en el tramo del Callao, que consistía en la construcción de una pista de 5,8 km, con 03 carriles de ida y 03 carriles de vuelta, desde el Distrito de La Punta hasta el Distrito de La Perla, además de 1 cancha deportiva frente al mar y ciclovías. Sin embargo, desde junio de 2017, los trabajos en esta obra están paralizados por problemas legales y judiciales, y su fecha de reanudación aún es incierta.

Y el tramo de la Vía de la Costa Verde del Callao, que va desde la Avenida Santa Rosa (Distrito de La Perla) hasta el Jirón Virú (límite con la Provincia de Lima) ya tiene estudios de ingeniería para empezar las obras

respectivas, pero éstas hasta la fecha aún no se inician.

Entre los años 2014 y 2015 se ejecutaron las obras para habilitar el tercer carril de la Vía del Circuito de Playas, en el tramo correspondiente a la Provincia de Lima, pero sin considerar todas las previsiones del Plan Maestro de 1995.

En octubre de 2015, durante la gestión municipal 2015-2018 del Alcalde Luis Castañeda Lossio, se concluyeron las obras de construcción de 1 malecón y 1 ciclovía sobre pilotes en la Costa Verde, y de alumbrado público en la playa La Pampilla. Y a finales de 2018 se culminó la construcción de 1 alameda de 6 km. que va de San Isidro a Chorrillos, que incluye 1 ciclovía y 1 pasaje peatonal.

Sin embargo, dichas obras del 2015 y 2018 no respondieron al Plan Estructurador de la Costa Verde del 2009, ni al Plan Maestro de 1995. Fueron obras aisladas, producto de una visión cortoplacista y puntual del desarrollo de este eje ribereño de dicha gestión municipal, y sobre todo, producto del caos y el vacío normativo que sufre la Costa Verde de Lima hasta hoy.

En junio de 2019, la actual gestión municipal 2019-2022 del Alcalde Jorge Muñoz Wells, inauguró un viaducto de acceso a la Bajada de Armendáriz desde el Circuito de Playas de la Costa Verde, en el sentido norte-sur, entre Miraflores y Barranco, previsto en el Plan Maestro de 1995, y en el marco de las obras viales necesarias para los Juegos Panamericanos Lima

2019, que se llevaron a cabo entre julio y agosto del 2019.

En octubre del 2019, la actual gestión municipal 2019-2022 ha aprobado la Ordenanza Municipal de Lima N° 2184-2019-MML, que precisa que la intangibilidad a que refiere la Ordenanza Municipal de Lima N° 1414-2010-MML es de aplicación a la plataforma superior colindante de los acantilados de la Costa Verde, y establece como área de intangibilidad una franja de 120 m. de ancho, a partir de la línea de borde del acantilado, en aquellos distritos que no cuenten con estudios de microzonificación sísmica, hasta que se apruebe un estudio al respecto mediante Decreto de Alcaldía de Lima Metropolitana.

Asimismo, en febrero de 2020, se culminó la construcción de una autopista de 2.7 km. en el tramo de San Miguel, entre la Avenida Escardó y el Jirón Virú (límite con la Provincia del Callao), con 3 carriles de ida, 3 carriles de vuelta y bermas laterales; así como 1 puente vehicular a la altura de la Av. La Paz. La obra también cuenta con 1 ciclovía y 1 puente provisional. Esta obra empalmará la Vía del Circuito de Playas de la Costa Verde de Lima existente, con la futura Vía Costa Verde del Callao (todavía paralizada en su ejecución por problemas legales, judiciales y técnicos), en el mencionado Jirón Virú, lo que permitirá circular desde el Distrito de Chorrillos hasta el Distrito de La Punta en 25 minutos en transporte motorizado, público y/o privado.

## **2. CONCLUSIONES SOBRE LOS PLANES URBANOS DE LA COSTA VERDE DE LIMA CALLAO 1960 - 2020**

Los logros más importantes de los diferentes planes e intervenciones en la Costa Verde desde su creación en los años 60, es haber conseguido ganar terrenos al mar para generar un eje ribereño de playas, para actividades recreativas, deportivas y culturales, y una vía de integración metropolitana, aunque aún falta mucho para lograr un pleno desarrollo urbano sostenible.

El éxito de aquellas propuestas se debió a que se tenía una visión estratégica de largo plazo, una decisión política para implementarla progresivamente, y se empezaron a ejecutar las obras necesarias para conseguir ganar terrenos al mar, aprovechando la oportunidad de la construcción de la Vía Expresa de Paseo de la Republica, que proporcionó mucho material de relleno para la Costa Verde.

Sin embargo, en las últimas dos décadas, la falta de decisión política, la insuficiente consolidación institucional de la APCV, el incumplimiento de las previsiones de los planes de la Costa Verde, promovido inclusive por la propia APCV, y la insuficiente capacidad de inversión municipal en megaproyectos para Lima, son las razones fundamentales que han atentado contra la implementación de un proceso de desarrollo urbano sostenible planificado de la Costa Verde.

Para superar estas limitaciones, podrían replicarse alguno de los factores de relativo éxito de los años 60 y

70, como definir una visión estratégica de largo plazo para la Costa Verde; concertar una decisión política entre el Gobierno Local y el Gobierno Nacional para implementarla progresivamente; ejecutar megaproyectos estratégicos por tramos de la Costa Verde, en el contexto de un nuevo Plan Maestro; y aprovechar la oportunidad de la construcción subterránea de la Línea 2 del Metro de Lima, que puede proporcionar más material de relleno para dicho corredor ribereño; entre otros factores.

En esa perspectiva, ya es aceptado por las comunidades de Lima y Callao que hay que promover el desarrollo de la Costa Verde como un eje de recreación metropolitana en base a su potencial turístico - recreativo - deportivo - cultural; a fin de consolidarla predominantemente como un espacio público de actividades recreativas, ecoturísticas, deportivas, culturales, y de servicios conexos.

