

La caótica situación del transporte en la ciudad de Lima provoca gastos irrecuperables y cobra víctimas casi a diario. En el artículo que sigue, mucha información sobre el tema y una polémica propuesta.

Tránsito limeño: Anarquía y solución

Wilfredo Ardito

Desde cierto grifo de Miraflores, todas las tardes parten colectivos hacia Villa El Salvador con las maletas llenas de pasajeros, desafiando cualquier principio de derecho humanitario. Difícilmente podría creerse que hace doce años esa ruta era recorrida por ómnibus de Enatru Perú, que llegaban a su destino velozmente, deteniéndose solo en los paraderos. Eran aquellos días en los que nadie en Lima sabía qué era un Tico, para ver una mototaxi había que viajar a la selva y solo unas cuantas combis desafiaban a la municipalidad.

Actualmente un limeño demora mucho más en llegar a su destino que hace diez o doce años... y con muchos más riesgos para su vida. Pero si aborda un taxi en Chiclayo, Arequipa o Pucallpa, segura-

mente verá escenas aún más caóticas. ¿Cómo se llegó a este panorama?

La involución del transporte público

Actualmente, algunas personas están convencidas de que la anarquía del tránsito nacional tiene una explicación cultural, inherente quizá a una vocación autodestructiva de los peruanos. Pero no es así: este caos obedece a disposiciones concretas de algunos ministros y alcaldes, especialmente durante los años noventa.

A comienzos del siglo XX, nuestros antepasados viajaban en tranvía a Chorrillos o al Callao. El tranvía era un medio de transporte no contaminante, con boletos semanales o mensuales, paraderos, frecuencias y horarios establecidos. Existían

también en otras ciudades como Iquitos o Arequipa. Los tranvías desaparecieron en los años sesenta, en aquellos días en que destruir balcones y demoler casonas era apreciado como un intento de "modernizar" la ciudad.

Entonces se pensaba que los ómnibus de APTL, después Enatru, y los microbuses bastarían para satisfacer la demanda de transporte. En realidad, no eran suficientes vehículos y con frecuencia los pasajeros viajaban aferrados como podían a las puertas. Sin embargo, Enatru tenía líneas especiales (los Expresos) que se dirigían a los conos de la capital, con paraderos iniciales donde las personas hacían cola ordenadamente.

Wilfredo Ardito es el responsable del proyecto de jueces de paz de IDL.

Pero el régimen fujimorista disolvió Enatru con el argumento de que las empresas públicas en sí mismas eran malas e ineficientes. Quizá ignoraba que ni los regímenes más neoliberales del mundo (como los de Pinochet o Thatcher) habían abolido la intervención estatal en el transporte. En todo caso, no les importaba, porque, al fin y al cabo, la cultura combi que así se apoderó de las calles de Lima no era sino el mejor símbolo del régimen.

La verdad es que en términos de tránsito, la ley de la oferta y la demanda no es ley, sino anarquía. El conductor de una combi o de un colectivo a Villa El Salvador puede incumplir cualquier norma con tal de conseguir un pasajero, porque le representa un ingreso. En cambio, el sueldo del chofer de una línea municipal o estatal no depende de cuántos pasajeros le quita a un competidor. El transporte público es precisamente eso, público, un servicio que debe brindar la municipalidad, la región o el Estado o dar en concesión a empresas con un mínimo de formalidad (comenzando por el sueldo de los choferes).

No contento con ello, el

gobierno incrementó la anarquía al suspender las revisiones técnicas y permitir la masiva importación de vehículos usados, inclusive con timón a la derecha. En este panorama la transnacional coreana Daewoo encontró por fin un gobierno que permitiría la circulación de sus inefables Ticos. Los ofreció a crédito, logrando que millares de personas terminaran pagando hasta 15 000 dólares por cada vehículo. La fragilidad e inestabilidad de los Ticos ha generado la muerte de centenares de choferes y pasajeros, pero este no era un problema para la Daewoo, ni para Fujimori... Tampoco lo fue para la Municipalidad de Lima y muchas otras al interior del país, que aceptaron a los Ticos dentro de sus programas de "formalización", si se pintaban de amarillo, dando una imagen de falsa seguridad a un vehículo proscrito en casi todo el mundo.

Finalmente, las calles de Magdalena, San Miguel y los distritos periféricos se vieron invadidas por las mototaxis, aún más pequeñas y frágiles, pero que han logrado una serie de normas que las favorecen.

Obras y fracasos

Para colaborar con el caos vehicular, algunos gobiernos municipales pusieron su granito de arena al impedir al transporte público circular por vías principales, como La Colmena y Emancipación en el centro de Lima. Así perjudicaron a millones de personas en San Juan de Lurigancho y el cono norte, recargando innecesariamente el Paseo Colón, Tacna y Abancay. Otros, en cambio, pretendieron enfrentar las congestiones vehiculares mediante la construcción de pasos a desnivel y vías rápidas. Pocos recuerdan que alguna vez Belmont fue alcalde de Lima, pero durante su gestión se construyeron obras muy valiosas, como los pasos a desnivel bajo la Plaza Dos de Mayo y el Óvalo de Higuiereta y el Trébol de Javier Prado.

