

**EL TRANSPORTE Y EL ESTRÉS EN LA CIUDAD DE LIMA
TRANSPORTATION AND STRESS IN LIMA CITY**

Natividad Espíritu Salinas
Universidad Ricardo Palma
Facultad de Psicología
natividad.espiritu@urp.edu.pe
2018

**Recibido: 16/04/2018
Aceptado: 24/07/2018**

Resumen

Se aborda el tema del transporte, el tráfico intenso de vehículos en las pistas de la ciudad de Lima y los graves efectos en la salud física y mental de la población, por el estrés que produce el largo tiempo invertido para trasladarse al centro de trabajo o estudio. Se desarrollan los problemas que el tráfico intenso ha ocasionado en los cambios de hábitos de sueño, de alimentación, en los gastos adicionales, el acoso a las mujeres en el transporte público, los que se benefician con el alto tráfico de vehículos, algunas posibles soluciones y la responsabilidad política sobre el transporte en Lima, para lograr el bien común, que es una de las finalidades del Estado.

Palabras clave: Transporte en la ciudad de Lima – Estrés por transporte

Abstract

The issue of transport is addressed, the intense traffic of vehicles on the runways of Lima city and the serious effects on the physical and mental health of the population, due to the stress caused by the long time invested to move to the workplace or study. The problems that intense traffic has caused in the changes of sleep habits, of feeding, in the additional expenses, the harassment of women in public transport, those that benefit from the high traffic of vehicles, some possible solutions are developed and the political responsibility for transport in Lima, to achieve the common good, which is one of the purposes of the State.

Keywords: Transportation in Lima city - Stress by transport

Introducción

El excesivo tránsito de vehículos terrestres y la congestión que genera en la pistas de Lima está afectando la salud física y mental de la población por el estrés que se experimenta para llegar a tiempo a los centros de trabajo y/o estudio. Como antecedentes se puede citar lo siguiente:

En la investigación psicológica sobre los conductores o choferes de transporte público existen algunos datos interesantes que se revisan a continuación. Por ejemplo Mannucci y Sarabia (2017, p.1) estudiaron el Síndrome de Burnout en choferes de transporte público en Lima (conductores de combis y mototaxis). Definieron el Síndrome de Burnout como un “conjunto de síntomas médico-biológicos y psicosociales inespecíficos que se desarrollan en la actividad laboral como demanda excesiva de energías; por lo tanto un cuadro clínico de sensación de fracaso y de cansancio presente principalmente en profesionales de la salud, pero que también lo podrían presentar los conductores de transporte público del Perú.” Encontraron una frecuencia alta de 27.3 % de Síndrome de Burnout en transportistas, siendo la depresión el riesgo común para la alteración de las dimensiones del Burnout el Agotamiento Emocional, la Despersonalización y la Realización Personal. Sin embargo, el tener más de tres hijos y un sueldo de más de 850 soles eran factores protectores para no desarrollar el Síndrome de Burnout.

Ponce (2015) estudió las dimensiones sintomáticas psicopatológicas de 1,985 conductores de Lima, utilizando el Cuestionario de 90 Síntomas de Derogatis, encontrando que presentaban sufrimiento psíquico y psicósomático, así como dimensiones obsesivo compulsivas, sensibilidad interpersonal, depresión, ansiedad, hostilidad, ansiedad fóbica, ideación paranoide y psicotismo. Estos síntomas psicopatológicos tenían mayor incidencia en los conductores de servicio público, mototaxistas y microbuseros, en comparación con los conductores que hacían movilidad escolar, taxistas, trailereros, buses urbanos e interprovinciales.

Ruiz-Grosso, Ramos, Samalvides, Vega-Dienstmaier y Kruger (2014) estudiaron a 278 conductores de “bus” y 227 conductores de mototaxis de 25 empresas de transporte de Lima, concluyendo que los trastornos mentales más comunes eran el abuso del alcohol, el episodio depresivo mayor, los síntomas de ansiedad y el síndrome de burnout que presentaron tasas más altas que la población general.

Arias, Mendoza del Solar y Masías (2013) estudiaron a 94 choferes de cuatro empresas de transporte de la ciudad de Arequipa, en Perú, aplicando el Inventario de

Burnout de Maslach. Sus resultados refieren altos porcentajes de conductores afectados por severos niveles de agotamiento emocional, despersonalización y burnout.

Olivares, Jélvez, Mena y Lavarello (2013, p. 1) estudiaron a 112 conductores de transporte público en la ciudad de Santiago, en Chile (Transantiago) para conocer los niveles de Burnout y la carga mental. Utilizaron como instrumentos de medición el CESQT y el NASA-TLX (Task Load Index). Encontraron que el Burnout se correlaciona con la Carga Mental, con un nivel de Burnout alto, confirman “la importancia de estos fenómenos en la salud mental de los conductores de transporte público de Santiago de Chile”.

Couto y Lawoko (2011) investigaron a 504 trabajadores en el sector transporte de pasajeros por carretera en la ciudad de Maputo, Mozambique. Utilizaron medidas previamente validadas de agotamiento, violencia en el lugar de trabajo y apoyo social. La prevalencia del burnout grave fue del 3.6 % y del burnout leve del 30.1%. Concluyeron que el agotamiento es un problema de salud pública entre los trabajadores del sector de transporte de pasajeros por carretera y puede estar vinculado con la violencia en el lugar de trabajo. El tener apoyo social amortiguaba la violencia.