Sin embargo, persiste el debate si debería mantenerse también el rol de la Costa Verde como corredor vial alternativo de integración metropolitana, con la Vía del Circuito de Playas como una suerte de vía de evitamiento metropolitana, como lo ha sido y lo es desde hace más de 5 décadas.

Por otro lado, la inversión privada ha insistido y sigue viendo a la Costa Verde predominantemente como un área para inversiones inmobiliarias privadas y de especulación inmobiliaria, y no como un espacio público de recreación metropolitana.

En todo caso, la Costa Verde es un lugar sobreutilizado en época de pri-

mavera - verano, por sus playas; y un lugar subutilizado en época de otoño - invierno, donde deberían promoverse la habilitación de más espacios públicos y áreas verdes, así como de actividades culturales como eventos recreativos y deportivos internacionales y nacionales, ferias internacionales culturales y comerciales, conciertos masivos de música, y otros eventos de gran afluencia de público; resolviendo el tema de más y mejores accesos viales y peatonales, y de un sistema intermodal de movilidad urbana sostenible para desincentivar el predominante transporte privado por la Vía del Circuito de Playas de la Costa Verde.

En ese sentido, existe un convencimiento de dicha necesidad y una disposición discursiva para emprender acciones en beneficio de la Costa Verde, pero todavía no se concretan acciones concertadas entre los actuales actores e instituciones vinculadas con la Costa Verde.

Por tanto, es urgente y necesario contar con un nuevo Plan Maestro de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao al 2050; a fin de superar el vacío normativo existente en dicho eje ribereño, la improvisación técnica, y la imposición política en la ejecución de obras en la Costa Verde; teniendo horizontes de planificación de corto plazo (2021), mediano plazo (2035) y de largo plazo (2050).

Asimismo, se deberían revisar las concesiones ilegales del derecho de vía normativo de la Costa Verde en Barranco, que han generado construcciones antirreglamentarias

que invaden la sección vial normativa de la Vía de la Costa Verde; así como la concesión antirreglamentaria de una marina o club náutico en ese distrito, en un tramo de la Costa Verde que sólo debe estar destinado para bañistas y tablistas.

### **3. EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA COSTA VERDE DE LIMA CALLAO AL 2050**

El “desarrollo” (o progreso) es un término cuyo uso inicial se localiza en las ideas de los utópicos del Renacimiento, mientras que su empleo más preciso pertenece ya a los economistas, científicos sociales y responsables de políticas públicas en el Siglo XX. Como toda noción, la de desarrollo cuenta con un inicio en el tiempo y representa los intereses de quienes movilizan recursos y hablan de manera autorizada sobre ella. Desde los planteamientos más centrados en la economía, pasando por los ambientalistas y hasta por los más sociológicos y los políticos, así como por aquellos que enfatizan la buena gestión y la gobernabilidad (Uribe, 2008).

Recogiendo los aportes de diversos planteamientos, se puede definir que el “desarrollo” es un proceso de cambio o transformación que se genera en el entorno biológico, económico, social, político, cultural y/o físico - ambiental del ser humano. Dicho proceso de cambio se caracteriza por la generación de riqueza, la elevación de calidad de vida de población, la incorporación de innovaciones tecnológicas, el mejoramiento del

hábitat, la promoción de valores éticos, cívicos y sociales, y por una gestión de gobierno eficiente y legítima (Castillo, 2005).

Uno de estos componentes del “desarrollo”, el mejoramiento del hábitat, incluye al medio ambiente natural y al medio ambiente construido; y éste último a su vez, incluye a los centros poblados urbanos, lo que conduce a la preocupación por definir qué es el “desarrollo urbano”.

El “desarrollo urbano” es un proceso dinámico de concentración de población y actividades en ciudades o centros poblados en general, que comprende al crecimiento físico de las ciudades (usos del suelo, infraestructura básica, vivienda, servicios públicos y equipamiento urbano), la elevación de los niveles de vida de población asentada, el mejoramiento del hábitat y de su entorno ecológico, y la consolidación de una cultura ciudadina (usos y costumbres de vivir en la ciudad). No obstante, tradicionalmente la normativa municipal vigente en el Perú ha puesto énfasis en el crecimiento físico de las ciudades, y posteriormente también en la sustentabilidad ambiental y la seguridad física ante desastres (Castillo, 2005).

En ese sentido, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento del Perú (MVCS) define que el “desarrollo urbano” es un proceso de ordenamiento y adecuación de los centros poblados en el ámbito urbano y rural, a través de la planeación en sus aspectos que promueve el incremento de las actividades humanas y el mejoramiento de las condiciones de vida de

la población, mediante el acceso a bienes, servicios, infraestructuras y equipamientos adecuados, en un medio ambiente saludable que no comprometa las necesidades de generaciones futuras (MVCS, 2011).

Por otro lado, en la década de los años 80 del siglo XX comienza a aparecer una nueva forma de entender el “desarrollo”, en la que se incorpora no sólo la variable medioambiental sino también la social, que se va consolidando a finales de dicha década en el “desarrollo sostenible”, concepto complejo e integral que tiene en cuenta las dimensiones económicas, social y medioambiental en todo proceso de desarrollo. En suma, el concepto de “desarrollo sostenible” se conforma actualmente como el paradigma sobre el que asentar toda estrategia de crecimiento y desarrollo económico (Flores-Ruiz, 2008).

Así, el “desarrollo sostenible” implica un cambio muy importante en cuanto a la idea de sustentabilidad, principalmente ecológica, y a un marco que daba también énfasis al contexto económico y social del desarrollo (UNESCO, 2017).

