

# MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

## **1. Centro Histórico de Lima**

Comprendido entre los distritos de Lima y el Rímac fue declarado Patrimonio de la Humanidad en 1988. Actualmente, posee un gran flujo peatonal por el alto número de trabajadores que se encuentra en la zona y los turistas que asisten al Centro Histórico en busca de los diferentes monumentos y la atmósfera histórica que posee. Todo ello llega a sobrepasar la capacidad actual de las veredas dejando al ciudadano expuesto y vulnerable a accidentes.

Por otra parte, el tránsito vehicular y la contaminación repercute en las condiciones de habitabilidad que convierte al CHL en un ambiente de paso con poco tiempo de estancia por la contaminación sonora y del aire que sobrepasa los niveles recomendados, además, las características morfológicas de sus vías no están preparadas para soportar el flujo vehicular que presenta actualmente.

Todo ello dificulta la legibilidad del CHL como Paisaje Histórico Urbano, la baja habitabilidad, de inversión y el turismo. Por ello, la peatonalización permite revitalizar el área histórica devolviéndole la vocación peatonal que el Centro tenía priorizando los desplazamientos no motorizados.

## **2. Peatonalización en el CHL**

El proyecto de peatonalización forma parte del Plan Maestro del Centro Histórico de Lima 2019-2029 con miras al 2035 aprobado mediante la ordenanza 2194. La elaboración de éste estuvo a cargo de PROLIMA (Programa Municipal para la Recuperación del Centro Histórico de Lima) y se realizó a partir del grupo de trabajo creado por Resolución Ministerial No 029-2017/MC. Contó con la participación y concertación de diversos actores vinculados al CHL: Ministerio de Cultura, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Municipalidad Distrital del Rímac, CENEPRED, INDECI, Colegio de Arquitectos del Perú, UNESCO (Misión de Asesoramiento del Centro de Patrimonio Mundial), ICOMOS Internacional, entre otros.

La peatonalización del Centro Histórico de Lima es un proyecto que se está trabajando progresivamente por etapas según lo establecido en el Plan Maestro del CHL (PMCHL) en las que se priorizan vías en función a la conectividad que tengan con el transporte público que se busca promover y el acceso al Centro Histórico de Lima; de este modo, se contribuye además a mejorar la lectura del Centro Histórico respetando la escala de la ciudad fundacional y sus valores históricos.

El objetivo, la restricción del vehículo dentro del área del CHL, es permitir que el paso por el Centro Histórico sea más placentero con una mejor calidad de espacio público y mayor desplazamiento peatonal; así mismo, la reducción de contaminación atmosférica provocada por los vehículos reduce los costos de mantenimiento y conservación del Paisaje Urbano Histórico. Del mismo modo, el ensanche de las veredas permite mayor área disponible para los peatones, la inserción de árboles y

mobiliario urbano que incrementa la habitabilidad en la ciudad.

### 3. Acciones previas a la peatonalización del CHL

#### - Zona 30:

Se disminuyó la velocidad máxima en todas las calles y jirones del Damero de Pizarro a 30 km/h. Ello está autorizado por la Resolución 3394-2019- MMLGTU SIT. Ello tiene la intención de brindarle al peatón zonas seguras de paso en la que el vehículo no sea una amenaza para el andar del ciudadano.

#### - Restricción de vehículos motorizados:

Se buscó brindar al peatón mayor área de movilización con calles peatonalizadas al 100% y con el aumento del ancho de veredas y disminución de carriles vehiculares de 2 a 1.

Siguiendo los lineamientos de urbanismo táctico se incorporaron jardineras, bolardos y mobiliario urbano de fácil y rápida implementación tomando en cuenta las necesidades y dinámicas actuales de las calles a intervenir previo a un proyecto integral.



Fig. 2: Restricción de vehículos motorizados en el Damero de Pizarro

Este tipo de intervenciones, en el contexto actual de pandemia, ha tomado relevancia toda vez que es necesario contar con espacios amplios para movilizarnos y poder generar espacios con terrazas que permitan la expansión del comercio al aire libre para poder reactivar económicamente algunos comercios.



