

Lima

CONTÁCTENOS ► editorlima@comercio.com.pe

¿Reclamos por falta de luz?

Si su servicio de electricidad lo brinda Luz del Sur, llame a Fonoluz al 617-5000. Si es de Edelnor, llame a Fonociente al 517-1717.

Pronóstico del tiempo

Hoy la temperatura mínima en la capital será de 18 °C. La máxima llegará a 25 °C. El Senamhi pronostica que habrá nubes dispersas en el cielo.

El Comercio
En campaña



LIMA EN LUZ ROJA

Cada año Lima pierde US\$500 millones en horas-hombre y en costos operativos a causa del transporte

ATRAPADOS POR EL TRÁFICO

Usuarios de buses pasan cuatro años y medio de su vida viajando

■ Si no hay mejoras, en el 2025 los buses viajarán a 7,5 km/h, en promedio

■ A la ciudad le falta mejorar el transporte y la administración del sistema vial

IVÁN HERRERA ORSI

“¡El tráfico en el Perú es tan hermoso!”, bromea el chofer Jesús Enriquez, con once años de experiencia en la empresa Orión. En su coaster varios dormitan, otros se refugian en sus audífonos, una chica no deja de hablar por su celular. Nadie sonríe. Hemos tomado esa unidad en un paradero de San Juan de Miraflores a las 9:15 a.m. y transcurridos 40 minutos antes de que lleguemos al óvalo de Miraflores, un distrito relativamente cercano. Tenemos suerte. Según nos informa el chofer, los que van por trabajo hasta el Callao deberán aguantar dos horas y media de viaje.

“Cada limeño pasa, en promedio, 4,5 años de su vida sentado en un bus”, sentencia Juan Tapia, presidente del Centro de Investigación y Asesoría del Transporte Terrestre (Cidatt).

Su cálculo se basa en la cantidad estimada de viajes que realiza cada persona al día en Lima (2,1), el tiempo promedio por viaje en transporte público (45 minutos) y la esperanza de vida del peruano, fijada en 71 años (se asume que viaja desde que nace).

Si consideramos que, cada día, cerca de cinco millones de limeños se desplazan en transporte público, se puede deducir que tanta demora equivale a que más de 300 mil limeños no hicieran otra cosa en su vida que usar ese servicio.

Por supuesto, todo esto tiene consecuencias económicas. Un estudio financiado por el Banco Mundial y dado a conocer el año pasado reveló que los limeños perdemos anualmente 500 millones de dólares en horas/hombre y en costos operativos a causa de la ineficiencia del transporte urbano.

Los datos de los que partió Tapia Grillo para calcular el tiempo que pasa un limeño viajando los tomó del Plan Maestro para Lima y Callao, elaborado por la Agencia de Cooperación Japonesa JICA en el 2004. La Municipalidad de Lima no dispone de cifras recientes, pero ya hay suficientes razones para preocuparse. El estudio de JICA auguraba que, para el 2010, el tiempo de viaje promedio en bus subiría a 56 minutos, a menos que el transporte cambiara.

Advertía también que, si en el 2004 la velocidad promedio era de 17 km/h, cuando llegara el 2025 tendríamos que acostumbrarnos al ‘vértigo’ de 7,5 km/h. Para entonces, uno de cada cinco pasajeros viajará, por lo menos, 120 minutos en las horas pico.

