



La Revitalización del Centro Histórico de Lima:

Transporte Público como Factor para el Desarrollo

Megan E. Lewis
Becaria Fulbright
Lima, Perú
2006-2007

Nota de la autora: Esta es una versión abreviada del informe. La versión completa está disponible en inglés, y se puede obtener enviando un correo electrónico a Megan Lewis en meg.e.lewis@gmail.com

Síntesis

El Centro Histórico de Lima enfrenta una serie de problemas urbanos, pero retiene su valor como centro cultural, social y económico de la capital del Perú. El Metropolitano, un sistema de Ómnibus de Tránsito Rápido planificado que atravesará el Centro de Lima podría reforzar este potencial. El presente estudio investiga si el Metropolitano puede actuar como factor de revitalización de la ciudad para atraer Limeños de altos ingresos al distrito, y fomentar una economía local más diversa y una vecindad más vibrante. Por medio del análisis de planes y encuestas recientes de la ciudad este informe determina que el Metropolitano tiene el potencial necesario para atraer recursos económicos al Centro Histórico si el área y los planes de transporte son ajustados e integrados apropiadamente.

Reconocimientos

Doy gracias a Juan Tapia, Liz Vargas, y al resto del personal del Centro de Investigación, Desarrollo y Asesoría del Transporte Terrestre, quienes me dieron la bienvenida y me proporcionaron información, opiniones y contactos muy valiosos. Agradezco también a tantos profesionales que se dieron tiempo de entrevistarse conmigo. A pesar de que no puedo nombrar a todos aquí, aprecié mucho su honestidad y paciencia. Finalmente mi gratitud más profunda es para Andrew McConville, mi colega de investigación, editor y fotógrafo, compañero de viajes en *combi* y prometido. Su apoyo e inteligencia ha hecho que el presente proyecto se haga posible.

Contenidos

Lista de Figuras y Cuadros	5
Introducción	6
Establecimiento del Problema.....	7
Objetivos.....	7
Interrogante de la Investigación	7
Hipótesis	9
Metodología.....	9
Resultados del Estudio	12
Resultados de las Encuestas.....	13
Desafíos al Planeamiento Exhaustivo en el Centro Histórico	19
Conclusiones y Recomendaciones	24
Referencias	29
Apéndices	33
Apéndice A: Formulario básico de la encuesta.....	34
Apéndice B: Fotografía del Transmilenio de Bogotá mostrada a los encuestados.....	36
Apéndice C: Plano de la ruta del Metropolitano a través de San Isidro	37
Apéndice D: Agencias de gobierno, organizaciones y otras instituciones donde se llevaron a cabo entrevistas	38
Apéndice E: Hojas de preguntas de entrevistas para funcionarios/expertos/personal/propietarios de empresas	39
Apéndice F: Plano de la ruta trazada del Metropolitano a través del Centro Histórico	41

Lista de Figuras y Cuadros

Figuras

Figura 1. Voluntad de usar el Metropolitano para viajar al Centro para fines recreativos

Figura 2. Modalidad de transporte para viajar al Centro

Figura 3. Modalidad de transporte y frecuencia de viaje

Figura 4. Interés en pasar más tiempo en el Centro cuando el Metropolitano se inaugure

Figura 5. Recreación en el Centro vs. otros distritos

Figura 6. Para que usted use un sistema de ómnibus, ¿qué características debe tener?

Figura 7. ¿Mejoras en cuál de las categorías siguientes haría que el Centro Histórico sea más atractivo para usted?

Figura 8. ¿Qué mejoras haría que usted se sienta más seguro en el Centro Histórico?

Figura 9. Municipalidad de Lima: Agencias de Planificación Urbana y de Transporte

Cuadros

Cuadro 1. Modalidad de transporte para viajar al Centro

Cuadro 2. Actividades recreativas en todo Lima

Cuadro 3. ¿Qué mejoras en cuanto a recreación lo motivaría a usted a visitar el Centro más a menudo?

Introducción

Establecimiento del Problema

Tal como todos los Centros urbanos del mundo, el Centro Histórico de Lima ha dejado su rol de corazón social, económico y cultural de la ciudad para entrar en un ciclo de decadencia y abandono. Sin embargo, el distrito retiene vestigios de sus días de grandeza, y si fuera revitalizado, podría traer consigo vitalidad económica y social al crecimiento descontrolado y segregación de la capital.

El gobierno de Lima está construyendo actualmente un sistema de Ómnibus de Tránsito Rápido, el Metropolitano, cuya estación central estará localizada en el Centro Histórico. Este mejoramiento de infraestructura largamente deseado tiene el potencial de servir como factor para la revitalización, y posiblemente brindará nuevos recursos económicos así como atención a este distrito tan importante. Durante esta etapa crítica de implementación, es preciso que los funcionarios municipales consideren con cuidado cómo maximizar el impacto positivo del Metropolitano en el Centro. Si el proceso de planificación y las necesidades de los ciudadanos se consideran rigurosa y oportunamente, el Centro Histórico podría experimentar una transformación.

Objetivos

El presente estudio tiene el propósito de contribuir a lograr los siguientes objetivos de largo plazo:

- Maximizar el impacto de revitalización que el Metropolitano tiene en el Centro Histórico.
- Incrementar la diversidad de la población residente y de visitantes en el Centro Histórico;
- Promover una economía local saludable y una vida vibrante en las calles del Centro Histórico;
- Mejorar la calidad de vida para todos aquellos que usen el Centro Histórico, ya sea que vivan, trabajen o se recreen en esta área.
- Renovar el interés y entusiasmo por el Centro Histórico como corazón social, cultural y económico de Lima;
- Brindar nuevas perspectivas y optimismo al campo de la planificación urbana en Lima.

Los objetivos de corto plazo del presente estudio son los siguientes:

- Obtener información detallada sobre los hábitos y preferencias de aquellos Limeños que podrían traer atención y recursos económicos al Centro Histórico, pero que actualmente no lo visitan;
- Determinar si sus preferencias se toman en cuenta en cuanto a los planes urbanos y de transporte para el Centro Histórico;
- Recomendar maneras de integrar y ajustar los planes urbanos y de transporte vigentes para que éstos sean instrumentos más efectivos de revitalización, contribuyan al impacto positivo que el Metropolitano pueda tener en el Centro Histórico y respondan a las preferencias indicadas por las encuestas.

Interrogante de Investigación

El presente estudio investiga la siguiente interrogante: *¿cómo puede el Metropolitano estimular la revitalización del Centro Histórico de Lima para atraer gente nueva y nuevos recursos?* Buscando una respuesta, esta investigación se enfoca en la capacidad del Sistema del

ómnibus para atraer al Centro Histórico a Limeños afluentes que busquen satisfacer necesidades recreativas.

La efectividad del Metropolitano para satisfacer las necesidades de residentes de bajos ingresos ha sido examinada extensivamente (Banco Mundial, Protransporte & DESCO, 2002; Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 2004). Los expertos han determinado que el sistema servirá a cierta proporción de este sector demográfico que se transporta regularmente hacia el Centro por razones de trabajo. De hecho, satisfacer las necesidades del gran sector de la población pobre de Lima debería ser un objetivo central del Metropolitano. El presente estudio se pregunta si el nuevo sistema de ómnibus simultáneamente podría cumplir la función adicional de atraer recursos económicos al Centro. Esta interrogante considera no sólo las necesidades de transporte de corto plazo de aquellos que usan el Centro, sino su progreso a largo plazo a nivel de calidad de vida.

El presente estudio se concentra en atraer a residentes adinerados pues asume que ellos son la clave para la revitalización del Centro Histórico. En tanto que el Centro de Lima es visitado frecuentemente por Limeños de ingresos bajos y medios, la clase afluente está claramente ausente. La decadencia del Centro ha coincidido con la relocalización de Limeños afluentes a residencias suburbanas, y las condiciones han empeorado porque ellos además han distanciado sus trabajos y actividades recreativas del Centro. Esta evidencia sugiere que la ausencia del sector económica-mente afluente de la población está relacionada con el deterioro de las condiciones en el Centro.

Si los residentes económicamente afluentes regresaran, su presencia tendría un impacto realmente positivo en el desarrollo del distrito. Los recursos económicos que ellos brindan incrementarían los ingresos de las tiendas existentes y fomentarían la creación de otras nuevas. A largo plazo, reintroducir el grupo de altos ingresos al Centro Histórico aumentaría el interés en invertir allí. Asimismo este grupo demográfico ejerce una influencia política que está actualmente ausente en el esfuerzo de revitalización. Los Limeños de mayores ingresos, poder e influencia visitan el Centro tan pocas veces que no les interesa o no son conscientes del potencial que tiene. Traerlos a esta zona crearía la energía necesaria que fomente la revitalización.

La literatura especializada sugiere que la presencia de gente de niveles económicos diversos brindaría beneficios a residentes, visitantes y ambiente físico, incrementando la calidad de vida para todos. Muchos expertos están de acuerdo en que una combinación de niveles de ingreso en un vecindario de la ciudad, concepto denominado diversidad social o heterogeneidad social, ayuda particularmente a los pobres. La heterogeneidad social mejora el acceso a recursos, servicios y oportunidades (Talen, 2006; Artigas, Chabalgoity, Garcia, 2002; Sabatini, Caceres, & Cerda, 2001; Shore, 1995). Los vecindarios socialmente diversos evitan, además, el aislamiento de la pobreza, la resultante “subcultura de desesperación” que se extiende predominantemente en las áreas pobres (Sabatini, Caceres, & Cerda, 2001). También permiten la interacción diaria entre ciudadanos de varios estratos sociales lo cual contribuye a crear sentimientos de seguridad (Rodriguez, 2001; Dammert, 2001). Estos beneficios sociales se reflejan en un ambiente urbano más vibrante. Gente de diferentes estratos económicos frecuentan diferentes negocios y espacios públicos por varios propósitos y a variadas horas, generando una economía local dinámica y un vecindario más seguro (Jacobs, 1961). Para un examen más completo de la bibliografía disponible, es necesario referirse a la versión en inglés del presente trabajo.

Por otro lado, atraer a gente de altos ingresos puede ayudar a lograr los objetivos establecidos por el sistema Metropolitano, que incluyen la consolidación del transporte público como el medio de transporte principal de la ciudad, creando un sistema de transporte público que es ambiental y económicamente sustentable promoviendo inversión privada y pública en la infraestructura urbana y en el sector de transporte, y creando una Lima segura, moderna, competitiva y sustentable (Protransporte, 2007b). Aunque este sector demográfico no forme parte de los usuarios principales para los que estará diseñado el Metropolitano, fomentar su uso entre ellos reforzará el sistema en sí mismo y dispersará los recursos económicos a lo largo del corredor del ómnibus, vigorizando cualquier desarrollo promovido por este nuevo sistema de transporte.

