

Los viajes invisibles: El transporte público en la mañana Limeña¹

Diana Toledo

Alumna de X ciclo de Sociología PUCP

Palabras clave: *Transporte público de
mañana, movilidad, informalidad,
rutas, usuarios.*

RESUMEN *La movilidad de los usuarios del transporte en la ciudad de Lima no está totalmente satisfecha por el servicio de transporte que se ofrece. Los usuarios necesitan moverse por la ciudad también en horas de la madrugada, principalmente por motivos de trabajo. Debido a esto, se ha generado un sistema de transporte público de madrugada que responde a estas necesidades, adecuándose a los patrones de movilidad de los usuarios. La falta de una regulación específica para este fenómeno por parte de las autoridades pertinentes, lo ha puesto en una situación de informalidad. En el siguiente artículo se analiza cómo, desde el análisis de las prácticas que se llevan a cabo, los actores involucrados y su situación de informalidad, este sistema ha logrado satisfacer necesidades de movilidad de una población que necesita desplazarse durante estas horas.*

Introducción

Cuando se estudia la movilidad de los limeños, entendiendo movilidad como "...los motivos que los llevan a moverse, de las facilidades o dificultades que tienen para hacerlo, de las diferencias de pautas de movilidad existentes entre los diferentes colectivos sociales, de la vinculación de esta actividad, la de desplazarse, con su nivel de renta o con su nivel de autonomía personal, etc." (Avellaneda 2008, 13); se piensa inmediatamente que sucede dentro de un horario diurno, que se inicia entre las 5 y 6 de la mañana y culmina alrededor de las 11 o 12 de la noche. No obstante, existe un sector significativo de la población que necesita desplazarse por diferentes motivos, principalmente laborales, entre la media noche y las cinco de la mañana. En respuesta de esta necesidad, muchos transportistas salen a las calles a brindar el servicio de transporte público durante esas horas. De esta manera, se crea un sistema

de transporte desregulado, lo que genera una situación de informalidad. Que este sistema haya respondido a la necesidad de los usuarios, no implica que se trate de un servicio de buena calidad.

Así pues, se estudió cómo es que el servicio de transporte público de madrugada permite que se satisfagan las necesidades de movilidad de los usuarios en la ciudad de Lima. Además, se plantearon los siguientes objetivos: primero, conocer el funcionamiento y organización del sistema de transporte de madrugada en la ciudad de Lima y las características de los actores que dan vida a este fenómeno, entendiendo el papel que juega cada uno de ellos dentro de este sistema; segundo, contribuir a visibilizar el fenómeno y poner sobre la mesa la importancia de este servicio, cuáles son las necesidades a las que está respondiendo este sistema (y que nadie más ha respondido).

Para esto se realizaron 8 salidas de campo durante los meses de octubre y noviembre de 2013.

El ámbito escogido para la investigación fue la ruta Óvalo Santa Anita - Los Olivos (ver mapa) en los vehículos que transitaban el tramo Av. La Molina - Javier Prado y La Marina - Faucett². En estas salidas se recogió información primaria por medio de observaciones en paraderos y dentro de los vehículos, y se aplicaron entrevistas a choferes, cobradores, encargados de la gestión y entrevistas informales a usuarios.

A continuación, se analizará el fenómeno en cuestión, partiendo del contexto que ha permitido que el transporte público en Lima funcione como lo hace actualmente y la relevancia de este en el marco de la actual reforma de transporte.

²La ruta fue escogida tomando en cuenta la accesibilidad a los paraderos de la ruta. También, el tramo escogido abarcaba casi 10 distritos, pasando por cruces y avenidas importantes de Lima. Además, dentro de la ruta se encuentran nodos laborales bastante marcados. El hecho que los vehículos pasaran por el mismo tramo facilitó poder encontrarlos en otras oportunidades.

