

## **SOBRE LA CRISIS DEL TRANSPORTE URBANO EN NUESTRA MEGALÓPOLIS DE LIMA Y CALLAO**

Comentarios de los miembros del Grupo En Vía, Perú.

**SMARTCITY**  
EXPO WORLD CONGRESS



## **MEGAOBRAS EN NUESTRA MEGALOPOLIS & CRISIS DEL TRANSPORTE**

### **LOS PROCESOS PARA EJECUTAR OBRAS PÚBLICAS FACILITAN LA CORRUPCIÓN**

**¿QUÉ TAN IMPORTANTE  
ES LA SEGURIDAD Y SALUD  
EN EL TRABAJO (SST)?**

### **VÍA EXPRESA SANTA ROSA: EL PROYECTO QUE PONE EN RIESGO LA REGIÓN CALLAO**

**ANCÓN, DISTRITO  
LLENO DE HISTORIA**







# Contamos con más de 20 Años de experiencia en Movilidad Sostenible

## NOS ESPECIALIZAMOS EN:

- PROYECTOS INTEGRALES DE SEGURIDAD VIAL.
- AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL, ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y TRÁFICO.
- DISEÑO DE PLANES VIALES.
- ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL Y AMBIENTAL.
- DISEÑO DE PLANES Y GESTIÓN PARA INTERVENCIÓN DE VÍAS.
- PLAN DE DESVÍOS EN TODO TIPO DE VÍAS Y ÁREAS GEOGRÁFICAS.
- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y PRE INVERSIÓN.
- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA.
- DISEÑAMOS Y PROPONEMOS POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.
- PLANIFICACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA EN LAS CIUDADES.
- ELABORACIÓN DE SISTEMAS Y/O MODELOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERURBANO DE PASAJEROS.
- DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE PLANES REGULADORES DE TRANSPORTE TERRESTRE EN SUS DIFERENTES MODALIDADES.

## OTROS SERVICIOS

- Diseño y proyectos integrales de señalización.
- Estudios, diseños y proyectos de semaforización.
- Estudios, diseños e implementación de mobiliario urbano.
- Supervisión y/o gerencia de proyectos diversos.
- Proyectos de seguridad integral para ejecución de obras civiles.

[envia@speedy.com.pe](mailto:envia@speedy.com.pe)  
[informes@grupoenvia.com](mailto:informes@grupoenvia.com)



**En este  
número**

**5**

**MEGAOBRAS EN NUESTRA  
MEGALOPOLIS & CRISIS  
DEL TRANSPORTE**

**7**

**LOS PROCESOS PARA  
EJECUTAR OBRAS PÚBLICAS  
FACILITAN LA CORRUPCIÓN**

**10**

**¿QUÉ TAN IMPORTANTE  
ES LA SEGURIDAD Y SALUD  
EN EL TRABAJO (SST)?**

**17**

**VÍA EXPRESA SANTA ROSA:  
EL PROYECTO QUE PONE EN  
RIESGO LA REGIÓN CALLAO**

**y más!!!**

**REVISTA EN VÍA**  
grupoenvia.com

**AÑO 14 / EDICIÓN 95 / JUNIO 2023  
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL**

**OFICINA:**

Urb. Los Girasoles  
de la Molina, Lima 12 - Perú

**DIRECTOR:**

Luis Alberto Martell Agustí



La Revista No se solidariza con las opiniones vertidas por los autores de los artículos publicados.

**DIRECTOR ADJUNTO:**

Javier Martell Q.

**COORDINADORA GENERAL**

Lya Gonzales

**ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:**

Giancarlo Martell Q.

**DISEÑO GRÁFICO / WEB:**

Carlos Veramendi

**ANALISTA Y PRODUCCIÓN:**

Tania Valenzuela

**COLABORADORES NACIONALES:**

Alejandro Chang  
Daniel Hidalgo  
Elsa Vigo  
Fabrício Orozco  
Herbet Mujica  
Javier Martell

**COLABORADORES  
INTERNACIONALES:**

Armando Martínez / Bolivia  
Henar Martín / España  
Alicia Gonzales / España  
Julián Sastre / España  
Paula Fraile / España  
Ugo Valenti / España  
Jorge Coxtinica / México  
Martha Gutierrez / Colombia  
Magally Martell / México Cancún

**SUSCRIPCIONES/MAIL:**

envia@speddy.com.pe  
informes@grupoenvia.com

**TELF. OF.:**

+(51) 457 4480

**DEPÓSITO LEGAL:**

No. 2009-02495

**Encuentre nuestro contenido digital en:**

[www.grupoenvia.com](http://www.grupoenvia.com)





Por:  
Econ. Luis Alberto Martell Agusti  
Director Revista En Vía Internacional - Perú

# MEGAOBRAS EN NUESTRA MEGALOPOLIS & CRISIS DEL TRANSPORTE

Según últimas declaraciones de autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como Pro Inversión, otras instancias del estado, vienen anunciando las próximas 5 megaobras que prometerían “reducir la congestión vehicular en Lima”, entre éstas se encuentra la **LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA** de la que no sabemos cuándo se culminarán las obras ni los costos finales de este proyecto el cual ha sido catalogado a nivel internacional como el más costoso en la historia de construcción de trenes subterráneos, la Línea 2 del Metro de Lima y Callao acercará los destinos de más de 660.000 pasajeros al día.





De esa forma, beneficiará a 2,5 millones de personas a lo largo de 35 kilómetros y 10 distritos como: Ate, Santa Anita, El Agustino, San Luis, La Victoria, Cercado, Breña, Bellavista y Carmen de la Legua, en el Callao. **EL ANILLO VIAL PERIFÉRICO DE LIMA Y CALLAO**, un proyecto postergado por muchos años, sería una autopista de 34 km que conectará a millones de personas así será el nuevo Anillo Vial Periférico que permitirá unir más de 2 mil colegios y 60 centros de salud a lo largo de 11 distritos de Lima y Callao, beneficiando a más de 4 millones de ciudadanos. Esta vía expresa que irá desde el Óvalo 200 millas en el Callao, hasta la avenida Circunvalación en el distrito de San Luis. Lo relevante de esta iniciativa será que el concesionario del proyecto está obligado a construir de manera adicional vías auxiliares al anillo que serán entregadas al Estado inmediatamente después de terminada su construcción. Es decir, estas pistas estarán libres de peajes para que el transporte público y privado pueda circular sin pago alguno, pues, no formarán parte de la concesión.

**LA VÍA EXPRESA SANTA ROSA** se trata de un viaducto elevado de 4 kilómetros que unirá la avenida Costanera y el futuro puente Santa Rosa que conectará con el [Aeropuerto Internacional Jorge Chávez](#) La construcción de dicho puente, cabe indicar, todavía está

[prevista iniciar en el 2025, tras una serie de idas y vueltas que incluye, en la actualidad, más de 300 observaciones al proyecto. Una nota especial de la magnitud de las mismas podría resumirse en la siguiente declaración \(\\*\\*\)"Aunque se acerca el aniversario 487 de Lima, hoy voy a hablarles sobre el Callao. Nuestro puerto es un territorio en constante conflicto. No solo vive con el estigma de la inseguridad, sino que también se encuentra luchando por no perder su identidad. En esta suerte de centralismo imperialista, la capital peruana busca absorber -aunque no lo diga expresamente- al Callao dentro de su propia jurisdicción" y se han conformado grupos de profesionales que se ponen al diseño de este proyecto. TÚNEL LA MOLINA-MIRAFLORES, \(\\*\\*\\*\)otro proyecto postergado en el tiempo, según el expediente técnico de la obra, el túnel será de 11 kilómetros y 20 metros de diámetro y conectará los siguientes cinco distritos del suroeste de Lima: La Molina, Miraflores, Surquillo, Surco y San Borja. El mismo que tendrá salidas a las siguientes avenidas: Av. Velazco Astete, Av. Caminos del Inca, Av. Aviación, Av. República de Panamá. Tendrá una inversión aproximada de 600 millones de dólares y tendrá un retorno de 30 a 35 años, se ve la alternativa de contar con transporte público por medio del túnel, para que no sea exclusivo de vehículos particulares".](#)

**PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVÍAS EN LIMA**, proyecto a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima, consignada en su plan 2022-2024 La Sub Gerencia de Transporte no Motorizado (STNM), viene implementando acciones para el incremento de la infraestructura ciclovía en la ciudad. En ese marco, se desarrolló El Plan de Implementación de Ciclovías en Lima Metropolitana 2022-2024 que busca estructurar las bases mediante las cuales se llevará a cabo la ejecución de proyectos ciclovía, en actual proceso.

**LO PREOCUPANTE DE ESTOS MEGAPROYECTOS, ES SI SU CONCEPCIÓN, DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN ESTÁN CONCORDADOS CON LOS PLANES DE DESARROLLO URBANO DE LIMA Y DEL CALLAO Y ENMARCADOS EN LA SOLUCIÓN A LA CRISIS DEL TRANSPORTE URBANO EN NUESTRA MEGALÓPOLIS, QUE NO SOLO CONLLEVA A LA CORESPONSABILIDAD DEL MTC Y DE LA "ATU" CON RECIENTES CAMBIOS EN SU DIRECCIÓN, MAS BIEN EN LA PLANIFICACIÓN Y ARTICULACIÓN DE ACTIVIDADES CONJUNTAS MULTISECTORIALES Y MULTIDISCIPLINARIAS, EN EL CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO QUE LOS CIUDADANOS VIENEN RECLAMANDO POR MAS DE 20 AÑOS Y QUE LAMENTABLEMENTE NO SE VEN ALTERNATIVAS COHERENTES DE SOLUCIÓN.**

**UNA NACIÓN QUE ASPIRA AL DESARROLLO, REQUIERE DE UNA COEXISTENCIA SOCIAL PACÍFICA Y ENCAUSADA CON UN LIDERAZGO MODERNO; QUE DEBE DE CONCORDAR EXPERIENCIAS EXITOSAS, CON BUENAS PRÁCTICAS EN ADMINISTRACIÓN, GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS, POSIBILITANDO CON ELLO, UN DESARROLLO SOCIOECONÓMICO INCLUSIVO, GENERÁNDOSE NUEVAS ALTERNATIVAS PARA MEJORAR EL NIVEL DE VIDA DE LOS CIUDADANOS.**



Por:  
Ing. Alejandro  
Chang Ch.  
Ex Vice Ministro  
de Transportes.



# LOS PROCESOS PARA EJECUTAR OBRAS PÚBLICAS FACILITAN LA CORRUPCIÓN

**La corrupción es uno de los principales problemas que tiene el país, al estar enquistada en los tres niveles del Ejecutivo. Las autoridades de primer orden se encuentran involucrados en casos de corrupción. Asimismo, hay congresistas que están siendo investigados por este flagelo.**

→ (\*) Alejandro Chang Chiang es un ingeniero industrial de la UNI, Magíster en Administración de Negocios en ESAN. Ha sido director ejecutivo del Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte, secretario general del Ministerio de Energía y Minas, Presidente de OSITRAN y Vice Ministro de Transportes.