OBRAS Y EMBOTELLAMIENTOS

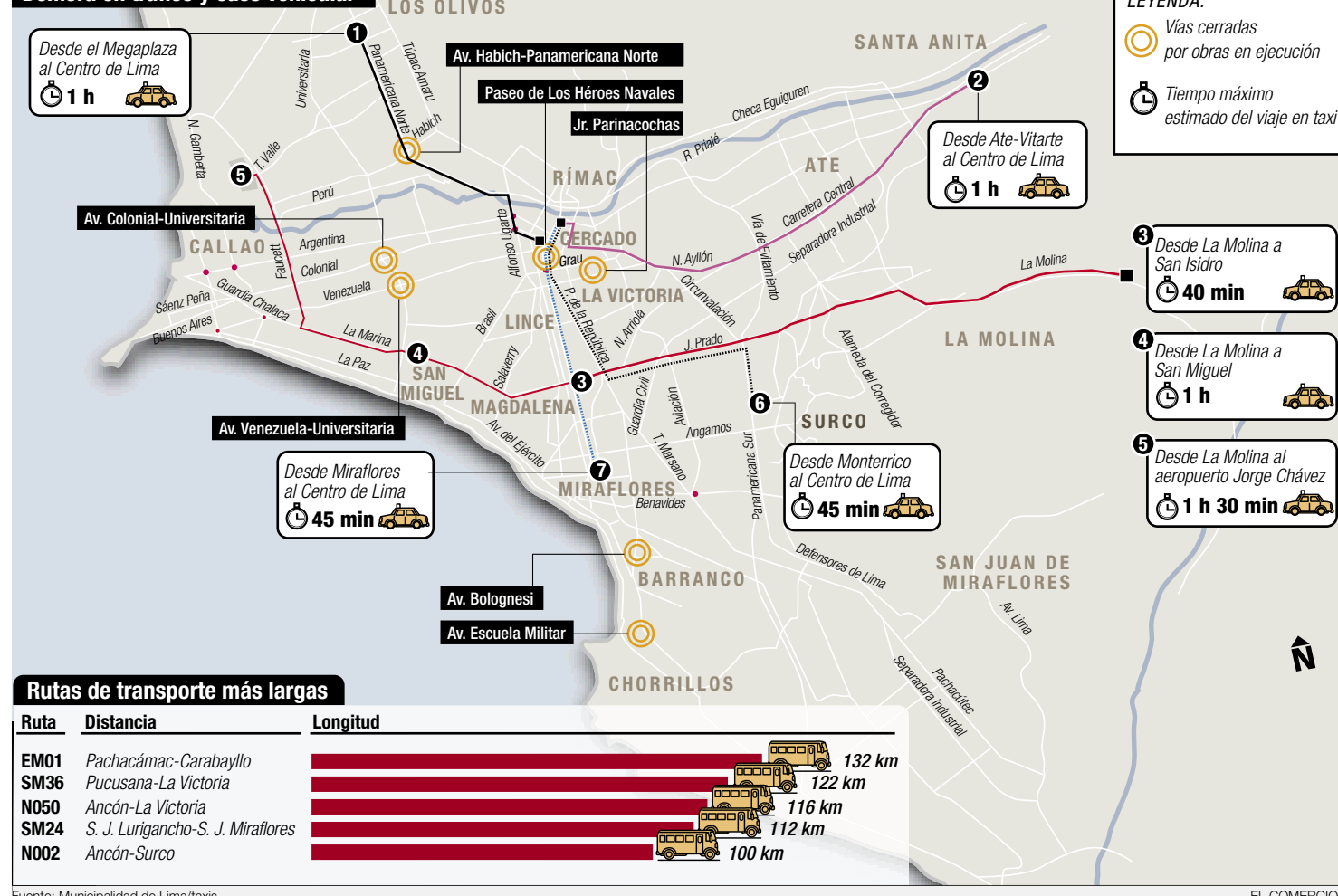
Moverse en taxi o en auto propio no garantiza un ahorro significativo de tiempo en una ciudad tan desordenada como Lima. “Anoche fui del Mercado Central al Metro de la UNI, una distancia que, con la pista libre, se puede hacer en 15 minutos. Me demoré 45 minutos”, nos cuenta Williams, un taxista, luego de que abordamos su vehículo en el centro comercial Megaplaza.