Poniendo en contexto el transporte público de Lima

El sistema de transporte en la ciudad de Lima guarda sus actuales características como consecuencia del proceso de liberalización de los mercados que se dio a comienzos de los años 90. Esto ocasionó una mayor apertura económica, la reducción de la regulación del Estado que, en el caso del transporte, se manifestó en una liberalización de la actividad, y un mayor énfasis en los comportamientos mercantiles de las economías (Figueroa 2005). Así también, el contexto de globalización y liberalización generó la tendencia hacia la consolidación de la economía de servicios especializados y actividades financieras, en desmedro de la actividad industrial y de servicios con poco valor agregado. Las diferencias entre los dos sectores es tan marcada, que limita las posibilidades de sobrevivencia de la segunda actividad, así esta sea necesaria para el funcionamiento de la economía urbana. Los sectores de servicios menores se ven imposibilitados a competir con el sector más especializado, por lo que vuelve a la informalidad una manera de perpetuarse (Sassen 2007).

En Perú, el transporte público estuvo bajo la regulación de la estatal ENATRU (Empresa Nacional de Transporte Urbano del Perú), creada en 1976. Sin embargo, esta nunca llegó a satisfacer realmente las necesidades de movilidad de la población. Para 1986 solo atendía el 8% de la demanda (Burga en Bielich 2004), mientras que las empresas informales cubrían un mayor porcentaje de esta. Para fines de los 80 la situación giraba en torno a una crisis de oferta, a causa del crecimiento de la ciudad y el boom

“(...) la destitución de trabajadores públicos debido a la privatización de las empresas del Estado, generó que esta población desempleada encontrara en el transporte una actividad accesible, convirtiéndose así en los nuevos operadores de este sistema y supliendo la demanda de transporte”.

demográfico de las décadas anteriores; había nuevas rutas que cubrir, se incrementó la distancia de los desplazamientos, principalmente. La oferta del transporte público no se daba abasto.

Los procesos de liberalización de los 90 afectaron al sector transporte, en donde se dieron políticas de desregularización. Este hecho se concretó con la promulgación del decreto legislativo 651 durante el gobierno de Fujimori, en el cual se estipulaba “la libre competencia de tarifas de servicio público de transporte, el libre acceso a las rutas (eliminándose las restricciones legales), la posibilidad de que cualquier persona natural o jurídica prestase servicio de transporte público, y el permiso para que cualquier vehículo (exceptuando camiones y vehículos de dos ruedas) pudiese brindar el servicio de transporte público.” (Bielich 2009: 29). Además, la destitución de trabajadores públicos debido a la privatización de las empresas del Estado, generó que esta población desempleada encontrara en el transporte una actividad accesible, convirtiéndose así en los nuevos operadores de este sistema y supliendo la demanda de transporte. Esta medida de liberalización del transporte no logró superar la crisis, ya que, entre otras cosas originó una sobre oferta y crecimiento del parque automotor que ocasionó mayor competitividad y arriesgadas prácticas de conducción (Figueroa 2005; Bielich 2009).

A mediados de los 90 la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), encargada de la gestión del transporte público, intervino



en la situación que esta norma había generado. Se enfocó en un reordenamiento del tránsito, registro de rutas y licitaciones para las concesiones, ordenanzas que siguen vigentes y rigen hasta el día de hoy. De esta manera, la MML es dueña de las rutas y las otorga en concesión a empresas de transporte público para que puedan transitar en ellas. Además, el servicio se debe efectuar necesariamente por una empresa, no por personas naturales. La empresa es la encargada de responder ante cualquier daño o incumplimiento que generen los choferes y cobradores. Sin embargo, la responsabilidad se comparte con los actores mencionados e incluso con el propietario del vehículo. Además de lo

que presenta la norma legal, no se tuvo en cuenta la presencia de un actor fundamental, el dueño del vehículo. Es decir, las empresas no están obligadas a ser dueñas de las flotas, en este sentido, se permite la tercerización en el sistema. El dueño de los vehículos explota la flota con un pago de por medio. Esto da pie a que se puedan formar las famosas 'empresas cascarón'. Las empresas deben cumplir que los vehículos estén pintados con los colores de la empresa, exhibir el número de ruta, la placa, el origen y destino de ruta, tarjeta de circulación y avisos de normas de seguridad y educación vial (Bielich 2009: 33).

