

“Necesitamos hacer un plan para moverse por la selva, sierra y costa para que todos podamos, de una manera más democrática ser parte del desarrollo”

El arquitecto Miguel Romero Sotelo, decano de la facultad de Arquitectura, Urbanismo y Territorio de la USIL, nos habla de la necesidad de conectar las diferentes regiones del Perú con salidas hacia puertos como una vía hacia el desarrollo.

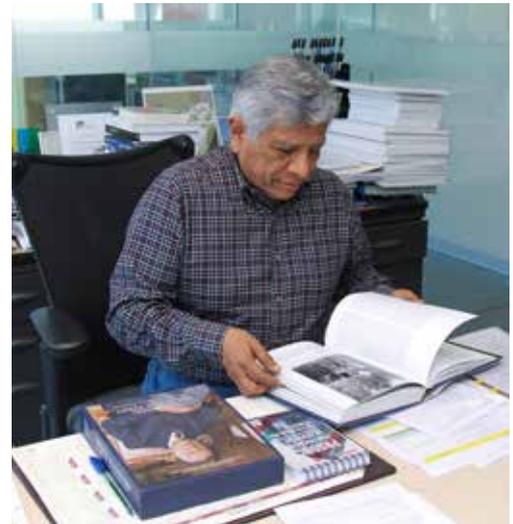


El arquitecto Romero es especialista en temas de urbanismo y territorio.



Por qué es importante esta tendencia de puertos conectados a las ciudades?

Para que haya orden en el Perú ya no debe haber únicamente planes de desarrollo urbano, sino planes territoriales que sean terrestres, aéreos y acuáticos. Lo que se está planeando es un sistema para macrosistemas. El Ministerio de Vivienda ha emitido una resolución con los macrosistemas del territorio que tienen las ciudades y estos están compuestos por áreas de amazonía, ande y costa. Donde lo más interesante va a ser tratar con un plan ordenado donde la ciudad puerto esté conectado con la producción de la amazonía y del ande. Si no se tiene una salida adecuada, no vamos a poder desarrollar democráticamente el territorio.



La necesidad de un nuevo ministerio que fusione Vivienda, Transporte y Ambiente es fundamental para el desarrollo.



El arquitecto Romero propone que las regiones estén conectadas a puertos como vías de desarrollo.



Para que esto se dé, es necesario un ordenamiento, ¿cómo cree se debe dar?

Para que haya orden en el Perú ya no debe haber únicamente planes de desarrollo urbano, sino planes territoriales que sean terrestres, aéreos y acuáticos. Lo que se está planeando es un sistema para macrosistemas. El Ministerio de Vivienda ha emitido una resolución con los macrosistemas del territorio que tienen las ciudades y estos están compuestos por áreas de amazonía, ande y costa. Donde lo más interesante va a ser tratar con un plan ordenado donde la ciudad puerto esté conectado con la producción de la amazonía y del ande. Si no se tiene una salida adecuada, no vamos a poder desarrollar democráticamente el territorio.



El Perú es un país que se ha desarrollado dándole la espalda a Brasil, es necesario revertir esta situación, afirma el arquitecto Romero.

Estos planes que usted señala rompen el esquema del gobierno regional porque concentra a los departamentos en una zona geopolítica de interés común. Estos han sido divididos por su cercanía a un puerto determinado.

Se torna importante agrupar a departamentos o regiones tanto de la costa, el ande y la amazonía. Nunca se han hecho en nuestro país planes transversales. Van a hacer que la economía en cada región pueda tener salida a la cuenca del Pacífico. Si el Perú no tiene una visión hacia la cuenca del Pacífico no se va a concentrar en puertos claves, por ejemplo en Piura, Trujillo, Chimbote o Lima con sus tres salidas: Callao, Huacho y San Martín y Arequipa con su salida a Matarani y Moquegua con su salida a Ilo. En buena cuenta hay que hacer planes transversales que unan a las tres regiones naturales pero que la salida al puerto sea clave.

¿Nos podría comentar un caso?

Nos hemos dado cuenta que la ciudad de Arequipa está a 60 km del puerto de Matarani, pero en todo ese espacio hay un vacío en infraestructura. Por eso es necesario tener una vinculación del puerto a la ciudad en tren, con lo cual se tendría un transporte rápido y masivo para todos los minerales que vienen de Puno y de los que vienen de Brasil.

En ese espacio se podría generar la parte industrial

En el plan de acondicionamiento industrial de Arequipa se ha dado espacio para la gran industria y parques logísticos. Arequipa se está adelantando, llenando los 60 km. con industria pesada y en la ciudad con la industria liviana. Eso se llama manejar el binomio territorio y ciudad.



El Arq. Romero tiene una vasta experiencia en los sectores público y privado.

¿Por qué el Perú tiene ventaja frente a los países vecinos?

Perú tiene una ventaja frente a su composición natural. Cuenta con una gran franja de costa, de andes y un gran espacio de amazonía, igual lo tiene Colombia, pero si comparamos las hectárea, Perú tiene más de costa. Además, cuenta con una ventaja comparativa. Está mejor ubicación frente a la corriente del Humboldt y de El Niño, lo que nos da más variedades de climas.

¿Qué nos falta?

Nos falta el capital humano, la visión de futuro de hacer ciudades puertos que el Perú no tiene. Singapur es un ejemplo de una isla que invirtió en capital humano y ahora han creado un estado moderno.

Estos planes territoriales que usted señala, ¿a quién le compete desarrollarlos?

El Perú tiene que integrar sectores de la economía. En este caso tiene que integrar a los ministerios de Vivienda, Transporte y de Ambiente, que se conviertan en un solo ministerio que se llame del Territorio y las Ciudades. Yo espero que este Gobierno prepare las cosas para que esta visión que se tiene del desarrollo del Perú moderno, cuente con planes transversales. Pero este sueño cómo lo hacemos tangible. Este ministerio sería la gran locomotora, que nos llevaría a crecer por inversión.

Del mismo modo, no deberíamos descuidar nuestras espaldas

Por supuesto que no. El Perú es un país biocénico, a pesar de que nadie lo habla. Sin embargo, es una realidad, por Madre de Dios puedo ir hasta Brasil. Necesitamos hacer un plan para moverse por la selva, sierra y costa para que

¿Qué falta para que estos planes se puedan desarrollar?

Es fundamental que tomemos conciencia de la utilidad de los planes. Economía hay para ejecutarlos. Inclusive se puede hacer con cooperación técnica del Banco Mundial o del Banco Interamericano de Desarrollo.

¿En ese contexto el ordenamiento territorial es de adaptación?

Hay que regenerarlas debido a que están mal hechas porque son producto de la invasión y de traficantes de tierras, que les interesa vender sin importarles si es lecho de un río o si un huayco pasa por ahí. Este año la furia hídrica nos ha dado una lección. Justamente está la autoridad para

“El Perú es un país bioceánico, a pesar de que nadie lo habla”.

hacer comprender y darle una alternativa de solución. Esa actitud es la que debe haber.



El puerto de Matarani podría estar estratégicamente conectado con la ciudad de Arequipa; sin embargo, no se ha desarrollado la infraestructura necesaria.