



Transporte Público

¿La Luz al Final del Túnel?

¿Terminará la vía crucis para el sufrido limeño que destina un promedio de tres horas diarias para trasladarse en Lima de su hogar a su centro de labores, al colegio, a la universidad o a un hospital? ¿Erradicarán a las 'combis', símbolo de un transporte público caótico e inhumano y se prohibirá la importación de autos usados? Todo parecería indicar que sí, que soplan buenos vientos en ese sentido.

Ver la ciudad de Lima desde una altura prudencial haría albergar la esperanza de que el problema álgido del transporte público de pasajeros está camino a una solución. No obstante, sería prematuro adelantar si será así o solo parcial, como viene ocurriendo desde comienzos de la década pasada, al comprobarse el colapso de este servicio vital.

Hay razones para ser optimistas: desconcentración laboral del perímetro central de la Gran Lima, la puesta en servicio de una moderna infraestructura comercial, la edificación de programas multifamiliares de vivienda y oficinas en varios distritos, la constatación de que el modelo 'combi' está agotado, el reordenamiento de las rutas y la ejecución de nuevas obras viales.

¿Cómo empezó este problema? Una de las primeras causas fue la explosión demográfica: entre los años 1940 y 2007, Lima sumó a su población 7' 042,887 habitantes que representa un incremento de 13 veces. Hoy, con nueve millones de habitantes, es una de las cinco ciudades más pobladas de la región, después de México D. F., Sao Pablo, Buenos Aires y Río de Janeiro. Es, además, la tercera ciudad más grande entre las principales de Latinoamérica (2,670 km²), le siguen México D. F. (1,485 km²), Caracas (777

km²) y Bogotá (776 km²) pero es superada por Sucre (11,800 km²) y Brasilia (5,802 km²).

Otra razón es la falta de proyección en la distribución de concentraciones poblacionales. Hasta antes de la década de los 90' se siguió un patrón monocéntrico en la ocupación del suelo: la mayor parte de actividades urbanas (ministerios, oficinas centrales empresariales, centros comerciales, etc.) se ubicaban en el área central de Lima.

Esa tendencia ha descendido pero no ha sido la solución como se refleja en el número de viajes diarios que tienen como origen o destino Lima Centro: 775 mil viajes con Lima Este; 680 mil con Lima Norte; 387,000 con Lima Sur y 250,000 con el Callao. En total, significa el 45% del total de viajes interdistritales que existen en la ciudad capital. Este movimiento de pasajeros ayuda a entender la congestión en la zona y reafirma su condición del centro.

Después de los años 90 la ciudad empezó a desconcentrarse por la inauguración de centros comerciales, empresariales, universidades, servicios de salud, entre otros, en diferentes puntos.

Una tercera causa que intensificó el tránsito en diferentes distritos es la densificación urbana. "En los últimos años, el patrón de crecimiento de Lima se modificó ligeramente con el impulso a la edificación en altura, mediante la ejecución de programas multifamiliares de vivienda. La puesta en marcha del programa MiVivienda, a cargo del Ministerio de Vivienda y Construcción, fue el inicio del auge de edificación que hoy tiene la ciudad", indica el Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025.

En el 2009, la actividad edificadora en Lima Metropolitana se incrementó en 25% y el 87.4 % del total de la oferta de edificaciones correspondió al uso de vivienda. Asimismo, del total de unidades de viviendas promovidas ese año por la inversión privada, el 89.3% correspondió a departamentos en edificios. Los principales distritos afectados: Santiago de Surco, San Borja, Jesús María, Lince, Magdalena del Mar, Pueblo Libre y San Miguel.

La construcción de edificios para oficinas y comercio también creció en los últimos años. Esto atrae una población volátil a ciertos distritos, principalmente de personas que se movilizan para llegar a sus centros de trabajo y de clientes de diferentes empresas. Según el Plan Maestro de Transporte Urbano (JICA, 2005), el principal motivo de los viajes en la capital es por trabajo (36 %), seguido por negocios, compras y entretenimientos (34%) y por estudio (23%).

Según el Plan Maestro de Transporte Urbano (JICA, 2005), el principal motivo de los viajes en la capital es por trabajo.

Iniciativas en Marcha

¿Hay esperanza de solución? Sí. ¿Cómo están abordando el problema? Trabajan en varios frentes. El Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025 dice que el transporte urbano en Lima se caracteriza principalmente por sus numerosas rutas de transporte público: 432 en Lima; 117 rutas en el Callao y 55 rutas de interconexión. También, hay tramos viales por el que circulan entre 50 y 150 rutas.

