

# HACIA UNA CIUDAD PARA LAS PERSONAS



## PROPUESTA

Hoja de Ruta para una Movilidad  
y un Transporte Sostenibles  
en Lima y Callao al 2025



# RESUMEN EJECUTIVO

## ¿POR QUÉ UNA HOJA DE RUTA?

Nuestra Metrópoli, Lima-Callao, es el principal punto de apoyo del desarrollo económico y social del Perú. Las políticas y acciones necesarias para su propio desarrollo deben tener una visión a largo plazo de su movilidad y transporte sostenibles, así como acuerdos políticos firmes, para no alterar la ruta trazada por los gobiernos local y nacional.

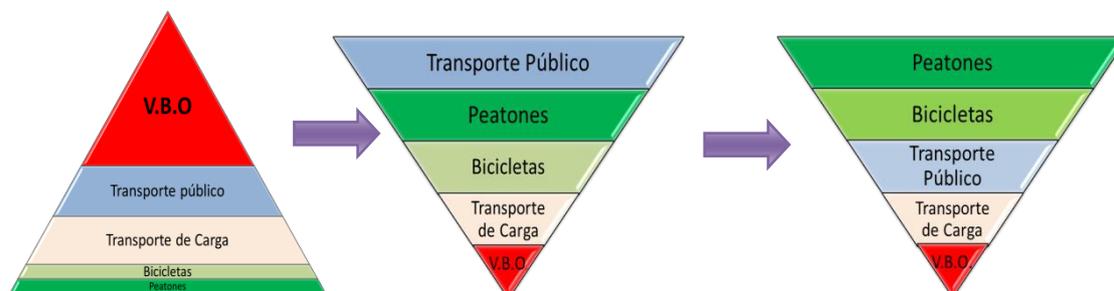
Las instituciones que promovemos esta hoja de ruta apoyamos la reforma del transporte; sin embargo, las tareas para su ejecución no son exclusivas de autoridades y empresarios de transporte, son de todos quienes de alguna forma participamos de la movilidad en nuestra ciudad; de allí esta propuesta, para cuya preparación hemos considerado el Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025, el Plan de Desarrollo Concertado de la Región Callao 2011-2021 y el estudio "El Transporte Bajo en Carbono en el Perú y desarrollo de capacidades para su implementación" de UCL.

## EL PUNTO DE LLEGADA EN 2025: UNA CIUDAD PARA LAS PERSONAS

**La Metrópoli Lima y Callao ofrece a sus habitantes una alta calidad de vida, como resultado de un desarrollo urbano equitativo en armonía con sus ecosistemas circundantes, donde las personas pueden movilizarse fácilmente y acceder a lo que necesitan.**

Para alcanzarlo es necesario un desarrollo urbano policéntrico, consistente en:

- El fácil acceso a actividades cotidianas, con servicios adecuados, equitativamente.
- El uso del territorio en armonía con sus ecosistemas.
- Un sistema de movilidad orientado hacia el transporte público y el no motorizado.



Izquierda: Jerarquía Actual, Mitad: Jerarquía Estratégica, Derecha: Jerarquía de la movilidad sostenible.

La movilidad eficaz es el objetivo de un sistema de transporte. Las personas se desplazan para trabajar, estudiar, comprar, divertirse, etc., y no para 'transportarse', por lo que la movilidad tiene dos componentes: 1. La 'accesibilidad' a las actividades y 2. El 'movimiento' de origen a destino; el sistema de transporte es la herramienta para lograrlo.

Bienestar y alta competitividad se logran minimizando desplazamientos y maximizando accesibilidad, lo que ahorra tiempo, energía, emisiones de gases de efecto invernadero y accidentes de tránsito. Con actividades próximas y viajes cortos tenemos una situación ideal.

Para lograr esto, se sugiere utilizar la estrategia RID: Reducir el número y longitud de los desplazamientos, Intercambiar los modos con alto impacto de carbono por aquellos con bajo impacto y Descarbonizar la energía utilizada.

## ¿QUIÉN ES EL CONDUCTOR PRINCIPAL?

Para la gestión de la movilidad en la Metrópoli proponemos la creación de una autoridad técnica unificada, como lo tienen ciudades como Madrid, Londres, París, Santiago de Chile, Sao Paulo, Curitiba y Bogotá, etc. Sus características y etapas de crecimiento se definirán cuidadosamente, pensando en continuidad y desarrollo a través de tiempos políticos y económicos. Tal vez tome tiempo instituirlo, por lo que proponemos un acuerdo operativo inmediato entre gobiernos nacional, regionales y municipales, que asegure la continuidad y articulación de los proyectos.

