

Fall 2006

# La Economía del Transporte Público en Santiago de Chile

Jacqueline Ann Strenio  
*SIT Study Abroad*

Follow this and additional works at: [https://digitalcollections.sit.edu/isp\\_collection](https://digitalcollections.sit.edu/isp_collection)



Part of the [Urban Studies and Planning Commons](#)

---

## Recommended Citation

Strenio, Jacqueline Ann, "La Economía del Transporte Público en Santiago de Chile" (2006). *Independent Study Project (ISP) Collection*. 320.

[https://digitalcollections.sit.edu/isp\\_collection/320](https://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/320)

This Unpublished Paper is brought to you for free and open access by the SIT Study Abroad at SIT Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Independent Study Project (ISP) Collection by an authorized administrator of SIT Digital Collections. For more information, please contact [digitalcollections@sit.edu](mailto:digitalcollections@sit.edu).

# **La Economía del Transporte Público en Santiago de Chile**

School for International Training  
Chile: Economic Development and Globalization Fall 2006

Jacqueline Ann Strenio  
University of Colorado at Boulder  
Consejero Académico: Jorge Cerda Troncoso  
Director Académico: Fernando García Argañarás

QuickTime™ and a  
TIFF (LZW) decompressor  
are needed to see this picture.

## Índice

|  |    |
|--|----|
| Resumen .....  | 4  |
| en español .....   | 4  |
| en inglés .....  | 5  |
| Introducción .....   | 6  |
| Metodología .....  | 8  |
| Corpus .....   | 10 |
| Historia del transporte público en Santiago .....                  | 10 |
| El sistema actual .....  | 14 |
| Los problemas .....  | 15 |
| El mercado de transporte .....                                     | 15 |
| “La guerra por el centavo” .....                                   | 17 |
| Como el mercado de transporte afecta el desarrollo de una ciudad . | 19 |
| Transporte y calidad de vida .....                                 | 20 |
| Transporte y oportunidades económicas .....                        | 20 |
| Transantiago y propósitos para el futuro .....                     | 22 |
| Conclusión .....   | 25 |
| Bibliografía .....   | 26 |
| Apéndice .....   | 28 |

## Resumen

A través de los años, y en todo el mundo, el transporte siempre ha jugado un gran rol en el desarrollo económico de los países, las ciudades y las personas. Sin embargo, la idea de transporte público como un tema de estudio e investigación, sólo recientemente ha tomado prioridad frente a otros problemas, específicamente para los países en vías de desarrollo. En los países desarrollados del mundo, el transporte público es visto como una solución a muchos problemas de congestión y contaminación. Sin embargo, en países como Chile, el rol que juega está alterado. En la capital de Santiago donde casi la mitad de todos los viajes diarios son a través de algún medio de transporte público, el sistema *es* el problema. Algunos de los asuntos más graves que enfrenta Santiago como resultado de su sistema de transporte público son la contaminación ambiental, la contaminación acústica, la congestión en las calles que provocan un aumento del tiempo que se gasta en transitar, la inseguridad y el temor como resultado de un nivel irregularmente alto de accidentes, y en general una baja calidad del servicio. La mayoría de los problemas referidos puede trazar el fracaso del mercado de transporte. Como un actor económico, el transporte presenta al Estado muchas dificultades a causa de la incapacidad del mercado para funcionar de manera productiva y eficiente, como resultado de una información imperfecta, una competencia ineficaz, y la falta de economías de escala. El siguiente estudio se enfoca en estos aspectos económicos del mercado para transporte público, dentro de una estructura que considera tanto lo histórico como lo actual. Trata de utilizar y armonizar dos medios diferentes de evaluar el sistema, uno desde una perspectiva económica y el otro desde la perspectiva de los consumidores, en este caso, el usuario medio de transporte público. Después de un resumen y el análisis de

métodos y proyectos diferentes para el futuro, como el plan Transantiago, concluye que a causa de la naturaleza en continua evolución de las personas y sus necesidades de transporte, una solución absoluta para los problemas de transporte público, que Transantiago parece ser, no funcionaría en la ciudad. En vez de eso, Santiago necesita más investigación, inversión, y participación de todos los actores pertinentes: los usuarios, los negocios, y el gobierno. Sólo con una renovada dedicación y compromiso para el transporte público, pueden lograrse y mantenerse resultados exitosos.

### **Abstract**

Throughout the years, as well as the world, transportation has always played a large role in the economic development of countries, cities and people. However, the idea of public transportation as a theme of study and investigation has only recently taken priority among the other problems facing developing nations. In the developed countries of the world, public transportation is viewed as a solution to the problems of congestion and contamination. However, the role it plays is reversed in countries such as Chile. In the capital city of Santiago where almost half of all daily journeys are made using some means of public transportation, the system *is* the problem. A few of the more serious issues facing Santiago as a result of its system of public transportation include environmental pollution, noise pollution, congestion in the streets leading to increased transit time, insecurity and fear as a result of an abnormally high level of accidents, and an overall low quality of service. The majority of these aforementioned problems can be traced to the failure of the transportation market. As an economic actor, transportation presents many difficulties to the State because of its market's inability to function

productively and efficiently as a result of imperfect information, ineffective competition, and the lack of economies of scale. The following study looks at these economic aspects of the market for public transportation within both a historical and present-day framework. It tries to use and reconcile two different means of evaluating the system, one from an economical approach and the other from the perspective of the consumers, in this case, the average user of public transportation. After a summary and analysis of different methods and projects for the future, like the Transantiago plan, the study concludes that because of the continually evolving nature of peoples' transportation needs, an absolute solution to the problem of public transportation, which Transantiago appears to be, would not function in the city. Instead, Santiago needs more research, investment, and participation from all relevant actors: the users, the businesses, and the government. Only with this renewed dedication and commitment to public transportation can successful results be achieved and maintained.

