PUNTO de EQUILIBRIO

CENTRO DE INVESTIGACIÓN | UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

ESTRATEGIA EMPRESARIAL GESTIÓN PÚBLICA

Una mirada sistémica a las obras de infraestructura vial, por Luciano Stucchi

Autor

Luciano Stucchi

stucchi_l@up.edu.pe

20 noviembre, 2024

Hace algunas semanas empezó, de manera súbita, la construcción del tramo final de la vía expresa Luis Bedoya Reyes, la prolongación que conectará Barranco con la Panamericana Sur a través de Surco. Esta obra marca un hito en la historia del transporte urbano limeño pues dicho tramo era la parte final y necesaria de una obra que quedó trunca hace décadas y cuya extinción ha moldeado la movilidad de los distritos colindantes y buena parte de la ciudad. Sin embargo, la forma como se viene realizando nos lleva a la reflexión de si el fin justifica los medios. Y una mirada sistémica nos puede dar algunas luces de por qué lo que en papel puede tener sentido, al final a veces termina generando más problemas de los que pretende resolver.

Un ejemplo evidente de esto ocurrió cuando se desplegó el Metropolitano, pues para conectarlo con Chorrillos, se cortó Barranco a la mitad, con una vía a ras del suelo que no solo cercenó los vínculos sociales y económicos de ambos lados de la vía, sino que además suprimió una de las pocas avenidas que atravesaba libremente el distrito. Esta obra ha afectado profundamente el desarrollo de Barranco durante década y media y, si bien la prolongación de la vía expresa debería resolverlo, habría que pensar si no terminaremos replicando este problema en otra parte. Hasta donde se sabe —porque estamos frente a una obra sin expediente técnico—, las vías no se harán a desnivel —¿salvo, tal vez, en los intercambios?— por lo que actuarán como una barrera divisional entre quienes hasta ahora han sido vecinos dentro de un mismo barrio. Una situación compleja como esta debería manejarse desde una mirada sistémica, mediante un análisis de relaciones causales, diagramadas de tal manera que las consecuencias de alterar el valor de cualquiera de ellas pudiese estimarse con bastante precisión.

Como el transporte urbano, público o particular, representa la movilidad de las personas, sus flujos se alterarán sustantivamente frente a una obra de este calibre. Hay flujos que estarán previstos, como el del Metropolitano, pero hay otros que se

reconfigurarán solos, como el de todas las vías transversales. Las personas tendrán recorridos alternativos que impactarán a lo largo de todo el trazo de la vía, como puede verse en las vías laterales de la actual de la vía expresa. Si sabemos que los flujos peatonales y vehiculares cambiarán, ¿será posible que vayamos tomando medidas para gestionarlo y evitar nuevos cuellos de botella? Asimismo, el desarrollo urbano se podrá hacer más vertical en zonas donde siempre ha sido horizontal, lo que generará una presión enorme sobre los barrios aledaños. ¿Podríamos ir ampliando la capacidad de los servicios —agua, desagüe, gas— mientras se tienden las pistas? ¿Quizás también darle incentivos a las municipalidades para que faciliten un desarrollo urbano ordenado ahí donde sin duda se crecerá?

Forbes dijo «actuar sin pensar es como disparar sin apuntar». Ojalá este disparo no nos caiga a nosotros mismos.