En el sistema judicial existen casos de corrupción. Los procesos que se ventilan no son gestionados con la celeridad que estos requieren; las investigaciones duran años sin resultados y la justicia no es predecible ni oportuna. Asimismo, existen casos que involucran a inocentes en procesos penales, quienes pareciera que tienen menos derechos que un delincuente, al imputarse falsos delitos sin pruebas.

Los procuradores solicitan falsas demandas y embargos de bienes de inocentes que son procesados sin pruebas y; que los jueces lo admiten sin una exhaustiva evaluación. En otras palabras, actúan como mesa de partes. O no quieren o no saben discernir los argumentos de las partes.

Ha habido casos de prisiones preventivas excesivas y el Estado no repara los daños que originan estos abusos. Por ello, ante el riesgo de ser involucrados en responsabilidades y en actos de corrupción, muchos profesionales idóneos e íntegros no aceptan laborar en el sector público, facilitando el ingreso de personas no aptas para el cargo y otras que ingresan para obtener su propio beneficio.

Ante dicha situación, tenemos un Estado en donde se ha enquistado la ineficiencia, la ineficacia y la corrupción. Considero que las deficiencias estructurales existentes facilitan la corrupción y solo se podrá superar con una decisión firme para contrarrestar los intereses que se

opondrán a su implantación.

Estas deficiencias se enumeran a continuación:

No existe el proceso de planificación y de priorización de proyectos.  
No hay control de costos de los proyectos.  
Dilución de responsabilidades.  
Falta funcionarios competentes e idóneos.  
No existe proceso de planificación y priorización de proyectos

Hoy existen declaraciones en leyes en donde se califica de interés nacional la construcción de una carretera y, en el proceso de aprobación del presupuesto anual de la República se acuerdan la inclusión de proyectos, sin ser prioritarios.

Al respecto, el Ejecutivo, que es responsable de cumplir con la misión del Estado, debe administrar el sistema de priorización de proyectos. Por su parte, el Legislativo, que es competente para fiscalizar, puede observar la gestión del sistema y observar una deficiencia en la priorización. Luego, esto debe ser evaluado por el Ejecutivo para que decida levantar o no la observación; pero el Congreso no debe inmiscuirse en las decisiones de priorización.

Además, no existe un sistema de planificación de la infraestructura de transportes con una visión multimodal y de futuro. Esto ayudaría a satisfacer la demanda del transporte que implica el desarrollo del sector al igual que en otros sectores.

Hoy se conoce que hubo corrupción en las carreteras interoceánicas, que solo tenía estudios de pre factibilidad y que no eran prioritarios. La decisión obedeció a intereses de terceros y de corruptos.

Hoy se habla de una brecha de infraestructura y no hay un plan para cubrir dicha brecha. Se aprueba la ejecución de proyectos por iniciativa de congresistas o de funcionarios que tienen la facultad para tomar decisiones, sin evaluar la prioridad.

### No hay control de costos de proyectos

Los expedientes técnicos que sirven para licitar las obras son elaborados por empresas consultoras que incluyen la elaboración del presupuesto.

El presupuesto es determinando por la empresa consultora considerando las partidas de obra. Se calcula las cantidades de partidas y se determinan sus costos unitarios. El problema está en que el MTC aprueba el presupuesto sin tener un protocolo para su aprobación.

En 1995, en el Proyecto Especial para la Rehabilitación de Transportes (PERT), se inició la sistematización de las partidas de obra para carreteras y puentes, con la finalidad de implementar un sistema de control de costos de proyectos.

Dicha iniciativa se truncó porque dos ministros fueron "renunciados", para remplazar a su director ejecutivo, por haber roto la presunción de concertación de precios, al





declarar desierta en dos oportunidades la licitación de una carretera. Por ello, se anuló la pre calificación que había y, se invitó a través de las embajadas de diversos países a nuevas empresas para que participaran para aumentar la competencia, con resultados que fueron muy favorables para el Estado, al obtener propuestas que fueron menores a los presupuestos.

El ingeniero Luis Alfonso Mares Medina, continuó con la iniciativa en forma particular y, publicó en el 2008, el libro “Manual de Partidas y Costos”, que fue prologado por el ingeniero Lindberg Meza Cárdenas, quien afirma:

“La definición de partidas, el análisis de precios unitarios y la estimación de costos es un aspecto muy importante para la buena ejecución de una obra. Bajo este contexto, el presente libro viene a llenar un vacío en la ingeniería de construcción vial”

A pesar de haberse considerado como muy importante para la buena ejecución de una obra, recién después de diecisiete años de la iniciativa del PERT, el MTC, por Resolución Directoral N°17-2012-MTC/14, aprobó el «Glosario de Partidas». Este aplica a obras de rehabilitación, mejoramiento y construcción de carreteras y puentes, además de definir los alcances de cada partida.

A la fecha, aún no hay un responsable de los procesos para determinar y evaluar los costos de las partidas de obra de las carreteras y puentes ni existe un protocolo para la aprobación de los expedientes técnicos que contiene el presupuesto. Este proceso hubiera reducido los actos de corrupción, porque no se hubiera permitido los sobrecostos para pagar coimas, en un mercado de concertaciones que hoy se investiga.

### **Dilución de responsabilidades.**

En la actualidad, las responsabilidades de los procesos se encuentran diluidas, por lo que se requiere realizar algunas reformas para asignar a un responsable para cada uno de los procesos.

Asimismo, debería haber un ente rector para que norme los procesos de: i) planificación de proyectos, ii) priorización de proyectos, iii) definición de partidas iv) determinación de costos de partidas, v) aprobación de presupuestos y, vi) monitoree y publique la gestión de las diversas entidades que ejecutan obras públicas.

Para comprender mejor este concepto, se presenta un ejemplo práctico en nuestra vida diaria. El cocinero es responsable del proceso para preparar un buen plato de comida y el chef (que en este ejemplo es un símil del ente rector) es el que elabora la receta que el cocinero debe aplicar.

Aclarado este concepto, es más fácil entender la deficiencia estructural del Estado que facilita la corrupción en la ejecución de las obras públicas. La Contraloría debería observar esta deficiencia y las otras señaladas en este artículo.

### **Falta de funcionarios competentes e idóneos.**

Para que todo proceso sea gestionado adecuadamente, se requiere personas responsables idóneas e íntegras. Esto requiere que los órganos de control, de la procuraduría y del sistema judicial no ahuyenten a profesionales competentes para que laboren en el sector público, como sucede actualmente, al haber imputaciones de falsos delitos a funcionarios y ex funcionarios inocentes.





Por:  
Econ. Colegiada  
Lyanne Gonzales Soto,  
especialista en  
organización y métodos

# ¿QUÉ TAN IMPORTANTE ES LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SST)?

**En el Perú, la Ley N° 29783 fue aprobada el 20 de agosto del 2011.**

**La Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) se está convirtiendo en un área de suma importancia para el desarrollo en el día a día de las empresas, para ello se requiere desarrollar la capacidad de análisis y poseer criterio en seguridad; los cuales se utilizan para la implementación de buenas prácticas con el fin de reducir los índices de accidentes en las empresas y esto conlleva al crecimiento profesional de sus trabajadores y a la imagen de la empresa en el mercado laboral.**





## 28 DE ABRIL: DÍA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.

Esta ley tiene la finalidad de promover la cultura de prevención de riesgos laborales en el país, aplicando los 9 principios: I) Principio de Prevención, II) Principio de Responsabilidad, III) Principio de Cooperación, IV) Principio de Información y Capacitación, V) Principio de Gestión Integral, VI) Principio de Atención Integral de la Salud, VII) Principio de Consulta y Participación, VIII) Principio de Primacía de la Realidad y IX) Principio de Protección, en conjunto con sus artículos e incisos.

Según el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE) informó que, de las empresas formales con más de 20 trabajadores (19,700 empresas) que se hallan en la planilla electrónica del 2021, el 52% ha declarado contar con un Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST); un 23% no ha declarado la conformación del comité; el 12% señaló no contar con uno y el restante indica contar con un supervisor, sin corresponderle.

En mi opinión, el factor humano es el capital más valioso en las organizaciones. Si se gestiona una buena dirección de las personas se conseguirá mejorar los procesos y obtener la rentabilidad esperada.

**EL ÚNICO CAPITAL  
QUE REALMENTE IMPORTA  
ES EL CAPITAL HUMANO”**

**WARREN G. BENNIS**



**Llegamos a la conclusión que:**

- **Es importante contar con un sistema de seguridad y salud en el trabajo.**
- **El proceso de cambio tiene etapas definidas y deben ser llevadas con capacitaciones constantes.**
- **El éxito de un sistema de seguridad y salud en el trabajo implantado dependerá del grado de involucramiento de cada uno de los trabajadores.**
- **El compromiso, la concientización y la sensibilización en Seguridad y Salud en el Trabajo son pilares fundamentales en las organizaciones.**
- **La auditoría base determina las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas.**
- **La seguridad no se debe implementar solamente por reacción, debe hacerse por prevención y proacción (productividad).**



[www.logisticamartell.com](http://www.logisticamartell.com)

**Servicios:**

**Consultoría de logística integral**

- Estrategia y negociación internacional.
- Solución de controversias y trato con los clientes del exterior.
- Análisis de riesgos de la operativa exterior.
- Análisis de documentación internacional.
- Gestión, análisis interno y soporte para la internacionalización.
- Trámites de exportación.
- Tramitación y gestión de aduanas.
- Logística internacional.
- Otros servicios de asesoramiento legal en comercio exterior.
- Redacción de contratos de distribución y de agencia.
- Traducciones de documentación.

**Giancarlo Martell**

Asesor de Logística Internacional

C. +51 989 008 851

[info@logisticamartell.com](mailto:info@logisticamartell.com)

[www.logisticamartell.com](http://www.logisticamartell.com)





# GOBIERNOS REGIONALES Y GESTIÓN PÚBLICA

**Sección en la que presentamos artículos relacionados a los  
Gobiernos Regionales y Locales, ya que en nuestro país  
contarán con nuevas autoridades y funcionarios, que iniciarán  
una nueva gestión para los próximos 04 años.**



# VÍA EXPRESA SANTA ROSA: EL PROYECTO QUE PONE EN RIESGO LA REGIÓN CALLAO

**CALLAO**  
LE  
DICE **NO**  
A LA **VÍA EXPRESA**  
SANTA ROSA

**Documento elaborado  
por el Colectivo Callao,  
NO A LA VIA EXPRESA**

La dirección técnica de la revista En Vía Internacional, comparte esta preocupación y solicita a los responsables una mayor explicación sobre la viabilidad de este proyecto.

(\*) Artículo escrito por el colectivo Callao le dice NO a la Vía Expresa Santa Rosa, conformado por vecinos y profesionales chalacos comprometidos con su ciudad.

**Proyectos viales, como la creación de pistas o carreteras, pueden generar el desarrollo de una ciudad. Sin embargo, cuando estos se conciben atentando contra el entorno urbanístico, sin una noción de sostenibilidad y sin considerar al ciudadano, con seguridad sus consecuencias serán perjudiciales, al punto de mermar sus posibilidades de desarrollo. Esto es a lo que se enfrenta el Callao con el proyecto Vía Expresa Santa Rosa.**



#### UNA AVENIDA CON EL POTENCIAL DE DESARROLLAR EL CALLAO

Santa Rosa es una histórica avenida que atraviesa tres distritos de la Provincia Constitucional del Callao: La Perla, Bellavista y Callao Cercado. A lo largo de sus casi 4 km de largo, se hallan instituciones de gran importancia, como la Universidad Nacional del Callao, colegios emblemáticos, como el Concordia y el Nacional Callao, así como mercados, casas, condominios, parques e innumerables negocios.

