

La calle es una selva de cemento.

En parte, el salvajismo presente en las mitologías urbanas se asocia al tránsito, al ir y venir ininterrumpido de personas compitiendo por un espacio de asfalto. En nuestro caso, la imagen parece especialmente apropiada. Este texto nos dice cómo y por qué llegamos a esta especie de caos perpetuo hecho de humo negro, choques, coimas y broncas por pagar medio. Sube, sube, un poquito rápido.

DAEWOO

CONSORCIO VIA S.A.C.

10

E039

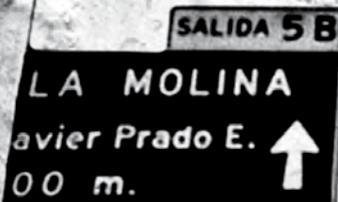
PE
U0-1500

ZAPALLAL

U0-1500

U0-1500





SALIDA 5B
LA MOLINA
Avier Prado E.
00 m.

“AL FONDO HAY SITIO”

Entendiendo el tránsito limeño desde el otro lado: la odisea de ser transportista público en Lima

Por Claudia Bielich
Fotos Daniela Talavera

Salir de nuestra casa, caminar al paradero, tomar un micro, combi o couster, maldecir al conductor y cobrador en el camino, maldecir a los otros choferes, maldecir al tráfico de Lima, maldecir en general, llegar a nuestro destino, agradecer que llegamos vivos, aunque estresados, y horas más tarde volver a pasar por lo mismo para regresar a nuestro hogar: es nuestra rutina diaria. La gran mayoría de limeños se moviliza en transporte público. Millones de viajes diarios que suponen millones de limeños estresados por lo caótico de nuestro tráfico.

¿Quién no ha sentido que los choferes limeños “son unas bestias”? ¿Quién no ha escuchado decir que éstos no conocen las reglas de tránsito, que deben educarse? ¿Quién no ha calificado al transporte público como desorganizado, caótico, sin reglas? Pero, ¿qué tan ciertas son estas ideas?

Creemos que el caos del tránsito limeño no proviene de una sola fuente. Encontramos cuatro grandes ámbitos cuyas realidades, de por sí desordenadas, influyen en nuestro tránsito, ayudando, todas ellas, a crear este ambiente de caos.

En primer lugar, está el marco institucional. La manera en que el tránsito es normado y regulado desde el Estado es tan poco eficaz y organizada que produce una sensación de desregulación. En segundo lugar, está el diseño del espacio de la movilidad. Con esto nos referimos a las condiciones estructurales: pistas, señalizaciones, vías rápidas y demás. En nuestra ciudad el diseño parece no estar guiado por

una estrategia común, lo que lleva al desorden. En tercer lugar se encuentra el sistema laboral de las empresas de transporte. El transporte público masivo es uno de los principales actores en el tránsito, y la manera en la que las empresas de transporte funcionan refleja informalidad y desorganización. En cuarto lugar tenemos a las prácticas de los actores en el tránsito. Éstos son los choferes, los peatones y los usuarios del transporte público. Ahora bien, estas prácticas se ven influidas, a su vez, por los tres primeros ámbitos (marco institucional, diseño del espacio y situación laboral de las empresas) y también por el “background” de cada uno de los choferes. Éste es propio de cada persona y lo podemos asociar con su cultura.

En las siguientes líneas intentamos dar luces sobre cómo funciona el tránsito limeño, centrándonos en el transporte público. Buscamos ir más allá de los sentidos comunes, a fin de realmente entender qué es lo que ocurre diariamente en nuestras calles y por qué.

Empezando desde el principio: Esbozo de la historia del transporte público

A lo largo de la historia del transporte público limeño hemos pasado de

monopolios a multiplicidad de empresas, de intentos estatales por regir el tránsito (intentos fallidos siempre) a iniciativas privadas, de grandes empresas a pequeños comités.

