

CARACTERIZACION DEL AREA METROPOLITANA

PARTE III

1 Síntesis del Diagnóstico - Pronóstico

A continuación se presenta un breve resumen de la Parte III del Plan: Caracterización del Area Metropolitana, a la que se ha llamado, Síntesis del Diagnóstico -Pronóstico.

El íntegro de la Parte III se presenta posterior a la octava y última Parte, vale decir, en las páginas finales del texto. En ella se da cuenta de forma acuciosa y detallada, del análisis y resultados de la caracterización de la Metrópoli. Se convierte por lo tanto, en un anexo al que se puede recurrir, en caso se desee información específica respecto a la problemática de la ciudad.

III.1 SINTESIS DEL DIAGNOSTICO-PRONOSTICO

La Síntesis del Diagnóstico-Pronóstico pretende resaltar a manera de conclusión, los aspectos centrales de la problemática urbana de la Metrópoli considerados en la Caracterización del Area Metropolitana.

En términos generales, se puede afirmar que la hipótesis principal del Plan, ha sido parcialmente verificada, en el sentido de que la estructura físico-espacial monocéntrica y desordenada del Area Metropolitana, es el modo particular de asentamiento y crecimiento poblacional y urbano, que se ha producido históricamente teniendo en cuenta los factores geográficos, sociales, económicos y políticos del país, y de la propia metrópoli.

La Metrópoli, Lima-Callao, se originó históricamente a partir de dos centros poblados diferenciados (Lima como centro político-administrativo del país, y el Callao como primer puerto marítimo), que fueron creciendo progresivamente, sobretodo desde 1940, hasta convertirse en una unidad física y funcional tipo "conurbación".

Dicho proceso de metropolización expresa gran concentración de población y de actividades económicas, y crecimiento acelerado y desordenado.

- *En 1992, la población de la Metrópoli se estima en 6.7 millones de habitantes.*
- *En 1988, tenía 6'053,900 habitantes, lo que representaba un tercio de la población total del país.*
- *En 1992 la extensión que ocupa se estima en 60,000 hectáreas.*
- *En 1988 ocupaba una extensión de 54,000 hectáreas, con un patrón de asentamiento físico extensivo de baja densidad (112 Hab / Há.), que consume mucha área, encareciendo los costos de urbanización y transporte.*
- *Concentraba aproximadamente el 90% de los servicios comerciales, crediticios y financieros y administrativos del país; el 43% del Producto Bruto Interno; el 57% de la producción industrial nacional; el 51% del total de trabajadores del Sector Público; y alrededor del 80% de la inversión privada nacional para el período 1980-1990.*

Desde otro punto de vista, en las últimas cuatro décadas esta gran concentración poblacional en el Area Metropolitana, ha tenido un componente de migración importante, que está generando procesos socio-culturales inéditos.

En este contexto, puede deducirse que el estudio y planificación de la Metrópoli debe plantearse dentro de un marco nacional, regional y micro-regional, considerando su problemática urbana, la misma que para efectos de análisis se subdividió en aspectos político-geográfico, socio-demográfico, socio-económico, económico-financiero, político-administrativo, físico-espacial y de servicios públicos.

a) Respecto a los aspectos político-geográficos se han detectado los siguientes desequilibrios y/o tendencias:

- *Existencia de conflictos y vacíos en la fijación de los actuales límites provinciales y distritales debido a: la antigüedad de las leyes de creación de muchos distritos, al crecimiento urba-*

no desordenado y a las desiguales posibilidades de las Municipalidades para la atención a la población en cuanto a servicios públicos.

