

**PABLO VEGA CENTENO SARA LAFOSSE<sup>1</sup>**

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

# El Metropolitano y los efectos del retorno de la gestión pública al transporte urbano

El inicio de operaciones del Metropolitano constituye un hito para Lima, pues supone el retorno objetivo de la gestión urbana al transporte público, luego de veinte años de ausencia. Para el análisis del impacto real de este nuevo medio de transporte sobre la ciudad, se propone partir de un enfoque de movilidad, que priorice las necesidades de desplazamiento de las personas sobre la circulación vial en sí misma, lo que equivale a preguntarse sobre su efecto dentro del tejido de la ciudad y no solamente en los territorios de la vialidad.



La manera en que se ha producido el crecimiento de la ciudad de Lima el siglo pasado ha sido estudiada en numerosos trabajos científicos. En ellos, siempre ha llamado la atención el aumento explosivo del tamaño de la población limeña —ocurrido con mayor intensidad desde mediados del siglo XX— y todo lo que ello supuso en demandas políticas y sociales y en efectos culturales<sup>2</sup>. No obstante, la expansión del territorio que ocupaba la ciudad fue incluso un fenómeno mucho más espectacular que su incremento demográfico, lo que llevó, por ejemplo, a que la tasa de densidad poblacional en 1961 fuera inferior a la de 1920 (Calderón, 2005).

Este crecimiento de la urbe se orientó sobre todo a satisfacer las necesidades residenciales, tanto de sectores sociales pudientes como de aquellos de menores ingresos económicos. De esta manera, la ciudad se expandió a través de suburbios —sobre todo hacia su zona sureste— y, principalmente, para los otros, a través del fenómeno de ocupación de terrenos en zonas de desierto y de contrafuertes andinos, tanto en las periferias sur y norte de la ciudad como hacia el este, configurando un universo residencial de poblaciones conocidas como *barriadas*, conformando lo que Calderón ha definido como la “ciudad ilegal” (2005).

Este particular fenómeno de metrópoli, como hemos señalado, ha sido bastante estudiado en términos de las prácticas políticas y sociales que los ocupantes de estas zonas periféricas de la ciudad pusieron en marcha. Asimismo, también ha sido materia de investigaciones la manera como estos pobladores resolvían la necesidad de contar con una vivienda<sup>3</sup>.

Sin embargo, al estudiar los requerimientos de esta población, también es indispensable interrogarnos sobre los otros lugares donde ellos resuelven necesidades cotidianas indispensables, como las de procurarse ingresos económicos, acceder a estudios y, en general, satisfacer las necesidades vitales de la familia, incluidos otros aspectos. Ello supone, entonces, interpellarnos acerca de cómo se llevan a cabo las prácticas de movilidad cotidiana

requeridas por las personas, es decir, por qué la gente se desplaza dentro de la ciudad y cómo resuelve esta necesidad<sup>4</sup>.

Partiendo de este interrogante, en el estudio llevado a cabo por Vega Centeno, Dextre y Alegre (2011) se encontró que la historia de la formación y desarrollo del transporte público informal de la ciudad guarda estrecha relación con el tipo de expansión urbana que experimentó Lima. Por una parte, el crecimiento territorial de la ciudad trajo consigo el surgimiento de nuevas centralidades urbanas, pero la mayor parte de estas se localizan dentro del área central de la ciudad, entre el Cercado, La Victoria, San Isidro y Miraflores (Gonzales, Del Solar y Del Pozo, 2011), lo que facilita una hiperconcentración de viajes cotidianos hacia esta zona de la ciudad.

De esta manera, si bien Lima se expandió sobre la base de gran cantidad de población asentada en barrios populares conocidos como *barriadas*, para la gran mayoría de sus habitantes el sustento económico debía ser satisfecho en otras áreas, principalmente en la zona central de la ciudad. Es en este contexto en que hay que situar el rol que ha cumplido el transporte público informal desde mediados del siglo XX, pues con todos los defectos de calidad de servicio que le podemos conocer, este servicio se erigió como la principal y casi única respuesta a las necesidades de desplazamiento de los nuevos sectores populares de la ciudad. El transporte público cumple, así, una labor de inclusión social que, según autores como Avellaneda (2007), cuenta con algunos indicadores de eficiencia social que no deben ser soslayados.

