

# Es imperativo crear una única autoridad que gestione el transporte de Lima y Callao

11 de marzo de 2014

***El caos del tráfico en Lima parece haber tocado fondo (siendo optimistas). Antes de debatir sobre nuevas obras, más infraestructura y más y mejores sistemas de transporte público, debiéramos crear una Autoridad Autónoma que se encargue de planificar y gestionar este costoso problema. Para mejor información de nuestros alcaldes de Lima metropolitana, Londres resolvió el problema de transporte ¡hace 159 años! Ya no podemos perder más tiempo.***

Movilizarse en Lima es una experiencia surrealista y radical. La implementación de sistemas de transporte masivos como el Metropolitano y el Tren Eléctrico, hasta ahora no son la solución y se muestran como meros paliativos. La construcción de nueva infraestructura, autopistas, pases a desnivel y tréboles tampoco consiguen descongestionar las saturadas arterias y venas de la ciudad.



Y es que como señalan los [expertos del BID](#), quizá se esté atacando los síntomas y no a la enfermedad. “Usualmente los tomadores de decisiones ven los síntomas – por ejemplo, la congestión vehicular o la mala calidad del transporte público. Estos son vistos como el problema, ante el que a menudo, erróneamente, se considera que su obvia solución es la construcción de mayor infraestructura – autopistas para el transporte privado y sistemas de transporte masivos. Una mejor aproximación a la definición del problema de la movilidad en las ciudades es la dificultad que enfrentan las personas (no los autos) a acceder a oportunidades (ir al trabajo, escuela, hospitales, etc.) Las causas de este problema van más allá de la falta de infraestructura”.

Veamos entonces como se manifiestan estas situaciones en Lima. Primero, se empezará por a definir a Lima y Callao como una sola unidad urbanística.

## **Las cifras del caos**

La población de Lima-Callao es de aproximadamente 9.5 millones. La edad promedio de sus ciudadanos es de 25 años (INEI). La ciudad cuenta con varios polos de concentración poblacional y de desarrollo: Lima Norte, que agrupa a una población de clase media, mayor que la de San Isidro. Similares fenómenos se aprecian en el Callao, Lima Sur y Lima Este. San Juan de Lurigancho, el distrito más poblado, cuenta con alrededor de un millón de habitantes.

La gran mayoría de la población usa transporte público. Este sistema demanda de “alrededor de 13 millones de viajes por día. Los ejes viales con mayor carga de pasajeros son Panamericana Norte, Carretera Central y Panamericana Sur. Por lo pronto, y siguiendo el Plan Maestro del Transporte Urbano (JICA-2005), se ha implementado el Corredor Vial de Transporte Masivo Norte-Sur, por donde circula un sistema de buses rápidos de transporte público (o BRT por sus siglas en inglés) conocido como el Metropolitano. Este sistema atiende alrededor de 400 mil usuarios diarios, teniendo una capacidad de 700 mil, recorre 16 distritos con una longitud de 26 kilómetros. Actualmente, se planea ampliar su recorrido, por el norte, hasta Puente Piedra, y por el sur, hasta Villa El Salvador. Esto último, mediante la prolongación de la Vía Expresa del Paseo de la República que, según los planes de la MML, terminará uniéndose a la Panamericana Sur”, sostiene la [Fundación Transitemos](#).

Lo importante es medir cómo se mueve la poblacional. De acuerdo a dicha Fundación: “El transporte de norte a sur que pasa por la Metrópoli genera congestión en su centro, como si fuera un ‘reloj de arena’. Sin embargo, más que una ciudad sobrepoblada y llena de autos, es una ciudad muy centralizada y desorganizada. Si bien alrededor de 1.4 millones de autos circulan por sus calles (es decir, aproximadamente 1.4 por 10 personas), esta cifra es baja comparada con el promedio de las principales capitales del mundo. Por ejemplo, Londres tiene, con una población similar, 10 millones de habitantes y 2.5 millones de autos”.

A pesar de ello, la Fundación sostiene, que la velocidad del transporte es muy baja (de 13 a 14 km/h, cuando en Santiago de Chile es de 41 km/h). Las consecuencias son obvias: pérdida de horas hombre, una altísima emisión de gases y un enervamiento general de la población. A lo que se suma la alta siniestralidad y un caos universal.

Además del problema de transporte de personas, Lima soporta una alta concentración del transporte de carga del país. “Al día ingresan a la Metrópoli 16,900 TM y salen 8 700 TM, entre productos industriales, agrícolas, pesqueros, mineros y otros. En el caso del transporte marítimo, la mitad ingresa por el puerto del Callao”. A ello hay que sumarle los 40 millones de pasajeros que van y vienen de provincias, cada año.

## **La gestión**

Ante semejante situación se esperaría tener una gestión lo más eficiente posible para enfrentar los retos que propone. Como suele ocurrir en estos

casos, paso todo lo contrario. “La gestión del transporte y el desarrollo urbano de Lima y Callao corresponden a las municipalidades. La Metròpoli cuenta con una autoridad provincial (Callao), con la Municipalidad Metropolitana de Lima, con un gobierno regional (Callao) y 47 municipalidades distritales”.

Ante semejante desestructuración, se hace imposible la gestión. Es por ello que Fundación señala: “En el área metropolitana es necesaria una laboriosa coordinación entre la MML (que tiene a su cargo El Metropolitano), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (a cargo del Metro de Lima) y la Municipalidad Provincial del Callao (en adelante MPC)”. Esto no permite una visión compartida de ciudad y produce constantes superposiciones, corrupción y conflictos de poder.

### **Algunas soluciones**

¿Ante esta situación que se puede hacer? Un reconocido experto en materia de transporte sostenible, Jorge Rebelo del BID, menciona cuatro pilares para enfrentar el problema:

1. La formación de una autoridad regional/metropolitana que coordine el todo sector transporte
2. El diseño de Planes Maestros de Transporte
3. El diseño de la sostenibilidad financiera a largo plazo del sistemas
4. Una participación determinante del sector privado

La creación de la Autoridad Autónoma que diseñe las políticas y gestione el transporte es fundamental.

El ejemplo es Londres. Una ciudad que tiene casi la misma cantidad de habitantes que Lima y el doble automóviles, pero que, ni por asomo, padece los problemas de nuestra capital. La diferencia no solo está en la capacidad financiera de una y otra urbe, sino en que desde el año 1855 ¡hace 159 años!, Londres cuenta con “una autoridad metropolitana (Metropolitan Board of Works) para coordinar los temas relacionados con la implementación de infraestructuras, que para ese entonces estaba a cargo de una constelación de sub-autoridades. Esta autoridad fue la semilla de lo que es hoy es la autoridad de transporte de Londres (Transport for London) que gestiona todos los sistemas de transporte de Área Metropolitana, incluyendo el metro, tranvías, buses, bicicletas, además de los problemas de congestión, uso de vías, etc.”, según señala el BID.

Contrariamente en Lima-Callao tenemos múltiples autoridades y entidades que se superponen, compiten y entorpecen. Al final, una deficiencia clamorosa que pagamos los ciudadanos y empresarios. ¡Es hora de tomar una decisión, relativamente sencilla, como crear una única autoridad que asuma toda la responsabilidad de la planificación, gestión y administración del transporte! [Lampadia](#)