Además, en gran parte de la avenida existe una alameda central con árboles y áreas verdes, que sirve para el descanso, la recreación y el deporte. Un espacio público para el disfrute del ciudadano y que contribuye a la calidad de vida.

A finales del 2022, en su extremo sur se inauguró la esperada conexión con la Costa Verde, y pronto será la vía de ingreso principal al nuevo terminal del aeropuerto Jorge Chávez, que se ubicará en el extremo norte de la avenida Santa Rosa. A mitad de ella, en el cruce con la avenida Colonial, habrá una estación de la Línea 2 del Metro.

Todas estas características convierten a la avenida Santa

Rosa en una centralidad, es decir en un lugar que tiene el enorme potencial de ser el eje de desarrollo más importante de la región Callao, tanto económica como socialmente. Pero este potencial está en grave riesgo a causa de un proyecto vial millonario, pero sin sustento técnico.

#### UNA VÍA PARA DESINTEGRAR EL CALLAO

Con el pretexto de la futura apertura del nuevo terminal del aeropuerto Jorge Chávez y el supuesto aumento del tránsito consecuente, el Gobierno central está impulsando la construcción de una vía elevada de 3.7 kilómetros, la cual constará de 4 (La Perla) a 6 carriles (Bellavista y Callao) por sentido y tendrá una altura variable de 8 a 17 metros. Constará 819,7 millones de soles y será ejecutado a través de un convenio Gobierno a Gobierno entre el Perú y Francia.

¿CUÁL ES EL ESTUDIO QUE DEMUESTRA QUE ESA OBRA ES NECESARIA? NO LO SABEMOS.

Por eso, vecinos, profesionales chalacos y alcaldes rechazan un proyecto de este tipo, pues pone en riesgo su calidad de vida y no responde a una necesidad tangible de lo que requiere el Callao. Por el contrario, nace producto del centralismo. Y por su diseño, la Vía Expresa Santa Rosa parece estar concebida para pasar por encima del Callao lo más rápido posible y minimizar el contacto con él.

#### UN ESTUDIO DE PROINVERSIÓN QUE LLAMA LA ATENCIÓN

En el estudio de reinversión realizado por JNR Consultores se hallan elementos muy llamativos. En primer lugar, se identifica un problema central bastante debatible: "inadecuadas condiciones de circulación vehicular, dificultando el desplazamiento de sus actuales usuarios y potenciales hacia los mercados regionales, locales e internacionales".

A través de los registros de tráfico en tiempo real de los servicios de Google, sumados a la experiencia y observación del equipo técnico del Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa, notamos que no existe un alto nivel de congestión. La avenida es una continuidad urbana y vial que solo se ha visto limitada temporalmente por la construcción de una estación de la Línea 2 del metro de Lima y Callao, y la desviación de las líneas de buses y de camiones de carga como consecuencia de esta.

Por otro lado, llama la atención que la única solución propuesta al supuesto problema sea un viaducto elevado. De hecho, se proponen cuatro tipos de viaducto elevado,



pero no se explora ni se menciona ninguna otra alternativa más sostenible y enfocada en el transporte público. También podemos señalar algunos argumentos directamente falsos, como que la Vía Expresa planteada permitirá descongestionar la av. Elmer Faucett. Creer que la congestión de aquella avenida se debe a que conduce al aeropuerto es simplemente desconocer que atraviesa zonas muy comerciales y sumamente pobladas y que es una vía necesaria para llegar a distritos de Callao y Lima Norte.

En el estudio de preinversión, no se hace ninguna mención a la Línea 2 del Metro que pasará por las avenidas Santa Rosa y Faucett ni a su potencial mejoramiento del tránsito en aquellas zonas.

#### UN DISEÑO QUE TRAE MÁS PROBLEMAS QUE SOLUCIONES

¿Por qué una vía elevada que conecte el aeropuerto directamente con la Costa Verde? Hasta ahora no existe evidencia de un estudio de tráfico o al menos un mapa de origen-destino que sustente la necesidad de conectar el aeropuerto con la Costa Verde. De hecho, causará una mayor carga vehicular en una vía que por muchos tramos se vuelve de tránsito lento.

Otro elemento criticable es la inconsistencia en el número de carriles. En el sentido de norte-sur, en Callao Cercado y Bellavista, el proyecto cuenta con 3 carriles, pero estos se reducen a solo 2 en La Perla. Como consecuencia, se va a generar un cuello de botella peligroso, en especial porque la vía está pensada para un tránsito rápido.

Un aspecto bastante escandaloso es la eliminación de la conexión a nivel de la avenida Santa Rosa con la Costa Verde para todo el distrito de La Perla. Aunque inaugurada recientemente y muy utilizada, dejará de existir con las columnas de la Vía Expresa Santa Rosa. En su lugar, los perleños tendrán que desplazarse fuera de su distrito para

subir a la vía expresa y recién poder dirigirse a la Costa Verde. En el mejor de los casos, tendrán que desplazarse varias cuadras hasta la avenida Haya de La Torre para acceder a la Costa Verde.

De igual manera, el cruce de la av. La Paz con la av. Santa Rosa desaparecerá. Según el propio estudio de preinversión, los vehículos tendrán que desviarse por calles estrechas aledañas haciendo innecesariamente más largo su recorrido. Aquellas calles que hoy son tranquilas y poco transitadas se volverán ruidosas y peligrosas.

Finalmente, debido a su extensión, la Vía Expresa Santa Rosa lejos de afianzar la conexión, supone una ruptura urbana que divide y fragmenta la ciudad en dos.

#### ATENTADO ECOLÓGICO Y A LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS

Proyectos como este solo se entienden desde el punto de vista del auto particular. El aspecto ecológico, sostenible y amigable con el ciudadano no son relevantes. A lo largo de la avenida existen más de 1000 árboles, muchos de los cuales se caracterizan por su gran altura y copa grande. Sin embargo, todos ellos van a desaparecer para dar lugar a una estructura invasiva y nociva paisajísticamente con el fin de priorizar el transporte motorizado.

En los distritos de Bellavista y La Perla, la avenida Santa Rosa alberga una bella alameda arborizada que se ha convertido en un espacio público muy utilizado por los estudiantes de la Universidad del Callao y donde los vecinos caminan con seguridad, pasean y se distraen en familia o hacen deporte. Con un poco de voluntad política e interés, esta alameda puede extenderse hacia el Callao y convertirse en un corredor ecológico de disfrute para el chalaco y atractivo para el turista.

Pero con la Vía Expresa Santa Rosa, esta posibilidad va a





quedar anulada. Cuando se construyen este tipo de vías elevadas, lo que queda debajo se degrada. La alameda y sus árboles darán lugar a columnas de 3 metros de ancho. El viaducto de entre 20 y 25 metros de ancho bloqueará la iluminación solar, pero en su lugar nos ofrecen focos led a lo largo de casi 4 km. Prendidos 13 horas al día. No es broma.

A todo esto, debemos sumarle el aumento de la contaminación ambiental y sonora como consecuencia de priorizar el transporte motorizado y concentrarlo en una sola avenida. Los pisos más altos de los edificios de departamentos perderán la vista a la alameda y “ganarán” una horrenda vista a autos que pasan a pocos metros de su ventana. Su valor decaerá.

Por estas razones es predecible lo que va a suceder: una pérdida en la calidad de vida de los chalacos. Así ya lo han hecho saber David Fairlie (ingeniero de tránsito), Aldo facho (arquitecto urbanista) y Angus Laurie (especialista en diseño urbano) en entrevista con El Comercio del 30 de abril.

#### PERJUICIOS ECONÓMICOS Y TURÍSTICOS PARA EL CALLAO

Que la avenida Santa Rosa se convierta en el ingreso y la salida del aeropuerto, le otorga un gran potencial económico y turístico. A lo largo de ella pueden surgir hoteles y hospedajes, restaurantes y bares e incluso agencias de viajes. Los mercados de la zona se pueden volver lugares atractivos para mochileros o los interesados en el turismo vivencial. Hasta el negocio más pequeño tendrá mayores posibilidades de surgir. Si el turista se anima a quedarse en el Callao, será más sencillo promocionar lugares turísticos tradicionales, como el Real Felipe, La Punta, La isla San Lorenzo o el Callao Histórico. Se trata de una gran oportunidad que traerá enormes beneficios económicos y sociales.

Si se concibe a la avenida Santa Rosa como un corredor ecológico de casi 4 km, con una amplia alameda y abundantes árboles, el atractivo paisajístico mejorará y

habrá más seguridad. A su vez, se elevaría el valor de los predios de la avenida y sus alrededores.

Con la Vía Expresa Santa Rosa, simplemente nos convertiremos en un lugar de paso. Los turistas y viajeros nunca se enterarán qué hay debajo. ¿Para qué molestarse en bajar de la vía elevada si se les incentiva en llegar a la Costa Verde en menos de 20 minutos? Así, el turismo se lo llevan otros: los distritos del sur de Lima.

Esto es de suma gravedad. ¿Acaso se están superponiendo intereses ajenos a los de la región Callao? ¿Por qué pretenden hacer que pasen por encima de nosotros?

#### PROPUESTAS SOSTENIBLES PARA EL BENEFICIO DE LOS CHALACOS Y EL DESARROLLO DEL CALLAO

Es de amplio conocimiento que más del 60 % de la población utiliza el transporte público para movilizarse. Por lo tanto, los esfuerzos y recursos deben estar dirigidos a ese sector. Una vía elevada claramente no lo está.

Creemos que es fundamental fomentar el uso de la Línea 2 del Metro para llegar al aeropuerto, ya que su capacidad de transportar gente (entre 500 y 600 mil personas al día) supera por mucho a la de una vía elevada. Para ello, es esencial que el ramal que va por Faucett conecte directamente con la terminal del aeropuerto de aquella avenida. Si las autoridades persisten en la ilógica decisión de cerrar la terminal actual, le restan importancia y utilidad al futuro Metro. Además, con dos terminales de ingreso, como lo tiene todo aeropuerto de prestigio, se podrá distribuir el tránsito de manera más eficiente.

De igual manera, se puede implementar un sistema de buses, como los corredores actuales, que complementen a la Línea 2 del Metro y sirvan para llegar al aeropuerto.

Los autos particulares y taxis pueden circular por la red vial ya existente en La Perla, Bellavista y Callao. Solo se necesita gestión de tránsito. Concebir a la avenida Santa Rosa como la única vía posible para llegar al aeropuerto es un completo error que puede costar muy caro al Callao.



# TOMORROW. MOBILITY

WORLD CONGRESS

7 - 9 NOV 2023 | BARCELONA & ONLINE

Tomorrow.Mobility World Congress (TMWC), held within the framework of Smart City Expo World Congress, will bring together industry executives, government leaders, and global experts to address the crucial challenges the transportation sector is facing, displaying effective and proven solutions to go beyond green and make your move matter for cities and the planet.