Por otra parte, la expansión de la ciudad producida a través de zonas residenciales para sectores sociales medios y altos se consolidó, en buena parte, sobre la base de que todo habitante de esta zona debía contar con un vehículo particular, en la medida en que sus diferentes necesidades cotidianas se encontrarían necesariamente a distancias que hacían indispensable el acceso a un medio motorizado. Se promovió así un modelo de crecimiento de tipo suburbano, que toma



Fotografía: E. Ch.

como inspiración los suburbios de las ciudades norteamericanas. En esta perspectiva, el contar con un auto propio también se convirtió en símbolo de posición social, por lo que los residentes de estas zonas residenciales evitan, si les es posible, el transporte público<sup>5</sup>.

Del mismo modo, hemos ido construyendo una ciudad dual, no solamente en términos de las condiciones de segregación residencial, sino también en la manera de resolver las necesidades de movilidad de sus habitantes. Por un lado, se desarrolla una urbe pensada prioritariamente para la circulación de autos, mientras que por el otro lado se produce una ciudad popular que depende del transporte público.

Una característica común a ambos tipos de modelos urbanos es que buena parte de los destinos cotidianos tiende a concentrarse en las mismas zonas de la ciudad, lo que explica en buena parte los grandes proble-

mas de congestión vehicular que tiene Lima pese a no contar con una de las tasas de motorización más importantes dentro de Sudamérica<sup>6</sup>. En efecto, el estudio realizado por Yachiyo (2005) demuestra cómo las vías del área central experimentan enormes congestiones viales, por lo que avenidas como Javier Prado o Angamos en días laborales tienen recorridos promedio inferiores a los 20 kilómetros por hora.

El problema de la congestión vehicular también se explica en parte por el enorme número de unidades que ofrecen servicio de transporte público desde la década de 1990. El servicio de transporte público fue entendido como una estrategia de supervivencia por buena parte de la población económicamente activa que vivió en carne propia la recesión económica de la década de 1980. Esto se vio facilitado por las decisiones políticas del gobierno de Fujimori, que promulgó en 1991 el Decreto Legislativo N.º 651 que liberalizó el transporte

público y decretó la apertura a las importaciones de vehículos usados. El efecto a corto plazo que supuso esta medida gozó de enorme popularidad, pues los usuarios dejaron de viajar hacinados por la falta de unidades, y acortaron significativamente los tiempos de espera en las esquinas o paraderos. Asimismo, muchos de los despedidos por el cierre de empresas privadas y estatales vieron en el servicio de combis o de taxis una oportunidad para resolver sus necesidades de ingreso. Las autoridades políticas entendieron que esta salida resultaba una excelente válvula de escape para los conflictos sociales que podía desencadenar la recesión en un país que además vivía el flagelo del terrorismo.

Sin embargo, esta situación de mejora resultó ser una suerte de espejismo, pues poco a poco fueron evidenciándose nuevos problemas. La sustitución de ómnibus grandes por camionetas rurales, así como la multiplicación del servicio de taxis, llevaron a una enorme congestión vehicular no solo por el número de unidades, sino también por la forma de operar de sus conductores. Es usual observar en la ciudad cómo las negociaciones de tarifas entre clientes y operarios de taxis y la estrategia de conductores de combis de detenerse a llenar sus vehículos con pasajeros antes de continuar circulando son responsables de enormes atolladeros y de provocar accidentes de tránsito. De otro lado, la informalidad con que opera el transporte en la ciudad ha derivado en la tácita omisión de normas y reglas de tránsito, cuyos principales perjudicados son los peatones, que tienden a ser invisibilizados por las políticas de transporte.

