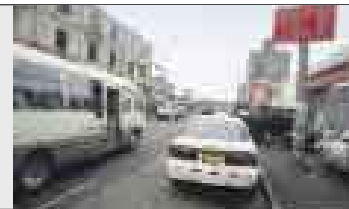


# Temadeldía

## Propuesta para solucionar caos

El presidente de la Asociación de Transporte Urbano del Perú, José Luis Díaz, propuso la creación de un Consejo Consultivo del Transporte para resolver el problema del transporte urbano en Lima.



OBSTÁCULOS PARA EL TRÁNSITO EN LA CIUDAD

# Estacionamiento vehicular indebido satura los desvíos por obras viales

Los vehículos parqueados reducen capacidad de vía de las rutas

Solo habría tres grúas para erradicar unidades de zonas restringidas

ANDREA CASTILLO CALDERÓN

Todos los caminos conducen a Roma, reza el adagio popular. ¿Se podría decir lo mismo de Lima, ahora que las obras de rehabilitación vial dominan la ciudad? La respuesta la conocen bien quienes deben tomar el volante o abordar una unidad de transporte público para dirigirse o retornar del Centro de Lima, Miraflores, Barranco, Chorrillos, Surco o, también, Breña, Pueblo Libre, San Miguel o el Callao.

Transitar hacia esas zonas es una prueba de fuego durante las llamadas horas-punta (de 7:30 a.m. a 8:30 a.m., de 12:30 a 1:30 p.m. y de 5:00 p.m. a 7:30 p.m. aproximadamente), cuando los planes de desvíos implementados por la Municipalidad de Lima son desbordados por vehículos y bocinazos.

Hasta allí llegan quienes no pueden avanzar por las vías que son objeto de mejoras viales, como algunos tramos de las avenidas Arequipa, Petit Thouars, Venezuela y Colonial, por el cierre del óvalo Balta en Barranco o por la construcción de la estación central subterránea del Paseo de los Héroes Navales y su interconexión con la avenida Grau, por mencionar las obras de mayor complejidad.

El consultor en temas de transporte, Luis Quispe Candia, estima que debido a las obras viales los problemas de congestión vehicular en Lima han aumentado en 30%. Entre las causas no solo figura la estrechez de algunas vías seleccionadas como desvíos (como sucede con las calles Catalino Miranda, Miraflores y Atahualpa, en Barranco, y también De Paula Ugarriza, ruta alterna para la rehabilitación de la avenida Roosevelt de Miraflores).

Tampoco es solo el mal estado de algunas calles y avenidas alternas para el transporte público (la calle Lima de Barranco presenta hundimientos en algunos tramos; en la avenida Aurelio García y García, en el Cercado de Lima –desfogue por el cierre de Venezuela y Colonial–, hay desniveles y zanjas en veredas y pistas sin recubrir).

### DESVÍOS CON OBSTÁCULOS

El principal problema es el parqueo autorizado y el estacionamiento vehicular indebido en las calles y avenidas que son parte de los planes de desvíos y que por esta condición adquieren la categoría de zona restringida.

Esto ocurre, por ejemplo, en los jirones Raimondi (vía alterna por el



JR. CAMANÁ. Nadie le hace caso a esta señalización en la cuadra 11 de esta arteria, que es parte del plan de desvíos por las obras del Cosac y se utiliza para salir del Centro de Lima.



CERCADO. La avenida Aurelio García y García es el desvío por las obras de los intercambios viales de Colonial y Venezuela.



PANCHO FIERRO. Esta calle es clave para atravesar San Isidro y parte de la ruta de emergencia por los trabajos en la avenida Arequipa.

### CLAVES

## La Victoria cobra parqueo

La Municipalidad de La Victoria asegura que puede cobrar parqueo vehicular en las cinco primeras cuadras del jirón Raimondi porque así lo permite la Ordenanza 047-2006-MDLV, norma ratificada el 9 de julio último por el Municipio de Lima.

Por las obras del tramo central del sistema de Corredores Segregados de Buses de Alta Capacidad, la Gerencia de Transporte Urbano de Lima

declaró temporalmente zona rígida para el estacionamiento vehicular unas 35 arterias en Lima Cercado, Breña y La Victoria.

De igual modo se hizo por las obras en el Paseo de los Héroes Navales y la avenida Arequipa.

