



Universidad de Chile  
Facultad de Filosofía y Humanidades  
Licenciatura en Historia

Seminario de Grado:  
Procesos urbanos y sociales en Chile

# La idea de movilidad en el Santiago desarrollista. La inserción estatal en el sistema de transportes urbano colectivo en la capital chilena (1945-1953)

Informe para optar al Grado de Licenciatura en Historia presentado por:

Alumno: Gabriel Ignacio Cepeda Ramírez

Profesor guía: Ulises Cárcamo Sirguiado

Santiago de Chile  
2023

*Para Ximena y Manuel.*

## Índice

1. Introducción.....	4
Marco teórico.....	5
Problema histórico .....	11
2. Santiago, una ciudad en crecimiento.....	13
Santiago de Chile a inicios del siglo XX .....	14
Midiendo la ciudad y una nueva organización territorial en Santiago.....	15
Densidad de la población y zonificación.....	17
3. En miras hacia nuevas ideas urbanísticas .....	20
El urbanismo moderno y su institucionalización en Chile .....	20
4. El servicio de transporte colectivo en Santiago .....	22
La política municipal .....	23
Avances tecnológicos y desarrollo del transporte.....	23
La situación del transporte durante el siglo XX.....	24
5. El proyecto de transporte de la ENT S.A. ....	26
Un proyecto desarrollista del Frente Popular .....	29
Las nuevas líneas y expansión de la ciudad .....	30
6. Conclusiones .....	32
7. Anexos .....	34
8. Fuentes y Bibliografía .....	35

## 1. Introducción

La ciudad es, y será, una construcción política, nos plantea el historiador argentino José Luis Romero (1976, 2013<sup>1</sup>). Las políticas llevadas a cabo por un Estado convergen y son llevadas a la práctica en un espacio específico, para este caso, una ciudad. El conjunto de políticas son parte de una proyección que se realiza en el espacio urbano, lo moldean y le otorgan funcionalidad. De esta manera, entendemos como el surgimiento de una ciudad forma parte de una construcción, si bien espontáneo y para la mayoría de los casos, sin mayores niveles de planificación, estas son modificadas desde la arena política. Si las políticas vienen a modificar y moldear espacios urbanos, podemos entender que existe una multiplicidad de tipos de ciudades. Desde esta perspectiva es que surge el presente trabajo.

Una ciudad, como objeto dinámico y cambiante sufre modificaciones. Así, la variación en su composición demográfica es parte de aquellas variables que cambian su estructura, y rompen con sus lógicas de ordenamiento. Esta ruptura, generada por cambios en el entramado urbano generan necesidades en la población. El crecimiento urbano, tiene como resultado que los servicios básicos se copen y que requieren de un mayor alcance, entre estos servicios se presenta la movilidad. Para el caso de Santiago la necesidad por movilizarse se construye con años de ineficiencia durante el siglo XX y específicamente desde su segunda década, momento en que los servicios se ven sobrepasados según el aumento de población local. Este aumento demográfico no viene solo a densificar los espacios del centro sino que también a ampliar los márgenes pensados para el establecimiento residencial. Según esto es que el transporte por la ciudad se hace una demanda cada vez más importante. Aquí se desprende una comprensión de como una organización del espacio puede ser establecida a partir de diversas aristas. Tensionar la relación transporte y ciudad es una tarea constante.

En materia de transporte, Santiago del siglo XX, se caracteriza por mantener un servicio privado, con lentos procesos de modernización, en donde si bien se adoptan nuevas tecnologías, estas no dan abasto a una demanda creciente. En este contexto, se producen manifestaciones realizadas por trabajadores y pasajeros del sistema de transporte de la capital chilena entre 1938 y 1941, con especial énfasis en la paralización de la ciudad en mayo de 1941. Estas buscaban mejorar las prestaciones laborales, como también posicionar al transporte en medio del debate público y político. Así, cuatro años más tarde, con la creación de la Empresa Nacional de Transportes S.A. (ENT), emerge un nuevo actor en el servicio de transporte urbano en Santiago: el Estado. Esta situación retrata como las problemáticas urbanas vienen a construir una doble dimensión, por un lado el problema en sí mismo, aquella falta o insuficiencia que afecta a un grupo de población en la ciudad. Y por otro, la respuesta estatal hacia el problema.

---

<sup>1</sup> Las ideas del autor relativas a las ciudades se encuentran en: *Latinoamérica, las ciudades y las ideas* (1976), y en, *La ciudad occidental. Culturas urbanas en Europa y América* (2013). Este último título forma parte de una recopilación de las clases dictadas por Romero entre 1965 y 1973. Ambos textos han sido editados por Siglo veintiuno.

El presente trabajo se centra en el proyecto estatal de transporte público urbano de pasajeros, buscando dar cuenta de los planes urbanísticos que se llevaron a cabo en la capital chilena, y, cómo estos modificaron y crearon un nuevo tipo de ciudad. Según el periodo en cuestión, se alude a una ciudad desarrollista, y a la movilidad urbana que esta comienza a presentar. Estos dos componentes se dan bajo lógicas estatales encabezadas por el Frente Popular. De esta manera, el trabajo aborda una respuesta a una problemática urbana, derivada de los procesos de modernización y urbanización. Este posicionamiento histórico nos orienta hacia posibles interpretaciones, como también hacia fuentes para su abordaje.

Para lograr lo anterior es preciso establecer un contexto lo más acabado posible, en donde el crecimiento horizontal, el copiamiento urbano y los desplazamientos pendulares serán los ejes centrales para la interpretación planteada. Por otra parte, si consideramos que los proyectos de urbanismo surgen como una radiografía de un momento histórico específico, se hace necesario plantear el devenir de la disciplina urbanística en medio de procesos de modernización e institucionalización, lo que legitima sus proyectos.

El transporte urbano, al participar de un proyecto de ordenamiento se hace indispensable construir la realidad del transporte de la ciudad hasta antes del surgimiento de la empresa nacional, esto con la finalidad de interpretar posibles rupturas. Además, con el análisis mismo del proyecto Empresa Nacional de Transporte S.A, se busca dar cuenta del origen del proyecto desarrollista que plantea la construcción de un determinado tipo de ciudad.

En definitiva, no se busca un simple análisis de un programa político del periodo en cuestión, más bien se expone en este trabajo una narración crítica del desarrollo de toda una forma de pensar la ciudad, desde la consolidación de un plan de organización, que busca posicionar lo moderno en la capital de Chile. Es una lectura de la evolución y cambios de la ciudad a partir de la consolidación de un proyecto de transporte que se inserta en un momento político específico. En este entendido, las características de los proyectos desarrollistas nos insertan en una intencionalidad política, desde el prisma del desarrollo y la productividad, al momento de construir una ciudad

El transporte, entonces, se entiende como un condicionante de la producción, lo que sumado a las aspiraciones estatales del Frente Popular, dio como resultado un proyecto que apuntaba a un aumento sostenido y constante en el flujo de capitales, más que desarrollar una propuesta de movilización y mejora del llamado Derecho a la ciudad de las personas.

## **Marco Teórico**

Los márgenes teóricos e interpretativos del escrito se mueven a partir del entendimiento que las necesidades urbanas forman parte de lo que el filósofo francés Henri Lefebvre plantea como el Derecho a la ciudad, proposiciones que se posicionan en la escuela

geográfica francesa, y posterior escuela geografía radical<sup>2</sup>. El autor propone que los problemas urbanos pueden surgir desde la organización industrial y la planificación territorial. Estas vienen a racionalizar el espacio urbano, organizándolo y modificando su estructura según lógicas de productividad<sup>3</sup>. Así, el Derecho a la ciudad guarda relación con un ordenamiento establecido a partir de lógicas estatales ligadas a la industria y su desenvolvimiento, y, es esta arista la que genera nuevas medidas y requerimientos mínimos para habitar un espacio.

El crecimiento de la ciudad, originado por el movimiento de grupos al interior de la ciudad, se expresó en la creación de barrios o zonas específicas en cada urbe, establecidas según capacidad de renta, lo que provoca un proceso de división y diferenciación. Con grupos cada vez más alejados de otros, la movilidad se plantea como un Derecho desde lo urbano. Moverse al interior de la ciudad para la realización de diversas actividades se torna una Derecho por su importancia. En definitiva, se trata del crecimiento de las necesidades surgidas en los procesos de urbanización y modernización en donde el Derecho a la ciudad es formar parte de esta.