Cabe señalar que, el “desarrollo sostenible” es entendido como un proceso de cambio integral y multi-sectorial orientado al aumento de los beneficios del desarrollo económico, a su distribución social, al respeto a la identidad cultural y étnica, al mantenimiento de los servicios y la calidad de los recursos naturales y del territorio, al fortalecimiento de una gestión pública eficiente y transparente, y a la participación democrática de sociedad

civil en dicho proceso (Pearce & Turner, 1990; IGAC, 1998).

En este sentido, el “desarrollo sostenible” debería ser entendido como un proceso de cambio integral, multi-sectorial y positivo en un país, región o localidad, orientado al logro de objetivos y metas referidos a 08 componentes básicos: promoción de valores y derechos humanos, competitividad económica, equidad social, respeto a diversidad cultural y étnica, funcionalidad territorial, sustentabilidad ambiental, gestión de riesgos de desastres, y gobernanza democrática (Castillo, 2010).

Sin embargo, es necesario ser consciente que al respecto no existe una unanimidad de pensamiento, existiendo diversas posturas, interpretaciones y matices con respecto al “desarrollo sostenible”. Fernández (2000) sostiene que el concepto de “desarrollo sostenible” parece constituir una reflexión interna al modo de producción dominante, que si bien no deja de esgrimir argumentos críticos, procura analizar precisamente la viabilidad cada vez más comprometida del presente modo productivo capitalista. Es decir, una especie de discurso un tanto adaptativo o realista, que en definitiva alienta un cierto objetivo de calidad de vida urbana mínima, basada en la posibilidad de una reorganización del modo productivo que asegure tales estándares elementales.

Por otro lado, Allen (1994) citado por Fernández (2000), intenta resumir el “desarrollo sostenible” como el campo de articulación de los subsistemas social, económico y ecológico; el

espacio conceptual en que interactúan las lógicas de cada subsistema:

- La habitabilidad, meta del bienestar social del subsistema social.
- La equidad y eficiencia, meta de desarrollo económico del subsistema económico.
- La sustentabilidad, meta de la integridad ecológica del subsistema ecológico.

Y desde una perspectiva crítico-ideológica, Leff (1994) citado por Fernández (2000), sitúa el “desarrollo sostenible” en la disyuntiva si el problema de éste radica en un límite económico absoluto de la explotación capitalista de los recursos en condiciones de racionalidad ecológica, o en el acceso social a los bienes naturales y a la propiedad de los medios naturales y tecnológicos de producción que determinan en última instancia la apropiación de la riqueza, optando por lo segundo.

En cambio, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (más conocida como Río+20), declara que solo podrá alcanzarse el “desarrollo sostenible” al “promover un crecimiento económico sostenible, inclusivo y equitativo, que cree mayores oportunidades para todos, reduzca las desigualdades, eleve los niveles básicos de vida, propicie el desarrollo social equitativo y la inclusión, y promueva la gestión integrada y sostenible de los recursos y ecosistemas naturales” (PNUMA, 2016).

En todo caso, la Organización de las Naciones Unidas - ONU aprobó en el 2015 la “Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible”, que plantea 17 objetivos con 169 metas con carácter integrado e indivisible, que abarcan las esferas económica, social y ambiental; incluyendo el objetivo de “comunidades y ciudades sostenibles”. Esta estrategia regirá los programas mundiales y nacionales de desarrollo hasta al año 2030. Y los Estados se han comprometido a formular políticas públicas para su implementación (ONU, 2015).

Y en el 2016, la ONU aprobó la “Nueva Agenda Urbana”, en la Conferencia Internacional sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible - Hábitat III, donde se reafirma el compromiso mundial con el “desarrollo urbano sostenible” como un paso decisivo para el logro del “desarrollo sostenible” de manera integrada y coordinada a nivel mundial, nacional, regional y local (ONU, 2016).

En el Perú, el “desarrollo sostenible” está legalmente establecido y ratificado desde el año 2002. Además, el país ha asumido el compromiso de cumplir con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y con la Nueva Agenda Urbana. Además, el Fenómeno de El Niño Costero de 2017 evidenció la insuficiente planificación territorial y urbana en el Perú, el crecimiento urbano desordenado de sus ciudades, la ocupación informal de áreas de riesgo ante desastres, y el tráfico informal e ilegal de terrenos.

El Plan Integral de Reconstrucción con Cambios, aprobado por el Decreto Supremo N° 091-2017-PCM y modificado por el Decreto Supremo N° 016-2018-PCM, ha adoptado el

enfoque del “desarrollo urbano sostenible”, enfatizando en la gestión del riesgo frente al cambio climático. De allí que ha incorporado como elemento fundamental de la prevención, la preparación de planes de desarrollo urbano en los principales centros poblados de las zonas afectadas.

En tal virtud, el concepto emergente de “desarrollo urbano sostenible” requiere de una construcción teórica más elaborada y de una aplicación operativa en la planificación urbana (Tang & Lee, 2016); ya que equivocadamente se le suele constreñir sólo al manejo adecuado de la interacción entre desarrollo urbano y medio ambiente (INADUR, 2001; Castillo, 2012).

En ese sentido, la Estrategia Territorial Europea (ETE), adoptada por los Estados miembros y la Comisión Europea en 1999, establece objetivos territoriales para la Unión donde las ciudades ocupan un lugar central. Propone el objetivo de un sistema urbano equilibrado y policéntrico como pieza clave para la cohesión territorial europea (MMA, 2001).

Para ello, establece pautas como el reforzamiento de las estructuras urbanas como factores de calidad de vida y competitividad económica, otorgando un papel a los distintos tipos de ciudades; el mejoramiento de su accesibilidad y conexión; y la aplicación de criterios de sostenibilidad en la ciudad y en su relación con el territorio circundante, para reducir los efectos y poner en valor el patrimonio natural y cultural (Ortega, 2001).