La historia del transporte limeño podría resumirse en tranvía-ómnibus-microbús. El tranvía era administrado por una sola empresa, la Lima Light and Power. En la década del veinte aparecieron los primeros ómnibus, con lo que se fue mellando el monopolio de la movilidad que ostentaba el tranvía. No obstante, éste siguió funcionando por varios años más, hasta 1966. Un año antes la Municipalidad de Lima creó la Administradora Para-Municipal de Transportes de Lima (APTL). Gracias a la APTL aparecieron ómnibuses marca Büssing y luego una flota de buses Ikarus. No obstante, poco a poco la APTL entró en un gran descenso en su presencia y capacidad dentro del transporte urbano limeño. Su papel, a pesar de las buenas intenciones de la Municipalidad de Lima, no logró cumplir con los objetivos inicialmente trazados (satisfacer la nueva demanda, creciente, de la población limeña). La APTL se convirtió luego en la Empresa



Nacional de Transporte Urbano (ENATRU), que trabajó por algunos años más, pero que a la larga desapareció.

Debe mencionarse que a partir de la década del 50 Lima experimentó un fuerte crecimiento demográfico. Las migraciones se hicieron frecuentes. Las denominadas barriadas hicieron su aparición en la periferia de Lima. En éstas habitaban los nuevos limeños, una masa cada vez más grande de población. Esta población necesitaba moverse. Sin embargo, los medios formales no los consideraban. El tranvía no llegaba a ellos y los ómnibus de la APTL, y luego la ENATRU, circulaban por el casco urbano y consolidado, mas no por la periferia de la ciudad. Ésta es una de las razones del fracaso de estas iniciativas municipales.

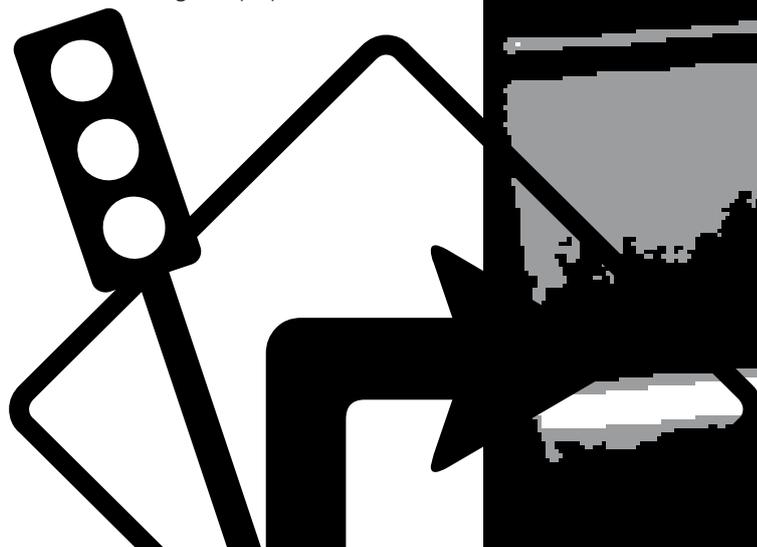
Entonces, la solución quedó en manos de la población, no por elección, sino porque no tenían otra salida. Aparecieron pequeñas líneas cooperativas y obreras que intentaban satisfacer y responder a las nuevas necesidades; líneas que, por ejemplo, recorrían sólo el tramo entre alguna urbanización popular y una arteria central. Se encargaban específicamente de acercar a la población de estos nuevos barrios a las arterias principales de la ciudad, donde ya tomaban otros vehículos de transporte público más grandes. Es decir, movilizaban a esta nueva población que no vivía en zonas que estuvieran conectadas con el resto de la ciudad. Estas nuevas empresas funcionaban como comités, en la que cada miembro trabajaba con su herramienta como medio de vida.

