

Comparte El Periódico Datero
¡No lo botes, compártelo!



El Periódico Datero

todos somos dateros

PARTICIPACIÓN CIUDADANA DIRECTA | www.datea.pe

LIMA 18 DE ENERO DE 2011

EDICIÓN ESPECIAL POR 476 ANIVERSARIO DE LIMA

DISTRIBUCIÓN GRATUITA

608

➔ PROPUESTAS CIUDADANAS PARA LIMA

Todos Somos Dateros es un proyecto independiente de la sociedad civil, no responde a ningún interés particular ni tiene relación con partidos políticos ni organismos públicos.

Resultados de **Todos somos dateros**

Ranking datero por tramos

Conozca los problemas reportados y las propuestas de solución por parte de los ciudadanos

Por una movilidad y gestión urbana sostenible

Recomendaciones dateras

Seis meses dateando

Cultura digital y ciudadanía

Mapeando la ciudad

LAFACTURA



© 2010 Todos somos Dateros es un proyecto de La Factura y Ciudad Nuestra. Dirección y concepto: Camila Bustamante (La Factura). Investigación y monitoreo: Ciudad Nuestra / Rafael García Melgar, Juan José Arrué y Edward Guibert. Programación y consultoría: Rodrigo Derteano (La Factura). Manejo de Redes Sociales: Roberto Esparza



UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA

UNI

ADMISIÓN 2011-1

21, 23 Y 25 DE FEBRERO

Sólo para ganadores

Central telefónica (01) 4823804
informes@admissionuni.edu.pe

Encuétranos en:

INSCRIPCIONES DESDE EL 3 DE ENERO

www.admision.uni.edu.pe

CONTENIDO

- 02 Editorial
Por Camila Bustamante
- 02 ¿Qué es Todos somos dateros?
- 03 El Proyecto
- 04 Por una movilidad y gestión urbana sostenible
Por Anna Zucchetti, Arnold Millet y Rafael García
- 05 Seis meses dateando
Por Edward Guibert
- 06 Análisis cuantitativo
- 07 Recomendaciones dateras
- 08 Mapeando la ciudad
Por Rodrigo Derteano
- 08 Ojo limeño
Por Mariana Alegre
- 09 Más que una innovación tecnológica
Por Juan José Arrué
- 10 Cultura digital y ciudadanía
Por Mauricio Delfín
- 11 Sírvemelo crudo, por favor
Por Marco Sifuentes



Camila Bustamante
Directora Todos somos dateros
La Factura

EDITORIAL

¿Queremos esperar o queremos hacer algo más?

En Lima nos hemos acostumbrado a que el transporte público sea sinónimo de queja con un toque de resignación. No es para menos, muchas décadas con un formato espontáneo e improvisado, precariamente regulado y que opera más como refugio a la falta de trabajo que como industria de la movilidad.

Pero en los últimos años algo está cambiando en la ciudad. El tren está resucitando y el Metropolitano ya superó la barrera de 300,000 pasajeros/día. Lima está en un momento de transformación importante, con demoras y algunos problemas pero no cabe duda que se ha iniciado un cambio en el transporte público. ¿Y nosotros, los ciudadanos y usuarios que finalmente usamos el sistema a diario somos realmente conscientes de lo que estamos viviendo? **¿Queremos cambiar nosotros como parte de este nuevo proyecto de ciudad? ¿Queremos involucrarnos o quejarnos?**

Todos somos dateros ha surgido como un esfuerzo ciudadano por amplificar la voz de los y las usuarias, una plataforma para que todos nos involucremos en este proceso de transformación. TSD usa el potencial de las nuevas tecnologías de la información y tiene una lógica de colaboración a lo largo del proyecto. La metáfora del datero es usada para expandir la participación ciudadana, de la misma manera como el datero ha sido un elemento clave para regular el viejo sistema de transporte público con la información que provee sobre el flujo de pasajeros y combis, **ahora, en un contexto de cambio, nosotros convertimos en dateros reportando problemas y proponiendo soluciones serias para regular y mejorar este nuevo sistema que es el Metropolitano.**

Tus opiniones cuentan, tus soluciones sirven y la ciudad nuestra mejorará con el concurso de todos los que creemos que es posible cambiarla para quererla más.

Qué es Todos somos dateros



www.datea.pe

TODOS SOMOS DATEROS HA SURGIDO COMO UN ESFUERZO CIUDADANO, UNA PLATAFORMA PARA QUE TODOS NOS INVOLUCREMOS EN ESTE PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DE LIMA

El proyecto Todos somos dateros consiste en una plataforma web de participación ciudadana que, haciendo uso de Google Maps, recoge los problemas encontrados y las soluciones propuestas por los usuarios y usuarias del nuevo sistema de transporte público masivo que se está implementando en Lima, conocido como El Metropolitano.

La participación en la plataforma web es libre y los datos recogidos son de fácil difusión a través de las redes sociales en Internet.

La participación ciudadana es clave para el desarrollo de nuestra ciudad.

El objetivo general de *Todos somos dateros* es integrar la información e inquietudes de los usuarios comunes con los planes y estrategias de las instituciones correspondientes (Municipalidad Metropolitana de Lima).

Conforme ha transcurrido la ejecución de El Metropolitano y su uso en los últimos meses, se han podido detectar algunos problemas de accesibilidad, circulación peatonal, seguridad y calidad del servicio, entre otros puntos.

Por encontrarse en la etapa inicial, nos ponemos a reflexionar para ver la manera más oportuna en que las personas sean parte del desarrollo, que se involucren y colaboren aportando soluciones.

Todos somos dateros parte de la idea de que El Metropolitano es un proyecto de ciudad y no solo de transporte público, por lo que el éxito de su implementación depende de la participación de todos los ciudadanos.

Inspirados en la labor de "El Datero", personaje que ayuda a regular el sistema de transporte "dateando" el tiempo, estado y fluidez entre el transporte y su competencia, nace la idea de *Todos somos dateros*. Una plataforma en la que todos podamos aportar soluciones para mejorar el sistema de transporte de Lima por medio de "dateos".

Todos somos dateros es financiado por



CRÉDITOS

© 2010 El Periódico datero es un proyecto de La Factura y Ciudad Nuestra.



Concepto y diseño:
La Factura (Camila Bustamante)
Textos: **Ciudad Nuestra** (Rafael García Melgar, Juan José Arrué y Edward Guibert) / **La Factura** (Camila Bustamante, Mauricio Delfín y Rodrigo Derteano) / **Colaboraciones:** Anna Zucchetti, Arnold Millet, Mariana Alegre y Marco Sifuentes

LAFACTURA



EL PROYECTO

Las quejas no ayudan, tu colaboración sí

En la actualidad, el sistema de transporte público de Lima está cambiando radicalmente. Por un lado tenemos, ya funcionando, El Metropolitano, y por otro lado se ha retomado la construcción del Tren Eléctrico. Con estas obras, lo que se busca es revertir el crecimiento informal que se ha dado a raíz de estas últimas décadas sin un control y orden debido.

Es por eso que estamos en el momento preciso para participar y colaborar en algo que es nuestro y que vamos a usar, posiblemente, a diario. ¡Estamos a tiempo!