Cunradi, Greiner, Ragland y Fisher (2003) al estudiar a 993 operadores de tránsito urbano de San Francisco, bebedores de alcohol, encontraron en ellos niveles más altos de agotamiento y mayor riesgo de problemas de dependencia al consumo de alcohol. Para medir el agotamiento emocional utilizaron el Inventario de Burnout de Maslach.

Como se puede apreciar en las investigaciones anteriores sobre conductores de vehículos, el Agotamiento Emocional, la Despersonalización y la Realización Personal se ven afectados por su tipo de trabajo, así mismo hay un mayor abuso del alcohol, episodios depresivos, síntomas de ansiedad, etc. en los choferes que en la población general. Si a estos problemas psicológicos se suma el grave problema de la congestión de las pistas en el transporte público de Lima, el tema cobra importancia, por lo que se deben tomar medidas urgentes al respecto.

Un chofer de taxi de Lima, migrante de la sierra, al referirse al intenso tráfico decía: “Lima es un tormento, yo prefiero trabajar de madrugada” (Fuente: entrevista personal). Sin embargo la capital del Perú, Lima, continuará siendo un foco de atracción de centralismo de los migrantes de la costa, sierra y selva del Perú, hasta que existan verdaderas, efectivas políticas de descentralización del país y se cumplan sin la interferencia de la corrupción.

La problemática del tráfico de vehículos de transporte es compleja. No solo la sufren los choferes, también el público usuario. El presente ensayo se centra más en los usuarios del transporte de la ciudad de Lima. A continuación se aborda una breve referencia a la historia del transporte, los problemas relacionados con el tráfico intenso de vehículos en Lima, el acoso sexual en el transporte, los que se benefician por el tráfico intenso, algunas posibles soluciones y la responsabilidad política para solucionar el problema del excesivo tráfico de vehículos motorizados.

Generalidades – Una breve referencia a la historia

Trasladarse de un lugar a otro es de vital importancia para la supervivencia de la especie, así como para el cumplimiento de actividades más complejas relacionadas con la autorrealización del ser humano. Las necesidades de traslado son diversas y requieren también distintos medios. El ser humano primitivo necesitaba trasladarse básicamente para cumplir con la satisfacción de sus necesidades vitales: conseguir agua, alimento, ir a un lugar protegido del frío o del calor excesivo, etc. comportamientos comunes a todas las especies vivas. Sin embargo, con el desarrollo de la historia y la mayor complejidad de la sociedad, la necesidad de transporte ya no sólo es biológicamente vital, sino que cumple necesidades de autorrealización como por ejemplo realizar viajes de turismo, conocer lugares distintos o necesidades afectivas: visitar un ser querido lejano; laborales: trasladarse al centro de trabajo, de educación: ir a la universidad, al colegio, al instituto, etc.

Existen múltiples motivos para transportarse de un lugar a otro y para ello se utilizan diversos medios, desde las caminatas, hasta el uso de sofisticadas naves espaciales, pasando por todo tipo de vehículos que se han ido modificando según el adelanto tecnológico y las políticas públicas para favorecer tal o cual tipo de transporte. Las compañías petroleras preconizan el uso de este combustible y sus derivados para los vehículos de transporte. Por ejemplo, se han inventado autos con energía hidráulica o energía solar y si en el futuro se priorizan sobre los autos que usan petróleo y gasolina, esto dependerá de los intereses económicos de las corporaciones que gobiernan el mundo y especialmente de las decisiones que tome el presidente de los Estados Unidos de Norte América.

Conforme la sociedad ha ido abandonado las zonas rurales y se ha convertido cada vez más en urbana, las ciudades han ido creciendo, a veces sin planificación, como es el caso de la ciudad de Lima, con un desarrollo caótico, con invasiones precarias de

tierras, incluso en los cerros o antiguos rellenos sanitarios, con los peligros para la salud que eso supone, por los gases tóxicos que emana el desecho sólido, con el paso del tiempo, debajo de la tierra.

El campo, la zona rural del Perú se ha ido abandonando de tal forma que, por ejemplo, en muchos pueblos de la sierra la mayor parte de las casas están cerradas con candados, cadenas, etc. y familias completas han preferido migrar hacia la ciudad de Lima o a las capitales de departamentos, para cumplir con el sueño, con la “utopía urbana” de la que hablaba Meneses (1,998), con la ilusión de prosperar en sus vidas, en la ciudad.

Así, las ciudades se han superpoblado por la migración no planificada, como por ejemplo la ciudad de Lima, con una alta presión demográfica por la migración de pobladores del interior del país, no solo de la sierra, sino también de la selva peruana. Además se tiene también migración extranjera de venezolanos, chinos, etc. Lima, en pocos años se ha convertido en una ciudad superpoblada, hacinada. La mejora en la economía peruana ha permitido que se compren más autos nuevos o usados. La cantidad de autos para transporte se ha incrementado en gran medida en la ciudad de Lima, pero las pistas no han crecido, por lo que el transporte se ha convertido en uno de los principales problemas para toda la población limeña.

