Construir ciudad, no solo vías: el reto de una movilidad humana y sostenible

La congestión vehicular tiene un precio en Lima. De acuerdo al Banco Central de Reserva del Perú, más de 20 000 millones de soles se pierde en este escenario anualmente. Sin ser lo único, es urgente el desarrollo de una infraestructura vial pensada para los ciudadanos.

POR RENZO ROJAS rrojas@stakeholders.com.pe

La capital peruana vive sumida en un problema que se ha convertido en parte de su identidad urbana: el caos vehicular. Durante décadas, la movilidad y el tránsito en Lima han sido desorganizados y desbordantes; y, en la actualidad, son peligrosos. El panorama refleja una ciudad donde encontrar lógica en los desplazamientos diarios parece casi imposible.

La desazón en la población es evidente. El último reporte ciudadano de Lima Cómo Vamos identifica al transporte público como el segundo problema más importante (34.2 %) que afecta a la calidad de vida en Lima y Callao, solo detrás de la inseguridad ciudadana (80.2 %).

"La movilidad y el tránsito en Lima son caóticos. Esto se ha mantenido por muchos años. Encontrar congruencia en los desplazamientos en el tráfico de por sí es difícil. Implantar una movilidad sostenible sería de vital importancia, pero debería hacerse a largo plazo", señala José Manuel López, jefe de la carrera de Ingeniería Industrial de la UARM.

A pesar de los esfuerzos por mejorar la infraestructura vial en diversas ciudades del país, ha predominado una visión técnica o centrada en el vehículo, que ha venido generando efectos contraproducentes en el tejido urbano y social, manifiesta por su parte Roberto Lazo, especialista en comunicación estratégica y relacionamiento comunitario en Infraestructura vial y Sector minero-energético.

José Manuel López
Jefe de la carrera de Ingeniería Industrial de la Universidad Antonio Ruiz de Montoya (UARM)

Roberto Lazo
Especialista en comunicación estratégica y relacionamiento comunitario en Infraestructura vial y Sector minero-energético

"Cuando se impone una lógica puramente vehicular o tecnocrática, la infraestructura vial puede convertirse en una barrera física y social. Lo hemos visto en numerosos casos donde las obras fragmentan barrios, desplazan comunidades o generan conflictos con el entorno", añade.

Una ciudad para los ciudadanos

El especialista es crítico al abordar uno de los desafíos más urgentes en la capital. Menciona que se debe pasar de una infraestructura pensada para la inmediatez y el marketing político, a una planificación integral que articule ciudad, movilidad, medio ambiente y comunidad.

"No se trata solo de construir más vías, sino de entender cómo estas se insertan en la dinámica urbana, cómo impactan el entorno y qué papel juegan en el bienestar de las personas", subraya.

Una muestra del enfoque cortoplacista es el perjuicio en el tiempo. Según el portal TomTom, en Lima se pierde en promedio cerca de 155 horas anualmente a causa del tráfico vehicular. La misma plataforma ubica también a Trujillo dentro de las primeras 10 ciudades en el mundo en este mismo indicador (102 horas).

"Una vía bien planificada acerca a las personas a sus centros de trabajo, reduce tiempos de traslado, mejora la accesibilidad a servicios de salud y educación, y puede dinamizar economías locales. Pero también —y esto es clave— puede reconectar zonas históricamente excluidas, reduciendo brechas y fortaleciendo el sentido de pertenencia urbana", indica Roberto Lazo.

De acuerdo a las estadísticas, es claro que la infraestructura vial no ha respondido a las necesidades de los ciudadanos. Su influencia no solo se limita al

tránsito vehicular, sino que también se remite al estilo de vida de los más de 10 millones habitantes en la capital. Roberto Lazo detalla que cuando se diseña y ejecuta con una visión integral, las rutas pueden ser un motor de cohesión social, desarrollo económico y bienestar ciudadano.

Movilidad sostenible: ciclovías

Con la pandemia del Covid, se implementaron varios kilómetros de ciclovías a lo largo de Lima Metropolitana. A la presente fecha, según el Visor de ciclovías de la Municipalidad de Lima, existen más de 326 km de longitud, con la proyección de ampliar la red, tal como lo demuestran documentos como *Plan de Implementación de Ciclovías en Lima Metropolitana 2022 - 2024.*

"Ya se ha empezado con los carriles para bicicletas, que debería recorrer todo Lima y estar bien hechos, bien señalizados. También se debería hacer carriles para los peatones, que no siempre van con algún vehículo", argumenta José Manuel López.

Priorizar la circulación de vehículos menores como las bicicletas puede ser un primer paso para descongestionar las principales vías en Lima. El catedrático de la UARM enfatiza en que su diseño y ejecución debe centrarse en los transeúntes.

"La prioridad debería ser que los carriles sean para que las personas puedan trasladarse a pie o con una movilidad sostenible", agrega.

Con la intención de implementar más ciclovías, por ejemplo, se hace necesario tomar en cuenta las condiciones particulares de los ciudadanos en cada distrito. En ese sentido, es importante que los proyectos de infraestructuras viales puedan involucrar a sus usuarios en las decisiones.

73 %

DE LOS VIAJES AL INTERIOR DE LIMA METROPOLITANA Y CALLAO TIENEN COMO DESTINO EL SECTOR CENTRO.

"Los proyectos de infraestructura suelen explicarse poco y mal. No se involucra adecuadamente a los ciudadanos, ni se generan procesos de escucha activa. La narrativa pública sobre las obras viales muchas veces se reduce a cifras o eslóganes, perdiendo de vista el relato más importante: el de su impacto en la vida cotidiana", reflexiona Roberto Lazo.

Con comunicación estratégica

Toda planificación en cuanto a proyectos de infraestructura vial debe dejar de ser abordados como soluciones aisladas y empezar a pensarse como piezas clave dentro de un sistema urbano sostenible. Tal como indica Roberto Lazo, implica un cambio de enfoque: pasar de la lógica del cemento a la lógica del entorno.

"Primero, se necesita una planificación multisectorial que integre movilidad, uso del suelo, gestión ambiental y desarrollo social. No podemos hablar de sostenibilidad urbana si una vía mejora el tránsito vehicular, pero a costa de fragmentar barrios, eliminar espacios públicos o aumentar la contaminación", explica.

Resalta que es fundamental, además, adoptar un enfoque territorial participativo. Se trata de ir más allá de estudios técnicos para comprender cómo viven las personas, cómo se mueven, qué valoran de su entorno: "Eso requiere diálogo, escucha activa y presencia en el territorio desde la etapa de diseño", puntualiza.

En tercer lugar, señala que las ciudades necesitan proyectos que no solo se construyan bien, sino que se expliquen bien. Que generen confianza, sentido de propósito y legitimidad social: "Y eso solo se logra con estrategias de comunicación transparentes, empáticas y sostenidas en el tiempo", remarca.

El verdadero impacto en la calidad de vida no radica únicamente en la infraestructura construida, sino en el enfoque con que se gestiona. Por ello, es imperativo que cada iniciativa en infraestructura vial sea inclusiva, funcional y humana. Y en este aspecto la comunicación estratégica es imprescindible también.