El objetivo de este proyecto es que, por medio de esta herramienta de interacción, las personas participen "dateando" problemas que encuentren en los tramos de El Metropolitano, y luego aporten o colaboren proponiendo soluciones para mejorar el transporte público.

Todos somos dateros busca facilitar el diálogo sin trabas formales y que la gente opine libremente. Por eso, una vez que la gente se registre, participe y dé sus aportes, la información de los problemas y soluciones "dateados" será enviada a las autoridades correspondientes. La meta de este proyecto es generar un canal innovador de participación ciudadana de comunicación y diálogo, de ida y vuelta, que beneficie a las autoridades, al sistema de transporte público y a la población.

Se usuario de *Todos somos dateros*, ayuda y contribuye a mejorar El Metropolitano y, sobretodo, motiva a que la gente participe activamente en el proceso de transformación cultural. Porque para que Lima crezca, debemos involucrarnos TODOS.

Queremos contribuir con las autoridades a partir de las soluciones que la propia ciudadanía plantea.



Volanteando en la Estación Caquetá



Taller Urbanbots (Fab Lab Lima) en Escuelab



Datero móvil en el Terminal Matellini



Volanteando en el Terminal Matellini



Dateando con expertos



La guía datera

3 dateos
 < anterior 2 3 siguientes >

acceso peatonal

Por Super datero
 el 04/30/2010 - 09:48

Problema:
 mala ubicación de semáforo
 13 usuarios afectados

Solución:
 reubicar semáforo
 apoyos

3 comentarios

ver detalle [datea](#)

5 dateos
 < anterior 2 3 4 5 siguientes >

acceso especial

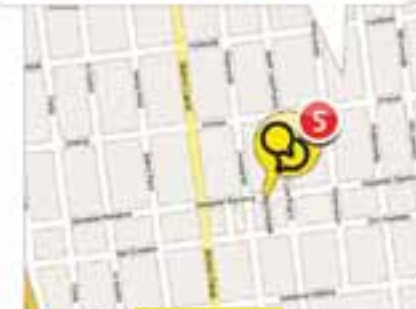
Por Juan Perez
 el 04/30/2010 - 09:48

Problema:
 mala ubicación de semáforo
 13 usuarios afectados

Solución:
 reubicar semáforo
 apoyos

3 comentarios

ver detalle [datea](#)





Anna Zucchetti
Sub Gerenta de Gestión de Residuos y Medio Ambiente de la Municipalidad Metropolitana de Lima



Arnold Millet
Gerente de Servicios a la Ciudad de la Municipalidad Metropolitana



Rafael García
Regidor de la Municipalidad Metropolitana de Lima

DATEAN LOS FUNCIONARIOS

Por una movilidad y gestión urbana sostenible



SON DIVERSOS LOS RETOS QUE EL NUEVO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE LIMA DEBERÁ AFRONTAR PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS COMPLEJOS DE LA MOVILIDAD URBANA. A CONTINUACIÓN PODEMOS VER LA VISIÓN DE LAS NUEVAS AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA.

¡Cambiamos las ideas equivocadas de movilidad urbana!

El actual tamaño de Lima y su forma de organizar y regular su movilidad, ha generado grandes impactos negativos: **ineficiencia económica** (pérdida de horas hombre por congestión), inequidades sociales (servicio de baja calidad, alto costo del transporte con relación a ingresos, alta accidentalidad para peatones), derroche energético, así como la creación de una plataforma urbana que no promueve la productividad local. Esta situación lesiona las relaciones interpersonales y afecta claramente la calidad de vida en la ciudad.

La movilidad urbana aún se concibe erróneamente como un asunto de infraestructura antes que de gestión. Pero es conocido que a mayor infraestructura vial mayores embotellamientos ("siembra vialidades y cosecharás embotellamientos"). La movilidad urbana -y el transporte público incorporado en ella- aún no se concibe en función de una visión integral de ciudad ni con un sentido de equidad social: quien usa el auto privado ocupa más espacio urbano, requiere grandes inversiones en infraestructura, consume más energía y es menos eficiente que quien usa el transporte público. Con el agravante que en Lima no existe un impuesto a la circulación que permita invertir lo recaudado en soluciones de movilidad para peatones, bicicletas y transporte público masivo.

La seguridad vial es un asunto de salud pública. Un diseño urbano que prioriza la circulación de autos y deja libertad para el transporte masivo causa accidentes, contamina el aire, destruye el tejido urbano y las relaciones sociales, expulsando a los niños, a los mayores y a los peatones del escaso espacio público disponible en la ciudad.

Lima: de valle a megaciudad

La ocupación del desierto y los valles que conforman el ecosistema de la ciudad de Lima fue realizada con sabia intervención cultural por parte del antiguo hombre peruano. Se logró ocupar el territorio en laderas, respetando el suelo agrícola productivo, manteniendo la calidad de los componentes ambientales y construyendo un ecosistema humano de notables valores ambientales. Con el crecimiento urbano de los últimos 60 años y los nuevos patrones de ocupación del suelo, la urbe perdió gradualmente sus cualidades ambientales. El actual ecosistema de la ciudad de Lima se encuentra amenazado y no preparado para metabolizar su carga ambiental de residuos, emisiones y efluentes contaminantes. La dimensión de sus cambios, el tamaño y el volumen de su población y su configuración urbana actual, amenazan su capacidad de recuperación poniendo jaque la sustentabilidad de la ciudad.

La movilidad urbana -y el transporte público incorporado en ella- aún no se concibe en función de una visión integral de ciudad ni con un sentido de equidad social

¿Qué nos toca hacer?

LINEAMIENTOS DE ACCIÓN PARA UNA NUEVA MOVILIDAD DE LIMA

Debemos cambiar el paradigma dominante. Debemos pasar de pensar y gestionar el transporte (vehículos e infraestructura) a pensar en términos de movilidad urbana (ciudad, seres humanos, ambiente, salud, inclusión). La movilidad urbana demanda visión sistémica e interdisciplinaria. Es una herramienta no solo para "mover ciudadanos", sino para vertebrar el espacio público, promover la regeneración urbana, dinamizar económicamente zonas deprimidas, integrar la ciudad y construirla para los ciudadanos. El enfoque DOTS (Desarrollo Orientado por el Transporte Sustentable) usado en muchas ciudades de la región y el mundo es un claro ejemplo de que esto es posible.

Lima debe pensar su movilidad, conservando y estructurando nuevas áreas verdes como por ejemplo corredores fluviales, espacios ribereños o lomas de neblina que, además, permiten recargar los acuíferos, mejorar los indicadores de área verde per cápita y caminar hacia el uso ecoeficiente del agua. La ciudad debe promover ejes públicos verdes y entretenidos que articulen la movilidad de los sectores socioeconómicos más deprimidos, dotándoles de vías y plazas revalorizadas para uso peatonal. Promover la maximización del uso masivo de la calle así como la protección ambiental y patrimonial.

La ciudad que mejora sus condiciones de densificación y diversidad de usos estableciendo **mejores opciones para la creatividad y diseño**, se transforma en ciudad humana y saludable. Para ello, es indispensable un "urbanismo competitivo y creativo" que permita densificar pero pensando, ante todo, en la promoción del encuentro social en los espacios públicos, el disfrute de la calle, la movilidad no motorizada y la promoción de la salud pública.

