

Metropolitana

CONTACTENOS ► editormetropolitana@comercio.com.pe

Entregan reconocimiento

La Municipalidad de Jesús María reconocerá hoy a un grupo de policías y serenos por su labor destacada en el distrito.

Taller de capacitación

La DISA IV de Lima Este capacitará a 300 profesionales de la salud en técnicas de prevención y control del cáncer de mama.

TREN ELÉCTRICO



CORREDORES VIALES



TÉCNICAMENTE VIABLE, ECONÓMICAMENTE IMPOSIBLE

¿Podemos pensar en un tren subterráneo?

■ Sistema costaría 10 veces más por kilómetro que el Metropolitano

■ Uso del subsuelo evitaría congestión porque no afecta vías capitales

ALBERTO VILLAR CAMPOS

El sueño de un tren subterráneo se empezó a gestar en Lima en 1964, pero desapareció apenas se cruzó la década del setenta. Entonces eran los tiempos de Eduardo 'Chachi' Dibós, alcalde designado por Juan Velasco Alvarado y quien tuvo a su cargo negociar el sistema con compañías europeas. La idea era una sola: ordenar la ciudad en todos sus sentidos. Sin embargo, en 1973, el hombre que legó su apodo a los novedosos chachikarts murió. Junto con una crisis económica en aumento, aquel sueño se mantuvo anclado por décadas.

En una entrevista concedida a *El Comercio* a mediados de julio, el alcalde Luis Castañeda Lossio deslizó nuevamente la posibilidad de un subterráneo para la ciudad, pero su anuncio, por el momento, suena gaseoso. "Nunca pongamos la carreta delante de los caballos", dijo, y luego se preguntó: "Si uno saliera de él (del subterráneo) hoy, ¿cómo se movería?"

Este Diario pidió a la Municipalidad de Lima detalles de este proyecto, pero esta nunca respondió. Sin embargo, preguntamos a varios especialistas en temas viales y la respuesta de la mayoría puso, en buena cuenta, los puntos justos sobre las íes: técnicamente, sería viable; económicamente, sería imposible.

Un estudio del Instituto Perua-

EN PUNTOS

El costo del progreso vial

1 Un total de 65 proyectos viales deberían ejecutarse en la capital para solucionar el problema del transporte, según un estudio de la Agencia Internacional de Cooperación del Japón (JICA), presentado en el 2005. Entre ellos se incluía un sistema como el Metropolitano.

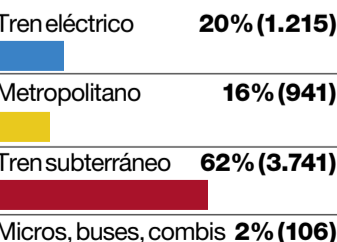
2 Un promedio de 45 minutos tarda una persona en trasladarse de su casa a otro punto de la ciudad, reveló este análisis. En el 2010, con el aumento de buses, se tardará 11 minutos más.

3 Ingresos superiores a S/510 millones anuales generará el Metropolitano que unirá Chorrillos y Comas cuando empiece a funcionar.

4 A unos US\$170 millones llega la inversión prevista para la infraestructura, buses y control del Metropolitano.

SONDEO WEB

¿Cuál es el sistema de transporte urbano que Lima necesita?



De 6.003 participantes

www.elcomercio.com.pe

no de Administración Municipal (IPAM) reveló que, mientras el costo de construcción de un sistema de transporte masivo en una vía elevada (tren eléctrico) es de US\$7 millones por kilómetro y el de uno en superficie (Metropolitano) alcanza los US\$5 millones, el precio del kilómetro del tren subterráneo llega a US\$50 millones. Es decir, entre siete y diez veces más que los proyectos que actualmente se ejecutan en nuestra ciudad.

¿Acaso podría el Estado impulsar una inversión como esta? Si tomamos en cuenta el dilema monetario que enmarca la culminación de la primera de las siete líneas que tendrá el veinteañero tren eléctrico y las constantes idas y venidas para la construcción de la primera ruta del Metropolitano, la respuesta es una sola: no.

Juan Tapia Grillo, presidente del Centro de Investigación y Asesoría del Transporte Terrestre (Cidatt) explica que el 90% del precio de los pasajes de los sistemas de metros del mundo es subvencionado por el Estado.

MUCHO CAOS EN LAS RUTAS

Otro problema es el tiempo, subraya el ingeniero especialista en transporte y tránsito Nelson Panizo. E incluso va más allá: "Una vez que terminen las primeras etapas de los sistemas por implementarse en la capital, se deberá analizar y posiblemente hasta volver a planificar las demás rutas, pues colisionan entre sí".

El mapa de arriba resume muy bien esta última idea: los sistemas en ejecución dibujan una maraña compleja de rutas sobre las vías de la capital.