Problemas relacionados con el tráfico intenso de vehículos motorizados en la ciudad de Lima

El estrés es un proceso natural de alarma que tiene el organismo ante situaciones amenazantes, que natural e inicialmente tuvo funciones adaptativas para el ser humano. Si se era perseguido por una fiera, el estrés generaba una reacción de alarma, con la consiguiente segregación de suficiente adrenalina para que se corriera más rápidamente y poder huir del peligro. O si se podía combatir al adversario, generaba la suficiente química para una conducta de agresión y liquidar al enemigo, o al menos para luchar. Pero ahora no somos perseguidos por fieras reales, sin embargo, las personas se sienten amenazadas por una serie de aspectos generados por el “desarrollo”. Uno de ellos es el intenso tráfico de vehículos en la ciudad de Lima, que está generando mucho estrés adicional a los limeños, por diversos motivos.

Y el estrés no se presenta sólo en los conductores de transporte público. Las investigaciones de Mannucci y Sarabia (2017), Tena (2015), Ruiz-Grosso, et al (2014), Arias, et al (2013) en el Perú, demuestran la presencia de síndrome de Burnout,

depresión, ansiedad, agotamiento emocional, despersonalización, en los conductores de vehículos de transporte público. Y esto también se encuentra en las investigaciones internacionales de Olivares, et al (2013), Couto y Lawoko (2011), Cunradi, et al (2003). El estrés está presente en toda persona que usa el transporte en Lima, ya sea como conductor o como pasajero y las causas son diversas. Por ejemplo existe un problema económico para la población de la ciudad de Lima vinculado por el intenso tráfico: más gasto en gasolina para los vehículos, en sus reparaciones y mantenimiento, mayor gasto en pasajes en transporte público cuando las personas por llegar a tiempo tienen que tomar más conexiones de transporte o taxis.

Ricos y pobres sufren diariamente por la excesiva cantidad de autos, por el tráfico que congestiona las pistas. El problema es complejo, por ejemplo las ambulancias no pueden llegar tan rápido como se requiere para salvar vidas, igual problema lo tienen los bomberos, la policía, etc. A veces el tráfico y el tiempo en llegar a un hospital puede significar la diferencia entre estar vivo o muerto, sin embargo no hay soluciones inmediatas al problema del intenso tráfico de vehículos en Lima.

La población en Lima ha tenido que cambiar sus hábitos de vida: levantarse mucho más temprano que de costumbre, tomar desayuno de lonchera o comprado en un restaurant cercano al centro de trabajo o de estudio, dentro de los autos, caminando por las veredas, en la carretilla ambulante “desayunera” de la calle, en el ascensor, por las escaleras, dentro del aula de clase, dentro de la oficina, en cualquier lugar. Si se tiene que ir en el día a diversos lugares que requieran diferente vestimenta personal, la población de Lima lleva su ropa y aprovecha los servicios higiénicos públicos, o los automóviles privados estacionados, para cambiarse y así no tener que regresar hasta sus domicilios. En las noches las personas “hacen tiempo” (entretenerse con algo que hacer) hasta que baje el intenso tráfico para regresar más tarde a sus hogares.

Por lo tanto, las horas de sueño continuado se han recortado. Muchos duermen ahora también dentro del transporte, en las playas de estacionamiento, y en cualquier otro lugar en el que se pueda completar las horas de sueño interrumpidas por levantarse temprano y por llegar tarde a casa para dormir. Una profesional del campo de la salud refería que ahora se tiene que levantar a las 5 am. y acostarse muy tarde y decía “no sé por qué tengo sueño durante el día”. Entonces tenemos cambio de hábitos de sueño, de hábitos alimenticios, de relaciones familiares, etc. Muchos padres pasan horas de compañía con sus hijos, sólo los fines de semana.

A eso se suma la contaminación ambiental por monóxido de carbono que emanan los autos, lo que posiblemente esté incrementando la estadística de enfermedades respiratorias, alérgicas, cáncer pulmonar, etc. La misma presión de la gran cantidad de tráfico de los autos genera conductas agresivas de los choferes que se impacientan por ganar espacios, por pasar primero, por no demorar tanto para llegar a su destino. Los choferes o conductores en Lima, en comparación con los de países desarrollados, manejan de una forma agresiva, dicen ellos mismos: “hay que meter la nariz para poder pasar”.

Para ganar tiempo útil dentro del tráfico la gente aprovecha para leer algo mientras que espera poder pasar, las mujeres se acicalan y maquillan durante los viajes, se habla por teléfono celular o se lee las redes sociales y el chat mientras se transporta. Algunos organizan su jornada de trabajo, escriben, toman contactos con sus clientes, leen el periódico, algunas mujeres tejen, hacen manualidades, etc., todo dentro del transporte.

Este nuevo estilo de vida originado por el problema del transporte terrestre en la ciudad de Lima, es común sobre todo para las personas que viven lejos de sus centros de trabajo o de estudios. Ha generado un mayor estrés en la población. Estrés por el temor de llegar tarde para cumplir con la meta del día: trabajar, estudiar u otra necesidad como ir al aeropuerto para subir a un avión o recoger un pasajero, reunirse con amigos, visitar a un familiar, conocer algo nuevo, ir de compras, etc. Las dificultades para transportarse dentro de Lima generan estrés, lo cual afecta la salud de las personas. Los que están doblemente expuestos a este estrés son los choferes o conductores de los vehículos que tiene que lidiar con los otros transportistas para llegar a su objetivo. Además les preocupa el mayor gasto de combustible y de reparación de sus vehículos.