Fig.4: Terrazas gastronómicas en el CHL, MML

**- Transporte sostenible:**

Se promueve el uso de bicicletas como transporte alternativo en el CHL por lo que se propone la conexión con ciclovías interurbanas y también se ubicará 20 estacionamientos públicos vigilados, además, la extensión del programa “Al Damerao de Pizarro sin carros” en la que parte del Centro histórico es exclusivamente peatonal y se realizan diferentes actividades en las calles con la intención de reactivar diferentes barrios en la participan tanto vecinos como visitantes.



Fig.5: Paraderos de bicicletas en el CHL, PROLIMA

- Campaña de educación vial:

Se emprendió una campaña informativa de diferentes modos:

Se colocaron postes informando las restricciones en el Damero con velocidad máxima, accesos restringidos, no bloqueo de intersecciones, horario de abastecimiento, no claxon y zona controlada.

También se previó charlas informativas a los diferentes actores del transporte público, se habilitó la línea telefónica "Aló GTU" para que las personas puedan realizar consultas y brindar mayor información.

Adicionalmente, también se cuenta con volantes y notas de prensa para que la información pueda ser más accesible a las personas, así como pasacalles y personal para poder fiscalizar y recalcar las medidas tomadas.



*Fig.6: Paneles informativos, PROLIMA*

Estas disposiciones tuvieron un impacto positivo en los ciudadanos, ya que en la encuesta realizada por IPSOS y el diario El Comercio se señaló que el 51% aprobaba las medidas y un 64% indicaba que los peatones deberán tener prioridad en las vías, frente a un 7% a favor de los autos particulares.

- Fiscalización y control:

La fiscalización de los vehículos tiene la finalidad de que vehículos sin SOAT (seguro contra accidentes), revisión técnica, en mal estado o taxis sin autorización circulen en CHL. Para estas acciones se utilizará la fiscalización electrónica AAP y se tomarán acciones de control con grúas. También, se fiscalizará que los vehículos de abastecimiento trabajen en horario permitido según la zona.

Además, Gerencia de Seguridad Ciudadana cuenta con el escuadrón motorizado que podrá brindar orientación y ayudar al descongestionamiento de las vías, así como brindar seguridad a las personas que pasen.

Así mismo, el serenazgo actualmente brinda un patrullaje preventivo y disuasivo contra la delincuencia, también ayuda con el orden con el retiro de estibadores, trata de personas indigentes, comercio informal, entre otros. Además, el personal brinda

orientación a los visitantes y ayuda a agilizar el tránsito en vías con congestión vehicular.

La finalidad de la peatonalización es poder brindar una mejor calidad de vida a los ciudadanos del CHL, con vías amplias y seguras. Desde diferentes enfoques como transporte sostenible que busca reducir la contaminación atmosférica. Las campañas de educación y zona 30 recalcan que el peatón es principal actor de la ciudad; y la constante fiscalización de las medidas tomadas permiten que éstas sean respetadas.

#### **4. El proyecto de peatonalización**

La implementación del plan de peatonalización en su primera etapa comprende la intervención de 40 cuadras localizadas entre las avenidas Abancay y Tacna y los jirones Amazonas y Santa Rosa, las cuales se encuentran divididas en tres sectores para su implementación. De las vías a intervenir en la primera etapa: 10 son vías que se intervienen, pero mantienen el uso vehicular; 30 son peatonales dentro de las cuales 04 cuadras tendrán uso peatonal exclusivo, 15 acceso restringido y 11 de uso compartido.

El proyecto presenta diferentes etapas en la que el sector 1 comprende entre la Av. Abancay y el Jr. Lampa, el sector 2 Jr. Lampa y el Jr. Camaná y el tercero entre Jr. Camaná y Av. Tacna.