Al llevar la conceptualización anteriormente planteada al caso de estudio se puede entender que el grueso en el número de viajes realizados al interior de la ciudad de Santiago durante la primera mitad del siglo XX, se encuentran estrechamente relacionados con la lejanía de la población con respecto al centro, espacio que concentra actividades comerciales y financieras. Es el movimiento de capitales lo que genera flujos de movimiento de personas por la ciudad<sup>4</sup>, y por ende, aquella variable que dinamiza los viajes en transporte colectivo.

Un punto relevante en la construcción crítica-analítica del espacio es la interpretación de su producción. Según lo que nos plantea Milton Santos, son las técnicas utilizadas por los actores, que poseen poder de agencia, aquellas herramientas encargadas de reproducir un espacio<sup>5</sup>. En este sentido, se debe tensionar la orientación con la cual se utiliza la técnica, comprendiendo que esta tiene objetivos políticos y una intencionalidad. El autor también nos plantea la existencia de un rol activo por parte del estado en esta producción, siendo la entidad pública aquella encargada de confeccionar un territorio<sup>6</sup>. Según las ideas plasmadas es que se reproducen lógicas espaciales, se le otorga funcionalidad, y en definitiva, se crea un espacio urbano o ciudad. Un ejemplo de esto es el uso de proyectos urbanísticos, o planes de

---

<sup>2</sup> Para esta escuela de pensamiento geográfico el interés del estudio del espacio no radica exclusivamente en la comprensión de los elementos que este contiene, sino más bien en comprenderlo como un espacio socialmente producido. Esta escuela entiende, al espacio, y a sus relaciones, como un punto estratégico en el desenvolvimiento de la vida, de las formas de habitar y de las políticas que impactan en él, es decir, el espacio tiene un carácter estratégico. Kirk Mattson, "Una introducción a la geografía radical", *Cuadernos críticos de geografía humana* 3, n.º 13 (enero de 1978). Para el caso del presente estudio, entenderemos no sólo a la ciudad como aquel punto estratégico, sino también la división que esta tiene en su interior. La composición de una ciudad viene siendo aquel punto estratégico de análisis.

<sup>3</sup> Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad* (Madrid: Capitán Swing, 1968).

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Milton Santos, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción* (Barcelona: Ariel, 2000), 31.

<sup>6</sup> Milton Santos, "La problemática urbana en América Latina" (Montevideo: Palacio Municipal, 1989).

ordenamiento territorial, los cuales irán confeccionando un espacio y produciendo lógicas de producción según la funcionalidad que se le otorgue.

Al respecto, se puede observar como el Derecho a la ciudad se encuentra mediado por las técnicas utilizadas. También es posible afirmar que la ampliación de Derechos para el habitar un espacio se amplían según las funciones que se le otorguen a este mismo, desde una visión de reproducción territorial y desde las técnicas implementadas. Para el caso aquí estudiado, es el Estado aquel agente capaz de producir lógicas espaciales, a partir de la puesta en marcha de su proyecto de transporte urbano durante la primera mitad del siglo XX.

El Derecho a movilizarse forma parte esencial de una ciudad que se inserta en un contexto particular. De forma más específica, la interpretación de los planes de urbanismo se encuentra en medio de los procesos de desarrollo y la modernización, teniendo al crecimiento como motor de su desenvolvimiento. Durante el siglo XX, la modernización trae consigo procesos de urbanización en la región, la cual incorpora diversas dimensiones las que van desde la demografía, hasta la cultura, pasando por una modernización territorial<sup>7</sup>. Para el siglo en cuestión, es necesario tener en consideración la importancia de las dinámicas de mercado en los procesos de modernización<sup>8</sup>.

Al plantear la idea de que la urbanización es parte constitutiva de los procesos de modernización, cabe preguntarse hacia dónde remite el significado de este concepto. En sí, la urbanización alude a cambios en múltiples aspectos de la vida de una sociedad, estos van desde cambios territoriales y físicos, hasta cambios en los modelos de vida, abarcando dimensiones económicas sociales y culturales<sup>9</sup>. Cabe destacar que los procesos de urbanización pueden ser categorizados como procesos de larga duración, y que para la región de América Latina se dan con mayor fuerza durante los siglos XIX y XX. Este es un proceso de constante desenvolvimiento. En definitiva, la urbanización viene a generar un cambio en el sistema de valores. Se genera una nueva manera de vivir y habitar un espacio determinado.

Un componente esencial de la urbanización alude a la existencia de un aumento en el número de habitantes de un espacio determinado, generando así, una sociedad más amplia y diversa. Para el análisis del siglo XX esta característica deriva en un nuevo componente, la sociedad de masas<sup>10</sup>. Así, este aumento en el número de habitantes, en paralelo a la creciente urbanización de un espacio, generan nuevas necesidades en sus habitantes. Diversos autores catalogan este momento como un aumento en las luchas urbanas<sup>11</sup>. De ahí que es posible

---

<sup>7</sup> Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (Santiago: Ril editores, 2018), 29.

<sup>8</sup> François Ascher, *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día* (Madrid: Alianza, 2007), 22.

<sup>9</sup> Clark, 2000 [1966]. Urban World/Global City, En Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, 27.

<sup>10</sup> Óscar Calvo, *Urbanización y revolución en América Latina. Santiago de Chile, Buenos Aires y Ciudad de México (1950-1980)* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2022), 19.

<sup>11</sup> Un ejemplo de la proliferación de las luchas urbanas son aquellas que se producen a partir de la búsqueda y defensa de espacios al interior y las afueras de los límites de una ciudad (Calvo, 2022:19). Para el caso chileno,

observar como la urbanización, no es solo la ampliación de los márgenes urbanos, sino también una nueva manera de habitar. Es un proceso extenso que amplía el número de personas que habitan un espacio, y que genera nuevas necesidades.

Es importante tener en cuenta que todos los procesos anteriormente mencionados acontecen en espacios físicos específicos, y para este caso nos centramos en la ciudad. Tanto la modernización como la urbanización tienen lugar en un espacio urbano. Esto nos lleva a plantear la importancia del estudio de las ciudades, y es que según lo que se busca presentar, esta es objeto en sí misma. La ciudad es objeto y escenario de su historia, y, a su vez, un elemento de análisis. Esta es presentada como un dispositivo de consolidación de proyectos políticos, formando así una organización construida políticamente<sup>12</sup>. Es aquel escenario donde se plasman ideas y se proyectan vidas. La interpretación de procesos que la envuelven nos lleva a estudiar su forma, cambios y dinamismo.

Si entendemos a la ciudad como aquel espacio en donde se plasman ideas y proyectos, es correcto afirmar que no existe una sola ciudad, sino más bien, una multiplicidad de configuraciones de ciudades<sup>13</sup>. Nos encontramos con un panorama que da a entender la existencia de tipos de espacios urbanos, los cuales varían dependiendo de cómo se observe y utilice, en otras palabras, una ciudad no es igual a otra, y es según la sociedad que la piensa y crea, el punto de inflexión y cambio<sup>14</sup>. Las ciudades vienen a mostrar que su transformación es parte de una función entregada desde la arena política.

La aceleración de los procesos de urbanización y modernización, van configurando lo que se ha presentado como una sociedad de masas de tipo urbana. A su vez, el aumento sostenido de la población genera nuevas necesidades, las cuales pueden ser interpretadas como parte de la cuestión urbana. Esta última conceptualización se refiere a aquellas contradicciones dadas en el espacio urbano, y que generan nuevos requerimientos y necesidades<sup>15</sup>. Es así como, desde el florecimiento de una ciudad, entendiéndolo como un proceso espontáneo, en desmedro de uno de tipo planificado<sup>16</sup>, surgen problemáticas de tipo urbanas. La expansión de la ciudad, lo cual se encuentra estrechamente relacionado con los aumentos de índices demográficos, de urbanización y modernización de un espacio, hace que emerja la movilidad como parte de la multiplicidad de problemáticas de una ciudad<sup>17</sup>.

---

y desde un análisis historiográfico, esto queda retratado en los trabajos de autores como Espinoza 1988 y Deshazo 2007, en donde la cuestión habitacional es parte de los ejes centrales de discusión y análisis.