Los accidentes de tránsito en Lima se han incrementado como causa de muerte o incapacidad permanente en la actualidad. No quiere decir que si hubiera menos tráfico no habrían accidentes. Los accidentes siempre van a existir hasta en los países desarrollados y más organizados, lo que ocurre es que al haber más autos, lógicamente la probabilidad de que ocurran más accidentes también se incrementa.

Por otro lado están los asaltos en el transporte en Lima. Los delincuentes rompen las lunas de las ventanas de los autos y roban lo que hay en el interior. O suben a los ómnibus y arrebatan al público sus teléfonos celulares, carteras, etc., salen corriendo, perdiéndose entre las calles. Si hay mujeres solas manejando un auto, han habido casos

en que los delincuentes tiran dentro del auto a un roedor (rata o *rattus*), para que la mujer salga corriendo y ellos robar los bienes de valor que encuentren.

Otro problema es la incomodidad, el hacinamiento en el transporte público. En algunos lugares marginales de Lima, el transporte público está sucio por dentro, los pasajeros ingresan con animales vivos para ser transportados, bultos y paquetes de mercadería, causando incomodidad a los demás. A esto se suma el mal olor de la gente, en verano sobre todo por el sudor y que es frecuente en los migrantes serranos, que no tienen la costumbre de bañarse frecuentemente y de cambiarse con ropa limpia, porque en la sierra rural de las punas no es adaptativo, ocasionando en la ciudad de Lima malos olores axilares cuando se sujetan del pasamanos alto del ómnibus.

Otro problema es la falta de oxigenación interna de los vehículos cuando todos los pasajeros cierran las ventanas para no despeinarse con el viento. Esta falta de oxígeno es mayor cuando la congestión vehicular se da dentro de túneles o bypass. Los huecos y baches en las pistas malogran a los automóviles, los municipios no se ocupan lo suficiente por reparar las pistas, por ello se han generado negocios informales de personas que tapan los huecos de las pistas y piden una “propina” a los automovilistas, por su trabajo informal realizado.

Las motos han proliferado debido a la congestión cotidiana del transporte. El problema para los motociclistas o “motorizados” es que cuando hay accidentes éstos son más aparatosos porque el cuerpo no tiene protección, como en el caso de un automóvil. Además, en verano, a los motociclistas los rayos solares les caen directamente y en invierno el problema que tienen es el frío intenso. Sin embargo, muchas empresas necesitan personal motorizado porque pueden desplazarse más rápidamente entre la densidad del tráfico, cruzando entre los autos, por lo que se ha incrementado este tipo de trabajo.

En Lima no se usan mucho las ciclovías y el uso de la bicicleta no es generalizado, porque hay el temor a ser atropellados por los vehículos motorizados. Solo en algunos lugares la gente transita con libertad y hay una cultura de ciudad saludable como en el caso del Municipio del Distrito de San Borja, que ha invertido mucho en generar una vida saludable, con vegetación y lugares para actividades públicas de deporte, que incluyen el ciclismo.

Por otro lado, generan mayor tráfico las huelgas y movilizaciones de personas a pie, que transitan por las pistas. A veces esta gente pone piedras en las pistas, para interrumpirlas, queman llantas en medio de las pistas, o rompen las lunas de los

vehículos cuando éstos pasan sin acatar la protesta y causan congestión vehicular por horas, como en el caso de la autopista Ramiro Priale, (que comunica Huachipa con la Panamericana Sur), que en presente año tuvo por lo menos dos marchas de protestas de pobladores que impidieron el avance de los autos, por horas (Fuente: observación personal y entrevistas con la población del lugar).

Las protestas tienen diversas causas. Pueden deberse al reclamo para tener agua potable en sus casas o porque las actividades de reconstrucción del fenómeno del niño costero del año 2017 no se dieron con celeridad, por lo que la población de la zona teme que nuevamente el Río Huaycoloro se desborde e inunde sus pistas, veredas, viviendas, con agua y barro, como ya ocurrió en el año 2017. Diversos medios de comunicación, entre ellos Radio Programas del Perú (RPP, 2017) mencionaba “El drama de las familias afectadas por el desborde del río Huaycoloro. Casas y autos enterrados, familias que lo perdieron todo y niños asustados. Este es el panorama en una de las zonas más afectadas por los huaicos en Lima”.

El transporte antiguo, obsoleto, sin mantenimiento, es otro problema cuando queda inutilizado, parado en medio de la pista, congestionando aún más el tráfico. En Lima hay transporte que en ciudades desarrolladas no circularían, autos y camiones deteriorados por el tiempo, descuidados, sin mantenimiento, por lo que están destartados, chatarras andantes, echando humos negros contaminantes al ambiente.

Otro problema relacionado con la ética en el transporte es el de la policía que cobra a los conductores de vehículos, para no poner una infracción de tránsito (corrupción). Este problema podría mejorar con la inclusión de la policía femenina, como refiere el New York Times, “las policías de tránsito peruanas llamaron la atención del mundo por primera vez en 1998, cuando el gobierno de Alberto Fujimori anunció que para el fin del milenio toda la fuerza de tránsito de Lima sería femenina. La medida iba en parte impulsada por distintos estudios del Banco Mundial, que sugerían que la paridad de género en las instituciones públicas ayuda a disminuir la corrupción” (Proetica, 2018).