El presente estudio se concentra en las actividades recreativas o uso del Centro Histórico no relacionado con obligaciones laborales. Planificadores municipales así como dirigentes de gobierno concuerdan en que una total revitalización del Centro Histórico se logrará tan solo cuando el vecindario sea repoblado por miembros de grupos socioeconómicos diversos (entrevistas personales 13 de Febrero, 2007, 8 de Marzo, 2007). Ellos dicen que un día restaurarán las *casonas*- las grandes mansiones coloniales- como viviendas de calidad con precios razonables, apartamentos *loft*, o casas unifamiliares para gente de negocios locales, profesionales jóvenes y familias. Sin embargo, el primer paso, para volver a atraer limeños de diversos niveles de ingreso para que vivan en el Centro Histórico, es reintroducirlos en la vecindad por medio de actividades recreativas. Una familia puede fácilmente adaptar sus hábitos de recreación, y si muchas lo hacen, el cambio colectivo puede tener un impacto de gran magnitud en el Centro Histórico.

Hipótesis

Hipótesis número uno: El Metropolitano es un instrumento viable para brindar recursos económicos al Centro Histórico. Las cualidades inherentes del Metropolitano pueden atraer a la población de altos ingresos que es propietaria de estos recursos. Su imagen moderna, eficiencia, previsibilidad y comodidad satisfacen las necesidades de este sector demográfico cuyos miembros están acostumbrados a un ritmo más rápido y un lujo mayor. El Metropolitano también podría resolver algunos de los problemas tales como inseguridad, desorden, congestión de tráfico y contaminación que actualmente impiden que el sector demográfico de altos ingresos venga al Centro Histórico.

Hipótesis número dos: Los actuales planes urbanos y de transporte pueden ser ajustados para satisfacer mejor las necesidades de la población de ingreso mixto, integrarse con los planes del Metropolitano y reforzar la ola de revitalización que traiga consigo. Muchas entidades diferentes están involucradas en el proceso de planificación en el Centro Histórico, y cada una tiene su visión propia y sus planes propios. Hay muy poca coordinación o comunicación entre ellas. Asimismo, como en muchas ciudades en el mundo en desarrollo, el transporte y los planes urbanos se plantean como procesos separados. Sin embargo, pequeños cambios en las prioridades y en los períodos de varios proyectos podrían combinarse para intensificar la fuerza del movimiento de revitalización.

Metodología

La metodología usada en el presente estudio está compuesta por dos componentes principales. Primero los analistas recogieron información usando encuestas. Segundo, la autora hizo un análisis de los planes urbanos y de transporte vigentes usando estos mismos planes y entrevistas con profesionales de planificación.

El objetivo general de las encuestas fue medir los hábitos, opiniones y deseos de los residentes más ricos de Lima con respecto al Centro Histórico y al sistema de transporte de la ciudad. Más específicamente las encuestas identificaron las preferencias de un sector representativo de esta población que vive cerca de la línea de omnibuses. Los resultados de la encuesta indicarían la voluntad de esta población para usar el Metropolitano y el Centro Histórico y los cambios necesarios para atraerla.

El distrito estudiado fue San Isidro, la mayoría de sus residentes pertenecen a las categorías de ingresos más altos. Esto fue determinado usando los datos del gobierno que clasifica a los residentes de acuerdo a sus ingresos y otros indicadores socio-económicos. San Isidro fue también elegido por su localización. Está suficientemente cerca al Centro Histórico para un cómodo viaje de tarde y está localizado por la Vía Expresa Paseo de la República, una vía principal que abarcará una sección del corredor del Metropolitano. La encuesta estuvo destinada para los usuarios potenciales del Metropolitano, de tal manera que todos los que recibieron la encuesta vivían a 800 metros - de distancia a pie - de la Vía Expresa.

Este límite de 800 metros contiene menos de la mitad de la población total de San Isidro, de tal manera que el tamaño se calculó conservadoramente usando la mitad de la población de residentes sobre los 20 años (43,555 personas). En base a esta figura se necesitaron 400 encuestas para indicar las preferencias de esta población con un margen de error de +/- 5%. La distribución de edad y género de los individuos examinados reflejaron la edad y distribución de género de San Isidro. Se obtuvieron respuestas de 66 hombres y 90 mujeres entre los 20 y 39 años; 58 hombres y 74 mujeres entre los 40-59 años; y 45 hombres y 67 mujeres de 60 y mayores.

Las encuestas se realizaron durante un período de seis semanas de Abril 4 a Mayo 16 del 2007. Las respuestas fueron recogidas a variadas horas, tanto durante la semana como los fines de semana. Las encuestas fueron llevadas a cabo en varios vecindarios entre la frontera norte y sur de San Isidro, siempre dentro de 800 metros de la Vía Expresa. Los encuestadores obtuvieron respuestas yendo puerta a puerta y hablando con gente que caminaban calle abajo o en los parques.

A los encuestados se les preguntó primero sobre sus hábitos presentes indicando el número de veces que ellos participaron en ciertas actividades recreativas en el mes pasado. Luego se les pidió que establecieran sus preferencias en una serie de preguntas de opción múltiple si/no/tal vez. Para las preguntas de opción múltiple, a los encuestados se les pidió que seleccionaran sus dos preferencias principales de una lista de opciones, dos de las cuales eran siempre "otra" o "ninguna." Con el fin de evitar cualquier parcialidad ocurrida por el orden de las opciones, las alternativas fueron revueltas. Era usual que los encuestados tuvieran algún tipo de conocimiento del Metropolitano, pero para asegurar que todos entendieran las características básicas del sistema, se les leyó un párrafo corto descriptivo y el encuestador enseñó una fotografía del Transmilenio de Bogotá antes de las dos últimas preguntas. Las hojas de las encuestas están disponibles en el Apéndice A, y la foto está en Apéndice B.

Para lograr imparcialidad de orden socio-económico en las encuestas, preguntas específicas aseguraron que los participantes fueran parte del grupo de ingreso deseado. A todos los individuos encuestados se les pidió que vivieran dentro de la zona residencial de altos ingresos y que sean propietarios o vivan con un miembro de la familia que sea dueño de un automóvil, un indicador seguro de riqueza en el Perú.

En la segunda fase del estudio, se realizaron más de treinta entrevistas con planificadores de la ciudad, directores de gobierno, académicos, propietarios de negocios locales y otros profesionales que trabajan para muchas de las entidades que participaron en el proceso de transporte y planificación urbana de Lima. Estas entrevistas proporcionaron datos, opiniones, historia y anécdotas sobre asuntos de planificación social. Los planes y objetivos identificados en las entrevistas fueron analizados y comparados con las preferencias indicadas en las encuestas. Este análisis reveló maneras de convertir los planes actuales en instrumentos más efectivos para la revitalización contribuyendo al impacto positivo que el Metropolitano pueda tener en el Centro Histórico, y respondiendo a las preferencias indicadas en las encuestas. Los apéndices D y E contienen listas de organizaciones y agencias donde el personal fue entrevistado y una muestra de la lista de preguntas formuladas. Los nombres de los encuestados constituirán información confidencial para proteger su privacidad.

Resultados del Estudio

Resultados de las Encuestas

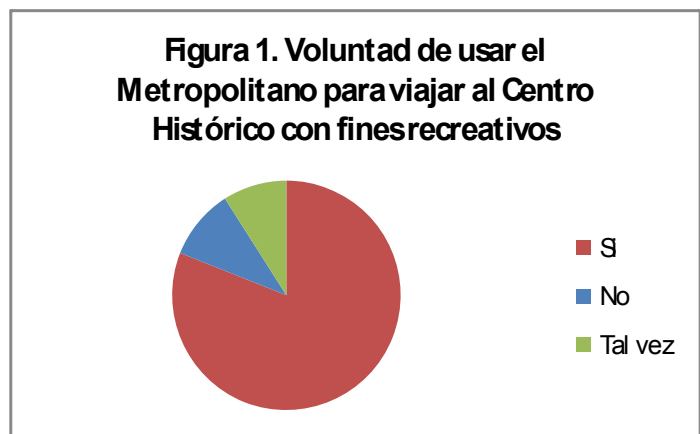
Las encuestas buscaron responder la interrogante de la investigación – *¿Cómo puede el Metropolitano estimular la revitalización del Centro Histórico de Lima para atraer gente nueva y nuevos recursos?* – midiendo los hábitos y opiniones de la población bajo estudio, el sector de altos ingresos de Lima. El tema central de las encuestas se concentró alrededor del Centro Histórico, del transporte público y la recreación. Los resultados de las encuestas establecen cinco puntos importantes:

1. El Metropolitano es un instrumento potencial para atraer al Centro Histórico a la población bajo estudio.
2. Los miembros de dicha población indican un interés claro en pasar más tiempo en el Centro Histórico cuando el Metropolitano empiece a funcionar.
3. El Metropolitano podría motivar mucho a este sector de la población a usar transporte público si se ofrecen omnibuses modernos y limpios, conductores profesionales, paraderos seguros y limpios.
4. El Metropolitano mismo podría contribuir a convertir el Centro Histórico en más atractivo para esta población porque podría resolver dos de las tres mayores preocupaciones del distrito: congestión de tránsito y contaminación.
5. La existencia del Metropolitano podría ayudar a resolver la preocupación más grande de la población bajo estudio con respecto al Centro Histórico, la seguridad. Los individuos encuestados indicaron que un sistema de transporte público más organizado y seguro los haría sentirse más protegidos en el Centro de Lima.

Esta sección presentará los datos derivados de las respuestas en las encuestas.

Voluntad de la Población bajo Estudio de Usar el Metropolitano

Una mayoría abrumadora de encuestados - 81% - declararon que ellos usarían el Metropolitano para ir al Centro Histórico para actividades recreativas (Figura 1). Esta voluntad fue expresada por personas que actualmente pasan tiempo en el Centro, así como aquellas que no. 75% de aquellos que no visitaron el Centro en el mes pasado usarían el Metropolitano para fines recreativos, tal como lo harían 87% de aquellos que van regularmente al Centro por razones de trabajo o estudio. A los encuestados les impresionó la descripción del nuevo sistema de ómnibus y se entusiasmaron mucho de que se fuera a construir en su ciudad.