Con el paso de los años, los comités empezaron a trabajar con camionetas rurales, las denominadas "combis". Estos vehículos son más pequeños y más rápidos. Además, eran mucho más baratos, por lo que los comités pudieron tener flotas mayores de combis. Las combis poco a poco se convirtieron en uno de los principales medios de movilización, desplazando a los ómnibus en importancia y presencia en las calles.

A pesar de la aparición de vehículos de transporte público paralelos a los promovidos por la Municipalidad, Lima entró en un período de crisis a fines de la década del 80 y principios del 90. Había una demanda muy superior a la oferta de transporte. Los vehículos iban repletos de personas, eran necesarias nuevas unidades para cubrir las rutas existentes y, a su vez, era imprescindible

empezar a cubrir nuevas rutas. El Estado no tenía los recursos (económicos, humanos, de infraestructura) para hacerse cargo de esta situación. Es así que el gobierno emitió el Decreto Legislativo 651 el 24 de Julio de 1991. Por medio de éste establecía la libre competencia en las tarifas de servicio público de transporte, tanto urbano como interurbano, en todo el Perú. En ese decreto se afirmaba que sólo la inversión privada y la libre competencia podrían satisfacer la demanda del servicio de transporte urbano. Cuatro de los seis artículos de este decreto establecían: a) la libre competencia en las tarifas; b) el libre acceso a las rutas, eliminándose todas las restricciones legales; c) que cualquier persona natural o jurídica puede prestar servicio de transporte público; y d) que el transporte público se puede efectuar en cualquier tipo de vehículos, a excepción de camiones y vehículos de dos ruedas; esto permitía, además, la importación de autos usados.

Un breve repaso por la historia del transporte limeño demuestra que el Estado nunca ha jugado un rol muy activo e importante. En general, los principales medios de transporte utilizados por los limeños han provenido de iniciativas privadas o de la población (ómnibus, combis), mas no del Estado. Las pocas veces que éste ha intentado participar ha sido por medio de propuestas que fracasaron desapareciendo al poco tiempo. En general, lo que primó fue la aparición de diferentes medios nuevos de transporte público destinados a satisfacer una demanda creciente, que los medios de transporte "tradicionales" no suplían. De esta manera, aparecieron los ómnibus en un primer momento y luego, con mayor fuerza, los microbuses. Una vez que los ómnibus, primero, y los microbuses, después, alcanzaron gran popularidad en la





población, el Estado se vio en la necesidad de reglamentar el servicio. Es decir, en nuestro país la situación típica ha sido que los medios de transporte público aparezcan primero y que la presencia del Estado se dé después. Los diferentes servicios surgieron en el tránsito nacional como una iniciativa de parte de la población o, en todo caso, de parte de sectores vinculados con el tránsito. Estas iniciativas nunca nacieron del Estado; es por ello que cuando los ómnibuses y los microbuses hicieron su incursión en el tránsito nacional no había ningún marco legal que estuviera encargado de normar y administrar su servicio. Ello provocó una situación caótica. Frente a esta situación el Estado decide crear leyes y normas encargadas de ordenar el caos.

Entonces, ¿por qué los choferes manejan de la manera que lo hacen?

Como vemos, el transporte público se encuentra, actualmente, en manos de pequeñas empresas privadas. En 1991 con el DL 651 el Estado decidió alejarse totalmente del tránsito; con dicho decreto renunciaba a gestionar el transporte y le daba toda la responsabilidad al sector privado. Sin embargo, ello no supuso orden y buena organización.

Los microbuses eran baratos, pero para poder adquirir una ruta el Estado exigía que fuera una empresa la que la solicitara. Entonces, muchos propietarios se juntaron, formando una empresa. En realidad, las empresas de transporte limeñas son una reunión de propietarios. Ahora bien, con el paso de los años estas empresas fueron creciendo y aumentando su flota. Los propietarios dejaron de trabajar sus vehículos. No obstante, la figura que se da en nuestro transporte no es la de contratación de personal, sino más bien la de alquiler de los vehículos.