La gestión de la movilidad y su estrecha vinculación con el desarrollo urbano requieren **liderazgo fuerte**, claro compromiso político y una gerencia a través de plataformas transversales. Se requiere gobernar por objetivos y no por temáticas. La experiencia de Bogotá, que articuló todos los sectores alrededor de 6 temas estratégicos (cultura ciudadana, seguridad y convivencia, espacios públicos, progreso social, urbanismo y producción, legitimidad y eficiencia institucional) es un ejemplo a considerar.

En el caso de la movilidad urbana, **en Lima se requiere de forma urgente una reforma institucional para establecer un solo ente gestor**, compuesto por una capa técnica de primer nivel, que desarrolle un liderazgo claro y compartido entre las Municipalidades del Callao, la de Lima Metropolitana y el sector

transportes del gobierno nacional que interviene en Lima a través, por ejemplo, de la Autoridad del Tren Eléctrico.

Hay que entender el modelo económico detrás del sistema de movilidad actual, y transformarlo, partiendo de la **real demanda de viajes antes que de la percepción ciudadana**. Eso requiere el trabajo en equipos multidisciplinarios que integren a los ingenieros de transporte, los viales y los especialistas en las diversas soluciones tecnológicas junto con sociólogos, urbanistas, economistas y hasta psicólogos sociales. Todos ellos junto con el acompañamiento político deben diseñar soluciones sustentables.

No habrá solución posible sino acordamos la urgencia de una transformación gradual pero definitiva de los operadores de transporte hacia plataformas empresariales eficientes como la única forma de lograr un sistema único de transporte público, sistema que puede cobijar múltiples formas de participación y gestión público y privada.

Nuestras recomendaciones

➔ **Es recomendable empezar desde ya con el proceso de mejora del Metropolitano**, afinando su funcionamiento, superando sus limitaciones y fallas, y garantizando que alcance niveles operacionales cercanos al 100% de su capacidad. Así también, **la integración tarifaria y de los sistemas de recaudo de pasajes** para promover la intermodalidad y la interoperabilidad de los sistemas de transporte actuales y futuros (COSACs, Tren eléctrico, etc.). Para ello, hay que revisar de forma urgente los contratos y las condiciones legales con los operadores, manteniendo el diseño de rutas y necesidades como propiedad de la ciudad.

➔ **El número de viajes en bicicleta puede aumentarse sustancialmente** con estrategias sencillas y baratas de promoción. Éstas incluyen el mejoramiento de la infraestructura y el equipamiento (ciclovías, parques de bicicletas, interconexiones entre ciclovías y sistemas de transporte público) así como la promoción de una cultura y la socialización del uso de la bicicleta (ciclotones, lunes de bicifuncionarios, clubes y escuelas de ciclismo urbano, ciclovías recreativas los domingos, etc.).



Edward Guibert
Sociólogo investigador de Ciudad Nuestra en temas urbanos

Seis meses dateando

A LO LARGO DE ESTOS 6 MESES, LOS DATEOS RECIBIDOS POR TODOS SOMOS DATEROS HAN EVOLUCIONADO EN SU CONTENIDO. SI BIEN DEBIDO A LAS DIFERENTES FECHAS DE APERTURA DE LOS TRES TRAMOS DEL SERVICIO, HA HABIDO UNA PREPONDERANCIA DE DATEOS POR PARTE DE USUARIOS DEL TRAMO SUR, PUEDE INTUIRSE UNA HOMOGENEIDAD EN LOS TEMAS A LO LARGO DEL PERIODO DE FUNCIONAMIENTO DE LA PÁGINA.

Análisis Cualitativo

En un primer momento, la inmensa mayoría de dateos se refería a un descuento a las tarifas cobradas por el servicio. Entre estos, destacaban aquellos que sugerían la implementación de un servicio de tarifas diferenciadas, tales como el del datero matías, quien planteaba que “no es justo que uno que viaja tres paraderos pague igual que uno que viaja toda la ruta, por lo cual lo que propongo es que se implemente un control de lectura tanto en la entrada como en la salida, para que así se le pueda cobrar al usuario dependiendo de los paraderos que se haya movilizizado”. Aunque, para no faltar a la verdad, también es cierto que existían, aunque en menor medida, defensores de la tarifa.

En los meses siguientes, los nuevos dateos se refirieron mayoritariamente en la calidad del servicio, centrándose en el **acceso de personas con necesidades especiales y/o mujeres embarazadas y personas con niños.** Se expresó también en las intervenciones de los dateros un gran malestar asociado a la ausencia de personal capacitado para informar a los usuarios la finalidad de los asientos reservados, a fin de generar un cambio en el comportamiento de los usuarios, tal como planteaba el datero YAMAL: “*creo que por un tiempo debería subir una persona para que controle y enseñe a estas personas que todavía no se adaptan al cambio a que cambien*”

Otro tema que adquirió relevancia también (y continua aun apareciendo en los dateos que revisamos) fue el referente a los horarios del servicio. En concreto, los dateros plantearon la necesidad de un servicio que se extienda hasta la medianoche y/o que opere durante las 24 horas del día.

Sin embargo, el último gran tema en ganar notoriedad es el referente al servicio en las estaciones del Tramo Norte y Tramo Centro. Al respecto, en el primero existe un evidente malestar debido a la falta de buses alimentadores, lo cual ocasiona enormes colas en la Estación Naranjal, que a su vez llenan los buses con dirección al Centro. Posteriormente, este problema repercute en el Tramo Centro, pues los buses llegan llenos. Los comentarios de los usuarios evidencian su temor a que el sistema incurra en los vicios del transporte público tradicional. Tomemos como ejemplo lo planteado por el datero diesirae: “*Hay tantos pasajeros estancados en las puertas que muchas veces es imposible bajar del bus. He visto pasajeros gri-*

tando “bajan, bajan” para que el chofer no cierre la puerta pues la gente que está allí parada no da paso a los que quieren bajar.”

Asimismo, ha sido interesante apreciar la evolución del volumen de dateos. En un primer momento, dada la novedad de la página, la cantidad de dateos fue abrumadora. Sin embargo, posteriormente, y coincidiendo con la campaña electoral, hubo una baja significativa, debido a que las atenciones de los usuarios estaban más concentradas en la coyuntura. Posteriormente, la participación se estabilizó, teniendo ahora en promedio alrededor de 15 dateos nuevos semanales, que hemos utilizados para el respectivo análisis y línea de tiempo.



www.datea.pe

10/07
Se inician pruebas en el Tramo Centro



16/07 Lanzamiento de Todos somos dateros

29/07
Ilustra la problemática de las tarifas
Por edward762010, el 07/29/2010 - 23:01
Problema: El precio del pasaje es unico para todo el recorrido troncal. Es decir, voy a pagar 1.50 soles para ir desde la estacion central hasta matellini, que ir desde javier prado hasta aramburu. esto no es justo para el usuario, porque la mayoría de personas no utiliza el bus en todo el trayecto de la troncal, sino para pequeños tramos.