Cuadro 1. Modalidad de transporte para viajar al Centro	
	Porcentaje de viajeros al Centro
Auto propio	51%
Taxi	33%
Ómnibus o combi	24%
Colectivo	2%

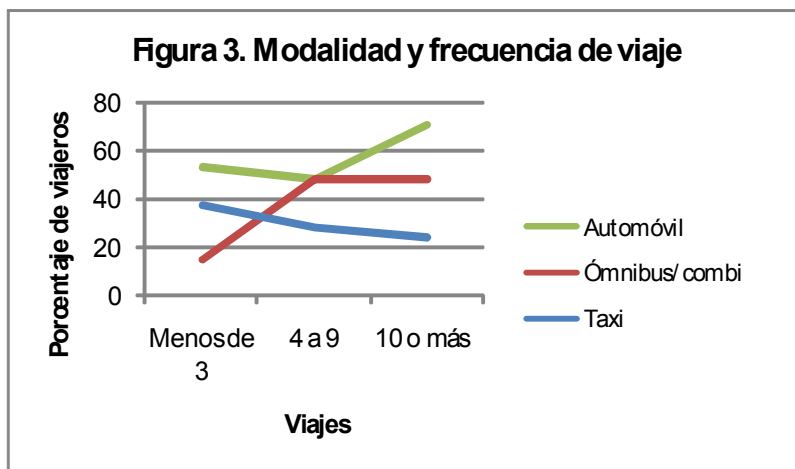
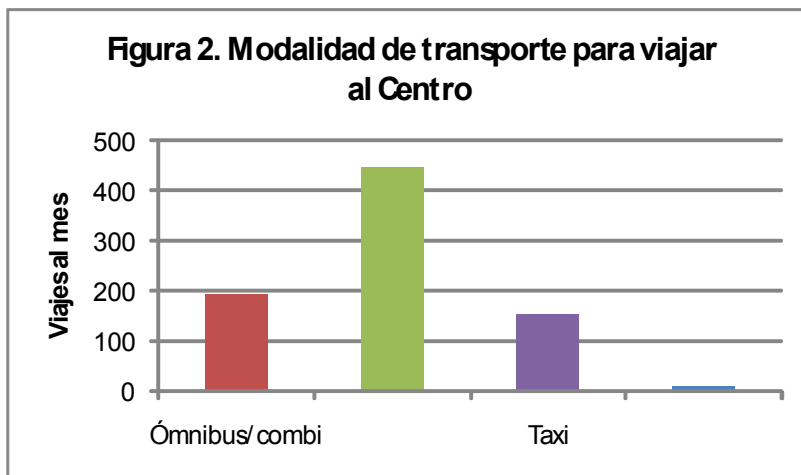
*En el mes pasado

Los hábitos de transporte actuales de los encuestados apoyan esta preferencia declarada. A pesar de que el uso de automóvil propio es la forma más prevalente de transporte para este sector demográfico, 24% de los encuestados han tomado un ómnibus o *combi* para ir al Centro Histórico en el mes pasado (Cuadro 1, Figura 2).

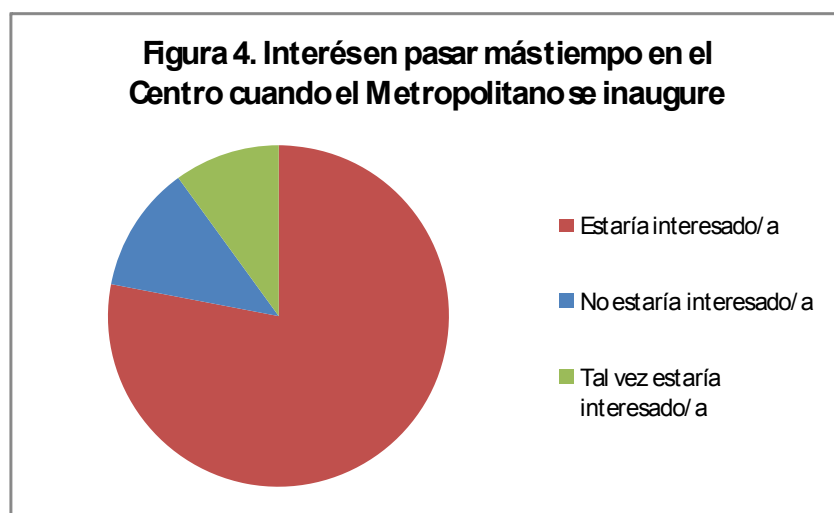
Asimismo, un punto a favor del Metropolitano es el aumento del uso de omnibuses o *combis* con viajes más frecuentes (Figura 3). En caso de que el Metropolitano tuviera un efecto revitalizador en el Centro y este grupo de población lo visitara más a menudo, su frecuencia de uso del ómnibus podría aumentar.

Los comentarios de los encuestados mostraron una relación específica entre el Centro y el transporte público. Algunos declararon que los viajes al Centro son los únicos para los que usan transporte público debido a su preocupación por las congestiones de tránsito o por la seguridad de su auto en la zona. Los diseñadores de políticas deben capitalizar esta voluntad de usar el transporte público cuando se viaja al Centro, pero también ser conscientes de todos los impactos potenciales de la revitalización y de un tránsito mejor organizado. Si el Metropolitano contribuyera a incrementar la seguridad y reducir la congestión en el Centro, las condiciones mejoradas podrían a su vez invitar a que se genere más tráfico con más automóviles. Este punto subraya la importancia de incorporar a este sector de la población como usuarios del sistema de tránsito.

Cabe anotar que muchos de aquellos que contestaron “tal vez” cuando se les preguntó si usarían el Metropolitano para ir al Centro Histórico para actividades recreativas indicaron que lo harían dependiendo de las mejoras que se logren en cuanto a seguridad personal. Tal como se discutirá más adelante, una variedad de factores deben resolverse para atraer a estos residentes y actuar en su beneficio.



El Interés de la Población Meta en ir al Centro Histórico con Fines Recreativos



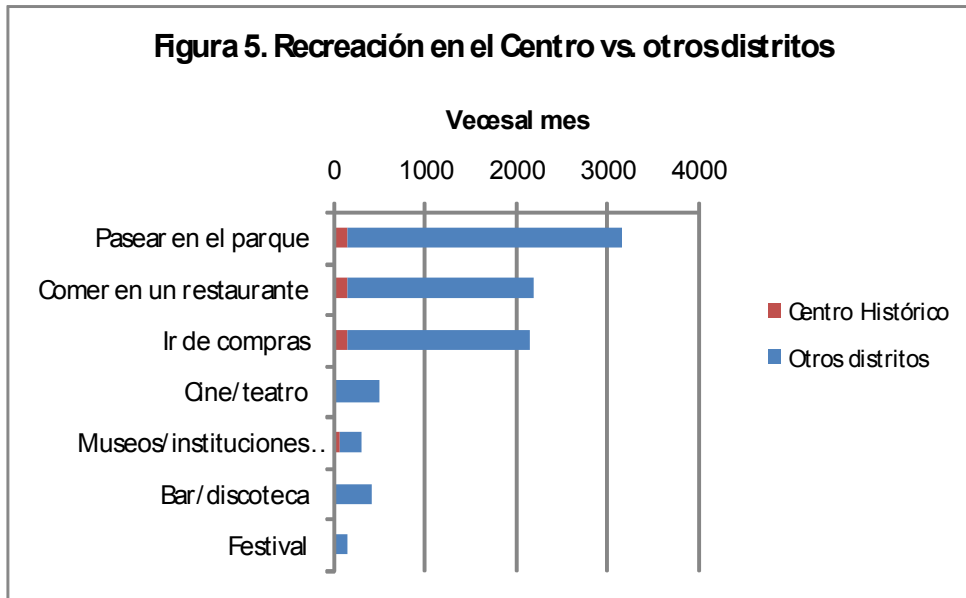
Los encuestados también mostraron interés en pasar más tiempo en el Centro Histórico cuando el Metropolitano empiece a funcionar. 78% de los que respondieron dijeron que ellos preferirían el Centro Histórico para fines recreativos, cuando el Metropolitano se implemente (Figura 4). Este interés se extendió para aquellos que no visitaron el Centro el mes pasado, 78% de los cuales dieron la misma respuesta. La

mayoría de la gente que respondió positivamente a esta pregunta también indicó su interés en usar el Metropolitano. 90% de la gente que respondió positivamente a esta pregunta también dijo que tomarían el Metropolitano al Centro con fines recreativos.

El extenso interés de parte de la población estudiada revela una tendencia expectante en el Centro Histórico. Ilustra que estos residentes no han desechado completamente al Centro de Lima, y con las mejoras exploradas en el presente estudio, podrían ser persuadidos a pasar más tiempo allí.

Este interés también podría significar un boom económico en el Centro Histórico. Este sector demográfico dedica tiempo y recursos considerables para la recreación. En el mes pasado, 86% de los encuestados comieron en un restaurante, 84% fueron de compras and 76% pasearon en parques y plazas (Cuadro 2). Muchas de las personas que participaron en estas actividades lo hicieron más de una vez al mes. Claro que no todas estas actividades recreacionales significan que irían al Centro. Algunas actividades se prestan para viajar más que en otras, y algunas son preferidas por estar cerca de casa. Sin embargo, si sólo una fracción de estas actividades se trasladaran hacia al Centro, esto traería recursos al distrito. Por ejemplo, de aquellos que dijeron que visitarían más el Centro Histórico cuando empiece a funcionar, 32% comen en restaurantes cinco veces al mes o más. Comer solamente una de estas veces en el Centro no representaría un cambio significativo en hábitos personales, pero incrementaría los ingresos del Centro considerablemente.

Cuadro 2. Actividades recreativas en todo Lima	
	Porcentaje de encuestados
Comen en un restaurante	86%
Van de compras	84%
Se pasan en parques o plazas	76%
Van al cine o al teatro	49%
Van al bar o a la discoteca	34%
Van al museo, galería de arte u otra actividad cultural	29%
Asisten a festivales, ferias u otros eventos especiales	25%



Estas encuestas indican que este cambio es posible, dado los altos niveles de interés y el número de gente que visita el Centro Histórico actualmente. 45% de los encuestados dijeron que han visitado el Centro el mes pasado, y 29% de aquellos fueron al trabajo en el Centro regularmente. Estos visitantes

participaron en muy poca actividad recreativa en el Centro (Figura 5), pero sus intereses sugieren que hay un potencial para un cambio.