Al Concejo de Lima le gusta

Prueba de paciencia

El Plan Maestro de Transporte para Lima estimaba en el 2004 que los viajes en auto duraban un promedio de 25 minutos. Sin embargo, los conductores soportan hoy con frecuencia trayectos de más de 40 minutos.

Demora en tráfico y caos vehicular



PACIENCIA. Algunas líneas de transporte público demoran tres horas en llegar a su paradero final. Recorrer un kilómetro puede tomar 20 minutos.



DESVIOS. El tramo final de la Av. Arequipa fue cerrado para poder rehabilitar la vía. Esta es una de las obras que complica el tránsito en Lima.

Se restringirá el tránsito en la Av. Javier Prado

No hay más remedio que armarse de paciencia, ya que se vienen nuevas obras. Esta semana la Municipalidad de Lima espera comenzar los trabajos de refacción en la avenida Javier Prado. El tramo escogido es el que va de la Av. Arenales a la Av. Pershing, en el sentido este-oeste.

Armando Molina, vocero de la Empresa Municipal de Administración de Peajes (Emape), a cargo de la obra, asegura que las labores no generarán caos vehicular, porque se ha decidido trabajar de once de la noche a seis de la mañana y porque la circulación no se cerrará del todo.

“Donde tenemos cuatro carriles vamos a cerrar uno y medio o dos”, aseguró. El funcionario explicó que se aplicará un procedimiento conocido como fresaado que consiste en levantar la capa asfáltica por medio de una máquina que raspa el pavimento. En aquellos sectores en los que se requiera intervenciones mayores se picará la pista para volver a formar el terreno.

Aun en esos casos, la pista estará abierta cuando llegue la mañana, ya que se retirarán de inmediato los escombros, lo mismo que la maquinaria. Se dejará todo listo para retomar los

trabajos la noche siguiente, indicó el funcionario municipal.

Los sábados y domingos, cuando el tráfico es menor, sí se piensa trabajar durante el día, pero no sobre la propia Av. Javier Prado, sino en las intersecciones.

Se ha programado que las obras duren entre 60 y 90 días.

Las jornadas nocturnas se han venido aplicado en la Av. La Marina sin mayores contratiempos, a decir de Molina. “Teníamos un plazo de 60 días para trabajar entre (las avenidas) Faucett y Escardó y hemos terminado en 38 días. Ahora estamos entre Escardó y Universitaria”, dijo.

defender sus obras viales cronómetro en mano. Por ejemplo, asegura que cruzar la avenida Colonial por Universitaria toma casi 20 minutos y con el ‘by-pass’ que construye tardará menos de cuatro minutos. De igual modo, dice que atravesar la Av. Habich por la Panamericana Norte demora cerca de 40 minutos, pero cuando se inaugure el paso a desnivel, no se requerirá más de diez.

Hasta que entren en uso, estas construcciones son un motivo más de retrasos y de dolores de cabeza. “Hay muchas obras a

la vez. Lo que haces en 15 minutos, con el cierre de calles te toma hasta 25 minutos”, se quejaba otro taxista ya entrado en años, después de comprobar en Chorrillos que conducir es algo parecido a jugar al laberinto.

Un colega suyo, Abraham, nos dijo que, días atrás, se quedó atorado dos horas en la Panamericana Norte, porque un camión malogrado coincidió con las obras en Habich. Perdió gasolina. Llegó tarde a devolver el taxi, que era alquilado. Ni siquiera pudo completar la carrera porque el tiempo lo venció.

PROBLEMAS DE FONDO

La congestión originada por las obras es solo coyuntural. Lo que ellas han hecho es acentuar un problema ya existente. El ingeniero Juan Carlos Dextre, especialista en tránsito de la Pontificia Universidad Católica del Perú, insiste en que la falta de un sistema de transporte público eficiente e integrado es una de las principales causas de la lentitud de los viajes.

