

LIMA: HACIA UNA CIUDAD MÁS DEMOCRÁTICA

Angus Laurie, Mariana Leguía
www.llamaurbandesign.com

Las ciudades en las que queremos vivir son limpias y seguras, con servicios eficientes y espacios públicos atractivos. Estas ayudan a aliviar las divisiones entre las clases sociales pues también apoyan el dinamismo económico, gestión y estímulo cultural.¹

Lima: Ciudad cerrada

A mediados de los 80s, los limeños, como respuesta a las actividades terroristas en la ciudad, construyeron paredes de seguridad, enrejando sus viviendas y sus espacios de recreación. Hoy en día, la desaparición de la vida pública-democrática sigue definiendo nuestra ciudad a través de la propagación de comunidades cerradas, cuadras con guardián y tranquera, rejas en los linderos de los parques e impenetrables muros circundando las propiedades siendo el común denominador.

A pesar de que el contexto ha cambiado, la percepción de que el estado es incapaz de asumir la responsabilidad de la seguridad en la ciudad, sigue vigente y lleva a los ciudadanos a tomar sus propias medidas de seguridad. Nuestro paisaje urbano está poblado de muros ciegos que resguardan casas, edificios de departamentos y oficinas, auxiliados además por una caseta en cada esquina habitada por un vigilante las 24 horas del día.² Un estudio hecho por el London School of Economics revela que los ciudadanos de Lima emplean alrededor de 40,000 guardias de seguridad de manera privada. Casi el doble de la planilla policial del estado (23,000 activos policiales). Este estudio no incluye los equipos de serenazgo, contratados por las municipalidades.³

El uso innecesario de los automóviles, puede también ser considerado como parte de la "cicatriz urbana" del terrorismo. El limeño de clase media usa el automóvil sin importar la distancia a recorrer, y ha dejado atrás el uso peatonal de las calles. El automóvil deja el domicilio desde su jardín amurallado y enrumba hacia otro edificio protegido y/o lote de estacionamiento. De esta manera, un limeño de clase media comparte su espacio inmediato únicamente con miembros de la misma clase social (amigos del colegio, colegas de trabajo, otros clientes en los mismos establecimientos comerciales). La única excepción es provista por las personas que trabajan haciendo algún servicio. En otras palabras, nuestra teórica clase media solo confrontará miembros de otras clases sociales a través de una estructura de poder, donde uno es el jefe o cliente y otro el trabajador que da el servicio.

El espacio público y la idea de civismo van de la mano ya que es en uno donde lo segundo se ve representado. En Lima, lo que se puede observar de manera cotidiana, es que los ciudadanos no saben comportarse con respeto hacia los demás ni consideración por el otro por que no están acostumbrados a compartir o departir con los que no guardan alguna relación de parentesco o familiaridad, al no estar obligados a la utilización del espacio público, siendo un lugar ajeno y de poca representación. Es por esta razón que las personas regularmente tiran basura en la calle a través de las ventanas de su auto,

manejan sin cuidado ni respeto hacia el peatón, no respetan los signos del tráfico ni tránsito, normalmente los choferes, o dueños de vehículos privados, se estacionan en las veredas, y muchas otras cosas más que bajan la calidad de vida de todos los que utilizan la ciudad. De esta manera se demarca a la sociedad en general ya que el que no esta en control de un vehículo se transforma en una persona marginada y maltratada dentro de su cotidianidad.

Esta actitud ha propagado por un lado, a manera de círculo vicioso, un rechazo al contacto con la vía pública y por lo tanto a tener espacio público poco utilizado y por lo tanto mal adaptado para el uso óptimo de los ciudadanos. Por otro lado esto a su vez ha incentivado la construcción de una ciudad de jaulas, una ciudad cerrada y segregada.

Se podría asumir que los problemas se han generado por falta de regulación y de control, y que el código urbano, seguido al pie de la letra, podría revertir estos problemas. Por el contrario, la configuración espacial planificada y las normativas municipales en nuestra ciudad, escritas por especialistas preparados, perpetúan espacialmente estas diferencias sociales, incentivando el miedo y desintegración entre la población. Como arquitectos y ciudadanos que podemos hacer? Estas normativas y problemáticas serán explicadas en el presente artículo así como una posible solución.



Imagen: Elizabeth Añanos, PUCP 2005. Curso: Lima, utopía- distopías

Transporte público y seguridad ciudadana: (el problema)

Después de una provocativa y aún no resuelta campaña electoral, es un buen momento para reflexionar y retomar los principales puntos y propuestas entre los candidatos: transporte público y seguridad ciudadana.

Hoy en día, esta es conversación obligada para muchos limeños, que expresan su frustración a través de opiniones sobre la contaminación, la indiferencia de los conductores para con los peatones y la falta de un plan regulador que ordene las combis y taxis en nuestra ciudad. La pregunta es: ¿por qué no hemos sido capaces de lograr orden en nuestro parque automotor? cuando hay otras ciudades latinoamericanas que ya lo han conseguido como México, Curitiba, Guayaquil, y Bogotá.



De izquierda a derecha: Transantiago en Santiago de Chile 2007 (imagen: Ariel Cruz Pizarro), Metrovía en Guayaquil 2006 (imagen: http://sp6.fotolog.com/photo/22/17/47/ferronacional/1216244934161_f.jpg), Metrobus en México 2005 (imagen: <http://elcatalista.org/wp-content/uploads/2009/11/metrobus-mexico.jpg>), RIT en Curitiba_Brasil (imagen: <http://hopebuilding.pbworks.com/f/curitiba1.jpg>) "El uso excesivo de uno nos afecta a todos, por eso úsalo menos", publicidad en la ciudad de México contra el uso del vehículo privado.



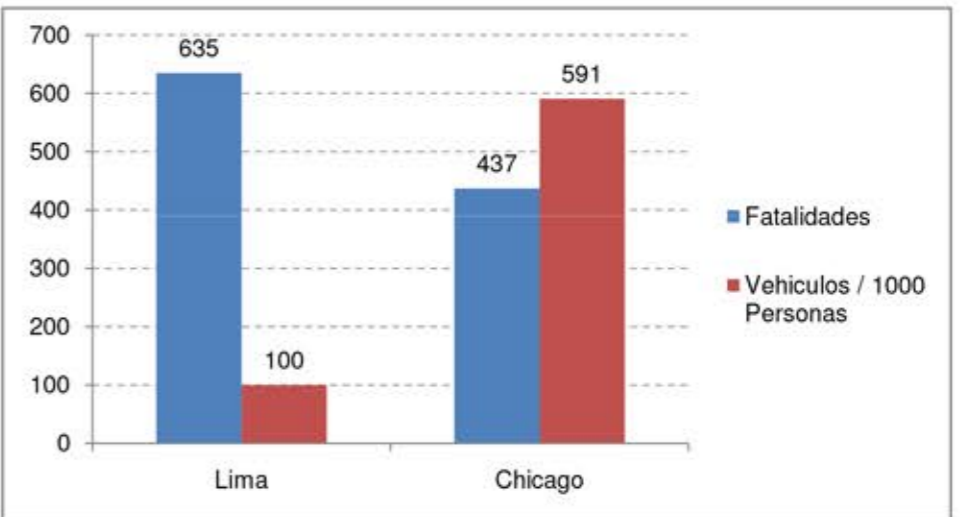
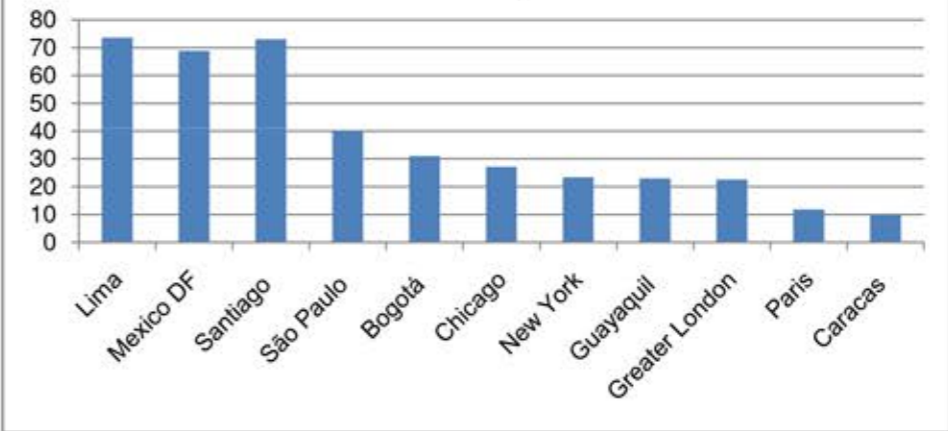
Paradoja: Una de las primeras ciudades en el mundo en poner vías exclusivas para el tránsito rápido de buses fue Lima, en los años 70. Los buses articulados fueron traídos desde Hungría y fueron operados por la empresa estatal ENATRU. Este servicio duró hasta 1992 en que fuera anulado durante el gobierno de Alberto Fujimori. (Imagen: Ricardo Aquino)
Metropolitano en Lima inaugurado en el 2010 (Imagen: <http://img811.imageshack.us/i/img8305.jpg/>)