En la actualidad, el tráfico constituye uno de los grandes problemas de la ciudad de Lima, tanto para sus propios habitantes —como lo evidencia la encuesta llevada a cabo por el observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos (2011)— como también para los analistas económicos, quienes encuentran que el tráfico se erige como uno de los grandes obstáculos que impide que Lima gane mayor importancia dentro del *ranking* de ciudades atractivas para los negocios en América Latina (América Economía, 2010).

Sin embargo, dentro de este panorama hasta cierto punto desolador, pareciera que en los últimos años estuviésemos finalmente avizorando una luz al final del túnel, pues luego de veinte años de ausencia absoluta de políticas y gestión pública en el transporte, tanto la municipalidad provincial como el gobierno nacional se han abocado a desarrollar sistemas de transporte innovadores para la capital. Por una parte, la Municipalidad inauguró en julio del 2010 el primer tramo del corredor segregado de buses bautizado como el Metropolitano, mientras que este año ha iniciado sus operaciones la primera línea del Tren Eléctrico o Metro de Lima.

Habida cuenta de que se trata de acciones valiosas, que además ganan brillo en la medida que son las únicas realizadas en dos décadas, bien vale la pena proponer algunos considerandos o premisas que deben ser incorporados en el enfoque con que se analiza el problema. Ellos nos permitirán elaborar lineamientos indispensables que orienten de la mejor manera las acciones e intervenciones que se vienen llevando a cabo.

### Algunas consideraciones por tener en cuenta al momento de evaluar el problema del transporte

La primera consideración a tomar en cuenta es la de reconocer que **el problema central es de movilidad y no de transporte**. Esto nos permite entender que nuestro objetivo no es la mayor o menor velocidad con la que circula el parque automotor, sino la satisfacción de las necesidades de movilidad de los habitantes de la ciudad. De esta manera, no podemos dejar de interpelarnos por la forma como se organiza la ciudad, es decir, dónde se localizan los centros laborales, educativos, culturales, comerciales, etc.

En nuestro caso, si bien se han desarrollado nuevas centralidades económicas en el sur y el norte de la ciudad, estas aún no representan fuerzas centrípetas importantes, pues la gran concentración de acti-



Las veredas de Lima pueden ser vistas como parqueos de autos antes que como espacio de las personas.

vidades laborales continúan localizándose entre el Cercado, La Victoria y Miraflores (Gonzales, Del Solar y Del Pozo, 2007). Es necesario, entonces, que la gestión de la ciudad vea la forma de procurar que las inversiones públicas estimulen el surgimiento y desarrollo de nuevas centralidades. Desde esta perspectiva son importantes no solo las inversiones viales, sino también las recuperaciones de espacios públicos, la localización de edificios públicos de importancia supradistrital, al igual que el uso adecuado de los cambios en las zonificaciones urbanas.

La segunda consideración es que **la necesidad de movilidad nos remite a las necesidades de las personas**, lo cual supone entender los territorios de la movilidad apostando por ofrecer prioridades a los más vulnerables, que son los peatones.

Una ciudad con circulación eficiente necesita saber que los medios de transporte coexisten con los transeúntes —que en muchos casos son también usuarios del transporte público— y que estos deben tener un tratamiento prioritario en las intervenciones que se realicen.

Una tercera premisa por tener en cuenta es que **el problema de transporte no se circunscribe exclusivamente al transporte público**, sino que también compete al tratamiento que se da al transporte privado. No se puede apostar por un transporte público de calidad si en paralelo el diseño y ordenamiento de la circulación no da muestras claras de establecer prioridades al transporte público por encima del coche propio. Se debe buscar progresivamente desalentar el uso del auto privado para viajes obligatorios

como pueden ser los de tipo laboral, para que estos desplazamientos se realicen mediante un transporte público eficiente. Desde esta perspectiva, es muy útil considerar la tesis de Glaeser (2011: 148), quien señala que los conductores deberían tomar en cuenta como parte de los costos de conducir, además de la gasolina y la depreciación del vehículo, su parte de responsabilidad en la congestión que se crea, lo que supondría imponer una tasa o impuesto por congestión, como el adoptado por la ciudad de Londres en el año 2003.