“En síntesis, las frecuencias y el tiempo de chantado se van alargando cada vez más a medida que las horas pasan. Este sistema se ha adecuado al ritmo cambiante del escenario nocturno y a los desplazamientos y necesidades de movilidad de los usuarios”.



Ahora, reforma del transporte. Nuevas acciones para la crisis nunca superada del transporte

La actual gestión de la Municipalidad Metropolitana de Lima ha iniciado una reforma del transporte en vista de los múltiples problemas que este ha acumulado a lo largo de los años. Dicha reforma consiste en un congelamiento de la flota, lo cual busca reducir la sobreoferta de vehículos. También, pretende establecer al Bus Patrón como el vehículo estándar, el cual permitirá que se transporte muchos más pasajeros, con mejor trato y menos contaminación. También, implementa el *programa de chatarreo*, el cual busca sustituir los vehículos de baja capacidad como las combis (camionetas rurales), por unidades de mayor capacidad. Propone el orden de las principales avenidas, con una

definición de paraderos identificados por rutas, lo que disminuirá el caos vehicular y el tiempo de los viajes. Esta reforma se realizará en torno a dos ordenanzas: N° 1599, la creación de un nuevo reglamento de transporte urbano y la ordenanza N° 1613, creación del Sistema Integrado de Transporte. El objetivo de esta ordenanza es modificar muchos de los aspectos que hasta ahora caracterizan al actual sistema de transporte, tales como: las empresas de transporte cuenten con flota propia, los trabajadores estén en planilla bajo un régimen que respete sus horas de trabajo, empoderamiento del usuario, entre otras cosas. Es decir, la reforma busca cambiar el tipo de empresa que hemos visto hasta ahora.³

Para que la reforma sea totalmente exitosa y pueda generar un cambio real en el transporte en Lima, es necesario que cubra todas las aristas del sistema y con esto, todas las necesidades de movilidad de los limeños. Por esta razón es importante preguntarse, si esta reforma está tomando en cuenta el fenómeno del transporte público de madrugada. Si es así, ¿de qué manera lo está abordando?: ¿se tiene en cuenta los patrones de movilidad de los usuarios por los cuales se estructura este sistema?, ¿se sabe quiénes son los actores que operan y porqué los limeños buscan desplazarse a estas horas de la noche?

³FUENTE: http://www.transitemos.org/pdf-foro/TRANSITEMOS-SITP-AL-01-Maria_Jara-pe.pdf

Descripción de las prácticas observadas en la ruta

Para este estudio se considera un transporte de madrugada cuando se brinda el servicio a partir de la medianoche hasta las 5 de la mañana, aproximadamente. En la ruta estudiada, a medida que se va acercando esta hora se pueden ver dinámicas muy distintas a las que había dentro del horario diurno. Una de las prácticas que indica que se trata de un transporte de madrugada es el '*chantarse*', es decir, "quedarse en un paradero o un semáforo por un tiempo prolongado" (Bielich, 2009: 77). El tiempo de '*chantarse*' va cambiando a lo largo de la madrugada, esto depende de la cantidad de usuarios en las calles y la frecuencia que lleva con respecto a los otros vehículos. Esta información es proporcionada por los *dácteros* (actores de los que hablaré con mayor detalle más adelante).

Por ejemplo, entre las 00:00 o 00:30 horas, el tiempo de espera puede durar entre 7 y 13 minutos, debido a que todavía hay bastante movimiento de personas en las calles; los vehículos salen de los paraderos con una frecuencia bastante corta. A medida que las horas pasan, ya por la 01:00 am. o 01:45 am. no se encuentran combis estacionadas en los paraderos, como ocurre en el primer horario (00:00, 00:30). Los usuarios comienzan a esperar mucho más tiempo en los paraderos hasta que llegue un vehículo; las frecuencias entre las combis se vuelven más largas. Ya en el horario máximo, alrededor de las 4 am. y 5 am., la frecuencia de los vehículos bordean los 40 minutos. A pesar que no hay tanto movimiento en las calles, siempre se logra acumular un grupo de 5 a 6 perso-

nas en los paraderos, esperando que llegue el vehículo que los llevará a su destino. En síntesis, las frecuencias y el tiempo de chantado se van alargando cada vez más a medida que las horas pasan. Este sistema se ha adecuado al ritmo cambiante del escenario nocturno y a los desplazamientos y necesidades de movilidad de los usuarios.

