

TRANSPORTE SOSTENIBLE

CASO: Peatonalización del Centro Histórico de Arequipa
PAÍS: Perú
CIUDAD: Arequipa
POBLACIÓN: 1.080.635 (2017)



TRANSPORTE SOSTENIBLE

CONTEXTO

Arequipa es la segunda ciudad más grande del Perú, se encuentra a 2,328msnm por la faja del río Chili y en la sombra del volcán Misti. En la segunda mitad del siglo veinte, la ciudad experimentó un proceso de urbanización acelerado de crecimiento horizontal, convirtiendo las áreas de cultivo en sus periferias en alojamiento para la población creciente. Esta expansión ha bajado la densidad poblacional en detrimento de las áreas verdes y creado zonas que carecen de servicios básicos, dependientes en el centro. Como consecuencia del centralismo y extensión urbana, se ha generado una mayor demanda de desplazamientos, de duración incrementada, con uso del vehículo privado. Arequipa es la tercera ciudad más alta del país en vehículos registrados (176,315 unidades) y la tasa media anual de aumento es de 9%, casi el doble que la media nacional. Además, existe un exceso de servicio de taxi (13,500 unidades registradas y aprox. 2,500 informales) , que añade al tránsito diario que cruce por el Centro Histórico (500,000 unidades). Además de los problemas de ruido, contaminación y espacio perdido al aparcamiento , vale destacar la inseguridad vial, que por ello entre el 2007 y el 2009 se dieron 2,228 accidentes de tránsito, 5,128 personas lesionadas, 320 muertos y 1,081 heridos graves.

El corazón de la ciudad histórica está constituido por la Plaza de Armas, el palacio de la ciudad y la Catedral, el más importante edificio religioso neoclásico del país. En el año 2000 esta zona fue declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad por UNESCO. Construidos con la roca volcánica denominada sillar, los edificios del centro histórico de Arequipa son representativos de la fusión de las técnicas de construcción europeas y autóctonas

DESCRIPCIÓN

Hasta el presente, el proyecto ha experimentado varias etapas de compleción.

- 1r: 2001 se hizo un trabajo de mejoramiento de espacio público en la zona del parque San Lázaro. Como parte de este trabajo, se eliminó la distinción entre vereda y vía como objetivo se prohibió la entrada a los autos
- 2do: 2008 se peatonalizó la calle Mercaderes (las obras duraron varias meses) = 5 cuadras, un área de 500m², fueron afectadas, de la Plaza de Armas hasta la Plaza 15 Agosto
- 3r: en 2010 25 cuadras ampliaron sus veredas desde 1.50m a 3.50m
- 4ta: 2015 se peatonalizó toda una macro manzana, compromiso de 9 manzanas
- En 2015 Arequipa fue la sede de la reunión de la Organización de las Ciudades del Patrimonio Mundial (OCPM), en la cual las ciudades comparten sus experiencias. El alcalde, Alfredo Zegarra, quería completar un proyecto para el evento. De hecho, ya se había intentado peatonalizar la zona en 2005 pero sin la consultación o planificación necesaria y se considera este primer intento un desastre que creó un caos vehicular. En 2015, reunieron gerentes de la seguridad ciudadana, circulación vial, áreas verdes, cultura y turismo, centro histórico, obras históricas y construcción civil. Estaban conscientes de la necesidad de hacer el proyecto bien porque otro fracaso significaría retroceder.



LOGROS E IMPACTOS

En las zonas peatonalizadas:

- Ha aparecido todo tipo de comercio ambulante
- Ha aumentado el uso peatonal
- Se usan más los espacios públicos
- Se ve más negocios de comida
- Ha subido el valor del suelo / los inmuebles
- Ha subido la actividad turística

DESAFÍOS Y LECCIONES APRENDIDAS

Comercial – se oponían al proyecto, creían que las obras perjudicarían el comercio. Se juntaron, crearon una asociación de defensa comerciantes. La municipalidad no les hizo caso, debido a la decisión firme del entonces alcalde (Simón Balbuena Marroquín, 2007-2010)

Aunque, desde 2015, tránsito ha sido bloqueado de la zona alrededor de la Plaza de Armas, las vías no han sido adaptadas para los peatones. Esto quiere decir que no se ha completado las obras para bajar el nivel de las veredas, como se ha hecho en las otras áreas peatonalizadas. Principalmente por un trabajador en el Ministerio de Cultura quien niega de dar el permiso porque constata que hacer obras puede dañar al patrimonio, a pesar de que UNESCO han dado su permiso. El peligro principal de no efectuar una reestructuración es que, con un cambio político, la peatonalización puede ser revertida. En las elecciones que vienen, por ejemplo, hay un candidato que previamente ha llamado al apoyo de los taxistas (los cuales representan alrededor de 20,000 votantes en la ciudad) por prometer “reabrir” la calle Mercaderes al tránsito motorizado.

El centro histórico ya fue una zona principalmente comercial y turística. Debido al aumento de precio de suelo como consecuencia de la peatonalización sigue siendo difícil para los que querían habitar en esta zona. Falta una reglamentación de suelo para solucionar el problema de tener un centro vacío menos su población flotante.

BIBLIOGRAFÍA

<http://www.muniarequipa.gob.pe/index.php/arequipa/historia>

Propuesta del Plan Maestro del Centro Histórico de Arequipa y Zona de Amortiguamiento PlaMCha 2017-2027. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental, MARZO 2017

AGENDA PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA METRÓPOLI DE AREQUIPA
need more info on publication.. see <http://impla.gob.pe/publicaciones/proyecto-mus/>

Informe Final del Proyecto – Estudios de Viabilidad de Transporte Urbano y Sistema de Transporte Inteligentes (ITS) en Arequipa, República del Perú. 2007.

Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025

Propuesta del Plan Maestro del Centro Histórico de Arequipa y Zona de Amortiguamiento PlaMCha 2017-2027. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental, MARZO 2017

Moviéndonos hacia una Ciudad Saludable - Salud y Seguridad Vial de EMBARQ

Historical Centre of the City of Arequipa, UNESCO, visto 07/08/2018
<http://whc.unesco.org/en/list/1016/>

AUTOR

Jessica Harte - Foro Ciudades para la Vida