## **Introducción**

“Entonces, lo primero es que el actual sistema de transporte público no está al nivel de lo que nosotros queremos como país. Y para eso, entonces, queremos un transporte que sea más digno para las personas, más rápido, más eficiente, más amable, más seguro, pero que no sea más caro.”<sup>1</sup>

\* \* \* \* \*

Con 6.3 millones de habitantes y el estatus de capital de Chile, el área del Gran Santiago requiere un sistema de transporte enorme y eficiente. Sin embargo, como todos

---

<sup>1</sup> Presidente Ricardo Lagos, 2004 en el estudio de Acosta Lobos (2005) p. 2.

los problemas que tienen las ciudades grandes del mundo, especialmente en los países todavía en desarrollo, el transporte sólo recientemente ha sido un proyecto de los gobiernos y organizaciones internacionales. Por mucho tiempo, hubo más énfasis en los temas de educación, salud y medio ambiente. Pero, ahora, la comunidad global se dio cuenta de que también el transporte juega un gran rol en todas esas cuestiones. Por eso, hoy en día, se necesita más investigación sobre la capacidad del transporte como una herramienta clave en el desarrollo económico y sustentable de un país.

La historia del transporte público en Santiago de Chile en los últimos treinta años es un cuento loco, que ha cambiado mucho durante los años y ha pasado por varias etapas hasta su posición en la sociedad hoy en día. El Estado ha experimentado con la liberalización y también la regulación del mercado. Sin embargo, el carácter específico del transporte público, que no se comporta como un mercado “normal,” ha creado muchas dificultades y es, en parte, responsable de los problemas que tiene el transporte público hoy en día en Santiago, incluyendo la contaminación del medio ambiente y el ruido, la congestión por la duplicación de recorridos, altas tarifas, baja calidad, y la inseguridad a causa de la alta tasa de accidentes. De hecho, el transporte público en Santiago recibió la segunda calificación más baja entre 19 servicios públicos, en una encuesta de Solimare, solamente 11,9 puntos en una escala de 1 a 100.<sup>2</sup> Por eso, y por todas las razones ya mencionadas, está en progreso una nueva etapa, desde las licitaciones de los noventa hasta un plan completo llamado Transantiago.

La importancia del sistema de transporte público es incuestionable a causa de las implicaciones y efectos sociales que ocurren según cómo éste funciona. Este mercado

---

<sup>2</sup> Como encontrado en el estudio de Díaz, Guillermo, Andrés Gómez-Lobo, y Andrés Velasco. “Micros En Santiago: De Enemigo Público a Servicio Público.” (2004) p. 7.



afecta el desarrollo de una ciudad, la calidad de vida de los ciudadanos y también sus oportunidades económicas. Se necesita más exploración e investigación para tener la capacidad de crear una ciudad de clase global; este estudio trata de enfocarse en eso.

## **Metodología**

El enfoque de este estudio es de un punto de vista académico y económico. Por eso, la mayoría de la información es, por necesidad, de fuentes académicas. Pero, esto no significa que todas las fuentes son secundarias, como publicaciones e investigaciones. En realidad, mucha ayuda surgió de fuentes primarias y académicas en la forma de profesores y personas que crean las políticas de transporte público. Este trabajo depende mucho de las entrevistas realizadas con este tipo de personas, en forma de preguntas con repuestas abiertas; más como una conversación que entrevistas convencionales.

Después de la etapa inicial de recoger la información general sobre el sistema de transporte público en Santiago de Chile, había algunas ideas que no estaban claras y que fueron explicadas por las fuentes secundarias. Por eso, los profesores fueron de mucha ayuda. Más que tener respuestas a las preguntas que surgieron en esta primera etapa de investigación, los profesores pudieron dar un punto de vista personal. La mayoría de estas personas han vivido en Chile durante los años de cambios en el transporte público y hablaron de sus experiencias personales, pero con conocimientos más avanzados sobre el funcionamiento del sistema, que los conocimientos de una persona común que puede encontrarse en la calle. Por eso, sus aportes fueron especialmente útiles porque son de personas muy informadas sobre el sistema de transporte.

También, las opiniones personales de los profesores que estudian el sistema de transporte fueron muy interesantes en comparación directa con las publicaciones de varias empresas de transporte. Los dos fuentes diferentes tienen objetivos diferentes y por eso, representan la misma cosa desde posiciones diferentes. Por ejemplo, el sitio Web de Transantiago solamente quiere hablar de los beneficios y cosas buenas de Transantiago porque Transantiago es más que una obra pública, *es una empresa*. Esto significa que es un medio por el cual las personas pueden ganar dinero. Con esta idea en mente, es importante darse cuenta del hecho que esta publicación puede tener otras motivaciones aparte de informar la gente.

Después de esta etapa de búsqueda preliminar, cuando esta investigación tenía su propósito y esbozo de trabajo, era el momento correcto para hacer entrevistas con los usuarios del transporte público. Al principio, había diferencias significativas entre el método de entrevista con los usuarios y el hecho a los académicos. Por ejemplo, las entrevistas con usuarios tienen una forma más estricta con preguntas específicas.<sup>3</sup> Antes de seleccionar a los entrevistados, había dos preguntas que las personas tenían que responder de una manera específica para considerarlas como entrevistados aceptables y relevantes. Primero, la persona tenía que ser un usuario del sistema de transporte público en Santiago y segundo, tenía que usar algún medio de transporte todos los días. Si respondía afirmativamente, podía continuar con la entrevista. No hubo ningún orden para elegir a las personas que fueron entrevistadas. Todo fue selección casual, generalmente las personas que parecían más amables.

---

<sup>3</sup> El cuestionario para los usuarios de transporte público (Cuestionario N°1) completo está localizado en el Apéndice para referencia.

Este estudio va a usar las ideas y opiniones recogidas en las entrevistas con usuarios solamente como evidencia, para evaluar cómo está funcionando el mercado de transporte. Como ya se ha dicho, este es un estudio económico y por eso, los factores humanos, aunque son importantes, no pueden ser incluidos en la tesis. Al contrario, van a ser otro método de evaluación. Las cifras pueden aportar mucho en cómo un mercado o sistema de transporte debe funcionar, pero las reacciones de los usuarios son la prueba real porque el sistema es creado para servir a la gente. Esta es la definición de un servicio público. Por eso, sin considerar qué tipo de empresa opera el sistema o parte específica del sistema (por ejemplo, pública o privada), lo importante es que la ciudadanía esté satisfecha.