<sup>12</sup> Jose Luis Romero, *La ciudad occidental. Culturas urbanas en Europa y América* (Buenos Aires: Siglo veintiuno editores, 2013).

<sup>13</sup> Jean-Luc Nancy, *La ciudad a lo lejos* (Buenos Aires: Manantial, 2017).

<sup>14</sup> Romero, *La ciudad occidental. Culturas urbanas en Europa y América*.

<sup>15</sup> Estas se encuentran dadas, según la sociología urbana, a partir de la forma espacial que se genera en lo urbano, por el proceso de producción, incluyendo el desarrollo de un modo particular de producción y a partir de concepciones ideológicas puestas en lo urbano. Manuel Castells, *La cuestión urbana* (Madrid: Siglo veintiuno editores, 1974), 14-18.

<sup>16</sup> En este sentido comprendemos que la ciudad es una creación humana y político. Por lo tanto, se le otorga una función, que viene a ser la puesta en práctica de componentes teóricos que representan una intencionalidad. Romero, *La ciudad occidental. Culturas urbanas en Europa y América*, 53.

<sup>17</sup> Manuel Castells, *Movimientos sociales urbanos.*, 3ª ed. (Madrid: Siglo XXI de España, 1977).



Esto nos lleva a entender a la ciudad como un proyecto político que se encuentra en constante crecimiento, y que desde aquella lógica se manifiestan nuevas necesidades y respuestas, es que surge la inquietud por el tipo de abordaje que se extiende. En este sentido, la problemática histórica que se plantea busca ser abordada desde la Historia urbana. Este campo disciplinar pretende dar interpretaciones a múltiples problemáticas que acaecen en el espacio urbano. En palabras de los historiadores de la arquitectura, Liernur y Aliata, la Historia urbana es la historia de los fenómenos urbanos, esto es, la transformación en el tiempo de la forma y la materialidad de la ciudad, entendiendo por ello desde los procesos de urbanización hasta los discursos de la urbanística, desde los aspectos morfológicos hasta las representaciones y los usos sociales de la ciudad<sup>18</sup>.

Según lo expuesto, las necesidades emergentes a partir de los procesos de urbanización forman parte de la problemática urbana. Es en este punto, y a partir del posicionamiento metodológico, que se presenta una doble dimensión. Si bien por un lado surge una necesidad, la cual deriva en un problema, a su vez, también brota una manera de atacar y dar respuesta.

Esta respuesta muchas veces se construye a partir de la implementación de un orden urbano, que se consolida desde el establecimiento de un tipo de administración territorial. Esta última es la orientación, del presente escrito, que permite dar una interpretación a modelos de ordenamiento urbano y posterior construcción de tipos de ciudades, considerando los planes políticos de un orden particular. Para esto, la investigación se apoya metodológicamente, y de manera más específica, en la Historia de la urbanística, entendida como una sub-área de la Historia urbana que tiene como foco de estudio las técnicas urbanísticas utilizadas para dar cuenta de los nacientes problemas de la ciudad industrial<sup>19</sup>. Este enfoque tensiona las ideas de orden, formas de administración, implementación de políticos, etc. Para Santos<sup>20</sup>, estas serían las técnicas que reconfiguran un espacio.

Resulta pertinente, en contexto del presente trabajo, dar a conocer que se entiende por urbanismo. Es una disciplina que nace, y profesionaliza, a partir de la búsqueda de entendimiento de nuevas necesidades durante el siglo XX, y puede ser resumida como una práctica primordialmente ordenadora<sup>21</sup>. De esta forma, y continuando los argumentos planteados, es posible decir que esta manera de interpretar un ordenamiento urbano, pasa a formar parte de una vía de construcción de ciudad. Es el paso de la necesidad a la respuesta.

De este modo, es posible decir que el estudio de la urbanística alude a la búsqueda de una interpretación de procesos sociales y urbanos, por lo que plantea la necesidad de

---

<sup>18</sup> Jorge Liernur y Fernando Aliata, comps., *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones y ciudades* vol. 6, (Buenos Aires: AGEA, 2004a), 171.

<sup>19</sup> Arturo Almandoz, *Entre libros de historia urbana: Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina* (Caracas: Editorial Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, 2008), 26.

<sup>20</sup> Santos, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*.

<sup>21</sup> Almandoz, *Entre libros de historia urbana: Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*. 27.

presentar la espacialidad como un lugar en donde se producen cambios, y se manifiestan necesidades. Es así cómo podemos decir que esta disciplina y herramienta política es una radiografía del momento que busca dar con un entendimiento más acabado de las necesidades que surgen y se profundizan en un espacio urbano. Para el caso de este trabajo, las necesidades a trabajar radican en la movilidad de una ciudad cada vez más poblada.

El urbanismo se concibe tanto como una disciplina, como herramienta política utilizada para efectos productivos, lo que deriva en la interpretación de aquellas herramientas y prácticas que buscan dar un orden y sentido particular a una ciudad. Además, esta surge en un contexto histórico particular, lo que posiciona el presente escrito en medio de las consecuencias de los procesos de urbanización, y posterior cambio de formas de habitar de la ciudad de Santiago.

En definitiva, el presente trabajo se desarrolla desde la óptica de los estudios urbanos, para así lograr concebir a la ciudad como un espacio en construcción con fines determinados. Historiográficamente es un posicionamiento desde la Historia de la urbanística. Esta última arista de análisis nos revela parte de su importancia, puesto que, orienta la construcción de un análisis crítico, no solo de un momento histórico en particular, sino de un modelo de ciudad y de una forma de pensar un orden. En suma, “hablamos, por tanto, de realizar un examen crítico a la actividad denominada urbanismo y no tanto de creer o no en la palabra de los urbanistas, ni admitir sin objeciones los efectos de sus proposiciones y decisiones”<sup>22</sup>.

Al relacionar las ideas de urbanismo, como disciplina y práctica, en conjunto con la concepción de multiplicidad de ciudades, se observa que el este puede formar parte de una construcción específica. Un proyecto urbanístico también puede ser considerado como parte de un complejo sistema de planificación urbana, definido como intento de gestión y de previsión de estos problemas a través de un conjunto de medidas, instituciones y prácticas<sup>23</sup>.

La relación entre el crecimiento constante de la ciudad y el aumento de la población es lo que genera nuevas y crecientes necesidades, que demandan conectividad. Para el siglo XX, el Derecho a la ciudad incluye los movimientos libres de personas en un espacio, el poder estar conectados y movilizarse para la realización de actividades<sup>24</sup>.

Aquel servicio encargado de proporcionar esta movilidad en una ciudad es el transporte. Estos vienen a revolucionar la ciudad, posicionando esta variable como un eje central en la vitalidad de un espacio<sup>25</sup>. Este tipo de prácticas de planificación tienen impacto en lo urbano, proyectando políticas modernizadores. En definitiva, es el transporte aquel elemento que da vida a una población, el que posibilita que los actores de un espacio interactúen, dotándolos de movilidad, y, construyendo nuevas formas de habitar y de ciudad.

---

<sup>22</sup> Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, 62.

<sup>23</sup> Castells, *Movimientos sociales urbanos*.

<sup>24</sup> Lefebvre, *El derecho a la ciudad*.

<sup>25</sup> Carme Miralles-Guasch, *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto* (Barcelona: Ariel, 2008), 12-15.

Uno de los puntos relevantes al momento de tratar con análisis de transporte es construir una diferenciación entre sus funcionalidades. Así, es importante considerar la construcción de planes de urbanismo que se dan en la ciudad, por lo cual, el tipo de transporte será de tipo urbano, diferenciándolo del rural. Por otro lado, hay que diferenciar los transportes urbanos de tipo colectivos y públicos, los que refieren a quien proporciona el servicio. La primera acepción alude a su forma genérica, sin caer en mayores diferenciaciones, minestars que el transporte público apunta a una “oferta estatal de la actividad”<sup>26</sup>.

### **Problema histórico**

Al tener presente que los procesos de desarrollo, modernización y urbanización se encuentran estrechamente ligados, al menos para la región de América Latina, al crecimiento de la población, y a través de esta al aumento del espacio utilizado, o mancha urbana, es posible plantear nuevas inquietudes sobre cómo las personas se movilizan en un territorio cada vez más extenso. No es solo el pensar cómo se moviliza un grupo, sino que también el interpretar planes de movilidad de un momento particular. Es decir, analizar críticamente hacia donde apunta el plan de movilidad, o más bien, cuál es su intencionalidad.