07/08
Por ivan, el 08/07/2010 - 15:04
Problema: Horario de atencion muy corto
Solución: Extender el horario de atencion por lo menos hasta las 12 de la noche

JULIO 2010

AGOSTO

15/07
Primer dateo en la plataforma

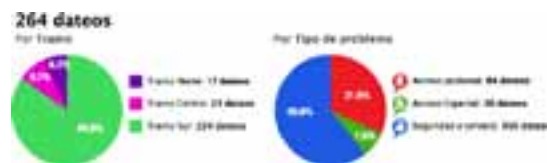


28/07 Se empieza a cobrar en el Tramo Sur

20/07
Candidatos a la Alcaldía de Lima presentan su Plan de Trabajo. El Metropolitano es un tema central.

05/08
Uno de los primeros dateos post-tarifa referentes a señalética
Por Luket, el 08/05/2010 - 13:27
Solución: Los anuncios grabados de las aproximaciones de cada estacion deben ser mas claros y con mayor volumen

17/08 Se publica el Primer Informe Datero



Análisis **cuantitativo** PERÍODO ANALIZADO: 16/07/2010 al 13/01/2011

608

dateos

834  dater@

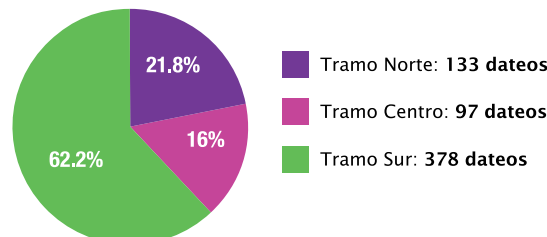


	TRAMO SUR	TRAMO CENTRO	TRAMO NORTE	TOTAL
Acceso peatonal	92	26	43	161
Acceso especial	27	7	3	47
Seguridad y servicio	259	64	87	410

DATEOS POR TIPO DE PROBLEMA



DATEOS POR ZONA



Ranking datero

Tramo Norte

1	2	3	4	5	1	2	3
Problema: Falta de señalética adecuada	Problema: Faltan buses para aligerar la cantidad de pasajeros en hora punta	Problema: Ausencia de Puente	Problema: Demora de buses alimentadores	Problema: Falta de vigilancia	Problema: Falta de señalética adecuada	Problema: Mucha congestión en los mismos buses en la Estación Central.	Problema: Los semáforos están sin sincronizar
Solución: Implementar señalética sobre los carriles exclusivos, puntos de cruce y estaciones	Solución: Tener buses en reserva que ayuden a descargar el volumen de pasajeros en las estaciones	Solución: Colocar puentes en distintos puntos del recorrido del Metroropolitano para que los vecinos puedan cruzar sin problema.	Solución: Agilizar el recorrido de los buses y sus salidas de las estaciones.	Solución: Reforzar vigilancia en los alrededores de los paraderos	Solución: Implementar señalética adecuada en los distintos embarques de las estaciones	Solución: Implementar más unidades en el recorrido total del sistema.	Solución: Sincronizar los semáforos del Tramo Norte y Centro, de modo que el tránsito de los peatones fluya.

Tramo Centro



03/09 Primer Dateando con Expertos

11/09
Se realizan pruebas con pasajeros en el Tramo Norte

21/09 Empieza a funcionar el Servicio Expreso I

03/10
Problemas de conducta vial
Por Renzo Rojas, el 10/03/2010 - 20:28
Solución: La solución, es mejorar la señalética a través de los semáforos otorgando olas verdes para cada uno los carriles, es decir, 5 fases (incluido el metropolitano) y a parte de ello una fase exclusiva para los peatones, donde todos los semáforos estén en ROJO, para que haya una ola verde para ellos.

01/11
Sobre la falta de señalización del expreso
Por csanchezato, el 11/01/2010 - 22:56
Problema: En las estaciones solo se indica si es paradero 1 o 2 pero no se especifica si corresponde a la ruta A o B
Solución: Implementar letreros con el indicador de ruta A o B

09/11 Inauguración del servicio en el Tramo Norte

SEPTIEMBRE

2010

05/09
Se refiere a la falta de servicio expreso
Por jmas, el 09/05/2010 - 10:14
Problema: ¿CUANDO HABILITARAN LOS "EXPRESOS"? , aquellos buses que supuestamente viajaran de manera directa de chorrillos a la estación central...

16/09 Debate Municipal

26/09
Se refiere a la limpieza de los buses.
Por Kathybu, el 09/26/2010 - 22:53
Solución: Insistir en que todas las unidades sin excepción salgan limpias a operar todos los días, da la impresión que ya no importa la higiene y por ahí se está dando cabida a muchos otros descuidos.

OCTUBRE

03/10 Elecciones Regionales y Municipales

10/10 Se inaugura el recorrido completo Naranjal - Matellini

NOVIEMBRE

29/10
Ilustra el problema del aforo en los buses
Por Diogo_2010, el 10/29/2010 - 16:06
Solución: Deberían salir buses vacíos de la estación central hacia el cono norte en la ruta B así se evitaría que la gente se acúe en los paraderos para poder viajar.

11/11 Encuesta de satisfacción

Recomendaciones dateras

PARA LA MEJORA DEL SERVICIO DEL METROPOLITANO A PARTIR DE DATEOS

Recomendaciones pendientes a corto y largo plazo

CORTO PLAZO

1. Habilitar el cobro de pasajes escolares en épocas de vacaciones.
2. Implementar protocolos de emergencia en caso ocurran imprevistos que dificulten la operación correcta de los buses.
3. Ampliar el horario de servicio del Metropolitano
4. Colocar mapas de las diferentes rutas en el interior de los buses

LARGO PLAZO

1. Habilitar un sistema de buses alimentadores que traslade pasajeros hacia la Estación Central y, eventualmente, buses de transferencia que conecten al Metropolitano con el Tren Eléctrico.
2. Solucionar los problemas que generan para los buses del Metropolitano los giros a la izquierda de vehículos que se desplazan por los carriles mixtos de los márgenes laterales de la vía troncal del Metropolitano en el Tramo Norte.
3. Fomentar el uso de buses alimentadores en el Tramo Sur.
4. Educar a la población para el correcto uso de cruceros peatonales (o en su defecto, implementarlos) en las zonas más concurridas del Tramo Norte.

Tramo Sur

	4	5	1	2	3	4	5
Problema: Ausencia de veredas y/o rampas	Problema: No están bien diferenciados los andenes por los que pasan las rutas A y B	Problema: No se respetan los asientos reservados	Problema: Falta de señalética adecuada	Problema: Horario reducido de atención	Problema: Las alimentadoras son insuficientes	Problema: Demasiadas paradas en el servicio Expreso	
Solución: Implementar veredas y rampas adecuadas en el recorrido Centro.	Solución: Señalizar mejor las estaciones para saber antes de entrar al centro, por qué anden pasa cada bus. Así como su frecuencia.	Solución: Que los orientadores insistan en la prioridad	Solución: Colocar señalética adecuada en las estaciones del tramo Sur. En especial la referente a la llegada de los buses A y B	Solución: Ampliar el horario de atención hasta después de las 10 pm.	Solución: Aumentar la cantidad de rutas y el número de líneas en las alimentadoras.	Solución: Reducir el número de paradas del servicio Expreso en la zona entre Barranco y Chorrillos.	

