

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA
FACULTAD DE INGENIERIA ECONOMICA Y
CIENCIAS SOCIALES



LA URBANIZACION DEPENDIENTE CONTEMPORANEA
EN EL PERU
PERIODO 1990-2000

INFORME DE SUFICIENCIA

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE:

INGENIERO ECONOMISTA

POR LA MODALIDAD DE ACTUALIZACION DE
CONOCIMIENTOS

ELABORADO POR:

CESAR ANIBAL VERA RONCALLA

LIMA - PERU

2002

INDICE

I. CURRICULUM VITAE

II. INFORME DE SUFICIENCIA

I. CURRICULUM VITAE

II. INFORME DE SUFICIENCIA

DEDICATORIA : A mi Señora madre, con mi eterna gratitud, a la que debo este trabajo por su insistencia de no dejarme derrotar por las adversidades, logrando realizar este trabajo

Al Ing. Ulises Humala Tasso, asesor de la presente tesis, con un reconocimiento muy especial.

Al Presidente de Cuba Fidel Castro Ruz y al Presidente de la OLP Yasser Arafat, inspiraciones morales y espirituales del presente estudio.

A todos los colegas que en algún momento leyeron todo o partes del presente trabajo y que sin su aporte y sus sabios consejos no hubiera sido posible la culminación de esta monografía.

INDICE

	Página
Introducción.....	1
CAPITULO I	
La Urbanización Dependiente en Latinoamérica y el Perú	
I.1 Marco Teórico.....	8
I.2 El Proceso de Urbanización Dependiente Latinoamericano y Peruano.....	13
CAPITULO II	
El Transporte Urbano en Lima Metropolitana periodo 1990-2000. Una evaluación crítica de la liberalización económica del transporte urbano.....	
	48
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

INTRODUCCION

El presente estudio trata sobre la problemática de la Urbanización Dependiente Contemporánea (UDC) en el Perú (específicamente en la década fujimorista) y cómo se presenta este tipo de urbanización en el caso de Lima Metropolitana caracterizada, entre otros aspectos, por la hipertrofia de la capital, marginalidad creciente, informalidad, segregación urbana, crecimiento caótico de Lima Metropolitana, deterioro de la calidad de vida y de los servicios urbanos, etcétera.

Este estudio intenta demostrar que el concepto de urbanización dependiente, podría seguir totalmente vigente, puesto que sólo habría que actualizar algunos conceptos que no hacen mella en la estructura fundamental de la teoría enunciada.

Según la teoría de la urbanización dependiente, las relaciones metrópoli-satélite (entendiendo también como metrópoli las siguientes denominaciones: país central, centro, país opresor, entre otras), se reproducen a nivel del país periférico, dando lugar al colonialismo interno por el que Lima Metropolitana somete a otros espacios rurales y urbanos del país y que es la causa fundamental y esencial de toda la des-estructuración de los espacios demográficos y ecológicos, conceptos sustentados por el Sociólogo Aníbal Quijano¹

Esta desestructuración se debería, en consecuencia fundamentalmente (entre otros aspectos) a que:

Aun cuando el mismo autor haya evolucionado en una dirección diferente, esto se deduce de sus trabajos posteriores, entre estos podríamos citar al artículo: "Modernidad, Identidad y Utopía en América Latina", Ediciones Sociedad y Política además de otros artículos en revistas sociológicas de San Marcos y México.

- No es posible planificar nuestro desarrollo, debido a la extracción cada vez más intensa, de recursos nacionales por las metrópolis.
- Nuestra economía se acomoda al desarrollo de éstas, acentuándose cada vez más, las distorsiones estructurales existentes.
- A medida que se profundiza la llamada "globalización dependiente", se refuerzan estas distorsiones, profundizándose el dominio y explotación de los países subdesarrollados, que es lo que interesa realmente, al imperialismo mundial.

En consecuencia, uno de los graves problemas que afronta el poblador de Lima Metropolitana es el deterioro y/o ausencia de una mejoría significativa en la calidad de vida urbana; debido, lógicamente, a muchos factores, entre estos a la disminución y/o ausencia de mejoría significativa en la calidad de los servicios urbanos (entre ellos el de transporte)

En la presente monografía se trata de demostrar que el proceso de urbanización reciente podría explicarse a partir de esta teoría, ilustrando tal aseveración, a

través de distintos aspectos de la problemática urbana: tugurización, violencia, transporte urbano, etcétera.

El autor es consciente de que al mostrar sólo algunos aspectos de la problemática urbana (con algo de preferencia en el transporte) y focalizado en Lima Metropolitana, no demuestra totalmente nuestra teoría sobre la urbanización dependiente en el país (ni su reformulación actualizada: la urbanización dependiente contemporánea).

Para hacer un estudio completo al respecto, habría que considerar también los otros factores tales como: el agua y desagüe, el problema de la basura, etcétera, cuyo tratamiento escapa al propósito de la presente monografía.

Resumiendo por capítulos, podríamos decir que en el capítulo I se expone ampliamente la Teoría de la Urbanización Dependiente del Sociólogo Aníbal Quijano. Según el mencionado teórico, el tipo de urbanización en Latinoamérica es consecuencia de la dependencia, pero este fenómeno adquiere relativa autonomía y es interactiva con el proceso de la dependencia económica. En este capítulo se mostrará en forma genérica, los efectos del proceso de

urbanización dependiente en varios aspectos (informalidad, marginalidad, etcétera) pero sin ampliar el estudio de ellos.

En el capítulo II se trata un poco más el servicio de transporte urbano, puesto que el suscrito trabajó dos años en la formación y creación de la Secretaría Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima Metropolitana (Gobierno Municipal del Dr. Alfonso Barrantes Lingán) y por lo tanto, tiene un conocimiento directo del tema.

Se constata por ejemplo (a lo largo del desarrollo de la presente monografía) que el servicio de Transporte Urbano no ha mejorado sustancialmente, en esta década; sino que, por el contrario, ha empeorado. Avizorando unas posibles conclusiones de acuerdo a nuestra teoría, podríamos asegurar -que siguiendo el modelo económico neoliberal-, se reforzaría la UDC, por lo que bajaría o se mantendría la calidad de los servicios urbanos. Por lo cual, la única solución estaría enmarcada en un cambio radical de la sociedad. Avanzaremos en la demostración de lo anteriormente sustentado a lo largo de la presente monografía.

Otra de las conclusiones, posibles de avizorar es que, no habría solución estructural y de largo plazo a la problemática urbana en general y al del Transporte Urbano en particular; sino se eliminan las estructuras dependientes en el Perú, por lo que las recomendaciones serían sólo remedios parciales que no solucionarían, estructuralmente, el problema; quedando como cierto lo que Aníbal Quijano propone, es decir, *que todo estudio urbano al margen de la Sociología de la dependencia, se torna inválido para responder a las crecientes necesidades de respuestas efectivas que nuestra gran urbe requiere, para que a su vez, ésta nos de los servicios que todo ciudadano merece*".

La importancia de la presente monografía, estriba en que, si bien es cierto que en las ciencias sociales existen diversas corrientes de pensamiento y que no existe una teoría absoluta, el presente estudio se refiere fundamentalmente a una de ellas y pone a consideración sus propuestas y planteamientos, con el deseo de incentivar la discusión, "de la contraposición de ideas saldrá la verdad", decían algunos filósofos griegos.

Este estudio se precia de ser fundamentalmente económico-social, pues nos parece que es la única forma válida de tener una óptica verdadera al momento de dar unas líneas directrices generales a la solución de la problemática urbana. Por consiguiente, no nos dejamos llevar por soluciones parciales y tecnicismos que esconderían en el fondo, no una visión genérica y globalizadora del fenómeno urbano, sino soluciones coyunturales de corto y mediano plazo destinadas al fracaso si se examina el largo plazo.

Es oportuno señalar que el presente trabajo, pretende ser la continuación del concepto de la urbanización dependiente de Aníbal Quijano, creándose el bosquejo del concepto de la urbanización dependiente contemporánea. Este concepto implica avanzar en la revalorización de teorías que tuvieron algún peso específico en las discusiones sociológicas y económicas y que han sido mayormente abandonadas, en la última década, porque imperaba, a nivel mundial, la ideología neoliberal.

CAPITULO I

LA URBANIZACION DEPENDIENTE EN LATINOAMERICA Y EL PERU

I.1.-MARCO TEORICO

El marco conceptual en que se mueve A. Quijano es la corriente dependentista que tiene influencia marxista, se busca revalorizar y rescatar su pensamiento. Es necesario puntualizar algunos conceptos que sobre la sociedad y la urbanización, remarca el mencionado sociólogo, es decir sus conceptos de dependencia y su relación con la urbanización, vale decir, la urbanización dependiente, a la que llamaremos (para identificar a esta teoría) "Urbanización Dependiente Clásica".

Estos conceptos fundamentales han sido extraídos mayormente de su libro: "Dependencia, Urbanización y Cambio Social en Latinoamérica". Editorial Mosca Azul, Lima, 1977.

Conceptos Fundamentales :

- a) Es en el capitalismo, donde la ciudad se convierte en la forma básica de poblamiento, solamente en ella alcanza sus máximas expresiones la estructura social del capital.

- b) El capital se desarrolla poniendo en marcha dos procesos:
 - Despojo de la gran masa de la población de todo otro recurso que no sea su fuerza de trabajo, lo cual implica la separación de esa población de todo tipo de vinculación personal o social que obstaculice ese despojo; esto es: la ligazón a la tierra, a las relaciones tribales, de casta, de etnia, de servidumbre personal, etcétera. Marx llamó "liberación" de la mano de obra a este proceso de desarticulación.

- Concentración de grandes masas de trabajadores, como mano de obra activa en determinados lugares; pues la fábrica es la unidad celular de la producción capitalista, ya que, el capitalismo tiende a la concentración espacial del mercado.

- c) La ciudad es el ámbito por excelencia en la cual se cristaliza y perdura la desvinculación de los trabajadores de sus previas vinculaciones sociales y la secularización de la cultura; que la universalización de la mercancía y del mercado -como forma de relación social-, requiere e implica.

- d) De otro lado, el capitalismo es también el modo de existencia social en el cual las clases sociales y sus luchas adquieren su máximo nivel de maduración. Y en la medida en que la ciudad es el escenario privilegiado de la actuación del capital, ella es, también, el tablado central de las luchas de clases.

Urbanización y capitalismo son, pues, fenómenos que en la historia contemporánea se implican mutuamente. Y América Latina -en el periodo capitalista-, es una de las más elocuentes muestras de ello.

f) La implantación del capital- en condición dominante- en forma monopólica, desarrollada fuera de América Latina y, en consecuencia, con sedes nacionalmente externas de realización y de acumulación de la plusvalía aquí generada, no solamente definió y consolidó la situación dependiente de estas formaciones sociales en el orden capitalista, sino también configuró formas diversas de articulación entre capital y precapital; entre capital imperialista y capital nacional, según las particularidades del proceso histórico de cada una de las formaciones sociales nacionales y del interés específico que la burguesía imperialista definía en cada una, en momentos diferentes.

Según Aníbal Quijano, conceptúa el imperialismo como una relación entre el todo y las partes, entre el orden capitalista en su conjunto y cada una de nuestras formaciones sociales específicas. En otros términos: a los varios niveles de poder y de conflictos que atraviesan, en cada momento, la estructura conjunta del orden capitalista.