Así, para que la ciudad constituya

la base para las estrategias de “sostenibilidad urbana” se trata de integrar la calidad de vida y la vitalidad económica mediante una mejor distribución y lucha contra la exclusión; optimizar su relación con el territorio circundante para reducir sus efectos o huella ecológica; definir fórmulas innovadoras de gobierno urbano, de participación público - privada y de cooperación en todos los ámbitos institucionales; y deben utilizarse todas las herramientas políticas, legislativas y financieras disponibles y las medidas para influir en el mercado y las conductas (Ortega, 2001).

En esa perspectiva, es necesario precisar que el “desarrollo urbano sostenible” debería ser entendido como un proceso de cambio integral, multisectorial y positivo en los centros urbanos que involucra 9 componentes básicos como complementariedad urbano - territorial, competitividad urbana, funcionalidad urbana, calidad urbanística y paisajística, sustentabilidad ambiental, gestión de riesgos de desastres, equidad social urbana, identidad cultural y gobernanza urbana (Castillo, 2010; MVCS-PNC, 2013, 2015; Sofeska, 2016):

- La complementariedad urbano - territorial, como el conjunto de relaciones de complementariedad productiva y funcional entre el centro urbano y su territorio de influencia; la reducción de la huella ecológica de aquél en cuanto a recursos, consumos y emisiones; y la interdependencia existente entre las diferentes escalas y espacios del territorio nacional, regional y local.
- La competitividad urbana, como el proceso de generación y difusión de capacidades, competencias, y de un entorno físico, tecnológico, social, ambiental e institucional propicio en una ciudad, para actuar exitosamente a nivel internacional, facilitar actividades económicas, y ofrecer mejor calidad de vida a sus habitantes y visitantes. Es la capacidad de la ciudad para actuar en un mundo globalizado, promoviendo oportunidades de negocios, atrayendo inversiones, generando empleo, ofertando bienes y servicios requeridos por el mercado con eficiencia, escala, oportunidad, calidad y buenos precios, y ofreciendo mayor calidad de vida.
- La funcionalidad urbana, como la organización físico - espacial de las actividades económicas, sociales y administrativas en el centro urbano, y la promoción de un racional y equilibrado uso del suelo urbano, de modo de contribuir a su eficiencia funcional y productiva.
- La calidad urbanística y paisajística, como el conjunto de características estéticas y culturales de la arquitectura, los espacios públicos y las áreas verdes de ciudad y su entorno ecológico, que permiten brindar una imagen urbana atractiva para los habitantes y visitantes, una adecuada calidad de vida para la población, y las mejores condiciones de competitividad urbana de la ciudad.
- La sustentabilidad ambiental,

como el manejo equilibrado de la interacción entre desarrollo urbano y medio ambiente, a fin de garantizar la satisfacción de las necesidades fundamentales de la población en un espacio geográfico, a través del aprovechamiento racional de los recursos naturales y del tratamiento adecuado de los impactos ambientales que genera el centro urbano, sin destruir los ecosistemas y el hábitat social.

- La gestión de riesgos de desastres, como el proceso de estimación, prevención y reducción de los factores de riesgo, y la preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción ante situaciones de desastre, generadas por la ocurrencia de fenómenos de origen natural y/o antrópico.
- La equidad social urbana, como la situación de bienestar y el acceso inclusivo de la población de una ciudad al suelo, a la vivienda, a los servicios básicos, y a distribución adecuada de los beneficios y las cargas derivados del uso del suelo urbano.
- La identidad cultural, como el conjunto de valores, creencias, costumbres, tradiciones, símbolos y modos de comportamiento de los grupos sociales que genera sentimientos de pertenencia a un centro urbano, territorio, historia, nación y/o país. Es un elemento clave en la gestión urbana porque facilita el respeto de las leyes, las normas urbanísticas y ambientales, y la solidaridad entre pueblos en casos de emergencias.

- La gobernanza urbana, como la gestión institucional y social de los procesos de transformación del desarrollo urbano, mediante un gobierno eficiente y acuerdos entre los actores económicos, sociales e institucionales involucrados, para procurar la corrección progresiva de los principales problemas que afectan a las ciudades.

En este sentido, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento del Perú (MVCS) define que el “desarrollo urbano sostenible” es el proceso de transformación política y técnica de los centros poblados urbanos y rurales, así como de sus áreas de influencia, para brindar un ambiente saludable a sus habitantes, ser atractivos cultural y físicamente, con actividades económicas eficientes, ser gobernables y competitivos, aplicando la gestión del riesgo de desastres y con pleno respeto al medio ambiente y la cultura, sin comprometerla capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus necesidades (MVCS, 2016).

Por tanto, una “ciudad sostenible” es aquella que está integrada funcional y económicamente con su territorio circundante, es competitiva para atraer inversiones y producir bienes y servicios. Ordenada y eficiente en su funcionamiento, atractiva cultural y urbanísticamente, ambientalmente saludable y resiliente por el manejo adecuado de sus impactos ambientales y por su seguridad ante desastres. Equitativa e inclusiva socialmente, y gobernable por su administración inteligente y transparente, su gestión participativa y su seguridad ciudadana.

na. Todo ello, con el fin de proporcionar una mejor calidad de vida a sus habitantes y visitantes (MVCS-PNC, 2013).

Por otro lado, tradicionalmente el “urbanismo” es la disciplina orientada al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los centros urbanos o ciudades, a la organización u ordenación de los edificios y espacios de una ciudad, y a la formulación de propuestas de tratamiento para el mejoramiento de las condiciones de vida urbana (INADUR, 2001).

Sin embargo, existen varios enfoques de urbanismo. Así se tiene al “urbanismo funcionalista”, disciplina tradicional del siglo XX, ligada al maquinismo urbano, que se orienta al acondicionamiento físico y esteticista de los centros urbanos, y a la regulación de los usos del suelo urbano. En cambio, el “urbanismo sostenible” debería ser entendido como la interdisciplina emergente en el siglo XXI, ligada a la sostenibilidad urbana, que busca orientar, procurar, promover y regular la conjugación equilibrada de los 9 componentes básicos del desarrollo urbano sostenible (Castillo, 2012).