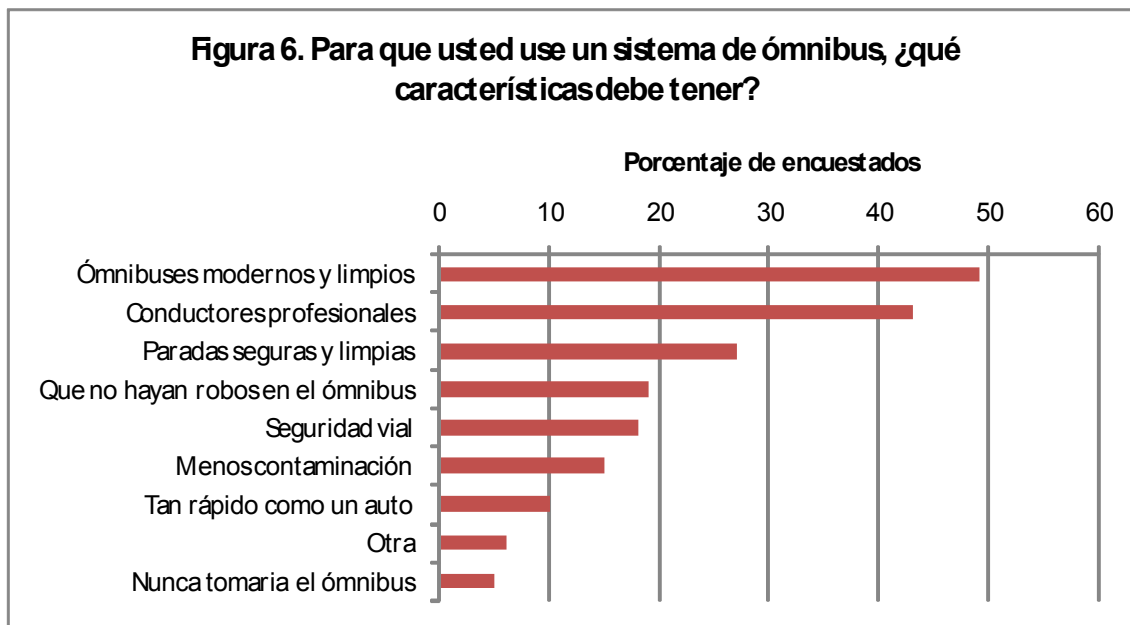
Los encuestados señalaron que mayores oportunidades de recreación cultural los atraerían al Centro más a menudo. A 46% les atraería visitar el Centro con más frecuencia si hubieran más y mejores museos, teatros y galerías de arte, y a 37% le atraerían más festivales y ferias (Cuadro 3).

Cuadro 3. ¿Qué mejoras en cuanto a recreación lo motivaría a usted a visitar el Centro más a menudo?

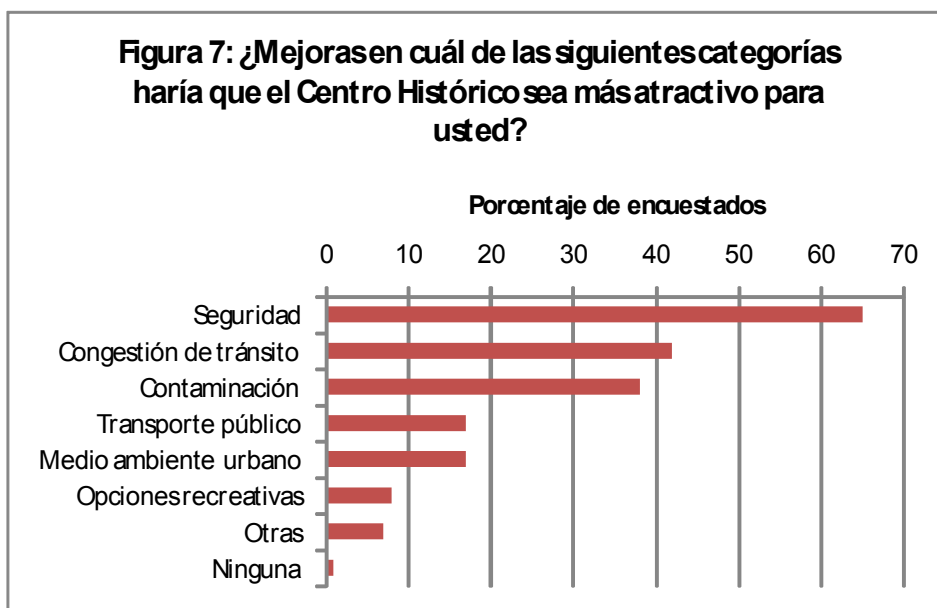
	Porcentaje incluyendo las dos opciones en sus selecciones principales
Mejores instituciones culturales (museos, galerías de arte, teatros, cinemas)	46%
Más festivales y ferias	37%
Parques y plazas mejor mantenidos	33%
Mejores restaurantes	27%
Tiendas más grandes o tiendas de cadena	12%
Mejores bares y discotecas	9%
Ningún cambio en las oportunidades recreativas me despertaría el interés en visitar el Centro Histórico más a menudo	9%
Otras	3%

El Encanto del Metropolitano para la Población bajo Estudio

Si el Metropolitano es implementado de acuerdo a los planes vigentes, podría satisfacer directamente las preferencias de la población bajo estudio para usar este sistema de ómnibus. Cuando se les preguntó que para tomar el ómnibus Metropolitano, qué cambios les gustaría que hubieran, 49% de los encuestados incluyeron “ómnibus modernos y limpios” en sus dos preferencias principales, 43% seleccionaron “conductores profesionales,” and 27% escogieron “paradas seguras y limpias” (Figura 6). Los planes para el Metropolitano incluyen todas estas mejoras, un dato que enfatiza su decisivo potencial para atraer a la población bajo estudio.



El Potencial del Metropolitano para Resolver Problemas en el Centro Histórico



Tres mejoras específicas en el Centro Histórico resaltaron como las que tenían mayor potencial para atraer a la población de altos ingresos. 65% indicó que el aumento en seguridad aumentaría su deseo de visitar el Centro, 42% escogió menor congestión de tránsito and 38% seleccionó menos

contaminación (Figura 7).

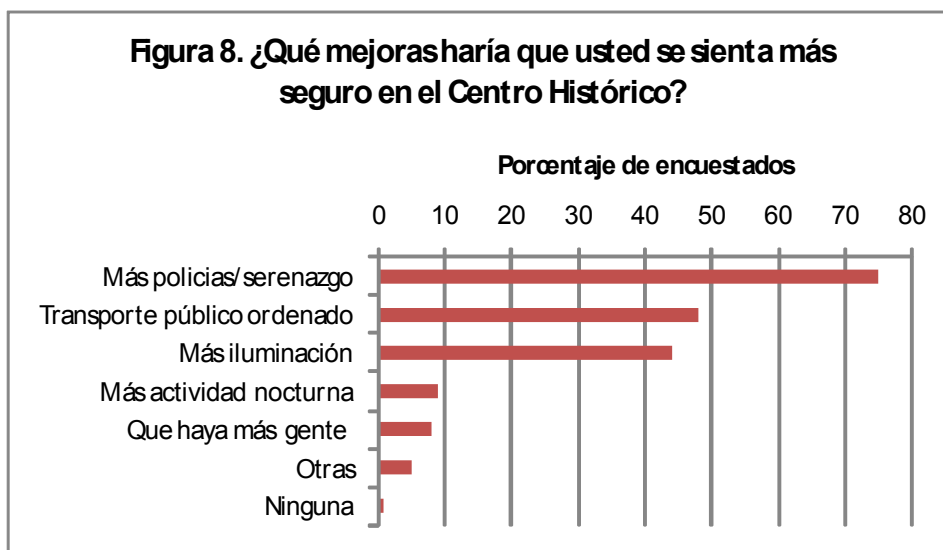
Estos datos muestran que el Metropolitano podría contribuir a volver al Centro Histórico más atractivo para la población bajo estudio porque posee el potencial de resolver dos de los tres principales cambios que quisieran verse en el distrito: congestión de tránsito y contaminación.

También subraya la importancia de llevar a cabo medidas complementarias para mejorar el ambiente urbano si el Metropolitano va a brindar algún beneficio al Centro Histórico. Primero, se debe abordar el asunto de seguridad para cualquier esfuerzo de revitalización. Además, debieran efectuarse regulaciones de taxis y controles de tráfico simultáneamente a la implementación del Metropolitano.

El Potencial del Metropolitano para Mejorar Percepciones de Seguridad en el Centro Histórico

Cuando se formularon más preguntas con respecto a las preocupaciones de seguridad, se hizo patente que ellas giran en torno al transporte público según lo que piensa este sector de la población. 48% de los encuestados indicaron que un transporte público seguro y limpio los haría sentirse más seguros en el Centro (Figura 8). En otras palabras, la simple existencia del Metropolitano

podría ayudar a resolver el problema de seguridad, que es la preocupación principal de la población estudiada en el Centro de Lima. Tal como dijo una mujer, “Algunas veces tú no quieres ir al Centro porque no sabes dónde vas a estacionar el auto, dónde vas a



caminar o con quién te vas a encontrar [Un mejor sistema de transporte público] eliminaría esas preocupaciones” Otras opciones populares para aumentar el sentimiento de seguridad fueron tener más efectivos policiales y/o serenazgo (75%) y mejor alumbramiento en calles, plazas y parques (44%).

La preferencia para una mejor iluminación no debe leerse como una señal de que han fracasado anteriores esfuerzos para mejorarla - un gran número de encuestados dijeron que el Centro está mucho mejor iluminado ahora de lo que estuvo antes, especialmente en las plazas. Sin embargo, los encuestados expresaron que desearían más alumbrado público, particularmente en las calles. Es significativo que los residentes mostraron familiaridad con la campaña de iluminación demostrando que siguen con interés los esfuerzos de revitalización en el Centro de Lima. No obstante, las demás preocupaciones indicadas por esta encuesta tienen que ser resueltas antes de que los encuestados quieran visitar el Centro de Lima en la noche.