- Proclividad a la creación de nuevos distritos en el Área Metropolitana sin tener un sustento técnico convalidado en una visión integral que propenda a una delimitación distrital homogénea y racional, de acuerdo a las necesidades de planeamiento de la Metrópoli, y no meramente a criterios voluntaristas.

b) Respecto a los aspectos socio-demográficos de la Metrópoli se ha detectado las siguientes situaciones y tendencias:

- Concentración creciente de la población nacional en el Área Metropolitana, que genera una presión demográfica en la demanda laboral y residencial, que no puede ser absorbida orgánicamente por la Metrópoli, produciendo informalidad y marginalidad urbana. Así se tiene que, para 1996 la población de la Metrópoli sería de 7.5 millones de hab. y en el año 2010 cerca a los 10.3 millones.
- Crecimiento poblacional metropolitano con mayor dinamismo en comparación con el crecimiento poblacional del país (entre 1972-81 fue de 3.8% en comparación a la tasa nacional de 2.6% para el mismo período). La elevada tasa de migración neta y la reducción de los índices de mortalidad bruta e infantil, así como el incremento de la esperanza de vida al nacer, parecen ser los factores causales demográficos del significativo crecimiento poblacional de Lima Callao. Las disparidades del Ingreso Nacional, actúan como condicionantes para que el problema demográfico se agudice.
- Desaceleración del crecimiento poblacional del Área Metropolitana, en términos relativos, a partir de la década del 70 (entre 1961-72 fue de 5.4%, entre 1972-81 fue de 3.8%) debido a la disminución del componente de migración neta hacia la Metrópoli.

Sin embargo, la ciudad ha seguido incrementando y concentrando población, en términos absolutos, no sólo por el crecimiento vegetativo sino también por los desplazamientos migratorios netos que sigue recepcionando, aunque en menor medida; y en razón que continúan existiendo expectativas en la población migrante de conseguir mejores oportunidades de empleo y mejores condiciones de vida en la Metrópoli.

Para los próximos 20 años se espera que la tasa de crecimiento poblacional de la Metrópoli tenga una tendencia decreciente con mayor ritmo, hasta llegar a una tasa próxima al 2.4% en el año 2,010.

- Distribución espacial diferenciada del crecimiento poblacional metropolitano, siendo los distritos de mayor tamaño poblacional, San Martín de Porres, San Juan de Lurigancho, La Victoria, Comas y Villa María del Triunfo.

El Cercado, La Victoria, Rímac y Callao presentan, en general, tendencias poblacionales decrecientes; y San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres y Comas presentan tendencias poblacionales crecientes.

c) En relación a los aspectos socio-económicos del Área Metropolitana se han identificado los siguientes desequilibrios y/o tendencias:

- Existencia de un alto grado de sub-ocupación y desocupación, y decrecimiento de la población adecuadamente empleada en la Metrópoli, como producto de las crisis económicas del país experimentadas en las últimas décadas.
- Proceso de terciarización de la economía nacional y metropolitana, que consiste en el traslado acelerado de fuerza laboral del sector primario al sector terciario, de ocupaciones agrícolas tradicionales a ocupaciones netamente urbanas, principalmente la pequeña industria, el comercio y los servicios; debido

a las condiciones adversas de producción y de seguridad en el campo, y a la pérdida de áreas agrícolas para su conversión en áreas urbanas.

- *Proceso de informalidad de ciertas actividades urbanas debido a que la presión demográfica de la Metrópoli, en las últimas cuatro décadas experimentó una inadecuada canalización laboral y residencial, originando por un lado, pequeña industria y comercio informal, y por otro lado, tugurización y asentamientos humanos marginales.*
- *Concentración de la fuerza laboral de otros lugares del país en el Area Metropolitana como producto del proceso de urbanización, del desplazamiento de población y del deterioro de tierras agrícolas aptas para el proceso productivo. Este proceso de urbanización ha permitido, en un primer momento, que la fuerza laboral se concentre en el area urbana central de la ciudad (década del 60), para luego localizarse en áreas periféricas (década del 80).*
- *Existencia de una estratificación socio-económica de la población metropolitana con alto grado de desigualdad. El 7.8% de los hogares de la Metrópoli pertenecen a los estratos altos, el 33% a los estratos medios y el 59.2% corresponden a los estratos bajos.*
- *Caída de sueldos y salarios reales de la población metropolitana, en las últimas dos décadas, que reflejaría el empobrecimiento paulatino de las capas laborales, lo que estaría llevando a un progresivo empobrecimiento de los estratos sociales medios y a una extrema pobreza de los estratos sociales bajos, fundamentalmente de aquellos que no tienen asegurado un empleo estable en la economía.*

d) Respecto a los aspectos económico-financieros de la problemática urbana del Area Metropolitana se han sintetizado las principales situaciones y tendencias:

