El tráfico de Lima: un gran problema y ninguna solución

28 de Septiembre de 2018

El tráfico en Lima es algo que todos padecemos diariamente. Según el índice de las ciudades con tráfico más lento de la región, realizado por Numbeo, hasta enero de este año, Lima ocupa el séptimo lugar. La verdad es que, en Lima, sentimos que el tráfico está en permanente situación de crisis, pero no estamos haciendo nada para cambiar la situación.

El tráfico es algo que afecta la productividad, calidad de vida y hasta la salud de las personas. Según un estudio titulado “Tráfico y Tendencias de Movilidad Urbana 2017”, realizado por la Escuela de Postgrado de la Universidad del Pacífico, el 92% de los limeños afirmó que la congestión vehicular les genera estrés, mientras que el 82% señaló que este problema les quita calidad de vida. Frente a esta problemática, el 57.3% de los entrevistados refirió que opta por usar el transporte público, mientras que el 43% prefiere caminar.



En **Lampadia** propusimos en marzo de 2014 que se estableciera una Autoridad Única de Transporte, ver: Es imperativo crear una única autoridad que gestione el transporte de Lima y Callao. Felizmente,

este año por fin aprobaron la creación de la Autoridad Única para Transporte Urbano de Lima y Callao para implementar un sistema integrado de personas, carga y tránsito urbano entre ambas ciudades. Lo que se busca es que sea un organismo técnico especializado, el cual estará anexado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) pero tendrá autonomía administrativa, funcional, económica y financiera. Así, tendrá por objetivo implementar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao de manera "eficiente, sostenible, accesible, seguro, ambientalmente limpio".

La Autoridad de Transporte regularía todo el tránsito, obras de infraestructura vial y el otorgamiento de rutas para que no haya esta situación caótica en la que Callao otorga rutas que colisiona con las rutas otorgadas por Lima. Esta autoridad única sería el ente rector que articule, coordine y supervise el transporte urbano y público en las provincias de Lima y Callao, sin vulnerar sus atribuciones, autonomías, ni recursos económicos.

También propusimos que se instalaran pasos a desnivel de acero (sin orejas), que se pueden fabricar en lugares aislados e instalar rápidamente; pero ni chus ni mus. (Ver: Sobre túneles, bypass y puentes de acero).

Sin embargo, la percepción que existe tanto en Lima como en el interior del país es que las autoridades municipales no han hecho mucho por mejorar el transporte público. Como afirma, Carlos Gálvez, "no hay una medida que por sí sola solucione el problema del tránsito, sino un amplio menú." Para esto, propone que analicemos los siguientes factores:

1. No es posible que en los colegios públicos se atienda población escolar de distritos distintos al de la circunscripción de tal colegio, pues obliga a una gran movilización escolar.
2. Todos los colegios privados deberían tener bajo su responsabilidad la obligación de atender el transporte de sus alumnos en ómnibus de no menos de 50 pasajeros, eliminando así el transporte de alumnos en múltiples vehículos de menor capacidad.
3. Deberíamos apelar a horarios de ingreso y salida de colegios que eviten la hora punta de movilización del público.
4. Creo también importante la implementación de canales exclusivos para ómnibus de transporte público y escolar privado, de modo que tengan preferencia y tránsito fluido en las grandes arterias.
5. No es posible que algunos alcaldes distritales hayan autorizado el cierre con rejas, encadenadas y sin vigilancia de nadie que permita el paso en calles secundarias, en horarios de gran cogestión de tráfico. Entiendo que la falta de seguridad nocturna ha obligado a esa medida, pero de 5:30 am a 10:00 pm esas rejas deben permanecer abiertas bajo pena de retirarlas definitivamente.
6. El diseño y construcción de ciclo vías es fundamental, pero no reduciendo la vía diseñada y a duras penas para dos carriles de autos, pues ahora pretenden cercenar las vías para, quitándoles un metro y medio de ancho, dar paso a bicicletas. Esto no sólo es insensato por el problema que generan a los automovilistas, sino por el altísimo riesgo al que se somete a los ciclistas que usen ese segmento. Cuánto más seguro y agradable es tener ciclo vías en los

jardines centrales

7. Los taxis en estos tiempos de control absoluto de la inflación, deben tener taxímetro y evitar esas paradas frecuentes de individuos que, sin estar registrados como taxi autorizado, nos someten a cada paso a sus largas paradas en lugares inopinados de la calle con sus interminables negociaciones.
8. Por otro lado, en estos tiempos previos a elecciones se ve exacerbada la clausura de avenidas principales, sin haber previsto rutas alternativas debidamente planeadas. No sólo eso, sino que producto de las rencillas del más bajo nivel, los alcaldes distritales boicotean la labor del alcalde provincial y viceversa, trabando el tránsito, lejos de solucionarlo, e incluso modificando la frecuencia y tiempos de los semáforos en ciertas intersecciones de avenidas, alterando los flujos y provocando congestión sin causa real.
9. Una medida simple de gestión municipal consiste en que, el servicio de limpieza de las principales arterias de la ciudad se realice entre las 11:00 pm y las 5:00 am, pues la práctica actual de barrer en las horas punta de la mañana obliga a que, el camión que da seguridad a los trabajadores, anule un carril de los tres disponibles de forma absurda.
10. Lo anterior exacerba, como se mencionó al inicio, la ineficacia de contar con alcaldes distritales, quienes cual “reyezuelos” manejan sus prioridades no sólo de manera no alineada a las prioridades del concejo provincial, sino en contra de ellas, particularmente en época electoral. Los distritos deben ser gestionados por gerentes designados bajo responsabilidad del alcalde provincial.
11. Ciertamente una importante inversión en el transporte público es fundamental pues una buena calidad del transporte público masivo es la única opción que permita pedirle a la población que se vuelque al uso masivo del mismo.