- g) De esa manera, esta forma de implantación del capital condicionó -en América Latina-, la configuración de la estructura productiva, de las relaciones y luchas de clases en sus múltiples niveles y; para lo que aquí interesa, la expresión espacial de esa configuración histórica, la ubicación y estructura de las ciudades y de otras formas menores de poblamiento urbano, así como las relaciones urbano-rurales y regionales.
- h) El capitalismo se desarrolla siempre de manera desigual y combinada. En América Latina, como en otros lugares en donde se dan diversas formaciones económico sociales sometidas a procesos equivalentes de implantación del capital, esas esenciales características del proceso capitalista cobran intensidad y agudeza exacerbadas, expresándose en las formas transicionales que asumieron las relaciones sociales de producción surgidas por la articulación entre capital y precapital; las concomitantes relaciones de clases; los profundos desequilibrios inter-regionales, urbano-rurales e interurbanos, que delataban y delatan hoy los desequilibrios intersectoriales de la economía desigualmente penetrados por el capital y por diversas formas de capital, ya que se combinan en un mismo

momento modalidades capitalistas que corresponden -en la historia global del capital-, a etapas muy distantes y muy distintas.

- i) El modo de organización del espacio, como continente de estructuras de dominación y de explotación y como expresión de ellas, es, pues, en nuestros países, un producto directo del proceso peculiar del capitalismo en su etapa imperialista.

I.2 EL PROCESO DE URBANIZACION DEPENDIENTE LATINOAMERICANO Y PERUANO

Por otro lado, sobre el proceso de urbanización latinoamericano en sí, Aníbal Quijano, sustenta:

- a) La urbanización se constituye como problema en Latinoamérica al finalizar la Segunda Guerra Mundial, por la magnitud de este fenómeno social.
- b) Este hecho social se constituyó en un problema social, cuando fue incorporado como una dimensión explícita en las luchas de clases.

- c) Los aluviones migratorios de la posguerra hace estallar las anteriores estructuras urbanas, espaciales y; socialmente, modificaron las relaciones ecológica-demográficas entre el campo y la ciudad, entre las regiones y entre los varios niveles urbanos de la sociedad.
- d) Dentro de las principales ciudades, se establecen formas precarias de poblamiento urbano adoptando en cada país denominaciones diversas: Favelas, en Brasil; Villas Miserias, en Argentina; Rancherías, en Venezuela; Callampas, en Chile; Barriadas, en Lima; alterando la configuración de las ciudades con bolsones de miseria, de suciedad y estilos de vida carentes de "urbanidad", lo que más adelante se le llamaría el "achoramiento" de la sociedad, "Lima La Horrible", etcétera.
- e) Las ocupaciones ilegales de tierra para poblar van aumentando, rompiendo el "sacrosanto derecho burgués de propiedad" (así como la denomina Quijano) y enfrentando a las fuerzas del orden por el deseo de incorporarse a la ciudad. Es decir, se lucha por tener un espacio para

habitar. El espacio urbano se constituye en un nuevo escenario de la lucha de clases.

- f) Si bien la burguesía reacciona reprimiendo a la población invasora, por miedo a la invasión que ellos suponían roja (Quijano, al sustentar esta denominación, hace referencia al temor que generaban en los grupos dominantes estas invasiones y al "cliché" que utilizaban los periódicos para referirse a la población invasora) descubre después que el crecimiento demográfico de las ciudades incluye nuevos mercados y un nuevo terreno de acumulación, excepcionalmente, rentable.
- g) Se constituye, de esta manera, un nuevo sector de actividad económica que invade el capital monopólico e implementa métodos "viviendistas" para ampliar su dominio capitalista, logrando también de paso neutralizar a las capas medias y pobres en rebelión con un objetivo fijo: de que no se radicalicen cuestionando el sistema, sino más bien absorbiéndolos.
- h) Junto con la expansión y diversificación del capital, nacen nuevas capas de proletariado (activo y en

reserva) y clases medias, que lucharán contra el orden oligárquico, presionando a una modernización reformista, o bien, comienzan a combatir directamente al sistema.

- i) De esta manera, se da el hecho de que la ciudad es el marco central de las luchas de clase del capital. Al mismo tiempo, que se intensifican las luchas sociales en el campo, redefiniéndose conforme se modificaban las relaciones urbano-rurales.
- j) El Proceso de Urbanización no es sólo un problema demográfico y de vivienda; sino es una expresión mayor de las modificaciones radicales en la estructura global de la sociedad y además, como canal y soporte de nuevas tendencias de dominación y de conflictos de clase.
- k) Todo lo anterior no es sino parte de la aceleración del proceso de expansión del capitalismo, puesto que es el periodo de: la desintegración de las previas estructuras de relaciones de producción de origen precapitalista; de la desintegración de los mecanismos de articulación entre capital y precapital; de

modificación de las relaciones entre capital monopólico internacional e interno.

- l) La desintegración de las previas estructuras económicas y sociales, significó para la gran masa de la población, su desvinculación definitiva de todo aquello que aún impedía su inmediata y directa sujeción al dominio del capital o, en términos marxistas, se produjo un proceso masivo de liberación de mano de obra y la constitución de un mercado más amplio y más "libre" de fuerza de trabajo.

- m) Este proceso se manifestó y canalizó en las grandes migraciones, que atravesó el cuerpo entero de la sociedad, concentrándose necesariamente en aquellos centros que la previa historia del capitalismo había constituido en cada país, y se orientó en general, a través de los canales que se habían ya constituido en las profundas desigualdades regionales, urbano-rurales e interurbanas, bajo el dominio del capital.

Como comentario nuestro, este concepto que sustenta Quijano también podría reforzarse con la teoría de la "Causación Circular" de la que habla G. Myrdal, esto

es, que las regiones adelantadas o desarrolladas tienden a mantener las desigualdades sobre otras regiones, sobre las cuales ejerce dominio u opresión.

Dicho en otras palabras, la formación histórica social pesa sobre el presente. Por ejemplo, Lima Metropolitana, va a tratar siempre de mantener su relación de dominio.

Por eso es que, inclusive, el Alcalde de Lima Alberto Andrade declaró (cuando le preguntaron si él iba a ser el Jefe de los Organismos de Descentralización en el gobierno del Presidente actual) que era la persona menos indicada para encargarse de esa tarea. También es necesario recordar que el Ingeniero y actual congresista Rafael Rey dijo que la descentralización sólo era posible si el poder está descentralizado en los representantes provincianos con mandato político.

- n) La anteriormente descrita: expansión, diversificación y generalización del capitalismo en América Latina, es también parte del proceso de acentuación tanto del carácter monopólico del capital y de la internacionalización del mismo, todo bajo el control de

las burguesías imperialistas. Regresamos ahora, al resumen de los conceptos fundamentales de Aníbal Quijano:

- ñ) Para América Latina, como para otros países dependientes, lo anterior implicaba su entrada en el proceso de constitución de una nueva división internacional de trabajo; pero también de fortalecimiento del dominio del capital monopólico internacional, articulándose con todos los niveles y tipos de capital previamente existentes en estos países. Es decir, una estructura capitalista aún más desigual y contradictoria.

Acá Quijano se refiere a los cambios habidos en el contexto de la Alianza para el Progreso, puesto que el presente documento aludido se refiere a los años sesenta y setenta, en donde imperaba el neo imperialismo clásico (según A.G. Frank) y donde era política común, la política de sustitución de importaciones.

- o) En esta época, justamente, coincide la incorporación del capital en el Perú al proceso de mayor

internacionalización del capital y a su correspondiente acentuación monopólica. Se produce, también, la fase más aguda de la desintegración de las previas relaciones de origen precapitalista, produciéndose así, una configuración extremadamente contradictoria.

- p) Es de esta manera, que se da en América Latina la liberación masiva de mano de obra, justo en el momento en que la monopolización del capital dominante en las condiciones del subdesarrollo, estrechaba por sus propias características sus necesidades de absorción de esa mano de obra en la producción directa de bienes y desataba a fondo la típica "terciarización" de la economía, que el capital monopólico engendra en todas partes, pero que en las condiciones del subdesarrollo asumen una relevancia especial.

Como comentario nuestro, sostenemos que esta terciarización, si bien fue una deformación de la estructura capitalista dependiente, en alguna medida paliaba en algo las necesidades populares, dado que la informalidad y el subempleo no llegaban a tan altos niveles como en la década de los noventa.

Este sector terciario tenía entradas que fueron cada día decrecientes, llegando éstas a ser muy exiguas al final de los noventa, década en que se comprimió brutalmente la demanda. Esto se debió a la reducción del mercado (hay menos personas con ingresos formales, dado que con la privatización se eliminaron numerosos puestos de trabajo estatales no creándose éstos en la empresa privada)

Por lo tanto, las principales ciudades de Latinoamérica acentuaron, al mismo tiempo, sus características macroconcentradoras de población, se "terciarizaron" y además pasaron a albergar un gigantesco ejército industrial de reserva en su mayor parte inabsorbible en el ejército industrial activo.

Toda esta tendencia se ha acentuado en la década del 90.

Asimismo, podemos sustentar que si a la teoría de la dependencia (clásica AGF) le corresponde la urbanización dependiente clásica (sustentada por A. Quijano, nos hablaba el mencionado autor sobre la existencia del proceso de industrialización por sustitución de importaciones, aunado a un relativo

crecimiento de rol del estado como agente económico y productor de normas relativamente restrictivas); lo mismo podríamos decir de que a la teoría de la dependencia contemporánea le corresponde la urbanización dependiente contemporánea. Es decir que a la anterior teoría de la urbanización dependiente (clásica, expuesta anteriormente), se le debe agregar algunas características. Esto es, que en estos años, (producto del neoliberalismo: la liberalización unilateral aún mayor del comercio, la economía en general y las finanzas, la acentuación de la economía de mercado y de las privatizaciones), características de la dependencia económica contemporánea se han agudizado las desigualdades de las regiones, la desigualdad campo-ciudad y, en consecuencia, se ha dado la "urbanización" aún mayor de la sociedad rural, (produciendo una mayor migración a las mas grandes urbes, lo que ocasiona la desestructuración del entorno demográfico-ecológico). Podemos decir, generalizando, que se está acentuando la problemática urbana (dentro de esta podemos considerar el aumento del desempleo y subempleo urbanos), ya anteriormente conocida. Recalcando que, como consecuencia del crecimiento caótico, desordenado y sin planificación

efectiva de Lima Metropolitana, continúa sin resolver la carencia de servicios urbanos con calidad, que es lo que requieren los ciudadanos de nuestra gran urbe.

Todo lo cual, nos lleva a concluir que los aspectos matrices de la urbanización dependiente, entre otros, la dependencia económica y el centralismo, en nuestra época, específicamente en la última década, se han acentuado, cambiando algunas formas del contexto sobre el cual actuamos, por lo que las teorías de Quijano son válidas en su esencia fundamental, aunque hay que añadirle las reformulaciones ya anotadas.

