

Fernando Carrión, editor

La ciudad construida
urbanismo en América Latina

FLACSO - ECUADOR
JUNTA DE ANDALUCIA

© 2001 FLACSO, Sede Ecuador
Páez N19-26 y Patria, Quito – Ecuador
Télf.: (593-2) 232030
Fax: (593-2) 566139

ISBN-9978-67-057-2
Coordinación editorial: Alicia Torres
Corrección de textos: Edmundo Guerra
Diseño de portada y páginas interiores: Antonio Mena
Impresión: RISPERGRAF
Quito, Ecuador, 2001

Índice

Presentación	5
Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina <i>Fernando Carrión</i>	7
El regreso a la ciudad construida. La recuperación de la ciudad <i>Luis González Tamarit</i>	25
Población urbana y urbanización en América Latina <i>Alfredo E. Lattes</i>	49
Modelos de gestión en los centros históricos de América Latina y el Caribe En busca de la integralidad, la gobernabilidad democrática y la sostenibilidad <i>René Coulomb</i>	77
De los ábsides urbanos <i>Ariel Núñez</i>	97
La economía de las ciudades en su contexto <i>José Luis Coraggio</i>	113
Elementos teóricos y metodológicos para el estudio de la ciudad global <i>Saskia Sassen</i>	177
Algunas observaciones respecto a cómo el capital está reorganizando nuestro territorio <i>Alfredo M. Garay</i>	199
Instrumentos de transformación del espacio urbano; presencia y operatividad en América Latina <i>Manuel Herce</i>	233

Ordenación del territorio, desarrollo sostenible y planeamiento Reflexiones de un extranjero sobre la última década y apuntes para el futuro <i>José Román Ruiz</i>	247
Plan urbano ambiental de la ciudad de Buenos Aires <i>Silvia Marta Fajre</i>	257
Los centros históricos latinoamericanos y la globalización <i>Paulo Ormino de Azevedo</i>	275
La centralidad urbana <i>Luis Prado Ríos</i>	289
La vivienda en los centros históricos <i>José Ramón Moreno García</i>	297
La vivienda urbana en el mejoramiento de los asentamientos precarios <i>Edin Martínez</i>	309
Infraestructura y servicios públicos en América Latina Colapso, privatización y alternativas <i>Emilio Dubau</i>	325
Urbanismo al eje El Plan de Ordenamiento Territorial y la Bahía de Montevideo <i>Hugo Gilmet</i>	343
Vivienda en centros históricos <i>Margarita Magdaleno</i>	367
Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano Coherencias y contradicciones <i>Oscar Figueroa</i>	377
La ciudad del deseo <i>Jordi Borja</i>	391
Algunos imaginarios urbanos desde centros históricos de América Latina <i>Armando Silva</i>	397

Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano Coherencias y contradicciones

Oscar Figueroa

Introducción

Desde mediados de los años 80 y durante la década del 90, las economías latinoamericanas han puesto en práctica un proceso de liberalización que se expresa en una apertura económica, una reducción del papel económico del Estado y un mayor énfasis en los comportamientos mercantiles de las economías.

La implantación de esta política estuvo marcada por la necesaria transformación de las economías para hacer frente al nuevo modelo; ello implicó la puesta en marcha de procesos de transformación, tendientes a reajustar el empleo en el Estado, a abolir las prácticas de subsidios bajo todas sus formas, a promover facilidades arancelarias, etc., como una modalidad de ajuste económico para la nueva fase. Estas prácticas generaron, primero, desempleo y luego, una reorientación y redefinición de las actividades productivas hegemónicas (con impactos en la reestructuración del empleo) más ligadas ahora al mercado exterior, una nueva recomposición social asociada a la distribución de la población en el espacio, con desarrollos suburbanos en algunos casos y con procesos de fuerte densificación, en otros.

En lo que compete al transporte urbano, se verifica un período de crisis abierta del sector, en particular del sector del transporte público, como efecto del crecimiento de la motorización individual, del recrudecimiento de la congestión vehicular y de los efectos negativos tanto sobre el nivel de servicio como sobre las nuevas modalidades de gestión del transporte público.

Los efectos de la aplicación de las políticas de ajuste, tal como aconteció con varios sectores de la economía nacional, produjeron, en primera instancia,

una situación de crisis que desembocó hacia un nuevo equilibrio. Sin embargo, así como en algunas actividades económicas la recuperación tuvo un marcado signo positivo, demostrado, por ejemplo, en el crecimiento del 1,4 % del PIB per cápita, para la década del 90, en toda América Latina (a pesar de los resultados negativos de los últimos años de la década), que contrasta con una caída de 1,0 % durante los años 80 (CEPAL 1999), en el sector del transporte urbano esta recuperación no se hizo evidente. Contrasta la degradación del transporte público con el crecimiento del parque de automóviles particulares.

El reajuste económico tiene al menos tres efectos importantes que producen consecuencias significativas sobre el transporte:

- se produjo una recuperación económica acompañada con una más acentuada distribución regresiva del ingreso;
- se abarataron los bienes y componentes importados del transporte;
- se liberalizó fuertemente la gestión y la regulación de la actividad.

La diferenciación económica y social separó marcadamente a la población, tanto desde el punto de vista espacial como laboral, promoviendo la constitución de un grueso sector de trabajadores informales, empleados en distintas actividades, entre las cuales también se cuentan diversas modalidades de trabajo informal ligado a la producción del transporte público. También produjo una separación entre los usuarios cautivos del transporte público y los no usuarios, a través de un proceso de aumento del poder adquisitivo de estos últimos que, enfrentados a un deteriorado servicio, contando con recursos para resolver su demanda de viajes, lo hacen adquiriendo un vehículo propio.

El abaratamiento de los bienes importados redujo el precio de los automóviles y vehículos en general, facilitando su compra por parte de la franja favorecida de la población (la participación de un automóvil en el presupuesto familiar de ellos se redujo significativamente); también facilitó la integración de una franja de población desplazada de sus antiguos trabajos, que encontró en el transporte una actividad con suficiente desregulación como para ingresar, con capacidad de sustentación laboral en el mediano plazo, lo que promovió la proliferación de propietarios de taxis, busetas, furgones, y otros tipos de transporte informal o precario.

Desde el punto de vista del transporte público, coherente con lo sucedido en el ámbito de la motorización privada, se aplicaron políticas más liberales que privatizaron y/o descentralizaron la operación o la propiedad de empresas

públicas, que permitieron alzas tarifarias importantes, al mismo tiempo, se practicaron menos regulaciones, en suma, menor injerencia del sector público, tanto en sus roles de operador como en términos de financiamiento y del cumplimiento de las funciones reguladoras del sistema.

Políticas urbanas y diferenciación social

En lo social, durante todos los años 80 se produce una reducción del empleo industrial en las grandes ciudades y un importante aumento del empleo en el sector servicios (en 1990, el 48% de la población económicamente activa trabajaba en servicios, contra un 26% en 1950), donde se esconde una buena cantidad del empleo informal (CNUAH-Habitat 1996). En rigor, la escala de desempleo abierto creció sostenidamente y en los países en donde se estabilizó una nueva estructura del empleo, ésta se hizo con niveles mucho más altos de empleo precario o informal que lo que existía en las décadas previas; la creciente fuerza de trabajo empleada en el sector informal llegó a tener un importante peso económico.

Las consecuencias sociales de las políticas de ajuste se expresaron, en buena medida, en la recuperación económica basada en un proceso de fuerte acumulación de los sectores de mayores ingresos de la población. Mientras tanto, la población de menores recursos, cuyo progreso económico es menos evidente que el de las otras capas sociales y cuyo distanciamiento socioeconómico con respecto a éstas se hace cada vez mayor, han reorientado su inserción social y laboral hacia actividades informales, con cambios importantes en sus patrones de vida.

Esta situación, enmarcada en políticas que producen en la práctica (de manera más o menos explícita o legal) una desregulación en el uso del suelo urbano y también de los límites de las ciudades, ha promovido una expansión física de las urbes, con desarrollos suburbanos de baja densidad en el caso de los altos ingresos, y para la población de menores ingresos, con mayor densidad pero más distanciados de las manchas urbanas y de sus áreas centrales.

Estas formas de desarrollo urbano tienen implicaciones importantes para los sistemas de transporte, pues la urbanización en suburbios de baja densidad de la población más acomodada, está orientada hacia el uso del automóvil privado y no incita la cobertura de transporte público, debido a las bajas densidades existentes y a las más bajas demandas de transporte público que allí se pueden encontrar.

La accesibilidad y muchas veces las condiciones de infraestructura y equipamiento de los barrios populares apartados, tampoco permiten una buena cobertura de los servicios de transporte público formales, lo que concita al desarrollo de servicios más precarios de transporte público, informales o ilegales, que ofrecen mayor agilidad y facilidad para atender estas demandas, con mayor rapidez para acceder a las áreas centrales desde los barrios muy distantes.

Las consecuencias de las políticas urbanas y de usos del suelo sobre el funcionamiento del transporte son variadas y tiene fuerte impacto en la actividad. Los costos generales del transporte sufren aumentos importantes, debido al crecimiento de las distancias de viaje y a la caída del índice de pasajero transportado por kilómetro; también por la mayor congestión generada por el aumento del número de vehículos en circulación. Además, el sistema de transporte colectivo se resiente al ver mermadas sus demandas, tanto desde sectores de ingresos altos y medios que usaban estos servicios y que hoy se sirven sólo de su automóvil, como también de la población de bajos ingresos que opta en muchos por los servicios informales e ilegales. Por último, las condiciones de los centros urbanos tienden a la degradación, al ser receptoras de flujos acrecentados, con mayor congestión y, en muchos casos, igualmente con aumentos importantes de contaminación ambiental.

Crecimiento de las tasas de motorización

Las políticas de liberalización del comercio exterior, en particular de las importaciones, produjeron una importante reducción en los precios de los automóviles, por la baja de los aranceles de importación de vehículos, partes y piezas, lo que significó un aumento importante en el parque automotor de las ciudades, en especial porque esta medida se armonizó con un crecimiento de los ingresos familiares gracias a la recuperación económica, que produjo una participación cada vez más reducida del costo de un automóvil en los presupuestos familiares. La tabla 1 exhibe el proceso de crecimiento de la motorización privada para algunas ciudades de la región.

Tabla 1: Crecimiento de las tasas de motorización en algunas ciudades de América Latina

Ciudad	Tasa de Motorización	Año	Tasa de Motorización	Año
Asunción	10,0	1987	14,2	1995
Buenos Aires	18,9	1991	25,0	1996
Lima	4,4	1989	5,8	1995
Montevideo	11,6	1992	20,2	1996
Santiago	9,0	1991	13,8	1996
Sao Paulo	24,3	1992	31,7	1995

Fuente: Informaciones de Municipalidades

En muchos casos este crecimiento es agudo, y en períodos de más o menos cinco años, las tasas de crecimiento del orden del 50% o más (Montevideo, Santiago), dependiendo del momento en que los países comenzaron su recuperación. Mayores tasas de motorización implican a la vez, respecto a la evidencia de la región latinoamericana, un crecimiento más agudo de la movilidad en automóvil (Vasconcelos 1996), lo que genera un importante aumento de la participación modal, en el total de viajes en la ciudad, como se puede apreciar en la tabla 2.

El crecimiento de la participación del automóvil, que aquí sólo se aprecia para un momento en que los fenómenos evocados comienzan a madurar, ha sido mucho más fuerte durante los años 90, generando una situación que aunque tiene en la actualidad una expresión en todo el mundo, sufre en la región latinoamericana la particularidad de no encontrar condiciones urbanas apropiadas (vialidad, gestión de tránsito, estacionamientos, etc.) para resistir adecuadamente este explosivo crecimiento de los viajes en medios privados.

Sin embargo, si bien la tasa de motorización aumentó debido al crecimiento del ingreso familiar disponible de los grupos más acomodados, la liberalización de las importaciones de vehículos junto al menor control del transporte permitió la importación de vehículos baratos adaptables al servicio de transporte público, tales como las *vans*, las camionetas, los *jeeps* y las *combis*.

El licenciamiento de numerosos funcionarios públicos los indujo a reinsertarse en la actividad económica a través del sector transporte, comprando ya sea automóviles para operarlos como taxis, ya sean pequeños vehículos de trans-

porte público para operarlos en el transporte colectivo urbano, a menudo en el sector informal o ilegal de esta actividad.

La tabla 3 muestra la ocurrencia de sistemas de transporte informal o precario, entendido éste como un servicio que utiliza vehículos inadaptados para esta función (incluso se aprecia el uso de motocicletas en algunos casos), en varias grandes ciudades de la región. Se aprecia que el fenómeno es bastante generalizado, e independientemente de si se trata de servicios legales o ilegales, tolerados o reprimidos, el hecho importante es que practica una modalidad de viajes con reducción de la capacidad de transporte de los vehículos, convirtiéndolo en un factor adicional a la congestión que sufren las ciudades.

El resultado agregado de ambas tendencias (o de una de ellas, según sea el caso en distintos países) ha sido el crecimiento agudo de la circulación automotriz y de la congestión de las calles de las ciudades latinoamericanas, con su secuela de accidentes, contaminación, desorden urbano, desarticulación urbana y degradación de muchas zonas.

Tabla 2: Evolución de la participación de viajes en automóvil en 3 ciudades de América Latina 1986 - 1990

Ciudad	1986 (%)	1990 (%)	Tasa de crecimiento/año
Buenos Aires	17	34	18,9
Santiago	18	21	3,9
Sao Paulo	35	45	6,5

Fuente: O. Figueroa (1997)

Tabla 3: Sistemas de transporte informal o precarios en algunas ciudades latinoamericanas

Ciudad	Minibuses o Busetas	Camionetas o Jeeps	Taxis Colectivos	Vans	Motos
Bogotá	X	X		X	
Brasilia	X			X	
Caracas	X	X		X	
Fortaleza				X	X
La Paz	X		X	X	
Lima	X			X	
México	X		X		
Porto Alegre	X				
Recife					X
Río de Janeiro				X	
Salvador				X	
San Salvador	X			X	
Santiago			X		
Santo Domingo	X		X	X	X
Sao Paulo				X	

Fuente: Cadaval (1997) y otras fuentes diversas

Crisis del transporte público

Los procesos económicos y políticos impactaron en el transporte en tres direcciones diferentes:

- generaron una crisis en el transporte público tradicional,
- una aguda expansión de la motorización individual
- un uso intenso del automóvil,

Por último, la aparición —explícita o implícitamente alentado por las autoridades— de un sistema de transporte colectivo alternativo, muy artesanal e informal, que compite en la actualidad con el servicio regular. Estos dos últimos fe-

nómenos hacen que la crisis del sistema de transporte se mantenga y se refuerce en el tiempo.

El servicio de transporte público, ofrecido por autobuses desde los años 20 y 30, luego de la desaparición del tranvía eléctrico en los años 40, había sobrevivido en un marco de una fuerte y compleja regulación, aunque débilmente aplicada, que se sintetizaba en un control rígido de la tarifa y en una gran libertad para la definición del nivel de servicio a una rentabilidad más o menos constante, a pesar de la ocurrencia de inflación de costos.

Esta práctica produjo un comportamiento cíclico del transporte colectivo urbano, expresado en momentos de alta rentabilidad y expansión de la oferta, generalmente asociados a los momentos de reajuste tarifario, y momentos de baja rentabilidad y contracción del sistema, vinculados a los períodos de mantenimiento de la tarifa nominal constante pero decreciente en términos reales, en especial, en los contextos de economías inflacionarias que caracterizaron durante muchos años a la región.

Este sistema consiguió una relativa estabilidad que perduró por más de cuarenta años, pero en la medida en que su estabilidad de largo plazo se basaba en una fuerte inestabilidad de corto plazo (Figueroa 1991), se fueron acumulando una cantidad de impactos negativos que afectaron la eficiencia del sistema.

Muchas de estas ineficiencias se tradujeron en problemas acumulados que exigían intervenciones mayores al sistema para reposicionarlo en un nivel de estabilidad que le permitiese mantener la eficiencia que caracterizó al sistema de transporte público latinoamericano, en comparación con la experiencia de ciudades de otras regiones del mundo en desarrollo.

Sin embargo, antes de que fuera posible introducir dichas medidas correctivas, la crisis económica general de los años 80 y las reacciones oficiales en materia de política económica que modificaron el marco y el funcionamiento del sistema económico, encontraron al servicio de transporte público urbano en una mala situación para implementar esas correcciones.

La crisis económica produjo una caída en la movilidad y por lo tanto, en la demanda de viajes, que se expresó en una reducción de las tasas de ocupación de los autobuses, agravado por el crecimiento de la oferta de transporte, al ingresar nuevos operadores al servicio. Esta situación fue compensada por parte de los operadores bajo dos modalidades:

- la reducción de los costos de operación a través de una mayor degradación del sistema,
- la práctica más intensa de reajustes de tarifas.

Esta segunda posibilidad, antes fuertemente revisada y controlada por las autoridades, se hacía posible ahora, en especial en los casos en que la mayor liberalización del sector permitía manejar más flexiblemente el precio del servicio.

La experiencia de Santa Fe de Bogotá, que se muestra en la Tabla 4, es ilustrativa de esta situación; se observa que el manejo de la variable tarifaria en el último tiempo, generando fuertes aumentos de precio, permite mantener un ingreso relativamente constante para los operadores, en la medida en que las tasas de ocupación por vehículo decaen fuertemente, debido tanto a la caída de la demanda como a la mayor competencia por aumento del parque de vehículos. En Santiago de Chile, este comportamiento se produjo en condiciones muy similares durante los años 80, como se puede apreciar en la tabla 5.

El fenómeno del alza tarifaria ha sido bastante general en la región, lo que ha llevado a un encarecimiento importante del transporte público prácticamente en todas las ciudades latinoamericanas. Si durante los años 70 y parte de los 80, las tarifas de transporte público se situaban en casi todas las ciudades en torno a los 10 centavos de dólar USA, en la actualidad, la situación ha variado significativamente, multiplicándose las tarifas por tres o más, como lo muestra la tabla 6.

En cuanto a la demanda del servicio de autobuses, las alzas de tarifas han generado caídas en la demanda del transporte por autobús; un caso representativo es el que se ha producido en Buenos Aires, donde los autobuses urbanos experimentaron una caída de cerca de 30% de sus tasas de ocupación entre 1991 y 1995, mientras que las tarifas en términos reales se han incrementado en un 30% sólo entre 1993 y 1994.

Un segundo factor a considerar es la desaparición de las empresas públicas de transporte por autobús. Hasta los años 70 existían empresas de propiedad pública en México DF, Santo Domingo, Caracas, Lima, La Paz, Santiago, Montevideo, Sao Paulo y Río de Janeiro, por nombrar sólo las principales. Distintos procesos particulares fueron poniendo fin a la mayoría de ellas, en el marco de la crisis del transporte público y de la acción de reducción de la función pública.

La empresa Ruta 100 de México, afectada por una fuerte crisis financiera debido a su mínima recuperación de costos, terminó envuelta en problemas la-

borales que llevaron a su desaparición, cuando su participación en los viajes de la ciudad se había reducido a niveles extremadamente bajos (desde aproximadamente la mitad de los viajes en transporte público del DF en los años 80, hasta un poco más del 100% a mediados de los noventa).

Una buena parte de las empresas públicas terminaron agotadas por la falta de financiamiento para mantener la operación, debido a sus déficits financieros: la empresa de transportes urbanos de Santo Domingo, Onatrata opera sólo una línea y tiene más autobuses parados que en circulación; en Caracas la empresa del IMTC fue disuelta cuando ya casi no quedaban vehículos, lo mismo que sucedió con la ETC de Santiago. Las empresas de Lima, La Paz y Montevideo fueron disueltas en el marco de la reducción del papel del Estado en el transporte; algo similar sucedió con la CTC de Sao Paulo, aunque este hecho se verificó bastante más tarde, a pesar del crónico y abultado déficit de operación que ella exhibía.

En muchas de estas ciudades, las empresas públicas de transporte jugaban un papel importante, imponiendo parámetros de calidad de servicio (Ruta 100, Onatrata y el IMTC eran los únicos oferentes que disponían de autobuses estándar en sus respectivas ciudades, por ejemplo), o funciones de apoyo más o menos directos a la regulación, como sucedía con la CTC en Sao Paulo.

Estos fenómenos causaron la atomización o dispersión del sistema de transporte público, produciendo una crisis en el transporte público formal abriendo dos caminos alternativos de salida, de acuerdo a las condiciones socioeconómicas de la población. Por una parte, se induce una expansión del transporte informal, bajo formas cada vez más rudimentarias y degradadas en la mayor parte de las ciudades latinoamericanas, atendiendo a la población de ingresos más bajos, cuya demanda es funcional con el desarrollo de estas modalidades.

El uso creciente del automóvil y la degradación del sistema de transporte público son temas muy asociados. El impacto del uso del automóvil no se limita a la reducción de la demanda de transporte público, sino al aumento de costos, debido a los impactos en la congestión, lo que hace que el sistema se deteriore aún más y que el recurso al servicio más artesanal o informal se generalice más, como mecanismo de rentabilidad, de mejora en las velocidades de circulación, y de captura de los pasajeros que aún deben depender del transporte público.

Estamos frente a una versión local del círculo vicioso del transporte. En América Latina existe una buena proporción de ciudadanos cautivos del trans-

porte público pues no cuentan con la alternativa de la motorización propia. La degradación del transporte público formal no sólo aporta al fortalecimiento del uso del automóvil, sino que da oportunidades a operadores más precarios, que ofrecen servicios alternativos, más degradados, pero eficaces para resistir la crisis del sector. La consecuencia de ello, congestión mediante, es la caída renovada del transporte público formal.

Los límites de la acción sectorial

La crisis se inscribe en el proceso de transformación de los sistemas de transporte, de carácter más profundo, que resulta de la adaptación a los cambios que acaecen en el comportamiento de los sistemas económicos nacionales. En este sentido, muchas de las medidas implementadas por las políticas económicas nacionales tiene su correlato en impactos no deseados o no previstos para la actividad del transporte, particularmente, en el campo de la movilidad y el uso de las vías urbanas, como resultado del proceso de cambio de los patrones de viaje, en términos de participación modal y de gestión del transporte y del tránsito.

La forma en que las políticas nacionales alentaron comportamientos del transporte, generó más problemas que soluciones en el sector. De allí que se planteen y discutan las alternativas de corrección sectorial de estos resultados negativos. Sin embargo, la definición de tales políticas choca con las limitaciones de las doctrinas que las sustentan. En general, allí donde se hacen necesarias políticas correctivas para el uso del automóvil como primer causante de la contaminación y congestión urbanas se evidencian choques importantes entre las grandes políticas macroeconómicas y las sectoriales.

La posibilidad de imponer fiscalizaciones a la propiedad (mayores aranceles, pagos superiores de derecho de circulación) o al uso del automóvil (sobretasa a las gasolinas, mayores precios de estacionamientos en el centro) está en abierta contradicción con los preceptos de las políticas económicas de evitar la distorsión de los mercados. La eventualidad de controlar las manifestaciones más ineficientes, irregulares o ilegales del transporte público chocan con las virtudes proclamadas de la competencia modal en el transporte público: en varias ciudades brasileñas, los servicios informales y precarios han sido legalizados (Cadaval 1997), en Santiago, mientras se aplica un sistema de concesiones reguladas en los autobuses, los taxis colectivos gozan siempre de un régimen desregulado, en Perú y Bolivia, incluso, con contradicciones entre los

gobiernos nacionales y los locales, se practican sistemas desregulados de transporte público.

Los esfuerzos por limitar la congestión buscando mecanismos más ortodoxos como la idea de imponer la tarificación vial urbana, no tuvo éxito y los sectores políticos en todas las ciudades de la región se han mostrado renuentes. En muchos casos se aplican políticas de sesgo liberal para aumentar la oferta de viabilidad, como es el caso de las concesiones privadas de autopistas, independientemente de responder a un déficit real de infraestructura, tiene un impacto nulo, o incluso negativo, para combatir la congestión (Fernández et. al. 1993).

Una medida menos ortodoxa que se practica hasta hoy en algunas ciudades de la región, es la política de la restricción de circulación de automóviles (México, Santiago, Sao Paulo), básicamente por razones de contaminación; sin embargo, es limitado el impacto de tales prácticas en el largo plazo.

El énfasis en medidas de gestión de la demanda, cuando se excluyen las medidas de cobro que distorsionan los mercados o políticamente inaceptables, queda limitada a ideas que tocan cuestiones de largo plazo, tales como la relocalización de actividades, la gestión de los horarios de las actividades, la gestión de los horarios de las actividades o la introducción de modos con bajo impacto ambiental (bicicletas), lo que siendo importante, no resuelve el problema inmediato.

Si el precio de un automóvil representa un porcentaje cada vez más menguado del ingreso familiar, los costos de utilización de los vehículos son aún más bajos: los permisos de circulación tienen un valor casi marginal, la gasolina es un producto barato, el costo por el uso de las vías es nulo, al igual que una buena parte de la oferta de estacionamientos en las ciudades. La capacidad de presión de los automovilistas (*lobby* poderoso) y la defensa de los valores de status que representa la motorización individual, parecen constituir poderosas trabas en la búsqueda de soluciones en este campo, en especial cuando son estos sectores los más influyentes en las políticas nacionales.

La falta de coherencia entre ambos niveles de decisiones constituye un rompecabezas difícil de resolver por los técnicos y las autoridades del transporte, limitados a un marco que no posibilita una salida eficiente.

La particularidad de los mercados de transporte, por su falta de transparencia, su imperfección, su multiplicidad de bienes ofrecidos y demandados, la fuerte carga de externalidades y la imposibilidad de generar equilibrios por la sola acción de la oferta y la demanda, obliga a que se introduzcan medidas correctivas más pragmáticas y menos dogmáticas, si no resultará difícil producir equilibrios saludables y mejoramiento del sector y de las condiciones de vida urbanas.

Tabla 4: Bogotá: tarifas del transporte público, tasas de ocupación e ingresos por autobús

Año	Pasajeros/vehículo/día	Tarifa (en US\$)	Ingreso/vehículo/día
1985	166,4	0,18	29,90
1988	179,7	0,09	16,68
1993	130,2	0,19	25,13
1995	121,8	0,24	29,39

Fuente: Bceom-Pablo Bocarejo (1998)

Tabla 5: Santiago: tarifas del transporte público, tasas de ocupación e ingresos por autobús

Año	Pasajeros/vehículo/año	Tarifa (\$ Chilenos Constantes)	Ingreso/vehículo/año
1978	162.069	29,92	4.849.105
1989	110.201	59,60	6.567.980

Fuente: Bceom-Pablo Bocarejo (1998)

Tabla 6: Tarifas actuales de transporte público en diversas ciudades latinoamericanas*

Ciudad	Tarifa
Bogotá	0,45
Buenos Aires	0,60
Caracas	0,18
Lima	0,40
Santiago	0,41
Quito	0,30
Sao Paulo	0,60

*en US dólares corrientes de 1997

Fuente: Municipalidades

Bibliografía

- BCEOM - Pablo Bocarejo
 1998 *Lineamiento para el diseño de un nuevo sistema de rutas de transporte público en Santa Fe de Bogotá*. Informe de consultoría, Bogotá.
- Cadaval, M.
 1997 *Transporte informal nas cidades brasileiras*. NTU-ANTP, Brasilia.
- CEPAL
 1995 *Balance preliminar de la economía de América Latina y el Caribe*, Santiago.
- CNUAH – HABITAT
 1996 *Un mundo en proceso de urbanización*. Tercer Mundo S.A. Editores, Bogotá.
- Fernández, D. et. al
 1993 Vías elevadas para Santiago: ¿una opción válida? Revista *EU-RE*, Vol. XIX N°. 56, 95-115.
- Figueroa, O.
 1990 *Diagnóstico del Sector Transporte Colectivo en Santiago de Chile: los efectos de la desreglamentación*. Informe CEPAL, Santiago.
- Figueroa, O.
 1991 *Les politiques de transport en commun dans les villes d'Amérique Latine*. Tesis de Doctorado. Universidad de París XII, París.
- Figueroa, O.
 1997 *La voiture dans les systèmes urbaines en Amérique Latine, Jornadas especializadas Mobilités et politiques de transport dans les villes en développement*. INRETS, París.
- Vasconcelos, E.
 1996 *Transporte urbano nos países en desenvolvimento*. Editoras Unidas, Sao Paulo.