Thought leaders, urban planners, and industry drivers are on a journey to transform the way we move across our cities and improve their liveability. Only by embracing innovative solutions and leveraging technology for people we have the potential to improve urban mobility, making it clean, safer, more efficient, and citizen-focused.

Co-organized between Fira Barcelona & EIT Urban Mobility, TMWC is the place to join this movement and make your move matter to a better urban mobility.

SEE YOU AT #TMWC23 IN BARCELONA!



## The ultimate platform for sustainable & intelligent urban mobility

+ + + + +  
Mobility Data Spaces

Inclusivity, Affordability & Fairness

Connected, Cooperative &

Automated Mobility

Sustainable Urban Logistics

Multimodality

Urban Air Mobility

Energy Transition

Active Mobility

+ + + + +

T  
R  
A  
C  
K  
S

“  
The Tomorrow.Mobility World Congress brings together 20,000 people, so let's give ourselves the gift to really rethink what kind of future cities we want and what kind of humanity we want to be.”

MARCO TE BRÖMMELSTROËT

Professor in Urban Mobility Futures, University of Amsterdam

## Tomorrow.Mobility & Smart City Expo in numbers

Together for a record-breaking 2023 edition

25,000+  
IN-PERSON ATTENDEES

1,000+  
EXHIBITORS

140+  
COUNTRIES

600+ SPEAKERS



ONLINE 30,000+  
ATTENDEES

150+  
SIDE EVENTS

800+  
CITIES

80%  
INTERNATIONAL EXHIBITORS



5,000+  
ATTENDEES HOLDING  
GOVERNMENT POSITIONS



DOWNLOAD  
THIS YEAR'S  
SALES FOLDER

SCAN ME



Trusted by  
some of the  
world's biggest  
brands



Por:  
Herbert Mujica Rojas



PERÚ

# SOBERANÍA AÉREA: ¿TODOS SE HACEN LOS BOBOS?

**El proditor Memorándum de Entendimiento Aéreo entre la DGAC y la Junta de Aviación de Chile y que graciosamente obsequió la soberanía aérea de Perú a Lan (hoy LATAM) está vigente desde el 2011.**

**Era presidente del Perú entonces Alan García Pérez y su ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo Ramírez quien firmó una resolución de su cartera “confirmando” el entreguismo del adefesio. El canciller y vicescanciller de esa época, José Antonio García Belaunde y Gonzalo Gutiérrez Reinol, respectivamente, guardaron ominoso y culpable silencio.**





### ¿Todos se hacen los bobos?

La anulación del Memorándum traidor está en el Congreso desde octubre-noviembre del 2015.

Que es un asunto de soberanía lo sustentó la canciller Ana María Sánchez, ese año, a solicitud de la Comisión de Relaciones Exteriores del Legislativo.

Procuré en el programa Todo se sabe que dirige Milagros Leyva en RPP, informar in extenso y sé de la gran audiencia que en esa fecha, 17 de febrero, 2017, tuvo el programa.

Alan García obsequió soberanía aérea del Perú a Lan <https://www.youtube.com/watch?v=C-MamY6vMfE>.

### ¿Cómo puede estar tranquila la denominada representación nacional en el Congreso a sabiendas que su inacción permite que una aerolínea foránea siga ganando millones de dólares y que Perú no se beneficie en nada?

Lo dicho en cuanto presumamos que el actual Legislativo conoce algo del tema. Fundadas sospechas que en este tema, como en casi todos, la ignorancia es además de insolente, integral.

### ¿Todos se hacen los bobos?

Hay gravísimas responsabilidades que necesitan ser analizadas y castigadas y cuando se fractura la soberanía nacional ¡hay traición a la Patria! **¿Qué es o cómo se llama el Memorándum de Entendimiento del 2011 y que no tiene fecha de expiración?**

Los de LanChile-LATAM no quisieron dar su punto de vista de manera pública y sí, en cambio, presionaron del modo que ellos saben hacerlo cuando quieren “mostrar” su incomodidad.

Ciertamente olvidaron que habemos en Perú periodistas dignos y corajudos ajenos a cualquier miedo o bravata de quienes se sienten virreyes en tierra que no es la suya.

### ¿Todos se hacen los bobos?

Luego del programa del 17 de febrero, 2017, iningún medio escrito, radial o televisivo trató el tema ni de relansina o entrevistando a los personajes y tagarotes denunciados en aquella oportunidad.

### ¿Todos se hacen los bobos?

¿Qué fue la venta de Collique y el profundo daño que se hizo a la aviación civil y para favorecer a quién o a quiénes?, ¿no sería que los monopolísticos gracias al Memorándum del 2011, no quieren a nadie, a excepción de sus pilotos en suelo peruano?

El Alan García del caso Odebrecht ¿es cuestión aislada o persiste el designio fuera de nuestras fronteras de horadar la soberanía del Perú en la geografía y en los cielos y gracias a mandatarios cómplices y anuentes, en buena cuenta, traidores, regalando de a pocos el patrimonio nacional?

### ¿Todos se hacen los bobos?

Por último, la Procuraduría, Fiscalía Anticorrupción-Ministerio Público, Defensoría y el mismísimo gobierno de Dina Boluarte ¿no tienen nada que reclamar, fiscalizar y demandar del Congreso?

### ¿Todos se hacen los bobos?

Recuérdese que LanChile-LATAM y Sky Airlines pagaron al Estado chileno por las frecuencias peruanas a Estados Unidos y ininguna línea aérea nacional puede tener acceso a esas rutas!

La demostrada vocación totalitaria y totalizante del actual Congreso ¿no haría bien enterándose de un asunto que concierne a soberanía?, ¿y abriendo el debate para una reivindicación justa para Perú?

Está tan envilecido el ambiente político nacional que esto parece un acápite extraño y que no nos concierne. Pero todos los días aviones de LATAM, de entrada, de paso y salida, acopian recursos y en Perú nada queda.

### ¿Todos se hacen los bobos?

Nuestros legisladores exhiben impudicamente los conocimientos más mínimos en casi cualquier materia. Este, referido a la difícil vecindad con Chile y con un Memorándum vigente demanda atención redoblada. Y si se trata de los clubes electorales, más saben de las infidelidades de un ex jugador de fútbol que de los asuntos geopolíticos vinculados a soberanía. O autoestima. A menos que **¿todos se hagan los bobos?**



Por:  
Fabricio Orozco



# LA REFORMA DEL TRANSPORTE DE LIMA: UN FRACASO ANUNCIADO

En el año 2011 la alcaldesa de Lima Metropolitana anunciaba con bombos y platillos la Reforma del Transporte Público de Lima Metropolitana como una de sus propuestas emblemáticas del inicio de su gestión, para ello sus grandes asesores (Gustavo Guerra García y Juan Tapia) y su Gerente de Transporte Urbano (Maria Jara) anunciaban la implementación del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) dejando de lado el sistema de Corredores Segregados que habían sido planificados desde la gestión del alcalde Alberto Andrade y cuyo primer COSAC (primer y único BRT en el Perú) se había puesto en funcionamiento en la gestión del alcalde Luis Castañeda.



El mensaje de la Reforma del Transporte fue aplaudido por todos los detractores de Castañeda, ello incluía transportistas, prensa y un séquito de consultores expertos en transporte público que se volvieron defensores de una reforma muy populista y demagógica, pero nada técnica.

En efecto, los impulsores de la Reforma promulgaron la Ordenanza 1613 que creaba el SITP de Lima y, para ello, PROTRANSPORTE se convertía en el gran órgano rector, tomando el modelo de concesiones de servicios, dejando a la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) el rol de regulador, administrador, fiscalizador y supervisor del transporte público convencional hasta que se implemente el SITP, además de dejarle como responsable del transporte especial, del tránsito y la seguridad vial.

Como era de esperarse, se contrataron las consultorías para realizar el diagnóstico respectivo y elaborar el plan regulador de rutas para implementar el SITP. Luego de gastar un gran presupuesto municipal en las asesorías de rigor, se concluyó que el SITP se debería implementar en forma gradual, ello implicaba una serie de etapas sin precisar plazos, flota nueva, demanda, entre otros temas para que los limeños y limeñas pudiéramos tener un servicio de transporte público eficiente y digno, pero sobre todo con tarifas integradas y que significara la “democratización del transporte” (aplausos incluidos por la frase) con lo que se dejaba de lado la implementación de BRTs en Lima y se daba inicio a los Corredores de uso mixto.

La Reforma significaba dar en concesión dentro de los Corredores Complementarios, Corredores de Aproximación y REZNAS, paquetes de servicios en rutas determinadas; por consiguiente, no se implementarían más BRTs dejándose de lado el modelo del COSAC 1.

Cabe mencionar que el COSAC 2 que contaba con código SNIP y acuerdos de financiamiento con el BID fue dejado y se canceló por decisión de la Municipalidad de Lima. El transporte no necesitaba de corredores BRT, se requería seguir usando las rutas convencionales, pero ahora organizadas bajo el esquema de concesiones de rutas o paquetes, eso era la reforma, un retroceso en tratar de tener un sistema eficiente.

La Reforma del transporte se proponía sólo para buses y no consideraba en su plan el desarrollo de trenes, asunto que seguía siendo un tema de la AATE (Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico) en forma aislada y cuya integración se proyectaba a largo plazo.

Es preciso recordar que el trazado de los Corredores Complementarios (cinco en total) era el mismo que los BRTs que se habían considerado en el Plan de Desarrollo e Implementación de COSACs que se basaba en el estudio de la JICA y posteriores estudios; así teníamos que los corredores complementarios (ya no segregados) serían: (i)

Corredor Panamericanas (Panamericana Norte – Evitamiento – Panamericana Sur), (ii) Corredor TGA (Tacna – Garcilaso – Arequipa); (iii) Corredor Javier Prado; (iv) Corredor Carretera Central y (v) Corredor San Juan de Lurigancho.

En ese orden de ideas se tenía un cálculo que las casi 33,000 unidades vehiculares entre buses, custers y combis deberían ser reemplazadas por aproximadamente 17,000 unidades vehiculares que respondían a una tipología establecida por la Municipalidad Metropolitana de Lima, esto es buses de 9 metro, 10 metros, 11 metros y 18 metros, según el corredor asignado o servicio a ser cubierto.

Para estos fines, se lanzó la licitación de los Corredores Complementarios, cada uno compuestos por diversos paquetes de servicios (rutas troncales, alimentadoras y flota requerida) y se vendió la idea que las empresas de transporte deberían conformar consorcios entre ellas y los propietarios individuales de unidades de transporte.

Con esto quedaba claro que el SITP de Lima Metropolitana tendría una implementación gradual, donde primero irían los Corredores Complementarios, luego los Corredores de Aproximación y al final las REZNAS; proceso que debería durar unos cuatro años como mínimo.