Ampliando estos conceptos, podemos decir que la "urbanización dependiente" se refuerza (en el concepto Quijanista), ya que más elementos de la cultura urbana hacen su introducción al campo o las zonas semi-ruralizadas, lo que va creando más migración, más abandono del campo, más enclaves, más destrucción regional, y más desestructuración ecológica-demográfica de las urbes sobrepobladas del país, (principalmente Lima Metropolitana)

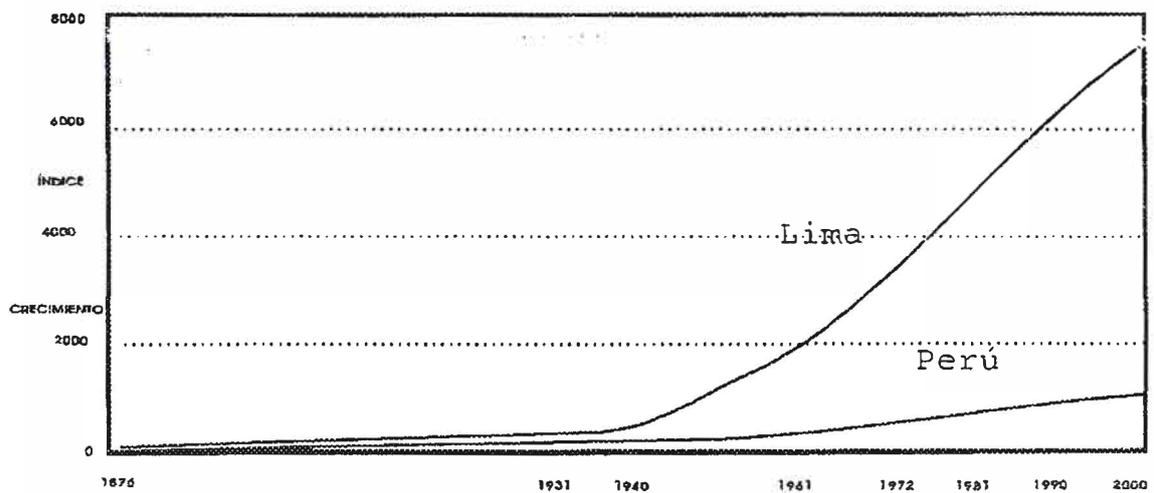
Todo lo sustentado anteriormente nos describe más específicamente el concepto de urbanización dependiente contemporánea.

Seguidamente, se tratará, de demostrar cómo, la urbanización dependiente contemporánea y la desestructuración ecológica-demográfica actual, ocasionan la no resolución, en gran parte, de los problemas urbanos que existen en Lima Metropolitana, y cómo se agudiza la problemática urbana (ya anteriormente definida) en la década de los noventa.

Por la limitación de la presente monografía, se presentarán sólo algunos aspectos saltantes de la problemática de la ciudad, fundamentalmente desde la óptica de la economía urbana. Queremos mostrar algunos cuadros y gráficos en los que se pueden verificar nuestras hipótesis relativas a la urbanización dependiente contemporánea.

Gráfico 1. Índice de crecimiento de la Población del Perú y de Lima (Real Y Proyectada)

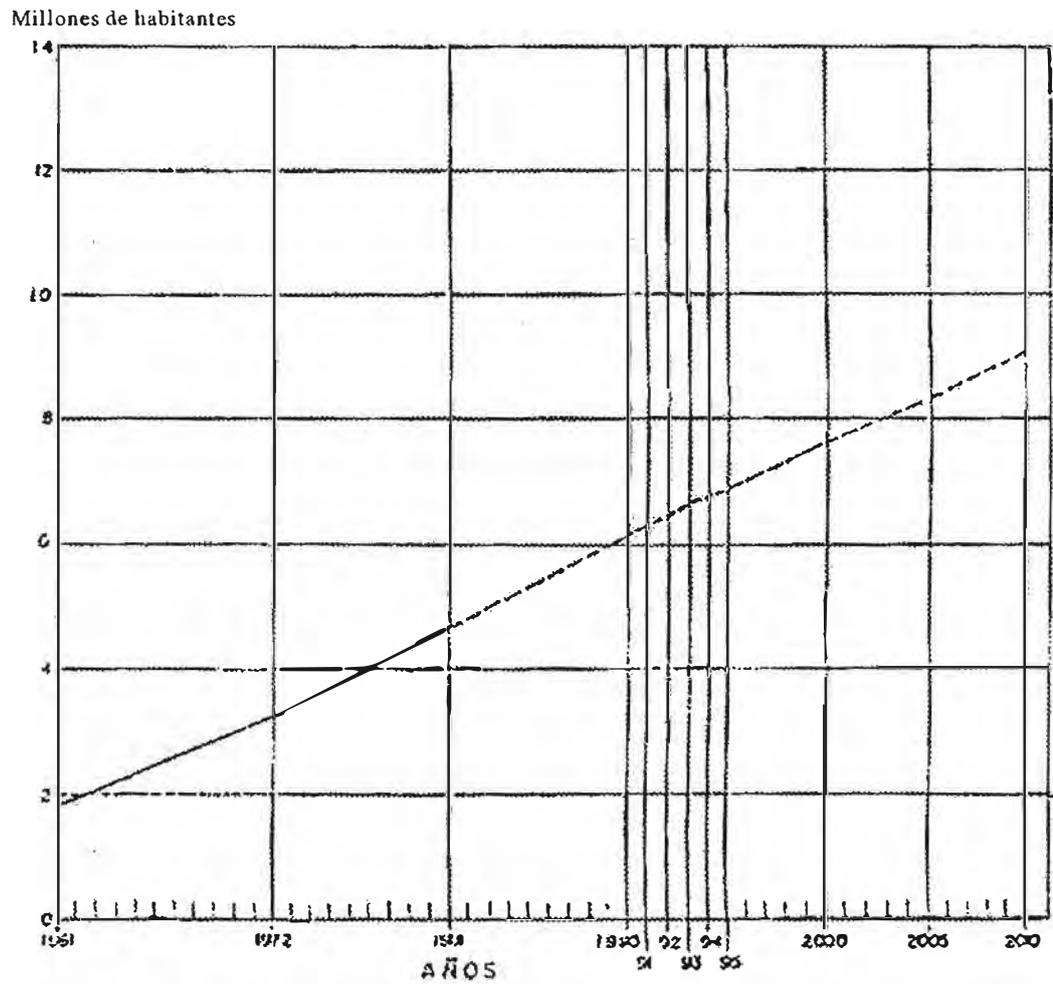
Miles de habitantes



Fuente: Boletines varios de Análisis Demográfico I.N.E.

Elaboración: Edgardo Quintanilla Q.

**Gráfico N° 2: Población de Lima Metropolitana
(en millones de habitantes)**

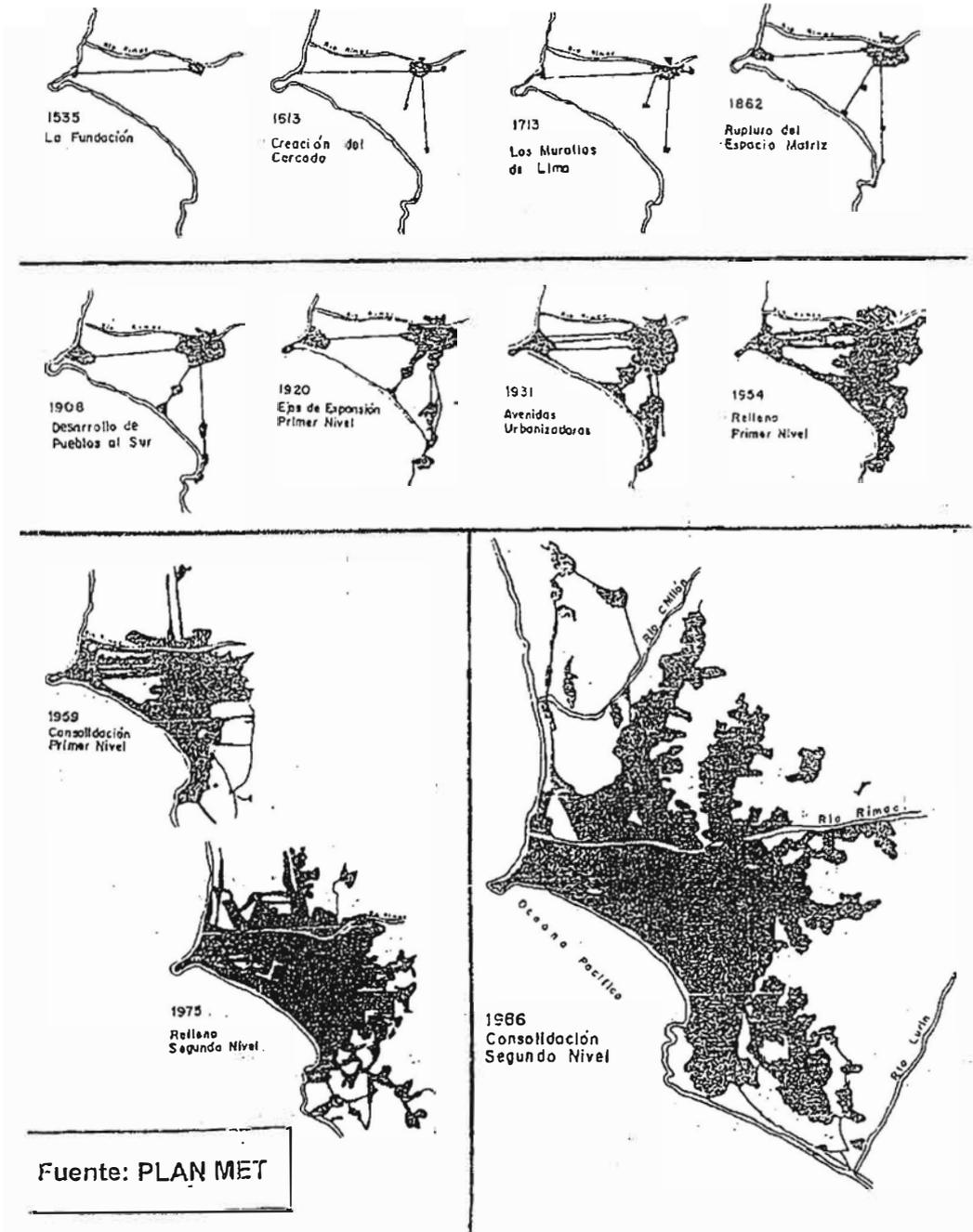


Años	1961	1972	1981	1990	1991	1992	1993	1994	1995	2000	2005	2010
Lima Metropolitana en Miles de Habitantes	1836	3295	4608	6118	6268	6420	6572	6725	6877	7620	8339	9008

Fuente: INEI Julio 1992

Elaboración: de la misma fuente

Gráfico N° 3:
Crecimiento Urbano de Lima Metropolitana
en el Siglo XX



En el gráfico N° 1 vemos que la tasa de crecimiento de Lima Metropolitanas es mucho mayor que la del país, lo que ocasiona que en el período de 1970 al 2000 (en promedio) prácticamente se haya casi duplicado la población de esta gran urbe, lo cual significa que la tendencia de crecimiento es explosiva, más aún que en las décadas del 50 al 70.

En los gráficos 2 y 3 vemos que el crecimiento de Lima Metropolitana ha sido más explosivo en el período de 1975 a 1990, reforzando así nuestra hipótesis: que la macrocefalía de Lima Metropolitana, en cuanto a población, ha seguido subsistiendo y que, además, este crecimiento poblacional es mucho mayor al que se ha producido a nivel nacional.