En cuarto lugar, es indispensable **reducir sustancialmente el número de unidades que operan como taxis**. En el caso peruano, nuestras ciudades padecen la sobresaturación de sus vías por una oferta excesiva de taxis que triplica o cuadruplica la existente en otras metrópolis de América Latina. Si se apuesta por un transporte público de calidad, se debe evaluar la forma paulatina de ir reduciendo el número de vehículos que brindan este servicio, lo que permitirá que la ciudad gane en la velocidad de su circulación. No debemos olvidar que, como bien encontró una encuesta aplicada por el Grupo de Opinión Pública, el 80.7% de taxistas preferiría trabajar en otra actividad (GOP, 2009).

Una quinta consideración que sugerimos es recordar que el transporte público que tenemos, con todos los problemas que encontramos en él, ha constituido una respuesta de inclusión social que no se debe obviar. Sin embargo, esta respuesta se dio sobre la base de una estrategia empresarial en la cual **el chofer prioriza la necesidad de asegurar su ingreso del día por encima del respeto a las normas de tránsito**, lo cual hace tremendamente inseguro este sistema de transporte. La contratación de choferes formalmente adscritos a empresas constituye una necesidad urgente en el camino de obtener un mejor sistema de transporte. En efecto, estimamos que los problemas de conducción temeraria de choferes de combis, buses o taxis pueden ser mejor enfrentados si aseguramos la estabilidad laboral y de ingresos de estos operarios, en vez de aumentar las penalidades o desarrollar campañas de educación vial.