Todos somos dateros pone a disposición pública la información recogida y sistematizada a partir de los dateos de usuarios del Metropolitano. Toda la información se encuentra disponible en la web www.datea.pe. El equipo de Todos somos dateros se encuentra a la espera de que las nuevas autoridades metropolitanas y la nueva administración de Protransporte participen activamente respondiendo a las preocupaciones y sugerencias de los usuarios del Metropolitano haciendo uso de la información sistematizada a través de informes y encuestas por el equipo de Todos somos dateros. Es importante mencionar que Todos somos dateros es un proyecto independiente de La Factura y Ciudad Nuestra, no responde a ningún interés particular ni tiene relación con partidos políticos ni organismos públicos.



Recomendaciones superadas

1. Habilitación de aviso de la siguiente estación dentro de los buses.
2. Aumento de velocidad de los buses
3. Colocación de carteles en cada estación que detallen las paradas del recorrido
4. Acondicionamiento de las plataformas de abordaje en los embarques de las estaciones.

17/11
Ilustra la preocupación por el buses llenos.
Por diesirae, el 11/17/2010 - 13:16
Solución: Los orientados y los choferes no deben permitir que suban pasajeros si ya los pasadizos del bus están llenos.

13/12 Se inaugura el paradero Jirón de la Unión del Tramo Centro

29/12
Interesante dateo respecto al futuro del sistema
Por clau, el 12/29/2010 - 16:00
Problema: Porqué a la hora de diseñar las estaciones no se pensó en que realmente cada estación era una oportunidad de hacer un nuevo espacio público para la ciudad?

13/01
Ilustra como el tema del horario es aún importante para la gente
Por cpunte, el 01/13/2011 - 10:30
Problema: Me parece ineficiente que el servicio express en hora punta inicie a eso de las 7 y acabe a las 9 am, cuando la mayoría entra entre las 8.30 - 10 am ...deberían correr el horario hasta un poco después de las 9

DICIEMBRE

ENERO

Se publica la *ta Datero*

20/11 El JNE entrega las credenciales a la nueva Alcadesa de la MML

16/12 Buses alimentadores empiezan a funcionar en el Tramo Norte

20/12 Problemas con la taquilla afectan el sistema.
Por rashomon, el 12/20/2010 - 10:21
Solución: Restituir a la taquillera. El servicio técnico debe acudir inmediatamente si hay otro problema. Agregar una máquina más.

01/01 Susana Villarán juramenta como nueva alcaldesa de Lima Metropolitana.

04/01 Empieza el Datero Móvil

11/11 Se lanza *El Periódico Datero*

2011

Seguimos dateando...



Rodrigo Derteano
comunicador, especialista
en diseño de nuevos medios
La Factura



Mariana Alegre
abogada y actual
coordinadora del
Lima Cómo Vamos

Mapeando la ciudad

¿Qué es y para qué sirve un mapa?

Básicamente, un mapa es una representación gráfica de un territorio, como una provincia o un país. Cuando pensamos en el término, rápidamente vienen a nuestra mente distintos tipos de mapas, como el mapa político del Perú, en donde podemos ver las diferentes regiones, provincias y ciudades, o aquellos que nos muestran calles y avenidas de un distrito. Pueden ser impresos o digitales y algunos de ellos son accesibles a través de Internet, como "Google maps".

Sin embargo, la realidad no se reduce a los tipos mencionados, pues por el contrario, existe una amplia variedad de mapas que se crean de acuerdo a los distintos puntos de vista, objetivos o intereses de quienes los elaboran. Más allá de las diferencias, lo común a todos ellos es que recogen información y conocimiento sobre un territorio y quienes lo habitan y organiza este conocimiento en una representación gráfica.

Los mapas sirven para orientarnos, entender dónde estamos y hacia qué dirección ir. Digo esto tanto en sentido literal como figurativo, en tanto son de importancia vital para una sociedad, pues nos dan información acerca de cómo ocupamos y usamos nuestro territorio, de la disposición de los recursos que disponemos y a qué problemas nos enfrentamos. Son una herramienta esencial para el planeamiento y la toma estratégica de decisiones de una comunidad o estado.

El mapeo de información nos puede ayudar a observar el patrón territorial de un fenómeno y buscar soluciones. Por ejemplo, si hacemos un mapa que muestra casos de violencia y criminalidad en un distrito, podemos ver en qué zonas se concentra el patrullaje policial en las zonas de mayor incidencia criminal.

Mapas digitales y participativos

Hoy en día existen múltiples herramientas en Internet basadas en mapas digitales -siendo una de ellas Google Maps- que no solo nos dan acceso a mapas desde ordenadores o teléfonos móviles, sino que nos permiten participar individual o colectivamente colocando información en ellos. De esta manera, el mapeo se generaliza y se abre a una gama de posibilidades para que comunidades de usuarios aporten y compartan información, opiniones y propuestas.

Cualquier persona con acceso a Internet y algo de pericia digital puede hoy crear un mapa y colocar puntos con información, dibujar rutas, o marcar zonas con las herramientas provistas por Google, Yahoo! u otros grandes proveedores de servicios de Internet.

Google Maps



El mapa se convierte en una interfase con la ciudad y sus problemas, y también en un vehículo para ideas y propuestas, que son discutidas y comentadas entre los usuarios. Se incentiva una mayor apropiación y sentido de pertenencia sobre el territorio urbano por parte de la comunidad, que construye mapas de manera participativa.

ALGUNOS EJEMPLOS

ushahidi.com, de origen africano, ha sido creada para el manejo de situaciones críticas; la plataforma permite a múltiples actores registrar testimonios de la incidencia en un mapa dinámico inmediatamente disponible a través de internet y, por lo tanto, ayuda a formar rápidamente un recuento de la extensión y gravedad de los hechos. De esta manera, se facilita el establecimiento de mecanismos de ayuda.



Fixmystreet.com (Inglaterra), **Ziudad** (España) y **Todos somos dateros** (Lima), son herramientas que tienen en común promover la participación de los habitantes de la ciudad, reportando y proponiendo soluciones a los problemas que acontecen en el espacio público. A través de interfaces amigables, permiten colocar puntos en un mapa señalando algún problema o propuesta, que luego comparten con los demás usuarios. De esta forma incentivan un espíritu de participación, diálogo y sentido de causa común entre los participantes.

Ojo limeño

CIUDADANOS ATENTES,
MEJORES CIUDADES

Observatorios ciudadanos en América Latina ayudan a mejorar la calidad de vida

Muchas son las promesas de los candidatos durante las campañas electorales. Sin embargo, una vez ganada la contienda, ¿cuáles son las promesas que se cumplen?, ¿acaso las obras y proyectos benefician a la comunidad?, ¿te benefician a ti?

En Bogotá (Colombia), ésta fue la preocupación de un grupo de instituciones de la sociedad civil, del sector académico y empresarial que se dieron cuenta de que no existía ningún mecanismo que hiciera seguimiento al cumplimiento de las promesas y a los cambios que las acciones públicas tenían en la calidad de vida de los ciudadanos. Por eso, en 1997 formaron **Bogotá Cómo Vamos**, "un ejercicio ciudadano de seguimiento periódico y sistemático a los cambios en la calidad de vida de la ciudad".