Todo lo anterior, es refrendado por el gráfico N° 2, en donde nos muestra cómo Lima Metropolitana (que aparece como una mancha de aceite que se expande continuamente y es muy posible que cope todo el espacio de las provincias de Lima y Callao). Tal vez, en un futuro no

muy lejano, ya no existan significativas áreas verdes dentro de los límites de éstas provincias.

Por ejemplo, el día Martes 25 de Mayo del 2002 los periódicos nos informan de un intento (de grandes proporciones) de haber querido invadir terrenos agrícolas, más allá del kilómetro 22 de la Av. Túpac Amaru.

Todo lo anteriormente descrito, nos confirman que los problemas urbanos de los 60-70 (invasiones de los Cerros alrededor de Lima y otras zonas), siguen dándose. Es más, se está agravando este peligro debido a la migración continuada y sostenida hacia la capital.

En el período de los años 1980 al 2000, incluso esta situación se agudizó, fundamentalmente, por los siguientes hechos:

1. Siguió el centralismo y el abandono de las provincias, ocasionando gran cantidad de migrantes hacia Lima Metropolitana (eran exiliados económicos)

2. Se inició el conflicto con los grupos levantados en armas (Sendero Luminoso y el MRTA) sobre todo, en el campo o en las zonas semirurales. Producto de la guerra interna hubo cientos de miles que se refugiaron -escapando a este conflicto-, en las ciudades y, fundamentalmente, en Lima Metropolitana.

Todo lo anterior creó un crecimiento urbano caótico y, aunado a que en la década de los 90, se terminó de retirar todo tipo de atisbo de planificación nacional al eliminar y disolver el INP (Instituto Nacional de Planificación) con lo que hubo un mayor liberalismo en la economía. En consecuencia, se reforzó este problema por el hecho de que no existe una planificación nacional o es mucho menos efectiva cuando tenemos un sector estatal minimizado.

Este empequeñecimiento del INP, se dio gradualmente, desde la época del segundo gobierno de Belaúnde.

En consecuencia, al haber macrocefalia en Lima Metropolitana y al estar esta población sin grandes recursos, subempleada, con trabajo precario, en muchos casos desempleada (por los grandes despidos que se dio en las empresas estatales privatizadas, ver

anexo N° 5 para visualizar mejor este fenómeno), y al no encontrar mejoras económicas y de mayor y mejor empleo (tal como se había prometido a la población, que esto iba a suceder con el "sinceramiento de la economía" y las privatizaciones). La población en muchos casos se tugurizó. En otras palabras, el crecimiento urbano se volvió caótico, ocasionando que más de un millón de pobladores en Lima Metropolitana, vivan hacinados.

En un artículo del diario el Comercio², se encuentran numerosos datos relativos, sobre todo, a la tugurización. A continuación mostramos algunos párrafos del diario citado:

"En la capital, es decir en los 49 distritos que forman parte de Lima Metropolitana y el Callao, existe un total de 225,190 viviendas que se encuentran tugurizadas. aparte de estar construidas con materiales precarios, encontrarse deterioradas y de carecer de servicios básicos.

Estas viviendas, generalmente, se encuentran en zonas antiguas, pero también en las riberas del río Rimac, en quebradas, cauces secos, ladera, en áreas que antes

² El artículo en mención se encuentra en la sección B, página 12 del referido diario, Lunes 24 de Abril del 2,000

fueron rellenos sanitarios y en zonas no aptas para la construcción de viviendas.

Una investigación realizada durante varios años por dos expertos en prevención de desastres, el doctor Jorge Durand y el ingeniero José Trujillo, encontraron que en estas viviendas tugurizadas moran, en total, un millón 187,433 habitantes.

La mayor cantidad de viviendas de este tipo se encuentran en el distrito de San Juan de Lurigancho, en donde existen 25 mil viviendas y en las cuales habitan 130 mil personas.

Según los expertos Jorge Durand y José Trujillo; el explosivo crecimiento socio-demográfico -que se traduce en una serie de desequilibrios urbanos-, se refleja en el elevado número de viviendas tugurizadas que tienen como característica la degradación ecológica del espacio urbano de la ciudad; además, de los problemas generados por la pobreza extrema. Subrayan que casi un 27% de la población de la ciudad está afectado por la extrema pobreza, lo que equivale a aproximadamente dos millones 25 mil habitantes³.

³ Estas estadísticas difieren de las que se han conseguido teniendo fundamentalmente como fuente las instituciones oficiales en el gobierno de Fujimori. Parece que es un estudio que ha utilizado un manejo estadístico más serio. Este acápite es anotación nuestra, no corresponde al artículo en mención.

“Esta cantidad de habitantes se ve obligada a ocupar zonas consideradas vulnerables, como las riberas del río Rímac, las quebradas, cauces secos, laderas de los cerros circundantes a la ciudad, otrora rellenos sanitarios”, añaden.

Problema y solución

Lima Metropolitana tiene un área de 2,854 km cuadrados y una población de 7,5 millones de habitantes. Hay una constante demanda de nuevas áreas urbanizables para satisfacer los requerimientos de la expansión de la ciudad. Es necesaria la construcción de 18,570 viviendas anualmente y la habilitación urbana de 300 hectáreas cada año.

Ambos ingenieros, consideran que se debería establecer programas de reubicación de las personas que viven en tugurios. También recomiendan diseñar, ejecutar y desarrollar proyectos de renovación urbana para recuperar áreas y revalorarlas y así reducir el déficit de viviendas”.

Cuadro⁴ N° I Número de viviendas tugarizadas y su respectiva población según distritos de Lima Metropolitana. Indica que crecen zonas vulnerables.

N°	Distrito	Viviendas tugarizadas	Población
1.	S.J. de Lurigancho	25.000	130.000
2.	La victoria	13.500	68.850
3.	Villa El Salvador	8.300	44.820
4.	Lima Cercado	23.000	115.000
5.	Ate	3.600	17.640
6.	Callao	17.800	96.120
7.	S.J. de Miraflores	2.500	12.000
8.	Villa María del Triunfo	3.400	17.340
9.	San Martín de Porres	21.000	105.000
10.	Chorrillos	14.890	69.983
11.	Los Olivos	11.500	59.800
12.	El Agustino	2.800	14.640
13.	Independencia	9.800	48.020
14.	Surquillo	2.200	11.000
15.	Rímac	13.000	67.600
16.	Lurigancho	4.000	20.800
17.	Carabayllo	8.000	42.200
18.	Breña	11.000	52.800
19.	Barranco	1.900	10.640
20.	Ventanilla	2.300	11.960
21.	Santiago de Surco	9.300	52.800
22.	Magdalena del Mar	2.800	15.120
23.	Chaclacayo	1.200	7.000
24.	Miraflores	2.100	10.500
25.	Jesús María	2.800	14.000
26.	San Miguel	1.500	8.100
27.	Lince	4.200	23.520
28.	Pueblo Libre	3.400	17.000
29.	Bellavista	2.800	14.000
30.	La Perla	1.500	8.400
31.	La Punta	200	1.100

Fuente: Estudios Diversos de los expertos en la temática Dr. Jorge Durand e Ingeniero José Trujillo.

Elaboración: Diario "El Comercio"

NOTAS DEL ARTÍCULO⁵

⁴ El nombre del cuadro le corresponde al suscrito. La numeración del cuadro también.

1. La ubicación del Perú implica un alto riesgo sísmico. Placa Tectónica de Nazca. Las viviendas tugurizadas constituyen un grave problema en caso de sismo, son altamente vulnerables.
2. En Lima existen 27% de viviendas precarias y 73% de viviendas seguras.
3. Las viviendas precarias tienen deterioro y, además hacinamiento: características de los tugurios.

Todos estos problemas de segregación y pauperización fueron el caldo de cultivo de respuestas violentistas de grupos subversivos, lo que ocasionó unas respuestas de represión indiscriminada por parte de los aparatos del Estado, todo lo cual produjo que incluso muchos inocentes murieran como consecuencia de la guerra interna que se dio en la década del 80 fundamentalmente.

Por otro lado, como una manera de demostrar el gran peso que alcanzó la violencia política (descrito anteriormente) como un hecho fundamental adicional que impulsó las migraciones internas hacia Lima Metropolitana, mostraremos el cuadro Nro II y el cuadro Nro III relativos a la violencia en el Perú.

⁵ Estas notas estaban dispersas en el tenor del artículo del periódico, se les ha ordenado para su presentación.

Cuadro N° II La Violencia Política

Acciones subversivas registradas entre 1981 y 1997 por grupos subversivos.

Año	SL	MRTA	Total
1981	715	-----	715
1982	890	1	891
1983	1122	1	1123
1984	1734	26	1760
1985	1960	90	2050
1986	2394	155	2549
1987	2252	237	2489
1988	2244	171	2415
1989	2979	170	3149
1990	2610	169	2779
1991	2523	262	2785
1992	2689	306	2995
1993	1729	189	1918
1994	1062	133	1195
1995	1091	141	1232
1996	792	91	883
1997	544	137	661

Fuente: Policía Nacional del Perú (Tomado del Compendio Estadístico Socio-Demográfico 1997-1998, INEI).

Elaboración: Suplemento del Siglo, del diario La República. Editorial especial de aniversario 20 años: 1981 - 2001

Cuadro N° III Costo Social de la Violencia

Número de muertos registrados entre 1980 y 1995

Año	FF.OO.*	Civiles	P.S.**	Narcos	Total
1980	1	2	-	-	3
1981	2	2	-	-	4
1982	39	87	44	-	170
1983	92	749	1966	-	2807
1984	99	1758	2462	-	4319
1985	65	410	884	-	1359
1986	136	510	622	-	1268
1987	126	388	183	-	697
1988	289	1030	667	-	1986
1989	348	1450	1251	149	3198
1990	258	1584	1542	68	3452
1991	334	1287	1522	37	3180
1992	455	1482	1151	13	3101
1993	233	876	575	8	1692
1994	72	265	304	11	652
1995	38	47	80	9	174
Total	2587	11927	13253	295	28062

(*) Fuerzas del Orden

(**) Presuntos subversivos

Fuente: Instituto Constitución y Sociedad: "Estadísticas de la Violencia Pública y Social"

Elaboración: CEDOC - APRODEH, citado en el diario La República. Suplemento del Siglo. Pag. 23

En los dos cuadros anteriores, está incluida la Violencia Política que se ha dado en las urbes, durante la década de los 80 y 90 en la que la violencia urbana fue uno de los elementos adicionales que formaban el paisaje de las ciudades.

Si a todo esto le agregamos la violencia en otras formas, podemos analizar a continuación el cuadro N° IV que es relativo a los delitos contra la vida.

Cuadro N° IV Delitos Contra la Vida. Perú 1980-1990

N° de delitos contra la vida, el cuerpo y la salud. Período 1980-1990	52,333
Homicidios	Entre 30 y 40%
Suicidios	10%
Lesiones de todo tipo	50%

Fuente: División de Homicidios. PNP.

Elaboración: Suplemento del Siglo diario La República, pag 29

En los últimos ocho años, con la violencia política controlada en gran parte, la violencia urbana volvió a arreciar. Aquí un cuadro de los homicidios cometidos por la delincuencia, por año.

