

¿Qué es una “ciudad integrada”?

- ANGUS LAURIE -
Urbanista

En 1971, el presidente de la provincia de Ontario canceló la construcción de una red de carreteras nuevas que iban a penetrar y rodear el centro de Toronto. “Las ciudades fueron construidas para las personas y no para los vehículos”, dijo. “Si estuviéramos construyendo un sistema de transporte para servir al automóvil, las vías expresas serían un buen lugar para empezar. Pero si estamos construyendo un sistema de transporte para servir a la gente, las vías expresas en zonas urbanas son un buen lugar en donde terminar nuestras aspiraciones”.

Jane Jacobs, la urbanista y jefa de la campaña que se opuso a la construcción de las vías expresas en zonas urbanas, tuvo dos argumentos importantes que sirvieron para paralizar las obras y convencer a las autoridades. Estos son relevantes para el caso de Lima hoy. Primero, las vías expresas bajan el valor inmobiliario de los barrios aledaños y pueden causar

una degeneración urbana de la zona. Segundo, y como ha sido corroborado y probado por muchos estudios y casos específicos, la construcción de nuevas vías expresas no reduce la congestión vehicular.

Hoy, 40 años después, este tema todavía no es debatido en Lima. Las propuestas actuales para ampliar la red vial incluyen extender el zanjón hacia la Panamericana, extender la vía expresa en Javier Prado y ampliar el circuito de playas. En San Isidro, el plan urbano 2012-2022 propone las ampliaciones de vías en las avenidas Javier Prado Oeste, Aramburú, Guardia Civil, General Salaverry, entre otras. También se proponen la construcción de pasos a desnivel, la conexión vial mediante la construcción de viaductos, el mejoramiento vial y la implementación de la vía expresa de República de Panamá. Estas estrategias provienen en su mayoría del Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área



Metropolitana de Lima y Callao del 2005. Este documento fue hecho con el apoyo de la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), el mismo instituto que hizo un plan muy parecido para la ciudad de Bogotá en 1996.

En los años 90, Bogotá tenía problemas similares a los de Lima el día de hoy y su plan de transporte (tal como el de Lima) propuso nuevas vías expresas y un sistema de metro. El objetivo fue reducir la congestión, fomentar el crecimiento económico y bajar el número de accidentes de tránsito. Sin embargo, tras su elección en 1997 como alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa se deshizo del plan de la JICA e implementó uno basado en restringir el uso de automóviles, crear nuevos espacios públicos como paseos peatonales y ciclovías y —lo más importante— crear un nuevo sistema de buses llamado Transmilenio. Este último empezó a operar en el 2000, con un costo de imple-

mentación de US\$213 millones. En su primera semana, el sistema de bus movió 792.000 pasajeros por día; es decir, movió más pasajeros de los que habían sido previstos para la nueva carretera propuesta por la JICA (cuya construcción hubiera costado US\$1.500 millones y hubiera terminado en el 2020). Implementar el sistema de buses tuvo como resultado una reducción de accidentes fatales cerca de los corredores del 86%, una reducción del 40% en la contaminación del aire, una disminución del crimen y una reducción en el promedio de tiempo de viaje por poblador.

Cuando Enrique Peñalosa fue a Venecia en el 2006 para recibir el León de Oro en la Bienal de Arquitectura, dijo: “Una multinacional japonesa nos propuso hacer siete autopistas elevadas, pero nosotros dijimos que no, que haríamos algo diferente, una ciudad más para la gente que para los automóviles”.

En Lima estamos implementando el plan de la JICA.