

TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL

CASO: Calçamento do Centro Histórico de Arequipa
PAÍS: Peru
CIDADE: Arequipa
POPULAÇÃO: 1.080.635 (2017)



TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

CONTEXTO

Arequipa é a segunda maior cidade do Peru, está localizada a 2.328 metros acima do nível do mar pelo cinturão do rio Chili e à sombra do vulcão Misti. Na segunda metade do século XX, a cidade passou por um acelerado processo de urbanização de crescimento horizontal, convertendo as áreas de cultivo e suas periferias em acomodação para a crescente população. Essa expansão se deu em detrimento das áreas verdes e criou áreas que carecem de serviços básicos, dependentes do centro. Como consequência do centralismo e extensão urbanas, gerou-se uma demanda maior por viagens, com maior duração, com o uso de veículos particulares. Arequipa é a terceira cidade mais alta do país em veículos registrados (176.315 unidades) e a taxa média anual de crescimento é de 9%, quase o dobro da média nacional. Além disso, há um excesso de serviço de táxi (13.500 unidades cadastradas e cerca de 2.500 informais), o que se soma ao tráfego diário que cruza o Centro Histórico (500.000 unidades). Além dos problemas de ruído, poluição e espaço de estacionamento, vale destacar a segurança viária, razão pela qual entre 2007 e 2009 ocorreram 2.228 acidentes de trânsito, 5.128 feridos, 320 mortos e 1.081 feridos graves.

O coração da cidade histórica é constituído pela Plaza de Armas, o palácio da cidade e a Catedral, o mais importante edifício religioso neoclássico do país. Em 2000, esta área foi declarada Patrimônio da Humanidade pela UNESCO. Construído com rocha vulcânica chamada sillar, os edifícios do centro histórico de Arequipa são representativos da fusão de técnicas de construção europeias e indígenas.

DESCRIÇÃO

Até o momento, o projeto passou por várias etapas de conclusão.

1. Em 2001, foi feito um trabalho para melhorar o espaço público na área do Parque San Lazaro. Como parte deste trabalho, a distinção entre calçada e pista foi eliminada, pois o objetivo era proibir a entrada dos carros
2. Em 2008, o processo de calçamento foi feito na rua Mercaderes (as obras duraram vários meses) = 5 blocos, área de 500m² foi afetada, da Plaza de Armas até a Plaza 15 Agosto
3. Em 2010, 25 blocos estenderam seus caminhos de 1,50m para 3,30m
4. Em 2015, um macro quarteirão inteiro foi calçado, compromisso de 9 quarteirões.

Em 2015, Arequipa sediou a reunião da Organização das Cidades Patrimônio da Humanidade (OWHC), na qual as cidades compartilham suas experiências. O prefeito, Alfredo Zegarra, queria concluir um projeto para o evento. Na verdade, já havia sido tentado calçar a área em 2005, mas sem a consulta ou planejamento necessários, e essa primeira tentativa foi considerada um desastre que criou um caos veicular. Em 2015, gestores de segurança cidadã, tráfego rodoviário, áreas verdes, cultura e turismo, centro histórico, obras históricas e construção civil se reuniram. Eles estavam cientes da necessidade de fazer bem o projeto porque outra falha significaria retrocesso.



ESTRATÉGIAS/RESULTADOS/IMPACTOS

Nas zonas calçadas:

- Todos os tipos de comércio itinerante apareceram
- O uso de calçadas aumentou
- Espaços públicos são mais usados
- Você vê mais empresas de alimentos
- O valor da terra/propriedade aumentou
- Atividade turística aumentou

LIÇÕES APRENDIDAS/PONTOS DE DISCUSSÃO

Comercial - eles se opuseram ao projeto, pois acreditavam que as obras prejudicariam o comércio. Se juntaram e criaram uma associação de defesa mercantil. O município ignorou-os, devido à decisão firme do então prefeito (Simón Balbuena Marroquín, 2007-2010)

Embora, desde 2015, o tráfego tenha sido bloqueado da área em torno da Plaza de Armas, as estradas não foram adaptadas para pedestres. Isso significa que as obras não foram concluídas para diminuir o nível das calçadas, como foi feito nas outras áreas de pedestres. Isto ocorreu principalmente devido a um trabalhador do Ministério da Cultura que se recusa a dar permissão porque acha que fazer obras pode danificar o patrimônio, a pesar de a UNESCO ter dado sua permissão. O principal perigo de não se reestruturar é que, com uma mudança política, a pedestreização pode ser revertida. Nas próximas eleições, por exemplo, há um candidato que já solicitou o apoio de motoristas de táxi (que representam cerca de 20.000 eleitores na cidade) por prometerem "reabrir" a Rua Mercaderes ao tráfego motorizado.

O centro histórico já foi uma área principalmente comercial e turística. Devido ao aumento do preço da terra como resultado do calçamento, ainda é difícil para aqueles que querem morar nesta área. Falta uma regulamentação do solo para resolver o problema de ter um centro vazio menos sua população flutuante.

BIBLIOGRAFÍA

<http://www.muniarequipa.gob.pe/index.php/arequipa/historia>

Propuesta del Plan Maestro del Centro Histórico de Arequipa y Zona de Amortiguamiento PlaMCha 2017-2027. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental, MARZO 2017

AGENDA PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA METRÓPOLI DE AREQUIPA
need more info on publication.. see <http://impla.gob.pe/publicaciones/proyecto-mus/>

Informe Final del Proyecto – Estudios de Viabilidad de Transporte Urbano y Sistema de Transporte Inteligentes (ITS) en Arequipa, República del Perú. 2007.

Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025

Propuesta del Plan Maestro del Centro Histórico de Arequipa y Zona de Amortiguamiento PlaMCha 2017-2027. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental, MARZO 2017

Moviéndonos hacia una Ciudad Saludable - Salud y Seguridad Vial de EMBARQ

Historical Centre of the City of Arequipa, UNESCO, visto 07/08/2018
<http://whc.unesco.org/en/list/1016/>

AUTOR

Jessica Harte - Foro Ciudades para la Vida