El estudio del transporte urbano, y además público, es aquel punto de intersección entre política, sociedad y ciudad. Son planes políticos puestos en marcha en la espacialidad de la ciudad, que vienen a dar respuesta a necesidades sociales. Es la respuesta a una demanda, en un espacio determinado. El transporte es, a su vez, el retrato vivo del crecimiento y del cambio urbano. Su interpretación nos puede indicar hacia donde crece una ciudad, como también qué tipos de cambios se produce. En definitiva, este tipo de estudios proporciona otra escala interpretativa al desenvolvimiento de una ciudad.

En el caso chileno, se busca posicionar y dotar de poder de agencia al Estado en materia de transporte. Según el momento histórico se pretende construir un proyecto modernizante para el transporte capitalino desde lógicas desarrollistas. De esta manera, convergen ideas que crean la Empresa Nacional de Transportes S.A. (ENT), siendo ésta la primera empresa nacional de transporte del país. Esta viene a configurar y transformar la ciudad de Santiago.

Esta primera empresa nacional guarda relación con las políticas estatales en materia de transporte, pues, desde su inserción el Estado se hace presente como entidad que proporciona dicho servicio. Además, al ser un proyecto impulsado para la capital chilena, junto con otras dos ciudades<sup>27</sup>, se perfila la importancia del proyecto. Se instaura un sistema de transporte que busca modernizar la ciudad capital, entendiéndose como el mayor escenario de tomas de decisiones del país. Por último, su relevancia se vincula con comprender las

---

<sup>26</sup> Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila, *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981* (Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017), 18.

<sup>27</sup> Valparaíso y Concepción.

bases de la próxima empresa nacional. Esto se da a partir de la refundación de la ENT, en 1953. Es en este segundo caso donde se concentran el mayor volumen de trabajos.

El presente trabajo se encuentra estrechamente relacionado, no solo con la comprensión de un proyecto urbanístico, de sus implicancias políticas e intencionalidad, sino también con la comprensión de dinámicas que reproducen espacios. La aproximación a este tipo de procesos históricos otorga herramientas para observar la existencia de espacios que se reproducen desigualmente, y que mantiene dichas lógicas de desarrollo durante el siglo XXI<sup>28</sup>. Se trata del estudio de la evolución y transformación de la ciudad de Santiago, pero también es una interpretación del pasado en vista a problemas que continúan en el presente. En otras palabras, el estudio la historia del transporte urbano colectivo es una forma de aproximarse a las dinámicas y tensiones sociales presentes en la actualidad de Chile<sup>29</sup>.

Si consideramos que, desde una perspectiva histórica, el presente se explica desde la interpretación de procesos del pasado, el adecuado estudio de la ciudad requiere de interdisciplinariedad. Algunos autores<sup>30</sup>, han denominado este tipo de estudios como la ciencia de la ciudad, presentándola como un punto de encuentro entre varios saberes disciplinares, para así lograr un entendimiento más acabado de los problemas que acaecen en un espacio urbano. Entre las investigaciones que aportan para su entendimiento destacan la economía, demografía, cartografía, sociología e historia. Esta última orienta la búsqueda del origen de la cuestión, para lograr una delimitación más acabada de la problemática urbana<sup>31</sup>, a partir de la suma al análisis de elementos espaciales y temporales. Así, este trabajo busca nutrir su argumento con insumos proporcionados no solamente desde el uso del método histórico y los datos proporcionados por el material documental, sino también desde análisis demográfico y espacial.

El proyecto político del Frente Popular guarda relación con la búsqueda de modernización del país en múltiples frentes<sup>32</sup>. Es una construcción política para el establecimiento de un desarrollismo económico, en dicho sentido, las lógicas establecidas en una ciudad buscan construir un espacio. Desde esta visión el rol del Estado es el eje central para pensar las problemáticas urbanas<sup>33</sup>, o sea, es una perspectiva que ve la acción estatal como parte de la solución y a su vez, que presenta su accionar como parte de las incidencias. En consecuencia, el proyecto de transporte público urbano es parte de una modernización anclada a una realidad política, desde donde emergen fines específicos.

---

<sup>28</sup> Óscar Calvo, *Urbanización y revolución en América Latina. Santiago de Chile, Buenos Aires y Ciudad de México (1950-1980)* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2022), 21.

<sup>29</sup> Simón Castillo y Marcelo Mardones, "El transporte público y la movilidad en Chile urbano: experiencias, problemas y proyecciones. Notas para un balance historiográfico", en *La ciudad en movimiento. Estudio históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, ed. Simón Castillo y Marcelo Mardones (Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2021).

<sup>30</sup> Lefebvre 1968, Castells 1974 y 1977, por ejemplo.

<sup>31</sup> Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, 59.

<sup>32</sup> Pedro Milos, *Frente Popular en Chile. Su configuración: 1935-1938* (Santiago: LOM, 2008), 339-341.

<sup>33</sup> Manuel, *Movimientos sociales urbanos.*, 7.

Surge, entonces, la inquietud por estudiar el tipo de ciudad que se construye a partir de las lógicas desarrollistas, y que son puestas en práctica a partir del proyecto político de la Empresa Nacional de Transporte S.A., y si en definitiva, el proyecto del Frente Popular constituye un aumento en el Derecho a la ciudad de los habitantes de Santiago, o si es parte de un proyecto que busca profundizar un modelo económico y social. En resumen, el presente escrito tiene como objetivo general comprender cómo se constituye la configuración de una ciudad y la concepción de movilidad urbana dada por el Estado desarrollista chileno a partir de su irrupción en el servicio de transporte público con la creación de la Empresa Nacional de Transporte (ENT). Esta tensión entre Derecho a la ciudad y la ampliación de un sistema económico y de valores basado en el desarrollo industrial, se construye desde el entendimiento de la génesis misma del proyecto, por lo tanto, en análisis de las primeras leyes que le dan forma a la empresa estatal tiene amplia relevancia. Este vértice de la problemática del transporte es parte de los insumos que proporciona la Historia al estudio de la ciudad.

Para alcanzar lo anterior, en primer lugar, se identificará el contexto de inserción del Estado como agente en el servicio de transporte público en Santiago. En segundo lugar, se construirá un análisis de la trayectoria y formas en que se ha abordado el urbanismo como disciplina. Como tercer objetivo específico se buscará caracterizar el servicio de transporte colectivo de Santiago durante la primera mitad del siglo XX. Y, por último, se analizará el proyecto de transporte de la ENT S.A., a partir de aquellos márgenes legales que le proporcionan sus limitaciones de acción.

## **2. Santiago, una ciudad en crecimiento**

La importancia que tiene el estudio de los planes de ordenamiento que se llevan a implementar en Santiago se encuentran estrechamente relacionadas con la función de centro decisorial que tiene con respecto a todo el país. El contexto en cuestión se encuentra caracterizado por la presencia de un aumento constante en la población urbana, y por cambios en la administración del territorio, específicamente a partir de la creación de nuevas comunas, lo que significa la división de grandes espacios.

La composición urbana de un espacio y momento preciso se relaciona con la naturaleza misma de la práctica del urbanismo. Esta mirada científica de un espacio puede ser entendido como una herramienta tanto práctica como teórico, en donde se intersectan múltiples disciplinas, las cuales tiene como objetivo proporcionar un diagnóstico que permita conocer y acercarse a las realidades urbanas de un espacio, en definitiva, buscar otorgar una orientación para la adaptación de las necesidades en un medio particular<sup>34</sup>. Es una radiografía del momento para dar respuesta a nuevas necesidades que surgen, para este caso, a partir de un crecimiento de la población local. De esta manera, gracias al conocimiento del contexto de construcción de un proyecto urbano, es posible interpretar de mejor manera sus direcciones.

---

<sup>34</sup> Jorge Liernur y Fernando Aliata, comps., *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones y ciudades* vol. 6, (Buenos Aires: AGEA, 2004b), 134.

