



*Mientras no exista un transporte público de calidad seguiremos en un círculo pernicioso, en el cual el uso del automóvil particular y de taxis seguirá presentándose como alternativas tan individualistas como legítimas.*

En este contexto, lejos de una auténtica solución y sin nada de ánimos por planificar la Ciudad, Lima Metropolitana va adquiriendo un paisaje cargado de egos ingenieriles y del brutalismo contemporáneo de by pass, vías expresas, ensanches e incremento de carriles en las vías urbanas, en desmedro de los espacios públicos, las áreas verdes, el medio ambiente y la seguridad de los peatones. Bajo una administración municipal, que tratando de definirla, trae a la mente la letra de una canción “[...] bruta, ciega, sordomuda, torpe, traste y testaruda”, hit de la cantante colombiana Shakira.

Hoy Lima cuenta con el Metropolitano y la Línea 1 del Metro de Lima, asimismo se vienen implementado los Corredores Complementarios y se encuentra en plena construcción la Línea 2 del Metro de Lima. Pero si bien estos sistemas son una apuesta importante del Estado en la búsqueda de solucionar el caos, lamentablemente éstos no han sido concebidos como transporte público de calidad. ¿O a quien le gusta hacer colas interminables para viajar apretado como sardina, sofocado por el calor, respirando hedores ajenos y expuestos a que lo bolsiqueen o le falten el respeto? Pues creo que nadie que pueda evitar esta peregrinación se inmolará en esa travesía, y seguirá viajando en su carrito o tomando taxi.

Entonces, reconociendo las bondades y características técnicas de los Sistemas Metro y los sistemas BRT, es preciso acotar que el problema radica principalmente en la visión del servicio que se quiere ofertar y en la sectorización del público objetivo. Lamentablemente, tal como han sido concebidos tanto el Metro como el Metropolitano, son sistemas



cuya única ventaja es la reducción del tiempo de viaje brindada a los usuarios, pues con el argumento de garantizar su sostenibilidad económica, la densidad de ocupación proyectada en los vehículos de ambos sistemas obliga a que en un metro cuadrado deban viajar seis personas paradas; lo que en la práctica es muy difícil delimitar y, en muchos casos, se supera largamente esta densidad de ocupación, llegando a registrarse en días de alta demanda hasta 10 pasajeros por metro cuadrado, lo que deteriora la calidad de servicio de estos sistemas, fundamentalmente por cuestiones antropométricas y de invasión de nuestra zona social. Para quienes discrepen con esta apreciación, los invito a hacer el ejercicio e intentar parar en un metro cuadrado a seis personas adultas.

Por otro lado, considerando que en promedio el usuario de taxi en Lima gasta S/ 80 a la semana, mientras que quien prefiere el auto particular solo en combustible gastará S/ 100 en el mismo periodo de tiempo, sin mencionar el costo de estacionamiento ni el de mantenimiento del vehículo, podemos apreciar que los usuarios del automóvil tienen la capacidad de pagar por un viaje confortable pero no hay una oferta de transporte público que pueda presentarse competitiva o siquiera atractiva, con los estándares de cali-

dad de servicio al que este segmento del mercado está acostumbrado.

Esto se evidencia en los altos niveles de congestión que se presentan en la Av. Javier Prado y en el Paseo de la República, que son producto de la alta concentración de automóviles y no tanto por el transporte público; pues, pese a que en el primer eje se ha puesto en marcha uno de los Corredores Complementarios y en el segundo se encuentra implementado, desde ya algunos años, el Metropolitano, existe una gran parte de la demanda dispuesta a pagar por un servicio de calidad para quienes estos sistemas no les representan una alternativa de viaje, siendo precisamente estos conductores los que en hora punta convierten en grandes playas de estacionamiento las principales arterias de la ciudad.

Entonces, luego de esta reflexión, queda claro que proyectar sistemas de transporte públicos que no brindan un servicio de calidad nunca resultará atractivo o inclusivo para las personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, personas con bebés en brazos, niños, personas en sillas de ruedas o simplemente personas en traje y corbata que deben trasladarse a sus oficinas, estableciéndose un universo muy amplio de demanda potencial que seguirán prefiriendo movilizarse por la ciudad en autos particulares o taxis.