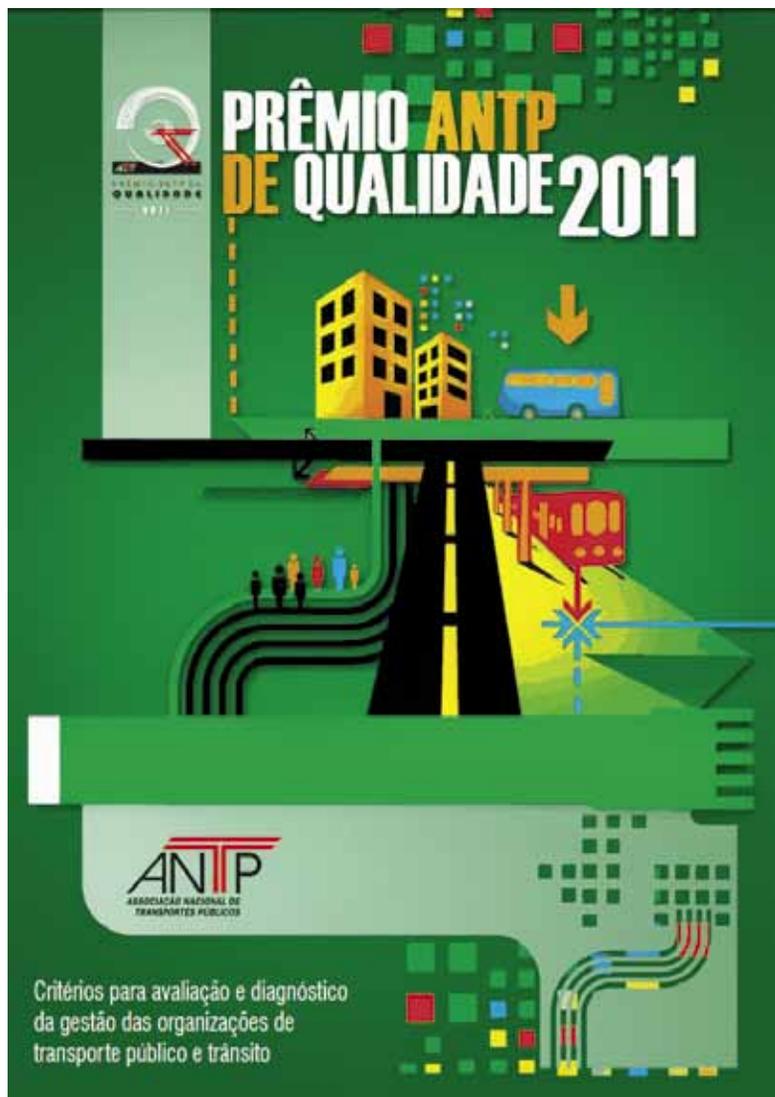


Imagem: ANTP. Prêmio ANTP de qualidade 2011. Manual para inscrição.

El Premio ANTP de Calidad busca que las empresas de transporte mejoren continuamente la calidad de sus modelos de gestión y de servicio a la ciudadanía.

Por último, un enfoque de movilidad nos permite no perder de vista que el objetivo último al que pretende servir el transporte es a las personas y sus necesidades de desplazamiento (Vasconcelos, 2005), por lo que el peatón cobra una importancia fundamental debido a su doble condición de transeúnte de la ciudad y usuario asiduo del transporte público. Para los peatones se debe acondicionar una ciudad amigable e inclusiva. Desde esta perspectiva, cabe destacar cómo las

estrategias del transporte público en experiencias como las de Sao Paulo o Río de Janeiro han cambiado, justamente, la manera de enfocar al pasajero, al cual ya no identifican como usuario sino como cliente, en la medida en que se busca poner el énfasis en la relación humana que la empresa de transporte debe construir con las personas que hacen uso de sus unidades<sup>7</sup>. Asimismo, la Asociación Nacional de Transportes Públicos de Brasil (ANTP) organiza un certamen que premia a la calidad cada año, el cual constituye un importante indicador para que las empresas evalúen cómo brindan el servicio de transporte público a la ciudadanía<sup>8</sup>.

Tomando en cuenta estas consideraciones, vale la pena observar lo que viene ocurriendo con el tratamiento del transporte público durante los últimos dos años. Si bien el Tren Eléctrico ya ha iniciado sus operaciones este año, aún no contamos con muchos elementos de juicio para emitir una opinión. En cambio, sí hemos podido tener más elementos de juicio al observar el Metropolitano, que tiene ya casi dos años de funcionamiento.

### Los primeros impactos del Metropolitano

El Metropolitano marcó un hito en la medida que supuso la mayor intervención de la Municipalidad en el funcionamiento del transporte público de la metrópoli en por lo menos medio siglo. Para ello, adoptó el sistema de corredores segregados para ómnibus de alta capacidad (COSAC), modelo inspirado en el sistema del Transmilenio de Bogotá y enmarcado en los proyectos de transporte masivo rápido en buses financiados por el Banco Mundial. En la actualidad se encuentra operativa una línea del Metropolitano, que recorre la ciudad de sur a norte desde Chorrillos hasta Independencia. A más de un año del inicio de sus funciones, es bueno observar que existen elementos favorables y otros conflictivos como resultado de esta intervención, los cuales analizaremos brevemente.

Entre los elementos positivos, destacan la mayor velocidad con que estos vehículos cubren la ruta así como la limpieza de las unidades. Esto ha sido resaltado por sus usuarios, de acuerdo con la encuesta llevada a cabo por el observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos (2011).

Igualmente, este sistema cuenta con conductores con empleo fijo, quienes destacan por su mayor respeto hacia las normas de tránsito en comparación con los choferes de nuestro “transporte público tradicional”. A nuestro entender, esto constituye un hito importante en la transformación del sistema de transporte público, que esperamos se aplique pronto a la mayor parte de rutas que operan el servicio en la metrópoli.

