



En 1990 los limeños aún teníamos esperanzas en un tren prometido hacia cuatro años. Veinte años después, el tren aún no existe pero la promesa se reaviva. ¿Qué pasó en este interín?

Lima:

## DE TREN A TREN

Gino Costa      Presidente de Ciudad Nuestra

La transformación de Lima en las últimas décadas ha sido notable. La ciudad siguió creciendo, aunque no al ritmo de las décadas anteriores. Así, pasó de un poco más de cinco millones a un poco menos de ocho millones de habitantes, convirtiéndose en la quinta metrópoli de América Latina, la octava del hemisferio occidental y la vigésimo séptima a escala mundial. Más que seguir creciendo horizontalmente, la ciudad se densificó y, en la última década, comenzó a crecer para arriba, sobre todo en la Lima Moderna.

Simultáneamente, las zonas periféricas de la ciudad —Lima Norte, Lima Este y Lima Sur— surgieron como polos de desarrollo urbano, especialmente la primera. Las empre-

sas voltearon su mirada al cordón de miseria que rodeaba la ciudad y descubrieron un potencial de consumo largamente ignorado, multiplicándose, desde entonces, los centros comerciales tradicionalmente reservados a la Lima Moderna. Su presencia, lejos de liquidar los pequeños negocios y empresarios, como algunos temieron, los ha vitalizado y transformado en motores del crecimiento y, hoy, clientes ardorosamente disputados por el sector financiero. En buena medida, ello ha sido el resultado de un sostenido crecimiento económico que, finalmente, comenzó a 'chorrear'. Una de sus expresiones fue la caída de la pobreza, que pasó de 32,6% el 2005 a 14,1% el 2009, mientras que la pobreza extrema se redujo de 2% a 0,2%.

Como lo ha hecho notar Rolando Arellano, estos cambios tuvieron un importante impacto en la pirámide socioeconómica. Entre el 2003 y el 2010, se incrementó el peso relativo de los niveles A, B y C y se redujo el de los niveles D y E. Así, el A pasó de 3,4% a 5,2%, el B de 14,6% a 17,7% y el C de 31,7% a 33,1%, lo que representó un incremento del peso relativo de estos niveles de casi el 13%; en cambio, el D y el E pasaron de 32,3% y 18% a 30,2% y 13,8%, respectivamente, lo que representó una reducción de su peso relativo de 14,3% en solo siete años.

La agenda municipal también experimentó significativos cambios. Hace 20 años, la basura, el descuido y el abandono de las áreas verdes, y la ocupación de las

del delito. Hoy, está presente en casi toda la ciudad y se multiplica rápidamente por todo el país.

Los principales desafíos de la ciudad son ahora otros. La inseguridad, por un lado, y el transporte público y la congestión vehicular, así como la contaminación ambiental, por el otro. Por lo menos, los dos primeros están en la agenda hace unos años y se sabe qué hacer para encararlos. Los dejó anotados Andrade, después de que inició el proceso de recuperación de la ciudad. Fue el pionero del Serenazgo y dejó el Plan Bratton, hasta ahora injusta e irresponsablemente ignorado. Diseñó el Lima Bus —hoy Metropolitano— y comprometió su financiamiento. Desafortunadamente, el avance ha sido muy lento.

Más que seguir creciendo horizontalmente, la ciudad se densificó y, en la última década, comenzó a crecer para arriba, sobre todo en la Lima moderna.

calles y plazas por el comercio ambulatorio, la prostitución y la mendicidad, eran no solo la preocupación principal de alcaldes y vecinos, sino que por momentos parecían irresolubles, no obstante lo cual se resolvieron. El servicio de limpieza pública se privatizó frente a la oposición feroz de los sindicatos. Los ambulantes fueron gradualmente reubicados, a las buenas o a las malas; se formalizaron y muchos dejaron la calle para constituir modernos mercados populares, que adquirieron con su propio esfuerzo. Recuperado el espacio público, se inició la renovación urbana.

El ejemplo lo dio Alberto Andrade, primero en Miraflores y luego en Lima, y aún hoy tiene émulos, tanto entre sus seguidores como entre sus opositores. Su victoria —como antes la de Luis Bedoya Reyes, gran alcalde y artífice del “Zanjón”— fue la de la autoridad municipal, que se afirmó y robusteció, pese al fujimorismo que no le dio tregua. El Serenazgo fue un instrumento fundamental de esa autoridad, que, además, fue ocupando el espacio que la Policía dejó en las calles y la prevención

Encarar los desafíos requiere de autoridad y una gran capacidad para concertar con el Gobierno Central y con los alcaldes distritales. En seguridad ciudadana, para hacer realidad el Serenazgo Metropolitano y el Sistema Integrado de Información, así como la efectiva cooperación de la Policía con los municipios, como lo mandan la Constitución y las leyes. En movilidad urbana, para extender los corredores del Metropolitano por todo Lima y formalizar las empresas de transporte público, modernizar su flota vehicular y racionalizar sus rutas, así como el servicio metropolitano de taxis.

La alcaldía metropolitana como trampolín es tan vieja como la alcaldía. El sueño de llegar más arriba puede inhibir a los extremadamente calculadores en la afirmación de la autoridad municipal, como ha ocurrido en los años recientes; Lima no los necesita. También puede ser, sin embargo, un aliciente para ejercerla, afirmarla y dar las batallas necesarias; es esto lo que requiere Lima. Ojalá sepamos escoger.