## Santiago de Chile a inicios del siglo XX

La ciudad de Santiago se ha caracterizó por presentar un aumento sostenido de su población con una intensificación durante el último cuarto del siglo XIX y las primeras décadas del siglo siguiente<sup>35</sup>. Dicho proceso no significó únicamente un aumento en las cifras demográficas, sino también un cambio en su fisonomía a partir de un crecimiento en su extensión territorial. De esta manera, se amplió la mancha urbana junto al desarrollo del tejido urbano de la ciudad. Esto último hace referencia a una escala de análisis espacial que no se limita a la construcción analítica de la morfología, sino más bien a un estudio de la capa más externa de la forma de vivir en una ciudad, atendiendo a la vida urbana<sup>36</sup>, lo que implica nuevas exigencias y maneras de relacionarse con la ciudad y con los servicios que ésta tiene.

Uno de los efectos del crecimiento y expansión del espacio urbano se evidencia en el surgimiento de nuevos barrios, algunos más cercanos y otros más apartados del centro neurálgico de la ciudad. Es decir, parte de la expansión urbana de la ciudad de Santiago obedece al desarrollo suburbano o periférico, fenómeno iniciado en el siglo decimonónico<sup>37</sup>. Es así como se va configurando y creciendo una nueva mancha urbana. Esta destaca por presentar el crecimiento de la ciudad de manera horizontal, y no vertical, aspecto clave al visualizar la configuración y expansión de la ciudad. No obstante, la literatura ha mencionado que esto no significó un desorden en amplias proporciones en la ciudad, que se mantuvieron dentro de las pautas establecidas por Vicuña Mackenna<sup>38</sup>, hasta al menos la década de 1920<sup>39</sup>, aspecto que se vincula estrechamente con los motivos de llegada de la nueva población urbana y el desarrollo de nuevas zonas en la ciudad, tal y como se retrata más adelante.

Entrado el siglo XX, el crecimiento de la ciudad de Santiago continúa, y la llegada de población hacia la capital del país se vio fomentada por la cesantía de los trabajadores del salitre, crisis que comenzaría a manifestarse durante los años 1914 y 1915 con el cierre de las primeras salitreras en la zona norte del país, pero con algunos síntomas de mejoría en la producción<sup>40</sup>. A pesar de aquello, el gran flujo de migración hacia la capital se presentó en las décadas venideras a partir de una abrupta caída de la exportación del crudo, lo que se tradujo

---

<sup>35</sup> Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana* (Santiago: Catalonia, 2007).

<sup>36</sup> Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, 31.

<sup>37</sup> José Rosas, Magdalena Vicuña y Lorena Farías, "Santiago 1910-2010. Un siglo de persistencias y transformaciones", en *Santiago proyecto urbano*, ed. Margarita Greene, José Rosas y Luis Valenzuela (Santiago: ARQ, 2011), 160.

<sup>38</sup> Las ideas sobre la modernización de la ciudad que plantea Benjamín Vicuña Mackenna se materializaron en su época de intendente de Santiago (1872-1875), y, se encuentran plasmadas en sus textos "Un año en la Intendencia de Santiago" (1872), "La transformación de Santiago. Notas e indicaciones" (1872), y en "La verdadera situación de la ciudad de Santiago" (1874). A grosso modo estas apuntan hacia el embellecimiento de la ciudad, el orden y a ideas higienistas. Ideas que son materializadas a partir de grandes obras de infraestructura como lo son la Canalización del río Mapocho y la construcción del Camino de Cintura.

<sup>39</sup> Patricio Gross y Armando de Ramón, "Calidad ambiental urbana. El caso de Santiago de Chile en el periodo 1870 a 1940", *Cuadernos de Historia 2* (1982).

<sup>40</sup> Simon Collier y William Sater, *Historia de Chile 1808-1994* (España: Editorial Cambridge University Press, 1998), 153.

en el cierre masivo de empresas productoras del mineral. Así, estos nuevos habitantes reconfiguraron la forma de habitar, ampliando las fronteras y los márgenes de la urbe.

### **Midiendo la ciudad y una nueva organización territorial en Santiago.**

El crecimiento de la población de la ciudad de Santiago puede ser medido a partir de dos grandes indicadores. Desde el punto de vista demográfico, realizando un análisis crítico de tipo cuantitativo a partir de insumos proporcionados por los censos de población llevados a cabo en el país, y por trabajos realizados por autores especializados. Y, a partir de un análisis territorial, desde este último se busca identificar el crecimiento de la población local en función de los cambios en la administración territorial de la ciudad, específicamente a partir de la creación de nuevas administraciones comunales. Lo ocurrido en la capital chilena forma parte de una expresión general de lo que sucede en Chile, en donde de manera paulatina los niveles de espacios rurales y urbanos comienzan a equipararse, para luego pasar a mayores porcentajes de espacios urbanos.

Es pertinente mencionar que los flujos migratorios que hicieron que Santiago recibiera a población de otras ciudades, no solo significó un aumento en el número de la población local, sino que también trajo consigo un proceso paulatino que apuntaba hacia la urbanización del espacio. El aumento sostenido de la población en la capital chilena se presentó durante toda la mitad del siglo XX, y se aceleró durante la primera y tercera década (ver tabla 1). La llegada de población en esas cantidades es un fenómeno sin precedentes en la historia de la ciudad.

Según los datos proporcionados por el Censo de población, se puede observar como durante el periodo 1907-1940, disminuyó el porcentaje de población que vivía en zonas rurales en la Región Metropolitana, pasando de un 30% a un 17%. A su vez, durante el mismo periodo, la población urbana aumentó de un 27% a un 37%<sup>41</sup>. Ya para 1940, la población urbana superaba a la rural, tanto en Chile como a nivel de la Región Metropolitana. Con esto podemos observar como el crecimiento de la población de Santiago se caracterizó por ser un proceso constante e inorgánico o desorganizado

Tabla 1. Demografía en Chile y Santiago<sup>42</sup>.

	<b>Población en Chile</b>	<b>Población urbana en Chile</b>	<b>Porcentaje población urbana en Chile</b>	<b>Población en ciudad de Santiago</b>
<b>1885</b>	2.454.540	1.041.765	42%	189.332
<b>1895</b>	2.815.067	1.223.407	45%	256.403
<b>1907</b>	3.242.000	1.392.026	43%	332.724

<sup>41</sup> Juan Braun et al., *Economía chilena 1810-1995: estadísticas históricas* (Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000), 231-232.

<sup>42</sup> Elaborado de datos proporcionados por: Toledo y Zapater, *Geografía general y regional de Chile*. y, Braun et al., *Economía chilena 1810-1995: estadísticas históricas*.

<b>1920</b>	3.827.000	1.723.552	46%	507.296
<b>1930</b>	4.370.000	2.119.221	49%	696.231
<b>1940</b>	5.093.000	2.639.311	53%	952.075

Como segundo indicador, para observar el crecimiento de la ciudad, se presentan los cambios administrativos realizados en un espacio para dar con una mejor organización territorial. Los significados y objetivos de esta nueva organización territorial se encuentran relacionados con una subdivisión política de un territorio, para lograr dar con una mejor administración, tanto a nivel administrativo como en la entrega de servicios. Ejemplo de esto es la creación de nuevas comunas en Santiago, por lo tanto, se debía modificar los límites territoriales de otro espacio mayor. De esta manera, es posible decir que una forma para observar el crecimiento de la ciudad, tanto a nivel demográfico como urbano, guarda relación con un reordenamiento en la administración del espacio<sup>43</sup>.

En este sentido, a partir de la última década del siglo XIX, la ciudad de Santiago variaba su composición territorial. La importancia de analizar la división y posterior fundación de comunas radica en entender esta decisión política como una forma de mejorar la administración de un territorio que se encontraba estrechamente ligado al aumento de población de un espacio en particular. De esta manera, al observar la tabla 2, sale a la luz como desde 1890 se comienzan a crear nuevas comunas. Este es un proceso constante, y que traspasa las fronteras del siglo XIX, alcanzando incluso momentos durante los últimos años de 1930. Al centrar el análisis en el siglo XX, es posible decir que la expansión urbana se da de manera sectorial, hacia las zonas poniente, norte y sur.

La fundación de nuevas comunas no necesariamente construye espacios urbanos, sino que también podían ser administraciones rurales. Es decir, no todas las comunas inauguradas durante el siglo XX son espacios urbanos, tal es el caso de la Comuna de Las Condes, que si bien fue fundada a mediados de 1901, su plan de urbanización data de finales de 1945.