Las calles de la Lima narrada en las primeras novelas de nuestro Nobel, Mario Vargas Llosa, donde los jóvenes de Miraflores caminaban de su casa al parque para encontrarse, ahora se ven dominadas por el olor de los tubos de escape y el ruido de las bocinas y motores elevando niveles de tensión y de la ansiedad en la población⁴. Es así como Lima se encuentra hoy en el primer lugar entre las ciudades más contaminadas de América Latina⁵, en gran parte debido a la antigüedad de los autobuses y taxis que la transitan. Incluso México D.F., cuya población es más del doble que la de Lima, tiene un nivel inferior de contaminación.⁶

En Londres, se registran más de 4,300 muertes al año debido a la contaminación, y se agregan \$3,000 millones adicionales al presupuesto de salud estatal, teniendo menos de un tercio de la contaminación que tiene Lima con la misma población.⁷

Uno podría concluir que esta contaminación y problema de tráfico se debe a la gran cantidad de automóviles que se utilizan en nuestra ciudad. Sin embargo Lima tiene aproximadamente un sexto del número de automóviles que hay en la ciudad de Chicago, la cual tiene la misma cantidad poblacional. A pesar de ello, Chicago tiene un tercio del nivel de contaminación en comparación con nuestra ciudad, no cuenta con el grave problema de congestión, además de tener 45% menos de fatalidades en la vía vehicular.⁸

Partículas por M3



Estadísticas comparativas:
Niveles de contaminación ambiental: Lima y otras ciudades de Latinoamérica
Porcentajes de fatalidad en la vía pública y cantidad de vehículos: Lima_Chicago

Analicemos los porcentajes:

- 15% de los limeños manejan para ir a trabajar.
- 85% se traslada en transporte público o a pie.⁹ Este 85%, ocupa (por unidad) un espacio 30 veces menor en las vías que una unidad de transporte privado, pues en un bus viajan de 30 a 36 personas y en un automóvil 1 o 2.

Según el gobierno metropolitano de Lima, la distribución de ingresos actual – de forma piramidal, donde la base o mayoría es de clase baja con una pequeña clase media y finalmente una élite en la punta - cambiará drásticamente antes del 2025, en cuyo punto la gran mayoría será de clase media.¹⁰ Una sociedad con una clase media creciente es un pronóstico positivo, y necesitamos comenzar a planificar la ciudad para este cambio. Dado el mayor poder adquisitivo de las clases medias, y la falta de ofertas alternativas, una mayor clase media significará que para el 2025 la mayoría de limeños podrá manejar su propio vehículo. Sin importar clase, la gente prefiere moverse con seguridad y comodidad, por lo tanto sería improbable que los ciudadanos de clase media sacrifiquen su comodidad e independencia de movilidad si no se les ofrecen alternativas más que las actuales: la combi.

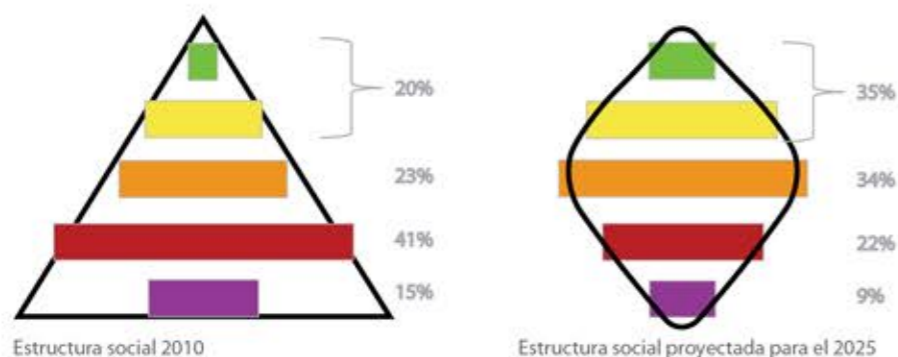
Porcentajes totales de uso en nuestro parque automotor



Porcentajes de uso: sector C y D



Aproximadamente 15% de los limeños manejan para ir a trabajar. El 85% restante, se traslada en transporte público o a pie. (fuente:Urban Age 2008)



La distribución de ingresos actual de forma piramidal, con la base o mayoría de clase baja, una pequeña clase media y finalmente una élite en la punta - cambiará drásticamente antes del 2025, en cuyo punto la gran mayoría será de clase media.

Muchas ciudades en América latina y el resto del mundo han actuado eficientemente y a tiempo para reducir el impacto negativo del transporte en su ciudad. Es notable el caso de Bogotá, que copió a la ciudad brasileña de Curitiba en su ejecución del Transmilenio, que es, como el Metropolitano, un sistema de autobuses articulados que funcionan en carriles aislados.

Bogotá hasta hace 10 años basaba su crecimiento en el aspecto vial, y daba prioridad a las inversiones que favorecerían a un 15% de la población (el mismo número que se maneja hoy en Lima) que tenía acceso a un automóvil particular dejando de lado el 85% que se debía movilizar por otros medios. Al igual que en Lima, el transporte público en Bogotá era una entidad privada sin ninguna regulación.¹¹ Bogotá ahora esta entre las ciudades más estudiadas del mundo por el cambio visiblemente positivo de los últimos años. Según Enrique Peñalosa, (el ex alcalde de Bogotá que introdujo el nuevo sistema) el Transmilenio es "una acto democrático que demuestra que todos los ciudadanos son iguales, ya que un autobús con 100 pasajeros tiene derecho a 100 veces más espacio que un coche con uno."¹² Después de 2 años de implementado este sistema de transporte público, Bogotá reportó una disminución de 94% en el número de fatalidades en el parque vehicular.¹³



Transmilenio, Bogotá Colombia - Imagen: Carolina Hernández

¿Un subterráneo?

Se ha discutido mucho y por muchos años la posibilidad de construir un sistema subterráneo para aliviar los problemas principales del transporte público. La mayoría de candidatos a la alcaldía están a favor de este sistema como potencial solución. Para entender la impracticalidad de ejecutar un sistema de este tipo en Lima, basta con dar una mirada al proyecto de Alan García del tren eléctrico, cuya construcción ha atravesado tres décadas.



En 1985, el presidente del Perú Alan García seleccionó un corredor para su nuevo sistema de transporte público: El tren eléctrico. Desafortunadamente el corredor seleccionado no guardaba ninguna relación con las demandas reales de transporte en la ciudad. La ciudad gastó un estimado de \$300 millones de dólares desde 1986 hasta 1991 en este proyecto pudiendo construir solo los primeros 9.8km (Menckhoff, 2002). Los costos tan elevados y la mala ubicación significaron que el nunca utilizado sistema fuera abandonado en su ejecución teniendo que pagar una manutención muy alta mensualmente hasta el día de hoy. Fuente: Bus Rapid Transit Planning Guide; Institute for Transportation and Development Policy, New York, 2007.

El ex alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa, señala que la mayoría de habitantes de los países en vías de desarrollo sueñan con un sistema de subterráneo bajo tierra, para poder deshacerse del tráfico generado por el transporte público y sus usuarios, para liberar la congestión en las vías y así poder manejar en paz en su automóvil privado.¹⁴

Mientras que un subterráneo puede ayudar de gran manera al tráfico, hay dos factores principales que hacen tales ofertas ineficientes en nuestra ciudad. En primer lugar, los subterráneos tardan un tiempo largo para construirse. Con una población similar a Lima, el sistema de metro de Londres ha tardado 150 años para tener su alcance actual.¹⁵ Aún modificando el tiempo de construcción según tecnologías actuales, el tiempo que tenemos para resolver el problema de tránsito no nos permite considerar una solución de este tipo. En segundo lugar, los subterráneos son muy costosos. En Toronto, por ejemplo, los costos del subterráneo llegaron a \$200 millones, comparado a \$30 millones para el carril ligero o a \$6 millones para los autobuses articulados, como el metropolitano.¹⁶ Es decir que con el monto para la construcción de un kilómetro del subterráneo en Lima, podríamos tener 33 kilómetros de metropolitano.

\$ =



Con el monto para la construcción de un kilómetro de subterráneo en Lima, podríamos tener 33 kilómetros de buses articulados como el Metropolitano.



