

# El Gran Parque del Río Hablador

Enrique Bonilla Di Tolla

*En todas las épocas alguien, mirando a Fedora tal como era, había imaginado el modo de convertirla a ciudad ideal, pero mientras construía su modelo en miniatura Fedora dejaba de ser la misma de antes, aquello que había sido uno de sus posibles futuros, era sólo un juguete en una esfera de vidrio.*

Italo Calvino  
"Las ciudades invisibles"

Sobre el río Rímac y su recuperación se ha dicho y escrito mucho; y no por cierto sin falta de razón, la ciudad le debe al río demasiado como para tenerlo en el abandono en que está. Al agua que encauzada en acequias recorría la prehispánica Comarca de Lima se debe su poblamiento inicial y prosperidad agrícola; a su presencia y cercanía se debe la fundación española que debe procurar una vertiente cercana de agua para vivir. Gracias a ello y a pesar de los más de cuatro siglos y medio transcurridos, esta Ciudad que fuera de los Reyes, ahora convertida en Metrópoli, sigue bebiendo de sus aguas hasta agotarlas por ello, que el río Rímac actual, el que pasa por el Centro Histórico, no es otra cosa que una cloaca abierta y maloliente que recoge los fluidos de las aguas servidas de la zona central de la ciudad, pues sus caudales naturales deben quedar embalsamados en La Atarjea para calmar la sed de un número cada vez más alto de sedientos.

El espacio de la ciudad que se genera en torno al río actual, cuando no son bolsones discontinuos de tierra sin uso específico y refugio de la marginalidad y el lumpen, está destinado a usos diversos; tales como un mercado mayorista de pollos, terminales informales de pasajeros, canteras para una concretera, plantas de procesamiento de desperdicios y basurero natural de todos los comerciantes ambulatorios que trabajan en las cercanías. Hasta ahora, al río ha ido a parar todo aquello que la ciudad no quiere, como si tratara de un patio trasero o una azotea de casa limeña.

La actual administración municipal dirigida por el Dr. Alberto Andrade Carmona, Alcalde de Lima, decidida a revertir esta situación, encargó al Instituto Metropolitano de Planificación (IMP) el planteamiento de una propuesta urbanística para convertir el río Rímac y sus espacios adyacentes y tributarios en el Gran Parque del Río Hablador; y para tal cometido el IMP convocó a un equipo profesional para estudiar una primera etapa entre el Puente Huánuco y el Puente Santa Rosa. Quien esto escribe tuvo el honor de dirigir el mencionado equipo, cuyo diagnóstico, conclusiones y propuesta paso a exponer sucintamente a través de este artículo. Es cierto que en muchas ciudades el río es un recurso valioso para el urbanismo, y en torno a él la ciudad ha desarrollado hermosos parques, y la arquitectura abre ventanas y balcones que miran hacia él. No es el caso de Lima donde el río, como lo hemos expresado, no ha consolidado una relación armoniosa con la ciudad a pesar de todos los esfuerzos hechos

por cuanto el río Rímac no es un río cualquiera. Ahora pasemos a analizarlo por partes y a la vez expresar nuestras propuestas para mejorarlo

## **CANALIZACIÓN Y TRATAMIENTO DEL CAUCE**

Uno de los principales problemas es su diferencia de caudal. De ser un río casi inexistente en la época de invierno pasa a ser un río tumultuoso en el verano y cuyas avenidas, según estiman los expertos, podrían llegar hasta 800 m<sup>3</sup>/seg. que lo torna un río poco confiable. Por esa razón es que la ciudad fundacional tuvo respeto por él y ubicándose a la margen izquierda que era la más alta y protegida evitó por mucho tiempo la margen derecha (Abajo El Puente) que era inundable.

Esto hace que la Ciudad deba dejar grandes espacios libres para contener las avenidas. Los técnicos que trabajaron en la formulación de la Propuesta del Gran Parque del Río Hablador estiman que esta sección no deberá ser menor a 50 m., a pesar de que durante gran parte del año el río podría circular por un canal de dos metros de ancho.