Los choferes que uno ve en la calle no son dueños de las unidades que manejan. Ellos las alquilan a los propietarios, debiendo pagar diariamente dicho alquiler. Existen dos maneras en que esto funciona. En la primera los choferes deben pagar un monto fijo diario al propietario, normalmente éste se encuentra alrededor de los 100 nuevos soles. La segunda supone que el chofer le dé al propietario un

porcentaje de lo ganado en el día, dicho porcentaje suele estar en promedio en el 20%. La primera figura es mucho más rentable para los propietarios, ya que en la segunda los choferes pueden mentir y declarar haber ganado menos de lo que efectivamente ingresó de ganancia ese día.

El chofer no tiene un sueldo fijo, no recibe un monto todos los meses. Debe ganar su ingreso diariamente. Todo lo que ingresa en un día de trabajo debe repartirse de la siguiente manera: el alquiler del vehículo, la gasolina, las posibles coimas a los policías (suelen ser tratadas como un gasto más que aparece en la ruta), el pago al cobrador y el resto es la ganancia del chofer. Entonces, vemos lo importante que es el tener la mayor cantidad posible de pasajeros. Un pasajero menos es un sol menos en la ganancia de ese día.

Tanto los choferes como los cobradores (éstos siempre ganan menos que quien conduce el vehículo) deben trabajar diariamente por su ingreso de ese día. Cada día es la misma lucha, es comenzar de cero. Si ellos tuvieran asegurado un ingreso fijo no habría problema en andar con el vehículo vacío o con pocos pasajeros, ya que ello no influiría en su bolsillo. No obstante, en Lima las empresas de transporte público no pueden asegurarle un ingreso fijo a nadie, por lo que no trabajan bajo la figura de contratos. La situación laboral de los trabajadores del transporte público es muy mala, su estabilidad es nula.

La empresa no funciona realmente como una "empresa". La presencia de "la empresa" como una organización sólida es muy poca; la influencia que tiene en los choferes y cobradores no es grande. La relación de cada chofer se da directamente con el propietario a quien le alquila el vehículo. El trato es con el propietario, a quien debe responder. A la empresa no le debe nada, tan sólo mantener el horario y las frecuencias. Cada unidad de la misma empresa sale a una hora determinada, éstas se encuentran prefijadas. Y entre ellas deben mantener una distancia constante, normalmente de 5 minutos, ésta es linada "frecuencia". Muchas empresas ponen controladores a lo largo de la ruta, quienes deben firmar un papel que tiene cada unidad estableciendo la hora exacta en la que pasaron por dicho control. Algunas empresas incluso tienen un reloj en los que marcan dicha tarjeta.



Ésta es la manera que la empresa tiene de reglamentar que haya una distancia constante entre las unidades.

Pero ello no evita que los choferes manejen según crean que les es más conveniente a fin de conseguir mayor cantidad de pasajeros, ya que, como vimos, esto es fundamental, porque repercute directamente en su ingreso diario. A lo largo de toda la ruta los choferes varían su manera de manejar, adoptando diferentes tácticas según la situación en la que se encuentren. Deben tomar en cuenta una serie de factores: otras unidades de su misma empresa, otras unidades de otras empresas pero que cubren la misma ruta o una muy parecida, presencia de policías, densidad del tráfico, puntos clave a lo largo de la ruta (lugares en los que hay mayor cantidad de posibles pasajeros: centros comerciales, institutos, centros de recreación, entre otros), etc.

