

TRANSANTIAGO: MAL ORIGEN, PEORES CONSECUENCIAS Y NECESARIAS LECCIONES



Resumen:

Cada 10 de febrero, la ciudad de Santiago conmemora un triste hito que hasta el día de hoy sigue atentando contra la calidad de vida de todos los habitantes de la capital: la implementación del Transantiago. El Transantiago es el vivo reflejo de las nefastas consecuencias que la improvisación y el populismo en política pueden dejar en una sociedad.

En esta *Minuta Republicana* hablaremos sobre el sistema de transporte que le “cambió la vida” a millones de chilenos: explicando su origen, es decir, las malas ideas que causaron su creación; evidenciando las tristes consecuencias que ha generado en la sociedad chilena y sacando necesarias lecciones políticas de esta amarga experiencia.

I. MAL ORIGEN

«El Transantiago es una mala idea mal implementada»:¹ una mala idea producida por la peligrosa mezcla de mesianismo, corrupción y populismo que existía en el gobierno del Presidente Ricardo Lagos y concretada con la característica inoperancia e impunidad de la gobernanza de la Presidenta Michelle Bachelet (en este caso de su primer gobierno). Esta “mala idea mal implementada” ha sido mantenida por los gobiernos posteriores hasta el día de hoy, lo que convierte al Transantiago **en el error político más costoso de la historia de Chile.**

El Transantiago nació como una solución a los problemas que tenía el sistema de “micros amarillos” que se podían resumir en tres externalidades negativas: primera, la **contaminación** acústica y del aire que provocaba; segunda, el sistema de **“pago por boleto cortado”**, que causaba accidentes de tránsito y conductas arbitrarias por parte de los choferes de micro y, tercera, la **congestión vehicular** que generaba en el centro de San-

¹ Libertad y Desarrollo [2009]: “Transantiago: Solución de Largo Plazo”, *Temas Públicos*, n° 916, 8 de mayo de 2009. Disponible en: https://lyd.org/other/files_mf/TP-916-Transantiago%20Solucion%20de%20largo%20plazo-08-05-2009.pdf

tiago [el 80% de los recorridos pasaba por alguno de los seis ejes centrales de la ciudad].²

El problema, al igual como pasa con otras discusiones políticas, es caer en el error de pensar que **«una reacción a lo malo se juzga bueno solo por el hecho de reaccionar ante el mal olvidando que esa reacción puede ser incluso peor»**. Dicho de forma más simple: **«considerar buena la medicina solo porque existe una enfermedad»**, ignorando que el enfermo puede terminar empeorando luego de los medicamentos». **El Transantiago es el claro caso de que “el remedio puede ser peor que la enfermedad”**, si vemos las virtudes que tenía el sistema antiguo.



Dentro de las virtudes del sistema antiguo, los especialistas destacan: **la alta cobertura**, el 98% de la gente tenía un paradero a menos de 8 cuadras; **la alta frecuencia**, el promedio de espera era menor a 4 minutos; **la baja tasa de transbordos**, 7% en comparación al 77% del Transantiago; era un sistema **autofinanciado** y **flexible**. **Muchas veces nos olvidamos que el gran defecto del Transantiago fue despojar al sistema de transportes de Santiago de las virtudes que anteriormente tenía.**⁴

Si el sistema de transportes antiguo hubiese sido una persona, era un chileno solvente y relativamente sano **que terminó en un estado de coma inducido por el Transantiago**. La misión de un gobierno sensato era la de quitarle sus malos hábitos: hacer que dejara de fumar, que se vistiera mejor y que fuera más educado. Sin embargo, la insensatez de los gobiernos de Lagos y Bachelet I, sumada a la inactividad de Piñera I y Bachelet II, lo condenaron a un respirador mecánico. Todo esto, por obra de la soberbia.