La imagen deprimente de un río seco en el invierno limeño es la primera cosa que se debe mejorar y es hacia allí donde orientamos la propuesta. Es por ello que de acuerdo con los técnicos hidráulicos establecimos que el río debe tener una doble canalización de manera que en un canal pequeño y central, el río discurriera en sus épocas de estío, mientras que en el resto del canal mayor no utilizado se sembraran plantas y arbustos que pudieran ser rápidamente removidos por los caudales de las avenidas sin ser un peligro para los puentes.

## **TRATAMIENTO PAISAJISTICO**

De lo descrito anteriormente se desprende parte del tratamiento paisajístico, que convertiría el cauce en un elemento de verdor; sin embargo hacen falta algunos complementos que deben ser los parques que se deberán aparecer o reaparecer en las márgenes del río, allí donde las expropiaciones y demoliciones hechas para el Paso de la Vía Malecón del Rímac han dejado espacios sin uso hace veinte o veinticinco años.

Uno de los espacios que debería recuperarse es el de la Alameda de Acho. Desaparecida a inicios de siglo para la construcción de los estancos de la sal y del tabaco y, posteriormente, por el paso de la Vía de Evitamiento, la Alameda de Acho constituyó uno de los espacios más hermosos que tuvo el río en los siglos XVIII y XIX y cuya imagen ha quedado registrada en los dibujos de Leonce Angrand y la canción de Chabuca Granda. El río, el Puente y la Alameda, constituyen según don Raúl Porras Barrenechea una trilogía que es la memoria de la ciudad y que debe recuperarse. Para ello deberán demolerse los vetustos e inutilizados edificios que desde hace cerca de un siglo usurpan un espacio público que debe ser devuelto a la ciudad.

## **VIALIDAD**

Uno de los grandes problemas que tiene Lima es que el urbanismo casi siempre se ha entendido como vialidad vehicular. No están lejanos los tiempos en que todas las inversiones municipales se dirigían hacia la vialidad y a introducir el automóvil por todas las partes aún en desmedro de los propios habitantes y, como en este caso, del propio patrimonio construido. La inconclusa vía Malecón Rímac, con sus generosos seis carriles, planteaba convertirse en una vía rápida para "descongestionar" el Centro. No importaba que para su

construcción debieran caer los jardines de Palacio de Gobierno, la Estación de Desamparados y parte del ambiente urbano monumental de San Francisco. Felizmente este proyecto fue detenido a tiempo.

No corrió igual suerte la denominada Vía de Evitamiento, que como su nombre lo indica evita toda la ciudad, pero se entromete en el Centro Histórico, a la vera del río, produciendo congestión y contaminación.

La nueva propuesta planteada considera que las vías que pasan por el Gran Parque del Río Habrador, deban ser subterráneas y evidentemente de menos carriles a las propuestas actualmente. Igualmente se considera la posibilidad de que trenes urbanos transiten por la zona aprovechando los derechos de vía de los ferrocarriles existentes. La parte fundamental estará orientada hacia la construcción de bulevares peatonales así como la conversión de otros como los patrimoniales Puentes de Piedra y el Puente Balta de vehiculares a peatonales.

## **RECUPERACION DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO**

La parte probablemente más importante del proyecto es la recuperación del patrimonio construido, que comparte asimismo la recuperación social, porque es evidente que mejorando los niveles de habitabilidad estaremos mejorando la calidad de vida, que es el objetivo fundamental por el cual se recupera el patrimonio. El proyecto contempla la recuperación de los edificios que le son tributarios al río, así como todos aquellos que, como los puentes -caso el de Piedra- son parte de su propio paisaje urbano.

Pero fundamentalmente, el Gran Parque del Río Habrador deberá ser una intervención estructurante para la recuperación integral del Centro Histórico de Lima, por tratarse de la principal reserva territorial existente en el Centro Histórico y por constituirse en la principal base recreativa, paisajística y ecológica.