Como se dice popularmente “el papel aguanta todo” y esta Reforma calzaba en dicha frase, pues en el papel la Reforma apuntaba a un exitoso modelo que por fin traería a Lima un sistema de transporte público eficiente y de calidad, con la participación de todos los transportistas sean empresas o individuales. Pero lo que el papel no aguanta es el contraste con la realidad, más aún si la realidad nunca fue tomada en cuenta por los grandes “ideólogos” del SITP, es decir por los consultores que hablan mucho de transporte y sistemas de transporte, pero que nunca han implementado un sistema y mucho menos gestionado una empresa de transporte público.

En efecto, a los creadores del SITP limeño nunca se les ocurrió pensar en el elemento económico y financiero necesario para implementar un sistema como el anunciado. Un primer cálculo elemental nos debería llevar a plantear cuánto dinero era necesario para implementar la Reforma en el ítem adquisición de flota nueva que debería renovarse en cinco años y como financiar esa inversión. Entonces, si se requería adquirir 17,000 unidades vehiculares y el promedio de costo de cada una era USD 120,000.00, se necesitaba para la Reforma la suma de USD 2,040 millones, lo que implicaba USD 408 millones por cada año hasta el quinto año de plazo para renovar y reemplazar la flota existente por flota nueva.

Esta cifra de dinero era imposible que el sistema financiero peruano pudiera ponerla en manos de nuestras empresas de transporte público, ello debido a que la gran mayoría de éstas no tenía el respaldo financiero, patrimonial y crediticio para asumir dicho endeudamiento

a pesar que fueran concesionarios por 15 años del SITP; este pequeño error u omisión de los creadores del SITP trajo una serie de vicios y errores conceptuales y operativos que dieron inicio al fracaso de la Reforma del Transporte desde su concepción; puesto que si falla el soporte crediticio y financiero de un modelo de negocio, y en este caso del sistema, el fracaso es el destino irremediable, lo cual ha sucedido a menos de 10 años de su creación.

Lo que sucedió después fue un cúmulo de errores, licitaciones mal llevadas, consorcios conformados y direccionados por los consultores y los funcionarios de PROTRANSPORTE para consolidar casi un operador por corredor, un solo proveedor de buses que terminó siendo socio de los operadores, empresas sin respaldo financiero y económico que colapsaron, nula renovación de flota, licitaciones inconclusas y nulas, continuidad del transporte convencional y la proliferación de transportistas informales.

Es bueno recordar todo esto que ha acontecido en los últimos años para darnos cuenta que la Reforma fue un fracaso anunciado, pero que los responsables de este

fracaso han estado dirigiendo en forma directa el transporte a través de la ATU y que en forma indirecta lo siguen haciendo como consultores de la ATU. Esto explica, después de cuatro años de creada la ATU el por qué el transporte público de Lima y el Callao es un caos total y se ha convertido en un negocio de la informalidad e ineficiencia. También ello explica porque hasta ahora no tenemos un sistema de transporte digno y que sea una solución a este servicio público; también se entiende que mientras en la ATU y en el MTC sigan estos genios consultores que crearon el SITP de Lima nunca tendremos un sistema que solucione el problema del transporte público.

Ha hecho bien el MTC en cesar a la presidenta de la ATU y a su grupo de "genios inútiles", pues ellos fueron los creadores de la Reforma del Transporte que ha fracasado en forma rotunda. Ojalá que no vuelvan a ocupar cargos en los organismos responsables del transporte público y que no sigan siendo los grandes consultores que son contratados por la autoridad de transporte, pues ello significaría que nunca tendremos solución al problema del transporte público y que aspirar a tener un sistema de transporte para Lima y el Callao es solamente una utopía.

**ENVIA**  
grupoenvia.com **PERÚ**

GRUPO  
REVISTA  
ASESORIA  
CONVENIOS

**Envía**  
**Internacional**



**Invita a los ciudadanos y a los usuarios/operadores de los diferentes modos de transporte terrestre: nacional, provincial y distrital a enviar sus comentarios, denuncias y propuestas sobre el sector para ser incluidos en la Revista En Vía Internacional y comentado por Radio Miraflores la Auténtica.**

**informes@grupoenvia.com**



**RADIO MIRAFLORES  
LA AUTÉNTICA**

Todos los

**MIÉRCOLES 5 PM**

Síganos y comparta  
la Transmisión



# La Riviera Maya y el Boom Turístico Inmobiliario



¡Hola! Soy *Magally Martell*

peruana y resido en la Riviera Maya, un lugar maravilloso, rodeado de hermosas playas, tranquilidad, entretenimiento, y sol todo el año. Quiero contarles que el mercado de bienes raíces en esta zona está creciendo mucho, las compañías inmobiliarias siguen construyendo y ofreciendo departamentos, casas, terrenos, villas, entre otros. Los precios varían dependiendo de la ubicación y del tipo de propiedad que se elija. La mayoría de nuestros clientes adquiere una propiedad para colocarla en renta vacacional y obtener excelentes retornos de inversión (ROI). El destino turístico está muy solicitado, recibimos turistas de todas partes del mundo y algunos deciden venir a disfrutar, pero también a invertir e incluso quedarse a vivir aquí. Tenemos propiedades en Playa del Carmen, Puerto Aventuras, Tulum y Cancún de distintos precios y con diferentes amenidades. Los invito a visitarnos y si desean mayor información.

Nuestro correo: [legalyta@hotmail.com](mailto:legalyta@hotmail.com) y con gusto los atenderé. Adicionalmente los podemos asesorar en todo el proceso de compra, constitución de Fideicomisos en caso de extranjeros, rentas vacacionales, decoración de su propiedad y escrituración o cierre legal. **¡Los esperamos!**





**Ruinas de Tulum  
Riviera Maya.**





El Grupo En Vía Perú saluda a nuestros  
amigos de



por sus 50 años  
de vigencia y aportes a lo ciudadanos de la  
comunidad internacional, a los cuales nos  
sumamos.

*¡¡ Felicitades!!*

[grupoenvia.com](http://grupoenvia.com)



Por:  
Jorge Coxtinica



méxico

# IMPORTANCIA DE CONOCER LA DEMANDA DEL SERVICIO



Para cualquier proyecto de transporte, de la naturaleza o tecnología que se trate, el insumo básico de su desarrollo es el conocimiento profundo y detallado de la demanda que atiende o que se aspira atender:

- Volumen total.
- Horarios de presencia.
- Variaciones durante el día.
- Variaciones durante los días de la semana.
- Variaciones estacionales.
- Naturaleza y diversidad de la demanda, sobre todo cuando se trata de mercancías.
- Formas y practicas actuales que se realizan para atender actualmente esa demanda.
- Quienes, en la actualidad, personas o empresas, atienden la necesidad y con que recursos, así como la proporción que absorben.
- Existen medidas de regulación, reglas de operación, supervisión de los servicios, etc.
- La formalidad de los prestadores de los servicios, asociaciones civiles, cooperativas, sociedades anónimas.
- Filiaciones políticas de los prestadores.

La lista puede ser por supuesto más exhaustiva, sin embargo, el requerimiento básico es tener este concepto lo mas detallado posible y analizado, para que una vez caracterizado sea posible aplicarlo a diferentes temas, como muestra la figura siguiente:



De la figura anterior se puede observar algunos de los temas en donde se requiere conocer la demanda:

- Modelación de los resultados, se refiere a través de algún modelo matemático crear diversos escenarios posibles de alcanzar en la estructuración de un proyecto, estableciendo un escenario base.
- Definición de programas de inversiones, a partir de los escenarios más probables o del que sea seleccionado, se establecen los requerimientos de infraestructura, equipos, estructuras de trabajo, necesarios y que representan una inversión y los retornos de la misma.
- Esquema de operación, se refiere a la restructuración de las viejas formas y prácticas de prestar el servicio y establecer un esquema de operación mas eficiente que optimice costos, soportados en sistema de supervisión y



seguimiento, aplicaciones tecnológicas adecuadas y que en caso de contingencias permita actuar de manera oportuna y adecuada.

- Programas de mantenimiento de infraestructura, con la claridad de conocer los esquemas de operación y sus requerimientos, es posible definir los programas correspondientes de conservación de las instalaciones que soportan el servicio, vías o carriles, estaciones, patios, oficinas, por mencionar los elementos más distinguibles.

- Coordinación interinstitucional, en particular los servicios de transporte de la naturaleza que sea, requieren de una gran diversidad de apoyos e interacciones horizontales, para apoyar la operación del servicio y en casos de contingencia, ya sea con entes privados y públicos; seguridad pública, servicios de atención de emergencias, empresas del mismo ramo por ejemplo.

- Estructura orgánica de la empresa operadora, en correspondencia al esquema de operación principalmente, se define el tamaño orgánico de la empresa encargada de prestar de manera directa el servicio, para cada uno de sus niveles, responsabilidades y funciones; operarios directos, soporte técnico, personal administrativo, soporte técnico, ejecutivos.

- Modelo de negocio, considerando los componentes ya mencionados, inversiones, esquema de operación, mantenimiento, estructura orgánica, por mencionar los más relevantes, se debe estructurar un esquema de negocio que garantice la sustentabilidad, en el tiempo, de la empresa operadora, la obtención de créditos, el horizonte de la recuperación de las inversiones, margen de utilidad, tarifa de equilibrio, etc.

- Programas de desarrollo de la zona, de manera general, los proyectos de transporte no sólo reflejan impacto en la zona donde directamente operan, sino que trascienden hacia zonas aledañas que se verán afectados en sentido positivo o no. Al respecto, se deben de establecer medidas o estrategias de atención de estas afectaciones o en su caso tener la previsión de su posible evolución.

De modo general, se ha tratado de mostrar de manera breve la significancia de tener claridad precisa y clara de la demanda de los servicios y estructurar con ello modelos de desarrollo de proyectos que en principio respondan a una necesidad real, que sean eficientes en su gestión y operación y sobre todo que en el tiempo se tenga asegurada su permanencia.

Por:  
Dr. Ing. Julián Sastre  
Presidente del Instituto  
de Movilidad- España,  
Berta Gámez.



Henar Martín,  
Ingeniera Civil.



Alicia González  
Geógrafa - Investigadora  
predoctoral (FPU)  
Universidad de Sevilla,  
Sevilla, Andalucía, España.

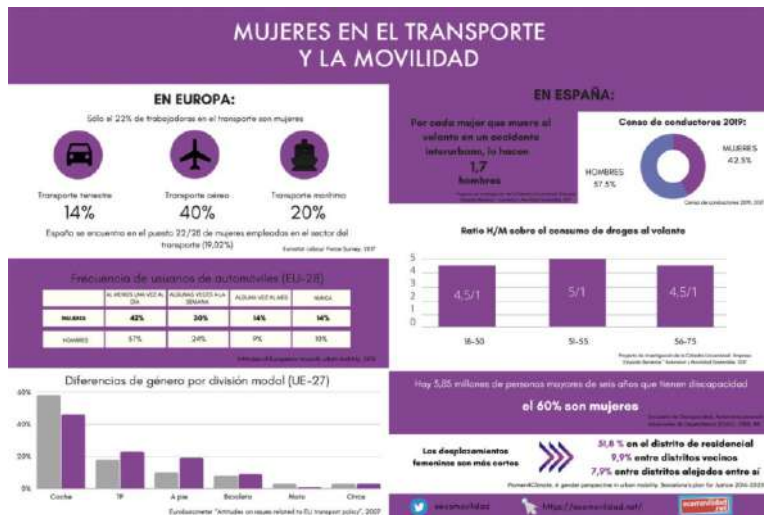


# LA MOVILIDAD TAMBIÉN SE ESCRIBE EN FEMENINO

El 8 de marzo se conmemora el Día Internacional de la Mujer y desde Ecomovilidad no queríamos desaprovechar la oportunidad de reivindicar que en movilidad y urbanismo también se habla en clave de género. En esta nueva etapa de Ecomovilidad, coincidimos una arquitecta madrileña, una ingeniera civil canaria y una geógrafa sevillana, que desde distintas disciplinas y realidades territoriales compartimos la necesidad de hablar y reivindicar el papel de la mujer en la ciudad.