Por otra parte, la entrada en funciones del Metropolitano ha significado entre la población limeña la generación de una enorme expectativa en la modernización del sistema de transporte público en la ciudad. Los habitantes de la metrópoli, de alguna manera “adaptados” a convivir con un transporte público con conductores temerarios, vehículos en mal estado, trato deficiente y de rutas largas, de pronto experimentan que sí es posible recibir un servicio de mejor calidad.

Finalmente, la existencia de un territorio nuevo de la movilidad, con mobiliario flamante, invita a los usuarios a desarrollar comportamientos proactivos, lo que supone un paso importante en la maduración de conductas ciudadanas. En la medida en que se ganan derechos, la población está dispuesta espontáneamente a adquirir mayores responsabilidades o compromisos con los espacios que utiliza.

Sin embargo, su implementación ha puesto en evidencia varios problemas que es indispensable enfrentar adecuadamente antes de la habilitación de nuevas líneas o rutas. En primer lugar, es urgente que se puedan cumplir las condiciones del contrato por el cual la Municipalidad se comprometió a dar en concesión una línea que llegara hasta Comas y por cuyo trayecto no circularan vehículos de transporte público tradicional operando rutas similares.



El Metropolitano supuso una fuerte escisión entre el este y el oeste de Barranco.

Si esa condición no es resuelta, la sostenibilidad del sistema será frágil.

En segundo lugar, la forma en que se implementó el corredor segregado puso en evidencia la poca atención que el proyecto brindó a la manera en que este se insertaría dentro de la trama urbana. Primó un discurso autoritario que justificó todo problema o *impasse* que surgiera de parte de los habitantes que residen en zonas próximas al corredor recurriendo a la necesidad de favorecer los flujos de la circulación vial. Se planteó, entonces, una suerte de oposición que suponía que la red vial era sinónimo de modernidad, mientras que los espacios sociales barriales o de vecindario eran sinónimo de atraso.

De alguna manera, dichos argumentos hacen recordar lo que supuso en la historia del urbanismo la implementación de autopistas urbanas a cargo de Moses en Estados Unidos, que arrasó con numero-

sos barrios tradicionales en Nueva York (Hall, 1996). Sin embargo, cabe recordar que esta visión de modernidad ya fue severamente cuestionada a fines de la década de 1960, cuando a través de corrientes de pensamiento como la que lideró Jane Jacobs (1967) se puso en relieve la importancia de los barrios y vecindarios como espacios sociales que contribuyen a la calidad de vida en una metrópoli.

Es importante, entonces, que se evalúen entre los impactos de un corredor vial sobre el espacio urbano los efectos que tendrá sobre el tejido social preexistente, a fin de valorar un diseño de implementación que favorezca la integración urbana, antes que su fragmentación.

Desde esta perspectiva hay que considerar, en tercer lugar, que una limitación del actual proyecto es que no puso en cuestión en ningún momento la prioridad del vehículo en los territorios de la circula-

ción, cosa que sí fue considerada en el proyecto del Transmilenio de Bogotá, que lo inspiró. De esta manera, mientras que en Lima la ruta del Metropolitano se ha insertado en paralelo con rutas de autos privados, en varias zonas del trayecto del Transmilenio se ha ganado espacio público para peatones, restringiendo la circulación vehicular. En la medida en que el enfoque siga siendo de transporte y no de movilidad, intervenciones como el Metropolitano serán, sobre todo, como diría Figueroa (2005), paliativos al déficit del transporte público antes que reales soluciones.

Recientemente se ha terminado de habilitar, luego de cerca de veinticinco años, la primera línea del Tren Eléctrico o Metro de Lima, lo que sin duda alguna constituirá otro hito favorable para la mejora de nuestro sistema de transporte público. Sin embargo, preocupa el hecho de que una obra de tal magnitud no sea controlada por la Municipalidad de Lima sino por una entidad dependiente del gobierno nacional. Esto genera duplicidad de intervenciones, las cuales no están necesariamente coordinadas, lo que se hizo explícito en la superposición de vías entre la línea 2 del Metropolitano y la nueva vía proyectada para el ahora llamado Metro de Lima. No es posible que el transporte público de la ciudad no dependa de una única jurisdicción, pues esta ausencia siempre afectará la integralidad del tratamiento del sistema.

