

# La crisis del transporte peruano

## Urge implementar un nuevo sistema de movilidad urbana.

... una gestión sin una adecuada planificación vial frente al aumento del parque automotor de los últimos años se ha traducido en un tránsito caótico caracterizado por congestión vehicular permanente e intolerable en las horas punta del día, lo que genera un alto consumo de energía, aumento de emisiones y principalmente el deterioro de la calidad de un aire respirable que impacta en la salud de la población.

Por Mg. Arq° Javier Alfaro Díaz<sup>1</sup>

Existen algunos hitos, los cuales marcaron la diferencia en la historia del transporte peruano<sup>2</sup>: en la época inca, los caminos fueron considerados como un medio para articular los territorios conquistados y facilitar su control y administración; luego en la época virreinal se realizaba el envío de mercaderías consiguiendo una mayor trascendencia, y dando el inicio para que en la siguiente época se implemente el ferrocarril, que permitió transportar más cosas que las que se podría llevar mediante la utilización de animales de carga; posteriormente, el desarrollo de la aviación comercial en el primer tercio del siglo XX, marca el inicio de una nueva etapa en el transporte de nuestro país, siendo testigos de la creación de nuestro principal terminal aéreo comercial; hasta que en el presente siglo se inicia la gestión del transporte urbano masivo, mediante la implementación de la primera línea del tren eléctrico y los corredores viales para el Metropolitano.

No obstante los actuales esfuerzos e inversiones que se vienen realizando por contar con un transporte público eficiente, que facilite el traslado rápido entre los extremos de la ciudad, principalmente en Lima, no se logra entender el sistema vial que estructura nuestras ciudades, no existe una jerarquización funcional, no atinamos a darnos cuenta qué vías nos permiten cruzar rápidamente o dirigirnos a las afueras de la ciudad; que vías nos permiten acceder a los principales lugares de interés, comerciales y principales espacios públicos de la misma, o que vías nos dirigen gradualmente a las áreas netamente residenciales, de esparcimiento y descanso. Por lo tanto tenemos una superposición de funciones y de tipos de transportes. Un ejemplo de ello es que, en la panamericana nos podemos encontrar desde un ómnibus de transporte interprovincial hasta un triciclo motorizado reciclador.

La informalidad en los servicios del transporte público está enquistada, desde las *cluster*, *combis*, hasta los taxis y moto taxis; choferes sin brevete, con elevado nivel de infracciones por el no cumplimiento de las normas de tránsito; la falta de una cultura de respeto al policía de tránsito, entre los conductores, al pasajero y al peatón; son entre otros factores, las características de nuestro día a día en las calles de las ciudades del país. Por otro lado, una gestión sin una adecuada planificación vial frente al aumento del parque automotor de los últimos años se ha traducido en un tránsito caótico caracterizado por congestión vehicular permanente e intolerable en las horas punta del día, lo que genera un alto consumo de energía, aumento de emisiones y principalmente el deterioro de la calidad de un aire respirable que impacta en la salud de la población.

Como hemos visto, nuestras ciudades sufren de los más graves problemas de transporte público en América Latina. La movilidad urbana es un derecho que tenemos las personas que vivimos en las ciudades y particularmente en las áreas metropolitanas. Ese es el mensaje que se escucha en todos los foros de transporte público del mundo. Solamente es posible vivir en una ciudad, movilizándonos, de la forma más conveniente: a pie, en bicicleta, en ómnibus, en tren, en taxi, etc., desde nuestras viviendas hacia los diversos lugares para trabajar, estudiar, comprar, vender, y recrearnos. No hay vida en las ciudades si las personas no nos movemos. Este es el derecho elemental de todos los otros derechos de acceso inclusivo y con dignidad a la educación, al trabajo, a la salud a la recreación y al abastecimiento.

---

1 El autor es arquitecto y planificador urbano, con más de 30 años de experiencia. Actualmente presta sus servicios en el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento.

2 El Transporte en el Perú. Tomado de: <http://eltransporteenelperuhitos.blogspot.pe/>

Si tuviéramos acceso a nuestro centro de labores, la educación, los servicios, etc. en un radio de 100 o 200 metros de distancia, no necesitaríamos transporte motorizado alguno, los peatones y bicicletas tendrían la red vial con exclusividad; si nuestro trabajo, la educación y servicios, lo tuviéramos en un radio de 1 a 5 kms., seguramente nuestro mejor medio de transporte sería el ómnibus; si nuestra necesidad de traslado fuera más allá de un radio de 5 kms., necesitaríamos un sistema de transporte masivo con mayor complejidad, seguramente basado en metro o tren eléctrico; tampoco deberíamos desechar otros tipos de transportes que, de acuerdo a las circunstancias o topografía del terreno, podríamos implementar: funiculares, teleféricos, etc. Antes de seguir construyendo vías e intercambios viales, priorizando el transporte privado, que como vemos es opcional y complementario, deberíamos pensar en nuevos sistemas de movilidad que considere la funcionalidad de nuestras vías urbanas y la jerarquización del tipo de transporte, que depende de la demanda y nivel de cada ciudad.