Lo interesante de movimientos como éstos es que unen a instituciones de diferentes sectores motivadas por un interés común: que sus ciudades sean cada vez mejores. Pero no sólo instituciones participan de estos movimientos; los ciudadanos también pueden ser parte de ellos enviando ideas y propuestas. Este es el caso de la Red Nossa Sao Paulo, iniciativa que busca "recuperar para la sociedad los valores de desarrollo sostenible, la ética y la democracia participativa" en una de las ciudades más importantes y con mayor población del mundo.

Además, existe la **Red Latinoamericana por Ciudades Justas y Sustentables**, de la que forman parte los distintos movimientos de América Latina.

Hoy existen iniciativas equivalentes al **Bogotá Cómo Vamos** en más de 50 ciudades de América Latina, y Lima no es la excepción. A fines del año pasado se presentó el observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos, que busca monitorear la calidad de vida en nuestra capital. Esta iniciativa es promovida por cuatro instituciones de distintas ramas: la Asociación Atocongo (organización de responsabilidad social de Cementos Lima), la Asociación Civil Transparencia, el Grupo RPP y la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Lima Cómo Vamos busca ser un canal de comunicación con las autoridades, en particular con la Municipalidad Metropolitana de Lima, del sentir de cada uno de los habitantes de la ciudad. La finalidad del **Lima Cómo Vamos** es no sólo contribuir a mejorar la calidad de vida en Lima, sino involucrar a sus habitantes con su ciudad, lograr que el vínculo con sus autoridades sea más cercano y, sobre todo, lograr que Lima sea una ciudad querida.



Juan José Arrué
Sociólogo investigador de
Ciudad Nuestra especialista
en movilidad urbana

BRT (Bus Rapid Transit) Autobús de tránsito rápido

Más que una innovación tecnológica: los BRTs como oportunidad de transformación urbana

FRENTE A LOS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD URBANA, MUCHAS CIUDADES LATINOAMERICANAS HAN APOSTADO POR LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO. COMO VEREMOS A CONTINUACIÓN, NO CONSISTEN SOLAMENTE EN INNOVACIONES TECNOLÓGICAS, SINO EN PROYECTOS DE CIUDAD PROPICIOS PARA GENERAR GRANDES TRANSFORMACIONES URBANAS.

En los años 60 comienzan los intentos por transformar la situación del transporte público en ciudades latinoamericanas, al tiempo que las ciudades se expanden, aumentan los autos particulares y los tranvías entran en crisis. Es este contexto en el que Lima y Curitiba deciden enfrentar el problema con sistemas de buses. La primera de ellas a través de la nueva Vía Expresa del Paseo de la República, donde en los años 70 fueron implementados los famosos Ikarus, buses articulados que transitaban por un corredor segregado al medio de la vía, espacio en el que hoy opera el Metropolitano. Mientras tanto **en Curitiba, desde los años 60, con la creación de un Plan Regulador, se preparaba la transformación de la ciudad,** lo que empezaría a tomar forma concreta el año 74 con la implementación progresiva de un sistema integrado de buses por vías exclusivas -tipo de sistema que se conoce, por sus siglas en inglés, como BRT (Bus Rapid Transit)- convirtiéndose

en un ejemplo a seguir no sólo para América Latina, sino para el mundo entero. A diferencia de lo implementado en Lima, el sistema de Curitiba formaba parte de un proyecto a largo plazo que articulaba los distintos espacios de la ciudad, guiado por el arquitecto Jaime Lerner, quien fuera tres veces su alcalde. De las dos experiencias solo la de Curitiba alcanzó el éxito y Lima se encaminó rápidamente a una realidad confusa e impredecible, con un transporte público colectivo de pésima calidad que pervive hasta nuestros días.

Décadas después, ya en los años 90, se iniciaba el Transmilenio en Bogotá, como un ambicioso proyecto de ciudad que buscaba no sólo modernizar el transporte público, sino que apostaba por recuperar una metrópolis con altos índices de inseguridad y diversos problemas de convivencia, a través de la generación de espacio público y la construcción de ciudadanos orgullosos de la capital colombiana. Seguirían al Transmilenio diversos intentos para cambiar la indeseable situación del transporte público en la región a partir de la implementación de BRTs. Ejemplos de ello son el Metrobús de México DF, el Mio de Cali o el Transantiago en Santiago de Chile, entre muchos otros, siendo el Metropolitano el primero en nuestro país. Similares iniciativas han tenido lugar en ciudades de Australia, Asia, Europa y Norteamérica.

Todos estos proyectos son oportunidades para generar transformaciones urbanas positivas de cara a la sostenibilidad del territorio, la mejora de la calidad de vida y la humanización del espacio urbano.

No proyectos de transporte, sino proyectos de ciudad

Todos estos proyectos son oportunidades para generar transformaciones urbanas positivas de cara a la sostenibilidad del territorio, la mejora de la calidad de vida y la humanización del espacio urbano. Sin embargo, no todos se consagran en experiencias exitosas. Contrario a lo que muchos piensan, los verdaderos alcances de tales iniciativas de movilidad urbana no responden *per se* al modo de transporte y tipo de tecnología elegidos -BRTs, metros, tranvías, trenes ligeros, trolebuses, o cualquier otro sistema de transporte- sino que los criterios con que reflexionamos la problemática urbana -a partir de los cuales construimos las soluciones- y los procesos en los que se enmarcan, nos dan una idea de cuánto y qué podemos lograr. Así pues, podemos pensar que la implementación de un BRT consiste simplemente en una innovación tecnológica o un mero proyecto de transporte para reducir la congestión vial, pero también podemos imaginarla de acuerdo a **un proyecto de ciudad, como mecanismo articulador de espacios y ciudadanía, que recupere y genere espacio público, que le haga el contrapeso al auto privado y le otorgue un lugar de prioridad al peatón y la bicicleta.**

Son estos temas, que tienen su origen en un cambio de carácter conceptual, y no aquellos de carácter meramente tecnológico, los puntos centrales que diferencian al Metropolitano de los casos exitosos de Bogotá y Curitiba. El economista Ian Thompson, refiriéndose a la implementación del Transmilenio en Bogotá, dice "el Transmilenio era parte del plan que tenía Peñalosa de humanizar la capital colombiana". El caso de Curitiba no fue muy distinto al de Bogotá en este punto, siendo los pilares de la reestructuración del transporte público, la búsqueda de una mayor calidad de vida, de una ciudad más humana y ecológica. Entonces debemos preguntarnos: ¿es eso lo que está ocurriendo en nuestra ciudad? ●

Nunca es tarde para cambiar

Los errores cometidos a lo largo del proceso de diseño, construcción e implementación del Metropolitano son conocidos por todos y han sido objetos de duras críticas, necesarias hasta cierto punto. No obstante, la atención principalmente ha recaído en el costo del proyecto y nada se ha dicho de la oportunidad perdida durante las dos últimas gestiones de la Municipalidad Metropolitana de Lima para **hacer de este nuevo sistema un eje articulador y transformador de la ciudad.** De esta manera, si nuestro interés reposa en la construcción de una metrópolis más sostenible y humana, **debemos empezar a pensar y exigir un proyecto de ciudad en el que el Metropolitano, el tren eléctrico y los próximos proyectos se conviertan en sistemas articuladores de ciudad y transformadores del espacio urbano,** teniendo como ejes transversales la participación ciudadana, la sostenibilidad, la inclusión y la equidad social. Será necesario además que todos los puntos mencionados se encaminen en la construcción de un sistema integrado de transporte público y el desarrollo urbano orientado por el transporte sostenible.