En resumen, la metodología de entrevistas de este trabajo tiene dos partes diferentes: 1) entrevistas académicas con profesores y personas que “toman decisiones” gubernamentales, quienes han sido seleccionadas debido a su área de especialización académica y trabajo; y 2) entrevistas con preguntas específicas a usuarios diarios del transporte público en Santiago, quienes han sido seleccionados al azar.

## **Corpus**

Las personas dicen que estudiar historia es importante porque conociendo lo que ocurrió en el pasado, es posible mejorar lo que ocurre hoy, y evitar cometer las mismas equivocaciones. Por eso, la historia del sistema de transporte público en Santiago es importante para desarrollar soluciones para los problemas de hoy. Como Chile y su gobierno, el sistema de regulación del transporte público ha cambiado mucho durante los años recientes.

Antes de 1979, el Estado regulaba todo el sistema, incluyendo las tarifas, los trazados, y la frecuencia. Sin embargo, este plan de regulación total no funcionaba. Había una gran escasez de oferta y lo que se ofrecía era de baja calidad. Algo tenía que cambiar para mejorar este sistema y por eso, en 1979, el gobierno liberó el mercado. Esta liberalización significaba que la entrada, la determinación de rutas y sus frecuencias son libres y determinadas por compañías particulares. Cuatro años más adelante, en 1983, el Estado también liberó las tarifas, con la idea de que la competencia crearía tarifas más bajas. Para empezar con los buenos resultados, se puede hablar sobre como durante ese período la cobertura aumentó más del doble su tamaño. Con este aumento en la oferta, los tiempos de espera también disminuyeron.

Aunque pareciera que las cosas estaban bien, esta liberalización creó problemas más grandes que los que resolvió. Como la oferta aumentó tan rápido, había muchos buses y menos personas por cada bus. Por eso, las compañías tuvieron que aumentar las tarifas para ganar lo mismo.<sup>4</sup> Este aumento en el número de micros y rutas produjo otros problemas, aparte de las altas tarifas en Santiago en la década de los ochenta. También, esta etapa se vio el comienzo de dos de los problemas más graves que continúan hasta hoy – la congestión y la contaminación. Sin regulación, las compañías que querían ganar más dinero compraron micros viejas que no protegían el medio ambiente y con deficiencias por su uso. En vez de haber personas esperando en las calles por las micros como en los setentas, la gente esperaba en las micros, debido a los viajes de larguísima duración, a causa de la congestión.

---

<sup>4</sup> Consulta Gráfico N° 1: Tarifas y Número de Buses, 1979-2001 en el Apéndice.

En el comienzo de los 90, con la restauración de la democracia con Aylwin, una nueva etapa empezó en la gestión de transporte con regulación gubernamental. En esa época, el número de buses había alcanzado su nivel máximo de 13.698<sup>5</sup>. Primero, el gobierno retiró las 2.600 micros de peor calidad, pagando 14 millones de dólares. Segundo, la ciudad vio el establecimiento de un límite de años de uso (18 años), normas de emisión, y regulaciones en las características de las micros. Todas estas ideas formaban el nuevo concepto de transporte público que el Estado tenía para la ciudad; quería competición *para* el mercado, no competición *en* el mercado<sup>6</sup>.

Por eso, desarrolló un sistema de licitaciones para los recorridos. Después de que el gobierno decidiera cuántas micros habría por hora y en qué rutas, abrió el mercado para recibir licitaciones. Las licitaciones dependían de tres puntos principales:

1. el tamaño de los vehículos: los buses grandes son mejores porque parecen más eficientes; pueden transportar más personas al mismo tiempo.
2. la edad: más nuevo es mejor porque la edad media era quince años en los noventas, que estaba demasiado cerca del límite de edad para ser cómodo
3. la tarifa: más baja es mejor, porque el aumento en tarifas que ya estaban altas era un gran problema

Debido a estos requisitos, los buses que ganaron las licitaciones tenían una edad media de solamente cinco años, una diferencia de diez años. También, las licitaciones permitieron bajar las tarifas en un 17% entre los primeros años de los noventa.<sup>7</sup>

Finalmente, este sistema empezó la lucha contra la contaminación y congestión en

---

<sup>5</sup> Díaz, Guillermo, Andrés Gómez-Lobo, y Andrés Velasco. “Micros En Santiago: De Enemigo Público a Servicio Público.” (2004) p. 10.

<sup>6</sup> Figueroa, Oscar. Entrevista (2006)

<sup>7</sup> *ibd*

Santiago, porque logró una reducción significativa en el número de buses en las calles, “desde 13.353 en 1991 hasta 8.179 en 2001.”<sup>8</sup> Sin embargo, la disminución en el número real de las micros no significó la disminución de su cobertura y rutas. Finalmente, en los años noventa se vieron grandes éxitos en el sistema de transporte público, especialmente en comparación a lo que pasó en los ochenta.<sup>9</sup>

Por alguna razón,<sup>10</sup> a finales de los noventa se vio el término, o por lo menos el retraso, de los avances en el mejoramiento del transporte público en Santiago, hasta el punto de que cambios serios eran, y aún son, necesarios. Hoy en día, todavía está en etapa de transición y experimentación. Aunque desde un punto de vista académico, los problemas de transporte parecen muy serios, es interesante notar que la mayoría de los usuarios del transporte público en Santiago están, mas o menos, satisfechos con el servicio ofrecido en la ciudad.<sup>11</sup> Es verdad que estos mismos usuarios también pueden ver los grandes problemas en el sistema, pero estos problemas no son tan importantes en su opinión como en la opinión de ingenieros, economistas, y políticos.

---

<sup>8</sup> Díaz, Gómez-Lobo, y Velasco, (2004). p. 12

<sup>9</sup> *ibid*, p.13. En resumen, “Es decir, la alta cobertura y la frecuencia que los usuarios obtuvieron con la liberalización de los ochenta no se perdió con las concesiones licitadas. La mejor calidad de los vehículos también benefició a los usuarios. Y las normas de emisión mas estrictas redujeron la contaminación, hasta el punto de que mas de la mitad de los buses que circulan hoy cumplen con las normas de emisión EPA-91 y EPA-94 (Cruz, 2002).”