Las intervenciones que se vienen realizando en el transporte público de la ciudad deben ser alentadas, porque suponen un cambio notable de actitud de los poderes públicos tras cerca de cuatro lustros en que solo se limitaron a observar cómo la informalidad respondía, con todos sus defectos, a los problemas que ellos eran incapaces de enfrentar.

Sin embargo, los efectos que estas intervenciones puedan tener no apuntarán a

**No es posible que el transporte público de la ciudad no dependa de una única jurisdicción, pues esta ausencia siempre afectará la integralidad del tratamiento del sistema.**

constituir una solución eficiente si no se considera el conjunto de premisas expuestas, donde lo más importante es entender que el transporte forma parte de las respuestas que una ciudad da a las necesidades de movilidad de sus habitantes.

Es importante, entonces, que las autoridades orienten sus iniciativas a enfrentar el transporte como un problema de la organización de la ciudad en su conjunto, en el cual a la ciudadanía le corresponde apoyar toda iniciativa que apunte finalmente a enfrentar de manera integral la movilidad de nuestra ciudad. Si la visión del transporte público no interpela al transporte en su conjunto, y el transporte no es entendido como parte de las necesidades de movilidad que dan vida a la ciudad, corremos el riesgo de continuar ofreciendo soluciones parciales y fragmentadas que no inviten a una nueva visión de ciudad, una ciudad inclusiva y sostenible.



## Referencias bibliográficas

- Altamirano, T. (1988). *Cultura andina y pobreza urbana*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- América Economía. (2010). *Ranking 2010. Las mejores ciudades para hacer negocios en América Latina*. Recuperado en mayo del 2012 de <<http://rankings.americaeconomia.com/2010/mejoresciudades/lima-la-insufrible.php>>.
- Avellaneda, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social: un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Barcelona.
- Burga, J. (2006). *El ocaso de la barriada*. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Calderón, J. (2005). *La ciudad ilegal: Lima en el siglo XX*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Degregori, C. I., Blondet, C. & Lynch, N. (1986). *Conquistadores de un nuevo mundo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Delgado, C. (1974). *Problemas sociales en el Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- De Soto, H. (1987). *El otro sendero: la revolución informal*. Lima: El Barranco.
- Figueroa, Ó. (2005). Nuevas inversiones en infraestructura y transporte en las ciudades latinoamericanas: ¿Aggiornamiento o innovación? En De Mattos, C., et ál., *Gobernanza, competitividad y redes: la gestión en las ciudades del siglo XXI*. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Glaeser, E. (2011). *El triunfo de las ciudades*. Madrid: Taurus.
- Golte, J. & Adams, N. (1987). *Los caballos de Troya de los invasores: estrategias campesinas en la conquista de la gran Lima*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Gonzales de Olarte, E., Del Solar, V. & Del Pozo, J. M. (2011). Lima metropolitana después de las reformas neoliberales: transformaciones económicas y urbanas. En *Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano*. Lima: Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