Esta soberbia se reflejó en las **exageradas expectativas** que provocó el discurso mesiánico y adanista de Ricardo Lagos. El adanismo es el hábito de comenzar una actividad cualquiera como si nadie la hubiera ejercitado anteriormente y esa fue una de las claves del liderazgo de Lagos: presentarlo todo como “estructural”, “moderno” o “de cara al Bicentenario”. Sobre el Transantiago llegó a decir:

² Briones, Ignacio [2009]: “Transantiago: un problema de Información”, presentación en el Centro de Estudios Públicos, 14 de abril de 2009. Disponible en: https://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20160304/asocfile/20160304094813/sem_transantiago_ibriones.pdf

³ Acción Republicana [2018]: “Crisis en Venezuela”, Minutas Republicanas, n° 22. Disponible en: <https://static1.squarespace.com/static/5b4777a7372b96b5c65f654a/t/5c378ebc0e2e722fa5c5d786/1547144892765/Minuta+crisis+en+venezuela.pdf>

⁴ Briones, Ignacio [2009]: “Transantiago: un problema de Información”, presentación en el Centro de Estudios Públicos, 14 de abril de 2009. Disponible en: https://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20160304/asocfile/20160304094813/sem_transantiago_ibriones.pdf

«Mañana comienza, yo creo, **el mayor proceso de modernización del transporte público que jamás se ha registrado en la historia de Chile.**

Este es el mayor plan de transformación que estamos haciendo; hoy día estamos festejando que a partir de mañana Uds. van a ser la cara visible de esta transformación»

Lagos, Ricardo [2005]: Discurso en un encuentro con operadores y empresarios del Transantiago, 21 de octubre de 2005. Citado de: Valenzuela B., Cristián [2009]: “La visión de la Comisión Investigadora del Transantiago”, en *Transantiago: La dignidad atropellada* (Ana Luisa Covarrubias, editora), Ediciones LyD, pp. 65-109 [69].

Disponible en: https://lyd.org/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2016/04/Libro-Completo-Sello-de-Agua-28.pdf

Como bien señala Cristián Valenzuela, estas expectativas no hicieron más que hacer de esta política pública **una experiencia dolorosa**: «Transantiago es y ha sido una experiencia dolorosa para el pueblo chileno. Sin quererlo, lo que pretendía ser una reforma histórica que nos iba a situar en la cúspide de las naciones modernas y en la vanguardia del mundo desarrollado –en lo que al sistema de transportes se refiere–, terminó convirtiéndose en la pesadilla más resistida y recurrente que haya afectado a la población en los últimos años»⁵

Esta soberbia también se vio reflejada en el **diseño del Transantiago**. «El principal error del Gobierno fue haber diseñado el Transantiago en forma centralizada, sin participación de quienes usan el sistema ni de quienes lo operan. El gobierno decidió qué le convenía a los santiaguinos, en un aspecto tan relevante de su vida diaria como es el transporte y reemplazó masivamente todo lo existente, lo bueno y lo malo, sin distinción».⁶

«Esta es probablemente la clave del fracaso del Transantiago: **se ignoró la sabiduría del mercado para dar paso a la planificación central y se impuso un diseño y puesta en marcha elitista y voluntarista, donde primó una idea preconcebida** y se notó la ausencia de una mirada, recomendaciones e informes independientes de cualquier interés político, lo que garantiza procesos de decisión más eficientes y lo que es más importante: más justos para todos los ciudadanos»

Libertad y Desarrollo [2007]: “El Problema de Fondo del Transantiago”, en *Temas Públicos*, n° 852, 28 de diciembre de 2007. Disponible en: https://lyd.org/other/files_mf/TP-852-El%20problema%20de%20fondo%20del%20Transantiago-28-12-2007.pdf

⁵ Valenzuela B., Cristián [2009]: “La visión de la Comisión Investigadora del Transantiago”, en *Transantiago: La dignidad atropellada* (Ana Luisa Covarrubias, editora), Ediciones LyD, pp. 65-109 [107]. Disponible en: https://lyd.org/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2016/04/Libro-Completo-Sello-de-Agua-28.pdf

⁶ Covarrubias, Ana Luisa [2009]: “El fracaso de una política pública”, en *Transantiago: La dignidad atropellada* (Ana Luisa Covarrubias, editora), Ediciones LyD, p. 28. Disponible en: https://lyd.org/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2016/04/Libro-Completo-Sello-de-Agua-28.pdf

