

¿ES VÍA, PARQUE RÍMAC UNA SOLUCIÓN ?

Por: *Ing. Andrés Sotil Chávez, Ph.D.*

Tras varios problemas, la Vía Parque Rímac se continúa construyendo en nuestra capital bajo la promesa de conectar los distritos de Ate con el Callao en 20 minutos, propuesta impensada en la actualidad, lo que reduciría el tráfico de la Vía de Evitamiento. Sin embargo, la pregunta sobre si realmente esta obra aliviará el tráfico limeño y, en especial, el tránsito al Callao es más que válida. La respuesta a esa pregunta tiene dos fases: en primer lugar, si se piensa en el hoy, es correcto decir que el tráfico se reducirá considerablemente; en segundo lugar, a mediano y largo plazo, la vía estará saturada y con problemas, y se tendrá que buscar nuevas soluciones en ese futuro lejano.

Entonces, es necesario determinar cuándo es ese largo plazo, que, en términos reales, es la vida de servicio de la obra. En edificaciones, por ejemplo, se construye pensando en 50 a más años. En aplicaciones hidráulicas se evalúan eventos de 50, 100 y hasta 500 años. Sin embargo, en cuanto a transporte, los intervalos no son del todo claros, y, peor aún, a veces no están definidos.

En Lima, tenemos muchos ejemplos de este problema. Brevemente, trataremos dos: la Vía Expresa del Paseo de la República (o el "Zanjón") y el Óvalo Higuiereta.

EL "ZANJÓN"

Inaugurado en 1967 en su primer tramo, fue considerado como una gran zanja que dividía a la ciudad sin propósito alguno. Lo que no se vio en su momento es que esta obra permitió y, en cierta forma, fomentó el crecimiento hacia el sur de la ciudad. Hoy, a 46 años de su inauguración, la obra durante varias horas del día se encuentra saturada, pero ha permitido por décadas el rápido traslado de los limeños del centro histórico de Lima a los distritos del sur. Esta obra es un ejemplo de visión a largo plazo, ejemplo a seguir por ciudades del interior, dictando de manera organizada el crecimiento de sus ciudades por los siguientes 40 a 50 años, en vez de esperar a que vengan los problemas para recién resolverlos.

OVALO HIGUERETA

Originalmente, era el cruce diagonal de la Av. Tomás Marsano y la Av. Benavides, luego se convirtió en el Óvalo Los Cabitos en 1981. En 1993, el cruce de este óvalo podía demorar entre 20 a 40 minutos en horas punta, lo que mostraba grados de saturación totalmente inaceptables, con la participación de efectivos policiales que intentaban infructuosamente de aliviar el tránsito. Es en ese momento que se construye el primer bypass doble del país, que consigue reducir el tiempo de cruce del óvalo a 1 o 2 minutos, y reabrió la puerta a las grandes obras en infraestructura vial, que no se habían visto desde la época del "Zanjón". Sin embargo, a 18 años de la inauguración de este proyecto, los policías han vuelto a la zona para "reordenar" el tráfico que se vuelve a saturar en horas punta.

¿Por qué la diferencia de éxito entre esta obra y el "Zanjón" y cuál será el futuro de Vía Parque Rímac? La respuesta recae no en la capacidad de la vía (que ingenierilmente puede ser bien hecha), sino en la demanda sobre la misma. Lima en 1967 tenía solo 2 millones de habitantes, y la demanda era en realidad muy baja y ha tomado bastante tiempo en alcanzar los niveles de saturación actuales. Más aún, la Vía Expresa tuvo la visión de incluir un espacio para un futuro tren o metro, que luego fue suplantado por temas presupuestales y políticos por los "ENATRU" en primera instancia y otros buses particulares, y hoy por el Metropolitano. En el Óvalo Higuiereta, sin embargo, la demanda era abundante cuando se hizo la obra con un alcance de "solución" y se atacó el problema de la capacidad, mas no se hizo nada para limitar la demanda, que es en realidad el problema.

Entonces, ¿qué sucederá con Vía Parque Rímac? Al igual que el Óvalo Higuereta, la Vía Parque Rímac está entrando como un proyecto "solución" a un problema existente y grave como es el transporte de pasajeros provenientes de y con dirección al Callao. A través de la página web del proyecto se entiende que esta permitirá el paso de camiones pesados, como lo hace la actual Vía de Evitamiento con los problemas de seguridad que esto conlleva. Además, por temas políticos o presupuestales (aún por definir históricamente), la construcción de una línea del Metropolitano fue eliminada del proyecto, priorizando así el uso del transporte privado de pasajeros.