Lo peor, según Panizo, es que, de acuerdo con estimaciones técnicas, la primera etapa del Metropolitano podrá resolver tan solo

entre el 5% y 8% de la demanda de pasajeros de esta ciudad de 8 millones y medio de habitantes.

BONDADES SUBTERRÁNEAS

Las capitales más importantes de América del Sur cuentan, en su mayoría, con sistemas de trenes desde los años setenta que movilizan a millones de personas al año (ver infografía). Según estimó el Concejo de Lima, la ruta del Metropolitano que unirá Chorrillos y Comas atenderá a 700 mil personas al día y, en total, a 255 millones en 365 días.

En su análisis, Tapia Grillo señaló que no existen diferencias significativas en lo que respecta a la cantidad de pasajeros que moviliza un sistema de subterráneos y uno de superficie: "El tren de Santiago (Chile) traslada a 40 mil pasajeros por hora, y el Transmilenio de Bogotá (Colombia) puede transportar a 45 mil".

¿Cuáles, entonces, son los beneficios de un tren subterráneo?

Marco Tulio Gutiérrez, director del IPAM, señala el que es, a todas luces, el principal: los subterráneos utilizan un área muerta de la ciudad, es decir, el subsuelo. Esto permite que las vías que ya existen no se vean perjudicadas ni modificadas para crear carriles especiales o elevados. Esto sucede hoy en el jirón Lampa, en el Cercado, donde el ancho de la vía se acortó para ceder el paso a los carriles del Metropolitano. ¿El resultado? Congestionamientos vehiculares a toda hora.

El ingeniero Luis Morante sostiene que este sector, que une la Estación Central del Paseo de Héroes Navales, afectará la velocidad de los buses que funcionarán a partir de marzo del 2010.

¿Tiene, entonces, el anuncio de Castañeda Lossio más de entusiasmo que de idoneidad? Todo parece indicar que, al menos por ahora, sí.

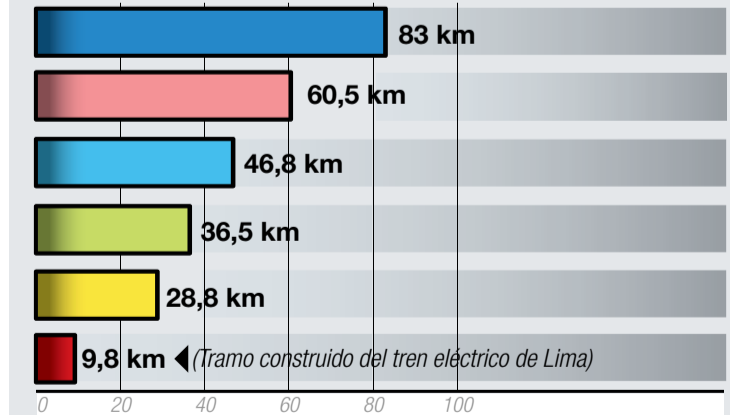


METROS DE AMÉRICA DEL SUR

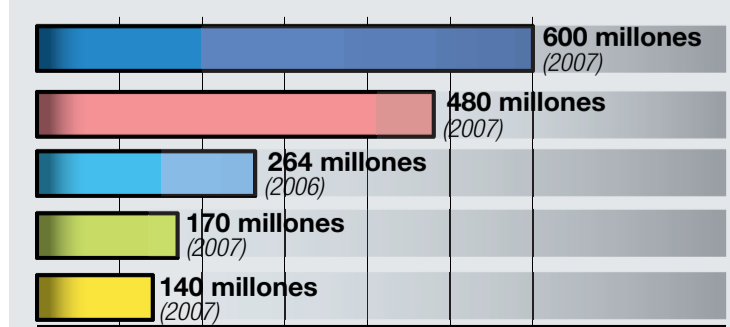
METRO DE SANTIAGO-CHILE	5'250.000	Apertura: 1975	Número de líneas: 5	Cantidad de estaciones: 85
METRO DE CARACAS-VENEZUELA	4'500.000	Apertura: 1983	Número de líneas: 5	Cantidad de estaciones: 43
METRO DE BUENOS AIRES-ARGENTINA	13'170.000	Apertura: 1913	Número de líneas: 6	Cantidad de estaciones: 66
METRO DE RÍO DE JANEIRO-BRASIL	12'150.000	Apertura: 1979	Número de líneas: 2	Cantidad de estaciones: 33
METRO DE MEDELLÍN-COLOMBIA	3'550.000	Apertura: 1995	Número de líneas: 2	Cantidad de estaciones: 25

▲ Población de la ciudad

LONGITUD DE LA VÍA



PASAJEROS AL AÑO



Fuente: Municipalidad de Lima / www.metrodelmundo.com.ar

EL COMERCIO