Desafíos en torno a una Planificación Completa en el Centro Histórico

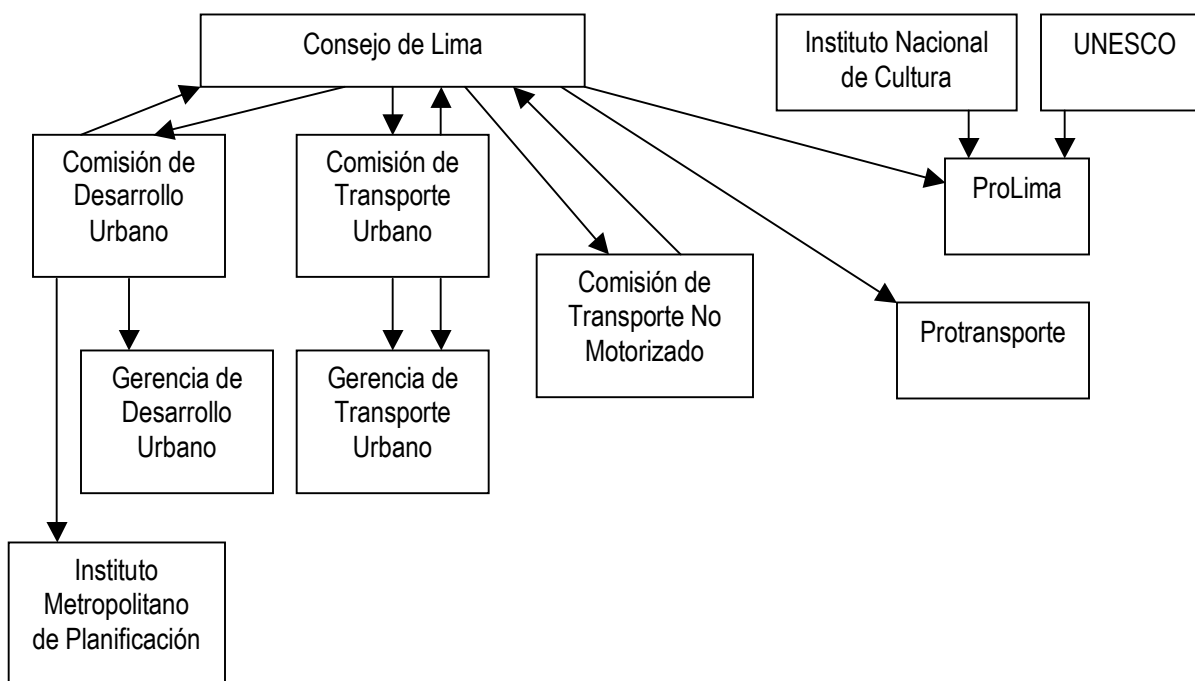
Existen innumerables planes e ideas para la revitalización del Centro Histórico, pero la actual implementación por partes de estos planes no tiene el vigor necesario para cambiar el Centro. Tal como se discutió en el Análisis de la Literatura Especializada (versión en inglés), la renovación del transporte puede combinarse con medidas urbanas para mejorar los vecindarios de la ciudad. Esta perspectiva holística podría beneficiar a Lima. Si los planificadores urbanos y de transporte coordinan sus proyectos entre sí y con el Metropolitano, los esfuerzos de revitalización podrían tener gran éxito.

Esta sección describe los obstáculos claves que existen para la integración de la planificación urbana y de transporte en el Centro. Los análisis obtenidos de más de 30 entrevistas con profesionales de planificación y los planes que actualmente están siendo diseñados e implementados por sus organizaciones. Las entrevistas fueron efectuadas durante un espacio de tiempo de 10 meses, desde Septiembre del 2006 a Mayo del 2007. Los participantes incluyeron planificadores distritales, líderes de gobierno, profesores universitarios, propietarios de negocios locales, y otros profesionales que intervienen en el proceso de planificación urbana y de transporte. Una muestra de la lista de preguntas formuladas a estos expertos se incluye en el Apéndice E. Fuentes específicas no se citarán más adelante para mantener el anonimato de aquellos que nos proporcionaron opiniones u otra información.

1. El proceso de planificación en el Centro Histórico está fragmentado.

Más de diez entidades intervienen en el proceso de planificación urbana y de transporte en el Centro Histórico. Ellas incluyen la Comisión de Desarrollo Urbano, la Gerencia de Desarrollo Urbano, el Instituto Metropolitano de Planificación, ProLima, el Instituto Nacional de Cultura (representado con frecuencia por ProLima), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura (UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization - también representado a menudo por ProLima), la Comisión de Transporte Urbano, la Gerencia de Transporte Urbano, Protransporte y la Comisión de Transporte No Motorizado.

Figura 9. Municipalidad de Lima: Agencias de Planificación Urbana y de Transporte



Entidades de Planificación Urbana

La Comisión de Desarrollo Urbano constituye la entidad de mayor jerarquía en la esfera de planificación urbana en Lima Metropolitana y está formada por *regidores*, o funcionarios y funcionarias municipales. La Comisión determina las políticas de desarrollo urbano general que sigue la Municipalidad; crea y aprueba planes y zonificación, y aprueba la construcción de nueva infraestructura, carreteras, parques y viviendas. Supervisa a la Gerencia de Desarrollo Urbano y al Instituto Metropolitano de Planificación.

La Gerencia de Desarrollo Urbano es la agencia que administra la política de Planificación Urbana trazada por la Comisión de Desarrollo Urbano para Lima Metropolitana.

El Instituto Metropolitano de Planificación constituye el “filtro regulador” para las ideas de la Comisión de Desarrollo Urbano. Sus responsabilidades establecidas son guiar y promover la práctica de planificación en los varios distritos de Lima Metropolitana, diseñar los planes urbanos y de carreteras (incluyendo calles, veredas, y áreas de estacionamiento), y actuar como consultores cuando lo requiera la Municipalidad.

ProLima es un proyecto de la Municipalidad creado para dar cumplimiento a los requisitos de preservación establecidos por la UNESCO y el Instituto Nacional de Cultura. La UNESCO designó al Centro Histórico como Patrimonio de la Humanidad, y el Instituto Nacional de Cultura vigila la conservación del patrimonio cultural. ProLima también diseña y lleva a cabo sus propios proyectos en el Centro.

Entidades de Planeamiento de Transporte

La Comisión de Transporte Urbano constituye el cuerpo de más alta jerarquía a nivel del campo de planificación de transporte, compuesto por *regidores*, quienes establecen la política de transporte de la Municipalidad. Ella supervisa a la Gerencia de Transporte Urbano.

La Gerencia de Transporte Urbano es la agencia que administra la política para el transporte público, incluyendo a los taxis.

Protransporte constituye un proyecto especial de la Municipalidad que se encarga del planeamiento y ejecución del Metropolitano.

La Comisión de Transporte No-Motorizado es otro proyecto especial de la Municipalidad, formada para crear y ejecutar el Plan Maestro para el Transporte No-Motorizado.

Las responsabilidades de estas organizaciones coinciden en ciertas áreas y dejan grandes vacíos en otras. Por ejemplo, muchas de las entidades de planificación urbana tratan asuntos administrativos pero ninguna de ellas se compromete en llevar a cabo evaluaciones críticas de la política. La Comisión de Desarrollo Urbano puede examinar ocasionalmente el triunfo o fracaso de políticas pasadas, sin embargo, su capacidad de crítica puede ser frustrada por el hecho de que ella misma ha creado las políticas a analizar. Tampoco hay agencia alguna que solicite la intervención de la comunidad. Tanto la Gerencia de Desarrollo Urbano como el Instituto Metropolitano de Planificación formulan planes, pero ninguno de ellos busca opinión pública o comentario para aquellos planes.

2. Hay una falta de coordinación y de comunicación entre los cuerpos de planificación.

Cada una de las agencias descritas anteriormente tiene sus planes, metas, y visión propias, y se han establecido muy pocos intentos para hacer que esas ideas divergentes converjan. Existe muy poca comunicación o colaboración entre las agencias. El modus operandi de muchas de estas entidades es encerrarse a sí mismas en sus propias cápsulas, y no prestan atención a cómo su trabajo afecta o es impactado por otras agencias. La coordinación es desechada a veces a propósito y otras veces se omite inconscientemente.

La falta de comunicación suele ocurrir por desacuerdos ideológicos entre dos escuelas de pensamiento: los llamados *conservacionistas* o *historicistas*, y los *renovadores*. Los *conservacionistas* priorizan la preservación histórica del Centro Histórico, lo cual se traduce en uso poco frecuente y regulación estricta. Los *renovadores* están usualmente a favor de un nuevo desarrollo, que apoya reglamentaciones menos estrictas para facilitar mayores inversiones y el uso más intensivo de los espacios urbanos del Centro. Estos dos bandos discuten constantemente sobre cada aspecto del desarrollo, desde los pasos que deben dar las empresas para obtener licencias hasta el diseño físico de estaciones de omnibuses.

En su forma más benigna, estas diferencias ideológicas impiden una cooperación efectiva entre agencias. En el peor de los casos, hacen que las organizaciones trabajen con propósitos divergentes. Por ejemplo, el proyecto fundamental de ProLima es un Plan Estratégico de 300 millones de dólares que implica restaurar varios monumentos y edificios localizados a lo largo de un llamado "Circuito Monumental." Al mismo tiempo la Municipalidad está dando cantidades de recursos a otro proyecto de infraestructura masivo, el Metropolitano de Protransporte. Debido a las perspectivas divergentes de los funcionarios, ninguna de las dos agencias ha

propuesto un diálogo efectivo sobre cómo sus proyectos podrían reforzarse uno al otro y mejorar la ciudad. En su lugar, a menudo discuten sobre detalles y se bloquean aspectos de trabajo recíprocamente. Por ejemplo, *la Inserción Urbana*, un proyecto de revitalización adyacente planeado por Protransporte, tuvo que ser reducido a simples mejoras cosméticas de fachadas, en parte debido a la regulación inflexible de la agencia progenitora de ProLima, el Instituto Nacional de Cultura. Como consecuencia, el Metropolitano y el Circuito Monumental se complementan muy poco mutuamente. La discordia frustra los esfuerzos de revitalización y previene que la Municipalidad obtenga mayores beneficios de los fondos invertidos en el mejoramiento de la ciudad.

Asimismo, la comunicación entre agencias es ridiculizada tanto por los líderes como por los funcionarios dentro de muchas de estas entidades. La cultura de las organizaciones vigentes sugiere, con frecuencia, que no vale la pena consultar con otras agencias. Hay un particular desinterés en compartir información con las organizaciones creadas para implementar políticas porque ellas no son “agencias que tomen decisiones”. Por ejemplo, muchos de los empleados entrevistados expresaron la opinión de que no vale la pena coordinar con las Gerencias de Desarrollo Urbano y Transporte Urbano porque ellas son “sólo cuerpos administrativos.” Otras agencias no muestran interés en coordinar con entidades que lleven a cabo los “proyectos especiales” de la Municipalidad dado que sólo existen para ejecutar un proyecto y es probable que desaparezcan luego de que éste se haya terminado. Por ejemplo, varias organizaciones no coordinan con Protransporte por estas razones.

Esta falta de coordinación se manifiesta en un desconocimiento general entre agencias de los proyectos vigentes. Un ejemplo extremo es la frágil relación que existe entre la Gerencia de Transporte Urbano y Protransporte. Sus campos de trabajo son, sin duda, los más interconectados de estas agencias - de hecho, ambas trabajan en el sistema del Metropolitano - sin embargo, coordinan muy poco. La Gerencia de Transporte Urbano está diseñando actualmente la fase dos del Metropolitano, nueve corredores complementarios. No obstante, las dos entidades casi nunca se comunican con respecto a los aspectos de ambos proyectos que coinciden y a la perspectiva global que los une. Hay una comunicación particularmente limitada en torno a la dirección a seguir después de la construcción del Metropolitano. Protransporte asume que la Gerencia estará a cargo de ciertos aspectos del sistema, incluyendo el establecimiento de una reducción gradual del número de taxis en el Centro Histórico, en cambio, el personal de la Gerencia por el momento, no observa restricción alguna. Durante el presente estudio, las dos agencias ni siquiera habían establecido un plan para resolver asuntos más inmediatos, tales como, por ejemplo, cómo funcionará la apertura del sistema completo del Metropolitano. Existe poca probabilidad de lograr una revitalización fructífera con esta política de aislamiento.

