

C

Columna

Investigador Asociado Fundación Piensa y profesor Facultad de Artes Liberales UAI



Tomás Villarroel

Transporte público detenido en el tiempo

En su interesante retrato del Chile de los años noventa, Óscar Contardo describe en “La era del entusiasmo” el sistema de microbuses de Santiago como un espacio primitivo y peligroso que revelaba la ausencia total del Estado y la primacía de una lógica donde la ley era reemplazada por la competencia feroz. Esa postal, que parecía pertenecer a un pasado superado, sigue viva hoy en el Gran Valparaíso: como un mal sueño o un persistente *déjà vu*, que lejos de ser recuerdo constituye la realidad cotidiana de miles de habitantes de la región.

El retrato que hace Contardo de un Chile de hace 30 y 35 años funciona como una reproducción del Chile del año 2026. El abismo entre un Chile y otro sólo depende de la localización territorial: si usted vive en regiones, ya sabe qué realidad le toca sufrir. Así se lee su relato sobre el transporte en Santiago: “La ciudad sólo contaba con dos líneas de metro que unían las comunas más próximas al centro, y un sistema de transporte de superficie que consistía en flotas de microbuses destalados (...) de distinto tamaño, color y diseño. Cada máquina estaba a cargo de choferes que competían por pasajeros, porque su sueldo estaba amarrado a la cantidad de boletos que cortaban. Las paradas dependían de la voluntad del conductor y, en cierta medida, los recorridos también. La regulación del sistema era mínima, lo que les confería un poder enorme a los empresarios microbuseros y una calidad mínima a los usuarios. Era común ver pasajeros viajando sobre la piñadera con el cuerpo fuera de la micro, agarrados del borde de la puerta. También era usual que los buses no se detuvieran a recoger escolares vestidos de uniforme...”.

Tres décadas después, mientras Santiago discute la apertura de nuevas líneas de Metro y el Estado refuerza un rol conductor en la planificación de la movilidad urbana, Viña y Valparaíso continúan atrapadas en un sistema de buses que parece abandonado a una mafia de empresarios y choferes, donde manda la informalidad, la precariedad y el riesgo. La excepción es el servicio de Metro Valparaíso: predecible, relativamente seguro y bien evaluado. Pero su cobertura es limitada y su expansión -una línea 2- ni siquiera asoma en el horizonte.

La Encuesta de Calidad de Vida Piensa 2025 confirma que esta percepción no es puntual. La dimensión “Movilidad y conectividad” obtiene uno de los puntajes más bajos del índice regional, apenas superando los 200 puntos sobre 1.000, muy por debajo de áreas como servicios para la vivienda o educación. Es, junto a la seguridad pública, el principal lastre de la calidad de vida en la región. En términos simples: moverse en Valparaíso es difícil, estresante y, muchas veces, inseguro. La evaluación de seguridad en “las micros” es particularmente elocuente. Menos de uno de cada cinco habitantes declara sentirse seguro en ellas. Lo mismo se puede extrapolar a transeúntes y conductores de otros vehículos, quienes deben lidiar con el matonaje de los choferes.

El contraste con la capital es brutal. Mientras en Santiago la red del metro se entiende como columna vertebral del desarrollo urbano, en el Gran Valparaíso sigue operando una lógica noventera, como aquella que Contardo retrata como síntoma de un país territorialmente desigual y atrasado.