426 kilómetros de bus articulado



40 kilómetros de tranvía



14 kilómetros tren elevado



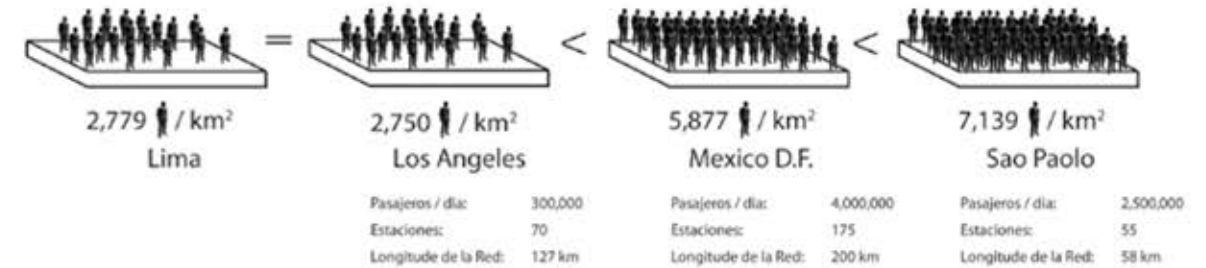
7 kilómetros de tren subterráneo

Con 1 billón de dólares se pueden construir cualquiera de las siguientes alternativas: 426 km de BTS, 40 km de tranvía, 14 km de tren elevado, como el tren eléctrico y 7 de tren subterráneo.
Fuente: Bus Rapid Transit, Planning guide. June 2007. New York USA

Por otro lado, tenemos que ser conscientes de las características expansivas de nuestra ciudad, siendo esta una urbe horizontal, con una periferia clara y con una relativa baja densidad para sostener tal servicio. Los residentes más pobres de Lima, que viven generalmente en la periferia (conos) de la ciudad, sólo se beneficiarían si se implementa una red muy expansiva y por lo tanto costosa del subterráneo.

En algunas ciudades del primer mundo, como es el caso de Los Ángeles en California, se puede ejemplificar la ineficacia de este sistema, la configuración urbana de la ciudad es similar a la de Lima. La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (LACMTA por sus siglas en inglés) y otras agencias dirigen el extenso sistema de líneas de autobús y de metro del Condado. Sin embargo, solamente 11% de los trabajadores de la ciudad utilizan el transporte público para viajar a su sitio de trabajo.¹⁷ Si comparamos, por ejemplo, la línea 1 (de 4) en la ciudad de México, esta tiene 19.6 km en total y lleva 265,000 viajes por día.¹⁸ En comparación el tren en Los Ángeles tiene 127km y lleva 300,000 viajes por día, por lo tanto cuesta 30 veces más

por km.¹⁹ En 1996, un grupo de ciudadanos de Los Ángeles, "Bus riders union", organizó una demanda colectiva contra la autoridad del transporte del metro de la ciudad (MTA), indicando que los planes de la ciudad para construir una nueva línea del subterráneo eran espacialmente injustos pues proporcionarían el acceso sobre todo a los barrios pudientes de la ciudad. El juez determinó que la asignación de los recursos era indebida y forzó al MTA a parar sus planes. En su lugar se diseño y ejecutaron varias nuevas rutas de bus para proporcionar un servicio mejor y más frecuente para los de menores recursos, reduciendo los precios y aumentando el número de las paradas en las zonas mas necesitadas.²⁰



Comparación de capacidad y eficiencia en los sistemas de transporte de distintas ciudades. México tiene una capacidad y eficiencia 10 veces mayor a la de la ciudad de Los Ángeles, mientras que Sao Paulo es doblemente más eficiente a la de México.

¿Seguridad ciudadana?: hacia una ciudad abierta

Los candidatos a la alcaldía, además de su enfoque en el transporte vehicular, tendrían que complementar la estrategia de transporte con otras de igual importancia que incentiven la vida peatonal y generen un impacto en la seguridad ciudadana. Se tiene la concepción equivocada de que una mayor cantidad de policías o cámaras de seguridad nos darán la solución.

En una ciudad abierta las calles no están pensadas solo bajo términos funcionales de flujo sino también como la columna vertebral de la sociedad civil, donde la democracia y la inclusión es bienvenida a través de la interacción social. Si nos sentimos en un ambiente hostil donde hay que estar siempre alerta y en donde se hacen necesarias las alarmas, entonces evadiremos el uso de la calle. Por otro lado, y para los arquitectos y diseñadores de nuestros espacios públicos; debería ser evidente que al momento de proyectar ciudad, el éxito de nuestras intenciones se refleja en el adecuado uso del espacio. Este indicador es co-producido a través de la interacción de las personas en él y no de las líneas formales del diseño. Los espacios públicos diseñados sin consideración a su uso por el público convierten a nuestra ciudad o esfera pública en un elemento decorativo para ser contemplado desde el automóvil. Por ello hay muchas variables estratégicas que intervienen y hay que tomar en cuenta al momento de proyectar ciudad.

Si empezamos con la pregunta básica: ¿Quiénes utilizan nuestras calles? tendríamos que detenernos en las cifras, dado que sabemos que el 85% de limeños se traslada a pie o utilizando el transporte público para ir a trabajar.²¹ Esto es un indicador importante de que deberíamos tomar mayor atención en el mejoramiento de nuestras calles a nivel peatonal y que el hecho de que gran parte de los recursos municipales de Lima vayan hacia la mejora de la vías es un uso altamente no democrático de la financiación pública. Inclusive el Metropolitano fue ubicado en un área de las vías sin quitar espacio a los vehículos privados.

La infraestructura de los automóviles absorbe la mayor parte del presupuesto municipal, sobre todo en el caso de nuestra ciudad, cuando nuestros alcaldes continuamente están reparando pistas más no veredas. Además de ello, como mencionamos al inicio, las leyes municipales actuales de planeamiento y construcción incentivan a la poco atractiva experiencia del peatón en Lima con sus estrategias de zonificación y retiros. Muchas de estas medidas se asemejan a aquellas en EE.UU. en la década del 60 y 70: un período caracterizado por la predilección en el uso del automóvil y la segregación de los distintos usos urbanos, como el uso residencial y comercial. Estas políticas son especialmente destructivas durante un auge de construcción como el que vivimos en la actualidad.

Aquí algunos puntos específicos a considerar:

Zonificación

Muchas ciudades europeas, incluyendo Lyon en Francia y Londres en Inglaterra, han enfocado sus esfuerzos durante las últimas dos décadas en revertir los impactos negativos de los errores históricos de planificación de los 60s y 70s. El incentivo actual de los municipios en las ciudades europeas es mezclar diversos usos dentro de los proyectos urbanos. Esto significa que los centros de trabajo, viviendas y comercio, se encuentran dentro de un radio peatonal establecido, muy cerca el uno del otro. La lógica detrás de esto es:

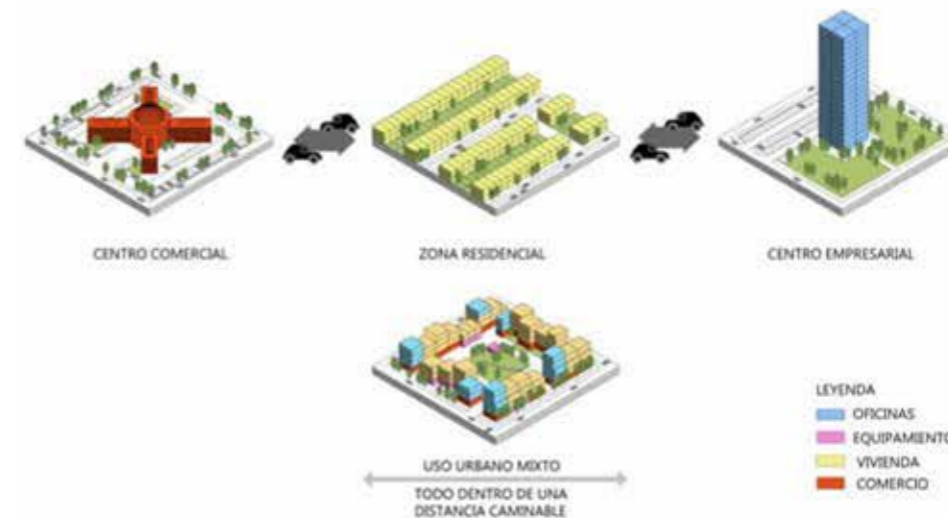
A. Cada uso determinado tiene un horario de uso distinto. Al mezclarlos dentro de un radio peatonal, la calle esta siempre habitada por usuarios que se mueven de un lado a otro en distintos momentos del día. Esto genera la creación de barrios más atractivos y por lo tanto más seguros para el peatón.

B. Teniendo las actividades primordiales, trabajo (oficinas), juego (centros recreativos) y educación (colegios) a corta distancia del hogar, la necesidad de trasladarse en automóvil se ve gratamente reducida.

