



# Los Hijos de Mafalda

"Palomilla Informativa del  
Pueblo Desorganizado"

[www.loshijosdemafalda.cl](http://www.loshijosdemafalda.cl)

- Trípticos Informativos
- Artículos de Opinión
- Apuntes de Formación
- Artículos Informativos



## ¿Cómo funciona el Transantiago?

**Conozca la expresión más pura del monopolio planificado  
por el Estado Neoliberal en un sistema de transporte que  
hacer ricos a los más ricos.**

**Por Mario Paz, Secretario de Los Hijos de Mafalda**

**Diciembre 2013**

Como todos ustedes saben, el 1 de marzo de 2002 se dió inicio oficial a la idea de un nuevo plan de transporte público para Santiago, modelo a cargo de Don Germán Correa, antiguo Ministro de Transporte de Patricio Aylwin. El señor Correa, en esta fecha asume el cargo de "Coordinador General del Plan de Transporte Urbano para Santiago o PTUS".

En la práctica, el "Transantiago" comenzó a operar en su primera etapa el 22 de octubre de 2005, momento en el cual pudimos observar sus peculiaridades y bondades, pero cuando sufrimos las consecuencias reales de este gran proyecto fue el 10 de febrero de 2007, día que se produce el colapso total del sistema de transportes santiaguino, consecuencia nefastas que seguimos viviendo los santiaguinos hasta la actualidad. Pero los seres humanos, somos animales de costumbres, por lo tanto, ya nos hemos acostumbrado a las incomodidades que produce este sistema de transporte.

### **¿Cómo Funciona el Transantiago?**

En primer lugar debemos establecer los tres pilares fundamentales que sustentan al sistema de transportes santiaguino.

Los tres pilares básicos del Transantiago.

- El Administrador Financiero del Transantiago AFT.
- Las Empresas Operadoras de buses.
- Servicio de Información y Atención al Usuario.

#### **I. El Administrador Financiero del Transantiago o AFT**

En primer lugar, los propietarios de la empresa "Administrador Financiero del Transantiago" son:

- Banco Estado con el **21%** de propiedad de la empresa
- Banco de Chile con el **20%** de propiedad de la empresa
- Banco BCI con el **20%** de propiedad de la empresa
- Banco Santander Chile con el **20%** de propiedad de la empresa
- Banco CMR Falabella con el **9,5%** de propiedad de la empresa
- Empresa Sonda con el **9,5%** de propiedad de la empresa

### **¿Qué es el Administrador Financiero?**

El Administrador Financiero, como se puede observar, son un conjunto de 5 bancos más el operador tecnológico Sonda, empresas que son las únicas encargadas de recibir y administrar todo el dinero que pagamos nosotros al momento de utilizar el transporte público. Este dinero es cargado diariamente en nuestra tarjeta BIP o pase escolar.

El Administrador Financiero, también fija el precio de los pasajes, que pagamos nosotros los pasajeros, además es el responsable de equipar a los buses con los famosos GPS.

El Administrador Financiero, no se queda con ese dinero, ya que cumple la función de pagarle a las empresas operadoras, es decir, aquellas empresas dueñas de los buses troncales, alimentadores y al metro, además paga el servicio a los que proveen la red de carga de la tarjeta bip. Pero este trabajo, no lo realiza de forma gratuita, ya que cobra un 2% de todos los ingresos percibidos por el pago de la tarjeta bip.

Este 2% que cobra el Administrador Financiero, no es poco dinero, hecho que la Superintendencia de Valores y Seguros, confirma al asegurar que el "Administrador Financiero del Transantiago o AFT" es una de las empresas más rentables del país: el año pasado (2011) obtuvo utilidades superiores a los \$9 millones de dólares. Pero las ganancias de la entidad van más allá. De acuerdo a un informe del Ministerio de Transportes, "el Administrador Financiero del Transantiago ha recaudado, desde el 31 de mayo de 2007 hasta 30 de marzo de este año (2012), pagos por \$ 300.177 millones por parte del gobierno"<sup>1</sup>.

Muchos se podrán preguntar cómo es que el Transantiago puede llegar a obtener tanto dinero, eso se explica fácilmente. Mensualmente se producen un total de 150 millones de validaciones<sup>2</sup>, o pago de pasajes vía tarjeta bip. Estos 150 millones de pasajes al dividirlos en 31 días nos dan un total de 4.838.709 (cuatro millones ochocientos treinta y ocho mil setecientos nueve) pasajes diarios, y si estos más de 4 millones los multiplicamos por \$580 pesos que es el promedio del pasaje nos da un total de \$2.542.551.220 de pesos al día (dos mil millones quinientos cuarenta y dos millones de pesos aproximadamente). De este dinero el Administrador Financiero cobra un 2%, que representa un total de \$50.851.024 millones de pesos de ganancia al día.

Debemos establecer entonces que, el Transantiago tiene ingresos de US\$4.889.521 millones de dólares al día, los que al multiplicarlo por 360 días (un año) nos arroja un total de \$1.760.227.560 de dólares (mil millones setecientos sesenta millones doscientos veintisiete mil quinientos sesenta dólares al año).

Ahora bien, los 5 bancos propietarios del Administrador Financiero del Transantiago o AFT recaudan las cantidades de dinero ya expuestas, y una vez en sus manos dicho dinero, lo utilizan para realizar un conjunto de negocios asociados al crédito o de carácter especulativo, dichas acciones aumentan significativamente las ganancias de los bancos. Esto quiere decir, que los bancos se enriquecen con el dinero de todos nosotros, situación similar o igual al negocio de las AFP.

Otro mecanismo por el cual, el Administrador Financiero obtiene recursos, es la venta de las famosas tarjetas bip. Esta famosa tarjeta, en un comienzo fue distribuida gratuitamente entre los usuarios del transporte público, aunque se solicitaba una carga mínima de \$1.000 mil pesos para ser entregada, sin esta carga NO se entregaba. En la actualidad, esta tarjeta no son entregadas de forma gratuita, por el contrario, son

<sup>1</sup> La Tercera Edición Impresa. Sábado 2 de junio de 2012

<sup>2</sup> [http://www.la2da.cl/LsegMobile//Pages/NewsDetailMobile.aspx?dt=2012-10-09&BodyId=0&PaginaId=8&NewsId=30277&Name=I38&PagNum=0&Return=R&SupplementId=0&Anchor=20121009\\_8\\_0\\_I30277](http://www.la2da.cl/LsegMobile//Pages/NewsDetailMobile.aspx?dt=2012-10-09&BodyId=0&PaginaId=8&NewsId=30277&Name=I38&PagNum=0&Return=R&SupplementId=0&Anchor=20121009_8_0_I30277)

comercializadas por un valor de \$1.350 pesos las corrientes, y las personalizadas tienen un valor de \$2.500 pesos. Estas famosas tarjetas con la cinta magnética, impresión y todo tienen un costo de producción que no sobrepasa los \$278 pesos.

Pero el Administrador Financiero, no solamente son un conjunto de bancos, también esta SONDA, y por intermedio de esta empresa, este administrador presta el servicio de provisión y mantención del equipamiento tecnológico en los buses. Pero estos servicios no se entregan de forma gratuita, ellos deben ser cancelados por las empresas de transporte. Esto quiere decir que los bancos y SONDA también se han transformado en una empresa que vende tecnología y repuestos para las micros y buses del Transantiago.

¿Qué es SONDA?, esta es una empresa propiedad de Andrés Navarro, más conocido como el "piloto" y amigo personal de Piñera. Esta empresa proporciona el sistema de gestión informático de flota, que nunca ha funcionado y a pesar de ello cobra su porcentaje mensualmente como si el trabajo estuviera muy bien ejecutado.

Esta empresa se ha beneficiado gracias a negocios realizados con el Estado, tales como los realizados con FONASA y el Registro Civil, en la cual ganó una licitación por 8 años de 80 millones de dólares. Pero además, las redes de SONDA se han extendido a una serie de consorcios empresariales, como D&S, Colbún, IANSA, entre otras. Andrés Navarro ha tenido cercanía histórica con personeros de la Concertación, también con Ricardo Claro, fallecido empresario de ultraderecha ex dueño de MEGA.

Navarro y Piñera, han sido socios de la constructora Aconcagua, quienes levantaron el edificio Geocentro de Amunátegui, con daños por el terremoto de 2010. Por último, la amistad entre el dueño del administrador informático de Transantiago y el Presidente de la República, quedó manifiesta cuando el primero se inculpó de manejar el helicóptero que los conducía a ambos hacia Santiago y que se quedó sin combustible.

## **II Las Empresas Operadoras de Buses.**

Debe quedar claramente establecido que, estas empresas son las únicas autorizadas para brindar el servicio de locomoción pública en nuestra capital.

Estas son:

- **Alsacia**
- **SuBus Chile**
- **Buses Vule**
- **Express de Santiago Uno**
- **MetBus**
- **Veolia Redbus Urbano**
- **S.T.P. Santiago**

Quienes forman parte de la empresa **Alsacia**, en primer lugar nos encontramos con Bernardo Espinoza Bancarali<sup>3</sup>, quien fue fiscal de CORFO, vinculado al fraude realizado hace años por la empresa Inverlink Consultores.

También nos encontramos con Gibrán Harcha Sarrá, miembro del directorio de Alsacia, figuró hasta el 2002 como gerente corporativo de CORFO. También fue gerente del Sistema de Empresas Públicas, SEP, director de Aguas Andina y consultor y director de Metro, Emos, Esva y Enacar. El 2002 fue Gerente General de Concesiones del MOP y junto a Germán Correa fue uno de los primeros diseñadores del Transantiago el 2003. Las otras gerencias son ocupadas por quien fuera gerente de finanzas de la Compañía Cervecerías Unidas y de Madeco S.A., Ricardo Bartel Jeffery; y Eugenio Szgethi, de Embotelladora Andina.

En la empresa también participa el ex Ministro del Trabajo de Ricardo Lagos, el socialista Ricardo Solari y Blas Tomic, quien de la presidencia ejecutiva de Alsacia pasó al comando de Bachelet el 2005 y luego al directorio de Metro. Bajo su gestión Metro terminó por marginarse del consejo encargado de desarrollar Transantiago, quedando como un operador más.

También está en el directorio Eduardo Spollansky, quien fue gerente de Salcobrand, cadena donde se desempeñó el actual ministro de Obras Públicas, Eduardo Bitrán, ligada a personeros de la Concertación. Todo entre amigos.

La empresa **Express de Santiago Uno S.A.** creada el 6 de julio de 1999 en Colombia y tiene experiencia en las operaciones del Transmilenio implementado en la ciudad de Bogotá.

**SuBus.** Pertenece al ex dirigente camionero, Héctor Moya, asociado en un principio con capitales coreanos, vendiendo estos últimos recientemente su parte a la empresa colombiana Fanalca Chile -de las familias Lozada y Herrera, controladores de una de las operadora del Transmilenio, en Bogotá- y a Inversiones Quilicura, vinculada a la familia De Cárcer, que controlan Volvo Ditec.

**RedBus.** Quien ya hizo un buen negocio es José Yuraszeck -ejecutivo de Endesa procesado en el caso Chispas-, quien vendió sus activos de Prospecta, socio mayoritario de RedBus a la francesa Veolia -ex Vivendi-, una de las principales transnacionales de transportes del mundo, con negocios en empresas de servicios por 24.600 millones de euros.

Buses Value, es una empresa relacionada con a su vez con Buses Metropolitana y comercial Nueva Milenio

Todas las empresas que componen el sistema de transporte, gracias al Transantiago, desde el año 2007 tienen un público cautivo, exclusivo y determinado, esto

---

<sup>3</sup> <http://www.elciudadano.cl/2007/02/26/503/informe-completo-Transantiago-grupo-alsacia-%C2%BF-para-donde-va-la-micro-%C2%A1ni-zamorano-sabe/>

quiere decir que ya no existe competencia entre empresas por la toma de pasajeros, lo que les asegura un nivel de ingresos mínimos a dichos empresarios. El Transantiago es uno de los mejores ejemplos de la destrucción de la sociedad de "libre mercado" que los gobiernos tanto de la alianza como los de nueva mayoría dicen defender y estimular.

### **III Servicio de Información y Atención al Usuario.**

Otro componente del sistema es el denominado Sistema de Información al Usuario de Transantiago (SI AUT), el cual fue licitado y adjudicado a un conglomerado del cual, el mayor accionista es el consorcio indio Tata-Comicrom durante el primer semestre de 2006, la propuesta de esta empresa alcanzó las 640 mil Unidades de Fomento (UF), lo que equivalía a \$22,4 millones de dólares, esto quiere decir que, el Estado chileno le pagó a esta empresa más de 22 millones de dólares para que le hiciera publicidad al Transantiago.

La empresa "Sistema de Información al Usuario de Transantiago (SI AUT)" en la actualidad está constituida por un conjunto de empresas que son:

1. El conglomerado indio de soluciones tecnológicas Tata Consultancy Services (TATA Comicron)
2. Crisis ICC (consultores de comunicación)
3. La agencia de publicidad 180 Grados
4. Collect (estudios de mercado)
5. Universidad Central

Las principales funciones del "Sistema de Información" son: entregar al público información del nuevo sistema tanto antes de su implementación como a lo largo de todo su funcionamiento, ofrecer atención a usuarios del sistema (como consultas y reclamos), entregar información de la ubicación de los buses a los operadores y coordinar contingencias con los organismos correspondientes. Sólo para recordar, en el 2007 cuando comienza este nuevo sistema de transportes, se distribuyó una guía informativa a todos los hogares de la Región Metropolitana, estimándose cerca de 1,5 millones de mapas y 2,5 millones de volantes informativos. Estos materiales claro, nosotros los recibimos sin pagar por ellos, pero de igual forma tuvieron un costo que financiamos todos los chilenos vía pago de licitación de 640 mil unidades de fomento.

### **Los Subsidios al Transantiago.**

A los problemas sufridos hasta la fecha por los usuarios del transporte público de Santiago, debemos sumar los problemas que el Transantiago supuestamente ha enfrentado, principalmente de carácter económico, ellos explicados por el "grave déficit financiero que posee el Administrador Financiero del Transantiago". Este déficit, se nos explica, se debe a, "una falla estructural del modelo de ingresos" y a "la alta cifra de

evasión presente en la actualidad". El tema es, cómo el Transantiago tiene fallas estructurales, si tuvo un periodo de planificación de 5 años, y 2 años de ejercicio piloto, con por lo menos 2 modelos de tarjetas de pre-pago del pasaje. ¿Cómo se explica el problema de los ingresos?, si todo el dinero que cancelamos para utilizar el transporte público es concentrado por 5 bancos que juegan con ese dinero por un mes antes de distribuirlo a las diferentes empresas de buses, y además estos bancos cobran el 2% por realizar dicho trabajo administrativo. Otra respuesta puede ser más fácil aún, los problemas del administrador financiero se solucionaron con la entrega de más subsidios por parte del Estado a los bancos propietarios del mismo administrador financiero.

Con respecto a la evasión, esta ha venido en descenso sistemáticamente, hasta llegar a **19,2% durante el segundo trimestre del 2013**, lo que representa una **disminución en 1,8 puntos porcentuales**, en relación al segundo trimestre cuando se registró un 21% de evasión. El problema de la evasión, también se soluciona con la entrega de más dinero a los bancos y a los empresarios microbuceros.

Las pérdidas económicas que asegura tener el administrador financiero, son totalmente falsas, ya que independientemente de lo que ocurra, esta empresa cobra el 2% por la administración del sistema, en este sentido es el mismo negocio de las AFP., cobran su porcentaje independientemente de lo que ocurra. Por otro lado, no debemos olvidar que, la Superintendencia de Valores y Seguros, asegura que el "Administrador Financiero del Transantiago o AFT" es una de las empresas más rentables del país: "el año pasado (2011) obtuvo utilidades superiores a los \$ 9 millones de dólares, y de acuerdo a un informe del Ministerio de Transportes, el Administrador Financiero del Transantiago ha recaudado, desde el 31 de mayo de 2007 hasta 30 de marzo 2012, pagos por \$ 300.177 millones de parte del gobierno."

Lo anterior lo complementamos con que, "en los cinco años de funcionamiento del Transantiago, han pasado dos gobiernos, cuatro ministros y, según cifras entregadas por el Ministerio de Transportes, se han desembolsado más de US\$ 4.433 millones (de dólares) en subsidios estatales para cubrir US\$ 3.300 millones en pérdidas y una compensación de US\$ 1.133 millones para regiones"<sup>4</sup>.

Frente a esta información, podemos asegurar que es imposible que el Transantiago tenga problemas financieros. Por el contrario, las quejas y llantos de los empresarios, solo buscan que el Estado, o sea todos los chilenos le sigamos regalando dinero a los pobres empresarios.

Entonces, los subsidios al Transantiago, deben ser entendidos como el traspaso directo de dinero o recursos económicos del Estado a los empresarios propietarios del nuevo sistema de transporte. El dinero del Estado es propiedad de todos los chilenos, y nos pertenece específicamente porque somos todos los chilenos los que generamos la riqueza a través de nuestro trabajo, riqueza que es complementada con el pago de impuestos, con estos dineros funciona el Estado. Estos recursos, según el contrato social

<sup>4</sup> <http://diario.latercera.com/2012/02/10/01/contenido/pais/31-100040-9-Transantiago-cumple-cinco-anos-de-servicio-con-perdidas-por-us-3300-millones.shtml>

deberían ser administrados para satisfacer las necesidades que el pueblo tiene, pero en la práctica, nuestros recursos económicos están siendo traspasados directamente a los empresarios vía subsidios. Es en el marco de los subsidios, donde se encuadra la siguiente noticia, que nos informa que, a comienzo de septiembre del presente año (2013) el “congreso aprobó una nueva ley de subsidio al Transantiago. La modificación acordada incrementa los recursos que el Estado entregará al sistema de transporte público hasta el 2022 (año en que termina la actual concesión), por un monto total de US\$ 13 mil millones dólares (US\$ 6.500 mil millones de dólares para el transporte de Santiago y el mismo monto para regiones mediante una asignación “espejo”). Se trata de una cifra que, sumada a los más de US\$ 4 mil millones de dólares que ya ha significado este plan desde que se inició en febrero de 2007, representa una costosa solución para el transporte público de superficie capitalino”<sup>5</sup>.

Este nuevo subsidio al Transantiago, apunta a financiar “el 40% de su costo operacional”<sup>6</sup> del sistema de transportes de la capital.

Finalmente, los subsidios al Transantiago, son un cuento de nunca acabar, igual que las fechas en que supuestamente terminarán dichos subsidios. Para afirmar lo anterior, basta con saber que en el año 2010, se establecía que los subsidios al Transantiago terminarían en el año 2018, ahora, recién en el mes de septiembre, el congreso nos informa que dichos subsidios terminarían en el año 2022.

A la fecha el Estado chileno ya les ha regalado a los empresarios del Transantiago más de \$4.433 millones de dólares, además les ofrece regalar \$6.500 millones de dólares más. Solo con los \$4.433 millones de dólares, podríamos construir 4 nuevas líneas de metro nuevas, cada una de 15 kilómetro de vía subterránea, con 12 estaciones cada una totalmente nuevas, más 120 coches, lo que significan 20 trenes nuevos. Por otro lado si consideramos que un hospital como el de Talca tiene un costo aproximado de \$212 millones de dólares, con el dinero que se le ha entregado al Transantiago, ¿cuántos hospitales podríamos haber construido?.

### **¿Porqué se Crea el Transantiago?**

Las respuestas a esta pregunta son múltiples, y una primera respuesta puede estar asociada a que el sistema antiguo de transporte de la capital, siempre fue evaluado como malo y peligroso. Malo ya que supuestamente no respondía a las necesidades de la población, además de que las máquinas eran viejas y que sus choferes no eran profesionales, y peligroso, debido a que los conductores se peleaban por los pasajeros lo que implicaba carreras que ponían en riesgo a los usuarios, además cobraban el pasaje directamente, situación que implicaba la mantención de dinero contante en cada máquina, hecho que finalmente atraía delincuentes y ladrones que terminaban asaltando a los choferes y pasajeros. Debemos agregar que la categoría de nuevo y moderno, siempre es más atrayente que la categoría de viejo y sucio.

---

<sup>5</sup> La tercera 18/09/2013

<sup>6</sup> La tercera 19/09/2013

Debemos también considerar que, el sistema viejo de transporte estaba en manos de un número muy alto de micro, pequeños y medianos empresarios (se calcula que eran más de 6 mil empresarios de micros), situación muy conflictiva desde el punto de vista político al momento de enfrentar movilizaciones o reivindicaciones, ya que estos empresarios no estaban agrupados en un sólo sindicato o agrupación gremial, por lo mismo, al momento de satisfacer las demandas del transporte se debía responder a un gran número de organizaciones con intereses y demandas particulares y disimiles. Hoy el Gobierno en caso de problemas con el transporte público solo debe negociar con 6 o 7 empresas, y los sindicatos asociados a las mismas.

Pero lo anteriormente expuesto, no es más que una mera justificación, ya que la implementación del Transantiago no es más ni menos que la expresión material de la ejecución del modelo neoliberal subsidiario centralmente planificado en el transporte público. Suena muy rimbombante, pero no es más que eso. Es un modelo de negocios implementado, asegurado y financiado por el mismo Estado, que elimina la competencia o la oferta expresada en los diversos recorridos, asegurándole a las empresas una demanda permanente y segura de pasajeros, por lo tanto, de una ganancia segura. Este modelo neoliberal subsidiario, sólo beneficia a un segmento de la población nacional o grupos económicos empresariales.

Para sustentar nuestra afirmación, primero debemos establecer que, los grupos económicos no tenían mayor participación en el sistema de transporte antiguo, ya que como lo expusimos, dicho sistema de transporte estaba en manos de micro, pequeños y medianos empresarios, que individualmente no generaban un amplio nivel de utilidades y ganancias, pero en conjunto manejaban cifras extraordinarias de dinero, de las que no participaba la banca nacional e internacional. Frente a dicha situación, los grupos económicos nacionales propietarios del Estado chileno, establecen la necesidad de generar un marco normativo que les permita hacerse propietarios de este negocio y sus ganancias, dicha acción se decide y se ejecuta, destruyendo a los empresarios del transporte históricos, los que fueron obligados a asociarse y de esta forma delegar su poder político y económico a una dirección empresarial, que finalmente terminó transformando a los pequeños empresarios en simples trabajadores y choferes.

Pero eliminar a los micro, pequeños y medianos empresarios no resolvía el problema de cómo hacerse parte del negocio y la ganancias del transporte público, por lo tanto, se requería crear un sistema de intermediarios, en este punto es que los grupos económicos establecen que el intermediario por excelencia son los Bancos, y con ellos asumieron la necesidad de participar directamente del sistema de transportes de Santiago, ya que este es una "oportunidad de negocios única que no pueden perder". El negocio del transporte, le permite a los grupos económicos nacionales e internacionales, alcanzar a sectores de la población con quienes no tenían ninguna relación hasta esta fecha, permitiéndole a los bancos obtener nuevos ingresos.

En este punto, el control del Estado es fundamental, ya que les puede asegurar a los empresarios de los tres pilares del Transantiago un ingreso permanente y sistemático. Por un lado, a los empresarios de los buses, se les asegura un segmento propio y exclusivo

de la población para su beneficio exclusivo, lo que se traduce en que a cada operador o empresa de buses, por su recorrido tendrá un aproximado de 500 mil pasajeros mensuales, y si esto no ocurre, por ejemplo, la empresa solo logra captar 400 mil pasajeros al mes, el Estado por contrato pagará la totalidad de los 100 mil pasajes restante vía subsidio directo, esto se conoce como compensación a la diferencia obligatoria del Estado.

El que el Estado le asegure a una empresa particular, una población y un mercado exclusivo para su negocio, es finalmente asegurar la ganancia de dicha empresa, y esto sólo quiere decir que ya no existe libre mercado ni libertad de empresa, todas ellas acciones en contra del emprendimiento y las libertades fundamentales que dice defender el modelo político y económico impuesto en Chile. Este tipo de negocios está totalmente en contra de la economía liberal y el capitalismo tradicional.

En todo este juego de recursos, nos encontramos con la tarjeta bip, herramienta fundamental para poder viajar en el transporte público. Esta tarjeta, como se mencionó, es un nuevo negocio para los bancos, y principalmente para Transbank empresa propiedad de un grupo de bancos nacionales e internacionales. La utilización de esta tarjeta, implica necesariamente el pago de un Royalty, o un derecho por su utilización, este royalty se cancela a un grupo mayor de bancos, entre los que se encuentran los propietarios del administrador financiero. Por otro, lado la famosa tarjeta bip., es el inicio del retiro del dinero de las calles, esta acción tiene el objeto de establecer un sistema de intercambio donde el dinero físicamente no exista, para de esta forma seguir limitando la variedad de empresas y servicios presentes en el mercado. El pago con tarjeta, es la máxima expresión del proceso de monopolización de los mercados, tendientes a concentrar el poder económico en un grupo reducido de sujetos y familias, las que en Chile, por ejemplo, solo representan al 1% de la población.

La eliminación del dinero, también está en contra del emprendimiento o creación de nuevas empresas, ya que no permite el proceso de capitalización de los que deseen generar nuevos espacios productivos y de servicios.

La eliminación del dinero vía tarjeta como, la tarjeta Rut, o el resto de las tarjetas bancarias con sistema de Red Compra, se realizará por medio del mecanismo más utilizado por el sistema de dominación, el miedo, temor a los asaltos y la violencia, pero esta es harina de otro costal.

No se preocupe, ya estamos terminando este pequeño apunte, pero no podemos dejar pasar el aumento de tarifas que comenzó a operar el día 2 de diciembre del presente año, para el transporte público en la región metropolitana. Este aumento fue decidido por el famoso grupo del panel de expertos, todos ellos profesionales de la Universidad Católica que no utilizan el transporte público, y que establecen que teniendo en cuenta componentes como el IPC (índice de precio al consumidor), el precio del diesel, los salarios y el valor del dólar, el aumento de tarifa debe ser de \$10. Si esos diez pesos los multiplicamos por las 150 millones de validaciones mensuales nos arroja un total de \$1.500.000.000 (mil quinientos millones de pesos) mensuales, lo que significa

\$18.000.000.000 (diez y ocho mil millones de pesos) anuales. Está mal pelado el chancho, ¿no?

Por último, tomando en cuenta todos los recursos que le entregamos a los señores del Transantiago, tanto, vía pago de pasajes, así como también subsidios entregados por el Estado, lo que quiere decir que pagamos el pasaje dos veces, estos señores pretenden criminalizar a las personas que no pagan el pasaje, o no hacen su validación con la tarjeta bip!. A partir de esto, queremos establecer que los únicos criminales son los propietarios del AFT (Administrador Financiero del Transantiago), los que en primer lugar, nos tratan como animales transportados en carretas, todos apretujados, con altos niveles de estrés y angustia, no respetan los horarios ni las paradas de buses que ellos mismos establecieron, aumentando las horas de viaje, y haciéndonos perder nuestro tiempo de descanso, distracción y encuentro familiar, nos miran con desprecio, y finalmente nos tratan como delincuentes por no validar nuestro pasaje con la famosa tarjeta bip!

Para finalizar, el Transantiago es la mejor expresión de un modelo político y económico que no estimula el libre mercado, ya que con la implementación del nuevo sistema de transportes, el Estado eliminó a más de 6 mil micro, pequeños y medianos empresarios, transformó a los que tenían el sueño americano en simples trabajadores que venden su fuerza laboral por un salario.