<sup>10</sup> Algunas fuentes, como Díaz, Gómez, y Velasco (2004), citan las licitaciones del año 1998 como una razón para el deterioro del sistema. Estas licitaciones no fueron tan exitosas como las de los años 1991 y 1994.

<sup>11</sup> De acuerdo al pequeño tamaño de la muestra de las entrevistas que la investigadora realizó en Chile, en el mes de noviembre de 2006.

Hoy en día, las micros continúan funcionando con un sistema de concesiones, aunque el nuevo plan Transantiago quiere crear cambios en este sistema.<sup>12</sup> Se necesita una concesión para operar buses en la zona regulada, que comprende toda el área interior de Américo Vespucio, pero fuera de esta zona el mercado todavía está libre. En 2001, había “316 recorridos licitados en la Región Metropolitana” y “180 servicios no licitados autorizados,” (Diaz, 2004. p 13). Una cifra que indica la importancia del transporte público en Santiago es el hecho que cada día laboral hay 4.275.913 viajes en bus<sup>13</sup> y más de 1.300.000 pasajeros por Metro.<sup>14</sup> Estos números no son pequeños o insignificantes. En realidad, representan a la mayoría de la población de Santiago de Chile.<sup>15</sup>

A pesar de todo, el uso del transporte público en Santiago de Chile está disminuyendo con rapidez. Entre 1991 y 2001, la proporción de viajes usando medios de transporte público cambió mucho: los viajes realizados en bus bajaron del 59,6% al 42,1% y los viajes en Metro del 8,5% hasta un 7,4%.<sup>16</sup> Este cambio es el resultado de dos cosas diferentes. Primero, como el ingreso medio y la economía de Chile aumenta, también aumenta la capacidad de los chilenos de comprar sus propios automóviles y por eso, el número de viajes en coche particular ha aumentado del 18,5% en 1991 hasta un 38% en 2001.<sup>17</sup> También contribuyendo a este cambio en los medios de transporte, está

---

<sup>12</sup> Un análisis más amplio de Transantiago y sus propósitos se incluyen más adelante en este estudio.

<sup>13</sup> Encuesta de Origen y Destino (EOD) por la Universidad Católica de 2001

<sup>14</sup> “Nuestra Empresa” Metro de Santiago.

<<http://www.metrosantiago.cl/organizacion.php>>

<sup>15</sup> Usar la población de 6.3 millón en la área metro del sitio de Web “World Atlas”

<<http://www.worldatlas.com/webimage/countrys/samerica/cl.htm>>

<sup>16</sup> Encuesta de Origen y Destino (EOD) por la Universidad Católica de 2001

<sup>17</sup> *ibd*

la percepción del sistema de transporte público que tiene la gente de Santiago, como algo defectuoso:

La evaluación que hace la ciudadanía sobre el transporte público, según encuestas recientes hechas por universidades y otros centros de estudios, es extremadamente negativa: Los usuarios critican el exceso de buses, la congestión vehicular, la inseguridad, la conducción descuidada y agresiva, el deterioro de los vehículos y la emisión de contaminantes atmosféricos y acústicos. Por otra parte, los usuarios no pueden predecir los tiempos de viaje ni la frecuencia de los servicios.<sup>18</sup>

Aunque, las personas usualmente no se dan cuenta de todos los problemas del sistema, cuando tienen el tiempo y el espacio para pensar en este tema, pueden hablar mucho de los defectos.<sup>19</sup> A pesar de todo, existen grandes defectos en el sistema de transporte público, en parte por cómo funciona el mercado de transporte en Santiago de Chile.

Para una introducción breve a los problemas recientes en el transporte público, se puede hablar de la contaminación, tanto atmosférica como acústica, la congestión de las calles de la ciudad, la inseguridad, y la baja calidad. Aunque es muy fácil enumerar todos estos problemas que tiene el transporte público hoy en día, estos parecen efectos secundarios; una evidencia del hecho que el mercado de transporte no está funcionando como debiera. Por eso, las dificultades más graves (y principales), en que este estudio quiere enfocarse, son las fallas del mercado de transporte público.

Aunque en clases de economía básica, los profesores enseñan que los mercados deben comportarse más o menos igual, el mercado de transporte es un caso especial y muy extraño que no tiene las mismas reglas. Por eso, la ciudad de Santiago ha

---

<sup>18</sup> “Transantiago Súbete” Nov 2006 <<http://www.cinver.cl/pdf/transesp.pdf>>

<sup>19</sup> Es decir, según la experiencia de la escritora, aunque piensan que hay problemas en el sistema, al mismo tiempo dicen que están satisfechos (mas o menos) con el sistema. Parece una contradicción. Según la visión de la escritora, esto es porque cuando una persona tiene el espacio para desear cambios, es más fácil encontrar los problemas y defectos, aunque en realidad esta persona no requiere los cambios que quiere.



experimentado muchas dificultades para crear una estructura económica que funcione realmente.

El primer desafío es que las economías de escala no pueden existir en este mercado.<sup>20</sup> El sistema de transporte crecía en la idea de muchas empresas pequeñas. De hecho, Oscar Figueroa<sup>21</sup>, dice que por toda América Latina los sistemas estuvieron construyendo con la idea de empresas pequeñas. Pero, un gran defecto en la creación de un sistema sin una empresa grande y conjunta es que no puede aprovechar las economías de escala, lo que significa que no pueden reducir los costos; costos que son “tanto privados como sociales.”<sup>22</sup> Por eso, se continua proveyendo un servicio que es más caro que necesario. Y en verdad, la mayoría de los entrevistados piensan lo mismo: las tarifas son demasiadas altas para el servicio. Pero, no pueden reaccionar como consumidores normales porque el mercado no les da otras opciones.