Cuadro N° V. Número de homicidios según año de ocurrencia.

Año	Cifras
1994	3,223
1995	2,945
1996	2,867
1997	2,506
1998	1,980
1999	1,312
2000	1,302
2001	606 Enero-Junio

Fuente: División de Homicidios

Elaboración: Suplemento del Siglo diario La República, pag 29

En la década de los 80 se cometieron los clásicos secuestros con retención de la víctima por muchos días, negociación y pago de rescate.

En los 90 apareció una nueva modalidad: el secuestro al paso. Aquí las cifras.

Cuadro N° VI. Número de secuestros según año

Año	Cifras
1994	1,669
1997	1,886
1998	1,795
1999	1,994
2000	1,468
2001	717
	Enero-Junio

Fuente : Dinincri. PNP

Elaboración: Suplemento del Siglo diario La República,

pag 29

En relación a la delincuencia, el suplemento especial nos da los siguientes datos:

- "12 de los 14 lugares con mayor riesgo a nivel mundial son ciudades latinoamericanas.
- Lima es una ciudad de violencia intermedia dentro de América Latina. La clasificación incluye riesgo general, tanto factores políticos como el nivel de seguridad personal.
- Estudios comparativos señalan que Lima tiene un patrón menos violento que ciudades análogas de El Salvador, Colombia, Brasil y México, pero mayores que los de Chile y Bolivia. Por ejemplo, mientras que en el área metropolitana de San Salvador un 20% de individuos fueron asaltados a mano armada en 1996, durante 1998 en Lima este porcentaje fue del 5%.
- En el Perú, los índices de violencia delictiva han aumentado luego del control de la violencia terrorista.
- El Instituto Peruano de Criminalista calculaba en 1997 que en Lima existían mil pandillas, con un promedio de veinte integrantes por pandilla.

La edad de los miembros de una pandilla fluctúa entre los 13 y 19 años, de lo que resulta un promedio de 15 años. En el 2001 se considera que existen 1,200 pandillas.

El número de efectivos policiales fluctúa entre 100 y 110 mil efectivos a nivel nacional, la mitad de ellos en Lima. Cuentan con 400 vehículos y el mismo número de motocicletas. Los expertos dicen que se necesitan unos 3 mil vehículos para la lucha contra la delincuencia" (El Suplemento, pag. 31).

Por otro lado, en relación a los penales, el siguiente cuadro nos ilustra al respecto.

En la actualidad hay 86 penales en todo el Perú.

Total de la población penal: 26 mil 59 presos, compuesto por 23,957 hombre y 2,102 mujeres.

Cuadro N° VII. Datos sobre penales peruanos 2001

Número de penales en todo el Perú	86
Total de la población penal	26,059 presos
Total población penal masculina	23,957
Total población penal femenina	2,102
Procesados	17,530
Hombres	16,273
Mujeres	1,173
Sentenciados	8,529
Hombres	7,687
Mujeres	842

Fuente: Perú en cifras.

Elaboración: Suplemento del Siglo diario La República, Pag. 31.

Si examinamos más profundamente los cuadros del IV al VII, notamos que la violencia urbana común ha aumentado cuando la violencia subversiva ha decrecido.

Es decir, en los últimos años sigue siendo un problema grave el de la inseguridad ciudadana. A veces, incluso, pobladores de asentamientos humanos tienen que hacer rondas urbanas y, muchas veces, capturan delincuentes, los cuales son ajusticiados y/o flagelados.

Por lo expuesto, se hace imperioso cuantificar, económicamente esta problemática (al igual que cuando las personas cometen asesinatos se les impone una reparación civil en monetario).

La inseguridad, violencia y represión, incide también indirectamente en el desarrollo económico nacional en general y en la calidad de vida urbana. Los límites de la presente monografía impiden hacerlo; pero sería un buen tema de tesis de grado o de estudio.

Ya existen, muchos economistas que realizan estudios que relacionan, las actividades al margen de la

ley, con la economía doméstica y nacional (lo formalizan matemáticamente en base a modelos).

Para terminar, hay que acotar que muchas veces los grupos subversivos (en donde existen -pero nunca aparece cuando se les necesitan- la seguridad ciudadana formal: serenazgo y policía nacional), han logrado captarse a una parte de la población asegurándoles la "seguridad ciudadana" (seguridad ante la delincuencia común) lógicamente con sus propias normativas.

El hecho de que muchos pobladores no cuenten con seguridad ciudadana frente a la delincuencia (a pesar de que tributan impuestos para que el estado y la municipalidad los protejan), significa, a final de cuentas, una forma más de marginación y exclusión urbanas. Hay muchos lugares en asentamientos humanos donde campean las pandillas y donde no aparecen en forma continuada, la policía y el serenazgo. Este hecho debe reflejarse en cualquier cuantificación estadística que se haga de la calidad de vida del poblador de Lima Metropolitana.

Dado que en muchas estadísticas y/o estudios no consideran esta problemática de segregación-marginación para evaluar la calidad de vida, significa que esos estudios son sesgados, determinados por intereses económicos y políticos puntuales. Un ejemplo lo tenemos cuando el suplemento de "La República", da a conocer las estadísticas de los niveles de empleo de Lima Metropolitana, puntualizando que:

"Vale aclarar que las cifras del 2,000 fueron proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadística de Informática, organismo que durante la dictadura -según algunas denuncias- maquilló ciertas cifras para pintarnos el cuento de Perú, país con futuro". (el suplemento, pag. 17).

Habiendo tratado algunos aspectos de la problemática urbana como una forma de sustentar que la teoría se complementa con la práctica, en relación a la teoría de la urbanización dependiente contemporánea, trataremos también el transporte urbano como un aspecto de la urbanización. Lógicamente el hecho de tratar varios aspectos urbanos y el transporte entre ellos, no demuestran total y absolutamente lo sustentado

teóricamente, para eso haría falta un estudio más profundo que una monografía.

Hacemos notar que vamos a tratar un poco más ampliamente sobre el transporte urbano, sólo por el hecho de que el suscrito trabajó dos años en la Secretaría Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima Metropolitana y que ha realizado diversos estudios (no publicados) en relación a la temática. Además de haber asistido a varios seminarios al respecto, son estas razones por la que -en relación al transporte urbano-, el suscrito se explaya un poco más.

CAPITULO II

EL TRANSPORTE URBANO EN LIMA METROPOLITANA PERIODO 1990-2000. UNA EVALUACIÓN CRÍTICA DE LA LIBERALIZACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE URBANO

El problema de transporte, tránsito y vialidad es uno de los más graves que afecta a la metrópoli, con sus consecuencias en la calidad de vida, en la seguridad y en la pérdida de horas-hombre de los millones de usuarios que emplean el servicio.

Lima Metropolitana, por ejemplo, es una de las pocas capitales iberoamericanas con gran población (aproximadamente 8 millones) que no cuenta con un sistema de transporte rápido masivo y así como este problema,

podríamos examinar ampliamente el transporte urbano, el cual es estudiado por numerosos expertos con ponencias en seminarios (ver los anexos relativos al transporte urbano al final de la presente monografía donde se puede tener una idea cabal del diagnóstico y de la problemática en general de este servicio urbano, la mayor parte de estudiosos coinciden en el diagnóstico de este servicio urbano)

Pero, para dar inicio a una exposición y propuesta de solución definitiva en los aspectos tanto técnicos como laborales, económicos y sociales del tema, lo que tenemos que plantear es primero que todo, la solución política general y sistémica para resolver esta problemática.

Se gana muy poco, por ejemplo, en plantear una solución técnica adecuada en una determinada coyuntura en un sector de la ciudad, cuando a los 10 años producto de la migración masiva y el hipercentralismo, esta solución técnica se vuelve insuficiente (por ejemplo si la obra ha sido programada para tener vigencia 20 años) y sólo ha sido un paliativo temporal para la resolución de esta problemática.

Sirva de ejemplo patético las antiguas vías construidas para un determinado número de carros y un determinado flujo de tránsito sobresaturadas mucho antes de lo planificado.

Se realiza el presente trabajo, también con la finalidad de plantear propuestas a las distintas alternativas de otros estudiosos del tema en cuestión.

Aclarando, podemos decir que si no se dan soluciones políticas adecuadas, poco se hará a favor de resolver los distintos aspectos de la problemática en cuestión.

Se toma como marco de referencia en este acápite el período de 1,990- 2,000 (gobierno de Alberto Fujimori) y se estudia con mayor interés el transporte público de la capital, pues es el más voluminoso, en relación al transporte privado.

Se trata de mostrar en el presente trabajo, que tomando como marco teórico, la teoría de la dependencia contemporánea, y de la urbanización dependiente contemporánea, podemos concluir (ver anexos relativos a los accidentes de tránsito y de transporte urbano, al

final de la monografía) de que si no se opta para encaminar al Perú a una transformación económica radical, siempre vamos a estar sujetos a la dominación internacional, la que nos lleva al colonialismo económico y, en consecuencia, a la urbanización dependiente que implica a su vez: pobreza, falta de recursos, informalidad y la no dotación de servicios urbanos de calidad (entre estos la seguridad ciudadana y el transporte urbano)

Por lo que resulta totalmente falaz, tratar los problemas urbanísticos al margen de la sociología de la dependencia, como dice el sociólogo Aníbal Quijano.

Lo máximo que se puede (dentro del sistema) hacer por el Transporte Urbano es realizar el programa de medidas propuestas por la Municipalidad de Lima Metropolitana en el Seminario Internacional sobre Transporte Urbano (ver anexos al respecto). Esto sería posible realizar si se trabaja con planeamiento estratégico los distintos factores involucrados en la problemática, como son:

El Gobierno Central.

Los Gobiernos Municipales (Lima y Callao).

Los Usuarios que emplean tanto los medios de transporte público como privado.

Estas soluciones discutidas en el seminario y que la mayoría de estudiosos están de acuerdo con implementarlas, creemos que resolverían una parte significativa pero no esencial de la problemática general del transporte urbano.

La parte esencial ya dependería de futuras transformaciones socio políticas que implicarían una distinta correlación de fuerzas en el poder del estado. Por ejemplo, la concreción del proyecto del tren eléctrico y su puesta en marcha es dependiente, fundamentalmente, de la salud de las arcas fiscales. Si gran parte de los impuestos, se dedica al pago puntual de la deuda externa, no habrá manera de concretizar un transporte rápido masivo, dado que éste necesita de subsidios estatales, tal como se da en la mayoría de países que cuentan con un tipo de transporte práctico, eficiente y útil.

Por ejemplo, ¿cómo se descontaminaría el ambiente, si siempre hay importación masiva y libre de autos y, además, el parque automotor (autos viejos y obsoletos) no disminuye significativamente?

Défnitivamente, dentro de los marcos del sistema, y mucho más aún en el gobierno de Fujimori, no iba a ser posible ninguna solución.

A continuación hacemos un esbozo (por los límites del carácter del presente estudio: el nivel de monografía) de propuestas técnicas con el fundamento teórico del socialismo científico.

Listado de propuestas de lineamientos generales de propuestas técnicas orientadas a la solución de la problemática del transporte urbano en Lima Metropolitana.