Los actuales actos de corrupción de la policía de tránsito más bien son aislados y sancionados. A los buenos policías de tránsito falta protegerlos en el verano con sombreros de ala ancha para evitar el sol y ojalá se les asignara bloqueadores solares como parte de sus herramientas de trabajo y protección personal para cumplir con este difícil trabajo de ser policía de tránsito en Lima. En el invierno se les debe dotar del abrigo e impermeables necesarios para poder soportar la lluvia. Los conductores que

manejan ebrios cusan muchos accidentes de tránsito, por lo que los controles de alcoholemia son vitales.

Hace algunos años en Lima sólo había tráfico intenso en las llamadas “horas punta” que podían ser en la mañana de 7 a 8.30 am. y en la tarde de 5 a 7 u 8 pm. Ahora el intenso tráfico se ha generalizado a diversas y muchas horas y ha cambiado los estilos de vida de las personas. La gente se levanta más temprano y se va a dormir más tarde. En algunos lugares a las 6 am. ya hay una gran congestión de vehículos en las pistas y en las noches la congestión puede continuar hasta las 10 pm. o más. También congestionan el tráfico los trabajos de reparación de las pistas. Por ejemplo, en algunos lugares de la Carretera Central, a la altura de Ate, hay tramos cerrados por años para realizar “obras” que nunca terminan. La corrupción está por todos lados. Yong Kim (2016), Presidente del Banco Mundial, en la cumbre contra la corrupción de Londres del año 2016, mencionaba que hacía 20 años su predecesor James Wolfensohn había exhortado al mundo a tomar medidas de lucha contra lo que denominó el “cáncer de la corrupción”.

En la Carretera Ramiro Priale, a inicios del año 2017, ante el desborde del río Huaycoloro por el fenómeno del niño costero, que inundó las viviendas y la carretera, se colocó un puente bailey “provisional”. Pasó un año y el puente continuaba como provisional sin obras definitivas, por lo cual la población de la zona, en una oportunidad, bloqueó la carretera para hacer sentir su reclamo, originando un embotellamiento de autos, por horas. En Perú, según menciona Javier Abugattás (CEPLAN, 2017) no estamos acostumbrados a prevenir y el problema no es la falta de recursos, sino que no se sabe orientarlos, por lo que lo provisional se puede quedar como definitivo.

El acoso sexual en el transporte de Lima

El tema del acoso sexual también está presente en el transporte, donde es más probable el acoso a las mujeres, sobre todo a las adolescentes y jóvenes. Las mujeres sufren más estrés que los varones en el transporte público, tienen que estar a la defensiva por el riesgo de acoso sexual. En un aula de clase universitaria limeña, una alumna contó el caso que le había ocurrido a su joven amiga: Ella salió de madrugada de una discoteca tomando un taxi, llevaba un atractivo vestido corto de baile. En el trayecto el taxista la miraba, estacionó el auto y le dijo que lo disculpara pero tenía que

masturbarse. Ella salió corriendo del auto y continuó corriendo hasta llegar a un lugar en el que se sintió segura.

Ante este problema algunos podrían pensar: ¿para qué se pone un atractivo vestido corto y porqué sale sola de una discoteca de madrugada?... Es que nos hemos acostumbrado a pensar de que la mujer debe tener una vida recortada, al estilo de la época victoriana de la “mujer guardada”, que tenía que aparecer muy poco en público, vestirse como una religiosa, cubrirse, si es posible al estilo de burka y que no se le vieran siquiera los ojos porque “con la mirada también se puede enamorar”, por lo que debe tener una malla que le oculte los ojos. Casualmente la “marcha de las putas”, que se inició por primera vez en el año 2011, como protesta en Toronto, Canadá y que se viene efectuando en muchos países del mundo, se hizo para instaurar el derecho de la mujer de salir vestida como quisiera, a cualquier hora, en cualquier lugar y de tener derecho a una vida segura, como parte de sus derechos humanos. Esta protesta pública de la llamada marcha de las putas fue una respuesta a la declaración de un policía que argumentaba que el abuso sexual a las mujeres dentro de la Universidad de Toronto desaparecería cuando las mujeres dejaran de vestirse como “perras” (Passos y de García, 2015).

Los hombres en general tienen que aprender a respetar a las mujeres, así se muestren desnudas. Si un médico puede ver a su paciente desnuda, respetarla y no violarla por consideraciones a su dignidad y por sus principios éticos y morales, igualmente cualquier varón “educado” debe respetar a la mujer con la vestimenta que ella elija. Se resalta la palabra “educado”, porque la sexualidad se educa. Si lo instintivo en el hombre primitivo era copular a la mujer en el momento en que el instinto lo motivara, en la actualidad el hombre educado primero enamora a la mujer, la conquista, o ambos se conquistan, para luego de mutuo acuerdo iniciar la actividad sexual.