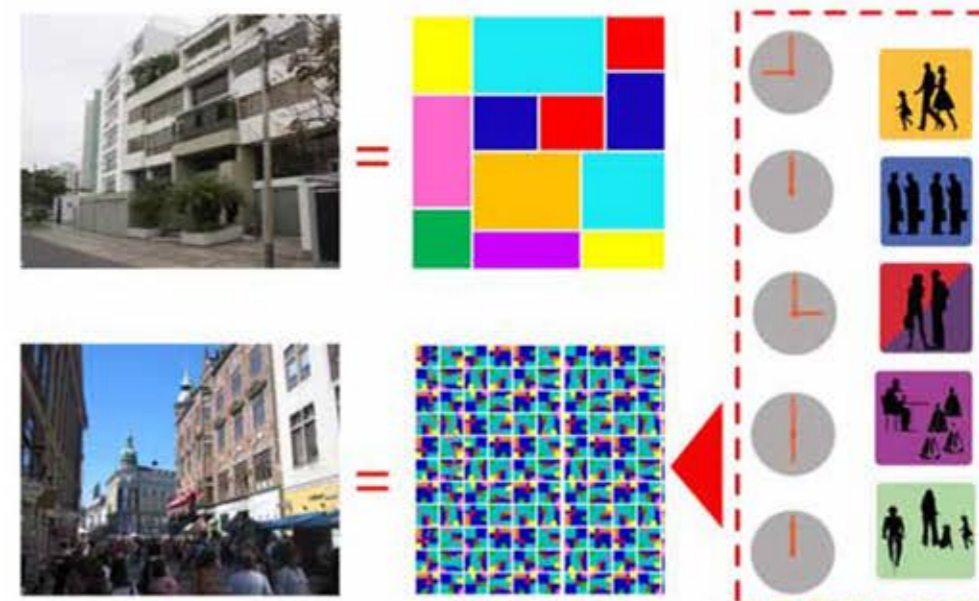
Para que esto sea económicamente viable debe de haber una densidad crítica o cantidad mínima de habitantes dentro de un área determinada que lo permita. En Lima, algunos de los distritos más comerciales podrían permitir esta cualidad urbana debido a su alta densidad. Generalmente, en otras ciudades, esto es medido por radios caminables de una extensión hasta de 400metros.

Sin embargo, los distritos Limeños están siendo transformados a través de los reglamentos de zonificación proyectados para construcciones nuevas. Mediante este proceso, estas áreas se "sub-urbanizan" y a pesar que la gran densidad de estos sectores de la ciudad no es comparable a la de un suburbio propiamente dicho, la segregación y restricción de otros usos, hace que la identidad del distrito sea más parecida a la de un "suburbio denso" y no a la de un área urbana, o un pedazo de metrópolis.

Debido a que los edificios antiguos (que generalmente albergan una diversidad de usos), se venden para dar paso a la construcción de torres de vivienda o de oficinas, dependiendo del caso y del sector, la diversidad de usos se extiende mucho más lejos y se suprime la posibilidad de que los residentes funcionen a pie. Esta es una de las principales causas por la cuales es necesario utilizar el automóvil. Por lo tanto, una buena estrategia de transporte va de la mano con una reforma en la escala de la zonificación de nuestra ciudad.



Muchas ciudades europeas, han enfocado sus esfuerzos durante las últimas dos décadas en revertir los impactos negativos de los errores históricos de planificación de los 60s y 70s. El incentivo actual de los municipios en las ciudades europeas es mezclar diversos usos dentro de los proyectos urbanos. Esto significa que los centros de trabajo, viviendas y comercio, se encuentran dentro de un radio peatonal establecido, muy cerca el uno del otro.



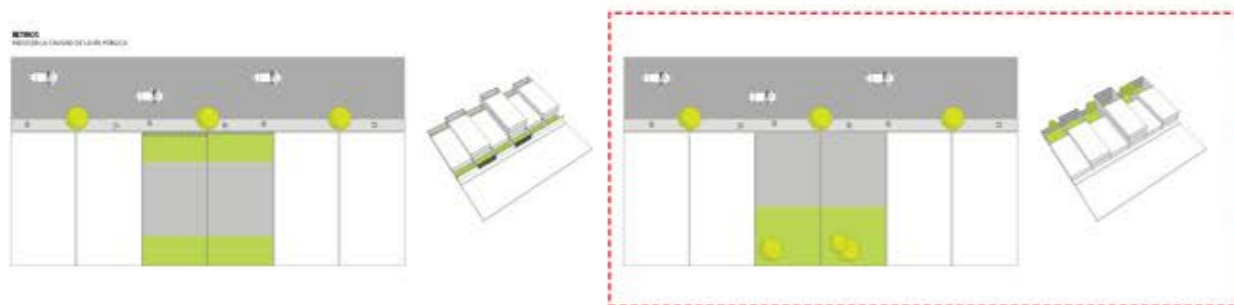
La escala de la zonificación facilita la diversidad y actividad en nuestras calles. Cada uso determinado tiene un horario de uso distinto. Al mezclarlos dentro de un radio peatonal, la calle esta siempre habitada por usuarios que se mueven de un lado a otro en distintos momentos del día. Esto genera la creación de barrios más atractivos y por lo tanto más seguros para el peatón. Aquí se puede apreciar una ciudad donde existe una escala de zonificación pequeña, como Copenhague, y otra en donde la mayoría de sectores urbanos son barrios mono-uso, como lo es Lima.

Retiros

Los retiros proyectados para nuevas edificaciones forman un colchón inutilizable que separa las construcciones de la calle. Como si este vacío fuera poco, es permitido (por ende recomendado) delinear el lindero o borde de la propiedad con muros o vallas de seguridad de hasta 3 metros de altura. De esta manera se desconecta a los peatones de la vista y protección de quienes viven o trabajan en los edificios, convirtiéndose en calles poco atractivas e inseguras.

Por otro lado, si es que los retiros no fueran parte del reglamento obligado en zonas urbanas de alta densidad, los proyectistas podrían diseñar mayor área libre dentro de los límites interiores de los lotes, beneficiando grandemente con áreas abiertas útiles a los inquilinos proporcionando mayor iluminación. De no modificarse la reglamentación de los retiros, podría por lo menos darse algún beneficio de utilización temporal sobre los mismos, como usos comerciales que activen la calle y por lo tanto la hagan más segura para el peatón. En 1961, Jane Jacobs en su libro "Death and Life of Great American Cities" (probablemente el libro más influyente de planeamiento urbano aún vigente), menciona que las ciudades se vuelven más seguras cuando más pobladores tienen "ojos sobre la calle" (eyes on the street). El término desde entonces fue utilizado por muchas sociedades civiles o agrupamientos barriales en torno al tema de la seguridad ciudadana en Nueva York.²²

El terrible asesinato en Lima, el 17 de septiembre del año en curso, se dio en el cruce de las calles San Isidrinas de Álvarez Calderón y Jacinto Lara²³, ambas calles alineadas por muros y vallas de seguridad. A manera de conclusión podríamos preguntarnos si una mayor cantidad de vigilantes en las esquinas o cámaras de seguridad combatirán este problema y sensación de peligro en nuestra ciudad, tal vez sería mejor pensar en una alternativa para empezar a integrándonos con la calle.



Los retiros proyectados para nuevas edificaciones forman un colchón inutilizable que separa las construcciones de la calle. Como si este vacío fuera poco, es permitido (por ende recomendado) delinear el lindero o borde de la propiedad con muros o vallas de seguridad de hasta 3 metros de altura. De esta manera se desconecta a los peatones de la vista y protección de quienes viven o trabajan en los edificios, convirtiéndose en calles poco atractivas e inseguras. Por otro lado, si es que los retiros no fueran parte del reglamento obligado en zonas urbanas de alta densidad, los proyectistas podrían diseñar mayor área libre dentro de los límites interiores de los lotes, beneficiando grandemente con áreas abiertas útiles a los inquilinos proporcionando mayor iluminación.

Veredas:

Cuando se trata de construcciones estatales en la vía pública, lo que vemos es la construcción de puentes, óvalos y conexiones para facilitar el flujo rápido de los vehículos. Los óvalos son una solución recurrente para las intersecciones de mayor congestión, y si bien alivian en algo el tráfico, ocupan mucho más espacio que los cruces tradicionales, generando un impacto mucho mayor sobre el tejido urbano. Muchas de las ciudades desarrolladas que aliviaron sus problemas de tránsito que en los 60s construyendo óvalos, están hoy en día revirtiendo el proceso, construyendo intersecciones a nivel en su lugar, por motivos que explicamos a continuación.

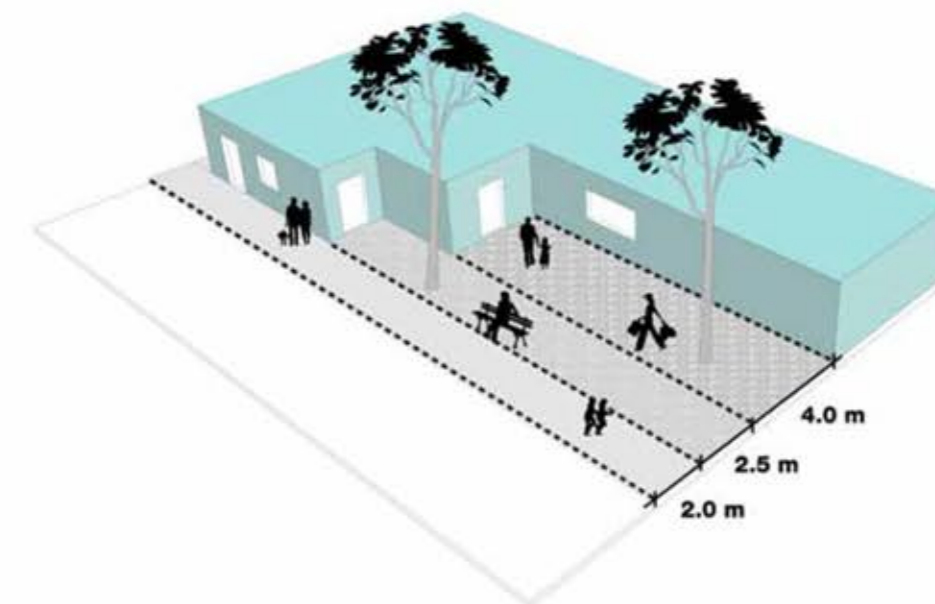
Si bien la construcción de puentes, óvalos y pasos a desnivel en autopistas facilitan el flujo de los vehículos, es importante tomar en cuenta que cuando los semáforos se substituyen o eliminan por túneles subterráneos o pases a desnivel, las calles se vuelven vías de un solo uso donde el flujo continuo de los vehículos se convierte en una barrera infranqueable para el uso peatonal. La posibilidad de accidentes y la escala de las autopistas hacen que los vehículos y los peatones se vean cada vez menos integrados en nuestras calles. Una investigación en UK ha demostrado que los ciclistas y peatones están 14 veces más expuestos a sufrir

un accidente en óvalos y es así como los peatones son obligados a cruzar por debajo o encima por puentes.²⁴