Y la “planificación urbana” tradicionalmente ha sido la disciplina cuyo propósito es la previsión, orientación y promoción del acondicionamiento físico y del desarrollo urbano de los centros urbanos o ciudades (MVC, 1985). Se ocupa de investigar y formular el tratamiento de los conflictos en la ocupación del suelo en las ciudades, con la finalidad de orientar racionalmente el desarrollo urbano. También constituye una estrategia para administrar

la ciudad, a fin que el desarrollo urbano pueda alcanzar ciertas metas de carácter social, por ello adopta dos importantes características: la acción y la gestión (IMP, 1992). En esa perspectiva, es una estrategia compleja de gestión social de los procesos de transformación del desarrollo urbano (Fernández, 2000).

Sin embargo, la planificación urbana contemporánea ha sido aplicada y se aplica con diferentes enfoques teórico - metodológicos de planificación urbana:

- La “planificación urbana normativa”, enfoque que se caracteriza por el énfasis en la formulación de planes físico - espaciales, diseñados en función de una imagen objetivo de largo plazo; y por la intención de regulación normativa de los usos del suelo, basada en un urbanismo tecnócrata y positivista (Fernández-Güell, 1997).
- La “planificación urbana estratégica”, enfoque orientado a posicionar a la ciudad, en función de las mejores oportunidades que ofrece el entorno globalizado y de las fortalezas de cada ciudad, a través de la concreción de megaproyectos urbanos (CIDEU, 1993).
- La “planificación urbana ambiental” entendida como el enfoque que incorpora la sustentabilidad ambiental en el proceso planificador de las ciudades, para un manejo adecuado de la relación entre desarrollo urbano y medio ambiente, a fin de aminorar las consecuencias ambientales negativas (INADUR, 2001).

- La “gobernanza urbana”, enfoque entendido como una estrategia compleja de gestión social e institucional de los procesos de transformación del desarrollo urbano, a fin de lograr acuerdos entre los actores económicos, sociales e institucionales involucrados, para ir procurando la corrección incremental de los principales problemas que afectan la evolución de las ciudades (De Mattos, 2001).

- La “planificación del desarrollo urbano sostenible”, enfoque que inicialmente postulaba la incorporación de la sustentabilidad ambiental, la competitividad urbana y la equidad social urbana en el desarrollo de la ciudad. Sin embargo, aún se maneja en términos teóricos y académicos, pero no ha sido asimilada suficientemente en términos legales y normativos en la mayoría de los países (Castillo, 2005).

En ese sentido, se requiere de un “enfoque integrador emergente” que recoja los aportes de los diferentes enfoques de planificación urbana moderna y supere sus respectivas limitaciones; a fin de constituir una planificación urbana más viable, eficaz, eficiente y socialmente legitimada en el tratamiento, previsión y promoción del desarrollo urbano sostenible de las ciudades.

La utilización conjunta de enfoques complementarios de “planificación urbana” puede ser una manera de integrar diferentes actividades y asegurar una finalidad y una dirección común (Fernández-Güell, 1997). Es claro que la redefinición de la “planificación ur-

bana” puede alcanzar a la revisión de su naturaleza, de la formulación de sus objetivos, de las formas concretas de materialización, de sus instrumentos técnicos y de sus instancias operativas (Fernández, 2000).

En este contexto, la “planificación del desarrollo urbano sostenible” puede constituir ese “enfoque integrador emergente”, que debería entenderse como un proceso técnico, social y político que se concreta en un instrumento técnico - normativo y de gestión denominado plan de desarrollo urbano, que está orientado a prever, procurar, promover y regular la conjugación equilibrada de los 9 componentes básicos del desarrollo urbano sostenible (Castillo, 2012; Sofeska, 2016):

- La complementariedad urbano - territorial, vinculada a la implementación de propuestas de acondicionamiento territorial sostenible y de crecimiento urbano.
- La competitividad urbana, vinculada a la implementación de propuestas de generación y difusión de ventajas competitivas en la ciudad y en su territorio de influencia, para atraer inversiones, desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo, y ofrecer mejor calidad de vida a su población; en el contexto del mercado nacional, internacional y del mundo globalizado.
- La funcionalidad urbana, vinculada a la implementación de propuestas de zonificación urbana, movilidad urbana sostenible y equipamiento urbano.
- La calidad urbanística y paisajísti-

ca, vinculadas a la implementación de propuestas de mantenimiento, recuperación o acondicionamiento físico de espacios públicos, patrimonio urbanístico monumental, patrimonio arqueológico, y del entorno de la ciudad; de acuerdo a sus potencialidades recreativas, turísticas, ecológicas, paisajistas y culturales.

- La sustentabilidad ambiental, vinculada a la implementación de propuestas de ordenamiento, recuperación ambiental, resguardando la capacidad de soporte del ecosistema, para aminorar la huella ecológica, los efectos del cambio climático global, y las consecuencias ambientales negativas que genera la ciudad.
- La gestión de riesgos de desastres, vinculada a la estimación, prevención, reducción de riesgo de desastres en la sociedad, así como a la adecuada preparación, respuesta y rehabilitación ante situaciones de desastre.
- La equidad social urbana, vinculada a la implementación de propuestas de dotación y mejoramiento de servicios básicos, de acceso al suelo y a programas de vivienda, y de regeneración urbana para estratos sociales bajos en la ciudad.
- La identidad cultural, vinculada a la implementación de programas de educación vial, educación ambiental y gestión de riesgo de desastres, educación ciudadana, cultura urbana, revaloración de la identidad cultural local e interculturalidad.
- La gobernanza urbana, vinculada

a la implementación de propuestas de modernización institucional; de mecanismos de concertación interinstitucional, participación ciudadana, seguridad ciudadana; y de seguimiento y evaluación de planes urbanos y territoriales.