- *Gravitación importante del departamento de Lima y de la Provincia del Callao en la generación del PBI Nacional, (en 1990 generó el 43.31 % del PBI Nacional) como consecuencia de la concentración espacial del capital y de los ingresos nacionales que han generado los desequilibrios regionales y urbano-rurales en el conjunto de la economía nacional.*

La estructura económica del país tiende a reforzar el papel del Area Metropolitana en el desarrollo nacional. La concentración de la PEA genera una demanda localizada, orienta el destino básico de la producción hacia la Metrópoli, provoca economías de escala y disponibilidades de recursos humanos que no se obtienen en otras regiones. Las industrias y las actividades comerciales prefieren este ámbito y allí se establecen.

- *Las actividades económicas más importantes de la economía del Area Metropolitana por su contribución al PBI, son la industria manufacturera, el comercio y los servicios, que en conjunto generan más del 80% del PBI departamental.*
- *Las tendencias de la inversión pública reflejan el poco peso específico que tienen las Municipalidades en el desarrollo nacional, mediatizadas por el Gobierno Central. Se estima que las Municipalidades del país llegan a ejecutar solamente entre 3% a 4% de la inversión pública nacional, y la Municipalidad de Lima Metropolitana sólo representó en 1988 el 3.2% de esa inversión pública nacional ejecutada.*

Por otro lado, de la inversión pública a nivel metropolitano, la Municipalidad de Lima Metropolitana sólo ejecuta el 18% mientras que las empresas estatales del Gobierno Central (ELECTROLIMA, SEDAPAL, C.P.T. y otras) ejecutan el 36%; el restante 46% es ejecutado por otras instituciones públicas. Este es otro indicador de la preeminencia del Gobierno Central en cuanto a proyectos de inversión

pública metropolitana, minimizando el papel que le corresponde a las Municipalidades como promotoras del desarrollo local. Sin embargo, cabe señalar que en los últimos tres años esta situación empieza a girar favorablemente; y es así como el monto de inversiones de la Municipalidad de Lima Metropolitana va en aumento. (Por ejemplo, 1991 el presupuesto ejecutado de INVERMET fue de US \$ 36 millones y se estima un presupuesto de US \$ 70 millones para 1992).

Cabe agregar que, la Provincia Constitucional del Callao ejecutó el 4.3% de la inversión pública de acuerdo a datos de 1988, lo que indica su participación marginal en la ejecución de dicha inversión (ejecutada principalmente por CORDE-CALLAO).

e) En relación a la problemática político-administrativa del Area Metropolitana es conveniente mencionar las siguientes situaciones y tendencias:

- *El ejercicio de la autonomía y jurisdicción municipal tropieza con una serie de interferencias resultantes de la intervención, algunas veces "legalmente amparada", de diversas instituciones en el ámbito de las atribuciones municipales. Estas "intervenciones" responden a criterios, a políticas y objetivos sectoriales, y con frecuencia hasta discrepantes con los correspondientes a las Municipalidades.*

Estas interferencias del Gobierno Central en las funciones que, de acuerdo a la Constitución y a la Ley Orgánica de Municipalidades, competen a los Gobiernos Locales, revelan todavía una mentalidad centralista que no permite una verdadera descentralización de la gestión estatal y municipal. Así es como se presentan interferencias de los diferentes Ministerios, Empresas Públicas, Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, entre otros.