Es importante que estos equipamientos vayan de la mano de mejoras en la vía peatonal, mediante la construcción de veredas más generosas, cruces peatonales a nivel de las veredas sobre las pistas, luces inteligentes en los cruces vehiculares y muchas otras estrategias a tomar en cuenta que prioricen al peatón frente al vehículo. Jane Jacobs, escribió sobre la importancia de las veredas, indicando que las calles en las ciudades responden a muchos propósitos además de llevar la carga de los vehículos. Menciona que las aceras de la ciudad - las piezas peatonales de las calles - responden a otros usos, tales como conversar, pasear y recreación en general.²⁵

Richard Sennett ha definido las veredas como el "lugar en donde los extraños se encuentran." La importancia de las veredas, asegura, es que facilitan una comprensión y una aceptación de las diferencias entre ciudadanos y su buena utilización puede ayudar a crear una sociedad civil más democrática.²⁶ Es esta función social de las veredas, como organizadoras del espacio público, lo que hace que las ciudades sean más excitantes y atractivas para los que viven en ella y la visitan.

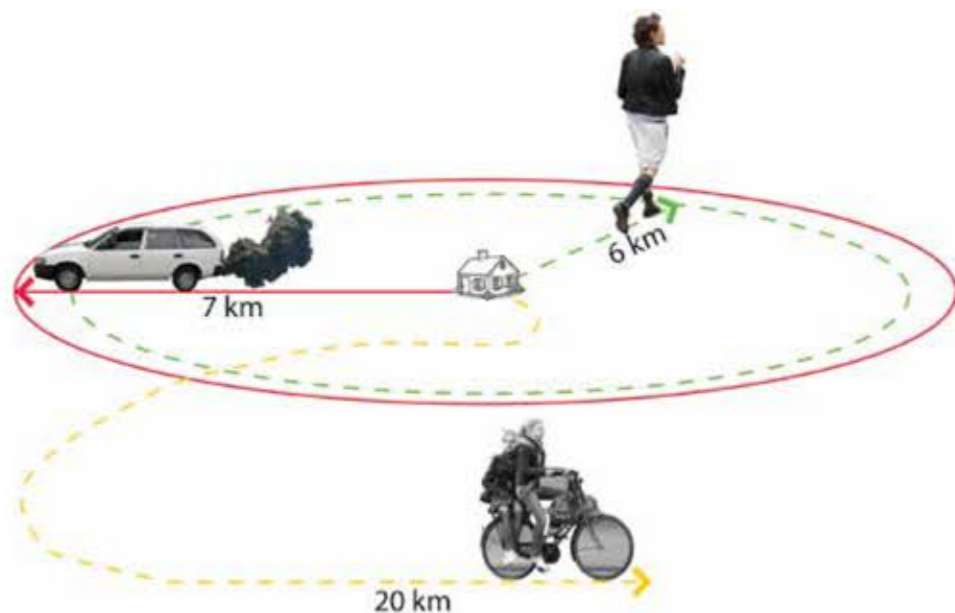
Al no existir veredas conectoras, ni un circuito peatonal pensado que se organice a lo largo de la ciudad con diversas actividades y servicios, la posibilidad de ver una sección total de nuestra sociedad es nula. Es esta cualidad del espacio público la que permite la función de un lugar donde las personas pueden atravesar límites familiares, amicales o sociales de manera general por dos razones: 1) las personas son libres de actuar según códigos de comportamiento distintos a los establecidos en un ámbito privatizado y 2) las personas pueden percibir a otros actuando según códigos distintos a los propios. En este sentido, el uso de este tipo de espacios públicos amplía nuestra percepción y tolerancia como ciudadanos.



Jane Jacobs, escribió sobre la importancia de las veredas, indicando que las calles en las ciudades responden a muchos propósitos además de llevar la carga de los vehículos. Menciona que las aceras de la ciudad - las piezas peatonales de las calles - responden a otros usos, tales como conversar, pasear y recreación en general.

El Jirón de la Unión, en nuestra ciudad es un ejemplo de espacio conector. En el Jirón de la Unión se puede ver claramente cómo los ciudadanos prefieren caminar a manejar o usar el transporte público si la opción de caminar es atractiva y segura. A diferencia de los carros, los peatones ocupan muy poco espacio en las calles, el peatón es independiente de la responsabilidad de parqueo, y en algunos casos el camino es más rápido a pie que en automóvil.

De acuerdo a un estudio hecho por la Defensoría Del Pueblo, hacia 2025 el promedio de velocidad vehicular en Lima será de 7.5km por hora. La persona promedio camina, sin mucho esfuerzo, a 6km por hora.²⁷ Si ha eso le sumamos el tiempo que tomará encontrar un espacio para estacionar y los costos, podríamos concluir que el interés en la población por caminar, por integrarse, por conciliar, se hará evidente. De esta manera, también incrementaríamos la capacidad a nuestras vías vehiculares. Tenemos que habilitar el espacio.

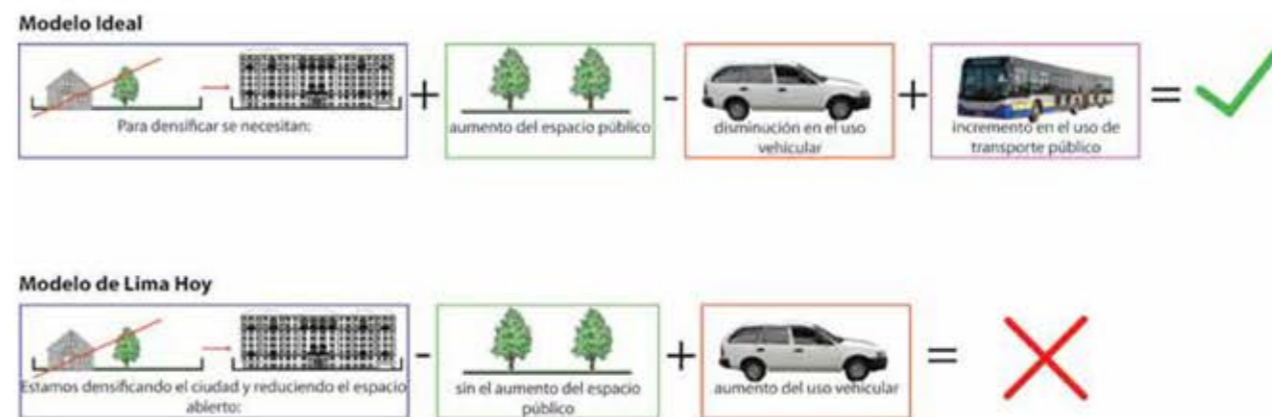


Hacia 2025 el promedio de velocidad vehicular en Lima será de 7.5km por hora. La persona promedio camina a 6km por hora y en bicicleta se puede llegar sin mucho esfuerzo a 20km por hora.

Parques

Lima no cuenta con ningún parque de gran escala y tiene muy pocos de mediana y pequeña escala haciendo que las visitas a los pocos que existen sean planificadas con automóvil y no como parte de la vida cotidiana de un peatón. Sabemos que el espacio verde mejora la calidad de vida en las ciudades y está asociado con la buena salud de los ciudadanos. A su vez, el contacto con el espacio verde puede mejorar nuestro capital social a través de la promoción de un sentido de comunidad creando conexiones entre los usuarios de estas zonas de recreación.²⁸

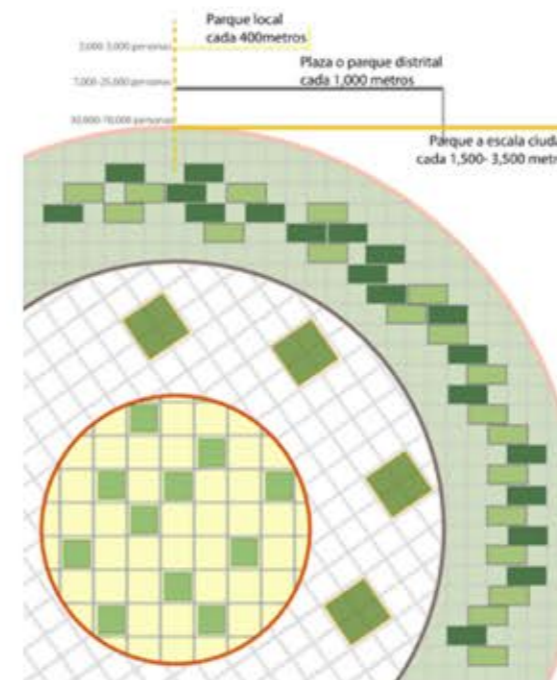
El incremento de la densidad en los distintos distritos de Lima necesita ir de la mano de una planificación detallada en cuanto al equipamiento urbano y las zonas verdes o de recreación para aquella población que vivirá en los nuevos departamentos y zonas residenciales donde se ha incrementado la densidad. Actualmente solo estamos planificando para una mayor densidad, incrementando la cantidad de barrios mono-uso, y por lo tanto un mayor uso de vehículos privados.