1. Estos lineamientos están enmarcados en un sistema económico socialista, es decir cuando exista ya el gobierno de los trabajadores, la democracia de los productores.
2. Implementación del sistema de transporte rápido masivo estatal (teniendo como eje el tren eléctrico) que tiene la virtud de reordenar y sistematizar el transporte urbano en Lima Metropolitana. El tren se constituiría, de este modo, como el eje central del transporte urbano.

3. Va a ser posible implementar el tren a pesar de tener los costos elevados, pues va a ser estatal y los recursos fiscales se obtendrán de condonar la deuda externa impagable e inmoral (tal como la denomina El Vaticano). Además, se sobreentiende que las fuerzas productivas van a crecer incesantemente, ya que las relaciones de producción capitalistas que anteriormente han sido una traba para el desarrollo de estas fuerzas productivas, han sido eliminadas.

4. La dotación de ómnibus de gran capacidad para complementar el transporte urbano masivo.
Estas empresas de grandes unidades serán estatales socialistas (análogo a los sovjoses).

5. Impulsar la cooperativización de las empresas de micros en la tendencia de crear un "privado social", en la cual se fomente una cultura de solidaridad para que en el futuro mediato, éstas formen un engranaje social con los anteriores sovjoses, en la perspectiva futura de que pasen a ser socializadas, el ritmo de la "socialización no compulsiva" (he ahí nuestra diferencia con el "socialismo real") lo impondrá la fuerza que tendrá el estado obrero, producto de la

· correlación de fuerzas a nivel nacional y mundial, es decir en la medida en que el socialismo tienda a ser un sistema cada vez más universal.

6. Impulso total a las ciclovías, con impulso estatal para fomentar el ciclismo (se pueden comprar grandes cantidades en China Popular, tal como lo hace actualmente Cuba) en distancias cortas y medianas.
7. Por medio de la diferenciación de precios se puede direccionalizar esta preferencia para hacerlo masivo, así como hacer propaganda ecologista y de buena salud (Dr. Pérez Albela, Ricardo Belmont Cassinelli y Primeros Ministros Nórdicos que manejan bicicleta para dar el ejemplo).

De esta manera, lograríamos masificar su uso al nivel de China Popular, Cuba y países nórdicos.

8. Impuesto progresivo a los carros particulares nuevos (hasta los 5 años) pues se necesita imponer una preferencia para el peatón y el ciclista y una discriminación impositiva al automovilista particular.

9. Ayudados por una política nacional de imponer la planificación imperativa se terminará con el centralismo y la discriminación a las regiones, lo que se puede complementar en relación a la problemática es enviar algunos miles de micros a algunas ciudades de tercer orden que comenzarían a crecer, dado que se supone Lima Metropolitana ya no seguiría creciendo.

Todo esto se realizaría con la finalidad de descongestionar la gran capital, que siendo una megalópolis, ya se está volviendo inmanejable.

10. Otras medidas complementarias que coadyuven a la solución del transporte urbano, tales como el control estatal planificado de vehículos, control en cuanto a tamaño y características de la flota a importar.

CONCLUSIONES GENERALES Y RECOMENDACIONES

1. La teoría de la urbanización dependiente A. Quijano está vigente plenamente, lo que se ha hiperacentuado es la mayor informalización producto del peso que ahora alcanzan el desempleo, el subempleo, por lo que la denominación más actualizada sería la urbanización dependiente contemporánea. Es en el presente, en que las urbes ejercen un mayor poder de atracción a las zonas rurales y semirurales producto de la mayor difusión de la cultura urbana, pero que al no haber una correspondiente producción que absorba la creciente migración interna, lo único que se acentúan es la tugurización, la delincuencia, la segregación y la degradación de las masas pobres.

Esta urbanización dependiente contemporánea en América Latina tiene efectos negativos en el Perú. Estos efectos negativos son cada vez mayores, por el carácter racista y/o discriminador cultural (étnico) de la distribución de la ayuda estatal a las zonas mayoritariamente indígenas o semiindígenas y a las zonas segregadas de la ciudad capital. Aunado esto a la agresión de la cultura "urbanizada" de los medios informativos que se mofan y degradan a los indígenas y

mestizos oscuros en programas de televisión de señal abierta. En consecuencia, no crea un deseo de reforzar la identidad nacional, y que al final acentúa el subdesarrollo, la dependencia y la falta de autoestima, contribuyendo de esta manera a bajar el índice de desarrollo nacional.

2. Definir las características de la urbe, al margen de las contradicciones que enfrentan a los grupos sociales que la constituyen, crea una ideologización burguesa que oculta la lógica que orienta y articula su desarrollo; la lógica, en el ámbito espacial, de la reproducción de la fuerza de trabajo.
3. Es imposible tratar el fenómeno urbano, al margen de la sociología de la dependencia, como dice Aníbal Quijano. Nosotros generalizaríamos, en el sentido que: el fenómeno urbano no puede ser tratado al margen de la teoría de la dependencia económica, pues ésta atraviesa, trasvasa los distintos fenómenos de la urbe, por lo cual no se puede (sin esta óptica) plantear soluciones estructurales que resuelvan en su gran mayoría los distintos aspectos de la problemática urbana, y por ende, el de los servicios urbanos: entre

ellos, el de Transporte Urbano. A lo mas se pueden plantear distintas medidas que resolverían parcialmente, el problema de la calidad de este servicio. Con estas medidas, (parciales, coyunturales, no estructurales) la gran parte de estudiosos del tema están plenamente de acuerdo.

4. Por otro lado, tanto las radiografías del Transporte Urbano en Lima Metropolitana, así como el resumen de los problemas más importantes no cambian esencialmente. Véase, por ejemplo, tanto lo sustentado por el Ing. Ismodes en su libro de Economía Urbana 1,995, como lo sustentado en el Seminario Internacional 2,001 por la Municipalidad de Lima Metropolitana, son muy parecidos en el diagnostico.

Como hemos señalado anteriormente, hay mucho parecido en los diagnósticos que hacen los estudiosos en el tema, por ejemplo el mencionado Ing. cita en el libro aludido (ver bibliografía pag.184) que los principales problemas son: excesivo parque automotor de transporte público (47,000 unidades) con una antigüedad de 15 años como promedio, por lo que el 65% de este total contamina el aire con emisión de gases, etcétera. Esto lo

sustentaba el año 1995, lo que parece un calco y copia de la realidad actual descrita por la Municipalidad de Lima Metropolitana en el último seminario que se realizó al respecto. En uno y otro diagnóstico, sólo cambian las cifras y lo hacen en la medida que entre uno y otro diagnóstico, median 5 años.

5. Con varias de las medidas propuestas en el seminario internacional el suscrito también está de acuerdo, la diferencia estriba en que gobierno, en que Estado, se pueden realizar y concretizar éstas medidas y como se realizarían estas medidas, a quienes afectarían y quienes serían los beneficiados. La alternativa que se plantea está enmarcada en un sistema económico alternativo.
6. Todas las cifras y estadísticas presentadas corroboran enteramente las teorías sustentadas por el suscrito. Ha faltado, tal vez, ahondar algunos aspectos y se ha profundizado más, ciertos temas, son los límites de la presente monografía. Es decir, no se han tratado todos los aspectos de la problemática urbana en forma proporcional.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Castello Manuel y Borja Jordi. Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información. Unidad de Nations for Human Seettlements (habitat) taurus.
- Diario La República. Edición Especial de Aniversario 20 años. Noviembre 2001. Lima. Edición 12.
- Ferre, Aldo, 1998. América Latina y la Globalización. Editorial Revista de la CEPAL. Número Extraordinario.
- Frank, André Gunder, 1976. La inversión extranjera en el sub desarrollo latinoamericano. Editorial Causachum. Lima
- Hans de Wit, Octubre 1,981. El transporte Público en Lima Metropolitana. Centro de Investigación de la Universidad de Pacífico. Lima.
- Indacochea, Alejandro. Mayo 1,998. Cajamarca Competitiva. Saywa Ediciones S.R.L. Lima.
- Instituto Libertad y Democracia. Enero 1990. El Transporte Urbano de Pasajeros en Lima. Editorial Ediciones El Virrey S.A. Lima.
- Ismodes Alegría, Julio César. Diciembre 1,997. Economía Urbana. Teoría y Práctica. La ciudad de Lima. Taller Gráfico. Cruz y Cia. Lima.
- Julio Calderón Febrero 1983. La Lima de los 80 Crecimiento y Segregación Social. DESCO. Centro de

- Estudios y Programación del desarrollo Editorial Andrómeda S.A. Lima.
- Kuazynski, Pedro Pablo y Ortiz de Zevallos Felipe, 2001. El Reto 2,001: Competir y crear empleo. Empresa Editores El Comercio. Lima.
 - Mariátegui, José Carlos. Octubre 1,996. Siete ensayos de Interpretación de la Realidad Peruana. Editorial Minerva.
 - Quijano, Aníbal. 1,977. Primera Edición. Dependencia, Urbanización y cambio social en Latinoamérica. Editorial : Música Azul Editores. Lima.
 - Sánchez león, Abelardo. 1978. El Transporte Público en Lima Metropolitana. DESCO. Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo Lima.
 - Sánchez León, Abelardo. Julio Calderón (1,987). El Laberinto de la Ciudad. Políticas del Estado 1950-1979 DESCO. Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo. Lima.
 - Shuldt, Jurgen. Febrero 1997. Falacias y Alternativas en torno a la globalización. Revista "Ecuador debate". N° 40 Quito, Ecuador.
 - Stavenhagen, Rodolfo. 1995. Siete Tesis Equivocadas sobre América Latina. Editorial Civilizacao Brasileira S.A. Brasil.
 - José Luis Cano 1,989. El Secreto del Tren Eléctrico. Editorial Nasca Azul Editores. Lima.

ANEXOS

ANEXO N° 1
MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO

SEMINARIO INTERNACIONAL Y TALLERES SOBRE
TRANSPORTE PUBLICO URBANO EN LIMA Y OTRAS
METROPOLIS IBEROAMERICANAS: PROBLEMAS Y
POSIBILIDADES

14 Y 15 DE MAYO DEL 2,001

Documento de trabajo: sustento de la exposición

de la Sra. Elvira Moscoso Cabrera

Directora Municipal de Transporte Urbano

Municipalidad Metropolitana de Lima

INDICE DE DESARROLLO HUMANO IDH (Indice Posicional)

El índice de Desarrollo Humano DIH clasifica a los países en términos de esperanza media de vida, alfabetización y bienestar general, como una medida del progreso humano.

Un transporte eficiente contribuye a mejorar el IDH, el cual por la concentración de actividades en medio urbano es crítico para el poblador.

