

Metropolitana

CONTACTENOS ► editormetropolitana@comercio.com.pe

Último día de feria de museos

La VII Feria los Museos a tu Alcance 2010 exhibe hasta hoy muestras de 20 museos del Centro Histórico en el Parque Universitario.

Inspección de Indeci

Hoy se inicia la segunda etapa de inspección de inmuebles del Cercado del Callao, para verificar su resistencia ante sismos.

BARRERAS URBANÍSTICAS PARA EL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE

Varias estaciones del Metropolitano tienen sus accesos en mal estado

■ Veredas angostas y baches en las calzadas dificultan paso de pasajeros

■ Escasas rampas para discapacitados entorpecen avance de sillas de ruedas

CARMEN GALLEGOS

Las intersecciones de la Vía Expresa del Paseo de la República, en las que se ubican las estaciones del Metropolitano, serán habituales puntos de tránsito para los miles de pasajeros de este sistema de transporte que cambiará el ritmo de la ciudad. Sin embargo, esta relevancia no se refleja en el estado de las calles adyacentes a los nuevos paraderos, ni en los puentes que están sobre ellos.

El Comercio efectuó un recorrido en el tramo comprendido entre las estaciones Javier Prado, entre La Victoria y San Isidro, y 28 de Julio, en Miraflores, para verificar el estado de vías y accesos.

Este Diario comprobó que los transeúntes, entre los que se incluyen a personas con discapacidad, embarazadas y adultos mayores, tendrán que esquivar baches en pistas y veredas, así como sortear a ambulantes y tapas de concreto para acceder a las estaciones.

Sumado a esto, varios cruces no cuentan con rampas para personas con discapacidad y las pocas que hay no cumplen con las normas de diseño, según verificó Víctor Flores, supervisor de accesibilidad del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis).

“En estos puntos encontramos ‘rampas de lanzamiento’ que no ayudan en nada a una persona en silla de ruedas porque son angostas o por la presencia de baches en ellas”, advirtió.

La Av. Paseo de la República es una vía metropolitana y la Empresa Municipal Administradora del Peaje (Emape) es la entidad encargada de su mantenimiento. No obstante, los especialistas consultados coinciden en que su mejora y la de las vías de acceso a ella debería ser parte del proyecto del Metropolitano.

Juan Carlos Dextre, especialista en temas de transporte, explica que el diseño del Metropolitano ha cumplido en cuanto a accesibilidad arquitectónica y de transporte ya que las estaciones cuentan con ascensores y buses especiales. Sin embargo, subraya que no se ha tomado en cuenta la accesibilidad urbanística.

“Las vías no se han diseñado para el Metropolitano y por eso ahora encontramos puentes con veredas estrechas, en mal estado y sin rampas”, explica.

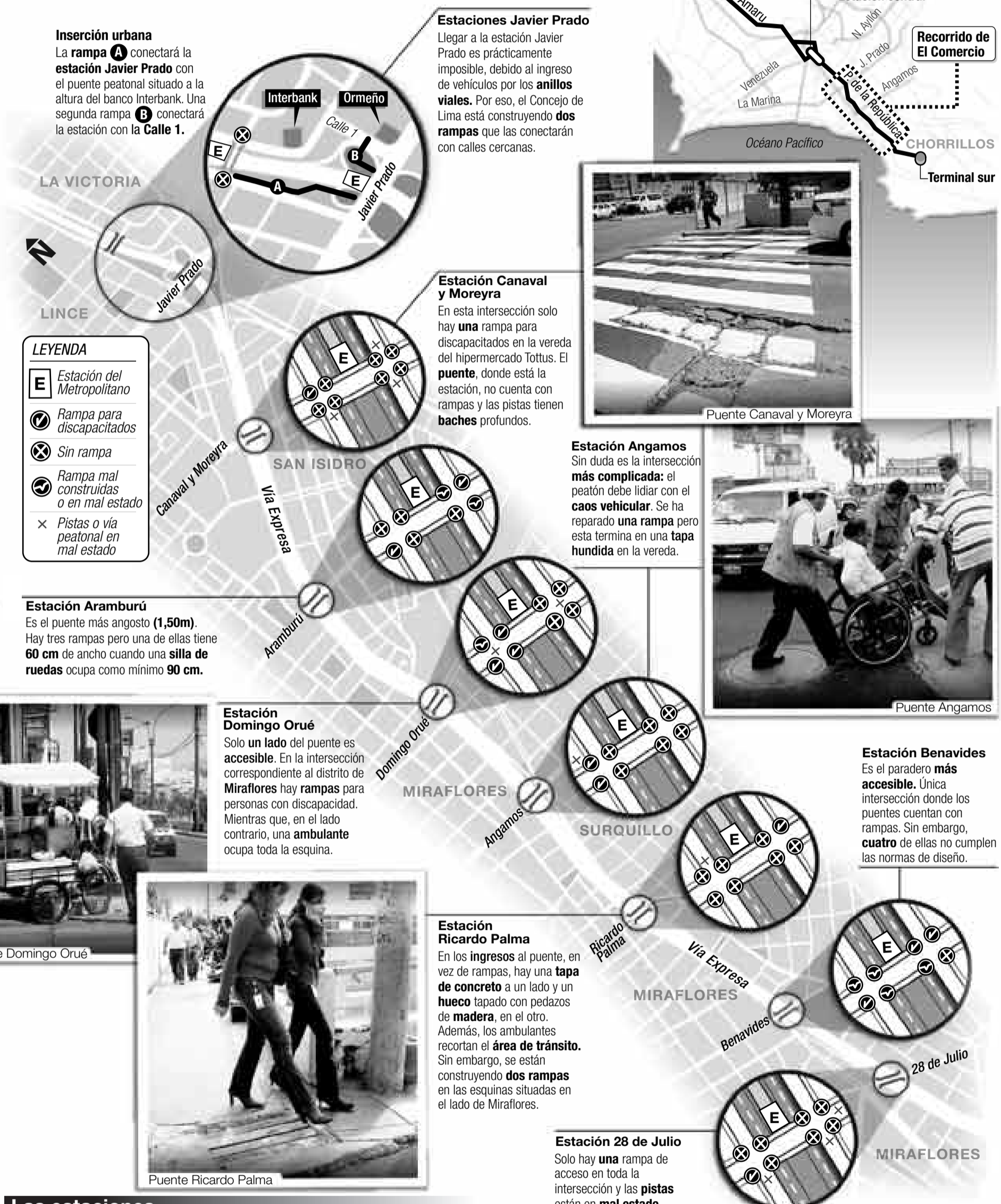
Según Erick Reyes, de la Sociedad de Urbanistas del Perú, se debe aprovechar el proyecto para rehabilitar las vías. “El Transmilenio de Bogotá [Colombia] es considerado un ejemplo por el aporte que dio al entorno, pues se realizó una verdadera transformación de las vías adyacentes”, señala.

