

Pronóstico del tiempo en Lima
Una garúa similar a la de ayer se espera hoy durante las primeras horas de la mañana. La temperatura máxima en Lima será de 17°C y la mínima de 14°C.



Marcha contra los accidentes
Una gran marcha contra los accidentes de tránsito se realizará hoy desde las 10:30 a.m. a lo largo de las avenidas Larco y Diagonal, en Miraflores.

HACE FALTA MEJORAR VÍAS AL ESTE DE LA CIUDAD

Aún no se definen plazos para la prolongación de la autopista Prialé

■ El MTC actualiza los estudios de obra prometida por el presidente García

■ Otros dos proyectos viales esperan en manos del Concejo de Lima

IVÁN HERRERA ORSI

La misma imagen delante del parabrisas minuto tras minuto. El aroma picante a humo y combustible. Los pitazos de la policía, las bocinas de los autos, el ronquido de motores adormecidos. No hace falta leer algún letrero para saber que nos encontramos en el kilómetro 9 de la Carretera Central, a la altura del ingreso a Huachipa. Con este apretón Lima se despide de quienes se dirigen a la sierra.

Por la Carretera Central transitan aproximadamente 7.000 vehículos por hora, según calcula la Municipalidad de Lima; y, tal como están las cosas, no podría ser de otro modo. Esta vía, que nace en La Victoria con el nombre de Av. Nicolás Ayllón, afronta sola la responsabilidad de conectar el núcleo urbano de la capital con los distritos periféricos del este y con el centro del país. Los conductores que siguen esa ruta se ven obligados a soportar baches como los que se observan frente al terminal de Yerbateros y bajo el puente Santa Anita; una pista que se estrecha en varios tramos a dos carriles por sentido; el desorden que acompaña al mercado de Ceres, en Ate-Vitarte, por culpa del transporte público y el cruce de peatones; y ese cuello de botella que es el ingreso a Huachipa.

EN LA CONGELADORA

Los proyectos que prometían facilitar el tránsito hacia el este avanzan a paso de embotellamiento. En setiembre, el presidente Alan García anunció la culminación de la autopista Ramiro Prialé—construida durante su primer período—, y sorprendió a los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Actualmente, esta carretera, que parte de la Vía de Evitamiento, desemboca en Huachipa, pero estaba previsto que llegara hasta la zona de Ricardo Palma, corriendo paralela a la Carretera Central. Quedan pendientes unos 30 kilómetros. Voceros del MTC aseguran que, a raíz del anuncio presidencial, los técnicos de este sector están actualizando



NO EMPUJEN. Frente al mercado de Ceres, en Ate-Vitarte, existe un cruce peatonal a pesar de que hay un puente a pocos metros. Los micros y las combis forman largas colas y congestionan la Carretera Central.

Son importantes pero siguen en el papel

A la fecha hay solo una vía de gran envergadura que conduce a los distritos periféricos del este: la Carretera Central. Mientras tanto continúan pendientes varios proyectos que agilizarían el tránsito en la ciudad, especialmente en dicho sector.



Fuente: Consejo de Transporte de Lima y Callao / Arq. Miguel Ángel Torres

los estudios del proyecto. Además se ha encargado la elaboración de un estudio de impacto ambiental. Sin embargo, el ministerio prefiere no hablar de plazos todavía.

Tal vez ello se deba a lo engorroso

que va a ser concretar esta obra. Y es que, como recuerda el arquitecto Miguel Ángel Torres, consultor en infraestructura de transporte, la construcción de la vía exigirá la expropiación de algunas fábricas.

Pese a las dificultades, Torres insiste en la importancia de que el proyecto se lleve a cabo: al extenderse la Ramiro Prialé, se generaría lo que se denomina un par vial, junto con la Carretera Central; dos arte-



ALTERNATIVA. La autopista Ramiro Prialé, inaugurada en el primer gobierno de Alan García, sigue inconclusa. Se ha previsto que llegue a Ricardo Palma.

PUNTO DE VISTA

CARMEN ROBLES ARANA
Arquitecta

Espacios para vivir mejor

En cuanto al transporte urbano, pareciera que se cuenta con el instrumento indispensable para su solución: un plan maestro por implementar en la ciudad. Sin embargo, en Lima Este vemos la contaminación, la congestión vehicular, la pérdida de horas hombre y el estrés.

Y es que la solución no pasa solo por contar con planes bien planteados y con la ejecución de necesarios e importantes proyectos viales y de administración de tránsito (aunque no todos se pueden realizar por limitaciones presupuestales), sino en cómo estos proyectos son abordados, desde una perspectiva técnica y sectorial.

Un enfoque integral en la gestión de la ciudad, que considere al ser humano como centro de su desarrollo, debe tomar en cuenta que cada intervención que en ella se dé supone un impacto social, económico y ambiental en sus habitantes. Los espacios públicos deben pensarse como espacios de encuentro, de relación y de consolidación de la identidad ciudadana, para la circulación y el "estar" de las personas y no exclusivamente para los vehículos. Los espacios públicos son un aspecto clave para que las ciudades sean lugares para vivir mejor.

rias que correrían paralelas al río y que ayudarían al crecimiento ordenado de la ciudad.

