

# Una luz al fondo del túnel

Por: Luis E. Quispe Candia (\*)

**El concepto de movilidad que los gobiernos del mundo propugnan, favoreciendo con mayores y mejores espacios al peatón, ofreciendo ciclovías seguras y bien diseñadas, facilitando un transporte masivo en trenes y buses de gran capacidad, con frecuencia y tiempo de viaje exacto, motivando en los usuarios del transporte privado a dejar sus autos en casa. Ello, debe ser para nuestras autoridades la meta al Bicentenario.**

Han transcurrido más de veinte años y el transporte urbano en la capital a cargo de las municipalidades de Lima y el Callao ha colapsado. Su capacidad de gestión, control y fiscalización ha sido rebasada por la informalidad. Más de 35 mil unidades a cargo de 350 empresas afiliadoras con 604 rutas prestan un servicio deficiente e infrahumano. La sobreoferta y tarifa desregulada ha generado la “guerra por el centavo” y en la calles de la ciudad impera la anarquía y el caos que causa accidentes y muerte.

En una sucinta cronología del transporte urbano en Lima, recordemos que en 1851 aparecen los coches de alquiler halados por caballos, en 1857 la Municipalidad registra 34 coches, un año más suman 96, seguidos del ómnibus a tracción de sangre. Desde ese entonces “el negocio marcha sobre ruedas”.

En 1858 inicia su operación el ferrocarril Lima – Chorrillos, en 1895 a La Punta y en 1900 a Magdalena y en 1904 se inaugura el servicio interurbano con ocho rutas.

Un eficiente servicio que al cabo de siete décadas (1965) llegó al ocaso, por una onerosa deuda y la presencia de los buses.

En 1921, próximo a celebrar el primer centenario de la Independencia, se inaugura el servicio de transporte urbano e interurbano con diez buses, cuatro años más ya eran 160, llamadas “perreras” o “góndolas”, llegando a

su apogeo en los años 50 con 636 buses. Surge la Empresa Municipal de Transporte (SMT) que es remplazada por APTL y ésta por ENATRU (1966-1992). En 1965, hace su exitosa aparición el “Microbus” relevando al tranvía, el modelo combi de la marca VW y la OM de Brescia. En 1973, Lima ya contaba con 4528 microbuses a cargo de 39 Cooperativas y Comités, y en 1985 sumaron 5601 unidades.

El Decreto Legislativo N° 651 (1991) motiva un giro de 180° en el transporte urbano. Terminó la tarifa controlada por la Municipalidad y comienza la desregulación y se establece el libre mercado (tarifas, acceso a las rutas y la importación de vehículos usados incluso de timón cambiado).

Los flamantes accionistas de empresas S.A., antes comités y cooperativas, al no obtener los beneficios económicos esperados, optan por dividirse y multiplicarse en más de 350 empresas llamadas “cascaron”, sin capital social significativo ni buses propios. Se consolida el pernicioso sistema de afiliación con la anuencia de la Municipalidad. Conductores y cobradores al destajo, con jornada laboral de 16 sin ningún beneficio social ni vacaciones, deudores morosos por papeletas. En tanto en las calles el servicio solo es “controlado” por los “dateros”, a cambio de 10 céntimos.

En el 2001 viajó el alcalde Alberto Andrade Carmona (QEPD) con un grupo de transportistas de avanzada, para conocer de cerca el sistema BRT (*Bus Rapid Transit*), Transmilenio de Bogotá. A su retorno preparó el proyecto de Corredor Segregado de Alta Capacidad (COSAC), ahora El Metropolitano, que con retrasos y cuestionamientos, el 28 de julio del 2010 inauguró el reelecto alcalde Luis Castañeda Lossio.

Para una ciudad con casi 10 millones de habitantes, insuficiente red vial, creciente parque automotor, autoridad difusa normas antagónicas; la Agencia Internacional de Cooperación Japonesa JICA por encargo del MTC elaboró el Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao (2005), recomendando la reestructuración del transporte urbano masivo con buses de gran capacidad y trenes.

La alcaldesa Susana Villarán con la Ordenanza 1599, y otras, enfrenta con prioridad el caótico transporte urbano tradicional, se pone en marcha el Plan de Promoción de la Inversión Privada, mediante Concesión del servicio público de transporte de pasajeros en las rutas de Corredores Complementarios, de Integración Rutas de Aproximación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), que permitirá a los usuarios viajar haciendo trasbordos con un solo pasaje.

El transporte ha sido abordado con prioridad por los candidatos, con ofertas y soluciones particulares. Entre tanto, Protransporte y la Gerencia de Transporte Urbano (GTU), luchando contra el tiempo, presentan el resultado de su esfuerzo. Sin que la población valore las bondades de la llamada “reforma del transporte”, se inicia la implementación del primer Corredor Complementario llamado “Corredor azul”.

El Metropolitano y Metro Lima son el comienzo del fin del transporte urbano tradicional y su integración tarifaria no debe esperar más. Es indispensable la conformación de consorcios de empresas y propietarios de combis y *coaster* que actualmente operan, con un programa de reconversión laboral empresarial y el retiro mediante chatarreo de más de 19 mil unidades. Urge la constitución de una Autoridad Autónoma y Técnica para Lima y Callao que la propia Ley 27181 prevé.

Los esfuerzos en los próximos años para alcanzar la meta en el Bicentenario debe ser desarrollar el concepto de movilidad que nos permita una convivencia pacífica en el uso de la vía y los medios de transporte. Si bien es cierto que el tiempo es breve y no es fácil, debemos unirnos todos en ese cometido. Los avanzado aún es una luz al fondo del túnel, confiemos en que no sea la luz de un camión con un faro malogrado, viniendo en nuestra contra.

(\*) Presidente de la ONG Luz Ámbar

Datos históricos: *Babel*, de Juan Calos Arroyo.