Otro problema es que “las pequeñas empresas no tienen acceso a crédito ni a tecnologías más avanzadas de administración, cobro y transporte.”<sup>23</sup> La misma fuente dice que, en realidad, la mayoría de los dueños de las micros en Santiago tienen cinco o menos micros. Por eso, es difícil que se justifique poner más dinero en la exploración e implementación de avances si no van a haber resultados económicamente buenos para los dueños, y sin economías de escala eso es exactamente lo que va a ocurrir. Por eso, los

---

<sup>20</sup> Economías de escala “se refieren al poder que tiene una empresa cuando alcanza un nivel óptimo de producción para ir produciendo más a menor costo, es decir, a medida que la producción en una empresa crece (zapatos, chicles, bastones, cajas de cerillas...) sus costos por unidad producida se reducen. Cuanto mas produce, menos le cuesta producir cada unidad,” (según la definición en Wikipedia <[http://es.wikipedia.org/wiki/Economías\\_de\\_escalas](http://es.wikipedia.org/wiki/Economías_de_escalas)>).

<sup>21</sup> Profesor en la Pontificia Universidad Católica y anterior Subsecretario de Transporte

<sup>22</sup> Diaz (2004) p. 8

<sup>23</sup> *ibd* p. 17

dueños no quieren hacer inversiones en mejorar sus micros, (o, tal vez, no tengan la habilidad o accesibilidad).

El sistema de muchas empresas pequeñas en combinación con las rentas altas del mercado de transporte, en conjunto, ayuda a subir las tarifas. Debido a que las rentas en el mercado del transporte público en Santiago son anormales y más altas que en otras industrias, es que tantas micros y empresas entran en el mercado.<sup>24</sup> Por eso, se tiene un mercado con más oferta que demanda. Este fenómeno es otra razón detrás del aumento de las tarifas que ya son altas.

Entonces, ¿porqué Santiago tiene un sistema de muchas micro empresas en el mercado de transporte? La idea detrás de muchas microempresas es el tema de competición. Al principio, los políticos pensaban que la competición privada por el mercado de transporte público bajaría los precios para todos, y como resultado, la ciudad tendría tarifas bajas. Pero, en vez de eso, hoy en día no existe competencia en el mercado. La competencia está en las calles. Se puede ver este fenómeno en la duplicación de recorridos en las vías de mayor uso, como la Alameda. Y, como efectos secundarios de esta duplicación, Santiago tiene problemas de congestión y “la guerra por el centavo.”<sup>25</sup>

“La guerra por el centavo” explica como la idea de competición se mudó hasta la competición en las calles y específicamente, la competición por el pasajero individual.

Con esta idea en mente es fácil explicar las altas tasas de accidentes y choques en

---

<sup>24</sup> Díaz (2004)

<sup>25</sup> Palabra usada al principio por los colombianos, y que ayuda a explicar la situación de pago para los chóferes que reciben un porcentaje de cada boleto de viaje de todos los pasajeros. Por eso, hay competición en las calles por los pasajeros. Encontrado en Díaz (2004), p. 31.

Santiago. Todos los chóferes quieren captar a la mayoría de los pasajeros, lo que significa más dinero y por eso, manejan con rapidez e riesgo inseguridad. Más que la cifra que, “en promedio, cada bus participa en un accidente al año,”<sup>26</sup> este sistema de competición en el lugar incorrecto “distorsiona las frecuencias y los recorridos, reduciendo la eficiencia del sistema de transporte urbano en general y la calidad del servicio.”<sup>27</sup>

Aunque ahora puede verse como la competición por el mercado de transporte no funciona como debería, la idea en teoría es justa. Entonces, la pregunta es ¿por qué existe esta falla en el mercado del transporte? La solución está en el hecho de que el mercado de transporte público tiene información imperfecta. Es decir, no hay transparencia del mercado. Estas ideas son las razones para la falta de mercado. El mejor paso para describir como esta falla puede ocurrir es con un ejemplo:

Al principio, no había una tarifa fija ni tarifa mínima, solamente una tarifa máxima con la idea que la competencia por los pasajeros bajaría las tarifas. Pero, en realidad, este descenso no ocurrió. Es decir, no *pudo ocurrir* porque la información era imperfecta. Si hay una ciudad que tiene dos tipos de micros diferentes – una más barata que cuesta \$200, pesos y una más cara que cuesta \$380, pesos – es lógico que la gente en esta ciudad va a usar los buses más baratos lo más posible. Pero, si hay un usuario del bus que está esperando por la micro en la esquina y viene una de las micros caras, esa persona tiene dos opciones: 1) Puede tomar esa micro y pagar una tarifa más alta, ó 2) Puede esperar la próxima micro. En promedio en Santiago, el tiempo de espera entre

---

<sup>26</sup> Diaz (2004), p. 31

<sup>27</sup> *ibd*

micros es solamente cuatro minutos.<sup>28</sup> Pero, la persona todavía no sabe si la próxima micro va a ser una micro barata. Por eso, y por el aumento en el valor del tiempo de las personas trabajadoras, no vale la pena esperar una micro barata.

Después de un tiempo, los chóferes y dueños de las micros baratas se dan cuenta de que, aunque tienen una preferencia entre sus usuarios, esta preferencia no les está significando más pasajeros. Por eso, estas micros eventualmente van a subir sus tarifas, entonces podrán ganar lo mismo que los chóferes y dueños de las micros caras. Estas reacciones son solamente la conducta normal para empresas y consumidores. Sin información, no pueden tomar una decisión más racional.

Aunque este modelo funciona en papel y en teoría, es importante tener las opiniones de personas y usuarios reales. Por eso, se hizo la pregunta ¿Qué idea es más importante para usted, la de eficiencia (específicamente eficiencia económica), o la de comodidad?<sup>29</sup> y las respuestas de los entrevistados. Y, todas estas personas prefieren la idea de comodidad más que la eficiencia económica.<sup>30</sup> Esa es la razón por la que la competencia no funciona en el mercado de transporte y la ciudad tiene una falta significativa de mercado.