Mauricio Delfin
Antropólogo e investigador en
medios, comunicación y cultura.
La Factura

Cultura digital y ciudadanía

Cada día, varios cientos de miles de peruanos acceden al Internet para comunicarse con otras personas en el país y el extranjero, para conseguir información, estudiar o para realizar transacciones de diversos tipos. Se calcula que más de dos millones de peruanos utilizan redes sociales como Facebook, y cada vez más personas - incluyendo a varios de los candidatos presidenciales actuales - utilizan el Twitter para comunicarse en tiempo real.

La blogósfera peruana se ha consolidado como un espacio alternativo para la generación de información que impacta, claramente, en los procesos de información y comunicación masiva desde medios más tradicionales (radio, televisión). Las cabinas de Internet continúan presentes en esta ecología de medios en el Perú, brindando acceso a personas en cada vez más rincones del Perú. Ante esta aparente bonanza de los medios digitales en nuestro país, **cabe preguntarse de qué manera estos medios promueven una ciudadanía más efectiva y plena en el Perú.**

En teoría, los ciudadanos más informados pueden tomar mejores decisiones y participar más activamente en la vida política de un país. Sin embargo, esta posibilidad no se da, en lo absoluto, de manera natural. Existen múltiples barreras sociales, educativas y culturales que deben ser sorteadas para que las tecnologías no solo sirvan para informar, sino par que sean apropiadas y transformadas, hacia la generación de iniciativas que tengan por objetivo el fortalecimiento de una ciudadanía plena.

Es importante reconocer que los medios sociales (Facebook, Twitter, Hi5, Orkut) no tienen como objetivo principal la promoción de una ciudadanía más comprometida o participativa. Se trata de medios corporativos, donde lo social es convertido en mercancía. Hoy en día, los medios sociales generan tensiones y contraponen las identidades del usuario-consumidor y el usuario-ciudadano, mientras plataformas como Facebook obtienen millones en ganancias a través de nuestro trabajo afectivo, no-remunerado. No podemos conformarnos con sistemas de este tipo. Debemos empezar a desarrollar nuestros propios medios tecnológicos, concebidos desde y para nuestras propias realidades sociales y culturales.

Debemos empezar a desarrollar nuestros propios medios tecnológicos, concebidos desde y para nuestras propias realidades sociales y culturales.

El potencial de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs) para fortalecer la participación ciudadana depende del desarrollo efectivo y altamente contextualizado de herramientas como Todos somos dateros (TSD). Una visión más cercana al proyecto revela que esta herramienta digital no funciona por sí sola, pues requiere de una "tecnología social" que toma la forma de **(1) alianzas entre sectores públicos, privados y de la sociedad civil, así como de (2) una estrategia para intervenir e integrar al espacio público y a la gente en la propia calle (Datero Móvil).** TSD es una estrategia que incluye toda esa infraestructura social adicional para lograr sus objetivos.

TSD es una experiencia que nos permite reflexionar sobre el desarrollo y uso de tecnologías para la participación ciudadana en el Perú, y la necesidad de acompañar la generación de mecanismos tecnológicos con estrategias inclusivas en la vida real, y con alianzas inter-institucionales que puedan convertir la información recogida, en información para la toma de decisiones. Se trata de lograr que el Estado reconozca el valor de esta información y reconozca a los ciudadanos como los mejores jueces y evaluadores del funcionamiento de un servicio público en desarrollo como el Metropolitano.

La cultura digital no garantiza la generación natural o automática de una cultura ciudadana más fuerte. Ese desarrollo específico, y especializado es responsabilidad principal de nosotros, los ciudadanos y ciudadanas del Perú. Al Estado le corresponde actuar de manera efectiva, valorando y aprovechando la información que sus propios ciudadanos generan, integrándola a los procesos de toma de decisiones y aquellos relacionados a la creación de nuevas políticas públicas.

Se trata de lograr que el Estado reconozca el valor de esta información y reconozca a los ciudadanos como los mejores jueces y evaluadores del funcionamiento de un servicio público en desarrollo como el Metropolitano.

Recomendaciones de Ciudad Nuestra

PARA LA MEJORA DEL SERVICIO DEL METROPOLITANO

- 1. Resolver los problemas derivados de los cálculos erróneos de demanda en las cuencas alimentadoras** y de sus consecuencias en la asignación individualizada de flota.
- 2. Resolver los desajustes generados por el incremento de la cantidad de "kilómetros muertos"** que los operadores deben recorrer como producto de la decisión (no prevista al momento de otorgar las concesiones de operación) de modificar la ubicación de la Terminal Norte desde El Naranjal hasta Sinchi Roca.
- 3. Acordar**, luego de establecer la modalidad de recuperación de lo invertido por Protransporte en las estaciones de gasocentros en los Terminales, **el precio al que se le venderá el gas a los transportadores**, precio que no debe exceder el valor promedio del costo de adquisición por Protransporte.
- 4. Duplicar los equipos expendedores y de recarga de tarjetas en las estaciones terminales**, especialmente en la Estación El Naranjal donde ocurren grandes congestionamientos de usuarios en horas punta. Implementar el sistema de expendio deslocalizado de tarjetas y la recarga a través de internet o bancos similar a las tarjetas de telefonía.
- 5. Cumplir progresiva y firmemente con el diseño contractual que establece una zona de exclusividad para el funcionamiento del sistema.** Esta condición no sólo es indispensable para El Metropolitano sino que será un laboratorio crucial para la próxima racionalización vinculada al Metro (Tren Eléctrico) que entrará en operaciones en el 2º semestre de 2011 y que le corresponde, por competencia exclusiva, a la MML. En ese sentido, cumplir con el retiro de las rutas tradicionales que corren en paralelo o dentro de la zona de exclusión del Metropolitano, al ser competencia directa de este sistema.
- 6. Estudiar y formular el expediente técnico para la ampliación norte de la ruta del Metropolitano que amplíe el corredor hasta Comas - Sinchi Roca** y trabajar la viabilidad de desarrollar un ramal sur por la zona reservada para la ampliación de la vía expresa del Paseo de La República (sistema de interconexión multimodal con el Tren).
- 7. Reforzar el entrenamiento y profesionalización del Centro de Control** en la perspectiva -no muy lejana- de convertirse en el gran coordinador del Sistema integrado de Transporte Público de Lima. Esta tarea es indispensable para racionalizar frecuencias, controlar en línea la operación del Metropolitano y servir de plataforma para el futuro.
- 8. Simplificar la oferta de rutas dentro del corredor No. 1** con el propósito de ofrecer a los usuarios un servicio óptimo, fácilmente comprensible y eficiente. El actual sistema de múltiples opciones "expreso" es confuso y complejo cuando debe ser sencillo y de fácil identificación.
- 9. Implementar una política de educación y modificación de hábitos** en lo que a transporte masivo corresponde dirigida principalmente a peatones y usuarios.