El incremento de la densidad en los distintos distritos de Lima necesita ir de la mano de una planificación detallada en cuanto al equipamiento urbano y las zonas verdes o de recreación. Actualmente solo estamos planificando para una mayor densidad, incrementando la cantidad de barrios mono-uso, y por lo tanto un mayor uso de vehículos privados.

Por otro lado, las propuestas en Lima de grandes parques o zonas amplias de recreación están desprovistas de una estrategia de implementación que las justifique. El proyecto del circuito de playas propuesto por Alan García, por ejemplo, refuerza la segregación espacial ya que ubica los espacios públicos de recreación en áreas accesibles solo mediante el uso del automóvil, en los límites de la ciudad. Tratándose de unas explanadas desprovistas de usos y servicios, es dudoso que estos espacios vayan a ser utilizados para el sano esparcimiento. Los espacios públicos deben estar delineados por servicios diversos que proporcionen actividad y una cantidad de masa crítica poblacional que los active, de lo contrario seguirán siendo solo explanadas vacías.

De darse la oportunidad de construir un gran parque natural en la ciudad, es importante que este sea accesible para todos los ciudadanos. Sería ideal poder incorporar reglamentaciones que coloquen toda vivienda cerca de un parque o zona de recreación pública. En Londres por ejemplo, la jerarquía de los espacios públicos ha construido un marco de reglamentaciones donde toda vivienda pueda estar a una radio peatonal, dentro de los 400 metros, de un parque o zona de recreación pública.



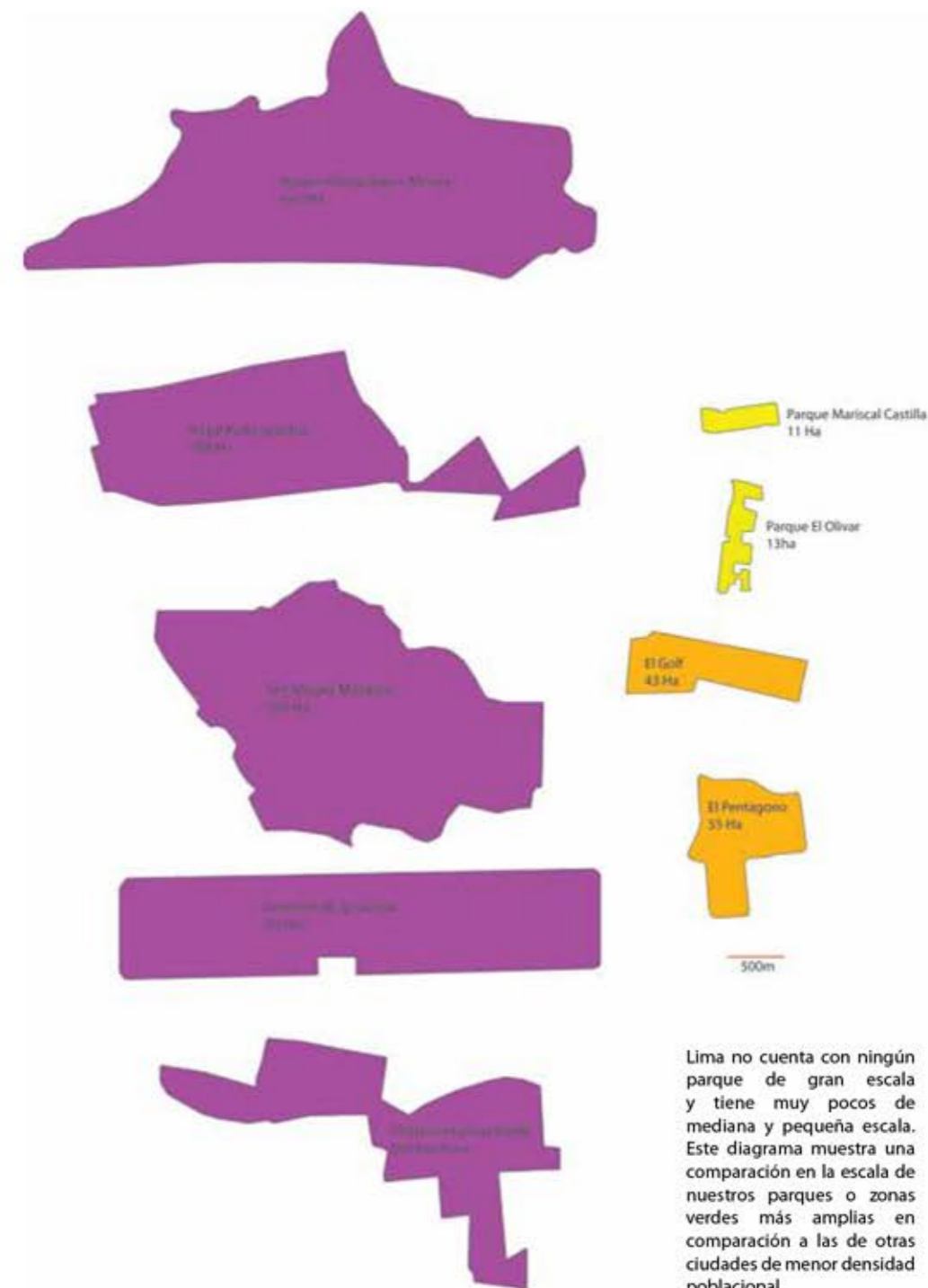
En Londres por ejemplo, la jerarquía de los espacios públicos ha construido un marco de reglamentaciones donde toda vivienda pueda estar a una radio peatonal, dentro de los 400 metros, de un parque o zona de recreación pública. Fuente: Shaping neighbourhoods, a guide for health, sustainability and vitality. Barton Hugh, Guise Grant & Richard. 2003

Los distritos de San Borja y La Molina se auto designan como los más verdes de Lima, sin embargo su provisión de espacio verde por ciudadano tiende a tratarse de bulevares en el medio de las vías, zonas aisladas que sólo cumplen la función de recreación visual para los choferes. Estas áreas no deberían incluirse en el conteo de áreas verdes de la ciudad pues son solo decorativas. De igual manera, las fuentes en el centro de los óvalos constituyen un uso inapropiado de recursos y de agua. Las localizaciones ideales para los espacios públicos deberían estar en los límites distritales. Un parque que conecta dos o más distritos incentiva el encuentro social entre barrios de distintas identidades. Por ejemplo, el parque Mariscal Castilla en Lince funciona muy bien como espacio conector entre los distritos de Lince y San Isidro.