Tabla 2. Inauguración de nuevas comunas en Santiago<sup>44</sup>

<b>Comuna</b>	<b>Año de fundación</b>
Renca, Ñuñoa y Maipú	22 de diciembre de 1891
La Granja y Puente Alto	18 de noviembre de 1892
San Miguel	18 de agosto de 1896
Providencia	25 de febrero de 1897

<sup>43</sup> Gross y de Ramón, "Calidad ambiental urbana. El caso de Santiago de Chile en el periodo 1870 a 1940".

<sup>44</sup> Elaborado a partir Gross y de Ramón, "Calidad ambiental urbana. El caso de Santiago de Chile en el periodo 1870 a 1940". y en: Rosas, Vicuña y Farías, "Santiago 1910-2010. Un siglo de persistencias y transformaciones".



Barrancas	25 de febrero de 1901
Las Condes	26 de agosto de 1901
Quinta Normal	22 de junio de 1915
La Cisterna	10 de mayo de 1925
Conchalí	30 de diciembre de 1927

### Densidad de la población y zonificación

Un punto relevante para el entendimiento sobre la población de la ciudad son los niveles de densidad que está presenta. Estos se encuentran relacionados en primer lugar, y tal como se ha presentado, con procesos de flujos de personas, en primeros términos a partir de la llegada de población desde el campo a la ciudad. Es necesario tener en cuenta que ya para fines del siglo XIX, la ciudad se encuentra sectorizada a partir de una lógica de jerarquías sociales<sup>45</sup>, por lo que, esta llegada constante de población viene a ser un elemento disruptivo en las lógicas de organización, comprimiendo a la población de la ciudad, y específicamente en su centro. Es posible decir que este fenómeno varía la composición administrativa del territorio. Para la literatura, unos de los primeros efectos de dicho proceso es el copamiento urbano y posterior expulsión de sectores populares del centro de la ciudad, iniciando así un segundo momento de migración pero esta vez de tipo interna, o intraurbana<sup>46</sup>.

El movimiento interno de personas significa no solamente el flujo de personas de un espacio a otro, sino que también una ampliación en la mancha urbana de la ciudad, es decir, con la ruptura de sus márgenes. De acuerdo con Espinoza (1988), es posible presentar a la ciudad de Santiago a partir de cuatro grandes áreas o zonas, y si bien se busca que estas presenten funciones específicas, también mantiene grados de difusión. En primer lugar el centro, relacionado con actividades de servicios comerciales y administrativas. Seguida de esta se presenta una primera zona mixta, la cual oscila entre funciones residenciales y comerciales<sup>47</sup>, estableciendo sus límites entre las calles Yungay y Dieciocho, pero que también llega incluso a formar parte del barrio Matta-Portugal<sup>48</sup>.

Esto viene a demostrar, que las limitaciones de análisis espaciales no son rígidas, y, por otro lado, la existencia de constantes movimientos pendulares de la población de Santiago, entendiéndolos como el traslado de personas desde su lugar de residencia hacia espacios de trabajo o para la realización de trámites u otras actividades. Este último punto queda de manifiesto a partir del análisis en el número de viajes realizados por el sistema de

<sup>45</sup> Vicente Espinoza, *Para una historia de los pobres de la ciudad* (Santiago de Chile: Ediciones Sur, 1988).

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> Jürger Bähr y Ricardo Riesco, "Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago", *Revista de Geografía Norte Grande* 8 (1981).

<sup>48</sup> El arquitecto chileno, Miguel Lawner, en parte de sus memorias da cuenta de esta situación, mostrando la convivencia existente en el barrio. Miguel Lawner, *El Barrio Matta-Portugal: Voces de la ciudad* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2018).

transporte de la ciudad. En definitiva podemos decir que el traslado de personas al centro es una acción inminente para el Santiago de la época. En medio de estas dos zonas destaca el surgimiento de barrios populares, o de zonas marginales<sup>49</sup>, en donde los espacios de habitacionalidad pueden ser referenciados como conventillos.

Por último se encuentran las áreas norte y sur, la primera de estas caracterizada por ser habitación de amplios sectores populares, quienes ven copado los espacios que se encuentran entre el área comercial y residencial, y comienzan a ampliar aún más los márgenes urbanos, también se caracteriza por ser un espacio agrícola de plantación, especialmente los sectores suroeste de la ciudad. Por su parte, el área sur es considerada como uno de los espacios más poblados y alejados del centro. Según esta clasificación, es que construye un modelo teórico y analítico que tiene como resultado la aparición de una ciudad dividida por anillos concéntricos, la cual se ve potenciada por los movimientos de población interna.

Esta división de la ciudad basada en la zonificación, viene a mostrar los dos movimientos de población anteriormente mencionados. Se constata, entonces, que la ampliación de los márgenes de la ciudad también estuvo acompañada por el incremento en la urbanización de la misma, y, que el movimiento de personas hace que aparezcan nuevos barrios, y tal como se ha mostrado, nuevas administraciones del territorio. A su vez, el abandono de diversos grupos hacia nuevos sectores en búsqueda de residencia deja en manifiesto el crecimiento horizontal de la ciudad. De esta manera, es posible afirmar que el desplazamiento no es únicamente el traspaso de población al interior de la ciudad, sino que también el surgimiento de nuevos espacios y dinámicas, siendo esta una muestra de que la necesidad de moverse crece con el pasar de las décadas.

Para una mejor comprensión de los efectos de la migración interna se pueden mencionar el desarrollo de nuevos focos residenciales. Un caso es la transformación del sector oriente de la ciudad, el cual se desarrolla a partir del traslado de personas desde zonas poniente y sur de la capital<sup>50</sup>. Este espacio se caracterizó por la llegada de grupos de mayor prestigio social, iniciándose durante la primera parte de la década de 1920<sup>51</sup>. También el surgimiento de este nuevo sector de la ciudad se vio influenciado la adopción de nuevas tecnologías en el transporte colectivo de la ciudad, específicamente a partir del incremento del tranvía eléctrico y la paulatina incorporación de trolebuses.

De esta manera, la división y organización de Santiago se vio impulsada, en primera instancia por la migración campo-ciudad, pero ya entrado el siglo XX, esta se relaciona con un flujo interno derivado del copamiento y posteriores nuevos planes de urbanización. Esto viene a mostrar dos características principales, por un lado la existencia de un crecimiento horizontal, y por un desplazamiento pendular de la población santiaguina. Quienes antes no

---

<sup>49</sup> Estos también son presentados como espacios con menores valores de residencial. Bähr y Riesco, "Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago", 42.

<sup>50</sup> Ximena Toledo y Eduardo Zapater, *Geografía general y regional de Chile* (Santiago: Universitaria, 1989).

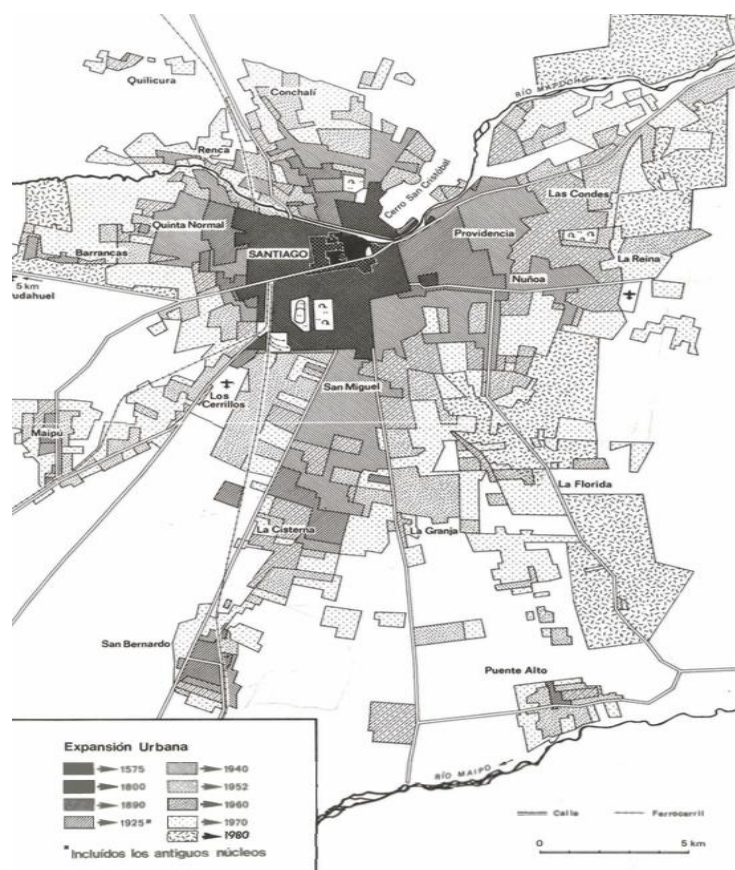
<sup>51</sup> Bähr y Riesco, "Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago", 37.

necesitaban desplazarse por encontrarse viviendo en el centro de la ciudad, tras los desplazamientos, requerirán de movilidad para aproximarse a realizar diversas actividades.