3. La planificación urbana y de transporte se enfocan como dos procesos separados.

Desde el punto de vista conceptual y práctico, ambos la planificación urbana y de transporte son procesos independientes en el Centro Histórico. Las agencias operan asumiendo que cada campo tiene muy poco impacto en el otro, o que los efectos – sean positivos o negativos - son inevitables y no requieren acción o apoyo específico. Los proyectos de transporte raramente incluyen el análisis de impactos que experimentan las zonas urbanas adyacentes, o estrategias para maximizar el desarrollo. Del mismo modo, los proyectos urbanos, por lo general, no incorporan estudios de los viajes que se generarán o de cómo se puede promover el uso del tránsito público y no motorizado. Es común para las organizaciones de planificación de transporte asumir que no es asunto suyo considerar los impactos de sus planes a nivel

urbano, o viceversa. La falta de fondos, de comunicación y la fragmentación descrita anteriormente sólo hacen que la brecha sea más amplia.

Protransporte, por ejemplo, opera sin una visión establecida o una estrategia global para el Centro Histórico y no ha efectuado una evaluación del impacto del corredor en las inmediaciones. Su proyecto *Inserción Urbana*, a pesar de constituir un paso importante, es una iniciativa de pequeña escala, con poca financiación, cuyo objetivo es “mitigar el impacto negativo de instalar el corredor”. Tampoco ayuda el hecho de que Protransporte no reciba apoyo a nivel urbano de otras agencias. ProLima y el Instituto Metropolitano de Planificación se mantienen concentrados en sus propios proyectos aislados. Este divorcio entre la planificación urbana y de transporte impide el progreso de la revitalización, haciendo que las organizaciones pierdan oportunidades para magnificar los impactos de sus proyectos. Una oportunidad particularmente grande que se está perdiendo en el período de la elaboración del presente informe es que ninguna agencia ha planificado un componente urbano relacionado con la Estación Central.

4. Las agencias de transporte y las agencias urbanas están planificando sin considerar al proyecto del Metropolitano.

Los planes en torno al Metropolitano e incluso el comienzo de su construcción han tenido muy poco impacto en otros proyectos urbanos y de transporte para el Centro. Las agencias continúan trabajando en sus propios proyectos y hacen ajustes mínimos.

Por ejemplo, la Comisión de Desarrollo Urbano persiste en enfocar sus esfuerzos en el Plan Estratégico, a pesar de que apoya al Metropolitano. De la misma manera, ProLima reconoce que, a pesar de que ellos están observando el desarrollo del Metropolitano, éste no ejerce influencia alguna en sus planes. Los funcionarios expresaron la opinión que muchos comparten que la inversión y el desarrollo seguirá inevitablemente a la construcción del Metropolitano y que no hay necesidad de tomar un rol activo en este proceso.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

A tres conclusiones básicas se llegaron en el presente estudio.

1. El Metropolitano tiene el potencial de atraer recursos económicos al Centro Histórico; hacer que el Centro sea más saludable al aumentar la diversidad en el centro de Lima y crear ímpetu para crecimiento y revitalización.
 - La hipótesis número uno, que establecía que el Metropolitano constituye un instrumento viable para atraer a la población afluente, fue verificada. En caso de que la Municipalidad implemente el Metropolitano de acuerdo a los planes vigentes, podría ser un instrumento muy poderoso para la revitalización.
2. Capitalizar el potencial de revitalización del Metropolitano va a requerir integrar planificación urbana y de transporte para satisfacer las necesidades y demandas de todos los usuarios. En el caso de la población estudiada, esto significa priorizar la seguridad individual, resolver problemas de tráfico tales como la congestión de tránsito y contaminación, y mejorar los espacios públicos.
 - La hipótesis número dos, que establecía que los planes urbanos y de transporte vigentes se ajusten para reforzar la ola de revitalización que el Metropolitano vaya a traer consigo, también fue verificada. Las agencias de planificación urbana y de transporte tienen un sinnúmero de ideas brillantes. El obstáculo que enfrenta un esfuerzo de revitalización robusta es la consolidación de estos planes.
3. Actualmente los esfuerzos de planificación urbana y de transporte general para el Centro están llevándose a cabo en forma fragmentada y sin prestar atención al plan del Metropolitano.

Recomendaciones

Estas recomendaciones se proponen para los funcionarios de Lima que trabajan en planificación urbana y de transporte en el Centro Histórico de Lima. También pueden ser de utilidad para académicos, expertos de organizaciones no gubernamentales o cualquier otro profesional que desea trabajar para lograr una planificación más completa o un Centro Histórico rehabilitado.

1. Reconocer formalmente la necesidad de integrar a las organizaciones de planificación, en dos niveles, dentro y entre los campos urbanos y de transporte.

Las agencias y los líderes deben reconceptualizar al Metropolitano como un instrumento de desarrollo, que atrae recursos, y reconocer la necesidad de planificar al respecto. Primero, las Comisiones de Transporte Urbano y Desarrollo Urbano, los líderes con visión y los que establecen agendas, deben establecer al Metropolitano como una prioridad para todas las organizaciones de planificación. En seguida, debe crearse un grupo de trabajo compuesto por profesionales de todas las organizaciones implicadas. Este grupo de trabajo debe elegir un pequeño número de proyectos prioritarios en los cuales enfocar esfuerzos de planificación integrados, dirigir la implementación de los proyectos, y diseñar planes que incluyen consideraciones urbanas, de transporte y de seguridad.

2. Tomar acciones integradas.

Las agencias de planificación deben ajustar sus prioridades y cálculos del momento oportuno para llevar a cabo sus proyectos urbanos y de transporte en coordinación con el Metropolitano. La implementación simultánea de mejoras al medio ambiente urbano, a los sistemas de transporte, de seguridad, y ofertas comerciales brindará un gran beneficio en los planes de revitalización.

Las agencias municipales podrían empezar esta perspectiva integrada con la Estación Central. Su localización, la Plaza Grau, es la entrada al Centro Histórico donde se adquieren las primeras impresiones del distrito. Una Estación Central bien planificada podría traer una nueva imagen al Centro y mayor seguridad y comodidad a los usuarios del sistema de tránsito. Las agencias de planificación deben trabajar juntas para maximizar el impacto positivo que tiene la Estación Central en sus inmediaciones. Crear planes que aumenten las medidas de seguridad, reduzcan el tráfico, incrementen la iluminación, provean veredas y pasos peatonales, e incluyan árboles y plantas, todos estos serían pasos importantes para lograr el objetivo deseado.

3. Enfocarse en desarrollar las inmediaciones de la ruta del ómnibus.

Para aprovechar al máximo los beneficios que traen consigo el proyecto del Metropolitano, la revitalización y desarrollo deberían empezar en las áreas inmediatas a la ruta del ómnibus. Varios tipos de proyectos urbanos y ofertas comerciales deberían desarrollarse en las inmediaciones del corredor. Esto estimularía a que todos los Limeños usen el sistema de ómnibus así como sus áreas adyacentes. Cuando se planifique el futuro de esta área adyacente, los funcionarios responsables tienen que priorizar la seguridad y el espacio público y crear mecanismos para fomentar el viaje por tránsito público.

Específicamente, los funcionarios deberían priorizar el desarrollo de una economía local diversificada a lo largo de la ruta del ómnibus. Diversas ofertas y oportunidades comerciales atraerán a un grupo heterogéneo de personas que visitarán el Centro por una serie de propósitos y a diversas horas del día. Esto a su vez contribuirá a un medio ambiente urbano más dinámico y seguro.

4. Mirar la imagen global de transporte en el Centro Histórico.

Aunque el Metropolitano ayudará a enfrentar la congestión de tránsito y la contaminación- dos preocupaciones fundamentales para el Centro Histórico- su sola existencia no resolverá estos problemas. Un asunto que obviamente está por resolverse es la superabundancia de taxis y colectivos. El dilema de transporte del Centro debe observarse holísticamente. El impacto positivo que el Metropolitano pueda tener en el Centro disminuirá drásticamente si el problema de los taxis no se resuelve al mismo tiempo. Medidas urgentes deben ser tomadas por la Gerencia de Transporte Urbano para restringir el número de taxis y colectivos autorizados en el Centro, y la Comisión de Transporte Urbano debería asegurar que esta reducción se haga realidad.

5. Considerar la seguridad como una parte integral de todo esfuerzo de planificación.

La seguridad es un problema serio para cualquiera que pase tiempo en el Centro Histórico. El Metropolitano no puede tener éxito, y no se puede comenzar la revitalización, si la inseguridad continúa dominando el Centro.

Los planificadores de Lima deberían priorizar la seguridad en todos los aspectos de la revitalización. Si la gente no percibe que el Centro es seguro, no pasarán más tiempo allí, sin importar qué otros progresos se lleven a cabo. Residentes, empleados y visitantes necesitan tener una evidencia de seguridad - desde más efectivos policiales y serenazgo hasta un ambiente urbano y una sistema de tránsito más ordenados - durante su permanencia en el Centro, que incluyen el viaje en ómnibus, la espera en la estación del ómnibus, y el trecho a pie a su destino. Un Centro Histórico más seguro podría perder el estigma que actualmente lo acompaña.

6. Capitalizar la energía vigente del Centro.

En sus inversiones y promociones la Municipalidad debería enfatizar los rasgos que hacen del Centro Histórico único.

El Centro Histórico tiene cualidades que ningún otro distrito posee, incluyendo plazas, catedrales, museos y parques. El Centro también es conocido por ciertas especialidades comerciales, como son zapatos de cuero de calidad, dulces especiales, librerías. Estas áreas económicas, si se refuerzan podrían atraer a residentes de mayor ingreso económico quienes compran con frecuencia.

7. Responder a los intereses de la población más afluyente de Lima.

Invertir en desarrollo que capitalice específicamente los intereses de esta audiencia valiosa, que podría brindar los recursos necesarios al Centro Histórico, dando ímpetu a los esfuerzos de revitalización y mejorando la calidad de vida para aquellos que viven, trabajan, y se recrean en el Centro.

