

Lima: hipertensión circulatoria

La suspensión temporal del [Corredor Morado del servicio de transporte público](#) en Lima por unos días, ha prendido una luz de alarma que debiéramos atender.

Hubo distintos momentos de decisiones mal tomadas para los habitantes de Lima que ayudan a entender cómo se ha llegado a la situación actual de desorden y decreciente calidad de vida, causada por un pésimo servicio multimodal de transporte urbano, crecientemente informal e inseguro. Uno de ellos, sin duda fue cuando se [decidió retirar las ferrovías en la ciudad y sus alrededores](#). Se levantaron decenas de kilómetros de rieles de tranvías y de ferrocarril que servían a la ciudad facilitando el transporte ordenado de carga y pasajeros desde Ancón hasta Lurín y desde el Callao y Magdalena hasta el Centro histórico y Chorrillos. Lo único que se mantuvo fue el ferrocarril central hacia la Sierra.

Fueron reemplazados con la llegada de flotas de ómnibus y camiones que trajeron una supuesta modernidad, que progresivamente se adueñó de las calles de la ciudad. [Solo en años recientes se está dando una incipiente recuperación de vías exclusivas para el transporte rápido masivo](#) con el funcionamiento de una línea de Metro y una de BRT, (Bus Rapid Transit), denominada El Metropolitano.

Otro mal momento fue el de la [liberalización del transporte público por parte del gobierno de Fujimori a inicios de los años 90, dejándolo en manos del mercado \(D.L. N° 651\)](#). El servicio de transporte de pasajeros fue copado por custer, combis y camionetas rurales viejas e importadas, que colmaron las calles ofreciendo un servicio no regulado que devino en un peligro público, recordado como el de las “combis asesinas”. La construcción de carriles exclusivos para buses del llamado El Metropolitano, sin ninguna articulación con el tren eléctrico, evidenció una vez más la carencia de herramientas de planificación urbana de la metrópoli.

Si bien la Municipalidad de Lima inició un proceso de reordenamiento de rutas, planificación de recorridos, interconexión y calidad de servicio a los pasajeros mediante la creación de corredores viales, éste se frustró. El reordenamiento apostó a la transición de un sistema atomizado-comisionista a uno empresarial, que buscaba armonizar los intereses de los transportistas que apuestan por la formalidad con un orden planificado del tránsito urbano de pasajeros en toda la ciudad. Eso ya es historia vieja porque [las actuales autoridades municipales y el Gobierno Nacional tan terminado por boicotear la reforma](#). Actualmente, Lima ha escalado hasta el tercer lugar entre las ciudades con el transporte urbano más caótico del mundo. A eso se añaden graves consecuencias: es una ciudad altamente contaminada por humos de cientos de miles de vehículos que la transitan –la gran mayoría particulares–, que se desplazan a menos de 15 kilómetros por hora en promedio, principalmente los de transporte público de pasajeros.

El transporte rápido masivo del tren eléctrico, los buses de los corredores y El Metropolitano, no están articulados. Ninguno ofrece las rutas completas ni los servicios que tales proyectos ofrecieron brindar a la ciudad. Peor aún, la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), es incapaz de garantizar el funcionamiento normal de todas las rutas planificadas como corredores.

Simultáneamente, contando con el apoyo del Congreso Nacional, funcionarios y alcaldes ineptos, han negociado acuerdos inaceptables que finalmente permiten la circulación de taxis colectivos y [la resurrección de las “combis asesinas”](#). Su retorno expresa no sólo la corrupción e inseguridad imperantes en la ciudad, sino también el desprecio de las autoridades por millones de ciudadanos necesitados a diario de un servicio de transporte masivo en una ciudad de más de 10 millones de habitantes que se expande sin ninguna elemental planificación urbana. La ciudadanía está sumida en una situación caótica que obliga a viajar en vehículos absolutamente inseguros, informales y sumamente riesgosos, en viajes incómodos y apretujados en horas punta. A eso se suma que las custer o combis, viejas y poco higiénicas, son causantes de accidentes frecuentes.

Estamos en ruta directa al colapso, sin que las autoridades responsables del transporte urbano y el tránsito, que van desde la Policía Nacional, los municipios y a la cabeza de ellos el Concejo Metropolitano, así como la Autoridad de Transporte Urbano hagan nada por atender este grave problema. [Ni siquiera han sido capaces de resolver el impase por el cobro indebido de peaje en una de las rutas concesionadas en el tramo de Puente Piedra, al norte de la ciudad.](#)

El servicio de transporte público en Lima produce estrés y malhumor. Tres de cada cuatro pasajeros manifiestan que deben levantarse mucho más temprano para ir a trabajar o estudiar, prácticamente sin distinción entre sectores socioeconómicos. Además, significa la pérdida de millones de horas de trabajo durante más de tres horas diarias que se suman entre largas colas en los paraderos y en transportarse. Solamente el tren urbano cumple a medias con ajustarse a un horario de servicio programado.

A diferencia de muchas grandes ciudades, no hay ninguna política de género para el servicio de transporte ni de atención especializada para escolares, personas con discapacidad o aquellas que llevan pequeños bultos o canastas, etc. La red vial de Lima requiere una inversión superior a los US\$ 1000 millones, pero también se debe avanzar en el mejoramiento de la planificación de la ciudad en la que el transporte es solo uno de los elementos, junto a otros derivados del acondicionamiento territorial para mejorar la calidad de vida, y no seguir agravándola.

Los intentos de reorganizar el transporte público de Lima a fin de [promover un modelo de movilidad urbana sustentable](#) tienen como principal obstáculo [el predominio de la informalidad corrupta en dicha actividad](#) que deteriora la calidad de vida de las clases medias y los más pobres, provocando una desestructuración de las relaciones humanas en un escenario de enfrentamiento constante entre los transportistas y la mayoría de los ciudadanos no organizados, que son los perdedores.

desco Opina - Regional / 15 de marzo de 2024
descoCiudadano