Ya es tiempo de cambiar las costumbres “machistas”. La sociedad va evolucionando. Si nacimos al azar varones o mujeres, de igual manera debemos respetarnos ambos sexos. Las mujeres en Lima, y en cualquier otro lugar del mundo tienen derecho a embellecerse, a maquillarse, si desean a vestirse con shorts y blusas o faldas cortas, con transparencias, a usar bikini, topless, etc. y en general a vestirse respetando sólo las normas del decoro, evitando el exhibicionismo que la ley sancione en el lugar que vivan. Además las mujeres tienen el derecho a transitar por cualquier lugar y a cualquier hora del día o de la noche y no ser violentadas física o verbalmente por ello. Se necesitan ciudades saludables y seguras para todos y todas.

Los que se benefician por el tráfico de vehículos intenso en Lima

En algunas zonas de Lima se prefiere el transporte en mototaxis, por ejemplo en los asentamientos humanos de los cerros, donde los caminos son estrechos y de tierra. Además por ser de tamaño más pequeño, los mototaxis pueden circular por zonas por donde los autos no ingresan. Los mototaxis son comprados por las madres o abuelas de los conductores, como herramienta de trabajo para sus hijos. Las empresas de mototaxis son emprendimientos de los sectores populares que luego se formalizaron y que si son bien reguladas cumplen con una función social adecuada para algunos lugares, porque dan un servicio al público y generan ingresos económicos a los conductores con un trabajo honesto.

Tener un auto nuevo y de marca costosa es una señal de buen estatus socioeconómico. Eleva la autoestima de las personas en una sociedad que incentiva intensamente el consumo. Al ciudadano común no le importa endeudarse por varios años en una entidad bancaria para comprar un auto nuevo. Por esto se benefician los bancos, las corporaciones fabricantes de autos, de motos y toda la industria automotriz que genera autopartes, herramientas, etc., los exportadores, el transporte de carga por avión o naviero que tiene que trasladar los vehículos e insumos desde Europa, de Estados Unidos de Norteamérica, etc.

Como todo en el mundo está relacionado, según la Teoría del Caos (Salazar, 2017), el aletear de las alas de una mariposa en un lugar puede estar relacionado con un huracán en otra latitud. Así, a pesar de que el tráfico de vehículos en Lima es un problema que causa estrés en la población, paradójicamente este problema ocasiona beneficios para otros, a veces no buscados, pero que igualmente se producen. Por ejemplo, se incrementan las consultas médicas por el estrés y hay un mayor consumo de medicamentos para tratar las diversas enfermedades físicas o psicosomáticas de la población. Hay más dolores en las articulaciones de las extremidades inferiores de los conductores, contracturas en el cuello, etc. Tienen más trabajo las clínicas, las farmacias, los terapeutas de las lesiones musculares y articulares.

Principalmente los grifos incrementan sus ingresos económicos, tanto de petróleo y gasolina, como de gas, y por lo tanto las corporaciones que tienen a su cargo estos negocios. Tienen más trabajo también los talleres automotrices de mantenimiento y reparación de vehículos, los “parchadores” de llantas, las tiendas que se ubican en los

grifos, los vendedores ambulantes que venden sus productos aprovechando la luz roja de los semáforos, etc..

Así mismo se benefician las empresas de taxis que tienen aplicaciones en los celulares y que ofrecen mayor seguridad para el pasajero. Muchos dueños de vehículos, cuando tienen que ir a una zona congestionada, como por ejemplo el centro de Lima, prefieren dejar su auto en su domicilio o estacionarlo en alguna playa de estacionamiento o lugar seguro y de allí tomar un taxi para evitarse el estrés de manejar en el intenso tráfico de Lima.

Algunas posibles soluciones para el intenso tráfico de vehículos de Lima

Los que deben plantear las soluciones para el intenso tráfico de transporte en Lima son los políticos y los técnicos especializados en el transporte. Pero como pasan los años y no hay soluciones, la población común empieza a pensar ¿qué se puede hacer para mejorar el tráfico del transporte en Lima?. Un taxista decía que la solución para Lima era hacer más bypass en muchas intersecciones, para así favorecer el paso rápido de los vehículos, evitando los semáforos. Estudiantes universitarios de la UNI (Universidad Nacional de Ingeniería) han planteado un proyecto de semáforos inteligentes para que el tráfico dentro de la ciudad se vuelva más fluido. Otras ideas se refieren a que hay que ensanchar las pistas para que tengan más carriles, hacer carreteras superpuestas a diferentes niveles, dar de baja a los vehículos obsoletos, favorecer el transporte público eficiente, construir un metro, hacer túneles, cambiar los horarios de los centros de trabajo, de los colegios, escalonar el horario de ingreso a clases de los alumnos adolescentes de secundaria, etc. En algunos países los alumnos de secundaria ingresan más tarde a clases porque biológicamente sus cuerpos les piden dormir hasta más tarde. Como afirma Solari (2017, p.61) esto podría ser una de las características del sueño en los adolescentes, que “nunca encuentran el momento de acostarse y casi siempre retrasan el momento de levantarse”.

Otra posible solución sería el uso de calcomanías de diferentes colores para que los vehículos no circulen más que solo algunos días por semana, como se hizo en el gobierno de Juan Velasco Alvarado (Chirinos Soto, 1977). Otro paliativo podría ser el disponer que los camiones y el transporte pesado circule sólo de madrugada. Jiménez y Salas (2017, p. 60) refieren la creación y reglamentación de un Sistema Nacional de Identificación Electrónica Vehicular que podría regular los cobros por congestión, aplicando modelos econométricos para estimar tasas por congestión vehicular.