Expandir y mejorar las ofertas culturales y el espacio público. Además de aumentar la seguridad y regular las condiciones de transporte los residentes de altos ingresos señalaron que visitarían el Centro si tuvieran mejores instituciones culturales (museos, galerías de arte, teatro, cinemas), más festivales y eventos especiales, y parques y plazas en mejores condiciones. Los planificadores deberían alentar la creación de más oportunidades recreativas como éstas, particularmente en áreas adyacentes al Metropolitano donde ellos podrían estimular el tránsito público. Por supuesto que deben proveerse servicios de seguridad junto con estos cambios.

La Municipalidad debería alentar la apertura de restaurantes y tiendas de primer nivel. En su vida diaria, este grupo de gente pasa mucho tiempo y dinero comiendo en restaurantes y yendo de compras. Si se ofrecen más oportunidades recreativas y comerciales de lujo en el Centro de Lima, algunas de las actividades recreativas de la población afluyente podrían trasladarse hacia allá.

Se debería enfocar las mejoras en el ambiente urbano en las inmediaciones de los centros de trabajo de profesionales. El porcentaje de este grupo que va regularmente al Centro de Lima para trabajar es una audiencia captable para la revitalización. Cambios en el Centro tales como una mejor seguridad, iluminación, espacio público, veredas y mantenimiento deberían implementarse junto a las grandes oficinas. Los empleados notarán el progreso logrado, divulgarán las noticias con la familia y amigos y tal vez incluso pasen tiempo en el Centro fuera del trabajo.

Es preciso resolver los problemas de congestión vehicular y contaminación, tal como se explica anteriormente.

Referencias

- Artigas, A., Chabalgoity, M., & Garcia, A., et al. (2002). Transformaciones socio-territoriales del Área Metropolitana de Montevideo. *EURE*, 28(85), 151-170.
- Dammert, L. (2001). Construyendo ciudades inseguras: Temor y violencia en Argentina. *EURE*, 27(82), 5-20.
- Cervero, R. (1998). *The transit metropolis*. Washington, D.C.: Island Press.
- Chapple, K. (2006). Overcoming mismatch: Beyond dispersal, mobility and development strategies. *Journal of the American Planning Association*, 72(3), 322-336.
- Centro de Investigación, Desarrollo y Asesoría del Transporte Terrestre. (Date unknown). *Ambiente y transporte en el Centro Histórico de Lima*. Lima: Author.
- Dextre, J.C. (Date unknown [a]). *Ciudad y transporte: Un enfoque de desarrollo sostenible*.
- Dextre, J.C. (Date unknown [b]). *Planificación del transporte urbano: Un enfoque de movilidad sostenible*.
- Freeman, L. & Braconi, F. (2004). Gentrification and displacement: New York City in the 1990s. *Journal of the American Planning Association*, 70(1), 39-52.
- Instituto Nacional de Cultura. (2007). Instituto Nacional de Cultura. Retrieved Nov. 2006 from Instituto Nacional de Cultura, Lima. Web site: <http://www.inc.gob.pe/>.
- Interamerican Development Bank. (2003). *Programa de transporte urbano de Lima Metropolitana – Subsistema Norte-Sur: Propuesta de préstamo* (PE-0187). Lima: Author.
- Interamerican Development Bank. (Date unknown). *Estrategia para la viabilización social del programa de transporte urbano de Lima*. Lima: Author.
- International Council on Monuments and Sites. (1987). *Nomination of San Francisco de Lima for the World Heritage List*. Paris: Author.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- Japan International Cooperation Agency. (2004). *Estudio de movilidad urbana: Características de la demanda del sistema de transporte urbano Lima y Callao*. Lima: Author.
- Japan International Cooperation Agency. (2005). *Plan maestro de transporte urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao*. Lima: Author.
- Jaramillo, S. (2006). Reflexiones sobre las políticas de recuperación del Centro, y del Centro Histórico, de Bogotá. *CEDE*, 40, 1-40.
- Ludeña, W. (2002). Lima: Poder, centro y centralidad: Del centro nativo al centro neoliberal. *EURE*, 28(83), 45-65.
- Martin, G., & Ceballos, M. (2004). *Bogotá: Anatomía de una transformación: Políticas de seguridad ciudadana, 1995-2003*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2007). *PromPeru: Comisión de promoción del Perú para la exportación y el turismo*. Retrieved Feb. 2007, from PromPeru, Lima. Web site: <http://www.promperu.gob.pe/>.

Municipalidad Metropolitana de Lima. (1998). *Plan maestro Centro de Lima* (Ordenanza No. 201). Lima: El Peruano.

Municipalidad Metropolitana de Lima. (2005). *Reajuste integral de la zonificación de los usos del suelo del Cercado de Lima* (Ordenanza No. 893). Lima: El Peruano.

Municipalidad Metropolitana de Lima, Gerencia de Desarrollo Empresarial. (date unknown). *Promoviendo la inversión privada en el Centro Histórico de Lima*. Lima: Author.

Municipalidad Metropolitana de Lima, Gerencia de Desarrollo Empresarial, Subgerencia de Turismo. (2006). *Monitor turístico: Informe subgerencial de demanda turística*. Lima: Author.

Municipalidad Metropolitana de Lima, Instituto Metropolitano de Planificación. (2005). *Plano de zonificación de Lima Metropolitana: Cercado de Lima y Centro Histórico* (Ordenanza No. 620). Lima: Author.

ProLima. (2005). *Plan estratégico para la recuperación del Centro Histórico de Lima 2006-2035*. Lima: Author.

PromPerú. (2003). *Nivel de satisfacción del turista extranjero 2003: Evaluación en Lima, Cusco y Puno*. Lima: Author.

PromPerú. (2005). *Perfil del turista extranjero 2005*. Lima: Author.

Protransporte. (2005). *Informe final: Estudio de línea base ambiental Cosac I*. Lima: Author.

Protransporte. (2006a). *Estudios complementarios de ingeniería y elaboración de expedientes del corredor segregado (COSAC I) Sector Centro: Informe final, expediente técnico Tramo II Corredor Centro*. Lima: Author.

Protransporte. (2006b). *Resumen ejecutivo: Estación Central*. Lima: Author.

Protransporte. (2006c). *Resumen ejecutivo: Mejoramiento de pistas y veredas del Centro Histórico*. Lima: Author.

Protransporte. (2007a). *Estudios de inserción urbana y estaciones centro-norte*. Lima: Author.

Protransporte. (2007b). *Protransporte*. Retrieved Oct. 2006, from Protransporte, Lima. Web site: <http://www.protransporte.gob.pe/>.

Rodriguez, A. & Winchester, L. (2001). Santiago de Chile: Metropolitización, globalización, desigualdad. *EURE*, 27(80), 121-139.

Sabatini, F., Caceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, 27(82), 21-42.

Sandercock, L. (2004). Towards a planning imagination for the 21st century. *Journal of the American Planning Association*, 70(2), 133-141.

Shore, W. (1995). Recentralization: The single answer to more than a dozen United States problems and a major answer to poverty. *Journal of the American Planning Association*, 496-509.

Talen, E. (2006). Neighborhood-level social diversity. *Journal of the American Planning Association*, 72(4), 431-446.

Transmilenio S.A. (2006). *Impacto urbano de la Fase I*.

Victoria Transport Policy Institute. (2007). *Victoria Transport Policy Institute*. Retrieved Apr. 2007, from Victoria Transport Policy Institute, Victoria, BC. Web site: <http://www.vtpi.org/>.

World Bank, Protransporte, & DESCO. (2002). *Estudio valoración de los beneficiarios proyecto transporte público urbano Lima*. Lima: World Bank.

Apéndices

Apéndice A: Hoja de encuesta básica

FECHA

HORA

LUGAR

“Soy un/una estudiante haciendo unas investigaciones académicas sobre el desarrollo del Centro Histórico de Lima. Los resultados van a ser usados solo para mí, no para ningún gobierno o empresa. ¿Puedo hacerle unas breves preguntas?”

1. ¿Ud. vive dentro de esta área? (Mostrar mapa. No → no realizar encuesta)			
2. ¿Ud. o algún miembro de su familia tiene auto? (No → no realizar encuesta)			
3. Hombre / mujer (al ojo)			
4. Edad	20-39	40-59	60-mayor

5. ¿Ha visitado el CHL en el último mes? Si No (Sí → 6; No → “Otros Distritos” del 8)

6. ¿Va con regularidad al CHL para trabajo o estudios?

A. No voy con regularidad	B. Sí, voy por trabajo	C. Sí, voy por estudios
---------------------------	------------------------	-------------------------

7. ¿En el mes pasado, cuántas veces se ha movilizado al CHL en los siguientes medios de transporte?

A. Carro privado		C. Colectivo	
B. Taxi		D. Omnibus/coaster/combi	

8. ¿En el mes pasado, cuántas veces ha hecho las siguientes actividades de diversión en el CHL y en otros distritos?

Actividad	CHL	Local en CHL	Otros Distritos
A. Pasear por los parques y las plazas			
B. Comer en un restaurante			
C. Ir de compras			
D. Ir al cine o al teatro			
E. Visitar un museo, galería de arte u otra institución cultural			
F. Ir a un bar o una discoteca			
G. Asistir a un festival o un evento especial			
H. Otra actividad de diversión en el CHL (especificar)			

9. ¿En su opinión qué mejoras harían al CHL más atractivo para visitarlo? (Elija 2 preferencias en prioridad)

A. Mejores opciones para diversión		E. Ambiente urbano en mejor estado	
B. Mayor seguridad		F. Menos contaminación	
C. Menos congestión vehicular		G. Otra mejora (especificar)	
D. Mejor calidad de transporte público		H. Ninguna mejora haría al CHL más atractivo para mí	

10. ¿Cuáles mejoras en las opciones de diversión lo animarían a visitar más al CHL? (Elija 2 preferencias en prioridad)

A. Parques y plazas mejores mantenidos		E. Mejores bares o discotecas	
B. Más almacenes o tiendas de cadena		F. Más festivales o ferias especiales	
C. Mejores restaurantes		G. Otra diversión (especificar)	
D. Mejores instituciones culturales (museos/galerías de arte/teatros/cines)		H. Ninguna mejora me animaría a visitar más al CHL	

11. ¿Qué características le harían sentir más seguro en el CHL? (Elija 2 preferencias en prioridad)

A. Más policías/serenazgo		E. Mejor iluminación en las calles, plazas, parques	
B. Un sistema de transporte público más ordenado, seguro y limpio		F. Otro (especificar)	
C. Más gente paseando por las calles, plazas, parques		G. Nada me haría sentir más seguro en el CHL	
D. Más actividad de noche			

12. ¿Cuál de las siguientes opciones lo animarían a visitar un espacio público en el CHL (parque, plaza, calle)? (Elija 2 preferencias en prioridad)

A. Veredas amplias y bien mantenidas		F. Flores, arboles, esculturas	
B. Calles peatonalizadas		G. Bancos y lugares para descansar	
C. Cruces peatonales semaforizados		H. Otro (especificar)	
D. Tráfico más calmado		I. Nada me animaría a visitar un espacio publico en el CHL	
E. Libre de basura			

13. ¿Cuáles características tendría que tener un sistema de bus para que Ud. lo tomaría? (Elija 2 preferencias en prioridad)

A. Tan rápido como un carro particular		F. Bajo riesgo de robos dentro del bus	
B. Buses modernos/limpios		G. Buses menos contaminantes	
C. Paraderos seguros/limpios		H. Otro (especificar)	
D. Conductores profesionales		I. No tomaría el bus de ninguna manera	
E. Alto nivel de seguridad vial			

Describe el Metropolitano- El gobierno municipal viene planificando un nuevo sistema de transporte público que unirá los distritos de San Isidro y Miraflores con el Centro Histórico de Lima a través de la Vía Expresa y las Avenidas Alfonso Ugarte, Emancipación y el Jirón Lampa. Estos buses serán menos contaminantes que los actuales, circularán a través de corredores exclusivos de tal forma de ir más rápido que el resto de los vehículos, y los pasajeros tendrán estaciones acondicionadas para que puedan subir y bajar de los vehículos de forma segura y pagar sus pasajes antes de subir a los buses. **Enseñar foto del Transmilenio.**

14. ¿Cuando el sistema esté operando, Ud. lo usaría para ir al CHL para hacer actividades de diversión? ¿Si no, por qué?