- Grupo de opinión pública (GOP). (2009). *Encuesta a 300 taxistas ubicados en diez zonas estratégicas de alta concentración comercial, vehicular y peatonal en Lima y Callao*. Lima: Grupo de Opinión Pública de la Universidad de Lima.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana*. Barcelona: Ed. Del Serbal.
- Jacobs, J. (1967). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ed. Península.
- Lima Cómo Vamos (2011). *Encuesta Lima Cómo Vamos 2011. Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos.
- Lobo, S. (1984). *Tengo casa propia: organización social en las barriadas*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Matos Mar, J. (1984). *Desborde popular y crisis del Estado*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2010). *Tren eléctrico para ganarle al tiempo: situación actual*. Recuperado el 2 de junio de 2012 de <[http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/caminos\\_ferro/Seminario%202010/EXPOSICIONES%20%20SEMINARIO%20DIA%20DE%20CAMINO%202010/7%20EI%20Sistema%20de%20Transporte%20de%20Lima.pdf](http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/caminos_ferro/Seminario%202010/EXPOSICIONES%20%20SEMINARIO%20DIA%20DE%20CAMINO%202010/7%20EI%20Sistema%20de%20Transporte%20de%20Lima.pdf)>.
- Riofrío, G. (1991). *Producir la ciudad (popular) de los 90: entre el mercado y el Estado*. Lima: Desco.
- Risco, T., Chávez, N. & Stöckli, G. (2011). *Cambios en la apropiación del espacio público: caso de las estaciones Balta y Bulevar*. Lima: Facultad de Ciencias Sociales de la PUCP. Trabajo monográfico.
- Sanchez León, A., Calderón, J. & Guerrero, R. (1978). *Paradero final: el transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: Desco.
- Turner, J. (1977). *Vivienda, todo el poder para los usuarios*. Madrid: Blume.
- Vasconcelos, E. (2005). *A ciudades, o transporte e o trânsito*. Sao Paulo: Prolivros.
- Vega Centeno, P. (1992). *Autoconstrucción y reciprocidad. Cultura y solución de problemas urbanos*. Lima: Cenca.
- Vega Centeno, P. (2009). Movilidad espacial y vida cotidiana. En *Los nuevos rostros de la ciudad de Lima*. Lima: Colegio de Sociólogos del Perú.
- Vega Centeno, P., Dextre, J. C. & Alegre, M. (2011). Identidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima metropolitana. En *Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano*. Lima: Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Yachiyo Engineering (2005). *Plan maestro de transporte urbano para el área metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú*. Lima: Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA); Consejo de Transporte de Lima y Callao; Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Zolezzi, M., Tokeshi, J. & Noriega, C. (2005). *Densificación habitacional: una propuesta de crecimiento para la ciudad popular*. Lima: Desco.

## Notas

- <sup>1</sup> El presente artículo se enmarca dentro del trabajo de investigación que está desarrollando un equipo multidisciplinario de docentes de la Pontificia Universidad Católica del Perú en torno al transporte público en Lima.
- <sup>2</sup> En una perspectiva cultural destacan los trabajos de Lobo (1984), Golte y Adams (1987), Degregori, Blondet y Lynch (1987), Altamirano (1988). En lo concerniente a los impactos políticos y sociales, Delgado (1974), Matos Mar (1986), De Soto (1987) y Riofrío (1991) ofrecen diferentes miradas al fenómeno.
- <sup>3</sup> Entre ellos destacan estudios relacionados con la producción de vivienda popular, como los de Turner (1977), Riofrío (1978; 1987), Vega Centeno (1992) y más recientemente Zolezzi, Tokeshi y Noriega (2005) y Burga (2006).
- <sup>4</sup> Como antecedente se puede mencionar el estudio llevado a cabo por Sanchez León, Calderón y Guerrero (1978) sobre el transporte público de Lima.
- <sup>5</sup> Inclusive, se aspira a utilizar en una ciudad cada vez más densa automóviles originalmente diseñados para el campo, lo que parece expresar comportamientos de distinción social en una suerte de "cultura 4x4" (Vega Centeno, 2009).
- <sup>6</sup> La tasa de motorización de Lima es de 85 vehículos por 1000 habitantes, mientras que la de Bogotá es de 125 por 1000, la de Santiago es de 175 por 1000, y la de Río de Janeiro, 230 por 1000 (MTC, 2010).
- <sup>7</sup> En Sao Paulo, esto puede ser observado en la estrategia de empresas privadas de recaudo, como Autopass, que regulan los sistemas de pago con tarjeta en los ómnibus de transporte público, el Sindicato de Empresas de Transporte (Setpesp) y las empresas de transporte urbano, como Caierias.
- <sup>8</sup> Cada año la ANTP convoca al Premio ANTP de Calidad.