*Fig. 1: Sectores de intervención en el CHL, Prolima*





Fig. 2: Vías a intervenir en el CHL, PROLIMA

El PMCHL establece los usos, los cuales buscan poner al peatón como principal actor sin dejar de lado el acceso de los vehículos de emergencia los cuales podrán acceder libremente (ambulancia, bomberos y vehículos del estado) por su condición.

Los usos son: Peatonal exclusivo: el cual será netamente peatonal y solo podrán transitar los vehículos de emergencia y oficiales (10km/h), Acceso restringido: vías de prioridad peatonal con acceso vehicular para residentes compartido con la ruta de buses turísticos y paraderos de taxi autorizados (20km/h), Uso Compartido: Vías de prioridad peatonal compartida con transporte no motorizado y/o transporte amigable con el medio ambiente y el Uso Vehicular: con vías de 30km/h. (Ver Plano 3)

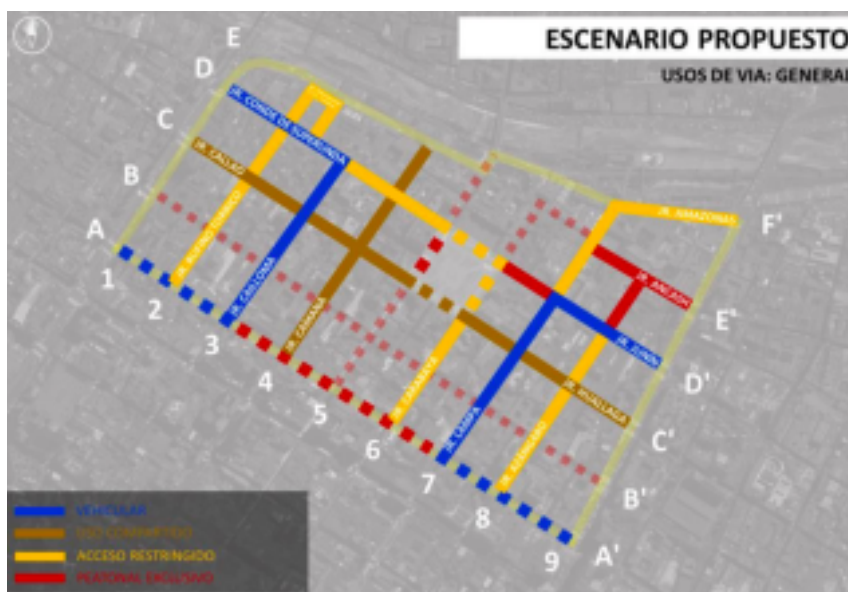


Fig. 3: Uso de vías a intervenir en el CHL, PROLIMA

Además, se ha analizado el nuevo sentido de las calles por donde circularán vehículos (buses turísticos, taxis oficiales, vehículos de residentes y sus visitas) para así ordenar el recorrido de las vías para el diseño del mobiliario (bolardos) el cual permitirá mantener la seguridad del peatón.



Fig. 4: Sentido de vías a intervenir en el CHL, PROLIMA

De igual modo, se ha tenido en cuenta el recorrido de los buses turísticos, áreas de embarque y desembarque de estos y los puntos de control que se necesitarán para el correcto funcionamiento.