Nos parece importante comenzar poniendo sobre la mesa de una manera muy visual la incuestionable diferencia en las pautas de movilidad y uso de la ciudad por parte de hombres y mujeres. Son numerosos los estudios que atienden a esta cuestión y detectan diferencias que van desde un mayor uso del transporte público por parte de las mujeres, como su presencia dentro del sector, hasta la derivada de su mayor longevidad y papel en el hogar. Hemos querido resumir algunos de estos datos:



**La pregunta es: ¿se planifica, ordena y gestiona la ciudad con perspectiva de género?**

Durante prácticamente el último siglo, el diseño de nuestras ciudades ha estado subordinado de manera casi exclusiva a un tipo de movilidad concreta: el transporte de punto a punto en vehículo privado, en su mayoría relacionado con fines de tipo productivo (de casa al trabajo y del trabajo a casa). Como resultado, nuestro espacio público se configura, aún a día de hoy, en torno a las necesidades del vehículo privado, protagonista forzoso de nuestro día a día.

En una ciudad como Madrid, y en tantas otras, no solo el 80% del espacio libre está destinado en exclusividad al coche, sino que durante décadas, con la construcción de pasos elevados, túneles y aparcamientos subterráneos, hemos condicionado (o sacrificado) lo poco que nos quedaba de espacio para otras maneras de vivir la ciudad. A día de hoy son innumerables las secciones de calle con aceras de menos de 50cm y dos bandas de aparcamiento, las "plazas duras" sobre cuyas losas de hormigón no crecen árboles o las autopistas urbanas que levantan muros en mitad de barrios.

Avanzar hacia modelos de movilidad más justos e inclusivos implica un cambio radical en el planteamiento que apuesta por considerar como única opción válida la de ese desplazamiento lineal vinculado a lo productivo e incorporar la dimensión de lo reproductivo, de los cuidados y de la sostenibilidad de la vida en el diseño de nuestras ciudades. Cuando hablamos de ciudad feminista, de urbanismo con perspectiva de género, de ciudad de cuidados, nos referimos a un modelo que sabe responder a las necesidades de todas y todos por igual y que pone ahora el foco en la ciudad cercana, la escala de barrio, la movilidad no lineal y la recuperación de nuestro espacio público como lugar de vida colectiva. Incorporar la perspectiva feminista en el diseño de nuestras ciudades implica que atender a las necesidades de la realidad

cotidiana sea ahora el centro de toda transformación urbana. Invertir la pirámide de movilidad y replantear el reparto de nuestro espacio público para fomentar los desplazamientos de proximidad y la flexibilización de usos se configura como un primer paso ineludible y urgente.

En contraposición con el modelo de movilidad productivo, debemos ahora incidir en los desplazamientos para las necesidades reproductivas y de cuidados: ir a la compra, movilidad escolar, ocio... cuidar y cuidarnos. En este sentido, un sistema de transporte público orientado a satisfacer la demanda de viajes por motivos laborales, generalmente de una distancia mayor, y que adapta su infraestructura, sus frecuencias y, en general, su propio funcionamiento a este fin, olvidando su utilidad para las distancias cortas y fuera de horarios pico, no es un sistema completo. Tampoco lo es aquel que olvida llegar a todos los puntos de las ciudades en igualdad de condiciones. No ayuda, también hay que decirlo, un modelo urbanístico de décadas que ha salpicado las ciudades de polos de atracción comercial y de ocio dejando grandes desiertos residenciales sin vida propia. Un primer paso para avanzar hacia un cambio de modelo lleva asociado, por lo tanto, el fortalecimiento de un sistema de transporte público robusto, amplio, extenso, accesible, amable y seguro. Debemos igualmente atender a la movilidad peatonal y a la necesidad de que nuestro espacio público también se configure como lugar de vida colectiva, escenario de acciones espontáneas, espacio para el aprendizaje y el juego, y deje de servir de soporte para la ciudad del coche. La falta de accesibilidad, la escasa iluminación y los itinerarios inseguros son ejemplos que condicionan la movilidad de las mujeres, de los mayores o de los niños y niñas. Integrar la perspectiva de género en el diseño de nuestro espacio público implica impulsar esa movilidad a pie, la de los trayectos cortos, la que está asociada a las tareas de cuidados. Nuestro espacio público debe dejar de ser un depósito de vehículos y empezar a ser un lugar para la gente.

Si bien llevamos años hablando de este tema, ha sido el confinamiento derivado de la COVID y sus posteriores consecuencias lo que definitivamente parece haber posicionado en la agenda la necesidad de avanzar hacia un modelo de ciudad feminista y de cuidados. Esta nueva realidad que vivimos ha puesto de manifiesto la crisis de nuestras ciudades y gran parte de los problemas que hemos mencionado: el desequilibrio en el reparto de nuestro espacio público, la falta de zonas de esparcimiento y relación de calidad, la imposibilidad de caminar con seguridad por la ciudad o la falta de cercanía al comercio o la lejanía de los puestos de trabajo al lugar de residencia. Grandes ciudades como París, con la reciente propuesta de Ciudad de los 15 minutos, Milán, con el plan Strade Apere, Melbourne o Nueva York han sabido reaccionar a este nuevo paradigma, donde los principios de la ciudad feminista se aplican generando una enorme respuesta positiva cuyos beneficios trascienden a la totalidad de los vecinos y vecinas.

La ciudad inclusiva, feminista y de los cuidados, se ha posicionado como alternativa a los problemas de la ciudad actual y que lejos de ser una "cosa de mujeres", se desvela transversal a una sociedad que busca lograr una ciudad que se adapte a quienes la viven y la construyen.

Somos Berta, Henar y Alicia, y nos incorporamos a esta nueva etapa de ecomovilidad.net con la ilusión de que, dentro de un tiempo, seamos muchas más mujeres hablando de esto.

## ¡MERECIDO RECONOCIMIENTO!

El sábado 20 de abril tuvo lugar en Lima la Asamblea General de la Asociación de Confederaciones Deportivas Panamericanas (ACODEPA), con la participación de más de 40 delegados.

En esta ocasión, se realizó un acto de reconocimiento en la Municipalidad de Lima al Sr Iván Dibos Mier, por una vida dedicada a promover el Movimiento Olímpico y sus valores.

El reconocimiento estuvo a cargo del presidente del Comité Olímpico Peruano y del presidente de la ACODEPA, Renzo Manyari y Francisco Lee, respectivamente.

El Grupo En Vía, Perú, se aúna a este reconocimiento, por su trayectoria como persona, deportista, dirigente y autoridad Internacional, que prosigan los éxitos a exitosos compatriotas, en los ámbitos internacionales y nacionales, un abrazo estimado Iván y muchas Bendiciones.



## CALIDAD DE LOS SERVICIOS

**La calidad en la atención y/o prestación de los servicios, se visualizan, desde la 1ra imagen de la atención que cada trabajador y/o funcionario le pueda brindar al cliente, usuario o visitante a sus instalaciones u oficinas.**

**En esta oportunidad Felicitamos al SR. RENZO SORIA FIESTAS, Asesor de Servicios de Gildemeister, sede Surco, por el excelente trato y atención que brinda a los clientes de tan prestigiosa empresa comercializadora de vehículos.**

**Ejemplo a SEGUIR .....**

En el Sector Transportes esta acción es sumamente relevante, no solo por las calificaciones negativas, que nos otorgan ciertos analistas u organismos internacionales (el país con los mayores niveles de congestión de tráfico, mayores índices de contaminación ambiental, peor tratamiento sanitario por el COVID 19, etc.).

Por ello, a partir de esta edición RESALTAREMOS a los personajes que realmente cumplan eficientemente sus funciones e invocamos a sus instituciones, a realizar los reconocimientos que el caso amerita, en nuestro país, NO todo el Malo, hay millones de peruanos de quienes sentiremos orgullosos, a seguir este ejemplo.





## RECONOCIMIENTO AL ECON. LUIS ALBERTO MARTELL AGUSTI

Econ. Julio Alberto Moreno Vargas,  
Presidente del Consejo Ejecutivo  
Provisional entregó reconocimiento  
de un diploma de honor y medalla  
por los servicios al Colegio de  
Economistas de Lima (CEL) al Econ.  
Luis Alberto Martell Agusti, Gerente  
Director de Grupo Envía S.A.

El Colegio de Economistas de Lima  
(CEL) extendió un cordial y fraterno  
saludo de felicitaciones, por su  
profesionalismo, esmero y  
colaboración a la institución.

## COMITÉ ELECTORAL COLEGIO DE ECONOMISTAS DE LIMA (CEL)



*El día de ayer 01 de junio del 2023 en el Colegio de Economistas de Lima (CEL) en el distrito de San Isidro se eligió a los integrantes del Comité Electoral en Asamblea General Extraordinaria.*

Los economistas colegiados y habilitados que conforman el Comité Electoral son:

- **PRESIDENTA:** Norka De La Rivera Ramírez.
- **SECRETARIO:** José Andrés Rodríguez Lau.
- **VOCAL:** Orlando Francisco Sipán Chirito.
- **SUPLENTE:** Heber Celso Oliva Zelada.
- **SUPLENTE:** Tomás Feliciano Zarate Moya.

Luego de estas votaciones, en las cuales asistieron 71 economistas colegiados; el Presidente del Consejo Ejecutivo Provisional Econ. Julio Alberto Moreno Vargas procedió a realizar un reconocimiento a los economistas que han brindado sus servicios al Colegio de Economistas de Lima (CEL); entre los destacados al Econ. Luis Alberto Martell Agusti.



# ANCÓN, DISTRITO LLENO DE HISTORIA

**Ancón** es uno de los más importantes centros de la arqueología peruana, denominada también como la **“Necrópolis de Miramar”**, de la época prehispánica; con innumerables evidencias históricas y con un pasado de más de **10,000 años de antigüedad**.





# ANCÓN, DISTRITO



Las investigaciones han determinado al distrito de Ancón como una ocupación permanente a lo largo de todos los periodos de la historia; hasta la actualidad se han encontrado increíbles descubrimientos de vida arcaica, durante trabajos de instalación de Gas Natural.

Los hallazgos fueron extremadamente sorprendentes, pues no solo se registraron elementos como vasijas, cántaros, ofrendas y cerámicas, sino que también restos de cuerpos humanos momificados; personajes que formarían parte de la cultura Ychsma, Chancay y Lima con más de 1000 años de antigüedad, hallados en diversas partes del distrito de Ancón.