Sí	No	
----	----	--

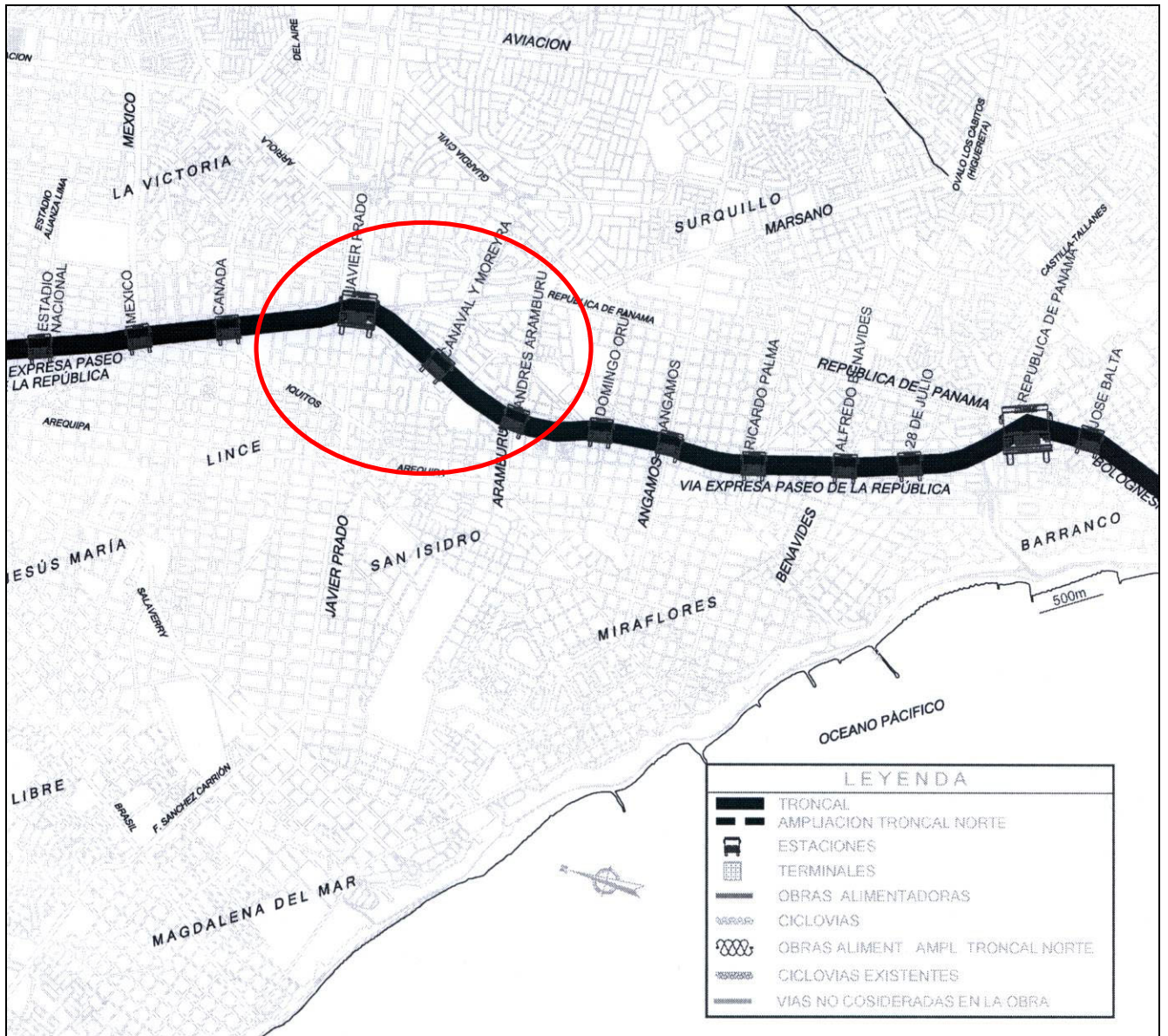
15. ¿Cuando el sistema esté operando, estaría más dispuesto a pasar tiempo en el CHL haciendo compras, yendo a restaurantes o haciendo otras actividades de diversión? ¿Si no, por qué?

Sí	No	
----	----	--

Apéndice B: Fotografía del Trasmilenio de Bogotá mostrada a los encuestados



Apéndice C: Plano de la ruta para el Metropolitano a través de San Isidro



Apéndice D: Agencias gubernamentales, organizaciones y otras instituciones donde se realizaron entrevistas

Municipalidad de Lima

- Varios regidores de la Municipalidad de Lima que también son miembros del Comité de Transporte Urbano, el Comité de Desarrollo Urbano y el Comité de Transporte No-motorizado
- Protransporte – varios expertos
- Gerencia de Transporte Urbano
- Gerencia de Desarrollo Urbano
- Gerencia de Desarrollo Empresarial
- Secretaria Técnica de Consejo de Transporte de Lima y Callao – diversos profesionales
- ProLima
- Instituto Metropolitano de Planificación

Otras Municipalidades

- Municipalidad de San Isidro, Gerencia de Desarrollo Urbano – diversos profesionales

Organizaciones No-Gubernamentales

- Banco Mundial
- Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre – varios expertos
- Fondo Nacional del Ambiente Perú – varios expertos
- ITS España (Sistemas de Transporte Inteligentes, España) – un financiador/accionista en el desarrollo de la infraestructura de transporte de Lima)

Instituciones Académicas

- Pontificia Universidad Católica del Perú, Departamento de Ingeniería.

Empresas

- Saga Falabella
- Propietarios/gerentes de variados tiendas en el Centro Histórico

Apéndice E: Muestra de preguntas en las entrevistas a funcionarios/expertos/personal

1. ¿Cuál es el proyecto más importante que actualmente está ejecutando su organización?
2. ¿Bajo que planes formales o documentos oficiales está operando ahora su organización?
3. ¿Cuáles son las metas de la organización para construir el Centro Histórico?
4. ¿Cómo hacen su trabajo? ¿Hay un proceso regular que ustedes siguen?
5. ¿Trabajan con frecuencia con otras organizaciones? ¿Están ustedes trabajando actualmente con otras organizaciones? ¿Cómo se establece la cooperación?
6. ¿Hay una comunicación efectiva entre las organizaciones que operan en su campo (ya sea de transporte o planificación urbana)?
7. ¿Hay una comunicación efectiva entre agencias de planificación urbana y planificación de transporte?
8. ¿Otras organizaciones están implementando proyectos urbanos y de transporte que complementan los proyectos de su organización?
9. ¿Cuál es el logro más importante de su organización en relación al Centro Histórico?
10. ¿Está usted de acuerdo con las políticas implementadas en el Centro Histórico en el pasado?
11. ¿Apoya usted el proyecto del Metropolitano?
12. ¿Está su organización tomando en consideración a el Metropolitano mientras hace su trabajo?
Está usted formulando o implementando planes que complementarían al Metropolitano? ¿Se comunica usted o colabora con Protransporte?
13. ¿Qué cree usted que sea necesario para conseguir la revitalización del Centro Histórico?

Apéndice E (continuación): Muestra de preguntas en las entrevistas a propietarios/gerentes de negocios en el Centro Histórico

1. ¿Está su tienda afectada por razones de seguridad?
2. ¿Su negocio sufre por la congestión de tránsito?
3. ¿Sus clientes vienen a comprar usando el transporte público? ¿Es fácil para ellos usarlo?
4. ¿Va a ayudar a su negocio, la implementación del Metropolitano?
5. ¿Qué mejoras al Centro Histórico beneficiarían más a su tienda?
6. ¿Tiene usted planes de expandir su tienda e invertir más?
7. ¿La implementación del Metropolitano afectaría sus planes?

Apéndice F: Plano de la ruta trazada para el Metropolitano a través del Centro Histórico

El corredor del Metropolitano entrará al Centro Histórico por la Vía Expresa del Paseo de la República en la Plaza Grau, donde el carril del Metropolitano bajará a la Estación Central subterránea (ilustrada por las cajas grises a la derecha del plano). En este punto la ruta del ómnibus se separa en dos, un segmento se une al Jirón Lampa y el otro va hacia la Avenida España. La ruta del ómnibus en el Jirón Lampa sube al Centro de nuevo después de la Avenida Roosevelt, donde luego dobla a la izquierda hacia la avenida Emancipación y continúa a la Plaza Castilla. La ruta en la avenida España vuelve a subir al Centro después de pasar el Jirón Washington y dobla a la derecha en la Avenida Alfonso Ugarte, con dirección al norte. Las rutas se reúnen en la Plaza Castilla y salen del Centro en el Puente del Ejército.

Las estaciones del ómnibus a lo largo del corredor estarán en promedio a 700 metros una de la otra. En el Centro, ellas estarán localizadas en la Plaza Grau (Estación Central), en la intersección del Jirón Lampa y Nicolás de Piérola, en la Avenida Emancipación y el Jirón de la Unión, en la Avenida Emancipación y Avenida Tacna, en la Plaza Ramón Castilla, en la Avenida Alfonso Ugarte and Avenida España, en la Avenida Alfonso Ugarte y Avenida Quilca, y en la Plaza Dos de Mayo.