Lamentablemente, en el Perú (como en la mayoría de países, según The Economist), las quejas se quedan en las carreteras y avenidas, no en acciones concretas para solucionar el problema. ¿Hasta qué punto vamos a tolerar la situación actual? **Lampadia**

Lentos y furiosos

La gente dice odiar el tráfico, pero son extrañamente tolerantes

En las ciudades más congestionadas, están obsesionados con hablar de tráfico; sin embargo, parece no ser tan prioritario terminar con el problema



The Economist
6 de setiembre, 2018
***Traducido y glosado por* Lampadia**

Mucha gente cree que su ciudad tiene un tráfico inusualmente malo, y que está empeorando. Es difícil juzgar si tienen razón. TomTom, fabricante de dispositivos de navegación por satélite, e INRIX, una compañía de datos, clasifican las ciudades según la congestión del tráfico. Pero sus listas están dominadas por ciudades en países ricos y de ingresos medianos altos. Las ciudades más pobres a menudo tienen un tráfico peor, pero producen muy pocas cifras para clasificarse. Los más atascados incluyen El Cairo, Delhi, Dhaka, Yakarta, Lagos, Manila, Nairobi y São Paulo.

La mayoría de estas ciudades tienen tres cosas en común. Primero, son muy populosas. El Atlas de Expansión Urbana, un proyecto dirigido por Shlomo Angel de la Universidad de Nueva York, tiene

datos sobre El Cairo, Dhaka, Lagos, Manila y São Paulo. Todos están al menos dos veces más densamente poblados que París. Dhaka, con una densidad total de 552 personas por hectárea en su área urbanizada, es diez veces más concurrida que París. En segundo lugar, con la excepción de Delhi, ninguno tiene un sistema de transporte público rápido y extenso basado en trenes. Los viajeros no tienen más remedio que usar las carreteras.

La tercera cosa que comparten estas ciudades es que la propiedad de vehículos privados está aumentando rápidamente. En Delhi, el número de motos registradas aumentó de 4.3 millones en 2011 a 6.7 millones en 2017. Los automóviles y jeeps han aumentado de 2.2 a 3.2 millones. No todo el mundo con un auto conduce todos los días. En Nairobi, el tráfico es peor a fin de mes, cuando a los trabajadores asalariados se les paga y pueden comprar gasolina.

En las ciudades más tugurizadas, el tráfico parece un hecho ineludible. La gente habla de forma obsesiva e intercambia historias. La quintaesencia de la historia de Manila es la del arzobispo católico que, en 2015, se cansó tanto del tráfico que dejó su automóvil y se puso a dirigir el tráfico bajo la lluvia. En la década de 1970, el jefe de Estado de Nigeria, Murtala Mohammed, fue asesinado mientras estaba sentado en el tráfico de Lagos. En junio de este año, un lagosiano trató de evitar un embotellamiento conduciendo por el lado equivocado de la carretera.

Los economistas creen que la congestión es un terrible desperdicio de recursos. Han tratado de cuantificar la pérdida por quedarse sentados en el tráfico, volviendo a centrarse en los países ricos. INRIX estima que las demoras en el tránsito le costarán a Los Ángeles US$ 19 mil millones y a la ciudad de Nueva York US$ 34 mil millones en 2017, contando gasolina y pérdida de productividad. Matthias Sweet, de la Universidad Ryerson en Canadá, calculó que la congestión reduce el crecimiento laboral en las ciudades estadounidenses cuando retrasa el viaje promedio en más de cuatro minutos y medio.

Pero ver los embotellamientos puramente como una pérdida de tiempo es perder algo importante. Para los economistas, cada hora que pasa en el tráfico es una hora que no se gasta en ser productivo. Pero en las ciudades con el peor tráfico, esto no siempre es cierto. Tampoco está claro que a la gente le desagraden los atascos tanto como dicen que lo hacen.

Sin embargo, no son tan estresantes como para que las personas hagan mucho para evitarlos. Además, el tiempo que pasan quejándose en el tráfico parece ser olvidado rápidamente. En 1966, un escritor argentino, Julio Cortázar, llevó esta impresión a una conclusión fantástica. En su cuento “The Southern Thruway”, un hombre que conduce a París se atasca en un aprieto tan malo que dura varios días. Al principio él y sus compañeros conductores están furiosos. Pero gradualmente crean una pequeña sociedad, comparten comida y bebida y convierten un automóvil en un hospital. Cuando, para sorpresa de todos, los autos comienzan a moverse finalmente, el protagonista está angustiado. Resulta que no hay lugar donde él preferiría estar que atrapado en el tráfico. **Lampadia**