

COLEPATO A LA PARADA. El reordenamiento del transporte en Lima

17 de abril de 2012



Daniel Parodi Revoredo

Máster en Humanidades por la Universidad Carlos III de Madrid, Historiador e Internacionalista. Docente en Universidad de Lima y PUCP

Hace casi cuarenta años mi nonna Teresa exigía a los taxistas que sus vehículos contasen con taxímetro para embarcar. Esas eran las reglas del juego que mi recordada abuela conocía, pero Lima crecía, se desbordaba, y a ella le costaba aceptar la gran transformación que experimentaba la ciudad.



Tranvía de Lima, década de 1940

Sin duda, las causas fundamentales de tan vertiginosa metamorfosis eran la transición demográfica y la migración masiva, las que habían superado ampliamente la oferta de servicios de la capital. Ante ello, las nuevas poblaciones urbanas, que se establecieron en los alrededores de la Lima virreinal, encontraron en la informalidad del comercio y del transporte la solución a una problemática también nueva y que sobrepasaba las posibilidades de ser satisfecha por los servicios del Estado y los sectores privados formales.

Fue así que en la década de 1970 las unidades de la estatal ENATRU PERÚ conocieron la competencia de empresas que se organizaron en coloridas líneas como la emblemática Cocharcas- José leal. A principios 1980, Fernando Belaunde permitió el ingreso de las primeras combis para solucionar el incremento de la demanda de transporte en una ciudad que crecía 300.000 habitantes por año. Al comenzar el siguiente

Cómo citar:

Parodi Revoredo, D. (17 de abril de 2012). Colepato a la parada: el reordenamiento del transporte en Lima. *La Mula.Pe.* <https://daupare.lamula.pe/2012/04/17/colepato-a-la-parada-el-reordenamiento-del-transporte-en-lima/daupare/>

decenio, Fujimori enfrentó el tema liberalizando todo el transporte, con lo que se multiplicaron las combis y los taxis informales. La medida satisfizo la referida demanda, pero el caos vehicular se apoderó por completo de la capital.

Sin embargo, a mediados de la década de 1990, el país comenzó a mejorar y parecía llegada la hora de que la autoridad municipal se ejerza nuevamente en Lima. Así lo entendió el alcalde Alberto Andrade, quien recuperó sus calles para todos los limeños, obligando a los comerciantes informales a dejar las veredas de la ciudad y animándolos a erigir grandes galerías.

De entonces han pasado 15 años y solo ahora parece que el Municipio de Lima atacará el otro gran problema pendiente: el transporte público. Este se organizará a través de corredores viales que serán alimentados por otras rutas menores. Asimismo, se ha comenzado a reagrupar a las miles de empresas existentes, buscando su formalización y compromiso con la política edil.

Quizá mi sugerencia final es no descuidar la educación vial. Sin ella seguirán las demenciales “correteaderas” entre combis y proliferarán más paraderos informales como el que funciona bajo el trébol de Javier Prado. En medio de esta expectativa, la cansera de la revocatoria se desmorona y la huelga convocada por los transportistas de Lima y Callao para el 19 de abril no expresa otra cosa más que la resistencia al cambio de una práctica informal, que tuvo su razón de ser en el pasado, pero que ahora debe cederle el paso al orden y la formalización.

Es menester forjar un país de ciudades ordenadas, con rutas de transporte público fijas, con paraderos, semáforos y peatones respetados. El ordenamiento urbano es una asignatura pendiente en el Perú, y la actual política municipal, un paso adelante en esa ruta.