Zona rígida es el área de la vía pública en la que se prohíbe estacionamiento vehicular. Se distingue por el pintado de sardineles o en la calzada en color amarillo.



CONTAMINACIÓN VISUAL. No hay baches ni carros estacionados indebidamente, pero sí demasiados avisos en la avenida Chorrillos.

cierre parcial de la avenida Grau, en La Victoria), Pachitea, Azángaro, Camaná (cuadra 11), Cotabambas (en el Centro de Lima), y en las avenidas Emancipación y Arenales, por citar solo algunas.

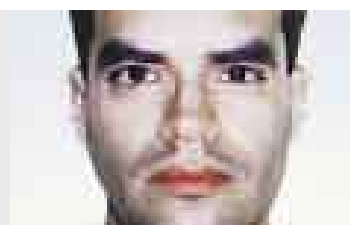
La ingeniera Carola Cuadros, coordinadora de proyectos del Municipio de Lima, defendió la efectividad de los desvíos, aunque reconoció que el parqueo vehicular afecta la fluidez del tránsito en las cinco primeras cuadras del jirón Raimondi, en La Victoria (la vía es utilizada por el transporte público por el cierre de la avenida Grau, en sentido este-oeste). "Ese tramo es zona restringida por ser parte de un plan de desvíos; corresponde a la policía hacer cumplir tal disposición", dijo la funcionaria.

El estacionamiento vehicular en zonas restringidas se multa con 70 soles y, ante la ausencia del conductor, el vehículo debe ser enviado al depósito de rodaje. Pero las normas establecidas por el Reglamento Nacional de Tránsito son letra muerta por falta de fiscalización y también de equipos.

Trascendió que la policía de tránsito solo dispone de una grúa para cubrir el Cercado de Lima. Si se añaden otras dos de propiedad de la Municipalidad de Lima, los policías solo pueden efectuar operaciones selectivas. Los inspectores de la Gerencia de Transporte Urbano de Lima tampoco se dan abasto. Así las cosas, el remedio solo pasa por una mayor conciencia ciudadana.

## altaVOZ: MARTÍN VOLTA ALOMÍA ESPECIALISTA EN TRANSPORTE DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE LIMA

Un adecuado plan de desvío de tránsito debe evitar la existencia de obstáculos



¿Cómo se define un plan de desvío de tránsito por obras? Se debe realizar un estudio previo que tome en cuenta la capacidad de las vías que soportarán el tráfico vehicular, en este caso de las calles y avenidas que se usarán como vías

alternas; también debe considerarse la hora de mayor congestión vehicular u hora pico; asimismo el tipo de vehículos que circularán por dichas vías que se usarán como vías

¿Cómo se asegura su eficacia y eficiencia? Con una prueba piloto que debe realizarse en el horario del día de mayor demanda de tráfico vehicular. ¿Considera que los planes de desvíos establecidos por las obras de la Municipalidad de

Lima y Pro Transporte son los adecuados? ¿Cumplen criterios técnicos? No, de lo contrario no existiría el malestar común de los usuarios que, sin necesariamente saber de temas técnicos, así lo perciben. El principal obstáculo en los desvíos por obras es el estacionamiento vehicular. Un adecuado plan de desvío de tránsito debe evitar la existencia de obstáculos como estacionamientos indebidos y parqueo autorizado, es decir el plan debió prevenir la sus-

pensión de estacionamientos y parqueos en tanto dure la ejecución del plan. Otros tipos de obstáculos, por ejemplo, son las obras que puedan ejecutarse de forma no coordinada de otros servicios tales como los de saneamiento (redes de agua y desagüe) y telefonía. ¿Por qué los planes de desvíos se saturan en algunas horas del día? Justamente porque no se hizo la prueba piloto. Ahora bien, no significa que no se vaya a tener congestión cero, sino que se trata de que sea tolerable.

¿Se puede estimar si la pérdida de horas-hombre por congestión de tránsito se ha incrementado con el cierre de algunas vías? Sí, se puede estimar con los cálculos respectivos. ¿Pero, sin ir más allá y grosso modo, se imagina la cantidad de horas-hombre perdidas por la inutilización de los carriles centrales de la Vía Expresa de Paseo de la República? Pues se trata de cientos de miles de hora-hombre. Es decir, se debe en este caso a una mala planificación.