Marco Sifuentes
Periodista

Sírvemelo crudo, por favor

OPEN DATA, LOS DATOS CRUDOS, LA VERDADERA TRANSPARENCIA Y POR QUÉ TODO ESTO TE CONVIENE A TI

Ay, la transparencia.

Otra de esas palabrejas de los políticos. Todos los candidatos prometen ser transparentes y cuando llegan al gobierno aseguran que lo están siendo. Hay activistas que promueven la transparencia y los periodistas preguntamos muy sesudamente por ella. Pero ¿sirve para algo? Para que ningún funcionario robe, claro. Es un primer paso. Pero, ¿para algo más? ¿Nos sirve a nosotros en nuestra vida cotidiana, nos hace más fácil la existencia?

Lo cierto es que no, al menos en el Perú. Tenemos una Ley de Transparencia con muy buenas intenciones pero que es muy útil únicamente si estás dispuesto a perder mucho tiempo revisando documentos escaneados en altísima resolución, que demoran mucho tiempo en bajar y que no puedes leer si es que no tienes un lector de pdf. O a menos que tengas tiempo para navegar en una Intranet llena de números que corresponden a categorías que no vas a entender.

Si ambas opciones no son accesibles para un ciudadano cualquiera (que debería tener el derecho de saber qué se hace con la plata de sus impuestos), imagínese una opción más sofisticada: Digamos que los documentos escaneados son autorizaciones de construcción de algún municipio local y que la hoja de cálculo es el registro de la Policía de accidentes de tránsito. Digamos que nosotros queremos saber si hay un aumento de los accidentes de tránsito en aquellas zonas donde se han autorizado las construcciones (que últimamente han decidido que son las dueñas de

las pistas). Con los datos tal como están presentados, sería imposible, a pesar de que cumplen con la Ley de Transparencia.

Es decir: son datos transparentes, pero inútiles.

Son sólo accesibles a los iniciados y sólo comprendidos por quienes los elaboraron. Es decir, no estimulan la participación ciudadana. Pero existe una salida que utiliza la transparencia para terminar estimulando que todos podamos involucrarnos en la solución de nuestros problemas comunes.

De eso se trata el "Open Data", una filosofía que pide que los datos de organizaciones públicas y privadas sean publicados "crudos", es decir, sin procesar. "Si la gente coloca sus datos en la web, datos gubernamentales, científicos, los de la comunidad, serán usados por otras personas en formas en que nunca podrían haber imaginado" dice Tim Berners-Lee, inventor de la web y uno de los impulsores más famosos del Open Data.

Hay iniciativas muy interesantes en todo el mundo de *Open Data*. En Inglaterra, por ejemplo, se ha lanzado **"Where does my money go?"**, una web independiente que toma datos brindados por el gobierno británico. La web se puede traducir como "¿A dónde va mi dinero?" y es muy fácil: escribes cuánto ganas al año y te dice exactamente en qué se está gastando el dinero de tus impuestos. Cada día. Tantas libras en financiar el cine, tantas otras en construir carreteras, etc.

En Perú tenemos la filosofía y la ciudadanía dispuesta a participar (como lo demostró Todos somos dateros). Sólo falta que animemos a nuestros políticos a dar el salto al siglo XXI.

Esto no sería posible si el gobierno, en primer lugar, no hubiera colocado esos datos en formatos reutilizables (nada de documentos en pdf o datos colocados en redes internas).

Algo más útil: el diario The Times creó precisamente un ejemplo parecido al que alucinamos: un mapa de accidente de ciclistas. Usando datos crudos ofrecidos de forma abierta por el gobierno, los periodistas pudieron procesarlos (o "cocinarlos") a su manera y crear un servicio que sea útil a los ciudadanos.

El programador y periodista Adrian Holovaty ha creado **EveryBlock (Cada Cuadra)**, un servicio de noticias por cuadra. Sí, tú puedes poner la dirección de tu casa y aparece un mapa con una lista de noticias a una, tres o cinco cuadras a la redonda. Puedes configurar ese mapa para que te salgan los robos, los accidentes de tránsito, las licencias de negocios, desvíos del tráfico, etc. de tu cuadra. Un ejemplo de su utilidad: si puedes ver que la esquina de tu casa tiene una alta incidencia de choque, puedes reclamar que pongan un semáforo. Otro: si no sabes



dónde alojarte en una ciudad, puedes comparar la peligrosidad de distintas zonas, para elegir tu hospedaje. EveryBlock funciona sólo en una docena de ciudades gringas. Podría ser una realidad en todo el mundo, si nuestros gobiernos adoptaran la filosofía del *Open Data*.

Australia, Italia, Estados Unidos y el gobierno Vasco ya empezaron a publicar sus datos crudos. En Chile existe la Iniciativa Chile Datos que se propone llevar a nuestros vecinos al siguiente nivel de participación ciudadana. En Perú tenemos la filosofía y la ciudadanía dispuesta a participar (como lo demostró Todos somos dateros). Sólo falta que animemos a nuestros políticos a dar el salto al siglo XXI.

@somosdateros



rmapalacios En Radio Capital 96.7 "todos somos dateros" en el Metropolitano.
16 de noviembre de 2010 19:15:40 vía web



politicadigital Lo que debe de hacer la siguiente alcaldesa respecto #Metropolitano artículo de @somosdateros <http://bit.ly/d0BYbh> #politicadigital/v:@sarok
11 de octubre de 2010 22:09:39 vía Tweetie for Mac



IDLabCultura Hoy hablamos del proyecto @somosdateros en IDLab en Cartagena de Indias como un gran proyecto de participación y visualización. #cartajoven
27 de octubre de 2010 07:14:19 vía Tweetie for Mac



macharoesink Todos somos dateros: engagement focused on human data 4 small-scale social change in a metropolis with help of the www. #tnbt
15 de septiembre de 2010 15:27:17 vía web



dpr_barcelona @somosdateros | Una plataforma participativa para mejorar el sistema de transporte en #Lima | <http://bit.ly/ctNWja> vía @cali75 + @cabude
7 de septiembre de 2010 18:27:25 vía TweetDeck



Natalia_Malaga TODOS DEBERÍAN SEGUIR A @somosdateros AHÍ PUEDEN DATEAR DE ZONAS DE ALTO PELIGRO Y EVITAR ROBOS FUTUROS.
17 de agosto de 2010 19:28:16 vía web



marisabel79 Muy interesante el primer informe sobre el proyecto "Todos somos dateros" y el #ientopolitano <http://datea.pe/blog/primer-informe-datero>
17 de agosto de 2010 21:06:21 vía Echofon



TransparenTech Sigue a @somosdateros #Peru @gastarmejer #Mexico @mumbaivotes #India @irekia #PaísVasco para este #T4T #techtransparent
5 de agosto de 2010 17:33:03 vía web

Comparte El Periódico Datero **¡No lo botes, compártelo!**



LAFACTURA

nuevos medios y estrategias participativas

www.lafactura.pe



CIUDAD
NUESTRA

www.ciudadnuestra.org



RCP

RED CIENTÍFICA PERUANA