El Plan de Desarrollo Metropolitano Lima Callao 1990-2010 - PLANMET vigente, dispuso la formulación, aprobación e implementación de un Plan de Ordenamiento Territorial de la Costa Verde, identificando, ejecutando y/o gestionando proyectos y obras para su acondicionamiento y equipamiento urbano.

La Ley N° 26306 del año 1994, especifica que el desarrollo de la Costa Verde debe efectuarse mediante un Plan Maestro de Desarrollo, a cargo de la Municipalidad de Lima Metropolitana y de las Municipalidades Distritales ribereñas.

El Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde de Lima 1995-2010 define políticas específicas para promover, orientar y regular el desarrollo físico - ambiental de la Costa Verde; norma técnica y urbanísticamente el ordenamiento territorial y el uso racional del suelo y del mar, así como el gradual acondicionamiento físico - ambiental de la Costa Verde; programa las inversiones requeridas para dicho proceso; y define los instrumentos de gestión para la APCV.

En suma, los planes urbanos relacionados con la Costa Verde hacen mención de manera dispersa, de algunos elementos vinculados con el “desarrollo urbano sostenible”: ordenamiento territorial, desarrollo,

acondicionamiento y equipamiento urbano, desarrollo físico - ambiental, uso racional del suelo y del mar, inversiones requeridas, e instrumentos de gestión.

En este contexto, se requiere la planificación, promoción, implementación y regulación integrada del “desarrollo urbano sostenible de la Costa Verde de Lima Callao”, con miras al ducentésimo aniversario de la independencia del Perú, al quingentésimo aniversario de la fundación española de Lima, y al primer cincuentenario del siglo XXI.

#### **4. VISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA COSTA VERDE DE LIMA CALLAO AL AÑO 2050**

En tal virtud, es urgente y necesario que se formule, apruebe e implemente progresivamente el “Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao al 2050”, teniendo como horizontes de planificación, el Bicentenario de la Independencia del Perú en el 2021, los 500 años de la fundación española de Lima en el 2035, y la segunda mitad del Siglo XXI en el 2050.

Para el horizonte de planificación de largo plazo, se requiere definir una “Visión de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde de Lima Callao al Año 2050”, que contenga los mencionados 9 componentes básicos del desarrollo urbano sostenible, razón por la cual proponemos la siguiente:

“La Costa Verde constituye un espacio público recreativo, ecoturístico, deportivo y cultural de la Megalópo-

lis Lima Callao (complementariedad urbano - territorial). Área prioritaria y competitiva de inversiones urbanas para las actividades previstas de recreación, ecoturismo, deporte, cultura y servicios conexos (competitividad urbana).

Es un eje ribereño ordenado, poli-céntrico y con equipamiento urbano adecuado, articulado a la Megalópolis por un sistema intermodal de movilidad urbana sostenible (funcionalidad urbana).

Borde costero con acondicionamiento recreativo, ecoturístico, deportivo y cultural de su mar, playas, espacios públicos, acantilados y terrazas urbanas. Parque Litoral Megapolitano, conformado por un conjunto de parques especializados por tramos: Parque Ecorrecreativo Deportivo Chorrillos - Barranco - Miraflores, Parque Deportivo Náutico San Isidro, Parque Turístico Cultural Magdalena - San Miguel, Parque Urbano Gastronómico La Perla - Callao, y Parque Ecoturístico Callao Sur: Chucuito - La Punta. Y con tratamiento paisajístico de su entorno ecológico (calidad urbanística y paisajística).

Eje ribereño sustentable y saludable, por el uso racional de sus ecosistemas y recursos, y el manejo adecuado de sus impactos y consecuencias ambientales (sustentabilidad ambiental). Seguro y resiliente, con sus acantilados estabilizados, defensas ribereñas, sistema de alerta temprana y de rápida evacuación en caso de sismos, tsunamis y maretazos (gestión de riesgos de desastres).

Corredor ribereño con inclusión

social y adecuados niveles de servicios básicos (equidad social urbana). Acoge manifestaciones de diversidad cultural e interculturalidad, que expresan la síntesis de la identidad cultural de la Megalópolis Lima Callao (identidad cultural).

Borde costero planificado y gobernable, con una gestión pública inteligente y transparente, con concertación interinstitucional, participación ciudadana, y seguridad pública (gobernanza urbana). Todo ello, con el fin de proporcionar mejores condiciones de bienestar a sus usuarios y visitantes”.

A fin de alcanzar progresivamente la “Visión de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde de Lima Callao al Año 2050” que se plantea, se proponen los siguientes objetivos estratégicos de desarrollo urbano sostenible para dicho eje ribereño:

- Fortalecimiento y promoción de competitividad urbana de la Costa Verde.
- Acondicionamiento urbanístico y tratamiento paisajístico de la Costa Verde.
- Estructuración de sistema intermodal de movilidad urbana sostenible en la Costa Verde.
- Ordenamiento ambiental y gestión de riesgos de desastres de la Costa Verde.
- Promoción de equidad social urbana e identidad cultural en la Costa Verde.
- Fortalecimiento y modernización de gobernanza urbana de la Costa Verde.

Cada uno de estos objetivos es-

tratégicos requerirá de estrategias de desarrollo urbano sostenible, las mismas que a su vez se concretarán en un conjunto concordado de programas y proyectos de inversión, los cuales constituyen los mecanismos más eficaces para implementar el Plan Maestro de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde de la Megalópolis Lima Callao al 2050 (Castillo, 2019).