Existe un excesivo parque automotor de transporte público: más de 25,000 vehículos registrados que sumados a los informales ocasionan una sobreoferta del 40 %. Además, cerca del 51 % de vehículos de transporte público son combis, con poca capacidad, lo que origina una competencia extrema entre los operadores y terminan saturando las principales vías.

La Costa Verde

- En enero del 2014 empezará a construirse la Costa Verde de Callao con una inversión superior a 300 millones de soles: unirá los distritos de Chorrillos (Lima) con La Punta (Callao) en 25 minutos.
- Su extensión, de cinco kilómetros, comprenderá el límite con el distrito de San Miguel (jirón Virú) y la intersección de la avenida Buenos Aires y la calle Chanchamayo (Playa Arenilla-La Punta), informó el Gobierno Regional del Callao.
- Tendrá seis carriles (tres de ida y tres de vuelta). Está previsto ganar 50 metros de terrenos al mar, mediante la construcción de defensas ribereñas con rocas de seis y siete toneladas. Ello permitirá contrarrestar la fuerza de las olas y la salinidad del mar.

Frente a este sistema convencional surge el de empresas concesionarias que operan los buses articulados modernos y el tren eléctrico. Estas, si bien incrementan el porcentaje de transbordos, produce una disminución significativa de los tiempos de viaje. Las frecuencias reguladas dan confianza y seguridad y deberá extenderse en el corto y mediano plazo.

Recordemos que según la Encuesta Lima Cómo Vamos 2012, el grueso de la población citadina (75.6%) utiliza transporte colectivo (combi o coaster, bus, Metropolitano, Metro de Lima, mototaxis y colectivos) y solo un 12.3% se mueve en transporte individual (auto propio, taxi y moto).

Respecto a las obras de infraestructura para enfrentar la estructura físico-espacial monocéntrica de Lima Metropolitana que causa congestión vial en las áreas centrales, uno de los proyectos en marcha es Vía Parque Rímac. Comprende la construcción de nueve kilómetros de vías y 11 viaductos, además de un túnel de dos kilómetros bajo el río Rímac que permitirá la conexión expresa de la Vía de Evitamiento (Puente Nuevo) al Callao, uniendo también a San Juan de Lurigancho mediante un viaducto. Se estima que se reducirá en un 80 % el tránsito en la Vía de Evitamiento.

El túnel Santa Rosa facilitará la conexión vial entre la avenida Próceres de la Independencia (San Juan de Lurigancho) con la avenida Tacna, a través de dos túneles gemelos que agilizarán el recorrido en menos de 20 minutos, para el transporte público y privado; servirá a un flujo vehicular mayor de 40 mil unidades al día. Hay otras mejoras como la remodelación de la avenida Canadá, las obras de mantenimiento a 150 kilómetros de vías metropolitanas y la construcción de puentes como Rímac (240 metros) y Huáscar (274 metros).

Posibilidad

A estas iniciativas se suma la construcción del Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima (avenida Grau-San Juan de Lurigancho) que hasta octubre tenía un avance de 85%. Los 12 kilómetros de la obra serán sometidas a prueba en enero próximo. Se calcula en 18 minutos el recorrido por sus 10 estaciones. En la actualidad, el Tramo 1 del Metro de Lima, con 12 trenes, beneficia a 120 mil pasajeros por día.

Pero la inversión en infraestructura no será suficiente para una solución integral del problema, por lo que urge un reordenamiento de la ciudad que cree nuevos conglomerados urbanos a partir de los que se forman alrededor de malls y centros comerciales. Ello conlleva también limitar las concentraciones de oficinas públicas y privadas en algunos distritos para 'obligar' a las empresas e instituciones a trasladar sus sedes a otros espacios más amplios. ■

- En los ejes viales principales como la Panamericana Norte y Sur, avenida Túpac Amaru, Vía de Evitamiento, Carretera Central, avenida Javier Prado y Vía Expresa del Paseo de la República los volúmenes vehiculares son alrededor de 10,000 unidades por hora entre las 7 y 8 de la mañana.
- De acuerdo con los estudios del Plan Maestro de Transporte Urbano (JICA, 2005), se realizan alrededor de 16.5 millones de viajes diarios en Lima-Callao. De ese total, más de cuatro millones de viajes (25% del total) se realizan a pie y más de 12 millones en vehículos. De estos últimos, el 83% es en transporte público.
- La cantidad de viajes metropolitanos se ha duplicado en los últimos 15 años. Esta situación se explica por el aumento poblacional y porque el uso del transporte público ha ido creciendo.
- Según el Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025, en Lima hay más de 25,000 vehículos registrados que se dedican al transporte público y sumado a los informales ocasionan el 40% de sobreoferta. Además, alrededor del 51% de vehículos de transporte público son camionetas rurales (combis) que son inapropiadas para ello.