- *El ejercicio de las funciones, atribuciones y competencias de planificación, gestión y administración, a cargo de las diferentes entida-*

des que influyen en el desarrollo metropolitano, se ha dado históricamente sin el adecuado enlace y complementación.

Esta falta de articulación o coordinación de acciones se ha producido, no sólo entre los niveles de Gobierno Central y Local, sino también a nivel interprovincial (Lima y Callao), y entre el nivel provincial con el nivel distrital, lo que no permite orientar coherentemente el conjunto de iniciativas y recursos para la atención prioritaria de los problemas más graves del Area Metropolitana.

La administración de los servicios públicos dentro del Area Metropolitana Lima-Callao es ejercida tanto por las Municipalidades como por los organismos del Gobierno Central; con ineficiente coordinación de acciones. Necesarias para la mejor prestación de servicios, quedando el Gobierno Local relegado a una acción de complementación forzada de la actuación puntual del Gobierno Central, realizada a través de sus organismos públicos descentralizados.

De otro lado, al no existir una participación significativa de las Municipalidades en las empresas de servicios públicos, ellas se ven limitadas para cumplir sus funciones y para planificar su desarrollo en busca de una complementación orientada a la mejor utilización de los recursos metropolitanos.

- *El Area Metropolitana por su enorme gravitación en el desarrollo nacional requiere de la elaboración de los Planes Integrales de Desarrollo Provincial y de Acondicionamiento Territorial, los cuales aún no han sido formulados por las Municipalidades Provinciales de la Metrópoli.*

Este Plan de Desarrollo Metropolitano (Plan Urbano), se ha elaborado en coordinación con la Municipalidad Provincial del Callao, tal como lo señala la Ley Orgánica de Municipalidades; a pesar que no se han institucionalizado los mecanismos de coordinación entre las Municipalidades de Lima y

Callao para la formulación de los planes urbanos.

La actual gestión municipal buscó superar estas deficiencias con la creación del Instituto Metropolitano de Planificación, como organismo de la Municipalidad de Lima que formula y evalúa permanentemente los Planes de Desarrollo Local, en coordinación con la Municipalidad Provincial de Callao, las Municipalidades Distritales, las reparticiones pertinentes de la administración pública y las organizaciones de la comunidad.

- *Existen experiencias de participación vecinal en el desarrollo urbano valiosas pero aisladas. Al respecto, hay la necesidad de incorporar previa evaluación, dentro de un modelo metropolitano y distrital, éstas experiencias de participación vecinal en el desarrollo urbano, por su efecto democratizador y dinamizador de la gestión urbana y del mejoramiento de su habitat.*
- *A partir de 1991, y sobre todo en este último año, a través de Normas Legales de promoción a las inversiones del sector privado, se han aperturado nuevas formas e iniciativas de participación privada, organizados a individuales sean estas con fines de gestación, explotación y administración de servicios públicos, o incluso, de seguridad vecinal.*

f) En relación a los aspectos físico-espaciales de la problemática del Area Metropolitana se han detectado las siguientes situaciones y/o tendencias:

- *Como se ha sostenido anteriormente, la Metrópoli es una urbe con un patrón de ocupación territorial extensivo, con una densidad bruta promedio baja, que alarga las distancias de recorrido, encareciendo los costos de urbanización y transporte. Históricamente, la evolución de la densidad bruta ha sufrido un incremento progresivo hasta alcanzar 307 Hab/Há en 1940. La posterior ampliación del espacio urbano redujo esta densidad a 156 Hab/Há (1955), volviendo a elevarse como resultado*

del fuerte flujo migratorio a 210 Hab/Há en 1961. Posteriormente el patrón de ocupación territorial ha hecho descender dicha densidad, estimándose que, en 1988, fue de aproximadamente 112 Hab/Há.