A partir de ello no resulta difícil pensar que se active la dinámica urbana de sus bordes, produciendo la recuperación del edificio a través de obras de restauración, rehabilitación e inclusive de obras nuevas que puedan cambiarle la cara a uno de los lugares más deteriorados que tiene la ciudad.

## **RESUMEN DE LA PROPUESTA**

**canalización:** La imagen deseable es la de un doble canal. Uno de 50 a 60 m. de sección con muros de contención de concreto armado que contenga al río en las épocas de avenida. El otro canal, contenido dentro del primero, de 20 m. de sección deberá conducir al río en las épocas de estío. Este canal deberá ser íntegramente de concreto armado, incluyendo el fondo y deberá cavarse dentro del lecho natural del río. Las acciones que deberán realizarse son:

- \* Completar la actual canalización en los tramos faltantes.
- \* Ensanche de la sección en el sector vecino a la Estación Ferroviaria de Desamparados.
- \* Construcción del canal menor.
- \* Realizar un proceso de purificación de las aguas, evitando la contaminación que se produce por los colectores de desagüe que descargan en el río.

**paisajismo:** La Imagen Objetivo a nivel paisajístico es probablemente la más importante, en tanto se plantea la necesidad de configurar un gran parque. El tratamiento paisajístico procura la recuperación de la Alameda de Acho en el distrito del Rímac para lo cual será necesario la

demolición de las edificaciones de ese sector. Para el tratamiento del cauce se propone la siembra de arbustos para que proporcionen verdor en las épocas de estío y sean fácilmente removibles por el caudal de las avenidas.

**vialidad:** El proyecto prevé las reservas necesarias en la margen izquierda para el desarrollo de una Vía Expresa de dos carriles de ida y dos de vuelta. Esta vía deberá pasar a una cota suficientemente baja, aproximadamente 10 metros debajo del nivel actual, de manera de no afectar los monumentos de la zona, en particular los jardines del Palacio de Gobierno y la Estación Ferroviaria de Desamparados. Además será una vía de paso sin accesos ni salidas en el área de propuesta. Lo que se pretende es que de ninguna manera sea un elemento desintegrador más de la ciudad. De la misma forma se prevé las reservas necesarias para el paso de las líneas férreas de los trenes urbanos. Se plantea la restauración y conversión a uso peatonal y vehicular restringido del Puente de Piedra y el Puente Balta. Otros cuatro puentes peatonales se añadirán, mejorando la relación entre ambas márgenes.

**renovación urbana:** El ámbito de Renovación Urbana está referido a un caso puntual: la manzana comprendida entre los jirones Ancash y Lampa, contigua a la Estación de Desamparados y vecina del Convento de San Francisco. El interés se da por los siguientes factores:

- \* Es un conjunto urbano importante y la Municipalidad de Lima es la única propietaria.
- \* Su cercanía con el Convento San Francisco, lo convierte en un lugar donde se podrían realizar inversiones orientadas a servicios turísticos y/o recreativos.
- \* La posibilidad de establecer un Proyecto Piloto de Recuperación Urbana, con un uso distinto del residencial donde se muestre un manejo ciudad-río, que pudiera ser aplicable a otros ámbitos del Centro Histórico.

### **nuevas edificaciones**

Se prevé la construcción de un nuevo frente urbano de la margen izquierda del río Rímac (distrito El Cercado). Las nuevas edificaciones sustituirían a las demoliciones que se efectuaron para la construcción de vías que nunca se realizaron, como la vía Malecón Rímac. El estudio propone realizar una primera experiencia piloto en lo que se ha denominado Parque San Francisco: se construiría un edificio subterráneo de estacionamientos y un bloque de oficinas, además del Parque. Se considera ofrecer estas operaciones a la actividad privada como concesiones rentables y se encargarían de la construcción del Parque y su mantenimiento. De la misma forma se procedería con las otras edificaciones propuestas, tales como la nueva Estación del Tren de Polvos Azules, los edificios entre los puentes Santa Rosa y Puente Piedra y los demás propuestos.