DESARROLLO HUMANO ALTO 01-46	DESARROLLO HUMANO MEDIO 47-139	DESARROLLO HUMANO BAJO 140-174
ARGENTINA (35)	MEXICO (55)	---
CHILE (38)	VENEZUELA (65)	---
URUGUAY (39)	COLOMBIA (68)	---
---	BRASIL (74)	---
---	PERU (80)	---
---	ECUADOR (91)	---

Fuente: Programa Naciones Unidas para el Desarrollo. Informe Mundial 2000

SITUACION DE LA INFORMALIDAD EN LA OPERACION DEL TRANSPORTE PUBLICO (AL 31-03-2001)				
CONCEPTO	TIPO DE RUTA	RUTAS	EMPRESAS	VEHICULOS
FORMAL	LIMA	356	320	21,052
	LIMA-CALLAO (INTERCONEXION)	86	65	3,953
	CALLAO (CON CONVENIO)	74	53	1,359
	SUB - TOTAL	516	384(*)	26,364
INFORMAL	CALLAO (SIN CONVENIO)	88	71	5,184
	HUAROCHIRI (AUTORIZO AL MARGEN DE LA LEY 27181)	124(**)	107(**)	7,500(**)
	SUB - TOTAL	212	178	12,684
TOTAL GENERAL		728(***)	561	39,048

(*) Incluyen empresas con más de un tipo de ruta (lic. no lic. e interconexión).

(**) Cifras estimadas por no tener información oficial.

(***) Cifra que no excluye rutas autorizadas por más de una provincia.

Fuente: Dirección Municipal de Transporte Urbano

ANEXO N° 2
ACCIDENTES DE TRANSITO

Es conocida esa frase que dice que los accidentes de tránsito han provocado más muertes que el terrorismo o la delincuencia en las dos últimas décadas. Desde el año 1980, hasta la actualidad, 24 mil 31 personas han muerto en las pistaS; y otras 6 mil 718, sufrieron heridas de diversa gravedad. Casi, como el terrorismo:

Año	Accidentes	Muertos	Heridos
1980	922	932	187
1981	946	997	194
1982	988	1,080	198
1983	1,010	1,110	190
1984	963	1,019	190
1985	859	899	202
1986	1,009	1,065	200
1987	1,048	1,110	215
1988	1,077	1,100	232
1989	1,035	1,093	255
1990	1,104	1,157	299
1991	1,097	1,156	244
1992	1,214	1,285	288
1993	1,334	1,429	515
1994	1,263	1,361	517
1995	1,234	1,304	430
1996	1,116	1,188	341
1997	1,036	1,108	526
1998	1,120	1,170	402
1999	1,000	1,070	377
2000	907	971	475
2001	396	417	241

CAUSAS PRINCIPALES EN PORCENTAJE SEGUN MOTIVOS

- Imprudencia del conductor	34%
- Imprudencia del peatón	26%
- Ebriedad del conductor	19%
- Ebriedad del peatón	17%
- Otros	4%
- TOTAL:	100%

NUMEROS DE MUERTOS POR 10 MIL VEHICULOS

Perú	32
Chile	10
Costa Rica	Menos de 10
Estados Unidos	2

Fuente: División de Accidentes de Tránsito

Elaboración: Suplemento del Siglo. Diario La República,
página 30. Año 2001

ANEXO N° 3
SITUACION ACTUAL Y PROBLEMÁTICA
DEL TRANSPORTE

DOCUMENTO: PONENCIA DEL ING. EDUARDO CARRILLO BENVENUTO
"SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA DEL
TRANSPORTE"

Fuente : Documento de trabajo entregado a los
asistentes al seminario internacional "El
Transporte Público Urbano en Lima y otras
Metrópolis Iberoamericanas. Problemas y
Posibilidades" Lima 14-15 de Mayo del 2001

1. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DE TRANSPORTE
TRANSITO Y VIALIDAD.

a. EL TRANSITO.

La ciudad de Lima tiene una población 7'647,000
habitantes (proyección sin incluir El Callao) que
generan un total de 11'236,000 viajes diarios, de
los cuales el 82 % o sea 9'214,000 se realizan en

vehículos de servicio de transporte público y el 18 % restante (2'022,000 viajes) en vehículos privados.

El tráfico en la ciudad de Lima presenta una situación caótica. El Area Central, sus accesos y las demás vías interdistritales están congestionadas, la mayor parte de las mismas al limite de su capacidad, con niveles de servicio E y F velocidades entre 4 y 10 kilómetros por hora, y por ende, elevados tiempos y costos de viaje, así como accidentes y alarmantes niveles de contaminación ambiental.

El tiempo de viaje de ida y vuelta al trabajo en transporte público de los residentes en los conos, es en promedio, de 4 horas diarias, como se realizan 6.5 millones de viajes casa trabajo casa, se gastan 26 millones de horas por día y en un año (280 días) 7,280 millones de horas, lo que considerando un valor de S/. 3 por hora representa un costo de 21,840 millones de soles o 6,240 millones de dólares anuales que debe ser disminuido.

Por el mal comportamiento de los conductores y peatones que no respetan los reglamentos; deficiencias en el otorgamiento de licencias de conducir, en la planificación y control de tránsito; y en el sistema de sanción de infracciones, se generan problemas que reducen notoriamente la capacidad vial.

No se realiza un control eficiente del tránsito, ocasionándose, entre otras cosas, un alto número de accidentes. Según los registros de la Morgue Central de Lima en los años 1998 y 1999 se ocasionaron 2,655 y 2,398 muertes por accidentes de tránsito, los que dan promedios de 7.2 y 6.7 muertes diarias.

En las estaciones ubicadas en el Centro de Lima en las que la Dirección General de Salud mide la concentración de contaminantes ambientales, los promedios alcanzan niveles que sobrepasan los estándares de la O.M.S., como se aprecia en el cuadro siguiente:

CONTAMINANTE / AÑOS	1995	1996	1997	1998	1999	ESTANDAR OMS
DIOXIDO DE NITROGENO	122	135	168	241	146	40
PARTICULAS EN SUSPENSIÓN	204	259	218	249	242	75
DIOXIDO DE AZUFRE	83	100	87	103	125	50

b. EL TRANSPORTE

El 24 de julio de 1991, por medio del Decreto Legislativo N° 651, el anterior Gobierno Central liberó el servicio de transporte público de pasajeros y permitió la importación de vehículos usados.

Muchos desocupados invirtieron sus indemnizaciones y ahorros en la adquisición de vehículos desechados en otros países por su antigüedad y se dedicaron al transporte de pasajeros, generándose aumento de unidades y de empresas, saturación y desorden del tránsito vehicular en las principales vías de Lima.

El Gobierno dictó el D.S. N° 010-92-TC del 18.09.92 dando un plazo de 60 días para que los municipios provinciales formularan su Plan Regulador de Rutas de Transporte Urbano de Pasajeros.

El Municipio Metropolitano de Lima fue el único que cumplió con dicha disposición, pero por falta de recursos y corto plazo, solo repitió las condiciones y recorridos de las 408 rutas que existían.

La Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima (DMTU) se vio obligada a seguir recibiendo solicitudes de autorización de rutas y las personas cuyas solicitudes fueron rechazadas por no cumplir con las condiciones mínimas, obtuvieron la autorización para operar en la Ciudad de Lima en los municipios provinciales limítrofes o por medio de recursos de amparo.

Como consecuencia, la flota de transporte público de ruta fija pasó de 10,700 unidades en 1990 a 55,000 en el presente año.

En la actualidad, el transporte de pasajeros lo realizan 561 empresas particulares, que cubren 728 rutas de las que 156 están inoperativas; sólo operan 572, de las cuales 212 (37%) no han sido

autorizadas por la DMTU. Muchas de ellas por disposiciones judiciales (recurso de amparo) no pueden ser controladas por la DMTU.

La mayor parte de las empresas, no están bien organizadas. Algunas de ellas, son agrupaciones de propietarios de un vehículo (con los problemas de operación y gestión que ello conlleva), en otros casos, "promotores" obtuvieron la autorización y juntaron a propietarios a los que representan y cobran por aceptarlos en la "empresa".

Las rutas no han sido estudiadas, ni racionalizadas, ni adecuadas a la demanda por transporte a las condiciones de la infraestructura vial. Muchas de ellas, tienen recorridos de más de 80 kilómetros.

El servicio transporte público es de muy mala calidad, sin las normas mínimas de seguridad y comodidad.

La flota de transporte público de ruta fija es 5 veces mayor que la requerida. De sus 55,000

unidades, sólo 26,374 están inscritas en la DMTU, 12,700 operan indebidamente autorizadas por Huarochirí y el Callao y se estima que hay más de 15,000 unidades que operan sin autorización. La mayor parte; son muy antiguas, están en mal estado de conservación y son inadecuadas a la vialidad.

Las unidades operan muchas veces a menos del 30% de su capacidad.

Los ingresos de las empresas no alcanzan a cubrir los costos reales, ni mucho menos la reposición, razón por la que no pueden ser sujetos de crédito.

Aunque el centro (de la ciudad de Lima) no representa ni el 20% del origen o destino de los deseos de viaje, más del 70% de las rutas de transporte público cruzan por lo menos una vez el Area Central. El servicio transporte público es de muy mala calidad sin las normas mínimas de seguridad y comodidad.

No se ha realizado un estudio con los alcances y nivel necesarios para ubicar y racionalizar los paraderos del servicio de transporte público.

Como muchos (conductores) particulares se dedican a brindar servicio de taxi, se estima que este tipo de servicio cuenta con más de 70,000 de las cuales sólo 24,333 están registrados en la DMTU.

Se están creando servicios de taxis colectivos de ruta fija entre Miraflores y el Centro de Lima, que usan vías restringidas.

No se permite el ingreso de unidades del servicio de transporte público de ruta fija al denominado Damero de Pizarro, lo que ha originado la gran concentración de taxis y colectivos, que en muchos casos, representan el 70% del volumen de vehículos que circulan por las vías de dicha zona.

c. LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Aproximadamente, el 40% de la población de Lima, reside en los denominados Conos Norte y Noreste que colindan con el centro de la ciudad, del que están separados por el Río Rímac. La falta de puentes y vías que los conecten al resto de la red, origina que usen cotidianamente como paso obligado los puentes Del Ejército, Santa Rosa y Ricardo Palma y

las Avs. Caquetá (Alfonso Ugarte), Tacna (Garcilazo de la Vega), Abancay; elementos viales que están altamente congestionados.

La descoordinación y mal estado de conservación del sistema de semaforización, complica la operación vehicular en las vías del Area Central, originando detenciones innecesarias que producen congestión, reducen la velocidad y aumentan el tiempo de viaje.

Gran parte de las intersecciones, están mal diseñadas. Muchas vías, no están bien señalizadas. Por falta de un adecuado mantenimiento muchas vías están en malas condiciones.

No hay un buen sistema de terminales de transporte interprovincial de pasajeros. Cada empresa tiene su propio terminal, generalmente ubicados en el Area Central (de la ciudad), con muy poca capacidad. Las salidas y llegadas de los buses generan gran congestión.

La mayor parte de los paraderos del servicio de transporte público de ruta fija, están mal ubicados

y no tienen espacio adicional a la vía, por lo que las operaciones de subida y bajada de pasajeros se realiza en el carril derecho y, en muchos casos, en dos o más carriles, reduciendo la capacidad de la vía.

En el Centro de Lima, los paraderos de taxis reducen la capacidad de las vías y por otro lado, muchos de ellos, para captar pasajeros se estacionan en zonas prohibidas o circulan a muy baja velocidad.

Las decisiones de inversión están en manos de muchas entidades, no responden a una planificación y, muchas veces, se realizan sin estudios de alternativas ni de costo beneficio adecuados, por lo que no se optimizan los recursos.