El ex congresista y presidente de Sociedad y Discapacidad (Sodis), Javier Diez Canseco, recomendó que se hagan pruebas de desplazamiento de personas con discapacidad en todas las vías de acceso a las estaciones.

Se buscó la versión de Pro Transporte sobre este tema, pero no hubo respuesta.

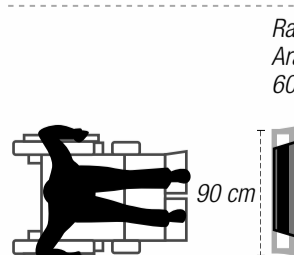
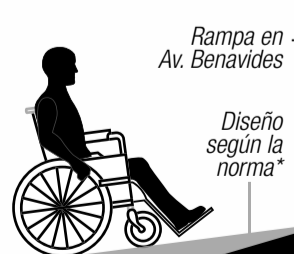
Un recorrido por los paraderos

Las estaciones del Metropolitano fueron construidas con la intención de ser accesibles para todos los usuarios. Sin embargo, en una visita a ocho estaciones, situadas en la Vía Expresa del Paseo de la República, se comprobó que las vías adyacentes a los paraderos están en malas condiciones y presentan dificultades al tránsito peatonal. Más aun para las personas con discapacidad y adultos mayores.

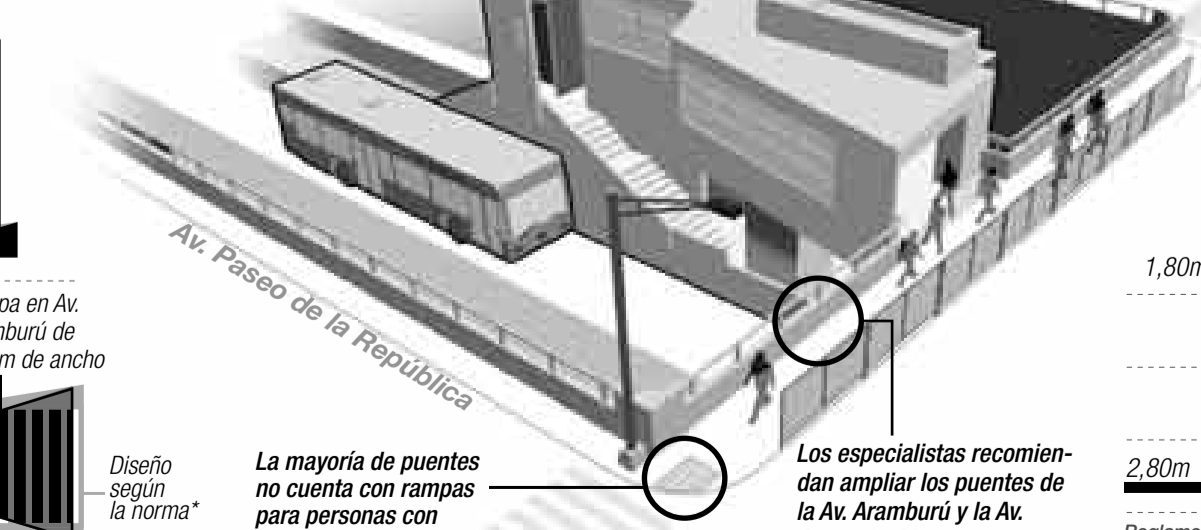


Las estaciones

Rampas de acceso
Deben tener una pendiente leve y 90 cm de ancho*.



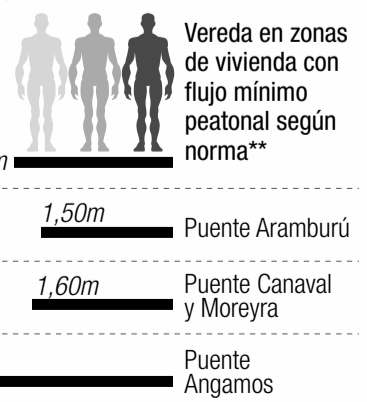
Las estaciones cuentan con ascensores y los paraderos están al nivel de la puerta de ingreso a los buses.



La mayoría de puentes no cuenta con rampas para personas con discapacidad.

Los especialistas recomiendan ampliar los puentes de la Av. Aramburú y la Av. Canal y Moreyra.

Ancho de veredas
Cada puente tiene un área de tránsito diferente que oscila entre 1,50m en la avenida Aramburú y 2,80m en la avenida Angamos, la más amplia.



Fuentes: Conadis/ Juan Carlos Dextre Área de Transporte PUCP/ Erick Reyes, Sociedad de Urbanistas/ Reglamento Nacional de edificaciones