Finalmente, la soberbia se aprecia en **la incapacidad de reconocer y enmendar los errores del Transantiago**, lo que ha terminado por consolidar el sistema como se termina por concretar un mal hábito. La estrategia del gobierno de Bachelet fue la de culpar a los operadores y a la ciudadanía por la evasión, lo que, sin embargo, «nunca consiguió posicionarse como una alternativa válida a la impresión realista que se iban formando las personas».⁷

Difícilmente podría haberse pensado de peor forma el Transantiago. El penoso afán de Ricardo Lagos por ser recordado como el mejor presidente de la historia, hizo que su gobierno tuviera que diseñar un sistema de transporte tan moderno y novedoso que necesariamente tenía que hacerse de espaldas a la ciudadanía y terminó por obligar a su sucesora, Michelle Bachelet, a implementar y defender el sistema, siendo imposible tanto una cosa como la otra. Sin embargo, peor que el origen del Transantiago han sido sus consecuencias.

II. PEORES CONSECUENCIAS

El gran fracaso del Transantiago reside en los nefastos efectos económicos, sociales y culturales que ha producido y en su incapacidad de generar un bien social proporcional al daño provocado. El sistema que fuera «promovido como un sistema de transporte público que reduciría los tiempos de viaje y la congestión sin costos para el Fisco. En la actualidad, **el sistema pierde pasajeros cada año y en sus 10 años de funcionamiento ha recibido unos US\$ 6.000 millones en recursos fiscales para financiar su operación**».⁸

Por un lado, podemos ver las nefastas **consecuencias económicas** en la hacienda pública nacional y nuevamente nos encontramos con un problema de expectativas, dado que, cuando se introdujo el Transantiago, «se prometió que el nuevo sistema iba a mejorar el transporte público de Santiago, **sin la necesidad de subsidios fiscales**. Luego de su desastrosa puesta en marcha, se recurrió al 2% constitucional para emergencias, hasta que en 2009 se promulgara la Ley 20.378 que establecía un subsidio permanente al transporte público, más un fondo transitorio hasta 2022. Ambos fueron acompañados de fondos espejo para regiones, lo que, además de oneroso, es una mala práctica como política pública. Cada subsidio debe estudiarse en su propio mérito».⁹

⁷ Valenzuela B., Cristián (2009): “La visión de la Comisión Investigadora del Transantiago”, en Transantiago: La dignidad atropellada (Ana Luisa Covarrubias, editora), Ediciones LyD, pp. 65-109 [107]. Disponible en: https://lyd.org/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2016/04/Libro-Completo-Sello-de-Agua-28.pdf

⁸ Observatorio del Transporte Público de Santiago (2017): “A 10 años de Transantiago” en Revista LyD, n. 281, p. 11. Disponible en: https://lyd.org/wp-content/uploads/2017/06/Revista_281.pdf

⁹ Libertad y Desarrollo (2015): “Más recursos para el Transantiago ¿cuál es el plan?”, en Temas Públicos, n° 1.203, 24 de abril de 2015. Disponible en: <https://lyd.org/wp-content/uploads/2015/04/TP-1203-TRANSANTIAGO.pdf>

Esto es imperdonable viendo las necesidades más urgentes de Chile. Es imperdonable que, ante los problemas de **seguridad** del país, el subsidio anual de Transantiago y Fondos Espejo sea **casi igual al presupuesto de Carabineros**. No es aceptable que, ante el desafío de la **Cuarta Revolución Industrial**, el subsidio en comento **triplique el presupuesto de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica de Chile (CONICYT)**. Tampoco es entendible que, si los **niños están primeros en la fila**, el subsidio al Transantiago sea el **doble del presupuesto del SENAME, más del doble del presupuesto de la Junta Nacional de Jardines Infantiles** y un poco mayor que el de la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas.¹⁰ Imperdonable también es que **este subsidio equivalga a 31 veces lo que costaría terminar con los campamentos en Chile**.¹¹