En coordinación con el Ministerio de la Cultura, la milenaria historia hallada durante las excavaciones de la empresa Cálidda, han sido





# LLENO DE HISTORIA



recuperadas, investigadas y llevadas a un establecimiento para identificar su proveniencia y garantizar la protección del patrimonio arqueológico. Alrededor de 1700 contextos arqueológicos han sido descubiertos en los últimos ocho años entre (Lima, Callao, Chilca y Cañete).

Por su parte, la Municipalidad de Ancón tiene el objetivo de recuperar estos hallazgos arqueológicos y crear un gran museo de sitio que permita posteriormente dar a conocer parte de la historia y así fortalecer su identidad.

Su actual alcalde, el Ing. Samuel Daza Taype recalca su predisposición de contribuir con estos grandes restos arqueológicos además manifestó que aún hay mucho por descubrir y mientras él se encuentre en gestión, luchará por salvaguardar toda la historia del distrito.







Por:  
Alberto Martell Agustí,  
Maestro en Transporte Urbano,  
por encargo del Comité Directivo  
Grupo En Vía, Perú.

**ENVIA** | GRUPO  
REVISTA  
ASESORIA  
CONVENIOS

# SOBRE LA CRISIS DEL TRANSPORTE URBANO EN NUESTRA MEGALÓPOLIS DE LIMA Y CALLAO

Comentarios de los miembros del Grupo En Vía, Perú.

Consideramos que los procesos políticos no deben contaminar la continuidad de los temas y/o actividades técnicas especializadas, que son aquellos en los que la comunidad a través de sus diferentes actores sociales intervenimos, buscando una adecuada como eficiente prestación de servicios de transporte público, para lo cual es necesario tener en cuenta las siguientes consideraciones:



# 40 años de Transporte Público 1980 - 2020

## Servicio

## BENEFICIO A LA SOCIEDAD



La estabilidad jurídica que permitan la recuperación de las condiciones de servicio seguro rentable por parte de los operadores de transporte; esto a través de las **AUTORIZACIONES CON CONDICIONES** sustentado en el Plan Regulador de Rutas, el Reglamento del Servicio y por supuesto sus Procedimientos Administrativos que permitan su gestión y acceso por parte de las empresas de transporte que han esperado este proceso por más de 20 años desde el último proceso de autorizaciones



La renegociación y actualización de parámetros técnicos-operativos de los contratos concesionados ya que su **MODELO ECONÓMICO FINANCIERO INSTITUCIONAL** ha sido superado por las condiciones económico-sociales de nuestra megalópolis más aun con los efectos que la Pandemia ha tenido sobre las condiciones de movilidad, como han sido la disminución de viajes por el teletrabajo, la micro movilidad, el traslado del desempleo y la migración a la oferta informal de transporte

La modificación de la matriz de inversiones en transporte a través de una mayor participación del estado por medio de un **MODELO COFINANCIADO** que reduzcan la brecha de infraestructura y material rodante necesarias para contar con una oferta coherente con las necesidades de desplazamiento real en Lima y Callao, así como su conexión con sus provincias contiguas y otras próximas a conurbación urbana.

Recuperación de las condiciones de seguridad del servicio tanto en recorrido a través de seguridad vial y la **REDUCCIÓN DE SUS EXTERNALIDADES NEGATIVAS**, así como su integración concordada con la seguridad ciudadana, permitiendo que los ciudadanos no deban recurrir a sobrecostos para lograr la accesibilidad a la cobertura de sus necesidades básicas.

Recuperación del orden a través de un **PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN CON SANCIÓN EFECTIVA**, soportado por un sistema virtuoso de chatarreo que permita que el ciclo de eficiencia sostenible se consolide en favor de una circulación virtuosa; dicho sea de paso, esperamos que el





MTC destrabe el sistema de chatarreo que viene esperando desde el 2021 continuar con un programa que fue detenido por simples problemas administrativos entre transporte y ambiente.

Lo ya avanzado debe consolidarse, fortalecerse dejando de lado discursos que promueven el desconocimiento de lo trabajado generando incertidumbre en los actores que construimos el sistema.

**El Grupo En Vía, Perú, reitera una vez mas que es imprescindible que todas las Autoridades, Funcionarios y**

**políticos, de todos los niveles del Estado Peruano, puedan CONCORDAR acciones multidisciplinarias y tecnológicamente viables, para salir en más breve plazo de esta grave crisis, la misma que tiene necesariamente que ser eminentemente de carácter TECNICO, diseñadas en Políticas Públicas para el Sector, que comprendan el mediano y largo plazo, posibilitando la implementación de un sistema para el transporte masivo, multimodal, integrado e inclusivo, con tecnologías similares a ciudades exitosas a estándares internacionales y viables a nuestra realidad.**



	TEMAS A SOLUCIONAR	ACCIONES A REALIZAR	IMPACTO
TRANSPORTISTAS CONVENCIONALES	BAJA RENTABILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>AUTORIZACIONES CON CONDICIONES</li> <li>PERMITIR INVERSIONES DE MEDIANO PLAZO</li> <li>CONSOLIDAR RUTAS</li> <li>RETIRAR EMPRESAS CASCARON</li> <li>PERMITIR FORMALIZACIÓN</li> </ul>	MAS VEHICULOS NUEVOS
	INCERTIDUMBRE		MENOS INFORMALIDAD
	SOBRECOSTO		RENTABILIDAD
AUTORIDAD	RESULTADOS TRANSPARENCIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>GESTIONAR ADECUADA RENTABILIDAD PARA LOS TRANSPORTISTAS</li> <li>LOGRAR EL CONTROL DEL SISTEMA Y NUEVOS CONTRATOS</li> <li>GESTION POR INDICADORES DE RESULTADO</li> <li>COMBATE A LA INFORMALIDAD</li> <li>CAMBIO DE MODELO QUE CONSOLIDE INVERSIONES</li> </ul>	RESULTADOS EN LOS SERVICIOS
USUARIO	MAL SERVICIO	<ul style="list-style-type: none"> <li>SENSIBILIZACIÓN</li> <li>REDUCCION DE COSTOS DE TRANSPORTE</li> <li>PROMOCION DE LOS NUEVOS SERVICIOS</li> </ul>	ACCESO A E TRANSPORTE MASIVO
	INSEGURIDAD		REDUCCION DE TIEMPO DE VIAJE
	ALTO COSTO		



Por:  
Arq. Armando Martínez. Bolivia (\*)

# DEGRADACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y AUSENCIA DE PLANES DE MOVILIDAD URBANA

Hace poco estuve de visita en la capital beniana, en Trinidad, Bolivia en que casualmente el año 2015 tuve la suerte de formar parte del equipo redactor del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Trinidad, lo que en Bolivia se llama PROMUT (Programa Municipal de Transporte). Desde ese año no volví a visitar esa linda tierra, lo digo por su gente y sus atractivos naturales.



(\*) Armando Martínez, es arquitecto urbanista, máster en transporte urbano metropolitano y máster en proyectos de arquitectura y urbanismo.





Bueno, lamentablemente en Bolivia ningún PROMUT ha sido aprobado por las instancias legales y que pueda considerarse una herramienta de planificación "legal", ésta debe ser aprobada por el Concejo Municipal, en esa ocasión y como anécdota presentamos el Plan a tres alcaldes, el saliente, el interino y el nuevo alcalde, por supuesto todos muy entusiasmados y agradecidos de contar con una herramienta de planificación que podía cambiar la calidad de vida de los trinitarios.

Si bien en su momento se hicieron las respectivas capacitaciones, incluso un curso con la participación de varios técnicos municipales y de diferentes regiones del país, no tuvo la perspectiva que teníamos tanto los redactores del plan como los promotores en este caso la cooperación suiza a través de Swisscontact, ya que la rotación de personal (un mal boliviano) fue causal del no seguimiento y continuidad de un trabajo comprometido, serio y responsable.

Ya pasaron siete años, y como pueden ver en las imágenes, dicen mucho del estado actual del espacio público, en el entendido que este espacio refleja claramente un entorno inaccesible, degradado y determinado por la ausencia de

una movilidad urbana sostenible. Recuerdo una de las diferentes medidas a implementar era la Delimitación del Área de Calmado de Tráfico en el Centro Histórico en que se debería entre otras cosas:

- Proveer un ambiente más amable y seguro para los peatones en el Centro Histórico.
- Constituir una serie de dispositivos para la reducción de velocidad de vehículos a motor.
- Crear infraestructuras de circulación peatonal, así como sub sistemas de señalización para dirigir el tráfico rodado.
- Generar una política de adaptación para personas con movilidad reducida.

Pues ninguna de las mencionadas fue tomada en cuenta!! Esta realidad no solo es de un municipio boliviano con más 100.000 hab. También, y lamentablemente podemos percibir en varias latitudes latinoamericanas que reflejan entornos nada accesibles con externalidades negativas cada vez más crecientes.

Por supuesto no solo es la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas, también un sistema de transporte público conectado con otros modos de transporte, formación, capacitación, socialización, sensibilización e implementar acciones que promuevan el desplazamiento de no motorizados como la bicicleta, la seguridad vial, la mejora de infraestructura vial, ajustes semafóricos, rediseño de intersecciones conflictivas, estacionamiento, entre otros.

Concluyo con el llamado de atención a colectivos sociales, técnicos y autoridades municipales a tomar medidas urgentes pensando en sus hijos, padres, familiares, amigos y en ellos mismos, que en definitiva son los directos afectados y futuros beneficiarios de un espacio público amable, seguro y atractivo que brinde las mínimas condiciones para el uso y disfrute de todos los ciudadanos.





Por:  
Dra. Elsa Vigo

# EL PLAN NACIONAL DE FORMACIÓN PROFESIONAL Y FORMACIÓN LABORAL DEL PERSONAL DE SALUD

**El Ministerio de Salud del Perú, con la RM No 513-2023/MINSA del 29 de mayo del 2023 aprobó el Plan Nacional de Formación Profesional y Formación Laboral del Personal de Salud PLANDES para el período 2023-2026 con la finalidad de fortalecer las competencias y el desempeño de los recursos humanos en salud tomando en cuenta la política, la demanda y la oferta en el sector. Con el PLANDES se pretende promover y fortalecer los aspectos relacionado con la formación profesional y laboral asegurando un desempeño óptimo en la identificación de las necesidades reales y potenciales de la población en el territorio nacional. El ámbito de aplicación será a nivel del gobierno nacional (Órganos desconcentrados y Direcciones de Redes Integradas de Salud) y subnacional (Direcciones y Gerencias Regionales de Salud).**



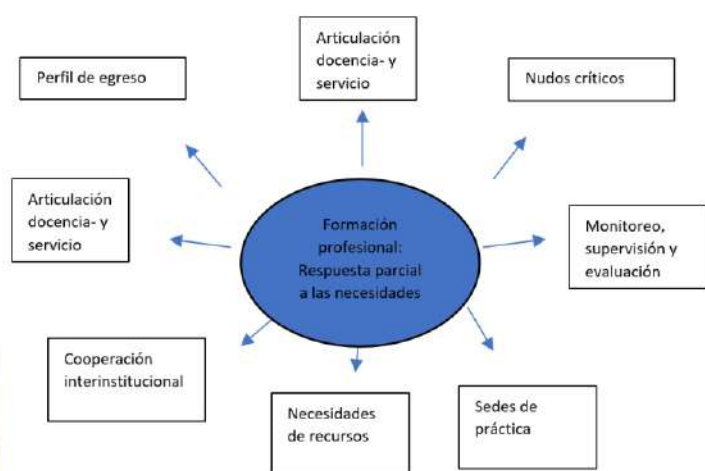
EL PLANDES se sustenta en lo establecido en la "Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible", los Lineamientos de Política de Recursos Humanos en Salud 2018-2030, la Política Nacional Multisectorial de Salud 2030 (PNMS), el Plan Estratégico Multisectorial de la Política Nacional Multisectorial de Salud 2030, País Saludable; la Gestión del Proceso de Capacitación en las Entidades Públicas según SERVIR, Modelo del Cuidado Integral de Salud por Curso de Vida para la Persona, Familia y Comunidad (MCI), la Agenda de Salud Sostenible para las Américas (ASSA), el desarrollo de actividades de internado en Ciencias de la Salud, la creación del Sistema Nacional de Articulación Docencia, Servicio e Investigación en Pregrado de Salud, la Política integral de Compensaciones y Entregas Económicas del Personal de Salud al Servicio del Estado, la Política de Modernización de la Gestión Pública, el Reglamento de Organización de Funciones del Ministerio de Salud, la Ley General de Salud, las bases de descentralización, la Ley Universitaria, entre otros.

