

Jean Carlos Senén Ponce Matus
Sociólogo

Informe de asesorías en materia legislativa al
H. Senador Karim Bianchi Retamales
Mes de junio de 2025

Transporte Público en Crisis: Una mirada a un sistema saturado.

El transporte público es un componente esencial para el funcionamiento y desarrollo de las ciudades y comunas, ya que garantiza la movilidad de los habitantes que dependen de él para acceder a sus trabajos, estudios, servicios de salud y actividades cotidianas. En Chile, donde cerca del 50% de los habitantes utiliza transporte público como principal medio de desplazamiento (Activa, 2024), la calidad y eficiencia de estos sistemas impactan directamente en la calidad de vida y en la equidad social.

La necesidad de un transporte público eficiente y accesible se vuelve aún más crítica en contextos urbanos densos y en crecimiento, donde la congestión vial, la expansión territorial y la desigualdad social plantean desafíos complejos. El transporte público no solo facilita la movilidad, sino que también contribuye a la inclusión social, la reducción de emisiones contaminantes y la sostenibilidad ambiental, aspectos claves para mejorar los índices de calidad de vida de las personas.

Sin embargo, la saturación del sistema de transporte público, manifestada en micros y buses sobrecargados, frecuencias insuficientes y congestión en las vías, genera un impacto negativo y profundo. Esta saturación no solo afecta la eficiencia del desplazamiento, sino que también deteriora la experiencia diaria de los usuarios, incrementando el estrés, la fatiga y la sensación de vulnerabilidad. En consecuencia, la saturación del transporte público se convierte en un problema social que refleja y amplifica desigualdades, afectando principalmente a quienes

menos opciones tienen para movilizarse, y poniendo en riesgo la salud física y mental de la población.

Por lo tanto, entender la saturación del transporte público como un fenómeno multidimensional es fundamental para diseñar políticas públicas integrales que mejoren la movilidad urbana, promuevan la equidad, y garanticen un servicio digno y sostenible para todos los habitantes.

Dicho lo anterior, evidenciamos que la problemática de la saturación del transporte público en Chile debe abordarse desde diferentes aristas, puesto que tal situación afecta las relaciones sociales de los habitantes urbanos, la percepción de dignidad y además genera desigualdades estructurales en la propia movilidad urbana.

1. Desigualdad y segregación social.

La saturación del transporte público es un reflejo y, a la vez, un factor que profundiza las desigualdades sociales existentes en las ciudades chilenas. En contextos urbanos donde la oferta de transporte público es insuficiente o de baja calidad, los sectores más vulnerables—que no cuentan con acceso a vehículos particulares ni recursos para alternativas como taxis o aplicaciones de transporte—son quienes sufren más directamente las consecuencias.

Las largas distancias entre las periferias y los centros urbanos, sumadas a la escasez de frecuencias y recorridos en sectores alejados, limitan el acceso a oportunidades laborales, educativas y de salud, perpetuando la segregación territorial. Así, el transporte público saturado no solo dificulta la movilidad, sino que también restringe la integración social y la posibilidad de superar la pobreza urbana, generando una “trampa de movilidad” para los grupos más desfavorecidos.

2. Percepción de maltrato y pérdida de dignidad.

El hacinamiento, la espera prolongada y las malas condiciones de los vehículos generan una experiencia cotidiana de maltrato para los usuarios del transporte público. Esta percepción de indignidad se manifiesta en la sensación de ser tratados como “ciudadanos de segunda clase”, donde las necesidades básicas de comodidad, seguridad y respeto no son atendidas.

La falta de espacios adecuados, la exposición a situaciones de violencia o acoso, y la ausencia de respuestas efectivas por parte de las autoridades refuerzan la idea de que el sistema no valora ni protege a sus usuarios. Esta vivencia de maltrato cotidiano puede generar sentimientos de frustración, resignación y desconfianza hacia las instituciones, erosionando la percepción de ciudadanía y derechos urbanos.

3. Impacto en la convivencia y el capital social.

La saturación del transporte público incide negativamente en la convivencia entre los usuarios. El estrés derivado de la competencia por un espacio en buses o vagones genera roces, discusiones y, en ocasiones, agresiones físicas o verbales.

La falta de normas claras y de una cultura de respeto en el uso del transporte público contribuye a la desconfianza y al individualismo, debilitando el capital social de las comunidades urbanas. Además, la relación entre pasajeros y conductores suele estar marcada por la tensión y la falta de empatía, lo que dificulta la construcción de un entorno de viaje seguro y agradable. En este sentido, el transporte público saturado se convierte en un microcosmos de las fracturas sociales y culturales de la ciudad.

4. Falta de regulación y control estatal.

El modelo de gestión del transporte público en muchas ciudades chilenas, basado en la operación por parte de empresas privadas bajo una regulación estatal limitada,

ha generado un sistema fragmentado y con escasos incentivos para mejorar la calidad del servicio.