A lo largo de la ruta, se puede observar que no todos los paraderos tienen la misma importancia. Hay algunos que se pueden pasar rápidamente, pero hay otros en los que se tienen que '*chantar*'. Estos son conocidos como '*paraderos principales*', cruces entre avenidas importantes, tales como: la Av. La Molina con Av. Javier Prado, Av. Aviación con Javier Prado, Av. Arequipa con Javier Prado, Av. La Marina con Sucre, Av. La Marina con Universitaria, Av. La Marina con Faucett, entre otros. En estos lugares se tratan de quedar el mayor tiempo posible porque saben que *siempre* hay mayor afluencia de usuarios provenientes de las dos avenidas que cruzan.

En el transporte de madrugada, como también sucede en el transporte diurno, se puede encontrar prácticas de manejo como el *chantarse*, mencionado anteriormente, o el famoso *correteo* (Bielich 2004). El *correteo* se lleva a cabo cuando otro vehículo les sigue el paso muy de cerca y están en una constante competencia por los pasajeros además de manejar a altas velocidades. Se genera una necesidad de tener que llegar al próximo paradero antes que la otra combi para no perder pasajeros; ergo, perder dinero. El chofer decide qué es lo que le conviene en cada situación, si *chantarse* o *corretear*.



Gente de noche. Los actores involucrados en el transporte de madrugada

Los principales actores que encontramos en el horario de madrugada son los *choferes*, *cobradores*, *dateros* y *usuarios*. Si bien la cadena de actores involucra también a los dueños de vehículo y a la empresa (en la mayoría de los casos), nos centraremos solo en los que están presentes durante la prestación del servicio.

Los *choferes* son los encargados de los vehículos, son los responsables junto con la empresa y los dueños si algo le sucede (aunque tanto chofer como cobrador pagan los daños por igual).

Son también los que pactan el alquiler del vehículo con la empresa y el dueño real de este. Todos los choferes entrevistados fueron transportistas en el horario diurno (o todavía lo son) y por diferentes motivos decidieron salir a trabajar en la madrugada. Resaltan que trabajar de madrugada les brinda un ambiente de trabajo más tranquilo y con mayores libertades como circular con mayor velocidad, trabajar por rutas que no les pertenece solo por el hecho de que hay más posibles pasajeros, pocos policías en las calles, entre otros motivos. Además, muchas veces este trabajo significa poder obtener ingresos adicionales a lo que obtiene con sus trabajos en el horario de diurno.

“Porque hay movimiento, es tranquilo, no hay tráfico, se gana un poco más, nadie te apura...”

(Carlos, transportista)

Un segundo actor dentro del sistema son los cobradores, son los que interactúan con los usuarios, cobrando los pasajes y *‘jalando’*

gente. Los cobradores están más propensos a cambiar de vehículo y de chofer con que trabajan. Era normal encontrar a cobradores trabajando en un vehículo diferente al del día anterior. Las ganancias del día son repartidas a medias entre los dos actores mencionados.

“Siempre suelo trabajar con un solo cobrador, pero cuando falla, caballero tengo que buscar otra persona, pero casi siempre con el mismo cobrador”

(Carlos, transportista)

“mita, mita con el cobrador porque los dos supuestamente estamos ahí trabajando de noche, igual cualquier cosa que pase con el carro los dos vamos a tener que pagar, porque si yo gano más, el día que pase algo, una papeleta o algo yo voy a tener que pagar. Frecuentemente, en la noche es por igual, en el día sí es la diferencia, el chofer gana más que el cobrador”

(Martín, transportista)

Otro actor fundamental es el *datero*. Los dateros se encargan de informar a los transportistas sobre la frecuencia de los otros vehículos de la ruta. Este se encuentra en alguno de los *‘paraderos principales’*. A diferencia de lo que sucede en el transporte diurno, el datero es *‘independiente’*, no pertenece a ninguna empresa, trata de darle la frecuencia a todas las combis que pasan por la ruta. El datero interactúa de manera bastante cercana con los choferes y cobradores. Para mantenerlos informados puede incluso hacer uso de celulares para comunicarse con ellos y dictarles las frecuencias. No hay muchos dateros a lo largo de la

ruta, y mantener una frecuencia adecuada es fundamental en este horario. Salir muy próximo a otro vehículo significa no poder lograr captar muchos usuarios, porque el vehículo anterior ya los ha recogido a todos, lo que reduce las ganancias. El datero también puede convertirse en un aliado para los transportistas, por ejemplo, al informarles si es que hay un operativo de la GTU (Gerencia de Transporte Urbano) y si es necesario pasar de largo y no detenerse, o tomar otro camino y evitar el tramo en donde los inspectores se encuentran.

Un cuarto actor dentro de este sistema son los *usuarios*, si ellos no demandaran movilizarse durante estas horas, este sistema no existiría. Ellos presentan flujos diferentes a lo largo de la noche. Recién caída la madrugada (00:00, 00:30 horas) se les puede encontrar en cantidades considerables y a medida que avanza la noche la cantidad va disminuyendo. La mayoría son *usuarios frecuentes*, hacen uso del transporte todos los días. Muchos de los transportistas con los que se entabló conversación aseguraron que conocen a algunos de sus pasajeros, los recogen a la misma hora, en el mismo lugar, todos los días. Los motivos por los que los usuarios utilizan el transporte de madrugada pueden ser múltiples; sin embargo, uno de los motivos principales gira alrededor del tema laboral, la mayoría de los usuarios retornan y se dirigen a sus centros de trabajo. Por otro lado, las edades de los usuarios son bastante heterogéneas, aunque no salen del rango de los 20 y 60 años tanto mujeres como hombres.

Los usuarios responden a la organización que ha tomado este sistema. Usualmente conocen cuáles son las avenidas en donde todavía se presta este servicio y saben cuánto es el tiempo promedio que se demora una combi en pasar con respecto a otra. Los usuarios son capaces de esperar más de media hora hasta que pase el transporte público, sin tener la intención de tomar otro tipo de transporte, como un taxi. La diferencia de precio entre un taxi y una combi en la madrugada es abismal, y no “saldría a cuenta” viajar todos los días en un taxi para regresar o dirigirse a su centro de labores, por ejemplo.

En las salidas de campo se pudo ver también que si los transportistas deciden *'chantarse'* a esperar más pasajeros por mucho tiempo o el cobro del pasaje es excesivo (fuera de lo *'normal'*) puede causar incomodidad en algunos usuarios y llevarlos a reclamar a los transportistas. Al mismo tiempo, este sistema permite que se generen prácticas como *'regatear'* el precio del pasaje si es que el usuario no cuenta con el dinero suficiente.

De qué manera es “informal” este sistema de transporte

Bielich menciona que es difícil hablar de empresas de transporte informales en la actualidad, pues la mayoría de empresas tiene bajo concesión una ruta, deben cumplir requisitos y disposiciones estatales (la informalidad no toma en cuenta las malas prácticas de manejo). Los informales serían los que trabajan con total independencia del Estado, es decir, los que no son

dueños de la ruta. Es por esto que la autora discute en su lugar los niveles de formalidad de las empresas de transporte⁴ y no si estas son formales o no (Bielich 2004). Pero, ¿qué es lo que sucede en transporte público de madrugada? En este no hay ningún tipo de regulación formal por parte del Estado y de las autoridades pertinentes, no existe legislación que tome en cuenta las particularidades del este sistema. Calderón menciona que las actividades informales son las “actividades generadoras de ingresos que no están reguladas por el Estado en un medio ambiente social donde actividades similares están reguladas” (Calderón, 2005: 32). Es en este sentido que podemos decir que se trata de un servicio *'informal'*: están fuera de la regla porque en realidad no hay una regla para ellos, están sometidos a reglas que funcionan para el horario diurno, mas no para el de madrugada.