Con este mejor conocimiento del mercado de transporte en la ciudad de Santiago, es importante saber también, que mejorar el transporte urbano y público es un inversión con valor, antes de explicar como puede mejorarse. El mercado y sistema de transporte tiene grandes efectos en el desarrollo de una ciudad, especialmente en un país de Latinoamérica. Leopoldo Montesino Jerez explica,

---

<sup>28</sup> Diaz (2004)

<sup>29</sup> Ver pregunta número 8 en el cuestionario N° 1 del Apéndice

<sup>30</sup> Eficiencia económica en el sentimiento que una persona selecciona la opción más lógica, en este caso, la micro más barata sin considerar el tiempo de espera.

En un mundo cada vez más globalizado, con crecientes flujos de turistas e inversionistas de países desarrollados que van y vienen, deseosos de conocer nuestra capital y forma de vida, otra buena razón para mejorar el transporte popular es que, un simple viaje cotidiano, digno y seguro, constituye una de las mejores vitrinas para atraer inmigrantes de todo el mundo. Ellos aportarán nuevos capitales, traerán sus familias, gustarán más y crearán fuentes de trabajo.<sup>31</sup>

Esta cita indica que invertir en la infraestructura del transporte público es más que un servicio social, es una inversión en el futuro y desarrollo de la economía de la ciudad. Y hoy en día, “las ciudades no están invirtiendo lo suficiente en infraestructuras.”<sup>32</sup>

También es importante en el desarrollo de una ciudad, la calidad de vida que la ciudad puede ofrecer a su ciudadanía. La calidad de vida tiene conexiones fuertes con el transporte público porque afecta las oportunidades económicas de la gente, que depende de donde vive y que transporte hay disponible. El transporte es el método en que la gente se conecta con sus trabajos, educación, sanidad, y recreo.<sup>33</sup> El diagrama número uno representa esta relación en el Apéndice. Y, el hecho de que el 63% de los habitantes de la región metropolitana, trabaje o estudie en una comuna diferente a la de residencia, solamente contribuye a la importancia y necesidad de tener un sistema comprensivo. Con mejor acceso a educación y buenos trabajos, también es posible reducir la pobreza.<sup>34</sup>

La situación de hoy es más urgente, porque en vez de ayudar a reducir la pobreza en Santiago, el transporte público está aumentando el problema – específicamente en la forma de altas tarifas y viajes de larga duración. La información del artículo “Por Una

---

<sup>31</sup> “Calidad de vida y transporte público en la región metropolitana de Santiago. Consideraciones básicas para un enfoque socioeconómico desde la prensa escrita 1999-2002” p. 25

<sup>32</sup> Mollet (2003) p. 9

<sup>33</sup> “Las actividades económicas originan un flujo de personas entre zonas residenciales y de trabajo, de ocio y compras. Por ello, se requiere una red de transporte eficiente y efectiva para comunicar a estas personas con sus actividades.” Mollet (2003) p. 17

<sup>34</sup> “Contribuir a reducir la pobreza ofreciendo un buen acceso a la ciudad,” *ibid* p. 18.

Mejor Movilidad Urbana en los Países en Desarrollo” estima que “los gastos de transporte pueden representar hasta el 30% del presupuesto doméstico además del tiempo empleado,” (p.18). Sin embargo, en Santiago, otro estudio presenta la información: “el 20% de los hogares más pobres del Gran Santiago gasta el 7% de su presupuesto mensual en transporte público. Por lo tanto, el transporte público es un gasto relevante para las familias pobres.<sup>35</sup>” Y, cuando se considera que las personas que usan el sistema de transporte público son las personas de las clases socioeconómicas más bajas, el argumento es de injusticia social<sup>36</sup>. Porque las micros, y por un extensión menor el Metro, son los únicos medios de transporte para los más pobres, ellos no tienen otras opciones.<sup>37</sup> Las cifras no pueden ser más claras. Hay una conexión obvia entre el uso de transporte público y la clase socio-económica. Los sectores con ingresos más altos usan menos el transporte público (solamente el 18,9%), y los sectores con ingresos más bajos usan más el transporte público (una tasa de uso del 65%). Las clases medias usan el transporte público la mitad que los otros, con un porcentaje de 45,6%.<sup>38</sup> Pero, lo importante para dejar en mente, es que las personas más pobres usan el transporte público por un tiempo mucho mayor que el uso del transporte público en total (49,5%)<sup>39</sup> en la ciudad. Por eso, todas las consecuencias de la baja calidad del sistema tienen un efecto

---

<sup>35</sup> Diaz (2004) p. 18

<sup>36</sup> *ibid* p. 17

<sup>37</sup> El diagrama N° 2 en el Apéndice muestra como esta situación crea lo que el UITP refiere como “El círculo vicioso de degradación del transporte urbano.”

<sup>38</sup> Información de la Encuesta de Origen y Destino como fue encontrado en el estudio de Acosta Lobos, Osvaldo Alfonso. "Análisis de la Cobertura Total de Transporte Público Por Sectores Geográficos Estratificados Socioeconómicamente Identificando los Tipos de Transporte Público Ofrecidos y Demandados." Diss. Universidad de Santiago de Chile, 2005.

<sup>39</sup> [www.transantiagoinforma.cl](http://www.transantiagoinforma.cl)

más grande en las poblaciones más pobres, quienes, irónicamente, son también las personas que necesitan más ayuda.

La necesidad urgente de cambios en el sistema de transporte y una nueva idea de progreso, fueron las razones tras el propósito de Transantiago, que se efectuó primero en 2001 y es considerado “una política del Estado.”<sup>40</sup> La ciudad y el gobierno no solamente querían mejor organización, sino además un plan mucho más grande para todo el transporte en Santiago. Transantiago es parte de este gran plan, que tiene once partes diferentes, solamente una de las cuales es mejorar el transporte público (llamado Transantiago)<sup>41</sup>. Se describe como “el plan de modernización ... y mejor seguridad en las calles” con el objetivo de “poner el transporte público al servicio de las personas.”<sup>42</sup> El plan está basado en el Plan Transmilenio de Bogotá, Colombia.