## OBJETIVOS PRIORITARIOS:

- A. Priorizar el transporte público y los desplazamientos no motorizados.
- B. Planificar una ciudad para las personas, compacta y equitativa, mediante la regeneración y renovación urbanas, la densificación estratégica y el uso mixto del suelo.
- C. Crear un organismo técnico para la planificación urbana y la movilidad de Lima y Callao
- D. Reducir la contaminación causada por el transporte.
- E. Usar racionalmente la energía y otros recursos de la Metrópoli.
- F. Desarrollar competencias técnicas en planeamiento y transporte.

## ¿EN QUÉ NOS INSPIRAMOS?: NUESTRAS METAS.

Una ciudad es un sistema de sistemas en el que es imprescindible poner atención en los detalles. Se plantean cinco metas **complementarias** que debieran procurarse **continuamente** y alcanzarse **simultáneamente**, definidas por sus objetivos y no por la infraestructura que requieran:

- 1. Ciudad de Cortesía.**  
Cambio de actitud y comportamiento. La infraestructura debe promover el respeto y la cortesía. La educación llevaría a la convivencia y cultura ciudadanas, el cumplimiento de reglas y la sensibilidad por el cuidado del ambiente y la salud.
- 2. La Ciudad Activa**  
Acceso no motorizado a mercados, empleos, entretenimiento, educación, deporte y otras actividades. Una red vial peatonal y ciclística conectaría actividades en la ciudad. 'Pacificar el tránsito' ayudaría a mejorar la seguridad y a reducir el estrés.
- 3. La Ciudad como Espacio Público**  
El espacio público es el que no es legalmente privado: calles, vías, aceras, parques, plazas, jardines, entre otros. La priorización de su uso debe pensarse bajo los criterios de la "ciudad para las personas". Su mantenimiento, señalización, visibilidad, vigilancia y accesos de emergencia son importantes.
- 4. La Ciudad Vivible**  
Busca altos estándares de vida humana. La infraestructura minimiza la necesidad de los desplazamientos usando motores de combustión interna.
- 5. La Ciudad que Evolucionara**  
Los planes urbanos entienden las necesidades de la población y la raíz de sus problemas: las soluciones deben ser rápidas y oportunas; predecir y modelar el futuro, con objetivos claros y estrategias flexibles permitirá conseguirlo.

## ¿CÓMO LLEGAMOS A LAS METAS?

### 2013-2014 Planificación

- A. Concertar con autoridades y actores para una coordinación intersectorial fluida.
- B. Definir posibles formas de 'poli-centricidad' con mejor accesibilidad: Optimizar los "centros pequeños", definir superconexiones y centros mayores, incluyendo la priorización del área para el transporte no motorizado y conexiones; extensión de la red de transporte público, utilizando los modos apropiados en cada parte.
- C. Fortalecimiento de la Movilidad Sostenible partiendo de los avances de los Gobiernos Locales, Regional, Metropolitano y Nacional.
- D. Probar métodos de medición y análisis de funcionalidad del sistema: proyectos piloto del sistema deseado de movilidad, incluyendo diseño de centros pequeños, paraderos y estaciones accesibles, semaforización coordinada, buses híbridos, etcétera.
- E. Educación y fortalecimiento de capacidades

### 2013-2018 La Ciudad de Cortesía, Activa y como Espacio Público

- A. Desarrollo de guías y estrategias para la implementación de policentros en la Metrópoli una vez culminados algunos proyectos pilotos.
- B. Enfatizar la Ciudad Activa en todas las obras y proyectos por medio de guías y entrenamiento profesional.
- C. Institucionalizar el desarrollo de cursos para compartir experiencias.
- D. Conceptualización del sistema de transporte público con el fin de incluir el desarrollo de espacios públicos y senderos peatonales como parte del sistema de movilidad.
- E. Generación del espacio público en las fases tempranas de la construcción.
- F. Campaña de cortesía y revisión de los programas de educación.

### 2015-2018 La Ciudad Vivible

- A. Infraestructura necesaria para el transporte no motorizado y el transporte público.
- B. Mejorar el suministro y el acceso a servicios de salud, especialmente para personas de la tercera edad o con discapacidad. Incorporar estos servicios al diseño del sistema de transporte público.
- C. Diseñar y construir infraestructura que sea flexible y se pueda adaptar a las nuevas necesidades de la sociedad en el futuro.
- D. Fortalecimiento de la capacitación técnica, énfasis principios de la ciudad vivible.

### 2015-2025 La Ciudad que Evolucionará

- A. Asegurar que los nuevos diseños sean adaptables a los cambios.
- B. Seguimiento continuo y fortalecimiento de la capacitación técnica.
- C. Continuar la conceptualización del sistema de transporte público e iniciar la conversión del transporte público hacia los peatones.