

Para qué Sirve el Plan Piloto

por Sebastián Salazar Bondy

¿Pueden los males urbanos de nuestra ciudad ser conjurados y evitar, de tal manera, que la vida en ella no constituya un caótico y abrumador problema individual y colectivo? A estos fines está encaminado el Plan Piloto de Lima concebido por la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, el cual fuera oportunamente aprobado por el Consejo Nacional de Urbanismo. Unido al expediente sobre la metrópoli, como segunda parte del estudio de las más dramáticas cuestiones que plantea el desarrollo canceroso de esta capital, la ONPU ha hecho públicos los lineamientos generales de ese Plan que por "adaptarse cumplidamente a las características geográficas del valle de Lima y por incluir y hacer propias las fuerzas elementales que han venido dando forma al conglomerado de Lima" representa un cuerpo orgánico de futuras realizaciones positivas.

Los resultados de la aplicación del Plan Piloto hasta este momento han sido exitosos y, entre ellos, no es el menor el de haber contribuido a crear una conciencia urbanística tanto en las autoridades cuanto en la ciudadanía común. Un Plan Piloto es en sí la pauta fundamental para encauzar a la ciudad dentro de los límites de un crecimiento racional, en armonía con las bases del bienestar general, y es también el punto de partida para procurar soluciones a los diversos problemas ciudadanos conforme a un criterio integral. Un Plan Piloto, en suma, es una forma acertada de gobierno.

Con relación, por ejemplo, al problema del tránsito (del cual nos ocupamos en el segundo artículo), ¿en qué ha servido y puede servir más aún el Plan Piloto? Dentro de éste se halla el Plan Arterial que se sustenta en el concepto esencial de la diferenciación de vías, "de modo —como dice la publicación de la ONPU— que pueda dársele a cada una un perfil proporcionado al tránsito que ha de soportar, y que permita canalizar el movimiento rápido de vehículos por determinadas arterias, sin que sea preciso cruzar áreas residenciales o detenerse en cada intersección". Para ello se clasifican las vías en cinco categorías, según su función urbana:

a) **Calle expresa:** para circulación veloz, con cruces a desnivel, destinada a soportar el tránsito más pesado.

b) **Avenida:** para circulación rápida con las intersecciones controladas, puesto que permite comunicar diferentes sectores dentro del área urbana.

c) **Calle principal:** de carácter preferencial, que circunda las unidades de vivienda.

d) **Calle local:** que sirve, como su nombre lo indica, para el tránsito local, necesariamente lento y adecuado a una vida residencial tranquila.

e) **Calle de acceso único:** variante de la calle local, en la forma llamada "cul de sac", para circulación lenta en las áreas residenciales.

El proyecto de circulación y estacionamiento de la zona central que incluye el Plan Piloto contem-

pla la necesidad de una gran vía de circunvalación constituida por la prolongación del Malecón Rímac desde la Avenida Tacna hasta la Avenida Abancay, y la continuación de estas dos arterias hasta unirse con las Avenidas Wilson y Bolivia, extendiendo la segunda para su intersección con la primera. De este modo se vincula la zona del oeste con los barrios altos, descongestionando las calles y los jirones céntricos que hoy sufren el recargo del tránsito en tal sentido. Las áreas de estacionamiento y las vías de acceso interno permitirán organizar el desplazamiento de vehículos en el sector central dentro del orden indispensable. Ese núcleo de la población, el más abigarrado y doliente de la ciudad, recibe así el alivio urbano preciso para su desarrollo cada vez, como es lógico, más denso.

El Plan de Zonificación relativo a los usos de la tierra es otro de los interesantes aspectos del Plan Piloto de Lima. La tierra urbana se ha dividido en cinco clases: de vivienda unifamiliar, de vivienda multifamiliar, de comercio, de industria y de áreas verdes. Las zonas industriales se han dispuesto en estrecha relación con las zonas de habitación y se ha previsto, en el interior y los alrededores del gran triángulo urbanizado, zonas agrícolas o de reserva que facilitan el abastecimiento de la población. El principio general que preside el Plan de Zonificación es que sólo merecen ser modificados —y, por cierto, en forma paulatina— los usos de la tierra que perjudican a la colectividad, "ya fuera por la molestia directa que ocasionara su presencia —como ser el caso de industrias dentro de los barrios residenciales o ruidosos locales comerciales al lado de áreas de habitación—, ya por el daño a los precios del terreno que acompaña la presencia de actividades inarmónicas", a estar por las palabras de la ONPU. El Plan de Zonificación —afirma ese texto— "tiende a estabilizar los valores del terreno, a mejorar el aspecto general de los barrios y a permitir una relación más fácil entre los diferentes componentes de la ciudad".

El mapa es elocuente con respecto a las ventajas de la zonificación. La vivienda unifamiliar se sitúa principalmente en torno a las vías que conducen al sur, en los barrios residenciales, en tanto que la vivienda multifamiliar se localiza alrededor de las rutas que van al oeste. El comercio queda ubicado en el centro de la metrópoli y en aquellos puntos en donde dicha actividad es un foco de interés parcial. La industria ocupa la otra margen de las vías que llevan al oeste, en la amplia región que alcanza la orilla izquierda del Rímac. Por último, se distribuyen convenientemente diversas áreas verdes cuya función pulmonar y recreativa concentra la atracción de los núcleos de población más intensa. En síntesis, el Plan provee a la ciudad de las soluciones que sus problemas más perentorios requieren urgentemente. Y ello es francamente estimulante.