Como los usuarios no pueden pasarse de un bus a otro con el mismo boleto, ni están dispuestos a gastar más en movilidad, se

SEPA MÁS

■ La congestión en la capital también está relacionada con la sobreoferta en el transporte público. Según el Concejo de Lima, los buses, micros y combis suman 26.000, pero la ciudad solo requiere 9.400 unidades.

■ Según el Cidatt, en Lima circulan 220.000 taxis. No se necesitarían más de 100.000.

■ El estudio de JICA estimó en el 2004 que el 10% de los viajes realizados en bus en hora punta tardaba entre 60 y 120 minutos. En cambio, un viaje en automóvil puede durar en promedio unos 25 minutos.

han diseñado rutas que atraviesan la mayor cantidad de lugares, muchas de las cuales ingresan al Centro de Lima. Esto alarga innecesariamente los viajes.

“Los pasos a desnivel son soluciones que duran muy poco. Si realmente queremos mejorar el problema del tránsito en forma significativa y sostenible, necesitamos una red de transporte masivo eficiente”, afirma Dextre.

El arquitecto Miguel Ángel Torres, especialista en diseño urbano y obras viales, sí cree que una mejor infraestructura ayudaría

DEL CONSULTOR

PEDRO MORALES
PAIVA
Médico psiquiatra



Se pierde más que tiempo

Cuando un pasajero aborda un vehículo del transporte público le otorga al conductor un poder: él me transportará, en él confío. Pero también es casi un acto de sometimiento. El usuario queda a merced de los caprichos del chofer, deja de sentirse bien para percibir que está en una lata de sardinas.

Desarrolla tensión cuando el chofer abusa de sus pasajeros. Este maneja mal y obliga a las personas a conocer a otras de manera poco grata, cuando frena y los usuarios chocan entre sí.

Esto ocasiona un pésimo aprendizaje: la gente aprende el maltrato y se refuerza la idea de que vive dentro de una estructura que la maltrata. En estas circunstancias pierde mucho más que tiempo.

Se afecta su autoestima. Las personas no están acostumbradas a valorar la dimensión personal sino que por economía se someten a un sistema sadoomasoquista. Lo más grave es que se identifica con la omnipotencia del abusivo conductor.

A su vez, el chofer usa el microbús como un instrumento de omnipotencia frente a esa estructura social y hace ostentación de fuerza reactiva y agresiva. De esta forma no derivamos a maneras que permitan manejar la agresión o darle un uso constructivo, como defender nuestros derechos o generar reglas. Las entidades responsables del transporte deberían entender que cuando ponen orden están contribuyendo al desarrollo de la autoestima y al respeto al otro.

a aliviar el tráfico, pero él no está pensando en simples intercambios viales. “Lo que se está haciendo ahora es acelerar la velocidad en un tramo para que después el tránsito se aguarde en otro”, dice.

Él tiene en mente inversiones de mayor envergadura como el periférico norte, un proyecto anunciado por el Ejecutivo en 1997 y que aguarda en alguna carpeta del Concejo de Lima. Este proyecto proponía conectar Comas y Ate-Vitarte con una vía expresa que cortaría los cerros de San Juan de Lurigancho. La nueva pista se uniría a las avenidas Javier Prado y Faucett para formar un anillo vial, que evitaría que muchos vehículos pasen injustificadamente por el centro de la ciudad. No obstante, Torres está de acuerdo en que la infraestructura es un asunto secundario.

La mala calibración de los semáforos y los errores en la conducción del tránsito contribuyen a los retrasos. Dextre pone de ejemplo la avenida Javier Prado, donde los policías de tránsito obligan a los autos que quieren cruzar esta avenida a esperar entre 10 y 12 minutos. “Esto ocasiona que los vehículos prefieran tomar la Javier Prado, en vez de rutas alternas, lo que termina congestionando más esa avenida”, explica el especialista. “Las vías se saturan, no por falta de capacidad, sino por la mala administración del tránsito”, coincide Torres. ■