Las emergencias sanitarias (COVID y dengue) han dejado en evidencia la presencia de limitaciones para atender la demanda de necesidades sanitarias. Una limitación es la brecha en capacitación del recurso humano desde los estudios de pregrado hasta la actualización durante el ejercicio profesional. Los responsables (MINEDU con la SUNEDU /SINEACE y SERVIR con los PDP) deben establecer alianzas estratégicas y coordinación

interinstitucional para la actualización de los planes de estudios; así como, la organización de talleres y cursos en base al diagnóstico de necesidades de capacitación (DNC). Para ello, se requiere tomar conocimiento sobre el contexto sanitario en el país en el que se describa el comportamiento de la mortalidad en general, la mortalidad infantil, la mortalidad materna, la fecundidad, la morbilidad, las prioridades sanitarias, las determinantes sociales en salud (DSS) y la respuesta del sistema de salud con la gestión del recurso humano (brecha y disponibilidad del RHUS). Consecuentemente, se reconoce que Los problemas en el sector son de diferente índole y especialidad, su abordaje requiere la intervención y articulación transversal con estrategia de los sectores de la salud, la empresa, sociedad y las instituciones de formación universitaria y técnica.

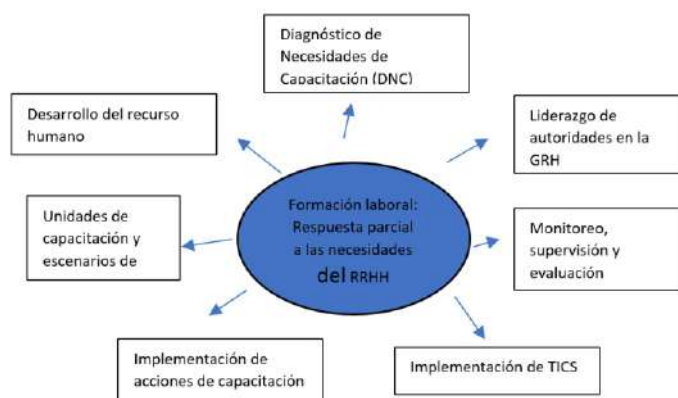
Para el planteamiento del PLANDES 2023-2026 se ha identificado como problema el desconocimiento que presenta el recurso humano y las instituciones involucradas (MINEDU, SERVIR y MINSA (alguno sector)) sobre la existencia de la Política Nacional de Salud. Esto origina la falta de sintonía entre la identificación de las necesidades de la población en Lima/regiones y el perfil de egreso, el contenido curricular y silábico de las asignaturas de pre, posgrado y especialidades. Siendo los factores causales los de diferente índole como se observa en la Figura 1 y 2.

**Figura 1**  
**Causas problemas en la formación profesional**



Fuente: PLANDES 2023-2026/ MINSA

**Figura 2**  
**Causas problemas en la formación laboral**



Fuente: PLANDES 2023-2026/ MINSA



La implementación del PLANDES 2023-2026 tiene la proyección de 325,500.00 como presupuesto. Las actividades para promover la formación profesional son: formulación e implementación de perfiles, mejorar de las sedes docentes, fortalecimiento para la articulación de la docencia servicio, agilización de los convenios según marco específico, desarrollo de competencias en sedes acreditadas, implementación de estrategias conjuntas entre docencia y servicio e implementación de acciones de monitoreo, supervisión y evaluación de actividades de formación docente. Las actividades para promover la formación laboral son: formulación de planes para la formación profesional y laboral en DIRESA, GERESA y DIRIS, elaboración del DNC, fortalecimiento del clima laboral y funcional de las unidades de capacitación, fortalecimiento del liderazgo en GRH, fortalecimiento de las TICS, implementación de acciones estratégicas para la implementación del plan de capacitación e implementación del monitoreo, supervisión y evaluación de las actividades de capacitación para el desempeño laboral.

Finalmente, el desarrollo del PLANDES 2023-2026 se ha

realizado según la metodología descrita para tal fin. Entre los aspectos que se aporta en el análisis del mencionado plan son los siguientes: los resultados de la evaluación de los indicadores del PLANDES 2018-2021 deberían formar parte de los anexos y de la información para ser consignada en la sección descripción diagnóstica; reformular y agregar mayor número indicadores que permitan el control del plan de manera periódica a nivel nacional, DIGESA, GERESA y DIRIS; agregar actividades de enfoque operativo e interinstitucional integrando al MINEDU (instituciones formadores) y SERVIR; especificar actividades operativas que contribuyan a la formación profesional y laboral; incluir instrumentos administrativos para la supervisión, el monitoreo y la evaluación; reconsiderar el presupuesto con enfoque de aplicación nacional. Asimismo, la visión sistémica e integradora debe formar parte de la planificación, organización, ejecución y el control del PLANDES.

#### Referencia:

**MINSa.** <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4627670/Resoluci%C3%B3n%20Ministerial%20N%C2%B0%20513-2023-MINSA.pdf>





Por:  
**DR. DANIEL E. HIDALGO CUELLAR**  
URÓLOGO ONCÓLOGO  
CMP 15786 - RNE 7711 - RNSE S00055

# INFECCIÓN URINARIA ASINTOMÁTICA



**La bacteriuria asintomática se define como muestra de urocultivo positivo para bacterias mayor de 100,000 colonia de bacterias. La paciente no presenta ningún síntoma urinario.**



Es muy común ver a estas pacientes en consultorio externo preocupadas porque el urocultivo salió positivo y acuden a médicos que recetan antibióticos y en controles posteriores siguen teniendo la infección.

La bacteriuria asintomática no debe recibir tratamiento porque la erradicación de la bacteria puede ser difícil y porque en general las complicaciones son raras.

Es más frecuente en las edades extremas de la vida. Normalmente son bien toleradas en los adultos y ancianos no obstante conviene que sea estudiada en los niños por la posibilidad que pueda haber complicaciones debido a alteraciones orgánicas

### **INFECCIONES URINARIAS SINTOMATICAS**

Las infecciones urinarias sintomáticas se dividen en bajas y altas.

En esta oportunidad trataremos las infecciones urinarias bajas. Cistitis y uretritis.

La cistitis aguda presenta urocultivos positivos, pero tienen una sintomatología muy marcada como ardor al orinar, urgencia miccional, orinar frecuentemente y

generalmente la orina es turbia y con mal olor. Estos pacientes deberían acudir al médico para realizar tratamiento antibiótico por 7 a 10 días. El antibiótico generalmente es indicado de acuerdo al antibiograma que se realiza en la prueba de urocultivo.

Estas infecciones deben tratarse ya que de dejarlas nos llevan a tener infecciones recurrentes o en infecciones urinarias altas.

La uretritis es una infección que no ataca a la vejiga sino a la uretra presentando molestias clásicas como ardor al final de la micción. Generalmente estos pacientes pueden presentar flujo vaginal y antecedentes de relación sexual sin lubricación adecuada. En personas con menopausia se produce sequedad de genitales presentando las molestias de la uretritis. Es importante también recibir tratamiento antibiótico.

En ambos casos, cistitis y uretritis, debe evaluarse hábito de higiene, relación sexual sin adecuada lubricación y poca ingesta de líquidos.

En pacientes diabéticos e inmunodeprimidos hay mayor predisposición a infecciones urinarias.



## REENCUENTRO DE LA PROMOCIÓN TUPAC AMARU II DE LA GUE 2 DE MAYO DEL CALLAO

*Nos reencontramos, en esta oportunidad, con motivo del cumpleaños de nuestro estimado amigo y compañero de aula Ricardo Ordaya (\*), en su domicilio: Luis Valencia, Carlos Sánchez, Manuel Orejuela, José Navarrete, Walter Arias, Walter Pinto, Luis Martell, Mario Velarde, Freddy Verá, Ignacio Alhuay., en una tarde muy agradable y amena, con ocurrencias, bromas y esa inagotable “chispa DOMAINA, recordando además anécdotas y episodios de nuestra etapa escolar.*

*Por intermedio de la presente saludamos a todos los compañeros de tan histórica y vigente Promoción que se encuentran en el Perú u diversas partes del Mundo, un abrazo y muchas bendiciones “DOS DE MAYO HISTORICO LEMA” PARA EL MUNDO.*



*(\*) Ricardo Enrique Ordaya Luey, Médico Cirujano especialista en Traumatología, Capitán de Fragata (r) de la Marina de Guerra, Abogado egresado de Maestría en Derecho Penal Y Egresado del Doctorado en Derecho.*







# TRANSING S.A.

## TRANSPORTE E INGENIERÍA S.A.

### Ofrece sus servicios en:

ASESORÍA Y CONSULTORIA EN TRANSPORTE, TRÁNSITO  
TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

01

Planes y Proyectos de Transporte.  
Estudio de Oferta - Demanda.



02

Gestión de Operaciones y Tecnología -  
Monitoreo de Flota.



03

Estudios de Tránsito e Impacto Vial.



04

Edición y Producción de Medios  
informativos.



05

Capacitación y Formación en  
Gestión Empresarial.



VISITE NUESTRA PÁGINA WEB:

**[www.transingperu.com](http://www.transingperu.com)**

PARA MAYOR  
INFORMACIÓN

**652 - 8289**



Av. Carlos Izaguirre 691 Of. 301 - Los Olivos - Lima

Telf. Central (01) 652 - 8289

Escaneado con CamScanner



# TOMORROW. MOBILITY

WORLD CONGRESS

7 - 9 NOVEMBER 2023

BARCELONA & ONLINE



Co-funded by the  
European Union



Fira Barcelona

[www.tomorrowmobility.com](http://www.tomorrowmobility.com)

#TMWC23



## Make your move matter

Join the urban  
mobility  
revolution