La *'informalidad'* se ve en muchos aspectos, uno de ellos es el costo del pasaje. Dentro del sistema de transporte diurno, la tarifa es estipulada por cada empresa de transporte, sin embargo, en el sistema de madrugada esto lo deciden los mismos transportistas. Normalmente se cobra 50% más de la tarifa diurna, pero existen casos en que se puede llegar a cobrar el doble. El sobrecosto de la tarifa, comparado al precio diurno, es en realidad un precio establecido y aceptado por los actores, es un consenso cobrar un monto adicional, tanto para transportistas como para usuarios. Es *'lo justo'* por ser de madrugada.

⁴ Se basa en las siguientes variables: número de unidades de propiedad de la empresa, tamaño de las unidades, relación de la empresa con los choferes y cobradores y la cantidad de exigencias de la empresa hacia sus choferes (Bielich 2009: 97).



Los viajes invisibles
La Colmena

COMPAÑIA DE TURISMO
R.U.C. 20408301243
Av. Pichincha No. 17, C.A. 20
10000000 - QUITO

SE VA VIAJE CONSIDERADO CON EL BOLETO
DE PASAJE DEL PASAJE DEL PASAJE

Nº 259164
ADULTO

ORION

ORION

MEDIO Nº 058404

URANO TOURS
R.U.C. 20408301243

Nº 066015

S/ 1.20
ADULTO ZONAL

Nº 1866

158

ROTA "B"
10-46

1.20

ZONAL

EO
64

Nº 016933
ZONAL

HUASCAR
Turismo y Servicios
R.U.C. 20408301243

Nº 311740
ADULTO

HUASCAR S.A.

S/ 1.40

Nº 143101
URBANO

INDOS CHAMA S.A.
R.U.C. 20408301243

SE VA VIAJE CONSIDERADO EN LA
C.A. LA POSITIVA SEGUROS Y
REASEGRO S.A. S. A. S. A.
1 Etapa y Consorcio en Bolero

S/ 1.40
ADULTO

152557

ROMA
R.U.C. 20377616439
SEGUROS
LA POSITIVA
POLIZA E SURETID

232840

SE VA VIAJE CONSIDERADO POR LA
COMPANIA DE SEGUROS LA POSITIVA

ADULTO
TG. LINEA EARL - TEL. 587703

Galindo
R.U.C. 20377616439

Nº 534738
ADULTO

LA POSITIVA

Nº 08498
ADULTO

"VIRGEN DE COPACABANA"
R.U.C. 20408301243

Av. Pichincha No. 17, C.A. 20
10000000 - QUITO

092274

SE VA VIAJE CONSIDERADO CON EL BOLETO
DE PASAJE DEL PASAJE DEL PASAJE

ADULTO

ADULTO

Nº 040949

SOLIDARIDAD S.A.
R.U.C. 20408301243

022568

ADULTO

Otro punto en donde se puede ver la informalidad es en *las rutas*. La mayoría de los vehículos que transitan en la madrugada pertenecen a una empresa, la cual tiene derecho a transitar por una ruta determinada. Sin embargo, los transportistas deciden recorrer rutas que no tienen en concesión tomando en cuenta el patrón de rentabilidad, prefieren pasar por donde hay mayor cantidad de usuarios que pasar por la ruta que de verdad les corresponde. Un claro ejemplo de esto es el hecho de que en toda la Av. Javier Prado no está permitido el paso de las combis (camionetas rurales); no obstante, este escenario cambia durante las madrugadas y el único transporte que se encuentra son precisamente estos vehículos. La única razón por la que la municipalidad los *'persigue'* es por el hecho de estar fuera de ruta. Si el sistema de transporte de madrugada se rige bajo la normativa del transporte diurno, en donde salir de la ruta autorizada a la empresa es una infracción, es evidente que van a terminar siendo de alguna u otra manera informales.

“...claro, estamos por otra ruta, nuestra ruta es Canadá, pero como no hay gente, en la madrugada bajamos por Javier Prado, porque por Javier Prado la gente ya sabe que hay carros, nunca va a faltar carros toda la noche, de amanecida. Por Canadá no hay, es muerto, por eso es que nosotros nos trasladamos por este camino, claro que no es nuestra ruta pero en la madrugada qué otra cosa se puede hacer, porque la ruta es muerta”

(Martín, transportista)

Por otro lado, los choferes, en acuerdo con los cobradores,

pueden decidir dar vuelta en la ruta y hacer de nuevo el recorrido si es que ven que ya todos los pasajeros se han bajado del vehículo y si ya no vale la pena llegar hasta el último punto de la ruta por la poca cantidad de usuarios en las calle (Anexo 2). Ellos toman decisiones en cuanto a su recorrido sin seguir algún tipo de norma o rutas autorizadas al vehículo. Se rigen bajo la consigna de brindar el servicio de transporte en donde más les convenga en términos económicos.

Asimismo, existen grados de informalidad (diferentes a los grados que menciona Bielich). Que un transportista brinde el servicio fuera de su ruta (aunque todos sus papeles estén en regla y haya personas que pueden avalar su trabajo, como la empresa responsable o el dueño del carro) son clasificados como informales. Sin embargo, en el otro extremo está el transportista *muy informal*, el *'pirata'*. Los *'piratas'* son los que brindan el servicio por una ruta que se encuentra muy lejana a su ruta real (así pertenezcan a una empresa). Por ejemplo, los transportistas que recorren la Avenida Javier Prado, aunque no les corresponda esa ruta, sí les corresponde recorrer una ruta paralela *muy cercana* a esta (Av. Canadá). Sin embargo, no son considerados igual que los *'comeños'*, transportistas que se encuentran recorriendo una ruta muy lejana de la que le corresponde. Esta situación crea descontento entre los tipos de transportistas, una mayor competencia por los usuarios, lo cual lleva a que se intensifiquen prácticas como *correteo* y una situación de inseguridad para los actores.

“...Pero también están los que vienen de Santa Anita, los de Santa Anita también conocen esta ruta, también bajan hasta metro y vuelven a subir, pero la mayoría son de empresas. Pero por decir, vienen los comeños, no es su ruta esto porque ellos no tiene porqué entrar, pero ellos entran nomás”

(Martín, transportista)

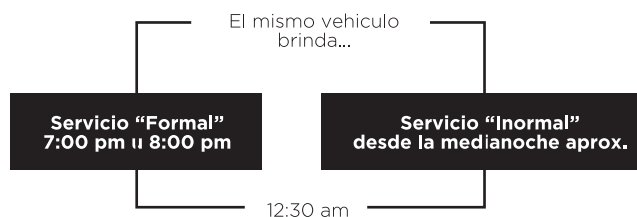
Cuando se habla de piratas también se puede referir a transportistas que no tienen empresa y que simplemente deciden salir a brindar el servicio con un vehículo cualquiera (no registrado) y escogen la ruta de manera mucho más arbitraria.

“...sí, “TRASLAMAR” no es independiente, es de una empresa porque todos los carros que son trabajan con una empresa, no pueden ser independientes, a no ser que piratees por la noche, con tu carro por decir pirateas, pero no, todos trabajan con una empresa”

(Martín, transportista)

Un aspecto interesante de este sistema es que en algún momento de su recorrido, los transportistas brindaban un servicio formal. Ellos brindan el servicio en el horario diurno, ‘sacan’ el carro a las 7 u 8 de la noche y brindan el servicio que corresponde a la empresa a la que pertenece, es decir hacen la ruta establecida. Llegada la medianoche los transportistas dejan la ruta formal y brindan el servicio de madrugada: recorren una ruta que no les pertenece y adoptan prácticas que no realizan en el horario diurno, donde existe una regulación a la que se tienen que someter. Este ‘horario ancla’ les permite complementar los ingre-

sos a los transportistas. Probablemente esto sea fundamental para que el trabajo como chofer o cobrador de madrugada sea realmente rentable.