Por otro lado, se necesita el incremento del personal de la policía de tránsito, con ética, para que controlen mejor el cumplimiento de las normas de tránsito. Hay zonas (sobre todo las más populosas), congestionadas por el tráfico del transporte, en las que no hay policía de tránsito que dirija el paso de los vehículos, por lo que muchas veces, cuando hay una intensa congestión, los cobradores de los microbuses o los copilotos de los vehículos terminan dirigiendo el tránsito, por obligada necesidad.

La sociedad se autoregula, como planteaba Adam Smith, con su concepto de la “mano invisible” que regula la sociedad (Gache y Otero, 2010). Como no hay policía, la misma población se ve en la obligación de autorregularse. Esto ocurre especialmente en las zonas más populosas de Lima y en los pueblos jóvenes.

Otras posibles soluciones al intenso tráfico de Lima podría ser el que la ciudad tenga una mayor cantidad de cámaras de video en las calles, conectadas a los sistemas de seguridad ciudadana, al satélite peruano Astrosat 300, los sistemas GPS (Global Positioning System), el serenazgo, en acciones conjuntas entre la Policía Nacional del Perú PNP, las Municipalidades, los grupos vecinales, etc.

La responsabilidad política para solucionar el problema del intenso tránsito de vehículos

Sean cual fueran las soluciones planteadas para el problema del tráfico intenso de vehículos en Lima, que deben tener un tratamiento técnico y especializado, éstas deben considerarse como un problema prioritario para el gobierno peruano. Una solución integral tiene que partir desde la iniciativa del Presidente de la República, del Congreso de la República, de los Ministros, los Alcaldes, la PNP y de todas las instituciones que se vinculan con el tráfico de vehículos terrestres en Lima.

Este es un problema que no se puede tratar a la ligera, es un problema de prioridad nacional, de suma urgencia para su atención. No se debe actuar de manera negligente. Ya debería haber sido tratado como un problema gravísimo, que pone en riesgo la salud física y mental de la población limeña, un problema relevante para la realidad nacional, considerando que Lima es la Capital de la República.

Al respecto, tal vez también podría ser una alternativa el cambiar la capital de la República, por ejemplo a los pueblos de Jauja, de Tarma, etc. en el departamento de Junín, o a cualquier otro lugar para descentralizar el país. El problema de la centralización peruana es gravísimo. Tenemos muchas zonas despobladas en la sierra y la selva peruanas y demasiada población que se ha concentrado en Lima. Hay que crear

focos de desarrollo al interior del país que sean atractivos para que la gente tenga una migración de retorno o para que los limeños migren hacia el interior.

Se debe propiciar también que los extranjeros, en lugar de venir a Lima, migren a las provincias que están despobladas, como hicieron por ejemplo los alemanes que migraron por familias, con tanto éxito a Pozuzo, provincia de Oxapampa, en el Departamento de Pasco. De aquella población alemana han surgido descendientes nacidos en el Perú que contribuyeron mucho a la gestión de nuestro país, como por ejemplo el ex ministro del Ambiente Antonio Brack Egg. Los migrantes venezolanos, podrían migrar a la selva o a la sierra peruana que tiene pocos habitantes, comparada con la densidad demográfica de la ciudad de Lima.

El gobierno peruano deber crear incentivos para que las familias jóvenes viajen como colonos a los nuevos focos de desarrollo al interior del país, con la asesoría técnica respectiva y el acompañamiento necesario profesional, para que la migración sea exitosa. También se requieren implementar “fronteras vivas” con los países limítrofes de Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia.

Para la prevención de accidentes, es necesario hacer una educación vial desde la infancia y en todas las etapas de la vida, en los colegios, en general por los medios de comunicación masiva. Además las entidades del estado tienen un papel regulador para el cumplimiento de las normas técnicas que deben cumplir los vehículos y los choferes con sus licencias de conducir respectivas. La gran cantidad de dinero recaudado en los peajes debe destinarse a la mejora del sistema de transporte, de las pistas, en general de las obras relacionadas con el transporte, sin corrupción, sin malversación de fondos.

El estrés que sufre la población en Lima no es bueno para su salud física ni mental. Se sabe que el estrés genera enfermedades psicosomáticas y que es un factor determinante para la salud general de la población. Se debe invertir más en la solución del problema del intenso tráfico en Lima, no es un tema secundario, es un tema de prioridad y de emergencia nacional. Así lo deben entender los grupos de personas que tiene poder de decisión, de asignación de presupuestos, de priorización en la solución de problemas. Es lo que requiere la población para lograr el bien común, que es una de las finalidades del estado.

Conclusiones

1. El tráfico intenso en la ciudad de Lima está ocasionando enfermedades físicas y mentales por el estrés que genera el excesivo tiempo demandado para transportarse a los

centros de trabajo o estudio, sumado a un mayor gasto económico para la población en el rubro de transporte terrestre dentro de Lima.

