RC: ¿Se le da importancia al desarrollo sostenible en el quehacer diario de los arquitectos?

AY: Aquí hay tres líneas de acción, una primera que pertenece a la normativa que empieza con la aprobación del Código de Construcción Sostenible. En ese momento se estableció que no es obligatorio su cumplimiento para todos los proyectos a pesar de ser muy importante cuando contamos con microclimas tan diferenciados. Tenemos que acercarnos al MVCS para entrar a un franco plan de difusión de este código y sea orientador del trabajo profesional de los arquitectos en las tres regiones naturales del país.

En las diferentes mesas de trabajo se habla de la necesidad de no generar mayores pasivos ambientales y esos conceptos tienen que reincorporarse en los diferentes componentes del urbanismo y la arquitectura, por lo que no podemos aceptar que se sigan eliminando las aguas negras y grises en nuestro mar y en los ríos. Se debe exigir plantas de tratamiento. No podemos abusar de los sistemas de aire acondicionado cuando por un buen diseño se pueden lograr mejores niveles de aireación dentro de los ambientes. En ese sentido nosotros dimos el primer paso cuando el año pasado nuestros arquitectos participaron y ganaron el concurso para diseñar refugios contra el friaje. Esperemos puedan implementarse.

En la tercera línea de trabajo, de implementación, encontramos que los órganos rectores encargados de calificar la arquitectura sostenible son organismos internacionales indiscutibles. En vista que esto tiene un costo importante vamos a investigar cómo podemos hacer para también establecer una certificación de carácter nacional.

DESARROLLO URBANO

RC: ¿Lima cuenta actualmente con un plan urbano?

AY: Tiene un plan urbano obsoleto, elaborado en los años 70. Se ha extendido su vigencia a través de acuerdos de consejo y ordenanzas. Esa es una respuesta legal, pero no profesional. La solución técnica es que debe actualizarse y todavía no escuchamos de alguna iniciativa. Sabemos que durante la gestión municipal anterior se avanzó en el diagnóstico y se trazaron algunos lineamientos pero nunca se llegaron a debatir públicamente aunque esto sea obligatorio. Cuando se convoque a la sociedad civil, los colectivos, organizaciones privadas y públicas, estaremos listos para participar.

RC: ¿Qué tanto se necesita trabajar ante el evidente colapso de nuestra capital?

AY: El territorio urbano se toma como si fuera un campo de cultivo en donde el gobierno nacional, a través de sus diferentes ministerios, ejecuta proyectos sin consultar. Por ejemplo, la construcción de las estaciones de la Línea 1 no cuenta con una planificación integral. Las dos estaciones que dan el acceso al Parque Industrial

“Lima tiene un plan urbano obsoleto, elaborado en los años 70. Se ha extendido su vigencia a través de acuerdos de consejo y ordenanzas. Esa es una respuesta legal, pero no profesional”.

de Villa El Salvador no están bien diseñadas, se llega por pequeñas calles y no está resuelta la seguridad. También está el caso de la estación Cabitos, donde luego de que ocurrieron accidentes, recién la Municipalidad de Lima dio una respuesta sobre la falta de veredas completas.

Cómo es posible que después de varios años recién se estén implementando módulos para bicicletas en las estaciones del tren. Se debe promover el uso de los vehículos menores con un sistema paralelo de ciclovías. Esperemos que estos problemas no ocurran en la Línea 2.

RC: ¿Cómo va el ordenamiento territorial al interior del país?

AY: Las ciudades que cuentan con planes urbanos no pasan del 50%. Ahora, que se acaba de aprobar el nuevo reglamento de acondicionamiento territorial es una obligación que estos documentos se actualicen. Vamos a iniciar un debate sobre los nuevos enfoques que debe tener este aspecto porque no hay buenos resultados.

Asimismo, hay señales de que algunas autoridades municipales de las ciudades del interior del país emiten certificados de parámetros que no se ajustan a los planes de zonificación.

En otros casos hay buena imagen respecto a la realización de planes urbanos y acondicionamiento territorial como es el caso de Cusco y Arequipa, donde se acaban de aprobar y están en sus primeras etapas de implementación. El manejo de Trujillo parece ser interesante pero hay que ser vigilante y el CAP tiene esa responsabilidad en cuanto al cumplimiento de estas acciones.

JUEGOS PANAMERICANOS

RC: ¿Cómo ve los avances de las obras de los Juegos Panamericanos Lima 2019?

AY: Nosotros estamos algo preocupados porque los organizadores no nos han pedido nuestra opinión y tampoco nos atendieron cuando les hemos tocado la puerta.

Sobre el tema, hemos realizado debates en nuestra sede del CAP en Lima invitando a congresistas y expertos. Luego nos dimos con la sorpresa de que la convocatoria para desarrollar las diferentes sedes se manejan con códigos, de forma que pareciera que estaba dirigido porque cuando se identificaron ya estaba todo adjudicado.

Si nosotros hubiéramos participado aportando ideas no existirían, por ejemplo, esos cuestionamientos por la calidad del suelo a la sede de Villa El Salvador. Pese a ello vamos a seguir insistiendo porque no podemos decir que ya está hecho todo ya que hay que acondicionar la ciudad para que no suceda como el caso del Aeropuerto de Chinchero, que nadie sabe cómo va a llegar allí. La accesibilidad, hasta donde sabemos, no está desarrollada para la infraestructura de los Juegos, por lo que al menos podríamos intervenir en ese aspecto. ■