La ausencia de fiscalización efectiva permite prácticas como la reducción de frecuencias, el incumplimiento de recorridos y la falta de mantenimiento de los vehículos, afectando directamente la experiencia de los usuarios.

Esta falta de control estatal no solo perpetúa la precariedad del sistema, sino que también dificulta la implementación de soluciones integrales, como la integración tarifaria, la planificación de rutas y la incorporación de tecnologías modernas. La débil presencia del Estado en la gestión del transporte público es percibida como una forma de abandono, que refuerza la desconfianza ciudadana en las instituciones.

5. Consecuencias para la salud mental y bienestar de los usuarios.

La saturación del transporte público tiene efectos directos e indirectos en la salud mental y el bienestar de los usuarios. El estrés crónico asociado a los viajes diarios, la incertidumbre sobre los tiempos de desplazamiento y la exposición a situaciones de hacinamiento generan ansiedad, irritabilidad y fatiga.

Diversos estudios han vinculado la mala calidad del transporte público con trastornos del sueño, menor satisfacción con la vida y un aumento en los síntomas depresivos, especialmente entre estudiantes y trabajadores que dependen del sistema para sus rutinas diarias.

Además, la sensación de inseguridad y vulnerabilidad en los trayectos—ya sea por temor a robos, acoso o accidentes—incrementa la carga psicosocial de los usuarios, afectando su calidad de vida y su disposición a participar activamente en la vida urbana.

En conclusión, la saturación del transporte público en Chile representa una problemática social compleja que va más allá de la mera congestión vehicular o la insuficiencia de flotas. Este fenómeno refleja profundas desigualdades estructurales, afectando principalmente a los sectores más vulnerables que dependen del transporte público para su movilidad diaria. La saturación no solo limita el acceso a oportunidades laborales, educativas y de salud, sino que también deteriora la dignidad y el bienestar psicológico de los usuarios, generando altos niveles de estrés, ansiedad y una sensación generalizada de maltrato y vulnerabilidad.

Además, esta situación impacta negativamente en la convivencia social y el capital comunitario, fomentando la desconfianza y la tensión en los espacios compartidos. La falta de una regulación estatal efectiva y de una gestión integrada y centrada en el usuario perpetúa la precariedad del sistema, dificultando la implementación de soluciones sostenibles y equitativas.

En definitiva, abordar la saturación del transporte público requiere una mirada integral que combine políticas públicas robustas, inversión en infraestructura, modernización tecnológica y una fuerte participación ciudadana. Solo así será posible construir sistemas de transporte dignos, inclusivos y eficientes, que contribuyan a la cohesión social, la equidad y la calidad de vida en las ciudades chilenas. La movilidad urbana debe ser entendida como un derecho fundamental y un pilar esencial para el desarrollo social y económico del país.

Referencias

- Activa. (2024, junio 17). Radiografía al uso de medios de transporte de los chilenos.

https://aimchile.cl/wp-content/uploads/2024/06/Informe_Los-chilenos-y-el-transporte_0612_V1-1.pdf

- Araya, G., & Ortloff, K. (2024). PERCEPCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LA SERENA. CONURBACIÓN LA SERENA-COQUIMBO. *Revista Universitaria Ruta*, 26(II), 1-46.
- Grisanti, M. (2023, 05 30). *Estudio de opinión elaborado por la UANDES muestra que el 88% de los chilenos afirma que una deficiente calidad del transporte público es un maltrato a la dignidad de los usuarios.*
<https://www.uandes.cl/noticias/estudio-de-opinion-elaborado-por-la-uandes-muestra-que-el-88-de-los-chilenos-afirma-que-una-deficiente-calidad-del-transporte-publico-es-un-maltrato-a-la-dignidad-de-los-usuarios/>
- Martínez, R. (2019, 12 02). “La gente siente que el transporte público es una experiencia de humillación y maltrato”. *Interferencia*.
<https://interferencia.cl/articulos/la-gente-siente-que-el-transporte-publico-es-una-experiencia-de-humillacion-y-maltrato>
- Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna. (n.d.). *Transporte Público: Antecedentes, Necesidades y Proyecciones*.
<https://www.museovicunamackenna.gob.cl/noticias/transporte-publico-antecedentes-necesidades-y-proyecciones>
- Navarro, I., Galilea, P., Hidalgo, R., & Hurtubia, R. (2018, mayo). Transporte y su integración con el entorno urbano: ¿cómo incorporamos los beneficios de elementos urbanos en la evaluación de proyectos de transporte?. *EURE (Santiago)*, 44(132), 135-153.
https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612018000200135

- Thomson, I., & Bull, A. (2001). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Recursos Naturales e Infraestructura*, 25, 7-33.