La relevancia de este punto para el presente escrito es interpretar la variable anteriormente mencionada como una consecuencia de la diferencia de inversión en infraestructura urbana, como también la comprensión de la división sectorial de la ciudad, lo cual indica la necesidad de movimiento de capitales. A partir de esta caracterización es que se logra comprender cómo surge la necesidad de movilidad, no únicamente a partir de la observación de una población que va al alza, sino que también desde el análisis de la expansión de los límites urbanos.

Cabe tener presente que el sentido en que se dan estos movimientos pendulares es parte esencial para la interpretación de proyectos urbanos. Lograr avizorar dichos cimientos es parte del continuo diálogo con las lógicas territoriales del momento presentado. La división sectorial, de forma anillos concéntricos nos da pistas de aquello. Comprender que un espacio se encuentra dividido según funciones nos lleva a acercarnos a la problemática central.

### Expansión urbana de Santiago<sup>52</sup>.



<sup>52</sup> Material proporcionado desde Bähr y Riesco, "Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago", 31.

### 3. En miras hacia nuevas ideas urbanísticas

Tal y como se ha presentado, la relevancia del estudio del urbanismo se da a partir de su propia naturaleza, la cual alude a un tipo particular de organización tanto política, social y productiva. Durante el siglo XX, el flujo de personas tanto de manera externa como interna, vienen a dinamizar las relaciones al interior de la ciudad, creando así, nuevas necesidades sociales. Inmerso en este contexto, es que la práctica del urbanismo generó un doble cambio. Primeramente, la cientificación y búsqueda de institucionalidad de la práctica, desde donde emerge el urbanismo moderno. Y, por otro lado, la profesionalización de la disciplina, esto desde nuevas formas en su enseñanza y puesta en práctica.

#### **El urbanismo moderno y su institucionalización en Chile**

La importancia de pensar en el paso hacia el urbanismo moderno se relaciona con comprender que este desarrollo de la disciplina viene a mostrar nuevas ideas sobre lo que es una ciudad, de su presente, y por, sobre todo, orden hacia un futuro. El urbanismo moderno apunta hacia nuevas formas de entendimiento espacial de la urbe. En definitiva, se busca “adaptar las ciudades a las exigencias de la producción, del consumo y de los intercambios mercantiles”<sup>53</sup>. Así, el urbanismo moderno otorga una orientación hacia el entendimiento de modelo de organización. A raíz de este nuevo posicionamiento disciplinar es que se busca llegar a una ciudad moderna a partir de trabajos científicos. Una parte importante de lo anterior es la separación entre lo público y lo privado, pero en miras hacia una nueva ciudad.

Al llevar esta conceptualización para el caso chileno, específicamente durante la primera mitad del siglo XX, es posible observar cómo emerge la figura de Karl Brunner, destacado urbanista austriaco, quien busca la construcción de planes para el mejoramiento de la ciudad. En su primera visita a Chile, el autor construye su primer trabajo, en donde busca generar un programa de organización urbanística para la ciudad de Santiago, el cual apunta hacia una continuación y ampliación de procesos de modernización de la ciudad. En este, da cuenta de la existencia de suburbios, los cuales deben formar parte de dicho proceso<sup>54</sup>, esto viene a dar cuenta de cómo la especialidad del estudio de la ciudad ya tiene conocimiento de la expansión de la capital chilena, y de como esta no debe ser omitida para la concreción de un programa moderno. Brunner realiza una radiografía de la ciudad, y los focos en los cuales se deben centrar para la consolidación de un proyecto modernizador en la capital chilena. En su programa de urbanismo, el autor busca generar una concepción moderna de ciudad<sup>55</sup>, para así orientar el trabajo de los próximos especialistas<sup>56</sup>.

---

<sup>53</sup> Ascher, *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*, 25.

<sup>54</sup> Karl Brunner, *Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación* (Santiago: Imprenta La Tracción, 1932).

<sup>55</sup> *Ibid*, 9.

<sup>56</sup> José Rosas et al., "El plano oficial de urbanización de la comuna de Santiago de 1939: trazas comunes entre la ciudad moderna y la ciudad preexistente", *ARQ*, n.º 91 (2015): 85.

Otro trabajo importante, con el que se buscó dar cuenta del urbanismo moderno, es el Plan Oficial de Urbanización de la comuna de Santiago, del año 1939<sup>57</sup>. Este instrumento legal buscaba la regulación y orden, planteando ideas como la zonificación y vialidad del espacio urbano. Esto es parte de una manera de volver a pensar el espacio público urbano, en miras hacia una funcionalidad. En definitiva, era un plan político que buscaba insertar nuevas ideas de urbanidad. Un ejemplo sería, según lo presentado en el Plan Oficial, las reformulaciones de calles y manzanas de la comuna. Estas comienzan a ser presentadas a partir de nuevas funcionalidades<sup>58</sup>. En definitiva, se busca satisfacer las nuevas necesidades urbanas. De esta manera, es posible plantear que a través de estos trabajos de Brunner es que se da el puntapié a la modernización de la disciplina.

Por otra parte, y como segunda característica, se presenta la profesionalización de la disciplina. La importancia de esta labor se relaciona con la creación de “estructuras y procedimientos para «planificar» de forma más racional las ciudades, es decir, lo más científicamente posible”<sup>59</sup>. Desde esta perspectiva, se buscó ordenar y definir un espacio a partir de lógicas productivas y modernas. Así, la profesionalización en Chile puede ser establecida desde la aparición y construcción de las llamadas teorías de ordenamiento territorial, las cuales están vinculadas al trabajo del arquitecto Luis Muñoz Maluschka<sup>60</sup>. Su figura también es relevante como parte del equipo que fundó el Instituto de Urbanismo de Chile (1930-1934), en donde ocupó el cargo de director.

Cabe mencionar que, hasta antes de la introducción del Estado en el servicio de transporte, los planes de organización territorial y la práctica del urbanismo se encontraban en pleno desenvolvimiento. Posicionarse desde el urbanismo moderno permite entender que las planificaciones urbanas tienen nuevas lógicas de inserción, apuntan hacia objetivos claros, y que están ligados a la modernización de un espacio. Además, su institucionalización viene a legitimar todo aquello por lo cual se trabaja. Las nuevas proyecciones de la ciudad de Santiago y de sus habitantes están respaldadas por un mercado del trabajo cada vez más complejo, en base a todo un entramado metodológico científico, aspecto que le proporciona una nueva relevancia. El desarrollo disciplinar del urbanismo se encuentra en movimiento, y es a partir de las obras de Brunner, que se presenta un progreso urbano continuo. Son los trabajos reflexivos del urbanista vienés, aquellos que vienen a dinamizar la disciplina. Su importancia se da desde aquel prisma.

Desde este punto de vista, es posible observar cómo una década antes de la puesta en marcha de la empresa nacional de transporte, ya hay conocimiento de la organización espacial de la ciudad. Es una planificación racional de la capital chilena, en donde la efectividad es el centro de la discusión, y en donde el transporte y la movilidad son parte esencial. La ciudad moderna expresa una forma diferente de pensar el espacio urbano, la cual

---

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> *Ibid.*, 91.

<sup>59</sup> Ascher, *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*, 26.

<sup>60</sup> María Isabel Pavez, *Arquitecto Luis Muñoz Maluschka: Planificador territorial en Chile* (Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 2012).

busca racionalizar el espacio para maximizar su rentabilidad o para mejorar el movimiento de personas y capital. En tal sentido, el proyecto estatal de transporte público urbano debe ser entendido en dicha clave, en la búsqueda de racionalidad espacial.