Hay otro proyecto de gran envergadura dormido desde hace una década: el periférico norte. Declarado de necesidad pública en 1997 a través de un decreto supremo, el proyecto apunta a conectar Comas y Ate-Vitarte por medio de una nueva vía expresa que atravesaría los cerros de San Juan de Lurigancho. Esta arteria cruzaría la autopista Ramiro Prialé y la Carretera Central, por medio de intercambios viales, y empalmaría con la avenida Javier Prado, a fin de crear un anillo que circunda la ciudad.

"El periférico implicaría un ahorro de tiempo de más de una hora para los conductores", insiste Torres, quien participó en su diseño. Pero no hay señales de que vaya a salir pronto de la carpeta a la que fue confinado. El proyecto se encuentra en manos del Fondo Metropolitano de Inversiones (Invermet), que depende del Concejo de Lima. "El tema está detenido", admitió un vocero de la municipalidad. Se sabe que el gran reto es el financiamiento: el periférico podría costar en total más de 400 millones de dólares, lo cual obligaría a recurrir a una concesión.

CORREDOR DE BUSES

A la lista de espera se añade un corredor de buses a gas de alta capacidad, similar al que se va a instalar en Paseo de la República. Este empezaría en la Av. Venezuela, tomaría la Av. Grau y recorrería la Carretera Central hasta la Av. Separadora Industrial. El corredor fue propuesto por la Agencia de Cooperación Japonesa como parte del Plan Maestro de Transporte de Lima y Callao, en el 2005. Ahora está en el terreno del Instituto Metropolitano Pro Transporte, que ya empezó a analizarlo. ■

ANTES DEL VERANO

Concejo limeño ampliará número de carriles en Panamericana Sur

La Panamericana Sur muestra menos problemas que la Carretera Central, pero el volumen de vehículos que soporta, especialmente en temporada de verano, no puede ser pasado por alto. Anticipándose a la próxima estación y los paseos playeros, la Empresa Municipal de Administración de Peaje (Emape) ampliará el número de carriles en ciertos tramos de la autopista, informó su portavoz, Armando Molina.

Según precisó el funcionario, los trabajos empezaron la primera semana de octubre entre los balnearios de San Bartolo y Punta Negra. En dicho tramo la pista va a crecer de dos a tres carriles por sentido. Además, en los próximos días comenzarán las obras entre el tré-



SUBA RÁPIDO. El puente Alipio Ponce es utilizado por muchos ómnibus interprovinciales como un paradero informal, lo cual retrasa el tráfico.

MÁS DATOS

■ Por la Panamericana Sur circulan aproximadamente 2.000 vehículos en hora punta, de mayo a diciembre. La cifra sube a 6.000 de enero a abril.

■ Como advierte la policía en un reciente estudio, la presencia de paraderos informales de buses interprovinciales y el uso del carril izquierdo por parte de los camiones complican el tránsito en la Panamericana Sur.

■ El 80% de las pistas de Villa El Salvador está sin asfaltar, según su alcalde, Jaime Zea.

bol de Monterrico y el puente Atocongo, las cuales durarán unos tres meses. Se pasará de tres a cuatro carriles por sentido. Para hacer posibles las ampliaciones serán recortadas, en ciertos puntos, las bermas centrales y laterales.

RUTAS ALTERNAS

Pero mejorar el tránsito en este extremo de Lima no pasa solo por invertir en la Panamericana. "En el verano, la Panamericana no es suficiente", dice Jaime Zea, alcalde de Villa El Salvador y presidente de la Asociación de Municipalidades del Área Sur de Lima (Amasur). Con ello en mente, esta asociación ha gestionado con la Municipalidad Metropolitana la rehabilitación y remodelación de las avenidas Salvador Allende (Pista Nueva) y Pachacútec, que avanzan más o menos paralelas a la autopista.

La avenida Salvador Allende, que nace detrás del puente Benavides y llega hasta Villa El Salvador, se encuentra en malas condiciones. Se tiene previsto convertirla

en una vía de dos carriles por sentido, con un trazado ligeramente distinto del actual, asfalto nuevo, elementos de seguridad, señalización e iluminación. Un tratamiento similar se le va a dar a la Av. Pachacútec, que une San Juan de Miraflores con Villa El Salvador, y que hoy luce en ciertos tramos un paisaje lunar. El representante de Emape señala que actualmente se elaboran los expedientes técnicos. Se espera que en noviembre se convoque la licitación para la ejecución de esas obras.

Jorge Barthelme, alcalde de San Bartolo y presidente de la Mancomunidad de los Distritos del Litoral de Lima Sur, indica que su grupo está interesado en cambiar el perfil de la antigua Panamericana. La idea es que deje de ser una vía estrecha y se convierta en una avenida de doble pista, con semáforos. En el actual proceso de presupuesto participativo, la mancomunidad solicita al Concejo de Lima que financie los estudios para este proyecto. ■