Entonces, se está volviendo a atacar el problema de capacidad, pero ¿qué sucede con la demanda? Si no se hace algo al respecto, Vía Parque Rímac estará condenada a ser otra obra que promete mucho y, a fin de cuentas, será una solución solo de corto alcance, lo que la convertirá en un problema más que en una solución. Lamentablemente, detener o mejorar la obra en este momento es casi imposible por el aspecto político del mismo. Sin embargo, en este artículo queremos proponer las soluciones que debieron o deberían implementarse para extender la vida de la Vía Parque Rímac, teniendo un tiempo de servicio útil mayor al del Óvalo Higuereta, lo que la convertirá en una obra tan exitosa como la del querido "Zanjón":

1) Reducción del parque automotor en general. Se piensa que se puede reducir o manejar el proyecto con el cobro de peajes, pero ante el tráfico saturado de otras vías, esta se ha de llenar. Por lo tanto, se requiere de un freno a la importación de vehículos y empezar solo a permitir la importación para sustitución de vehículos antiguos.



Andrés Sotil Chavez.

PhD. en Ingeniería Civil, Arizona State University, Tempe, Arizona (EE.UU.), 2005.

Actualmente, docente universitario en USIL, UPC, ESAN y Universidad Continental (Huancayo).

Correo:
profandressotil@hotmail.com

2) Ampliación del proyecto para que incluya un servicio de transporte masivo (metro de preferencia). Si no se piensa construir ahora, al menos lo visionario sería dejar el espacio para que se realice a futuro, como se hizo con el "Zanjón", ya sea en la forma de carriles dedicados o túneles adicionales, aprovechando que ya se está interviniendo en espacios sin tráfico. Realizar esto cuando ya existe el tráfico es el problema que se tiene en la Vía Expresa de la Av. Javier Prado.

3) Inclusión de carriles o túneles dedicados al transporte segregado de carga. Con el crecimiento esperado del Puerto del Callao, la cantidad de carga transportada en contenedores aumentará aún más. Actualmente, la mezcla de carga pesada, vehículos privados y transporte público en la Vía de Evitamiento es un peligro para los usuarios, y cualquier solución sería debería contemplar su segregación. Más aun, el movimiento de contenedores es propicio realizarlo con ferrocarriles y no con camiones, así que esto debió considerarse en una obra de esta índole.

Como se puede apreciar, el futuro de la Vía Parque Rímac sin estas adiciones podría ser corto, al igual que la Vía Expresa de la Av. Javier Prado, que está saturada varias horas al día; y con ello causa más problemas que soluciones; o tan corto como el Metropolitano, que, en menos de 5 años, ya está saturada. Es indispensable hacer planificaciones a largo plazo, conjugando diversos factores y proyectos como los crecimientos inmobiliarios (Estudios de Impacto Vial), el crecimiento del puerto y el aeropuerto, y la creación de espacios de conexión con el interior, tanto en Lima Norte, Lima Sur y Lima Centro. En suma, requerimos con urgencia un Plan Maestro de Transporte Privado,

Público y de Carga de Lima. Esperemos que el Pacto por el Transporte en Lima (u hoja de ruta al 2025) entregado a la Municipalidad Metropolitana de Lima por varias entidades privadas cubra estas necesidades; y si las hace, esperemos que sea implementado sin búsqueda de créditos políticos por los gobernantes de turno, enfocado netamente en lo técnico y con visión a largo plazo. Mientras no haya un plan que se deba seguir, obras aisladas como la Vía Parque Rímac seguirán siendo excelentes megaproyectos que se convierten en obras de corto alcance.



Figura 1: Intersección de la Av. Paseo de la República y la Av. Javier Prado

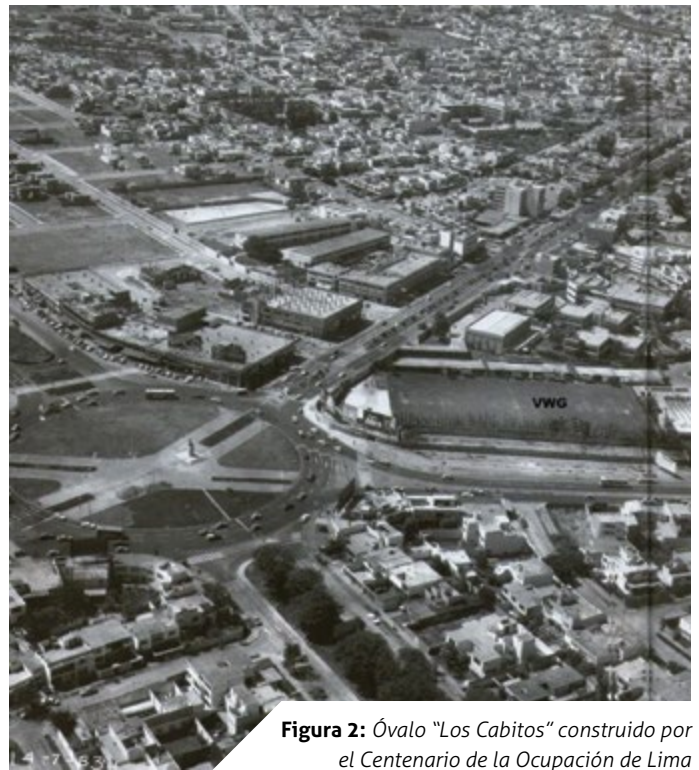


Figura 2: Óvalo "Los Cabitos" construido por el Centenario de la Ocupación de Lima