Transantiago tiene dos fases de implementación, una que ya se ha ejecutado. En octubre de 2005 se efectuó la primera etapa, introduciéndose más de mil micros nuevas. Segundo, en el programa para febrero de 2007 hay tres objetivos: 1) obtener respuestas de los usuarios, 2) más buses nuevos, y 3) el uso de la tarjeta Multivía para todos los métodos de transporte, incluyendo los de superficie.

En resumen, Transantiago dice que tiene las siguientes metas:

“mejorar en forma sustantiva la calidad del sistema, por la vía de reducir en forma importante los tiempos de viaje y la emisión de contaminantes, así como transformar el sistema de transporte público en un servicio atractivo y eficiente para los usuarios.”<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones <[www.moptt.cl](http://www.moptt.cl)>

<sup>41</sup> Figueroa, Oscar. Entrevista. (2006)

<sup>42</sup> [www.transantiago.cl/web2005/cont12.htm](http://www.transantiago.cl/web2005/cont12.htm)

<sup>43</sup> “Transantiago Súbete” <<http://www.cinver.cl/pdf/transesp.pdf>>

También, el plan quiere mantener o aumentar el nivel de participación en transporte público que hoy es 49,5% de viajes por la ciudad.<sup>44</sup>

Sin reparar en el lindo trazado de este nuevo sistema, hay personas que todavía critican Transantiago y su implementación. Hay dos problemas que parecen más grandes. El primer problema es la falta de inversión pública para crear vías exclusivas para transporte público. Hubo inversión, pero en el sector incorrecto; en el renovable de las micros, pero la inversión excedió la demanda. La mayoría de las micros nuevas son demasiado grandes para sus recorridos y por eso, son ineficientes. También tienen nueva, pero innecesario, tecnología, como máquinas cobradoras que no se usan y transmisiones automáticas. Sin embargo, esta inversión es difícil de cambiar porque todo está en el sector privado. Lo que más se necesita es inversión en la estructura del sector público. Tiene que mejorar el sistema, pero el gobierno ha invertido en nada y ahora, no tiene una buena calidad de servicio.<sup>45</sup>

El segundo problema, en opinión de Oscar Figueroa, es que el plan de Transantiago fue implementado muy rápido, sin todas las consideraciones necesarias. Las licitaciones se hicieron demasiado luego y los ganadores no fueron las empresas con las menores posibilidades de riesgo. Por eso, hoy, hay micros nuevas en los recorridos incorrectos y esto no es eficiente en una manera económica ni personal. La velocidad es más lenta y el tiempo de espera entre micros más largo. Es interesante notar que ésta no es solamente la opinión de un académico, sino también de una de las entrevistadas como usuaria diaria, ella se da cuenta de los mismos problemas. Dice este usuario que

---

<sup>44</sup> [www.transantiago.cl/web2005/cont12.htm](http://www.transantiago.cl/web2005/cont12.htm)

<sup>45</sup> Figueroa, Oscar. Entrevista. (2006).



Transantiago es más lento y que las micros son tan grandes que no pueden circular por las calles.<sup>46</sup>

A pesar de todo, una parte de Transantiago que es muy importante en su capacidad de lograr éxito en la ciudad y entre la ciudadanía, es su plan de interacción pública en las comunas de Santiago. En su sitio Web, Transantiago habla mucho sobre la importancia de participación con la comunidad. Esto es solamente racional porque las personas *en* las comunidades son quienes están usando el servicio de Transantiago y pagando sus rentas. Transantiago tiene planes para: “reuniones en las comunas, talleres y seminarios educativos, trabajo directo en establecimientos educacionales, y la entrega de material informativo y educativo.”<sup>47</sup> También, quiere crear una oficina específicamente para interacciones públicas, “la Unidad de Gestión Ciudadana.” Mientras más información tengan los usuarios, más pueden disfrutar el plan Transantiago.

En conclusión, aunque existen problemas en el plan Transantiago, también hay cosas buenas, y el hecho que las personas se han dado cuenta de la necesidad de cambiar el sistema de transporte público en Santiago es un buen signo para el futuro. Solamente con la continuidad del aumento en los conocimientos de la importancia del transporte público, puede mejorarse el sistema y crearse oportunidades iguales en transporte para toda la ciudadanía de Santiago.

---

<sup>46</sup> Covarrubias, Soledad. Entrevista (2006)

<sup>47</sup> [www.transantiago.cl](http://www.transantiago.cl)

## Conclusión

El mercado de transporte público en Santiago de Chile ha creado algunos problemas durante los últimos años. A causa de las tarifas altas y la información imperfecta, en combinación con la necesidad absoluta de tener este servicio, el mercado en total falta. Hasta hoy, las medidas tomadas por el Estado y las empresas públicas y privadas no han solucionado los problemas que continúan empeorando. Aunque algunas estrategias han logrado algunos éxitos pequeños, la necesidad de una solución más completa continúa. Por lo menos, se puede tener la conclusión que un mercado de transporte libre, sin participación y regulación integrada del Estado, la idea de competición no funcionará. En vez de eso, producirá “precios altos y calidad deficiente.”<sup>48</sup>

Entonces, se llega a esta nueva etapa de transformación en la forma de Transantiago. Este plan está tratando de reunir toda la gestión de transporte, que es necesaria. Aunque hay problemas en la implementación de este programa, las ideas e investigación detrás del plan son buenos y los pasos están en la dirección correcta. Obviamente, no va a resolver todos los problemas de transporte público en Santiago, porque la ciudad no necesita una solución absoluta porque las necesidades de la gente siempre están cambiando. En cambio, necesita más conocimiento y inversión de todos – las personas, las empresas, y el Estado. Por eso, Transantiago no va a ser esa solución innecesaria al problema de transporte, sino una herramienta para el futuro.

