

Lima y sus Cuatro Décadas Perdidas

José Moquillaza

MBA, CENTRUM Católica



Es innegable que el Perú avanza raudo en lo económico. También es evidente que a nivel de infraestructura se visualizan tantas tareas pendientes, como en cuanto a la distribución del ingreso.

Las ciudades de crecimiento espontáneo, como Lima, a medida que consumen áreas generan crecientes problemas (congestión, contaminación, agresividad y siniestralidad), que al agudizarse ponen a prueba la misma gobernabilidad del sistema político.

Lima, antigua capital del Virreinato del Perú, no realizó oportunamente las inversiones para dotar a la urbe y sus habitantes de un sistema masivo de transporte urbano rápido, limpio,

cómodo y seguro, que les permitiría estar a la altura de otras capitales del continente, como São Paulo, Santiago, Caracas y México D. F., que, entre otras, se convirtieron en plataformas eficientes de negocios luego de contar con un sistema de metro. Perú abandonó 30 años atrás el hábito de la planificación, y ya en el siglo XXI, tras ganar experiencia en carreteras, puertos y aeropuertos en la última década, una nueva Lima busca revertir la situación y recuperar el tiempo perdido tras abandonar el estudio de factibilidad Metrolima 1973.

Lo que pudo ser una cirugía preventiva, 40 años después tendrá que ser una cirugía a cielo abierto y de urgencia para frenar el descontrol en

la urbe, cuya expresión más notoria es el caótico tráfico, que recorta las oportunidades y asfixia la eficiencia de miles de micro y pequeñas empresas que funcionan en la periferia de los centros de gobierno (Cercado), financiero (San Isidro), turístico (Miraflores), de esparcimiento (Barranco) y residencial (Surco y La Molina).

La magnitud de las inversiones y la complejidad de los proyectos son muy altas, y son muy visibles a nivel global, lo que brinda al Perú la gran oportunidad de consolidar el prestigio generado por su crecimiento sostenido mediante un proceso ejemplar de planificación, construcción y operación de un sistema de transporte masivo.

Seamos realistas, comenzamos mal construyendo una línea desalineada del eje troncal de la demanda sur-norte (Vía Expresa) y subordinada a un sistema de menor capacidad (Metropolitano de buses), pero ya comenzamos, y nuestro país vive un gran momento económico, que permitirá a la metrópoli limeña planificar y tomar decisiones para garantizar su sostenibilidad en el largo plazo.

En un mundo agobiado por la crisis financiera, este es el mejor momento no solo para construir el metro de Lima, sino también para trascender como un país técnico, que vino desde atrás para planificar el mejor sistema al mejor costo y el mejor servicio a sus ciudadanos. ■