Quizás, si cabe, peor ha sido el efecto negativo que el Transantiago ha provocado en la cultura santiaguina y nos referimos específicamente a la violencia al interior del bus y a las altísimas tasas de evasión producto de la nula autoridad que el chofer tiene en la actualidad. Esto se refleja en actitudes que existían antes que hoy serían impensables, el economista Sergio Urzúa lo muestra de forma brillante por medio de una vivencia personal:

«En aquel entonces era común subir a las atestadas micros por la puerta trasera. La acción traía consigo un problema económico no menor: ¿cómo hacer llegar las monedas al chofer? La virtuosa solución combinaba honestidad individual y esfuerzo colectivo. La clave era una cadena de manos que funcionaba más o menos así. En un acto de confianza casi ciega, uno pasaba el dinero a la primera persona en condiciones de recibirlo, para luego verlo alejarse de mano en mano por el pasillo hasta que se perdía en el tumulto. El proceso luego se reanudaba, pero ahora en la dirección contraria: vuelto y boleto pasaban de mano en mano hasta llegar a su dueño. Así, no era el poder de la mano invisible lo que permitía al honesto pasajero cancelar su derecho a subirse a la micro, sino una decena de manos de otros honestos ciudadanos que acarreaban sus monedas.

Pero el proceso era mucho más que un buen ejemplo de coordinación. Lo notable era su fragilidad. Hubiese bastado una mínima sospecha de que las monedas podían extraviarse en una de las manos para que el pasajero en la puerta trasera decidiese no pasarlas y utilizar gratuitamente el servicio que el resto pagaba [free rider]. ¿Qué explicaba que poca gente abusara? Un simple contrato social en la micro. En tal reducido y saturado espacio, no pagar o hacer desaparecer las monedas era por todos observado. El garabato del chofer que ganaba por boleto cortado a veces operaba, pero más

¹⁰ Libertad y Desarrollo [2013]: "Subsidios al Transantiago: La Intervención Urbana más Costosa de la Historia", en Temas Públicos, n° 1.127, 13 de septiembre de 2013. Disponible en: https://lyd.org/other/files_mf/tp1.127subsidiosaltransporte.pdf

¹¹ Libertad y Desarrollo [2012]: "Subsidio al Transantiago y Usos Alternativos de los Recursos", en Temas Públicos, n° 1.073, 3 de agosto de 2012. Disponible en: <https://lyd.org/wp-content/uploads/2012/08/TP-1073-TRANSANTIAGO.pdf>

importante eran las castigadoras miradas que el resto dirigía a quien osaba romper el contrato. Todos éramos conscientes, a todos nos importaba.

¿Dónde quedó ese contrato social? Y no hablo de la evasión en el Transantiago. Eso es un ejemplo. Hablo de algo más profundo. Una deshonestidad que se acepta, que fomenta la desconfianza. Lo del copy-paste de asesorías parlamentarias es su última manifestación. ¿Habría sido el avance hacia el desarrollo? Frío, frío. ¿La mala calidad del sistema educativo? Tibio, tibio. ¿La alteración de frágiles equilibrios sociales en muchos ámbitos por políticas públicas mal diseñadas? Caliente, caliente».

Urzúa, Sergio (2017): “El contrato social de la Matadero Palma” en El Mercurio, 17 de septiembre de 2017. Disponible en: <http://www.clapesuc.cl/columna/contrato-social-la-matadero-palma/>

La extinción de esta vivencia no es baladí, es una clara muestra de que la implementación de una política pública de espaldas a la ciudadanía es capaz de romper costumbres y equilibrios sociales sanos y que, en la actualidad, se extrañan en la sociedad chilena.

III. NECESARIAS LECCIONES

Con todo, el desastre del Transantiago y la poca esperanza de una pronta mejora nos debe brindar una serie de lecciones, como toda situación traumática, a fin de evitar “nuevos Transantiago”.