---

<sup>48</sup> Díaz (2004) p.18

## Bibliografía

- Acosta Lobos, Osvaldo Alfonso. "Análisis de la Cobertura Total de Transporte Público Por Sectores Geográficos Estratificados Socioeconómicamente Identificando los Tipos de Transporte Público Ofrecidos y Demandados." Diss. Universidad de Santiago de Chile, 2005.
- Aguirre, Álvaro Henríquez. "División De Estudios Y Desarrollo." Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile. Oct.-Nov. 2006 <[www2.mtt.cl/cms/jsp/indice.jsp](http://www2.mtt.cl/cms/jsp/indice.jsp)>.
- "Chile," World Atlas. Nov. 2006 <<http://www.worldatlas.com/webimage/countrys/samerica/cl.htm>>
- Covarrubias, Soledad. Entrevista. 16 noviembre 2006.
- "Economías de Escala," definición. *Wikipedia, España*. Nov. 2006 <[http://es.wikipedia.org/wiki/Economías\\_de\\_escala](http://es.wikipedia.org/wiki/Economías_de_escala)>
- Entrevistado Anónimo #1. Entrevista. 24 noviembre 2006.
- Daher, Antonio. Neoliberalismo Urbano En Chile. Centro de Estudios Públicos. Estudios Públicos, 1992. Nov. 2006 <[www.cepchile.cl](http://www.cepchile.cl)>.
- Díaz, Guillermo, Andrés Gómez-Lobo, y Andrés Velasco. Micros En Santiago: De Enemigo Público a Servicio Público. Centro de Estudios Públicos. Estudios Públicos, 96, 2004. Nov. 2006 <[www.cepchile.cl](http://www.cepchile.cl)>.
- Figuroa, Oscar. Entrevista. Pontificia Universidad Católica. 16 noviembre 2006.
- Garrison, W.L. "Fragments on Future Transportation Policy and Programs." Economic Geography 49 (1973): 95-102. JSTOR. University of Colorado, Santiago. Oct.-Nov. 2006.
- Jerez, Leopoldo Montesino. "Calidad de vida y transporte público en la región metropolitana de Santiago. Consideraciones básicas para un enfoque socioeconómico desde la prensa escrita 1999-2002." 2002.
- Marx, Paul. "Developing Transit." MassTransit Magazine. 31 Oct. 2006 <[www.masstransitmag.com](http://www.masstransitmag.com)>.
- McLaughlin, Cara. "Addressing Urban Transport in Developing Countries." International Association of Public Transport 27 Feb. 2004. 15 Nov. 2006 <[www.uitp.com](http://www.uitp.com)>.
- "Meeting the Challenges of Megacities in the Developing World." National Research Council - Transportation Research Board (1996). Nov. 2006

<<http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/admin/megacities.pdf>>.

Ministerios de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile. Nov. 2006 <[www.moptt.cl](http://www.moptt.cl)>.

Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile. Nov. 2006 <[www.mtt.cl](http://www.mtt.cl)>.

Mollet, Petra y Michael Pulichino, eds. Por una Mejor Movilidad Urbana en los Países En Desarrollo. Unión Internacional de Transporte Público. UITP, 2003. 15 Nov. 2006 <<http://www.uitp.com/publications/brochures/index.cfm>>.

“Nuestra Empresa.” Metro de Santiago. Nov. 2006 <[www.metrosantiago.cl](http://www.metrosantiago.cl)>

"Santiago." Urban Rail. Oct.-Nov. 2006 <[www.urbanrail.net/am/sant/santiago.htm](http://www.urbanrail.net/am/sant/santiago.htm)>.

Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte. Gobierno de Chile. Oct.-Nov. 2006 <[www.sectra.cl](http://www.sectra.cl)>.

Transantiago. Oct.-Nov. 2006 <[www.transantiagoinforma.cl](http://www.transantiagoinforma.cl)> y <[www.transantiago.cl](http://www.transantiago.cl)>

"Transantiago Súbete." Transantiago. Nov. 2006 <[www.cinver.cl/pdf/transesp.pdf](http://www.cinver.cl/pdf/transesp.pdf)>.

Vidal, Rodrigo. Entrevista. Escuela de Ingeniería, Universidad de Santiago de Chile. 9 noviembre 2006.

Voss, Barney. Entrevista. 24 noviembre 2006.

Wingo, Jr, Lowdon. "An Analysis of Urban Travel Demands." The American Economic Review 53 (1963): 1168-1170. JSTOR. University of Colorado, Santiago. Oct.-Nov. 2006.

## Apéndice

### **Cuestionario N° 1: Preguntas para los Usuarios de Transporte Público, nov de 2006**

1. ¿Cuántas veces cada día usted usa el transporte público?

2. ¿Qué medio de transporte usted usa más?
3. ¿Usted está satisfecho con el transporte público en Santiago?
4. ¿Usted se siente seguro cuando está usando el transporte público?
5. ¿Usted desea tener más acceso al transporte público o a tipos diferentes de transporte?
6. ¿Cómo afecta su vida? / ¿Usted, de qué manera depende del transporte para sobrevivir? / ¿De qué manera depende del transporte para sostener su estilo de vida?
7. ¿Qué piensa sobre la idea de tener un sistema de transbordo en Santiago?
8. ¿Qué idea es más importante para usted: eficiencia o comodidad?

**Gráfico N° 1: Tarifas y Número de Buses, 1979-2001**

QuickTime™ and a  
TIFF (LZW) decompressor  
are needed to see this picture.

de Díaz, Guillermo, Andrés Gómez-Lobo, and Andrés Velasco. “Micros En Santiago: De  
Enemigo Público a Servicio Público.” (2004) p. 10

**Diagramo N° 1**

QuickTime™ and a  
TIFF (LZW) decompressor  
are needed to see this picture.

de Mollet, Petra y Michael Pulichino, eds. Por una Mejor Movilidad Urbana en los Países En Desarrollo. Unión Internacional de Transporte Público. UITP, 2003. 15 Nov. 2006  
<<http://www.uitp.com/publications/brochures/index.cfm>> p. 17

**Diagramo N° 2**

QuickTime™ and a  
TIFF (LZW) decompressor  
are needed to see this picture.

de Mollet, Petra y Michael Pulichino, eds. Por una Mejor Movilidad Urbana en los Países En Desarrollo. Unión Internacional de Transporte Público. UITP, 2003. 15 Nov. 2006  
<<http://www.uitp.com/publications/brochures/index.cfm>> p. 2