Asimismo, para la formulación de este nuevo “Plan Maestro de Desarrollo Urbano Sostenible de la Costa Verde al 2050”, después de 25 años de la aprobación del Plan Maestro de 1995, deberían considerarse los siguientes factores, entre otros:

- Formular el nuevo Plan Maestro con un criterio de continuidad planificadora, no pretendiendo empezar de cero la planificación de la Costa Verde, sino asumirla como un proceso de desarrollo, con los reajustes necesarios del Proyecto Costa Verde de los años 60 y del Plan Maestro de 1995.
- Asumir el enfoque de la planificación del desarrollo urbano sostenible para la formulación del nuevo Plan Maestro.
- Enfatizar el carácter de plan maestro de desarrollo urbano sostenible (económico, físico, urbanístico - paisajístico, ambiental, de seguridad ante desastres, social, cultural e institucional); y no sólo el carácter de plan urbanístico (físico - paisajista).
- Enfatizar el rol de la Costa Verde como un espacio público recreativo, ecoturístico, deportivo y cultural de la Megalópolis Lima Callao.

Es decir, un “Parque Litoral Megapolitano”, conformado por un conjunto de parques especializados por tramos. Y complementariamente como corredor vial alternativo de integración megapolitana, conformante del Anillo Vial de Desconcentración N° 5.

- Evaluar la dinámica de crecimiento natural del eje costero, las obras ejecutadas, y los expedientes de proyectos de inversión privada aprobados.
- Realizar los estudios especializados propuestos; integrando el tramo de la Costa Verde correspondiente al Callao en un solo Plan Maestro.
- No convalidar normativamente construcciones ilegales o antirreglamentarias en la Costa Verde.
- Revisar las concesiones ilegales del derecho de vía normativo de la Costa Verde en el Distrito de Barranco, que han generado construcciones antirreglamentarias que invaden la sección vial normativa de la Vía de la Costa Verde; así como la concesión antirreglamentaria de una marina o club náutico en ese distrito, en un tramo de la Costa Verde que sólo debe estar destinado para bañistas y tablistas.
- Manejar con cuidado la propuesta de utilización de los acantilados con fines constructivos; ya que por razones de seguridad física de las

terrazas altas, estabilización de acantilados pronunciados o riqueza paisajística de los mismos, los acantilados no pueden utilizarse de modo masivo para construcciones, sino puntualmente en las áreas identificadas por el Plan Maestro de 1995.

Finalmente, quizás la motivación que se necesita para seguir afrontando la planificación urbana y el desarrollo urbano sostenible de la Costa Verde de Lima Callao, la podemos encontrar en algunas canciones de Los Beatles:

“Es un verdadero hombre de ningún lugar, asentado en su tierra de ninguna parte, haciendo planes para ningún lugar y para nadie. No tiene un punto de vista, no sabe dónde va. Hombre de ningún lugar, por favor escucha: El mundo (y la ciudad) está bajo tu mando” (Lennon & McCartney, 1965).

“Cuando los escépticos de este mundo (y de esta ciudad) se pongan de acuerdo, habrá una respuesta, déjala ser. Y aunque vivan en desacuerdo, siempre habrá la esperanza de que ellos puedan ver, déjala ser” (Lennon & McCartney, 1970).

”Puedes decir que soy un soñador, pero no soy el único, espero que algún día te unas a nosotros y el mundo (y la Costa Verde) vivirá en (sostenibilidad) unidad” (Lennon, 1971).

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.**

- APCV (Autoridad del Proyecto Costa Verde). 2018. *Resumen Ejecutivo del Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde de Lima Metropolitana*. [https://www.apcvperu.gob.pe/files/planmaestro/03.Resumen\\_ejecutivo\\_plan\\_maestro\\_95\\_new\\_2018.pdf](https://www.apcvperu.gob.pe/files/planmaestro/03.Resumen_ejecutivo_plan_maestro_95_new_2018.pdf)
- Aramburú, B.E. 2008. *Visión de la Costa Verde del Arquitecto Ernesto Aramburu Menchaca*. Fórum: Rol Urbanístico de la Costa Verde. Febrero 2008. Consejo Regional Lima, Colegio de Arquitectos del Perú. Lima, Perú.
- Caretas. 1967. *Revista*. Publicación quincenal - semanal. Enero 1967. Lima, Perú.
- Castillo, R. 2005. *La Planificación Urbana del Área Metropolitana Lima Callao 1988 - 2004: ¿Causa Perdida o Reto Posible? Una Aproximación desde una Perspectiva Emergente y Proactiva*. Tesis de Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile.
- Castillo, R. 2008. *Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde de Lima Metropolitana 1995-2010: Previsiones, Implementación y Actualización*. Fórum: Rol Urbanístico de la Costa Verde. Febrero 2008. Consejo Regional Lima, Colegio de Arquitectos del Perú. Lima, Perú.
- Castillo, R. 2010. Desarrollo Urbano Sostenible: Una aproximación teórica y una propuesta operativa. *Paideia XXI*, 1: 45-58.
- Castillo, R. 2012. *La Planificación Urbana en el Perú 1947 - 2011: ¿Del Urbanismo Mágico a la Planificación del Desarrollo Urbano Sostenible? Apuntes Para Una Biografía y Una Propuesta*. Tesis de Maestría en Planificación Urbana y Regional. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes, Sección de Postgrado y Segunda Especialización Profesional, Universidad Nacional de Ingeniería. Lima, Perú.
- Castillo, R. 2014. *Comentarios a Exposiciones sobre la Costa Verde. Conversatorio: Una Costa Verde Para Todos*. Autoridad del Proyecto Costa Verde APCV - Colegio de Arquitectos del Perú - Municipalidad Metropolitana de Lima MML - Regional Lima del Colegio de Arquitectos del Perú. Junio 2014. Lima, Perú.
- Castillo, R. 2018. Hacia una política pública de Desarrollo Urbano Sostenible en el Perú. *Paideia XXI*, 8: 139-160.
- Castillo, R. 2019. El Instituto Metropolitano de Planificación - IMP de la Municipalidad de Lima 1991 - 2020: 29 años de la historia no contada. *Paideia XXI*, 9: 95-112.
- CIDEU (Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano). 1993. *Primer Seminario Técnico del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano*. Barcelona, España.
- Contreras-Soto, R.; Rascón, A. & Cuauhtémoc, O. 2012. Desarrollo sostenible (semblanza histórica). *Revista del Centro de Investigación*. Universidad La Salle, 10: 101-121