Conclusiones

El sistema de transporte ha estado diseñado para funcionar en base a un modelo de 17 horas diarias, básicamente un modelo diurno. Esto no ha tomado en cuenta que los limeños también se desplazan en la madrugada, que existen necesidades de movilidad que se extiende más allá de la hora regulada. Así, la ausencia de un servicio formal y las necesidades de movilidad han propiciado la formación de un sistema ‘informal’ de transporte de madrugada. Este sistema es considerado ‘informal’ debido a que está bajo la normativa del transporte diurno y no existe una específica para este. Con sus características positivas o negativas, este sistema es el único que ha podido responder a la necesidad de movilidad de limeños en estas horas. Sin embargo, no deja de ser un sistema poco regulado en donde muchas de las prácticas realizadas, como el correteo, puede llegar a poner en riesgo la vida tanto de los usuarios como la de los mismos transportistas. Por otro lado, los desplazamientos realizados por los usuarios pueden realizarse por diferentes motivos, pero mayoritariamente lo hacen por trabajo.

Este servicio resulta una oportunidad económica para los trans-

portistas la cual complementan utilizando en muchos casos un horario *ancla*, es decir, el salir a trabajar en un horario diurno (7 pm. u 8 pm.) y pasar a un horario de madrugada (desde la medianoche). Esta estrategia logra hacer rentable el brindar transporte público a estas horas. Cuando los transportistas pasan de un horario diurno a uno de madrugada, también realizan un cambio en sus prácticas de manejo. Se da el salto entre ser un transportista *'formal'* a uno *'informal'*, en donde escoger la tarifa del pasaje, la ruta y las acciones se realizan en función de poder conseguir mayores ganancias.

El mantener una frecuencia adecuada es fundamental para los transportistas, debido a la cantidad de gente que hay y la posible competencia que se puede generar. Es por ese motivo que el papel del *datero* y el tener paraderos *'principales'* es bastante importante para que este sistema funcione.

Los usuarios responden al sistema creado con prácticas como el esperar por mucho tiempo en un paradero a que pase una combi o el aguantar que se chante en un lugar por más de media hora, el saber por dónde siempre pasan estos vehículos, etc. Al mismo tiempo, hay situaciones que pueden generar reclamos por parte de los usuarios como que los transportistas cobren de más o esperar demasiado tiempo en los paraderos cuando ya se ha llenado el vehículo. Por otro lado, la situación de informalidad permite que los usuarios puedan *'regatear'* el pasaje en algunas ocasiones.

Finalmente, es importante que este sistema de transporte tome en cuenta para la reforma de



transporte que se viene llevando a cabo. Se necesita dejar de asumir que debe funcionar como lo hace en horario diurno porque no es así. Una de las cosas que se planea hacer desde la MML es continuar trabajando en la madrugada con las concesiones a empresas que se den en un horario diurno, sin embargo, considero importante que primero conozcan a fondo las características de este particular sistema. También, se podría pensar qué es lo que sucedería si las nuevas rutas a implementarse, como el corredor vial Tacna-Garcilazo-Arequipa el cual es exclusivo para los buses patrón, solo brinda el servicio hasta la medianoche. El transporte de madrugada seguirá funcionando como lo conocemos, pero habría un motivo más para calificar a los transportistas como informales, no solo por estar fuera de ruta, sino por trabajar en una ruta que es exclusiva para un servicio determinado. ●



Bibliografía

Avellaneda, Pau

2008 Ciudad popular, organización funcional y movilidad. En: Cuadernos de Arquitectura y ciudad.

Avellaneda, Pau

2008 Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. En: Anales de geografía vol.28, num 2

Bielich, Claudia

2009 La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público de Lima Metropolitana.

Calderón, Julio

2005 La ciudad ilegal. Lima en el siglo XX. Lima: UNMSM.

Figuroa, Oscar

2005 Nuevas inversiones en infraestructura y transporte en las ciudades latinoamericanas: ¿aggiornamento o innovación?. En: Gobernanza, competitividad y Redes: la gestión en las ciudades del siglo XXI.

Figuroa, Oscar

2005 Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. Revista eure (Vol. XXXI, No 94), pp. 41-53. Santiago de Chile

Anexos (1)

SASSEN, Saskia

2007 Una sociología de la globalización. Buenos Aires: Katz. Capítulo III "Ciudades globales: la recuperación del lugar y las prácticas sociales" Pp 125-164