2. Las autoridades estatales deben tener un mayor control para evitar el acoso sexual en el transporte público.
3. Los que se benefician por el tráfico intenso de vehículos Lima son las corporaciones petroleras y la industria automotriz, así como los negocios relacionados con el transporte terrestre.
4. También se benefician los profesionales vinculados a la salud física y mental que tienen que tratar a los afectados por este problema.
5. Se deben aplicar soluciones para tratar el problema del tráfico intenso del transporte terrestre en la ciudad de Lima.
6. Existe una responsabilidad política sobre el problema de tráfico intenso del transporte en Lima, que debe ser asumida por los Poderes del Estado (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), para que realmente cumplan con su rol de velar por el bien común, que es una de las finalidades del estado.

Referencias

- Arias, W., Mendoza del Solar, L. y Masías, M. (2013). Síndrome de Burnout en Conductores de Transporte Público de la Ciudad de Arequipa. *Revista Peruana de Psicología y Trabajo Social*. 2(2),111–22.
- CEPLAN (2017). *Planificación: Base para el Desarrollo*. Recuperado de https://www.ceplan.gob.pe/documentos_/planificacion-base-para-el-desarrollo/
- Couto, M.T. y Lawoko, S. (2011). Burnout, Workplace Violence and Social Support Among Drivers and Conductors in the Road Passenger Transport Sector in Maputo City, Mozambique. *Journal of Occupational Health*. 53(3), 214–221. doi: 10.1539/joh.L10102
- Cunradi, C., Greiner, B., Ragland, D. & Fisher, J. (2003). Burnout and Alcohol Problems among Urban Transit Operators in San Francisco. *Addictive Behaviors*. 28 (1), 91–109. Recuperado de <http://europepmc.org/abstract/med/12507530>
- Chirinos Soto, E. (1977). *El Septenato (1968-1975)*. Lima: Ed. Alfa
- Gache, F. y Otero, D. (2010). Adam Smith: La Mano Invisible. *Visión de Futuro*. Año 7, 14(2). Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/vf/v14n2/v14n2a03.pdf>

- Jiménez, J. y Salas, M. (2017). Aplicación de Modelos Econométricos para Estimar la Aceptabilidad de una Tasa por Congestión Vehicular. *INGE CUC*, 13(2), 60-78. doi: 10.17981/ingecuc.13.2.2017.08
- Mannucci, J. y Sarabia, V. (2017). *Frecuencia y Factores Asociados al Síndrome de Burnout en Choferes de Transporte Público en Lima, Perú*. (Tesis de Bachiller en Medicina). Universidad Peruana Cayetano Heredia, Lima, Perú.
- Meneses, M. (1,998). *La Utopía Urbana: El Movimiento de Pobladores en el Perú*. Lima: Brandon Enterprises S.R.L.
- Olivares, V., Jélvez, C., Mena, L. y Lavarello, J. (2013). Estudios sobre Burnout y Carga Mental en Conductores del Transporte Público de Chile (Transantiago). *Ciencia & Trabajo*. 15(48), 173–178. doi: 10.4067/S0718-24492013000300011
- Passos, M. y de García, T. (2015). A Marcha das Vadias como Redes de Movimentos e Significados. *Revista Prolegómenos*, 153-168. doi: 10.18359/dere.939
- Ponce, C. (2015). Dimensiones Sintomáticas Psicopatológicas en Conductores de Lima Metropolitana. *Liberabit*. 21(1), 153-165
- Proetica (2018). *En Perú, el Camino a la Igualdad de Género pasa por la Policía*. Capítulo Peruano de Transparency International. Recuperado de: <https://www.proetica.org.pe/noticias/peru-camino-la-igualdad-genero-pasa-la-policia/>
- RPP (2017). *El Drama de las Familias Afectadas por el Desborde del Río Huaycoloro*. Radio Programas del Perú, Lima, 21 de marzo del 2017. Recuperado de: <http://rpp.pe/lima/actualidad/el-drama-de-las-familias-afectadas-por-el-desborde-del-rio-huaycoloro-noticia-1038396>
- Ruiz-Grosso P., Ramos, M., Samalvides, F., Vega-Dienstmaier, J. & Kruger, H. (2014). Common Mental Disorders in Public Transportation Drivers in Lima, Peru. *PLoS One*. doi:10.1371/journal.pone.0101066
- Salazar, O. (2017). Mirada de la Gestión Moderna desde la Teoría del Caos y la Transdisciplina. *Universidad & Empresa*. Bogotá (Colombia). 19(33), 137-161
- Solari, F. (2017). Trastornos del Sueño en la Adolescencia. *Revista Médica Clínica Las Condes*. 26(1), 60-65. Recuperado de https://www.clinicalkey.es/service/content/pdf/watermarked/1-s2.0-S0716864015000103.pdf?locale=es_ES

Tena, S. (2015). *Estrés y Calidad de Vida en Conductores de la ETS: Metropolitano de una Empresa de Lima Sur*. (Tesis de Licenciada en Psicología). Universidad Autónoma del Perú, Lima, Perú.

Yong Kim, J. (2016). *Luchar Contra la Corrupción para Crear un Mundo más Justo y Próspero*. Discurso en la cumbre contra la corrupción, Londres, Banco Mundial.

Recuperado de:

<http://www.bancomundial.org/es/news/speech/2016/05/12/remarks-by-world-bank-group-president-jim-yong-kim-at-anti-corruption-summit-2016>