- De Mattos, C. 2001. *De la Planificación a la Governance: Implicaciones para la Gestión Urbano - Regional*. Instituto de Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile.
- Fernández-Güell, J. 1997. *Planificación Estratégica de Ciudades*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, España.
- Fernández, R. 2000. *La Ciudad Verde, Teoría de la Gestión Ambiental Urbana*. Espacio Ed. Buenos Aires, Argentina.
- Flores-Ruiz, D. 2008. *Competitividad Sostenible de los Espacios Naturales Protegidos como Destinos Turísticos. Un Análisis Comparativo de los Parques Naturales Sierra de Aracena y Picos de Aroche y Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas*. Edición electrónica gratuita. Texto completo en [www.eumed.net/tesis/2008/dfr/](http://www.eumed.net/tesis/2008/dfr/).
- IGAC (Instituto Geográfico Agustín Codazzi). 1998. *Guía Simplificada para la Elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial Municipal*. Proyecto Checua. Convenio CAR-GTZ-KFW. Santa Fe de Bogotá - Colombia.
- IMP (Instituto Metropolitano de Planificación). 1992. *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010*. Municipalidad de Lima Metropolitana. Lima, Perú.
- IMP (Instituto Metropolitano de Planificación). 1995. *Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde de Lima Metropolitana 1995-2010*. Autoridad del Proyecto Costa Verde - Municipalidad de Lima Metropolitana. Lima, Perú.
- INADUR (Instituto Nacional de Desarrollo Urbano). 2001. *Manual de Planificación Urbana Local. Proyecto de Rehabilitación y Gestión Urbana*. INADUR. Lima, Perú.
- Lennon J. & McCartney P. 1965. *Nowhere Man. The Beatles*. Álbum *Rubber Soul*. Londres, Inglaterra.
- Lennon J. & McCartney P. 1970. *Let It Be. The Beatles*. Álbum *Let It Be*. Londres, Inglaterra.
- Lennon, J. 1971. *Imagine. John Lennon and The Plastic Ono Band*. Álbum *Imagine*. Nueva York, Estados Unidos de América.
- MMA (Ministerio de Medio Ambiente). 2001. *La Problemática Urbana en España: Bases para la Definición de Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible*. Madrid, España.
- MVC (Ministerio de Vivienda y Construcción). 1985. *Reglamento de Acondicionamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente*. Decreto Supremo N° 007-85-VC.
- MVCS (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento). 2011. *Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA. Lima, Perú.
- MVCS (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento). 2016. *Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible*. Decreto Supremo N° 022-2016-VIVIENDA. Lima, Perú.

- MVCS-PNC (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento - Programa Nuestras Ciudades). 2013. *Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de Ciudades en Zonas de Frontera 2013 - 2021*. Aprobado mediante el Acta N° 007-2014 por la Comisión Multisectorial de Ciudades en Zonas de Frontera, creada por Decreto Supremo N° 083-2012-PCM. Lima, Perú.
- MVCS-PNC (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento - Programa Nuestras Ciudades). 2015. *Manual de Operaciones del Programa Nuestras Ciudades*. Resolución Ministerial N° 193-2015-VIVIENDA. Lima, Perú.
- ONU (Organización de las Naciones Unidas). 2015. *Agenda 2030 para el Desarrollo Urbano Sostenible*. Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas - ONU. Nueva York, Estados Unidos de América. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>
- ONU (Organización de las Naciones Unidas). 2016. *Nueva Agenda Urbana. Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas - ONU, sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible - Hábitat III*. Quito, Ecuador. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>
- Ortega, M. 2001. *Bases para un Desarrollo Urbano Sostenible*. Jefatura del Área de la Unidad de Desarrollo Territorial, Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, España.
- Pearce, D.W. & Turner, R.K. 1990. *Economics of Natural Resources and the Environment*. Baltimore MD: Johns Hopkins University Press. 378 pp.
- PNUMA (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente). 2016. *El Desarrollo Sostenible en la Práctica: La Aplicación de un Enfoque Integrado en América Latina y el Caribe*. PNUMA. Ciudad de Panamá: Panamá.
- Quicaño, M.I. 2014. *Propuesta de la Estrategia de Gestión Urbana Basada en Polos, Lineamientos Físico - Funcionales, y Propuesta de Actividades Estructurantes y Complementarias Recomendadas. Avance de Estudio Integral: Lineamientos Técnicos para el Desarrollo de Polos de Estructuración de la Costa Verde*. Autoridad del Proyecto Costa Verde - APCV. Lima, Callao.
- Sofeska, E. 2016. *Relevant factors in sustainable urban development of urban planning methodology and implementation of concepts for sustainable planning*. Planning Documentation for the Master Plan Skopje 2001-2020. *Procedia Environmental Sciences*, 34: 140-151.
- Tang, H.T. & Lee, Y.M. 2016. *The Making of Sustainable Urban Development: A Synthesis Framework*. *Sustainability*, 8: 492.
- UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura). 2017. *UNESCO moving forward the 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://en.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/247785en.pdf>
- Uribe, C. 2008. *Un Modelo para Armar: Teorías y Conceptos de Desarrollo*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.

- Yigitcanlar, T. & Kamruzzaman, M. 2015. Planning, development and management of sustainable cities: A commentary from the guest editors. *Sustainability*, 7: 14677-14688.
- Yigitcanlar, T. & Teriman, S. 2015. Rethinking sustainable urban development: Towards an integrated planning and development process. *International Journal of Environmental Science and Technology*, 12: 341-352.

Received March 11, 2020.

Accepted May 15, 2020.