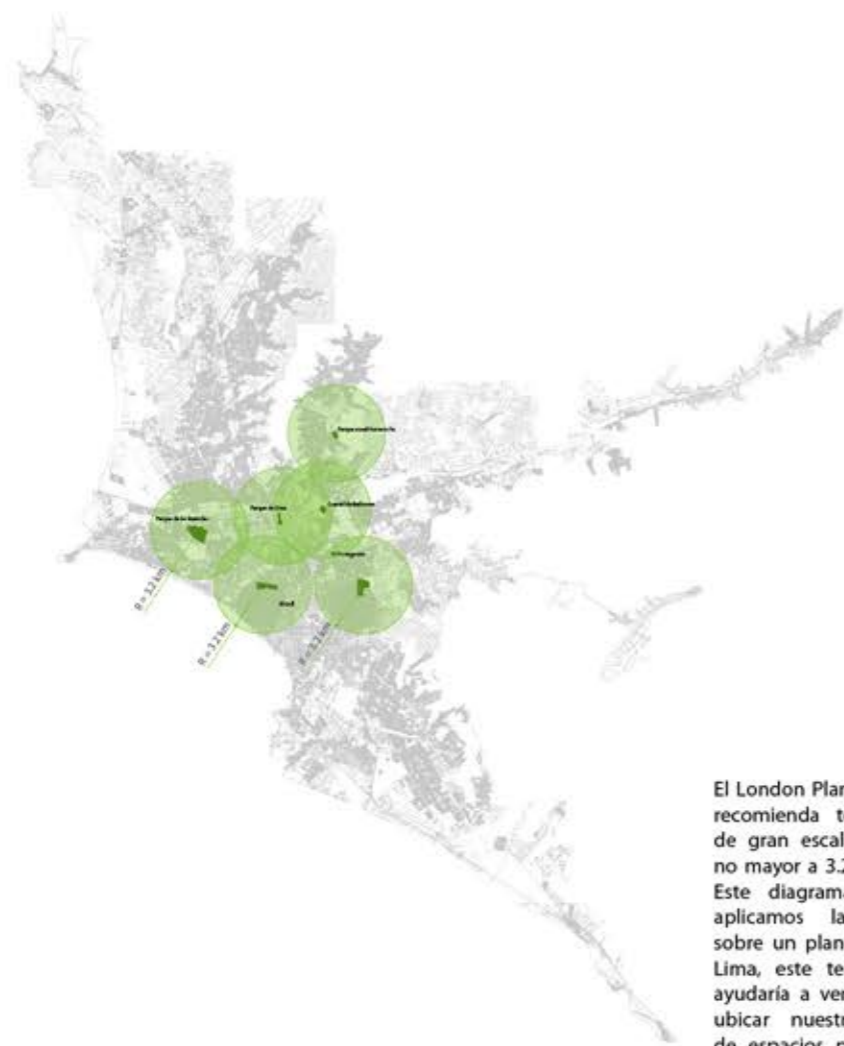
Una alternativa posible, aunque para muchos idealista, sería proponer que el distrito de San Isidro negocie la posibilidad de una intercambio de terrenos con el Lima Golf Club. Nuestra propuesta apunta trasladar el club privado del golf a un sector del circuito de playas frente al mar dentro del distrito de San Isidro, y el territorio actual podría convertirse en un gran parque local para la densa y tan necesitada zona. De no ser posible, podría negociarse un puente que atravesase dicha zona verde sin tocarla al nivel del suelo. De esta manera los peatones podrían gozar de la vista de este lugar al cruzarlo. Hoy en día el Lima Golf Club, es un área privada en una zona de la ciudad de un contexto muy distinto al de sus inicios como campo de golf. Es ahora una zona verde paradójicamente amurallada vista solo desde arriba por los habitantes de los elevados edificios de la zona, negada por completo al peatón que circula alrededor.



El Golf de San Isidro convertido en un parque público. Una propuesta de negociación.



Lima no cuenta con ningún parque de gran escala y tiene muy pocos de mediana y pequeña escala. Este diagrama muestra una comparación en la escala de nuestros parques o zonas verdes más amplias en comparación a las de otras ciudades de menor densidad poblacional.



El London Plan de Londres 2007, recomienda tener los parques de gran escala a una distancia no mayor a 3.2 km a la redonda. Este diagrama muestra como aplicamos la reglamentación sobre un plano de la ciudad de Lima, este tentativamente, nos ayudaría a ver como podríamos ubicar nuestra potencial red de espacios públicos de mayor escala.

Analizando la escala más pequeña de espacios de recreación, la mayoría de establecimientos en nuestra ciudad son lugares de consumo. Los niños, jóvenes y ancianos dependen del espacio público para la recreación más que ningún otro ciudadano ya que no tienen los recursos económicos para consumir. Además de ello, los contados espacios públicos no están adaptados satisfactoriamente para el uso de los ciudadanos discapacitados. Un estudio hecho por Harrison et al 1995, encontró que si el espacio de juego se encuentra a más de 280 metros de distancia de las viviendas, los padres no se sienten seguros de dejar a sus niños de 5-10 años de edad jugando sin supervisión adulta.²⁹

Una estrategia de planificación en base a radios peatonales es necesaria para ubicar nuevos espacios verdes o parques zonales de escala pequeña, a corta distancia de las viviendas. Un estudio hecho por DEMOS en Londres comprueba que el registro de niños jugando en las calles también contribuye a la sensación de seguridad y comodidad en las calles por parte de los peatones.³⁰

Estacionamientos

El libre uso de la calle como estacionamiento sin regularización municipal refuerza el problema del tráfico. A su vez, es común que por requerimiento de las ordenanzas municipales los departamentos de dos y tres dormitorios requieran dos espacios de estacionamiento como mínimo. Estas ordenanzas hacen que los inversionistas favorezcan la construcción de departamentos de tres dormitorios, ya que como los precios se fijan en base a la cantidad de metros cuadrados, se hace más rentable para los inversionistas vender departamentos de 3 dormitorios con 2 estacionamientos. Esto hace que la oferta en tamaños de departamentos en el mercado no refleje la demanda real. Un análisis rápido de la oferta de departamentos a la venta en San Isidro comprueba que de 44 de 50 (88%) de los departamentos ofrecidos son de 3 dormitorios. Además de crear un vacío en el mercado, estas reglamentaciones de estacionamiento contribuyen a la polución y al incentivo en el uso indiscriminado del automóvil. Mientras las ciudades europeas y norte americanas han establecido números máximos de estacionamientos para los edificios, Lima está fijando mínimos. Incluso la ciudad de América del Norte, Toronto, que se caracterizó históricamente por incentivar el uso del automóvil, ha aprobado recientemente la construcción de una torre residencial de 42 pisos en el centro de la ciudad que no provee de ningún estacionamiento y más bien establece un sistema de carro compartido.³¹



Cada unidad en este sistema reemplaza a 26 vehículos privados. Es un sistema de estaciones urbanas que se encuentran a una distancia determinada. Este mismo sistema se ha desarrollado en muchas ciudades con el uso de bicicletas.

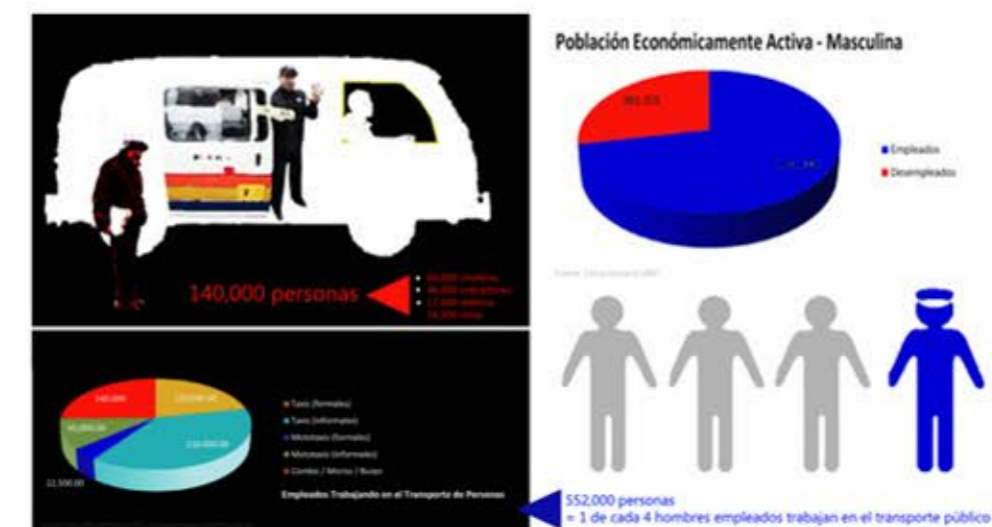
Apéndice: Alarmas de seguridad o contaminación sonora?

El máximo nivel de ruido considerado no nocivo por la OMS (Organización Mundial de la Salud) es 55 decibeles. El promedio en nuestra ciudad es 70 decibeles. La Alameda Chabuca Granda, al borde de la pintoresca Lima Cuadrada, sufre 107 decibeles. El cruce entre la Avenida Paseo de la República y la Avenida Grau alcanza 102 decibeles. Paradójicamente, la puerta de la Biblioteca Nacional en Jirón Abancay percibe 98 decibeles.³² La contaminación sonora es un factor medioambiental del que depende nuestra calidad de vida. Lamentablemente la conciencia ciudadana es todavía muy escasa frente a este problema. Un primer paso tendría que ser suprimir el uso de las bocinas en la vía pública ya que no resultan en la disminución de accidentes no hace que los conductores manejen mejor. Es solo una herramienta más que incentiva la intolerancia. Un segundo esfuerzo podría concentrarse en penalizar los vehículos cuyas alarmas contra robo están dispuestas a encenderse ante el más ligero contacto. La cantidad de falsas alarmas, además de aumentar el riesgo de salud por contaminación sonora, diluye su efectividad como método de protección del vehículo.

Una solución realizable

Si los candidatos esperan poner orden a las calles de Lima, el sistema de autobuses del Metropolitano con una buena estrategia de rutas es una buena solución. Con un estudio adecuado, un alcalde podría establecer rápidamente qué rutas necesitan la prioridad más grande, donde hay mayor demanda y por lo tanto donde un sistema de transporte público de alta capacidad podría beneficiar a más viajeros y al medio ambiente. Esta no es una tarea compleja, las rutas elegidas por las combis ya demarcan una demanda fácil de utilizar como guía para el Metropolitano.