- *La concentración de las actividades urbanas en determinadas áreas de la urbe y las relaciones que desarrollan los diversos grupos sociales, van configurando el aspecto de dichos escenarios urbanos, definiendo la organización espacial del Area Metropolitana como "monocéntrica y ramificada".*

El centro de Lima es actualmente el eje de la actividad de los estratos bajos y medios de la población, y su infraestructura urbana se mantiene pero se utiliza de modo diferente. Este espacio urbano ha experimentado así un proceso de invasión-sucesión e invasión-sustitución que ha originado diversificación de actividades e intensificación de usos que lo han hecho disfuncional y de difícil control.

El crecimiento de las áreas periféricas (Áreas Norte, Sur y Este), producido a partir de un "modelo informal" de ocupación del suelo es dinámico. En estas áreas han surgido ciertas actividades económicas propias (comercio informal, pequeña industria, etc.) que tienden a retener parte de la fuerza laboral que no encuentra colocación en el sector formal de la economía. Existe por lo tanto, una vocación y tendencia de las áreas periféricas de la Metrópoli a disminuir su condición de ciudades dormitorio, lo que deberá promoverse y consolidarse.

- *La presión demográfica en el Area Metropolitana impidió que la urbe absorbiera orgánicamente y canalizara residencialmente a amplios sectores de población migrante. Esto originó que mientras los grupos sociales de mayores recursos ocupaban áreas previamente habilitadas por el gobierno o urbanizadoras, los grupos sociales de menores recursos ocupaban precariamente terrenos eriazos o laderas de cerros formando los asentamientos humanos marginales. Por otro lado, se dió un*

proceso paralelo de tugurización de las áreas centrales de la Metrópoli ocupadas por sectores sociales bajos luego que los sectores sociales de mayores recursos las abandonaban en busca de espacios urbanos de su preferencia.

Las situaciones conflictivas generadas por estos procesos se aprecian espacialmente en:

La marginalidad de las áreas periféricas ocupadas por los estratos de menores ingresos traducida en déficits de servicios básicos y de equipamiento urbano; dependencia económica, social y administrativa respecto al área central; desarticulación respecto de la trama urbana; insalubridad y alto riesgo; e inadecuada ocupación del espacio residencial.

El deterioro de las áreas consolidadas, expresado en tugurización residencial, congestionamiento vial, envilecimiento de la infraestructura urbana, devaluación del espacio monumental y contaminación ambiental.

- *En 1988, el 57% de las viviendas de la Area Metropolitana estaban ubicadas en asentamientos informales (o similares) y en áreas tugurizadas. El 84% de los tugurios de la Metrópoli se ubicaban en la llamada Area Central Metropolitana; y el 89% de las viviendas en asentamientos informales se encontraban en las áreas periféricas, principalmente en las Areas Norte y Sur.*
- *Planes urbanos o instrumentos técnicos normativos del suelo y similares como el PLANDEMET y la actualización de la Zonificación General de Lima, no han contemplado la dinámica formal e informal de la metrópoli, ni plantean mecanismos, políticas operativas o acciones para ponerlos en práctica. Así mismo acentúan el esquema centralista y monocéntrico de la Metrópoli y plantean una propuesta de densificación a través de ciertas áreas restringidas de alta densidad, que finalmente no se han dado.*

- *Las áreas agrícolas en el Area Metropolitana han disminuído notablemente en los últimos años; el mantenimiento de sus límites es difícil debido a la presión expansiva de ocupación de suelo para usos urbanos; a la precariedad legal de los usuarios; y al sistema de comercialización.*

De continuar esta tendencia de reducción de las áreas agrícolas, el abastecimiento alimentario y el medio ambiente de la Metrópoli se verán afectados significativamente.

g) Respecto a la problemática de los servicios públicos en el Area Metropolitana, se ha detectado las siguientes situaciones críticas y/o tendencias:

- *El Area Metropolitana carece de una política unificada de servicios públicos; las empresas de servicios públicos continúan definiendo sus programas de expansión y desarrollo en forma separada, poco coordinada, y sin observar un planeamiento conjunto como debería ser para procurar un desarrollo urbano coherente, económicamente menos oneroso. Por otro lado, puede afirmarse que en general los servicios públicos de la Metrópoli son deficitarios y si no se toman las previsiones del caso colapsarían en el mediano y largo plazos. En tal sentido, la promoción a la participación del sector privado, en la gestación, prestación y administración de servicios, debe ser una política prioritaria.*
- *El sistema de agua potable administrado por SEDAPAL, es un servicio deficitario en el Area Metropolitana, con desigualdades sociales en la calidad del servicio, y deficiencias en su administración.*

Las redes de agua potable abastecen en forma directa a un 80% de la población del área urbana. Las redes de desagüe sirven aproximadamente al 95% de los abastecidos con agua potable.

Para atender la demanda futura (1992-1996-2010) sería necesario: reducir las pérdidas y fugas del sistema de distribución (50% de pérdidas), controlar las conexiones clandestinas, incrementar la producción de las fuentes existentes y ejecutar proyectos de embalses o de transvase de ríos.

- *El sistema de alcantarillado, administrado también por SEDAPAL, es un servicio deficiente que tiene como problema principal el hecho que casi todo el volumen de las aguas servidas son descargadas al mar sin tratamiento adecuado, produciéndose una grave contaminación ambiental.*

Para atender la demanda futura (1992-1996-2010) sería necesario: reordenar las áreas contribuyentes de alcantarillado y luego remodelar los colectores, hacer el tratamiento de las aguas servidas mediante emisores submarinos, reuso de las aguas para irrigar terrenos eriazos, y producción de biogás.

- *El sistema de energía eléctrica, es otro servicio deficiente, porque las centrales de ELECTROLIMA y ELECTROPERU cubren ajustadamente la demanda actual. Sin embargo, debido a acciones terroristas de los últimos años que atentan contra las torres de alta tensión del sistema interconectado nacional, y a fenómenos climáticos interminentes, el servicio a la Metrópoli es cada vez más irregular e inseguro.*

Para atender la demanda futura (1992-1996-2010) sería necesario: cumplir con los planes de recuperación de potencia en las centrales, utilizar el gas de Camisea en centrales térmicas (más seguras que las hidroeléctricas), e impulsar decididamente los proyectos hidroeléctricos con estudios definitivos o en vías de implementarse.

- *El sistema de servicios telefónicos, administrado por la Compañía Peruana de Teléfonos, es otro de los servicios públicos del Area Metro-*

litana que presentan déficits de atención. La demanda total, estimada en 610, 789 líneas, es atendida en un 60% en 1990.

A pesar de los planes de expansión de la Compañía este servicio seguiría siendo deficitario en el mediano y largo plazo; no obstante que empresas particulares empiezan a dar servicios de Telefonía celular.

- *El sistema de limpieza pública es un servicio de responsabilidad municipal a cargo de las Municipalidades distritales respectivas y de la Empresa de Servicios Municipales de Limpieza de Lima.*

En diciembre de 1991 se producían 4,111 TM diarias de residuos sólidos en la Metrópoli. Los desechos sólidos domiciliarios suman un volumen de 3,162 TM diarios, de los cuales la empresa sólo recogía diariamente, a nivel de disposición final, 940 TM, lo que informa acerca de lo álgido del problema. Para superar este déficit y atender inclusive la demanda futura sería necesario: aumentar el servicio de contenedores: promover la participación de la empresa privada; desarrollar técnicas y ubicar áreas para el depósito de residuos inorgánicos, plantas de transferencias y, rellenos sanitarios, en el mediano y largo plazos.

- *Con respecto al sistema vial de la Metrópoli, se destaca que el requisito indispensable para una circulación vehicular eficiente es contar con una infraestructura vial adecuada, la cual está conformada básicamente por las vías, el equipamiento y la señalización de las mismas. En relación al Area Metropolitana las condiciones físicas existentes de la vialidad metropolitana son buenas en razón de conformar una red arterial bastante bien estructurada.*

Sin embargo, las deficiencias se deben al estado superficial de las vías, a los cruces o intersecciones y empalmes mal diseñados, y a la falta de espacio para estacionamientos.