La primera lección es tener muy presente el refrán popular: “si no está roto, no lo arregle”. Nunca debemos menospreciar la capacidad autodestructiva de las sociedades y la posibilidad de estar mucho peor de lo que estamos ahora y siempre será necesario reivindicar la prudencia política y los cambios realistas y graduales ante aquellos que prometen el paraíso en la tierra con su mesianismo y voluntarismo. Sin perjuicio de que, en ocasiones, sea necesario realizar cambios drásticos, pero estos siempre deben ser de cara a y pensando en la ciudadanía, el Transantiago ha sido el ejemplo más palmario de lo opuesto.

La segunda lección es que, como *republicanos*, debemos, en estos casos, reivindicar con más fuerza los números 14 y 15 de nuestros *Principios Republicanos*:

⁹ Ballester, Manuel: “Lo políticamente correcto o el acoso a la libertad”, en Cuadernos de pensamiento político FAES, n° 34, pp. 171-202 (198). Disponible en: https://fundacionfaes.org/file_upload/publication/pdf/20130423223125lo-politicamente-correcto-o-el-acoso-a-la-libertad.pdf

«14. **Somos un movimiento que se rebela contra los Abusos y la Corrupción en los organismos públicos;** Ligado a lo anterior, es que no aceptamos que los políticos y los empleados públicos se conviertan en una casta de privilegiados, y nos rebelamos contra los abusos de aquellos poderosos que viven de la burocracia, esperando del Estado y de los servicios públicos, responsabilidad social, espíritu de servicio, respeto a los derechos fundamentales de sus ciudadanos, y un efectivo compromiso con el bien común

15. **Somos un movimiento que cree en una Política Cercana y Sincera.** Rechazamos el populismo y promovemos la honestidad como una plataforma de acción política, donde quienes tienen un rol público miren a las personas a la cara y les digan la verdad. La crisis de la política hoy lo demanda y el nuevo ciclo debe forjarse desde la recuperación de la legitimidad pública de los actores políticos. Creemos que la técnica cumple un rol fundamental en la política, pero donde la experiencia en terreno y cercana a las personas es fundamental»

Acción Republicana [2018]: "Principios *Republicanos*", en *Minutas Republicanas*, n° 18. Disponible en: <https://static1.squarespace.com/static/5b4777a7372b96b5c65f654a/t/5bbfc4fb15fcc0eed836ab7e/1539294459913/Minuta+principios+republicanos.pdf>

Si tuviéramos una ciudadanía más activa en los temas públicos, sería impensable un caso de impunidad y corrupción como el Transantiago. Es necesario elevar el estándar político y considerar a los errores cometidos en el diseño, implementación y desarrollo de este sistema como inaceptables dentro de un país que aspira a ser una sociedad desarrollada.

FORMACIÓN REPUBLICANA



Todo republicano tiene el deber de formarse al mayor nivel posible. Si le dedicaras **1 hora de estudio al día** a este tema en 7 días podrías tener una muy buena formación en torno a este tema. Te recomendamos la lectura de los siguientes escritos:

Día 1

Briones, Ignacio (2009): "Transantiago: un problema de Información", presentación en el Centro de Estudios Públicos, 14 de abril de 2009. Disponible en:

Día 2

https://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20160304/asocfile/20160304094813/sem_transantiago_ibriones.pdf

Día 3

Valenzuela B., Cristián (2009): "La visión de la Comisión Investigadora del Transantiago", en Transantiago: La dignidad atropellada [Ana Luisa Covarrubias, editora], Ediciones LyD, pp. 65-109 [107]. Disponible en:

Día 4

https://lyd.org/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2016/04/Libro-Completo-Sello-de-Agua-28.pdf

Día 5

Urzúa, Sergio (2017): "El contrato social de la Matadero Palma" en El Mercurio, 17 de septiembre de 2017. Disponible en:

<http://www.clapesuc.cl/columna/contrato-social-la-matadero-palma/>

Día 6

Barreiro Carámbula, Ignacio (2009): "Amenazas contemporáneas a la familia", en Verbo, n° 479-480, pp. 813-838. Disponible en:

Día 7

https://fundacionspeiro.org/downloads/magazines/docs/pdfs/758_amenazas-contemporaneas-a-la-familia.pdf