La suma de todo esto hace que el chofer decida qué táctica utilizar para las siguientes cuadras. Es importante recalcar que este modo de manejo no será constante a lo largo de toda la ruta; será tan sólo utilizado por un tramo de ésta, pudiendo variar y convertirse en exactamente lo opuesto cuadras más adelante. Las dos tácticas más utilizadas son el "correteo" y el "chantarse". La primera supone correr hasta alcanzar a la unidad que se encuentra delante de uno y correr durante varias cuadras, una unidad al lado de la otra, peleando por cada posible pasajero. Es en el correteo cuando se realizan las maniobras de manejo más avezadas y peligrosas. Y, como bien lo señalan varios actores del transporte público limeño, no todos los choferes se atreven a corretear ni todos son buenos en ello. La segunda táctica, por lo contrario, supone ir lentamente, quedándose en un semáforo por un tiempo, dejando que cambie de verde a rojo (a veces incluso dejando pasar más de un cambio de luz), sin avanzar, esperando llenar la unidad con más pasajeros.

Todas estas tácticas se emplean entre los relojes, ya que los choferes saben la hora exacta en la que deben pasar por ellos. Pueden corretear y luego chantarse para recuperar el tiempo perdido y marcar a la hora que deben, o viceversa. El chofer que es considerado "inteligente" y respetado dentro del ambiente es aquel que sabe cuándo corretear, sabe cuándo chantarse y sabe cuándo manejar a una velocidad constante; es el que sabe interpretar todos los datos que recibe, que sabe analizarlos y a partir de ellos tomar la decisión sobre cómo manejar. Es una tarea estresante, ya que a lo largo de todas las horas que dura la ruta recibe una serie de estímulos que debe procesar rápidamente y efectivamente a fin de tomar la mejor decisión sobre cómo manejar en el siguiente tramo, buscando conseguir más pasajeros.

Y, ¿cómo reformamos a "las bestias"?

El transporte público limeño se encuentra abandonado por el Estado, quien ha dejado en manos del sector privado la gestión y administración de este espacio (si bien ahora intenta recuperarlo, a través del plan LimaBus). El sector privado del transporte no está, sin embargo, dominado por grandes empresas con fuertes capitales, sino más bien por pequeños comités de propietarios de vehículos. Ello supone que la situación laboral de los trabajadores del transporte público sea muy mala.

A fin de entender por qué los choferes limeños "manejan como unas bestias" que al parecer no conocen las reglas de tránsito y que deben ser urgentemente educados, debemos centrar nuestra atención en cuál es su situación laboral. El transportista limeño se encuentra en tensión constante, ya que es un trabajador sin estabilidad, que debe trabajar diariamente por su ingreso diario, que no cuenta con ningún beneficio laboral (seguro, gratificaciones, vacaciones) y que debe trabajar estando encerrado en un automóvil por más de ocho horas diarias. La mayoría de choferes limeños trabaja un promedio de 10 horas cada día, 6 días a la semana. Si manejar en Lima es de por sí estresante, hacerlo por tantas horas y teniendo que calcular cada movimiento, a fin de que ello se materialice en un pasajero más, es mucho peor.

El chofer de transporte público lucha por cada pasajero y para ello conduce adoptando tácticas que no incluyen el respeto a todas las reglas de tránsito ni un manejo a una velocidad y de un modo constante. Hacer ello supondría que otros transportistas le quiten sus pasajeros. Por lo tanto, cuando uno ve a una "bestia" manejando, realmente está viendo a un hombre estresado, con más horas de manejo encima esa semana de la que uno tendrá en un mes, luchando por aumentar su ingreso diario, empujado a actuar así por la manera en la que funciona el sistema de transporte público de nuestra ciudad. El problema no se encuentra, realmente, en los transportistas y su falta de educación o cultura, se encuentra, más bien, en el sistema de transportes, con una presencia mínima y muy floja del Estado, con empresas desorganizadas y con poco capital, que no pueden ofrecer estabilidad laboral a nadie. Es un sistema artesanal, semi-informal y poco reglamentado. La solución a la crisis del transporte público pasa por la reforma del sistema, no por impartir unas cuantas clases de educación vial a los choferes (idea que suele ser un sentido común cuando se habla de posibles soluciones) y luego mandarlos, de regreso, a manejar en la misma situación.