Esta situación configura un nivel desfavorable de la circulación, en términos de rapidez, seguridad, economía y control.

En cuanto al equipamiento para el control de tránsito, en 1988 la Metrópoli contaba con 1,000 intersecciones importantes, de las cuales necesitan estar semaforizadas unas 700; sin embargo, sólo se encuentran semaforizadas alrededor de 300 intersecciones.

- *El sistema de transporte en el Area Metropolitana está caracterizado fundamentalmente, por una demanda de transporte, para 1988 de 10'387,869 viajes diarios, de los cuales cerca de 6'500,000 fueron viajes motorizados y el resto fueron viajes a pie (de más de 9 min. de duración).*
- *Por su magnitud los principales flujos para el transporte público se dan entre el Centro de Lima y destinos periféricos (San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres, La Victoria e Independencia), cada uno con 30,000 a 40,000 viajes diarios.*
- *El parque automotor del transporte público en 1988 fue de 10,438 vehículos. La flota operativa estimada era de 9,018 vehículos. De esta el 62% (5,815) tenía más de 16 años de antigüedad y el 68% consumía petróleo.*

La flota de transporte público no tenía la capacidad para cubrir la demanda de viajes en hora punta, que se estimaba en 1'106,370 viajes. Recién a partir de 1992, parecería que la tendencia empieza a revertirse, a partir de las facilidades para importaciones de vehículos.

La infraestructura física está compuesta por la red vial de 7,512 km. de las cuales 120 km. son vías expresas, 450 km. son arteriales, 697 km. son colectoras y 6,245 km. son vías locales.

En 1988, el número de rutas existentes es de 246, y de ellas 154 operan en el área central; por lo que la distribución de rutas tiene propensión centralista en detrimento de áreas alejadas. Esto responde directamente a que los

puestos de trabajo y locales de estudio están ubicados en el centro de la Metrópoli (895,000 viajes/día).

Se han identificado las siguientes situaciones críticas:

Excesiva concentración de atractores de viajes en el Centro Histórico de la Metrópoli, lo que incrementa innecesariamente el flujo de viajes hacia este centro.

Bajas velocidades y aumento innecesario de tiempo de viaje del transporte público en las vías principales.

Dispersión y fragmentación empresarial, lo que afecta el servicio, elevando los costos de operación innecesariamente. Rutas irracionalmente distribuidas, lo que baja los rendimientos y eleva inconvenientemente los costos de operación y disminuye el ingreso de las empresas.

Inadecuado mantenimiento, señalización y semaforización de las vías en general.

El flujo promedio diario es de 42,000 viajes interprovinciales, entre los que ingresan y salen del Area Metropolitana. Estos se realizan por medio de 142 empresas de ámbito nacional y 25 empresas de ámbito departamental (Enero 1992).

El transporte de carga cuenta con 5,400 vehículos y 1,322 empresas que realizan diariamente un promedio de 3,000 viajes que representan entre 26,000 a 30,000 toneladas métricas de carga.

La tendencia de crecimiento del transporte interprovincial es ascendente lo que trae contribuyendo más aún a incrementar la congestión vehicular en el Area Metropolitana, sino se construyen terminales de transporte adecuados.

El transporte público continuará incrementando unidades, rutas y empresas

sobre los 8 principales corredores que tienen inicio en el Area Central de Lima y que se dirigen a cada una de las áreas periféricas de expansión de la Metrópoli, según crezca la demanda de viajes y la ocupación de áreas adyacentes a estas vías.

Existe una tendencia a aumentar la participación porcentual de los viajes en transporte público. Sin embargo, este servicio se brinda sin condiciones apropiadas de rapidez, seguridad y economía; situación que en el futuro se podría revertir debido al aumento de la oferta de transporte y a las condiciones de modernidad del parque automotor metropolitano; experimentado desde 1991.

Vista Panorámica. Centro de Lima y Cerro San Cristóbal

