

ABEL CASTAÑEDA CASTILLEJO<sup>1</sup>

## ¿HABLA, VAS?

En estos días, mucho hablamos de la reforma de transporte, gran paso para comenzar un proceso de “ordenamiento” en Lima. El actual sistema de transporte es una trágica herencia de lo establecido en la década de 1990 en el gobierno de Fujimori: El aumento de población en Lima desbordó el sistema de transporte que existía en la ciudad a finales de 1980. Ante la existencia de una alta demanda, comenzaron a operar los microbuses quiénes trazaron sus propias líneas de manera espontánea. En ese entonces, el presidente Alberto Fujimori Fujimori firmó el Decreto Legislativo N° 651 que estableció la libre competencia en las tarifas del transporte urbano y el libre acceso a nuevas rutas en tanto se observa un desarrollo en beneficio de los usuarios; asimismo, autorizó a personas naturales y jurídicas a prestar el servicio “en todo tipo de vehículos automotores, salvo camiones y vehículos de dos ruedas”<sup>2</sup>. Luego, con Ley N° 25789 de octubre de 1992, el Gobierno derogó todas las disposiciones que prohibían o restringían la importación de bienes usados, lo que desencadenó en el aumento de pequeñas camionetas Volkswagen, hoy denominadas combis<sup>3</sup>. En otras palabras, la liberalización del sistema de transporte —entendida como la cura— resultado peor que la enfermedad. Sin embargo, ¿carece de un “orden” el sistema de transporte?

1 Estudiante de Fotografía en el Centro de la Imagen y artista independiente. Correo electrónico: acastaneda@centrodelaimagen.pe

2 Véase decreto legislativo N°651. Fecha de Consulta: 8 de Octubre del 2014. <http://creyna-transportelima.blogspot.com/2013/09/decreto-legislativo-n-651.html>

3 Véase Ley N° 25789 de octubre de 1992. Fecha de Consulta: 8 de Octubre del 2014. <http://docs.peru.justia.com/federales/decretos-leyes/25789-oct-14-1992.pdf>

No podemos negar que en el imaginario contemporáneo del limeño las combis y sus referentes denotan negatividad, inclusive durante algunos años en la década del 2000 era habitual encontrar el término “combi asesina” en los diarios, debido al gran índice de accidentes fatales por esos años como resultado de la informalidad vial y el pésimo estado de las unidades. Lo interesante es que ante esta propuesta de solución, este sistema caótico de transporte gesta una organización social donde el chofer y el cobrador son los protagonistas. Este último es quien se lleva la peor parte, ya que es quien tiene trato directo con el usuario y es víctima de prejuicios, resentimientos sociales y sobre todo indiferencia.

Qué es sino para el pasajero el cobrador sino un rol en su cotidiano. Es a quien le entregamos nuestro dinero para llevarnos a nuestro destino. A lo mucho, dentro de los prejuicios “fundamentados” (excusados para ser precisos) propios de nuestra sociedad, sentimos desconfianza, peleamos con él, lo creemos timador, sucio, inculto, maleducado, sin decirle ni una sola palabra más que “cóbrate” o “paradero baja” y despojamos de esta imagen todo atributo de humanidad. Solo es un rol parcialmente animado dentro de la rutina del limeño promedio.

Esta serie se presenta a Marco, cuyo nombre sin apellido basta y sobra para denotar a un individuo, un sujeto que se levanta temprano, va a trabajar para después regresar a descansar con la satisfacción de haber producido para su hogar y pensar en el siguiente día. Esta descripción de rutina, de cotidiano, calza perfectamente con la de miles de personas que se movilizan en combi. El mostrar la rutina laboral de Marco, es decir, darle un atributo que concebimos como propio del humano, cumple la función de identificación para darnos cuenta que ese personaje de los viajes matutinos también tiene una familia probablemente y que su papel como cobrador solo significa una parte de su vida. ▲



















