

# Transantiago: por qué votar no

Por Juan Braun

Si el transporte no fuera costoso, ¿qué sentido tendría una ciudad? Cada familia viviría en su lugar preferido (en la costa, en la montaña..) y los lugares de trabajo estarían similarmente esparcidos (quizás menos por economías de escala). Esto significa que el transporte es un elemento básico en la eficiencia de una ciudad.

Uno puede calcular el valor de una ciudad (o los beneficios que otorga a sus habitantes): la suma de sus terrenos valorados por su precio. Para tener una idea, una aproximación al valor de Santiago es de unos US\$ 100,000 mm.

El transporte determina, en gran medida, la estructura de una ciudad: tamaño, dispersión, disgregación, etc., y su valor. Por ejemplo, determina la variedad de colegios a los cuales una familia puede optar. Cuando el transporte no es eficiente, entonces toda la ciudad se hace ineficiente: las familias y las empresas no se ubican donde debieran, la ciudad no tiene un tamaño y estructuras óptimas, es decir, hay costos, y muy altos. La ciudad vale menos, produce menos beneficios a sus habitantes. Si la duración promedio de los viajes en Santiago aumenta en 10 minutos, el costo anual es de alrededor de US\$ 1,370 mm.

El transporte tiene ciertas particularidades que hacen que su funcionamiento no sea automáticamente eficiente. Hay externalidades como congestión y contaminación del aire y acústica, muchas veces el sistema es monopólico y hay recursos por los que no se paga.

Es útil tomar como ejemplo el antiguo sistema de micros. El 98% de los santiaguinos vivía a menos de ocho cuadras de un paradero (CEP, Santiago, ed. A. Galetovic) y no esperaba más de cuatro minutos por una micro (MOP, 1997). Sin duda que tenía problemas: contaminación y congestión. Los buses eran de mala calidad, características típicas de un monopolio.

Un buen sistema de transporte es uno que tarifica por el uso de las calles y los paraderos (congestión y contaminación) y licita los recorridos evitando el monopolio. El sistema antiguo cumplía con muchos requisitos, pero fallaba notablemente en estas condiciones. Cuando no se tarifica el uso de la infraestructura, el transporte es (aparentemente) más barato, lo cual hace que sea menos caro vivir lejos, aumentando el tamaño de la ciudad.

El Transantiago no hace nada de lo que se requería y, en cambio, rigidiza el sistema de tal manera que no puede responder a la demanda. Además, tiene grandes pérdidas. Es decir, en vez de hacer lo que faltaba, destruyó lo que de bueno había. El sistema no admite arreglos. Hay que hacer la pérdida y cambiarlo totalmente.

¿Cómo puede votar alguien por hacer las pérdidas permanentes sin siquiera saber de qué manera se va a convertir en un sistema eficiente, es decir, sin saber qué se está financiando? Los subsidios a las regiones tienen una aparente racionalidad, pero son eso, aparentes. No se puede beneficiar unas ciudades sobre otras: esto hace que las personas decidan vivir en una ciudad no por sus características propias, sino de acuerdo a un subsidio artificial, con la consiguiente ineficiencia. Sin embargo, usar los recursos para interferir en un sistema de transporte local sin ninguna racionalidad (quizás la idea es esparcir el Transantiago) es simplemente inentendible.

12 de agosto de 2008

© Juan Braun Llona  
[juan.braun@gmail.com](mailto:juan.braun@gmail.com)  
[www.juanbraun.com](http://www.juanbraun.com)