Si bien esta alternativa podría resolver el problema del transporte, al mismo tiempo estaría susceptible a generar un grave problema de orden social. Nuestro (altamente contaminante, inseguro y poco atractivo) sistema actual es también una fuente de trabajo primordial en la ciudad de Lima. Los números de autobuses y de taxis en Lima varían según la fuente, pero son útiles para ilustrar



Según el gobierno metropolitano, 60,000 combis/autobuses circulan en la ciudad de Lima. Cada autobús tiene un conductor, pero los conductores solo representan el 43% de los empleados en la industria de transportes. El 57% restante representa a los cobradores, vendedores de pasajes y dateros, entre otros. Es decir alrededor de 140,000 limeños son empleados por esta industria. Adicionalmente se estiman 210,000 taxis informales y 120,000 formales, 22,500 moto taxis formales y 60,000 informales. Sumados a la legión de trabajadores de buses y combis, podemos calcular que más de 552,000 personas gozan de empleo en el sistema actual de transportes de Lima. Si a esto añadimos el factor de género (la mayoría de empleados en transporte son hombres) podemos decir que casi uno de cada cuatro hombres adultos en Lima, trabajan en transporte público.

este punto. Según el gobierno metropolitano, 60,000 combis/autobuses circulan en la ciudad de Lima.³³ Cada autobús tiene un conductor, pero los conductores solo representan el 43% de los empleados en la industria de transportes. El 57% restante representa a los cobradores, vendedores de pasajes y dateros, entre otros. Es decir alrededor de 140,000 limeños son empleados por esta industria.³⁴ Adicionalmente se estiman 210,000 taxis informales y 120,000 formales³⁵, 22.500 moto taxis formales y 60.000 informales³⁶, Sumados a la legión de trabajadores de buses y combis, podemos calcular que más de 552,000 personas gozan de empleo en el sistema actual de transportes de Lima. Si a esto añadimos el factor de género (la mayoría de empleados en transporte son hombres) podemos decir que casi uno de cada cuatro hombres adultos en Lima, trabajan en transporte público.³⁷

Puede que esta sea la realidad detrás de la lentitud e ineficiencia con la que se ha tratado de resolver el problema de transporte hasta el momento. Si por ejemplo, la demanda por autobuses informales de toda la ciudad se redujera a la mitad gracias a un Metropolitano eficiente, económico y cómodo, significaría forzar a miles de hombres al desempleo.

Por lo tanto, una alternativa sería que los candidatos a la alcaldía trabajen con los combistas para formar cooperativas formales donde los autobuses privados atiendan estándares de seguridad, (en la manera como manejan sus conductores), limpieza, y emisiones (en el estado de los vehículos y limpieza diaria), color y representación (ordenamiento de los vehículos), y el reordenamiento de las rutas (para hacer de estas rutas mas eficientes para los ciudadanos y no paseos interminables de recolección). Los conductores de los autobuses deben además recibir un sueldo fijo y así eliminar los incentivos para las competencias entre autobuses, típicas en nuestras autopistas.

En Bogotá fueron más radicales, ya que las líneas por donde pasa el Transmilenio es decir, 1,500buses fueron comprados y reemplazados por el estado por 700 buses nuevos articulados.³⁸ Los dueños de las combis se vieron favorecidos por la negociación. A pesar que esto si afecto los números de desempleo, la mejora del aire, de las conexiones, del tránsito, del ambiente y carácter de la vía pública a llevado a un boom en la construcción y un alza considerable del valor de las propiedades, en ambas Bogotá y Curitiba.³⁹ En ambos casos no se reemplazo los trabajos directamente pero esto creo nuevas fuentes de trabajo y un incremento en la economía e inversiones en la ciudad.

De copiar esta alternativa, el plazo para la implementación y adopción del nuevo sistema por los pobladores podría ser suficiente para la creación de nuevos empleos, absorbiendo a los empleados de empresas de transporte cuyos puestos queden obsoletos.

Además de esta posible estrategia, hay otras soluciones a muy corto plazo que mejorarían considerablemente la calidad de la vida pública, si se revisan las reglas de planificación explicadas en el presente artículo; en cuanto a la zonificación, retiros, estacionamientos veredas y zonas verdes. Esto contribuiría con la seguridad ciudadana y la activación de nuestras calles además de una posible disminución del uso de los vehículos privados.

A pesar que nuestra ciudad hoy está lejos de ser una ciudad que refleje una sociedad civil democrática, tales estrategias ayudarían a establecer otro contexto, donde no reine el miedo y en donde incluso los ciudadanos con mayor poder adquisitivo puedan estar dispuestos a subirse en el autobús, pasear a su perro en las calles, dejar a sus niños caminar al colegio, o trasladarse a pie o en bicicleta. Una ciudad en donde exista consideración por el peatón sobre el vehículo. Una ciudad en donde el espacio publico funcione como un espacio conciliador donde diversas clases sociales se encontrarían no más entre dicotomías y diferencias, como sucede en el ámbito privado, sino como iguales.



Una ordinaria calle en Dinamarca: con mobiliario urbano, cafés y peatones caminando por las calles, las cuales no tienen retiros, ni paredes ciegas sino mas bien puertas y ventanas a la calle. Una ciclista monta bicicleta sin casco pues se siente segura. Hay parqueos para bicicletas en varios puntos de la misma calle.

Notas

- 1 Richard Sennett, The Public Realm 2008
- 2 Jorg Ploger – The Emergence of a 'City of Cages' in Lima. London School of Economics July 2008
- 3 Jorg Ploger – The Emergence of a 'City of Cages' in Lima. London School of Economics July 2008
- 4 Levels of tension in Lima due to noise and pollution: <http://www.guardian.co.uk/science/2007/aug/23/sciencenews.uknews>
- 5 World Health Organisation (OMS) Guidelines for Air pollution: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/index.html>
- PM10 Guidelines: 20 µg/m3 annual mean. Lima tiene 74.
- 6 World Bank Air Pollution in World Cities Database: Lima has an average PM10 count of 74µg/m3 in residential neighbourhoods; Santiago 73, Sao Paolo 46, Mexico D.F. 69
- 7 The guardian: UK given final warning over London air quality: 3 June 2010
- 7 World Health Organisation: Particulate Levels in World Cities
- 7 Lima Transport Masterplan, World Health Organisation: Particulate Levels in World Cities
- 8 World Health Organisation: Particulate Levels in World Cities
- 9 Plan maestro de transporte urbano Lima-Callao www.gtu.munlima.gob.pe
- 10 Plan maestro de transporte urbano Lima-Callao www.gtu.munlima.gob.pe
- 11 Lorenzo Castro Colombia, 2010
- 12 Enrique Peñalosa Colombia, 2010
- 13 Latin American cities: Pioneers of bus rapid transit systems_ Banick Robert 2010
- 14 Enrique Peñalosa 2010
- 15 Age of London Subway: Metropolitan Line opened in 1863. <http://www.tfl.gov.uk/tfl/corporate/modesoftransport/tube/linefacts/?line=metropolitan>
- 16 Transit.toronto.on.ca
- 17 Seeking Spatial Justice, Ed Soja, University of Minnesota Press (26 Mar 2010)
- 18 <http://www.wired.com/autopia/2008/04/los-angeles-fut/>
- 19 Mexico city 'metrobus system perfect for cash-strapped cities_ Adriana Maciel 2009
- 20 Seeking Spatial Justice, Ed Soja, University of Minnesota Press (26 Mar 2010)
- 21 25% walk or cycle, 62% use public transport, Urban Age, dec.2008, Lima Transport Masterplan
- 22 http://www.barrypopik.com/index.php/new_york_city/entry/eyes_on_the_street_jane_jacobs_1961/
- 23 Empresario asesinado en San Isidro fue interceptado cuando ingresaba a su vivienda: El Comercio 17 Septiembre 2010
- 24 Code saying study has proven about cyclist killed in roundabouts in UK. London Cycle Design Standards. <http://www.tfl.gov.uk/businessandpartners/publications/2766.aspx>
- 25 Jane Jacobs: The Life and Death of Great American Cities: The Use of Sidewalks.
- 26 Sennett, Richard: The Public Realm 2008
- 27 El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa De la vida. Defensoria del pueblo, República de Perú
- 28 Green spaces good for health: Health, Well-Being and Open Space. Nina Morris OPENspace: the research centre for inclusive access to outdoor environments, Edinburgh College of Art and Heriot-Watt University July 2003
- 29 Public realm strategy for London 2007, unpublished.
- 30 http://www.demos.co.uk/files/070928_DEMOS_S&H_Pamphlet.pdf
- 31 <http://en.wikipedia.org/wiki/Carsharing>
- 32 <http://revistas.pucp.edu.pe/willay/taxonomy/term/301>
- 33 Plan maestro de transporte urbano Lima-Callao www.gtu.munlima.gob.pe
- 34 Plan maestro de transporte urbano Lima-Callao www.gtu.munlima.gob.pe
- 35 Fuente: RPP: www.rpp.com.pe/2009-05-12-afirman-que-en-lima-hay-una-excesiva-cantidad-de-taxis-noticia_180905.html
- 36 Fuente: MTC. Ministerio de Transporte y Comunicaciones. www.mtc.gob.pe
- 37 De acuerdo al censo nacional del 2007, hay 2,240,000 hombres empleados en Lima
- 38 Latin American cities: Pioneers of bus rapid transit systems_ Banick Robert 2010
- 39 Latin American cities: Pioneers of bus rapid transit systems_ Banick Robert 2010