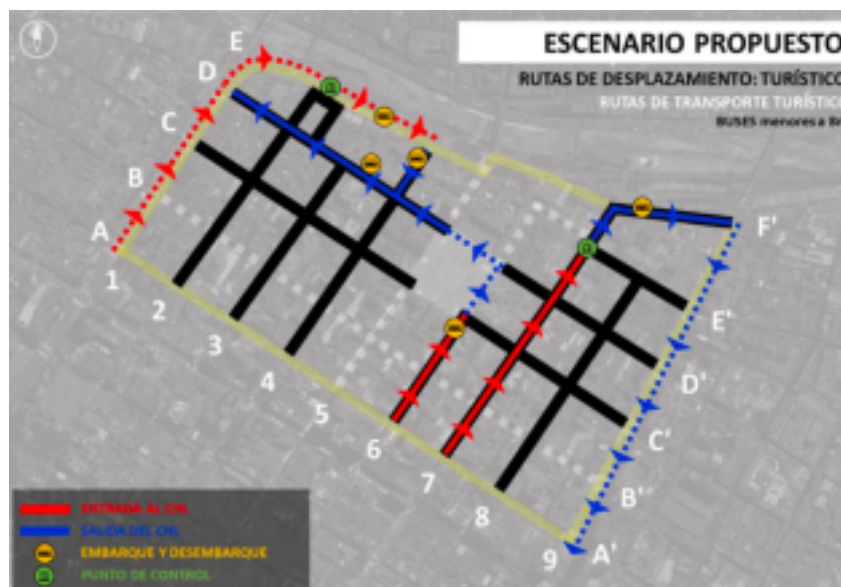


Fig. 5: Rutas de transporte turístico menores 8m en el CHL, PROLIMA



Fig. 6: Rutas de transporte turístico mayores 8m en el CHL, PROLIMA

Se ha tomado en consideración lo dispuesto en el PMCHL con respecto al transporte no motorizado, implementado las ciclovías del Jr. Camaná y los estacionamientos de bicicletas.



Fig. 7: Ciclovías y estacionamientos de bicicletas en el CHL, PROLIMA

## 5. Diseño de Pavimentación

El proyecto de peatonalización nivela la diferencia de nivel entre la calzada y la vereda en las 41 cuadras correspondientes, en las intersecciones que limitan el proyecto con el entorno existente se implantarán rampas para una mejor integración entre la propuesta y lo existente.

En ese sentido se desarrolló la propuesta para la pavimentación en la cual se dispone de la siguiente forma:





Fig. 8: Distribución de los materiales , PROLIMA

1. Talamoye: en formato piedra partida, el cual será utilizado entre el sardinel y el ingreso a los predios. Acabado natural. Laja perteneciente al grupo de las andesitas.
2. Piedra granítica clara: Formato rectangular 15x30cm, será utilizado como sardinel, acabado flameado.
3. Basalto: en formato baldosa 30x60cm, se utilizará en las veredas. Acabado natural.
4. Piedra granítica oscura: Formato adoquín de 15x30cm, se utilizará en la calzada. Acabado flameado.