Malas soluciones viales crean problemas y generan congestión.

d. EL MARCO POLÍTICO

La falta de un adecuado marco legal imposibilitó el logro del ordenamiento del tránsito y del servicio de transporte público de pasajeros, generándose

vacíos legales y superposición de funciones de la MML con otras entidades, como son el MTCVC, municipios provinciales colindantes, proyectos especiales, etcétera.

Hace más de 2 años, que se promulgó la Ley General de Tránsito y Transporte, pero hasta la fecha no se han elaborado todos los reglamentos.

El anterior Gobierno Central entró en competencia con los Gobiernos Locales, a los que les recortó atribuciones referentes a la planificación, administración y control del transporte y tránsito, además de reducirles los ingresos.

Estos conflictos crearon el caos que impera en la actualidad, se propició la aparición de rutas y unidades piratas en el servicio de transporte público; se resquebrajó la autoridad por que terceros otorgaron rutas y dejaron sin efecto acciones y disposiciones municipales.

Se crearon proyectos especiales autónomos, que como contaban con financiamiento asegurado (muchas veces por ley) realizaron inversiones de muy baja

rentabilidad, sin coordinar ni adecuarse al Plan de Inversiones del Instituto de Planificación Municipal (I.M.P.)

Actualmente, se están devolviendo las atribuciones, competencias, y los ingresos a los Gobiernos Locales, lo que representa una oportunidad para dar solución definitiva a los problemas de transporte y tránsito en la ciudad y, por ende, en el Area Central de Lima.

e. RESUMEN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS

- Deficiente marco legal.
- Conflicto de competencias, que origina inseguridad, desalientan la inversión e impiden la reestructuración de las empresas de transporte público.
- Sobreoferta de transporte público.
- Empresas con problemas económicos, que operan vehículos viejos y brindan mal servicio.
- Bajos ingresos e inseguridad normativa que imposibilitan el financiamiento.
- Pésimo sistema de rutas y paraderos de transporte público.

- Falta de puentes sobre el Rímac.
- Descoordinación del sistema de semaforización.
- Malas soluciones y diseños de proyectos viales.
- Incumplimiento de las normas por parte de los conductores y peatones.
- Falta de supervisión y control.

f. CONCLUSION

Las inversiones en vialidad no alcanzarán sus beneficios al 100% si no se reestructura el servicio de transporte público y se concentra la autoridad y responsabilidad de la gestión y control de transporte y tránsito en una entidad provincial. No se podrá reestructurar el servicio de transporte público ni solucionar los problemas de tráfico si no:

Coordinan el Ministerio de Transporte, la Municipalidad Metropolitana de Lima y los municipios provinciales vecinos.

Se anulan las rutas no autorizadas por la MML.

Se compromete el MTCVC a solucionar los problemas

2. PROPUESTA DE SOLUCIONES

- Coordinación y cooperación entre el gobierno central y los gobiernos locales (a nivel provincial).
- Reformar el marco legal y solucionar situación de autorizaciones de rutas otorgadas por entidades ajenas a la MML (Municipalidad de Lima Metropolitana)
- Reestructurar el sistema de rutas de transporte público, analizando las soluciones de Brasil, Chile y Colombia, diseñando una metodología de acuerdo a nuestra situación, adecuando, modernizando y reduciendo la flota sin perjudicar a los transportistas actuales y planificando el cambio en un período de 3 a 5 años
- El Ministerio de Transporte, Vivienda y Construcción (MTCVC), sólo debe ser un ente normativo a nivel nacional.

Reforzar el sistema de planificación a nivel provincial.
- Concentrar la autoridad y responsabilidad de la gestión y control de transporte y tránsito en una entidad provincial, que cuente con su propia policía de tránsito.

- Reforzar los sistemas de seguridad vial, control y sanción de infracciones.
- Poner en práctica un sistema de educación vial.
- Planear un sistema integrado de transporte masivo, con rutas de buses que posibilite el transbordo, sin pago adicional.
- Estudiar y programar la construcción de corredores viales con vías segregadas para el transporte público y paraderos adecuados.
- Estudiar, evaluar y resolver la situación de los proyectos:
 - Tren eléctrico.
 - Periférico Vial Norte.
 - Corredor vitrina.
- Ejecutar el proyecto del sistema de semaforización computarizada para la Gran Lima.
- Simplificar el procedimiento de expropiaciones manteniendo un precio justo y posibilitando la construcción de puentes sobre el Rímac y la complementación, ampliación y construcción de vías expresas y arteriales.

ANEXO N° 4**LIMA: ESTADO DEL PROBLEMA EN EL SIGLO XXI**

DOCUMENTO : "LIMA: ESTADO DEL PROBLEMA
EN EL SIGLO XXI"

Fuente : Documento de trabajo entregados a los
asistentes al seminario internacional "El
Transporte Público en Lima y Metrópolis
Iberoamericanas. Problemas y Posibilidades"
Lima 14-15 de Mayo del 2001

Autor : Municipalidad Metropolitana de Lima

La ciudad de Lima tiene una población próxima a los 8' millones de habitantes, que generan más de 11'000,000 viajes diarios, de los cuales el 82% o sea aproximadamente 9'200,000 se realizan en vehículos de servicio de transporte público y el 13% restante (2'022,000 viajes) en vehículos privados.

El transporte en la ciudad reviste condiciones caóticas. El área central, sus accesos y las demás vías inter-districtales están congestionadas; la mayor parte de las mismas al límite de su capacidad con velocidades muy bajas

entre 4 y 10 Km. por hora, lo que ocasiona elevados tiempos y costos de viaje, así como accidentes y alarmantes niveles de contaminación. Un alto porcentaje de conductores, sobre todo del servicio de transporte público, no respeta las normas y no hay un control eficiente por parte de la Policía Nacional.

En la actualidad, el transporte de pasajeros lo realizan 561 empresas particulares, que cubren 728 rutas. Sólo operan 572 de las cuales 212 (37%) no han sido autorizadas por la Dirección Municipal de Transporte Urbano (DMTU). Muchas de ellas, por disposiciones judiciales (recurso de amparo) no pueden ser controladas por la DMTU. Dichos recorridos no han sido estudiados, racionalizados, ni adecuados a la demanda del transporte, ni a las condiciones de infraestructura vial. Muchas rutas tienen el mismo origen y destino, recorridos coincidentes, con pequeñas variantes, o son paralelos. No se ha realizado un estudio con los alcances y nivel necesarios para racionalizar los paraderos de los vehículos de servicio de transporte público, los que han sido fijados por la costumbre o la iniciativa de las empresas.

La flota de servicio de transporte público es antigua, con más de 20 años y en muy mal estado de conservación, o vehículos reciclados, brindando un servicio sin las normas de seguridad y comodidad adecuadas. El tiempo promedio de viaje al trabajo en transporte público desde los conos Norte, Sur y Este es de más de 2 horas, lo que ocasiona no menos de 50 millones de dólares de pérdida al año en combustible y horas hombre.

Aunque el centro no representa ni el 20% del origen o destino de los pasajeros, más del 70%, de las rutas de transporte público cruzan por lo menos una vez el Área Central y, en particular, el Centro Histórico, convirtiendo a éste en un espacio sobre-utilizado por viajes involuntarios.

El desarrollo de la ciudad ha permitido la creación de una red vial urbana que soporta altos volúmenes de tráfico: sin embargo, una serie de inconvenientes crean problemas que reducen notoriamente la capacidad vial entre los que se pueden citar:

- a) Mal diseño de las rutas de transporte público.
- b) Reducido número de puentes sobre el río Rímac y la Vía Expresa.

- c) Excesiva flota de transporte público con vehículos inadecuados, inseguros y muy antiguos.
- d) Inadecuado diseño de paraderos del servicio de transporte público.
- e) Descoordinación y mal estado de conservación del sistema de semaforización.
- f) Falta de un adecuado marco legal.
- g) Incumplimiento de las normas de tránsito por falta de un estricto control policial.
- h) Malas soluciones y diseños de proyectos viales.
- i) La autoridad no tiene los debidas competencias y recursos.

Dada la importancia que el tema representa, con el apoyo de la Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania, SA y la Representación en el Perú del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Municipalidad Metropolitana de Lima organizó el Seminario Internacional "El Transporte Público en Lima y Metrópolis Iberoamericanas: Problemas y Posibilidades", cuyos objetivos son:

- Conocer experiencias exitosas en ciudades Iberoamericanas.
- Establecer las bases para un sistema eficiente de transporte, tránsito y vialidad de la capital.

- Formular recomendaciones para el Gobierno Local y el Gobierno Central.

Lima, es la única metrópoli Iberoamericana que no cuenta con un sistema de transporte rápido masivo: con esa idea, la Municipalidad Metropolitana ha invitado a participar a las experiencias de las ciudades más exitosas en el tema, tales como Bogotá, Santiago de Chile, Curitiba, Quito, Buenos Aires y Barcelona, de modo tal, que se pueda identificar un conjunto de recomendaciones adaptables a esta capital. Es de interés del Gobierno Local concertar con el Gobierno Central, para establecer las bases que permitan iniciar una solución definitiva en los aspectos tanto técnicos como laborales, económicos y sociales de un tema del cual depende en gran parte el desarrollo sostenible de la capital.

ANEXO N° 5**Sub Empleo y Desempleo Urbano**

	1996	1997	1998	1999
Adecuadamente Empleados	50.3	50.5	48.0	48.9
Subempleados	42.7	41.8	44.3	43.4
Desempleados	7.0	7.7	7.7	8.0
Total PEA	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: BCR

Elaboración: Pedro Pablo Kuczynski (P.P.K) El Reto 2001
Editorial El Comercio Lima, 2001.

Empleo Lima Metropolitana Porcentaje Fuerza**Laboral**

	1989 / 1990	1996
Empleo Adecuado	18.6	16.6
Subempleo	73.1	76.3
Desempleo	8.3	7.1
Total PEA	100.0	100.0
Empleo Público(1990=100)	100.0	84.5

Fuente: Diversas Instituciones Públicas y Cuánto S.A.
1995.

Elaboración: Efraín Gonzáles de Olarte. Extraído del Libro
Ganadores y Perdedores del Programa de Ajuste Estructural,
1989-1996.

artesano o de una distinguida familia, le caso es que recibió una educación esmeradísima y que Lampros lo inició en la poética y la música. A los 15 años dirigió el coro de los adolescentes que cantaron el himno triunfal por la victoria de Salamina. A los 27 años, hizo oposición al premio de tragedia y triunfo frente al mismo Esquilo. Obtuvo también, los primeros puestos en otros muchos certámenes y llegó a ser el poeta más querido de Atenas por su arte, su amabilidad y buenas cualidades personales. Fue amigo de Pericles y Fidias y se dice que ocupó el cargo de estratego y mandó con aquél la expedición contra Samos, si bien no mostró grandes dotes militares. De las 113 a 123 obras que se supone compuso, han llegado hasta nosotros siete:

- Ayar
- Antígona
- Electra
- Edipo Rey .
- Las triquinianas
- Filocetes
- Edipo en Colonia,

Estas dos últimas compuestas cuando contaba más de 80 años, pues conservó hasta su muerte la plenitud de su genio. Se afirma que murió de la alegría que le causó el triunfo de su Edipo. En 1911 se descubrió otra obra que se le atribuye: Los rastreadores, con Sófocles la tragedia hizo grandes progresos: