


Artículos

REDES NEOLIBERALES: PROYECTOS Y POLÍTICAS DE INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE COLECTIVO DE SANTIAGO DE CHILE, 1977-1992


NEOLIBERAL NETWORKS: INTERMODALITY PROJECTS AND POLICIES IN PUBLIC TRANSPORT IN SANTIAGO DE CHILE, 1977-1992

REDES NEOLIBERAIS: PROJÉTOS E POLÍTICAS DE INTERMODALIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO EM SANTIAGO DO CHILE, 1977-1992

Marcelo Mardones Peñaloza (1)
Universidad de Chile, Chile
marcelo.mardones@mail.udp.cl

 <https://orcid.org/0000-0001-7401-8797>

Waldo Vila Muga (2)
Universidad Diego Portales, Chile
waldovila@hotmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-9669-1472>

CUADERNO URBANO. Espacio,
cultura, sociedad vol. 37 núm. 37 11 32
2024

Universidad Nacional del Nordeste
Argentina

Resumen: El artículo analiza la integración entre ferrocarril subterráneo (Metro) y autobuses particulares en Santiago de Chile durante la dictadura y los primeros años del retorno a la democracia. Con dos líneas operativas durante este periodo, el Metro no cubría la extensión ni las necesidades de movilidad de la ciudad, que utilizaba mayoritariamente el transporte de superficie, y ofrecía mayor cobertura con menores costos tarifarios comparados con el subterráneo. Externalidades como la congestión y contaminación junto con la subutilización del Metro, impulsaron la creación de redes intermodales público privadas materializadas en recorridos de superficie y medidas de integración tarifaria, antecedentes directos para el rediseño de las políticas al transporte colectivo aplicadas posteriormente. Observando esta experiencia de planificación, el texto ahonda en la ordenación de la actividad en un contexto de liberalización económica y políticas desregulatorias junto a sus impactos urbanos en la construcción de un espacio metropolitano.

Palabras clave: Redes de transporte, intermodalidad, integración, centralidad -neoliberalismo.

Abstract: The article analyzes the integration between the underground railway (Metro) and private buses in Santiago de Chile during the dictatorship and the first years of the return to democracy. With two lines in operation during this period, the Metro did not cover the extension or the mobility needs of people, who used mostly surface transportation due offered greater coverage and lower fare costs compared to the subway. Externalities such as congestion and pollution together with the underutilization of the Metro, promoted the creation of public-private intermodal networks through surface routes and fare integration measures, direct precedents for the redesign of collective transport policies applied later. Observing

this planning experience, the text delves into the organization of the activity in a context of economic liberalization and deregulatory policies together with its urban impacts on the construction of a metropolitan space.

Keywords: transport networks, intermodality, integration, centrality, neoliberalism.

Resumo: O artigo analisa a integração entre o metrô e os ônibus privados em Santiago do Chile durante a ditadura e os primeiros anos do retorno à democracia. Com duas linhas em operação nesse período, o Metrô não cobria a extensão e nem as necessidades de mobilidade das pessoas, que utilizavam majoritariamente o transporte de superfície, porque oferecia maior cobertura e menor custo tarifário em relação ao metrô. Externalidades como congestionamento e poluição, aliadas à subutilização do Metrô, promoveram a criação de redes intermodais público-privadas por meio de rotas de superfície e medidas de integração tarifária, antecedentes diretos para o redesenho das políticas de transporte público aplicadas posteriormente. Observando essa experiência de planejamento, o texto aprofunda a organização da atividade em um contexto de liberalização econômica e políticas de desregulamentação e seus impactos urbanos na construção de um espaço metropolitano.

Palavras-chave: redes de transporte, intermodalidade, integração, centralidade, neoliberalismo.

INTRODUCCIÓN

Durante la dictadura militar chilena (1973-1990), el transporte público de su capital, Santiago, experimentó cambios ante el nuevo paradigma económico y social adoptado por el país. Las medidas impulsadas por el Ministerio de Transporte (MTT), creado en 1974 para ejecutar reformas en el área, dieron un giro liberal al sector. En su primera cuenta pública, la nueva institucionalidad señalaba por objetivo la “supresión de organismos y disposiciones que entraban la libre iniciativa en la actividad sectorial” (Pinochet, 1974, 217). Estas medidas fueron las bases para la desregulación de la locomoción colectiva de superficie, impulsadas desde 1979 a través de la liberalización progresiva de recorridos y tarifas, a fin de alentar la competencia como solución a los históricos problemas de frecuencias y cobertura (Paredes & Baytelman, 1996; Figueroa, 1990).

El transporte de pasajeros se realizaba con buses controlados por pequeños y medianos empresarios propietarios de uno o dos vehículos, siguiendo un modelo de negocios basado en la iniciativa particular desde la década de 1920 (Olavarría, 2010). Caracterizado por su atomización y prácticas informales, la movilización colectiva arrastraba por décadas críticas de la opinión pública por su mala calidad, debate acentuado hacia 1980 por el aumento de su parque vehicular en Santiago (Castillo et al., 2017).

El empresariado, beneficiado por el cierre de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) en 1979 y la política de desregulación, estaba representado por la Asociación Gremial de Transporte Metropolitano (AGMTP), que en 1983 controlaba cerca del sesenta por ciento de los autobuses. A ello se sumaban gremios menores como los taxibuses (popularmente conocidas como “liebres” por su menor tamaño y rapidez), que operaban otro veinticinco por ciento del parque, además de taxis para uso individual y colectivo (La Liebre, N°9 abril de 1983, 2)

Al unísono, la dictadura inauguró el Metro, paradigma de la planificación urbana desarrollista. El servicio se transformó en símbolo de modernización, que las autoridades castrenses utilizaron como logro del proyecto autoritario (MOP-DGM, 1974). En 1975 se puso en marcha su primer tramo, que conectaba el centro con los sectores oriente y poniente de la ciudad. Tres años después se inauguró la línea 2 en dirección norte sur, combinando con la 1 en Los Héroes. Este recorrido fue ampliado en 1987 hasta la estación Cal y Canto, sector norte del casco histórico de la ciudad (Hidalgo, 2012).

Para entonces, el Metro tenía una reducida cobertura en relación con la extensión de Santiago, quedando restringido a un número acotado de viajes y compitiendo con los autobuses que, además de acaparar más pasajeros, circulaban sobre el mismo recorrido del tren subterráneo con una tarifa menor. Con ello, el Metro tuvo escaso

margen de eficiencia financiera y de operaciones, no alcanzando su potencial como obra estructurante para el transporte santiaguino. Sin una política sostenida de inversiones y con la desregulación de los servicios de superficie, su infraestructura terminó por más de una década siendo subutilizada (Morales, 1988).

Así, la convivencia entre autobuses y Metro planteó problemáticas que debieron ser abordadas por las autoridades, muchas veces de forma contradictoria respecto del nuevo paradigma económico. En un contexto de liberalización y la construcción de un Estado subsidiario (Gárate, 2012, 196), la articulación entre intereses particulares y lógicas estatales dificultaron la integración entre medios de locomoción, haciendo ineficientes las redes existentes. Este fenómeno tomó relevancia hacia los años ochenta, ante la necesidad de aumentar el uso del Metro por la congestión y contaminación ambiental. Se buscó entonces fomentar la intermodalidad para optimizar el uso del ferrocarril subterráneo, ofreciendo un servicio que beneficiaría a los habitantes de sectores periféricos y generaría nuevas centralidades urbanas.

TRANSPORTE, CIUDAD E INTERMODALIDAD: PERSPECTIVAS HISTÓRICAS EN SANTIAGO DE CHILE

La masificación de los medios de transporte modernos generó profundas transformaciones en las urbes latinoamericanas desde su irrupción a mediados del siglo XIX, obligando a las autoridades a reglamentar su circulación (Giucci & Errázuriz, 2018). En Santiago, esta labor fue inicialmente municipal, pero la complejidad que adoptó el “problema del tránsito” –como se denominó a los conflictos viales– impulsó un creciente proceso de intervención estatal desde 1930, acentuado en momentos de crisis internas y globales como la Segunda Guerra Mundial (Errázuriz, 2014; Autor, 2014).

Hacia 1950, los efectos del acelerado crecimiento demográfico y espacial de la capital empujaron a la elaboración del Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de 1960. La hegemonía de la planificación urbana como horizonte teórico hizo que el transporte y la movilidad adquirieran importancia para las agendas técnicas y políticas (De Ramón, 2000, 225-233). Enmarcado en ello se concretó el proyecto Metro, materializando una infraestructura discutida por décadas; sumado a un completo plan de vialidad y con distintas normas de uso de suelos, se pretendía que la capital chilena, marcada por un crecimiento inorgánico, lograra ser ordenada y contenida (Pavez, 2006).

Posterior al golpe de Estado del 11 de septiembre de 1973, las cúpulas militares fueron objeto de un debate entre quienes apoyaban aún las ideas desarrollistas y los influenciados por el neoliberalismo de

los Chicago Boys (Valdivia, 2003). Esta disputa se resolvió hacia 1978, cuando la nueva ideología logra imponerse en las altas esferas de gobierno, consolidando su estructura en la Constitución de 1980 (Cristi, 2021). Para Santiago, esto trajo el desmontaje de los instrumentos de planificación urbana desarrollados en las décadas anteriores, imponiendo nuevas políticas para la ciudad: la desregulación de la locomoción colectiva y el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), ambas aplicadas desde 1979. Los cambios al transporte público buscaban aumentar la oferta de superficie mediante la liberalización de recorridos y tarifas, a fin de que fuera el mercado quien regulara el servicio; entretanto, el PNDU liberalizó el suelo, dejando el desarrollo de nuevas áreas urbanas sujeto a la misma lógica (Alvarado & Elgueda, 2021; Leyton, 2020).

La inauguración de la línea 1 de Metro en 1975, sumada a la puesta en marcha de la línea 2 en 1978, representó una posible mejora del sistema de transportes para la ciudad. Sin embargo, las reticencias a realizar nuevas inversiones limitaron su extensión, sobre todo por el complejo escenario económico ante la crisis económica de 1982 y el terremoto de 1985. Esto provocó la subutilización del ferrocarril subterráneo, fenómeno complejo para un modelo de negocios que le exigía el autofinanciamiento (Morales, 1988). Así, con un alcance limitado en la ciudad y compitiendo frente a un servicio de autobuses desregulado, diversas voces plantearon la necesidad de generar mayores beneficios económicos y sociales al tren subterráneo, proponiendo su integración con los medios de superficie (MOP-DGM, 1982).

Teniendo en cuenta esta experiencia, cabe preguntarse: ¿cómo se formula la construcción de una red de transporte intermodal bajo un contexto autoritario y neoliberal? ¿Cuáles son los intereses políticos y económicos que influyen? ¿Qué efectos tuvieron estos nuevos servicios en la conformación de nuevas centralidades en la periferia de Santiago? Buscando responder estos interrogantes, nuestra hipótesis plantea que el desarrollo del servicio de Metrobús surgió como respuesta ante los diversos conflictos generados por la desregulación (congestión, contaminación y subutilización de la infraestructura del tren subterráneo), promoviendo la integración entre medios de transporte como solución práctica y de costos acotados por su alianza público-privada.

En los hechos, Metrobús representó una innovación respecto de las experiencias previas de intermodalidad debido a la integración tarifaria, iniciativa que se convertiría en un modelo de política pública continuada por los gobiernos democráticos. La investigación busca ahondar en la construcción de redes técnicas, económicas y sociopolíticas en el proceso de conformación de un modelo de intermodalidad en un contexto autoritario, sobre todo considerando que décadas después, dicho régimen se impuso en el sistema de transporte público de Santiago.

REDES DE TRANSPORTE, INTERMODALIDAD Y DESARROLLO URBANO: MARCO TEÓRICO Y METODOLOGÍA

Teóricamente, entendemos el transporte como un fenómeno central para el desarrollo de la ciudad moderna. Su rol estructurante del espacio, sobre todo en áreas metropolitanas producto de la distancia entre lugares de residencia y los de “trabajo, estudio y ocio”, lo hacen un elemento gravitante del “proceso y dirección de la urbanización” (López Trigal, 2010, 356). Miralles señala su relevancia para las estructuras productivas y territoriales urbanas, imponiendo la necesidad de enfocarse en ciertas problemáticas como la regulación del servicio (2002, 88-92). Así, la movilidad urbana, y particularmente el transporte colectivo, se torna objeto de interés histórico bajo la premisa de su relación directa con fenómenos como el crecimiento urbano, el acceso a la ciudad y la administración de los servicios básicos (Navarro & Rojas, 2014).

Bajo estos enfoques, se ha consolidado el concepto de red. Según Capel, esta noción puede rastrearse hacia la composición de los primeros planos de calles para generar la ocupación formal y productiva de un espacio, que con el desarrollo de la ciudad industrial y el uso de nuevas tecnologías se complejizaron. Técnicos y planificadores como Idelfonso Cerdá desarrollaron desde siglo XIX la noción de “urbanismo de redes”, que buscaba planificar espacialmente una serie de servicios, entre ellos el transporte (2011, 8). Estas conceptualizaciones se asociaron al establecimiento de redes logísticas y cadenas de suministros, consolidadas por la masificación de medios como el ferrocarril o los buques de vapor. La interacción entre éstos hizo de la intermodalidad un elemento central para el desarrollo económico, convirtiéndose en un concepto clave para potenciar los beneficios de las redes de transporte regionales (Merger, 2006a).

No obstante, su incorporación al fenómeno de la movilidad urbana ha tenido menor atención hasta la década de 1970, cuando emergió la discusión sobre la complementariedad entre medios. La idea se desarrolló desde la planificación urbana a fin de optimizar las redes existentes; en tal sentido, la intermodalidad se ha definido no como la simple conexión de dos medios, sino que exige una mayor infraestructura para hacerla efectiva (Marnot, 2006). Por lo general, en las ciudades el problema surge con la ampliación de líneas de ferrocarril subterráneo y su coexistencia con los medios de superficie. Es representativo el caso de Madrid, que desde 1985 cuenta con un Consorcio Regional de Transportes, cuya prioridad es fomentar la intermodalidad y la creación de nuevos intercambiadores (González, 2006).

En Chile, la masificación de redes tranviarias y de autobuses en el siglo XX provocó la formación espontánea de puntos de intermodalidad, impulsando el surgimiento de nuevas centralidades urbanas. Entendidas como aquellos lugares “que concentran actividades capaces de atraer población más allá de su entorno inmediato”, son partes de una red desarrollada en relación de complementariedad o competencia con otros espacios de funciones similares, vinculadas estrechamente con el ámbito de la movilidad. Así, esto tiende a producir polos de crecimiento, que contribuyen a la expansión y densificación de barrios o comunas, convirtiéndose en un importante antecedente del proceso de metropolización (Vecslir & Blanco, 2023, 29).

Metodológicamente, planteamos el problema desde la historia urbana, subdisciplina caracterizada por ser un “campo de tensiones, entre enfoques y perspectivas” (Gorelik, 2004, 172-177). En este caso, la intermodalidad permite un acercamiento a la ciudad, entrecruzando temáticas de la historia del transporte y del territorio, sujetas a un contexto político, económico y social determinado por la Dictadura. Por ello, las fuentes consultadas buscan reflejar los actores y transformaciones urbanas en relación con el fenómeno de estudio. Desde la mirada técnico gubernamental, la revisión al archivo de la Subsecretaría de Transportes del MTT de un total de 46 volúmenes durante el periodo 1976-1990 permitió recoger la mirada institucional a las problemáticas del transporte colectivo y los cambios que se ejecutaban al sector bajo las nuevas lógicas económicas.

Bajo el mismo enfoque se revisaron memorias institucionales del Metro, mensajes presidenciales y otros documentos oficiales de carácter técnico o comunicacionales. Complementamos esta posición con la pesquisa en distintos medios de prensa como diarios (El Mercurio, La Nación), revistas (Ercilla) y medios gremiales (La Liebre), siendo estas una parte del total de títulos levantados. Esta revisión documental se realizó durante un año, principalmente en el Archivo Nacional de la Administración y la Biblioteca Nacional, ambos en Santiago de Chile.

Sistematizadas las fuentes primarias, estas fueron contrastadas con la bibliografía, desarrollando un análisis comparativo entre miradas de índole político y técnico, enfocado en cómo se construyó en la práctica la intermodalidad entre Metro y transporte de superficie, observando la interacción entre agentes privados y públicos tras la aparición de los servicios de Metrobús bajo un contexto neoliberal. Así, se estudia la experiencia de esta política pública a través de un entrecruce de información primaria y secundaria que nos permite abordar tanto la dimensión espacial como sociopolítica del fenómeno. De esta manera, la metodología busca acercarse a las nuevas corrientes y enfoques propios de la historia urbana y del transporte en desarrollo en la actualidad, buscando entregar una mirada actualizada a un

fenómeno de creciente importancia (Martínez-Delgado & Mejía, 2021; Castillo & Autor, 2021).

ANTECEDENTES Y CONTEXTO DE LA PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO DE METROBUS

Hacia 1977, la locomoción colectiva de Santiago se encontraba en estado crítico: un reportaje de El Mercurio señalaba los perjuicios para los usuarios obligados a enfrentar “atrasos reiterados a sus trabajos, que les provocan descuentos y pérdida de la semana corrida, hasta estudiantes básicos que han sido obligados a retirarse de la escuela” (6 de junio de 1977, 3). En abril de ese año, el Metro aún se encontraba en marcha blanca, realizando un limitado número de viajes diarios, provocando aglomeraciones en sus estaciones durante las horas de mayor afluencia (Ercilla, 20 de abril de 1977, 17; Ercilla, 20 de julio de 1977, 15).

Ante esta realidad, la ETCE con parte de su flota de trolebuses puso en marcha una combinación entre la estación Salvador y el oriente de la capital. Este nuevo recorrido se convirtió en la primera experiencia de intermodalidad entre vehículos de superficie y el recién inaugurado Metro. Ambos medios compartían características particulares: eran servicios operados por el Estado, reflejos de la política desarrollista adoptada desde fines de la década del treinta (Castillo et al., 2017). Segundo, eran vehículos “limpios” al ser impulsados por electricidad, en un contexto donde la contaminación asociada a la locomoción colectiva se posicionó como tema por lo menos desde la década de 1960 (Riveros, 1997).



Figura 1

inauguración de servicio combinado de trolebuses

Fuente: Allen Morrison, Los trolebuses de Chile, disponible en <http://www.tramz.com/cl/s/tas836b.html>

En términos operativos, se estableció una “combinación” que logró mejorar los viajes en los horarios de mayor saturación: “Las horas ‘Peak’ para este servicio no tienen las consecuencias observadas en la

locomoción tradicional de superficie. La rapidez de este tipo de locomoción subterránea y el sistema de combinación con el trolebús [...] facilitan el movimiento de usuarios hacia el centro de la capital” (El Mercurio, 6 de junio de 1977, 7). Pese a sus beneficios, esta experiencia no consideró una integración tarifaria, por lo que los usuarios debían pagar dos boletos si decidían ocupar la conexión. Sin embargo, el plan fue bien recibido por pasajeros y autoridades.

Ante su éxito, los servicios particulares se interesaron en la posibilidad de establecer recorridos para conectar el Metro con áreas alejadas de la red. Así, la Asociación Nacional de Taxibuses, que reunía a los empresarios de vehículos de menor capacidad, propuso en junio de 1977 al MTT, “establecer recorridos especiales de carácter experimental, variante de los actuales servicios, dentro de la puesta en marcha de un sistema de enlace con el FFCC Metropolitano”. Estas líneas tendrían carácter expreso, con paradas en puntos establecidos, uniendo los sectores de Vitacura ubicados al oriente con la estación Salvador. Según los empresarios, la propuesta había sido “estudiada por nuestra Asociación, y responde... al establecimiento de un ‘sistema de transporte mixto metro-superficie’ no solo con las empresas del Estado sino también con el Sector Privado” (Arnad, 30 de junio de 1977, párr. 2).

Bajo este impulso, la autoridad buscó promover los servicios interconectados. El mensaje presidencial de 1977 anunciaba la creación de una comisión coordinadora de vialidad, tránsito y locomoción, “con el objeto de procurar una labor coordinada entre diferentes organismos que tienen relación directa o indirecta con este tipo de problemas”. El objetivo era establecer un programa de racionalización del uso de la estructura vial de Santiago, sensible en el centro capitalino debido a la saturación de sus calles por el creciente número de vehículos. Entre las medidas propuestas estaba “estudiar soluciones para hacer posibles combinaciones entre los medios de transporte de superficie (partiendo como Plan Piloto con la ETCE.), con el Metro de Santiago” (Mensaje presidencial, 1977, 438).

El contexto de estas iniciativas estaba marcado por los cambios en la política de transporte impulsada por el nuevo paradigma económico neoliberal, en pleno proceso de implementación desde 1978. La adopción de esta agenda fue un proceso complejo, sobre todo por el rol que aún mantenían los servicios fiscales en la gestión del transporte colectivo de Santiago, donde operaba una flota de vehículos de superficie de la ETCE. Estos no podían ser retirados en forma precipitada, ya que muchos de ellos cubrían sectores periféricos caracterizados por una deficiente oferta de movilidad. Pese a esto, cuando el régimen adoptó de lleno las políticas de reducción del gasto estatal, uno de los primeros afectados fueron los buses fiscales, que dejaron de operar en 1981, impidiendo la continuidad de los servicios intermodales entre ambas empresas públicas (Castillo et al., 2017).

Debido a esto, desde mediados de 1979 las autoridades promovieron servicios combinados de Metro en alianza con los empresarios particulares, recomendando al MTT estudiar esta política con el fin de incentivar el uso del ferrocarril subterráneo. Así, se estipuló crear “...recorridos de combinación, para lo cual se ha solicitado la ejecución de obras de infraestructura adecuada a tal fin. Debe subrayarse que, de acuerdo con la política de liberalización del transporte sustentada por este Ministerio, este objetivo debería alcanzarse a través de incentivos, sin recurrir a medidas compulsivas” (Arnad, 4 de julio de 1979, párr. 7).



Figura 2

Bus de recorrido “expreso” en las afueras de la estación Lo Ovalle, c. 1980
Fuente: “El Metro de Santiago cumple una etapa”, MOP, DGM, Santiago, 1982

Sin embargo, el problema ambiental impuso restricciones al libre mercado. La contaminación atmosférica, sumado a la creciente congestión del área céntrica capitalina, llevaron a restringir los recorridos paralelos al tren subterráneo, aumentando los servicios de combinación con éste y sosteniendo los empresarios constantes reuniones con el directorio de Metro, que se mostraba comprometido con estas medidas mientras su capacidad operativa lo permitiese (Arnad, 18 de julio de 1979, párr. 9).

Con todo, la política pública en torno de la intermodalidad adoptada por el régimen en esta primera etapa se expresó en una

petición realizada al Ministerio de Transporte, con el fin de establecer recorridos expresos entre Puente Alto y estación Lo Ovalle:

“[...] la acción del Ministerio en materia de combinaciones Metro-servicios de superficie se ha centrado fundamentalmente en estudiar y proponer a la Dirección del Metro la infraestructura necesaria y en facilitar a los empresarios de locomoción colectiva la adaptación de sus servicios a esos recorridos. La política del Ministerio busca que las combinaciones operen dentro del marco de libre competencia. Este modelo tiende a una óptima asignación de recursos, asegurando rentabilidad a los empresarios que satisfagan la demanda con alto nivel de eficiencia en el servicio. En consecuencia, la transferencia de pasajeros de superficie a Metro y viceversa estará orientada fundamentalmente por las preferencias del usuario y los empresarios ofrecerán sus servicios en forma libre, competitiva y orientados por la demanda que dichas preferencias vayan configurando” (Arnad, 13 de noviembre de 1979, párr. 5 y 20 de noviembre de 1979, párr. 2).

Junto con una visión mercantilizada del servicio, contradictoriamente se observa en el documento la necesidad de establecer nuevas combinaciones entre los recorridos de superficie y el Metro, además de infraestructura para que esta política se desarrollara de manera eficiente. El alto número de pasajeros que se debía congregarse en esos puntos promovería así, durante la década siguiente, la formalización de centralidades urbanas asociadas a la oferta de transporte colectivo, ya que dichos sectores se convertirían en nodos para los usuarios, favoreciendo la aparición de áreas comerciales en su entorno.

LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED. LA INTERMODALIDAD METRO-AUTOBUSES EN UN CONTEXTO NEOLIBERAL

La década de los ochenta comenzó con profundos cambios para Santiago. Medidas como la liberalización del suelo y la desregulación de la locomoción colectiva acentuaron la expansión del área urbana, sumado a un crecimiento demográfico que llevó a la población de la capital a alcanzar cerca de cuatro millones de habitantes para 1982, modificando las dimensiones y necesidades de la ciudad (De Ramón, 2000, 236). Las carencias en urbanización y movilidad que caracterizaron a extensos sectores periféricos impusieron un desafío constante, considerando que bajo la doctrina neoliberal se debía focalizar el gasto social en los grupos más pobres de la población (De Ramón, 2000, 235-240, 253-255).

Por otra parte, el fomento a las importaciones produjo un crecimiento exponencial del parque vehicular: la locomoción colectiva aumentó de 5.000 máquinas en 1977 a más del doble para 1989 (Figuerola, 1990, 26); mientras los automóviles particulares quintuplicaron su cantidad, pasando de 70.000 vehículos en 1972 a 348.000 en 1982 (De Ramón, 2000, 240). Esto agravó conflictos de

larga data como la congestión, pero sobre todo la contaminación del aire, que a partir de 1985 sumió a Santiago durante los inviernos en continuos episodios críticos de enfermedades respiratorias, convirtiendo el smog en un problema de salud pública (Ercilla, 19 de junio de 1985, 13). En ese marco, la política de interconectividad impulsada a fines de los años setenta, pero que no había logrado consolidarse de manera efectiva, recobró un nuevo impulso.

En 1985, el ministro de Obras Públicas comunicó que la Dirección General de Metro había iniciado estudios para la aplicación de un boleto de “combinación” con la locomoción de superficie, buscando producir “paulatinamente la sustitución de los viajes en vehículos particulares y la mejor utilización de los medios de transporte colectivo” (El Mercurio, 1 de julio de 1985, 15). Las autoridades de Metro estudiarían la medida, pero aclaraban que todo dependía de un acuerdo con el empresariado; se señalaba que la integración “beneficiará al usuario que ahorrará tiempo y dinero”; además, la medida significaría un progreso “ya que entre otros aspectos positivos habría recorridos menos extensos, se rebajarían los costos y se descongestionaría el centro de Santiago” (La Nación, 5 de agosto de 1985, 9).

La discusión se reactivó en 1987, ante la inauguración de la extensión a línea 2 del Metro al sector centro norte capitalino. A mediados del año ya existía un proyecto denominado “Metro-Bus”, que estaba en etapa de revisión entre el MTT y el Ministerio de Obras Públicas. Este anunciaba la implementación de un boleto especial, “que incluiría el pasaje del Metro más uno denominado ‘vale bus’”. Con este, el usuario podrá tomar la movilización de superficie que requiera, siempre que se halle integrada al sistema” (El Mercurio, 15 de abril de 1987, 12). Ante los anuncios, el gremio autobusero reaccionó desconfiado, advirtiendo que la medida podría anticipar una intervención mayor. Por ello dirigentes de la AGMTP cuestionaron la propuesta, recalando que “cuando se dice que el Metro está en condiciones de absorber a todos los usuarios de la región metropolitana, esto es una mentira [...] porque ese medio de transporte no tiene la infraestructura necesaria para hacerlo” (El Mercurio, 15 de abril de 1987, 12).

Las diferencias entre autoridades y autobuseros fueron la tónica en la discusión, que tenía como principal obstáculo la cuestión tarifaria. La idea del gobierno era que tanto Metro como empresarios hicieran esfuerzos a fin de ofrecer un servicio más económico que el pago de dos pasajes en forma individual. Quedaba esbozada en esta idea una propuesta de integración capaz de realzar la oferta de un servicio en el marco de la libre competencia. Así, en mayo de 1987 se propuso una tarifa de \$70, que de acuerdo con los anuncios se concretaría a través de la compra del boleto más una ficha, siendo la segunda entregada a los buses que esperaban a los usuarios en las cercanías de las estaciones de Metro, las cuales no contaban con ningún tipo de infraestructura

que facilitara la intermodalidad (La Nación, 7 de julio de 1987, 3 y El Mercurio, 8 de julio de 1987, 1).

Esta propuesta se basaba en un acuerdo alcanzado entre Metro y los dueños de autobuses: el convenio se realizó con cuatro empresas, que iniciaron recorridos desde diversas estaciones del tren subterráneo. Entre las ventajas se destacaba el “rebajar el nivel de los gases contaminantes, puesto que los vehículos que participarán en el sistema no ingresarán al centro”; además, señalaban que el servicio sería atractivo para automovilistas, que se sentirían llamados a dejar sus vehículos en casa, “ante la comodidad que ofrece el servicio, preferirán viajar en buses y luego en Metro” (El Mercurio, 8 de julio de 1987, 7 y La Nación, 8 de julio de 1987, 5).

En el invierno de 1987 fue finalmente inaugurado el sistema de Metrobús en base a tres servicios, que unían los sectores, oriente, sur y sur poniente de Santiago con la red. Desde la estación Escuela Militar se extendían cuatro líneas por la comuna de Las Condes, uno de los municipios de mayores ingresos de la ciudad, pero que también contaba con bolsones populares beneficiados por los nuevos recorridos. En el sur, operaron tres líneas que partían en estación Lo Ovalle, en el paradero 18 de Gran Avenida, y que unían los populosos sectores de Nos y Los Morros con el Metro. Por último, al sur oriente los recorridos partían desde la estación Las Rejas hacia Maipú, municipio que por años fue rural, pero que había registrado un ascendente poblamiento desde la década de 1960. En ese contexto, Metro agregaba que estos servicios mejorarían la calidad del transporte, ya que el plan exigía un conjunto de compromisos entre los participantes, referidos a la “regularidad de las frecuencias, operación de paraderos, calidad de los vehículos y cumplimiento de horarios” (El Mercurio, 30 de julio de 1987, 8; La Nación, 30 de julio de 1987, 1; La Nación, Santiago, 2 de agosto de 1987, 3 y El Mercurio, Santiago 4 de agosto de 1987, 9).

Según la prensa, la iniciativa recibió una aceptación inmediata de usuarios y empresarios de la locomoción colectiva, quienes veían la posibilidad de nuevos negocios (La Nación, Santiago, 4 de agosto de 1987, 7). Fue tanto su éxito, que pronto aparecieron “buses piratas” que, sin estar en convenio con Metro, prestaban servicios de acercamiento a las estaciones, con el fin de captar nuevos pasajeros; por lo que la autoridad anunciaba una intensa fiscalización (El Mercurio, Santiago 4 de agosto de 1987, 17).

¿QUE ES EL SISTEMA METROBUS?

METROBUS significa un nuevo sistema de transporte mediante el cual Ud. puede usar el Metro y el Bus de una línea incorporada al sistema, pagando una tarifa única. Estos buses sólo llegan hasta una estación de Metro y retornan. Todos los buses del sistema y sus paraderos en la estación de Metro estarán debidamente señalizados con un logotipo.

¿COMO USAR EL SISTEMA METROBUS?

Ud. puede hacer uso del sistema comprando un boleto Metrobús, que se vende sólo en las estaciones del Metro. Este boleto le sirve para pasar del Metro al Bus o viceversa.

¿COMO ES EL BOLETO METROBUS?

<p>En Línea 1:</p> <p>El Metrobús está compuesto por un boleto de Metro y una ficha válida para viajar en Bus. El Metrobús Línea 1 cuesta \$ 70.</p> <p></p>	<p>En Línea 2:</p> <p>El Metrobús está compuesto por dos boletos de Metro y una ficha para el bus. Esto le permite combinar con Línea 1. El Metrobús Línea 2 cuesta \$ 70.</p> <p></p>	<p>Sólo en Línea 2</p> <p>Adicionalmente, si Ud. sólo utiliza la Línea 2 puede comprar un "Metrobús simple" compuesto de un boleto de Metro y una ficha para el bus. El "Metrobús simple" cuesta \$ 55.</p> <p></p>
---	---	--

El boleto le sirve para ingresar al Metro y la ficha para subir al bus en el paradero o en cualquier punto de su recorrido. Ud. debe exigir al conductor del bus la entrega del boleto normal a cambio de la Ficha Bus.

Figura 3

Volante informativo sobre los nuevos servicios de Metrobús, 1987

Fuente: Archivo La Nación, Universidad Diego Portales

Como mencionamos, este servicio se potenció por la única expansión registrada en la red de Metro durante los 17 años de dictadura: el tramo Los Héroes - Cal y Canto de la línea dos, un trazado cercano a los dos kilómetros que prolongaba el servicio hacia el centro norte del municipio central. Las estaciones de Santa Ana y de Cal y Canto potenciaron el rol nodal que históricamente había caracterizado a este sector con la inauguración de la estación de ferrocarriles Mapocho (1912) en sus inmediaciones, y cuyas

operaciones habían cesado el año anterior. Desde entonces, paraderos de tranvías y autobuses se establecieron en sus alrededores, cercanos además a puntos de abasto masivo como la Vega y el Mercado Central realizaban la función de intercambio de pasajeros (Gurdon,, 2022).

La puesta en marcha de este tramo contribuyó a estrechar la experiencia de colaboración entre el tren subterráneo y los buses de superficie (El Mercurio, 6 de marzo de 1986, 6 y 11 de septiembre 1987, 7) Así, la inauguración de la estación Cal y Canto, era reconocida por el intendente de Santiago en 1987 como un importante “nudo vial”, permitiéndole a los habitantes del sector norte de la ciudad “llegar a la parte oriente, a toda la parte sur hasta Lo Ovalle y San Bernardo, gracias al Metrobús, con un solo pasaje”. (La Nación, 6 de septiembre de 1987, 1; El Mercurio, 30 de septiembre de 1987, 12).

Por otra parte, en la zona sur, la intermodalidad se afianzó con mayor facilidad, por ser un sector de numerosa población y que contaba con importantes ejes viales, facilitando la organización de recorridos combinados. Así, en 1987 se puso en marcha desde la estación Lo Ovalle distintas líneas de Metrobús, uniendo los sectores de Nos, Tejas de Chena, Los Morros y Puente Alto, mediante convenio con la empresa de autobuses Santiago- San Bernardo, buscando facilitar el acceso a la red subterránea para los vecinos de municipios metropolitanos que estaban en pleno proceso de conurbación (MOP-DGM, 1987). La presencia de estos servicios generó nuevas centralidades, gracias al aumento de pasajeros y los flujos de movilidad desde la terminal, lo que atrajo al empresariado del transporte por captar la demanda que surgía en el sector.

Tras un semestre de su puesta en marcha, en 1988, Metrobús continuaba en proceso de ajuste, en el cual se habían agregado y eliminado diversos recorridos, concentrándose los servicios en las estaciones Cal y Canto, Lo Ovalle y Escuela Militar. Así, se encontraban en operaciones 16 líneas, siendo considerado este cambio como “positivo” por parte la sección de Planificación del Metro, sobre todo debido al aumento de usuarios, que habían pasado de 451 mil a 632 mil (MOP-DGM, 1988).

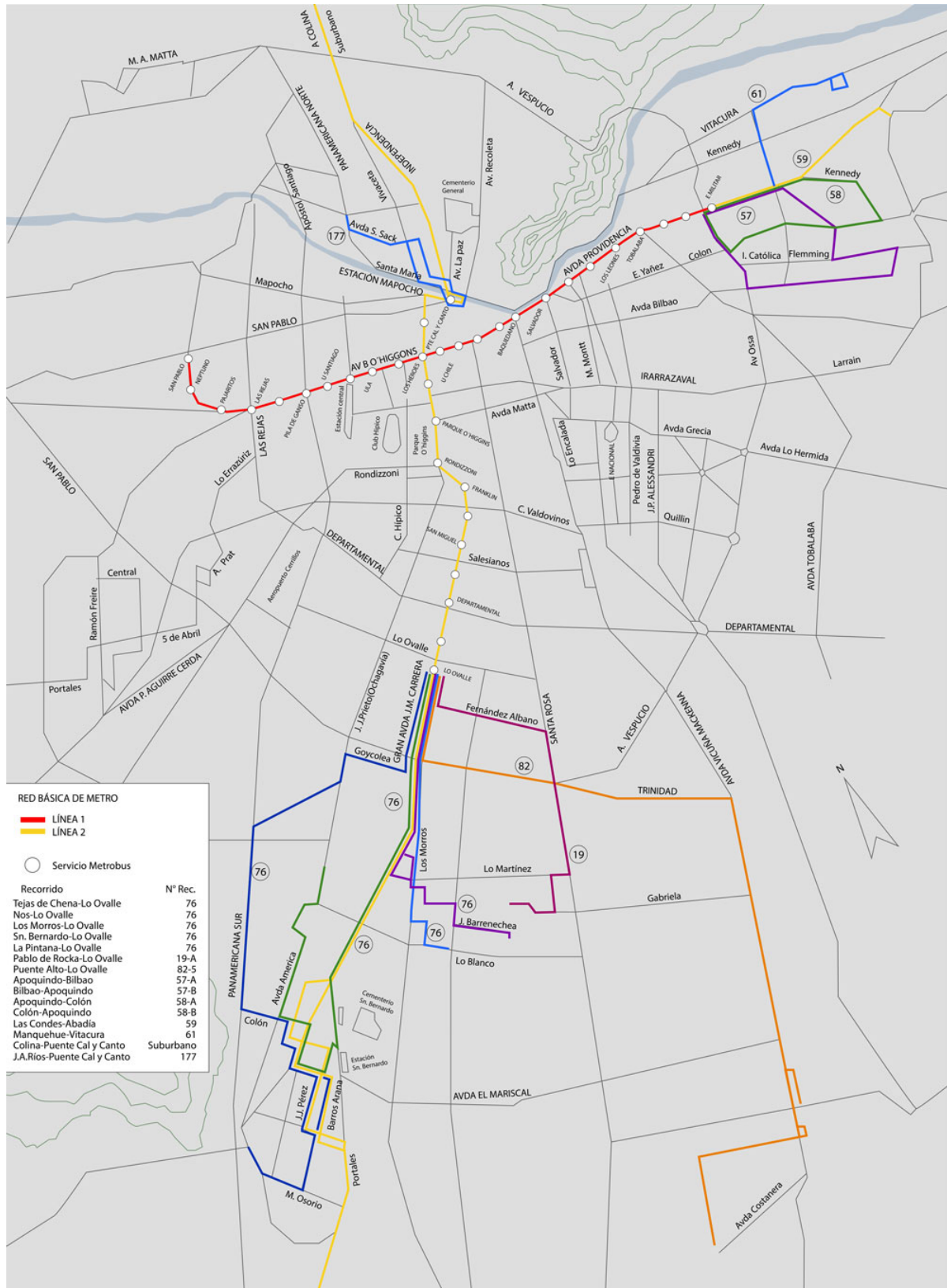


Figura 4
plano de la red de Metro y líneas del sistema Metrobús operativas en 1988
Fuente: “Memoria 1988”, MOP, DGM, Santiago.

Pero la evaluación favorable al programa no era compartida por todos los empresarios que participaban de él: por ejemplo, la Asociación Germinal de Microbuses Bernardo O'Higgins, cuyos servicios salían desde la estación Las Reja hacia la comuna de Maipú, alegaba que la demanda de pasajeros era solo “durante las horas de punta”, alertando que por la baja demanda en horas valles, las empresas estaban facturando entre un 10% y 15% menos frente a los recorridos normales. Ante ello, la Asociación aseguraba que, por esta razón, al cumplir su contrato en marzo de 1988 se retirarían del servicio (El Mercurio, 7 de febrero de 1988, 2).

Hasta entonces, las operaciones de Metrobús continuaban como un plan “piloto”, ya que las autoridades se encontraban en conversaciones con nuevas compañías para continuar su ampliación. Ante las críticas de algunos empresarios, el Metro invitaba a los dueños de autobuses a tener una mentalidad más innovadora, ya que si bien en un principio podrían registrar pérdidas, con el tiempo existía la posibilidad de mayor demanda, especialmente por el aumento de las “ciudades dormitorio”, es decir, polos urbanos periféricos en el área metropolitana que se encontraban en pleno desarrollo inmobiliario, demandando a la vez más y mejor movilización (El Mercurio, 7 de febrero de 1988, 2). Desde la perspectiva de los usuarios, el sistema mostraba beneficios innegables. En su mayoría, el servicio era calificado como “rápido, cómodo, y sobre todo muy económico”; en una encuesta aplicada entre ellos, las respuestas destacaron el impacto positivo de la intermodalidad (El Mercurio, 8 de febrero de 1988, 11).



Figura 5 y 6

Usuarios y publicidad de Metrobús en Estación Salvador, 13 de abril de 1991

Fuente: Fondo Fortín Mapocho / Archivo Nacional de la Administración

Sin embargo, la implementación de esta política pública no estuvo exenta de inconvenientes, sobre todo por la congestión registrada en las afueras de las estaciones ante la falta de infraestructura adecuada para facilitar la intermodalidad. Ante esta realidad, en junio de 1988, la dirección de Metro encargó un estudio externo que recomendó la construcción de terminales para los recorridos combinados: la

propuesta indicaba que las mejores estaciones para su desarrollo eran el tope de la línea 1 en el sector oriente, la estación Escuela Militar, y en el sur Lo Ovalle, ya que ambos recintos contaban con espacios aledaños suficientes para desarrollar obras. (La Nación, 27 de junio de 1988).

En este contexto, la apuesta por la intermodalidad también recibió un respaldo desde la academia: durante el XII Taller de Ingeniería de Sistemas desarrollado por la Universidad de Chile, en julio de 1989, se presentó el trabajo titulado “Análisis y evaluación económica de un sistema de transporte combinado”. En él se enfatizaban los perjuicios económicos generados por “...la descoordinación que existe entre el Metro y los sistemas de superficie [lo que] produce un derroche de recursos bastante grande”, lo que afectaba tanto al usuario como a la autoridad en sus negociaciones con los empresarios, calificando el sistema de manera general como “ineficiente” (El Mercurio, 13 de julio 1989, 7).

Así, la falta de infraestructura asociada para la operación de Metrobús fue uno de los temas más complejos para los técnicos de la dictadura, que no lograron consolidar el sistema, el cual se dio en los hechos como una intermodalidad en la calle. Esta cuestión fue advertida tempranamente por las autoridades democráticas asumidas en marzo de 1990. De esta manera, el nuevo director de Metro anunció en junio del mismo año un rediseño del sistema “por cuanto los resultados que éste ha arrojado hasta el momento son insatisfactorios”, explicando que “ello se debe en parte a la inexistencia de lugares de detención para los buses, por lo que ya está en marcha un proyecto para edificar terminales en puntos claves del trazado”. Asimismo, señalaba que se habían iniciado conversaciones con otros empresarios para reforzar la flota de vehículos, ofreciendo la búsqueda de “alternativas mutuamente rentables” con los operadores, argumentando que aunque la ganancia en el sistema combinado era menor, los recorridos eran más cortos, por lo que no dejaba de ser lucrativa (El Mercurio, 25 de junio 1990, 15).

Un hito en esta etapa del programa fue la inauguración en junio de 1990 del terminal Lo Ovalle, un recinto de 8.400 metros cuadrados con capacidad para 300 buses. Con esta obra se establecía un nuevo estándar para las operaciones del sistema combinado, señalando que se construirían espacios similares en otras estaciones (La Nación, 29 de junio de 1990, 2; 6 de diciembre de 1990, 3; 13 de diciembre de 1990, 5). A los pocos meses, desde Lo Ovalle operaban siete recorridos; para la licitación de estas nuevas rutas se habían impuesto dos importantes condiciones: primero que las máquinas no debían tener más de siete años de antigüedad y segundo, que ningún recorrido debía ingresar al centro, con el fin de descongestionar esta área (El Mercurio, 20 de noviembre de 1990, 11 y MOP-DGM, 1990).



Figura 7

Máquinas del servicio Metrobús en estación intermodal Lo Ovalle, c. 1990

Fuente: "Memoria 1991", MOP, DGM, Santiago, 1991

Con todo, los servicios combinados entre el Metro y la locomoción colectiva se ampliaron durante los años posteriores a 1991 hasta alcanzar los veinte recorridos. Tras ello las autoridades orientaron sus medidas a intervenir los servicios de transporte bajo nuevas normas, pero manteniendo el rol monopólico del empresariado privado. Se pretendía recuperar el control de la actividad y cerrar la liberalización realizada por la dictadura, considerando sus caóticos resultados y el gran poder alcanzado por el gremio autobusero. Así, a partir de 1992 la licitación de rutas y nuevas exigencias operativas impulsaron un marco de nuevas regulaciones que perduraron hasta el año 2007 (Olavarría Gambi, 2010). Desde entonces fue puesto en marcha el proyecto Transantiago, que revolucionó el servicio estableciendo un sistema combinado entre el Metro y buses a escala metropolitana, pese a la crisis y el caos que impuso su implementación (Ureta, 2017).

CONCLUSIONES

La intermodalidad como proyecto en la organización del transporte público de Santiago reveló la tensión que impusieron las reformas neoliberales y su política de desregulación de la locomoción colectiva, lo que generó decisiones erráticas causantes del aumento de la congestión y contaminación. Así, la puesta en marcha de Metrobús

reflejó la necesidad de un mayor ordenamiento en la actividad y la planificación de recorridos complementarios entre medios de transporte de pasajeros. La infraestructura de Metro, que se encontraba subutilizada entre la crisis económica y la competencia impuesta por los autobuses, no lo consolidó como eje del sistema de transporte capitalino, según la planificación original. Para contrarrestar esta deficiencia, la intermodalidad surgió como una solución que, acorde al paradigma económico imperante, aunaba el interés público y el privado sin una intervención estatal directa.

En este contexto, esta política pública tuvo como principal efecto la promoción de nuevos polos de desarrollo urbano en el escenario metropolitano, siguiendo la tendencia de que fuera el mercado el promotor de la producción del espacio público. Dicho proceso era representativo de una mirada política sobre Santiago, cuyos habitantes se acercaban a los cinco millones para 1992, y que requerían nuevas áreas habitacionales con una consecuente mayor movilidad. Sumado a una acelerada expansión urbana, estas iniciativas fueron imprescindibles para generar prestaciones mínimas de transporte para la población, y a la vez, optimizar el uso de las infraestructuras desarrolladas hasta el momento. De esta forma, la política de integración representada por Metrobús marcó el camino de lo que hoy se entiende como un sistema moderno de transporte público.

De este modo, se puede observar una relación directa entre los primeros recorridos de Metrobús con la posterior extensión que registró la red de Metro a partir de la década de 1990 y sobre todo durante el siglo XXI, cuando el ferrocarril subterráneo llegó a gran parte de la periferia capitalina. Así, Metrobús continuó operando recorridos hasta la implantación del sistema de locomoción colectiva integrado de la capital chilena, Transantiago, cuyo inicio en 2007 marcó el fin a esta etapa inicial de intermodalidad, provocando también el retiro de buena parte del empresariado particular de la actividad y su substitución por empresas de gran tamaño, bajo un nuevo marco de operaciones.

Referencias bibliográficas

- Alvarado Leyton, M., & Elgueda Labra, G. (2021). La Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979. La discusión al interior de la Junta Militar de Gobierno y la problemática urbana (Chile, 1973-1979). *Divergencias*, (16), 10-29. www.revistadivergencia.cl/wp-content/uploads/2021/10/Div_016010-01.pdf
- Archivo Nacional de la Administración - Fondo Subsecretaría de Transportes (ARNAD - FST), (30 de junio de 1977). “Servicio de enlace con el Ferrocarril Metropolitano”, volumen 1550.
- ARNAD - FST (4 de julio de 1979). “Min. De Transportes a Min. Del Interior. Solicita instrucciones”, volumen 1672.
- ARNAD - FST (18 de julio de 1979). “Min. De Transportes a Intendente RM. Campaña descontaminación ambiental”, volumen 1672.
- ARNAD - FST (13 de noviembre de 1979). “Min. De Transportes a Intendente RM. Ferrocarril Metropolitano”, volumen 1672.
- ARNAD - FST (20 de noviembre de 1979). “Min. De Transporte a ministro director ODEPLAN: Proposiciones de Programas Ministeriales para 1980”, volumen 1672.
- Castillo, S., & Autor (2021). El transporte público y la movilidad en Chile urbano: experiencias, problemas y proyecciones. Notas para un balance historiográfico. In M. M. AUTOR & S. Castillo. (Eds.), *La ciudad en movimiento: estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago en Chile, siglos XIX y XX* (pp. 29-60). Ediciones Universidad Alberto Hurtado (UAH).
- Castillo, S., Mardones, M. & Vila, W. (2017). *El Estado sobre ruedas: transporte público, política y ciudad: La ETCE 1945-1981*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Capel, H., (2011). *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Fundación de Ferrocarriles Españoles
- Cristi, R. (2021). *La tiranía del mercado. El auge del neoliberalismo en Chile*. Lom ediciones.
- De Ramón, A. (2000). *Santiago de Chile, 1541-1991: historia de una sociedad urbana*. Editorial Sudamericana.
- El Mercurio (6 junio 1977). “Repercusiones por deficiencias en la locomoción”.
- El Mercurio (6 junio 1977). “Combinación Metro -Trolebús beneficia a importante sector”.

- El Mercurio (1 julio 1985). “Boleto combinado Metro Buses”.
- El Mercurio (15 abril de 1987). “Proyecto Metro Bus”.
- El Mercurio (8 de julio de 1987). “\$70 costará pasaje combinado Metro-Bus”.
- El Mercurio (8 de julio de 1987). “Firma de acuerdo entre metro y microbuseros”.
- El Mercurio (30 de julio de 1987). “Restablecen uso mixto Metro Buses”.
- El Mercurio (4 de agosto de 1987). “Buena partida del Metro Bus en el Gran Santiago”.
- El Mercurio (6 de marzo de 1986). “En julio inauguran nuevo tramo”.
- El Mercurio (11 de septiembre de 1987). “Inauguran nuevas obras del metro”.
- El Mercurio (30 de septiembre de 1987). “12 mil pasajeros pasan por nueva estación”.
- El Mercurio (7 de febrero de 1988). “Dudas en evaluación de sistema Metrobús”.
- El Mercurio (8 de febrero de 1988). “Usuarios defienden Metro bus”.
- El Mercurio (13 de julio 1989). “Se requiere reponer e incrementar Metro bus”.
- El Mercurio (25 de junio 1990). “Metro aplicará sistema de tarifa diferenciada”.
- El Mercurio (20 de noviembre de 1990). “\$110 costará el pasaje de Metro bus”.
- Ercilla (20 de abril de 1977). “Los caprichos del metro”.
- Ercilla (20 de julio de 1977). “Transporte: a paso lento”.
- Ercilla (19 de junio de 1985) “Contaminación. Entre el humo y la niebla”.
- Errázuriz, T. (2014). La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931). *Historia*, 3 (47), 313-354. <https://revistahistoria.uc.cl/index.php/rhis/article/view/9986/9232>
- Figueroa, O. (1990). La desregulación del transporte colectivo en Santiago: balance de diez años. *EURE* (49), 23-32. <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1029>
- Gárate, M. (2012). *La revolución capitalista de Chile: 1973-2003*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Giucci, G., & Errázuriz, T. (2018). *El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*. Editorial Bifurcaciones.

- González Yanci, M. d. P. (2006). El transporte configurador del desarrollo metropolitano de Madrid. Del inicio del ferrocarril al metro ligero, siglo y medio de historia. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XLVI, 597-640. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3015964.pdf>
- Gorelik, A. (2004). Historiografía urbana. En F. Liernur & F. Aliata (Eds.), *Diccionario de arquitectura en la Argentina: E-H* (pp. 172-177). *Diario de Arquitectura de Clarín*. <https://www.iaa.fadu.uba.ar/omp/index.php/iaa/catalog/view/diccarqarg/19/38>
- Gurdon, C. (2022). Los procesos de producción de los espacios públicos de movilidad. El caso del sector Cal y Canto en Santiago de Chile. [Tesis presentada a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al grado académico de Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos]. <https://repositorio.uc.cl/xmlui/handle/11534/66429>
- Hidalgo Cepeda, N. R. (2012, 03 12). Las estaciones que fundaron el Metro de Santiago [Tesis doctoral en arquitectura]. *Universitat Politècnica de Catalunya*. <http://hdl.handle.net/10803/80299>
- La Liebre N°9 (abril 1983). “Presentación hecha en conjunto y que representa al 85% del transporte urbano organizado”.
- La Nación (5 de agosto de 1985). “Proyectan rebajar tarifas sistema combinado metro bus”.
- La Nación (7 de julio de 1987). “Este mes comienza a operar el sistema combinado Metrobús”.
- La Nación (8 de julio de 1987). “Listo el convenio entre el Metro y la locomoción”.
- La Nación (30 de julio de 1987). “Metrobús comienza a operar el próximo lunes con tres recorridos”.
- La Nación (2 de agosto de 1987). “Metrobús: alternativa para descontaminar”.
- La Nación (4 de agosto de 1987). “Gran aceptación del público al sistema combinado de Metrobús”.
- La Nación (6 de septiembre de 1987). “15 de septiembre será inaugurada la estación Calicanto del Metro”.
- La Nación (27 de junio de 1988). “Terminales exclusivos de servicios Metro bus para evitar congestión”.
- La Nación (29 de junio de 1990). “Nuevo terminal Metrobús”.
- La Nación (6 de diciembre de 1990). “El Metro bus le pone color”.
- La Nación (13 de diciembre de 1990). “Buses alargan el Metro”.

- Leyton Robinson, C. (2020). La ciencia de la erradicación: modernidad urbana y neoliberalismo en Santiago de Chile, 1973-1990. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- López Trigo, L. (2010). Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano. Biblioteca Nueva.
- AUTOR. (2014). Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1938-1941. *Tiempo histórico*, (8), 115-134. <http://revistas.academia.cl/index.php/tiempohistorico/article/view/186>
- Marnot, B. (2006). La genèse du concept d'intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du XIXe siècle à 1934. *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, (10), 150-167. https://www.tstrevista.com/sumarios/sum10/sumario_10_005_es.asp
- Martínez- Delgado, G., & Mejía, G. (Eds.). (2021). Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina. Universidad de Guanajuato. <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2021/09/Despues-de-la-heroica-fase-de-exploracion-web-1.pdf>
- Merger, M. (2006a). Introducción del dossier Transportes e intermodalidad en Europa. *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, (10), 35-37.
- Mensaje Presidencial (1977). Mensaje presidencial de 1977. La Junta de Gobierno informa al país.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Dirección General del Metro (MOP - DGM) (1974). Metro de Santiago: vialidad urbana y transporte urbano.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Dirección General del Metro (1982). El Metro de Santiago cumple una etapa.
- Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Metro (1987). Memoria.
- Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Metro (1988). Memoria.
- Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Metro (1990). Memoria 1990.
- Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Metro (1991). Memoria 1991.
- Miralles Guasch, C. (2002). Ciudad y transporte: el binomio imperfecto. Editorial Ariel.
- Morales, S. (1988). El Metro de Santiago. *EURE*, 14(42), 19-41. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/978>
- Olavarría Gambi, M. (Ed.). (2010). ¿Cómo se formulan las políticas públicas en Chile? (Vol. Tomo 3. El Transantiago.). Editorial Universitaria.

- Paredes Molina, R., & Baytelman, Y. (1996). Urban public transport deregulation: the chilean experience. *Estudios de Economía*, 23, 193-210. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/127587>
- Pavez Reyes, I. (2006). Vialidad y transporte en la metrópoli de Santiago, 1950-1979: concepto y estrategia de ordenación del territorio en el marco de la planificación urbana y regional por el Estado de Chile [Tesis doctoral]. En E.T.S. Arquitectura (UPM). <https://oa.upm.es/452/>
- Pinochet, A. (1974). Un año de construcción, 11 de septiembre de 1973 11 de septiembre de 1974. El Jefe Supremo de la Nación, General Augusto Pinochet informa al país, s/d.
- Riveros Requena, C. (1997). El problema de la contaminación atmosférica en Santiago de Chile, 1960-1972 [Tesis Licenciatura en Historia PUC]. Pontificia Universidad Católica de Chile. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-9948.html>
- Ureta, S. (2017). Transantiago: o el fallido ensamblaje de una sociedad de clase mundial. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Valdivia, V. (2003). El golpe después del golpe: Leigh vs. Pinochet, Chile 1960-1980. LOM.
- Vecslir, L., & Blanco, J. (2023). Centralidades urbanas. In D. Zunino, P. Jirón, & G. Giucci (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 29-40). Teseo. <https://www.editorialteseo.com/archivos/30233/nuevos-terminos-clave-para-los-estudios-de-movilidad-en-america-latina/>

Notas de autor

- (1) Licenciado y Magíster en Historia, Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Docente Escuela de Historia, Universidad Diego Portales.
- (2) Licenciado y magíster en Historia por la Universidad de Chile y doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Investigador del Instituto de Ciencias Sociales (ICSO), Universidad Diego Portales.



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369278192001>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Marcelo Mardones Peñaloza, Waldo Vila Muga

REDES NEOLIBERALES: PROYECTOS Y POLÍTICAS DE INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE COLECTIVO DE SANTIAGO DE CHILE, 1977-1992

NEOLIBERAL NETWORKS: INTERMODALITY PROJECTS AND POLICIES IN PUBLIC TRANSPORT IN SANTIAGO DE CHILE, 1977-1992

REDES NEOLIBERAIS: PROJETO E POLÍTICAS DE INTERMODALIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO EM SANTIAGO DO CHILE, 1977-1992

CUADERNO URBANO. Espacio, cultura, sociedad
vol. 37, núm. 37, p. 11 - 32, 2024

Universidad Nacional del Nordeste, Argentina
cuadernourbano@arq.unne.edu.ar

ISSN: 1666-6186 / **ISSN-E:** 1853-3655

DOI: <https://doi.org/10.30972/crn.37377516>

La revista permite al autor conservar su derecho de publicación sin restricciones.



CC BY-NC-SA 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.