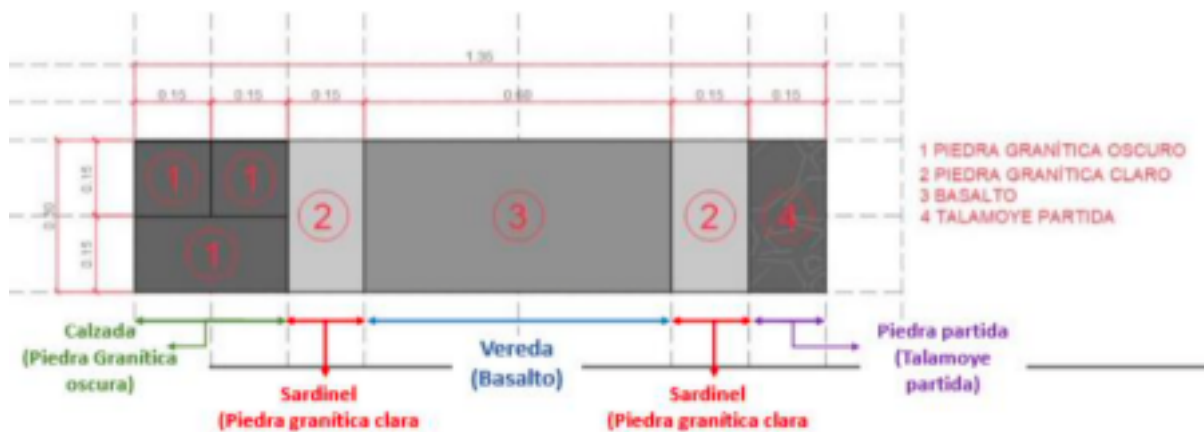


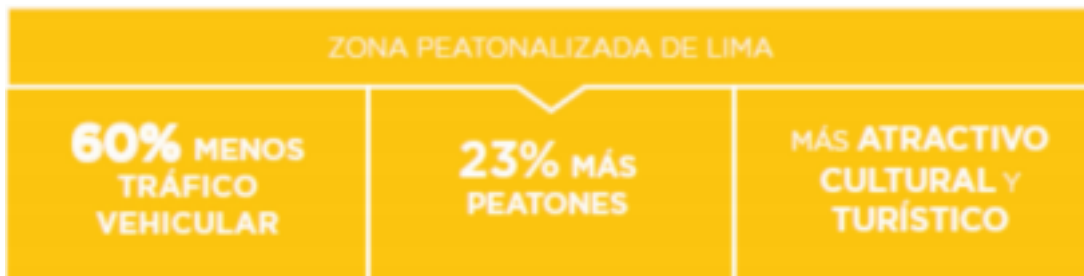
Fig. 9: Distribución de los materiales , PROLIMA

## 6. Beneficios de la peatonalización en el CHL

El estudio técnico realizado en el 2019 por la Municipalidad de Lima en colaboración con C40, la red de grandes ciudades de todo el mundo dirigida a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), explora los detonantes de acciones y los potenciales beneficios ambientales y para la salud

promovida por el proceso de peatonalización y la implementación de las ciclovías propuestas en el Plan Maestro del CHL e implementadas hasta dicha fecha.

Según dicho estudio la propuesta presenta una disminución de niveles de contaminación ambiental, ya que se reduce hasta en un 60% el tránsito de vehículos, lo que significa la reducción de las emisiones de PM2.5 en un 23%, es decir, el CHL contará con una mejor calidad de aire que lo tornará más placentero. También, la investigación muestra que los beneficios a la salud para los residentes y visitantes son significativos y de los pilotos realizados se observó un aumento de 43% de peatones. Asimismo, es importante señalar que, la actividad física reduce el riesgo de padecer enfermedades mentales y físicas, además de aumentar la esperanza de vida del ciudadano. La mejora en la calidad del aire debido a la reducción de vehículos favorecerá a crear un ambiente más saludable y habitable para su población.



Con la propuesta de peatonalización del Plan Maestro, según el estudio, se estima que el flujo peatonal se incrementará en 45.000 peatones y que en promedio los habitantes del CHL realizarán caminatas de al menos 90 min. aumentando en 12 meses su esperanza de vida, ya que la actividad física está directamente relacionada con la reducción de poseer enfermedades en las que estas podrán disminuir su riesgo hasta en un 30%.

Además, las calles peatonalizadas presentarán un incremento de percepción de seguridad y mejora el atractivo que estas tienen al ser más accesibles y al poder realizar actividades en ellas y con ello se busca también el incremento de una mayor afluencia turística, mayor dinámica económica y comercial en la zona.

## **7. Recuperación de inmuebles**

### **a) Recuperación de fachadas de inmuebles civiles**

Se contempla la aprobación de 181 expedientes técnicos, divididos en 3 sectores, por parte del Ministerio de Cultura. Además, se plantea el inicio de ejecución de obras de los todos los sectores, dentro del año 2021.

**a.1) Recuperación de 55 fachadas en el sector San Francisco**

**a.2) Recuperación de 100 fachadas en el sector Callao**

**a.3) Recuperación de 25 fachadas en el sector Plaza de Armas**

La recuperación y conservación de las fachadas comprenden las siguientes

actividades:

- Consolidación de los elementos estructurales que se relacionen directamente con el soporte de la fachada.
- Consolidación de elementos ornamentales en la fachada como: cornisas, balaustres, pináculos u otros elementos esculturales, con el objetivo de evitar el futuro deterioro de los componentes mencionados.
- Pintado total de la fachada con colores primigenios, los cuales se obtienen de las calas estratigráficas, realizadas por el equipo de conservadores.
- Mantenimiento de las portadas centrales, mediante la limpieza y reposición de elementos dañados.
- Mantenimiento y pintado de los balcones. Se consolidarán las estructuras del balcón, los elementos ornamentales y se realizará la reposición de los elementos dañados.
- Reposición de elementos faltantes, con el objetivo de recuperar la imagen primigenia del inmueble.
- Mantenimiento y pintado de las carpinterías de madera y metálicas.
- Limpieza de los brazos de luminarias ubicadas en la fachada.