Sin embargo, las consecuencias de otras obras han sido nefastas, como la reciente "Vía Expresa" de Javier Prado, donde absurdamente se prohíbe su uso por el transporte público. Ómnibus y combis se ven obligados a tomar unas estrechas vías llenas de semáforos en una zona donde casi nadie transita. La obra "solo" ha perjudicado al 80 por ciento de limeños que se movilizan en transporte público, pero este dato Andrade seguramente solo lo tomó en cuenta... cuando no fue reelegido.

Actualmente, la lentitud con que "avanza" el transporte público en esta vía fomenta

Una empresa estatal de transporte, con paraderos, choferes uniformados, ómnibus grandes y rutas preferenciales sería la mejor inversión que el Estado, la Municipalidad de Lima o los gobiernos regionales podrían hacer.



Fotos: Alberto Castex

que todo el que puede hacerlo viaje en su automóvil o en taxi... y así se incrementa la congestión vehicular (a veces hasta el Estadio Nacional) que a su vez afecta al transporte público, por lo que más personas intentan conseguir un auto o tomar un taxi...

Si esta costosa obra fracasó en su pretensión de agilizar el tránsito, no ha sido solo por su extraño diseño sinuoso (que ha causado ya tres muertes), sino porque va contra la regla fundamental del tránsito en una ciudad grande: lograr que los conductores de automóviles prefieran usar el transporte público.

Y aquí sí nos encontramos con un problema cultural tan grave como las conductas de los choferes de combis y Ticos: el 20 por ciento de limeños que posee vehículos cree que debe usarlos hasta

para ir a la panadería. En los países desarrollados, en cambio, muchas personas aceptan que viajar en transporte público al trabajo o el centro de estudios no implica ninguna degradación social. Ómnibus, tranvías o trenes tienen vías exclusivas y preferenciales, y esto también sucede con el sistema Transmilenio en Bogotá y el trolebús en Quito. En cambio, en la Javier Prado o la avenida Larco, las vías preferenciales son para los vehículos particulares.

¿Existe una solución al problema del transporte?

En los últimos años, distintas normas han logrado enfrentar parte del caos del tránsito urbano: obligación del cinturón de seguridad, respeto (parcial) del cruce peatonal, retención del brevete en infracciones graves, penas efectivas a conductores

ebrios, obligatoriedad del seguro contra accidentes de tránsito. Últimamente se ha hablado inclusive de reanudar las revisiones técnicas. Sin embargo, muchos de los problemas que administraciones anteriores generaron todavía se mantienen.

El principal camino de solución es un cambio de percepción: dejar de creer que el problema del tránsito se reduce a agilizar la circulación de vehículos particulares. Esta mentalidad solo incrementa las congestiones. Los alcaldes y los ministros deberían pensar en un sistema de transporte público que también ellos o sus familiares podrían normalmente usar.

Una empresa estatal de transporte, con paraderos, choferes uniformados, ómnibus grandes y rutas preferenciales sería la mejor inversión



que el Estado, la Municipalidad de Lima o los gobiernos regionales podrían hacer. Al fin y al cabo, comprar ómnibus es mucho más barato que hacer obras faraónicas. En otros casos, puede aprovecharse al máximo la infraestructura existente, como el tren eléctrico en la zona sur y la vía férrea Callao-Ricardo Palma.

Al mismo tiempo, deben restringirse las vías que pueden recorrer taxis y vehículos particulares. Una medida fundamental para ello es incrementar las vías peatonales. Haría mucho bien al centro histórico de Lima convertir en peatonales las cuadras angostas de Camaná, Conde de Superunda, Ica o Miró Quesada. Medidas similares serían muy provechosas en las zonas comerciales de distritos como Jesús María o Miraflores. Otras ciudades

peruanas, como Chiclayo y Arequipa, carecen totalmente de vías peatonales, lo cual además incrementa la contaminación. Por otro lado, taxis y taxistas deberían ser empadronados por las municipalidades y retirárseles la licencia en caso vulneren una norma.

Haría mucho bien también la Policía Nacional en aplicar efectivamente el Reglamento de Tránsito, tanto para los vehículos que se estacionan en la vereda cuanto para los taxistas que bloquean numerosas vías y los colectivos que llevan gente en la maletera a Cieneguilla, Cantogrande o Villa El Salvador. Muchas batidas se hacen contra las combis, pero existen muchos otros vehículos que incumplen las normas.

Un plan para erradicar a mediano plazo los Ticos y las mototaxis de la mayor parte

de la ciudad incrementaría la esperanza de vida de la población... pero también es importante un proceso de carácter cultural. Es verdad que las combis y los Ticos extendieron la cultura fujimorista de "yo hago lo que quiero y los demás se aguantan" a toda la sociedad. Así razona el peatón que atraviesa la pista donde le parece y el chofer que se pasa una luz roja impunemente. Hace unos meses le preguntaron a una niña de cuatro años para qué servían los colores del semáforo: "El rojo para detenerse, el verde para avanzar y el amarillo para acelerar". Sus padres, dos profesionales de clase media, estaban muy avergonzados y han asegurado que no volverán a acelerar en ámbar. Es que los cambios culturales pueden revertirse, a través de la educación, la presión social... y la sanción efectiva a los infractores. ▲