## **b) Recuperación de fachadas en iglesias de carácter monumental**

La recuperación busca los siguientes objetivos:

### **Objetivo General**

Contribuir a la conservación y recuperación de los inmuebles del Centro Histórico de Lima, ayudando a mejorar la calidad de vida de los habitantes, al disminuir el proceso de deterioro de los elementos que conforman las fachadas y configuran el espacio público.

### **Objetivos Específicos**

- Realizar acciones de conservación y mantenimiento en la fachada del inmueble, para recuperar los elementos que la caracterizaron anteriormente.
- Devolver la morfología, la secuencia espacial y el perfil urbano de la calle donde se ubica el inmueble, resignificando sus valores históricos, estéticos y sociales.
- Recuperar la capacidad portante y estructural de la fachada, reduciendo el riesgo de accidentes ante casos eventuales de sismos.

### **b.1) Iglesias con desarrollo de expediente técnico concluido**

1. Mejoramiento de la Iglesia de la Buena Muerte
2. Mejoramiento de la Iglesia de Santiago del Cercado
3. Mejoramiento de la iglesia de Santo Cristo de las Maravillas
4. Mejoramiento de la Iglesia de las Trinitarias
5. Mejoramiento de la iglesia de nuestra Señora del Prado

6. Mejoramiento de la Iglesia Santo Domingo
7. Mejoramiento de la Iglesia San Francisco
8. Mejoramiento de la Iglesia San Carlos
9. Mejoramiento de la iglesia de las Descalzas

## **8. Proyectos complementarios**

Los espacios públicos son escenarios esenciales para la socialización; por ello, la peatonalización y recuperación de calles para los ciudadanos tiene como acto complementario la recuperación de espacios públicos abiertos. La plazuela de San Francisco, la plazuela de Santo Domingo y la plazuela del Teatro son tomadas en cuenta por su impacto urbanístico, histórico y conectividad en las siguientes fases que se desea implementar.



*Fig.7: Proyecto de recuperación de la plazuela San Francisco, PROLIMA*

La renovación de estos espacios seguirá los criterios establecidos por el presente Plan Maestro del Centro Histórico de Lima 2019-2029 en busca de recuperar sus valores históricos perdidos en el transcurso del tiempo y puedan a la vez adaptarse a los requerimientos que el presente contexto necesite. Además, en las siguientes etapas también se considera la recuperación de los inmuebles patrimoniales ubicados en las vías y espacios públicos a regenerar.

## **9. Conclusiones**

El proyecto, que forma parte del Plan Integral para la Recuperación del Centro Histórico de Lima, tiene como objetivo la recuperación histórica, arquitectónica, urbana y humana en diferentes fases iniciándose con la peatonalización de las vías antes descritas. Ello como respuesta a la necesidad de espacios públicos saludables y, sobre todo, de espacios que dignifiquen al peatón como protagonista de la ciudad.

Por ende, la peatonalización del Centro del Centro Histórico de Lima se presenta



como respuesta a la necesidad de mejorar la habitabilidad no sólo para las personas que viven en el Centro, sino también para la población flotante que la visita.

Es así que tras estudios realizados se puede notar el incremento de bienestar en sectores como salud y ambiental que este proyecto brinda desde los proyectos pilotos, así como el impulso económico de comercios locales que se tornan más accesibles y visibles desde la implementación de vías peatonales y el incremento de la plusvalía en la zona; por ende, termina siendo un impulso para la ciudad que en conjunto brinda un Centro Histórico renovado para el Bicentenario.