Este último punto es relevante, puesto que las concepciones de racionalidad espacial llevan a tensionar si el proyecto de transporte estatal apunta a un aumento en el Derecho de la ciudad de los habitantes de Santiago, o si busca que este sea parte de una política de profundización de un sistema económico y de valores, que a la larga llevaría a la constitución de una nueva ciudad. Es por esto la importancia de dar cuenta de una organización disciplinar que cuenta con antecedentes previos. La ETC se instaura en un momento en que los saberes sobre el orden de una ciudad se encuentran con nuevos parámetros, como lo son la inclusión del consumo y el intercambio.

#### **4. El servicio de transporte colectivo en Santiago**

En términos generales es posible afirmar que la característica central del servicio de transporte de la ciudad de Santiago hasta antes de la intervención estatal estaba dada por el organismo que presta los servicios de movilidad. En este caso eran entidades privadas, en su mayoría extranjeras, con lógicas monopólicas y tecnócratas, lo que se comprende a partir de la autonomía municipal y las concesiones realizadas por la entidad municipal.

La denominada autonomía municipal puede ser comprendida como el carácter político que poseen las entidades que gobiernan un espacio al interior de una ciudad<sup>61</sup>. Es aquel poder que poseen los municipios para administrar los servicios dentro de los límites territoriales establecidos para sus comunas, con particular énfasis en los servicios comunitarios<sup>62</sup>. No obstante, el choque de poderes entre la entidad central y los municipios tuvo como consecuencia una constante tensión entre atribuciones y financiamiento, por lo que, son las mismas municipalidades, en su rol de administración de servicios básicos, quienes dieron en concesión la administración de estos mismos. En la mayoría de los casos son empresas extranjeras las nuevas encargadas de prestar el servicio. Dentro de esta lógica se estableció el servicio de transporte colectivo en la ciudad de Santiago<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> Si buscamos la interpretación de un proceso urbanístico, se vuelve necesaria la construcción de un momento de continuación político, en este sentido, es posible presentar que para el siglo XIX, las decisiones municipales se encontraban medidas a partir de las Leyes de organización y Atribución. Eugenio Cataldo, "Transporte", en *Santiago de Chile: características histórico ambientales, 1891-1924*, comp. Armando de Ramón y Patricio Gross (Londres: Monografías de nueva historia, 1985).

<sup>62</sup> Gabriel Salazar, *Historia del municipio y la soberanía comunal en Chile, 1820-2016* (Santiago: Universitaria, 2019), 109.

<sup>63</sup> Para el caso del servicio de transporte colectivo urbano de Santiago la administración privada puede ser dividida en cuatro periodos según los capitales y tecnologías puestas en práctica. En primer lugar un periodo inglés (1899-1905), seguido de uno alemán (1906-1919), volviendo a una administración inglesa (1919-1930), y finalizando con un periodo norteamericano (1930-1941). Esto finaliza con la intervención estatal. Ricardo Lama Abogabir, "El transporte urbano en Santiago: evolución histórica e influencias 1800-1930" (Tesis de grado arquitectura, Universidad de Chile. Departamento de Diseño Arquitectónico y Ambiental, 1972).

Esta naturaleza de la organización del servicio de transporte lo llevó a presentar un carácter monopólico a nivel de toma de decisiones, trayendo consigo una exclusión estatal de cualquier injerencia en la materia<sup>64</sup>. A su vez, la movilidad por la ciudad se describió considerando una falta de modernización y conectividad en una ciudad cada vez más amplia.

## La política municipal

Adentrándonos en el carácter propia de los municipios durante el periodo en cuestión, es posible mencionar la existencia de una orientación política hacia lógicas de tipo tecnócratas<sup>65</sup>. Esto alude a la existencia de trabajos dirigidos por técnicos para la solución de problemas urbanos, en desmedro de profesionales relacionados directamente con el área a la cual se le busca dar solución. Un ejemplo de esto fueron los trabajos encargados por la Municipalidad de Santiago hacia un grupo de ingenieros para la realización de un informe referido a la situación del transporte (1935)<sup>66</sup>. Al comprender la ciudad como una construcción política, su desenvolvimiento se observa como ligada con parámetros establecidos desde áreas no necesariamente especializadas en la llamada ciencia de la ciudad.

Resulta importante decir que los proyectos de transporte que emergen desde el Estado no constituyeron la única manera en cómo se construye la ciudad de Santiago. Según la naturaleza de la política municipal, esta entidad política es, hasta la década de 1930, promotora de las nuevas discusiones en torno a la ciudad y sus problemas de mayor urgencia<sup>67</sup>, formando parte de la consolidación de un proyecto de ciudad.

## Avance tecnológico y desarrollo del transporte

El desarrollo tecnológico relacionado con el transporte urbano muchas veces se plantea en torno al determinismo tecnológico y geográfico, el cual plantea que “el volumen y densidad de la ciudad se explican, básicamente, por el incremento de la velocidad que han permitido las diferentes tecnologías aplicadas a los medios de transporte”<sup>68</sup>. A diferencia de lo anterior, el presente trabajo plantea que el desarrollo tecnológico no es en esencia el motor de la organización del transporte en la ciudad, sino más bien un ejemplo de una búsqueda de mejorar la conectividad en espacios específicos, para así lograr un aumento en el flujo de capital dentro de un espacio designado. En sí, estos avances no son los impulsores del crecimiento urbano de la ciudad, sino que forman parte de un conjunto de ideas políticas que

---

<sup>64</sup> Cataldo, "Transporte".

<sup>65</sup> Yihad Zacarías, "La construcción de una ciudad cableada y la extensión del tranvía eléctrico: Electrificación, desarrollo técnico y nuevas configuraciones del espacio urbano. Santiago de Chile: 1890-1920", en *La ciudad en movimiento. Estudio históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, ed. Simón Castillo y Marcelo Mardones (Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2018).

<sup>66</sup> VV. AA., "El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago. Informe emitido por la comisión especial designada por la I. Municipalidad de Santiago para estudiarlo", *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, n.º 9-10 (1935).

<sup>67</sup> Marcelo Mardones, "Ciudad, transporte público y política municipal. El informe de la comisión de ingenieros sobre la movilización colectiva en Santiago de Chile, 1935", en *Urbanismo y transporte público: miras al siglo XX*, ed. Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila (Santiago: Ril editores, 2018), 73-74.

<sup>68</sup> Garrison et al., 1959. En: Miralles-Guasch, *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*, 14.

buscan profundizar un modelo económico y social. No obstante, no se busca presentar la idea de que el desarrollo tecnológico no es parte esencial en el servicio de transporte, sino más bien, es una crítica hacia las motivaciones que se tienen para la implementación de estas.

Al estudiar el sistema de transporte urbano, es necesario tener en cuenta que este se desarrolla y desenvuelve a partir de los avances tecnológicos del momento. Para el caso de la ciudad de Santiago esto no fue distinto. Incluso, los problemas de movilidad en la ciudad pueden ser relacionados con de “La ausencia de un organismo público que controlara, desde el punto de vista técnico, las medidas adoptadas para mejorar o ampliar el sistema, o que cautelara los intereses de la comunidad”<sup>69</sup>. Esto queda en evidencia en el informe del Instituto de Ingenieros de Chile sobre el transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago (1935)<sup>70</sup>, en donde se presentó una intensificación del tránsito en el centro de la ciudad en dos oleadas de pasajeros. Una primera, durante la mañana, relacionada con el movimiento de personas hacia sus lugares de trabajo, y una segunda durante la tarde, lo evidenciaba que es en este mismo espacio en donde se realizan las actividades diarias de las personas<sup>71</sup>. En el informe, además, quedó demostrado como el desarrollo tecnológico relacionado con el transporte se localizó con mayor fuerza en los puntos de mayor rentabilidad, los que correspondían a la nueva zona oriente de la capital, esto de acuerdo con el aumento en los flujos de los viajes diarios.

El desarrollo del transporte se encontró estrechamente ligado a la capacidad de los agentes de mejorar y poner en práctica nuevas tecnologías, pero también se encuentra asociado a la rentabilidad que se puede obtener. En ese sentido es necesario recordar la división sectorial de la capital que caracteriza la zona del centro como una de tipo económico, en la que se concentraban los trabajos, y, por ende, era el espacio que recibía el mayor número de población durante el día. Esta situación adquirió valor político, lo que quedó demostrado al analizar el informe realizado por especialistas sobre la actualidad del transporte en 1935.

El crecimiento urbano, en consecuencia, no se dio a partir del desarrollo mismo de las tecnologías, puesto que la mancha urbana se expandía con fuerza en sectores en donde la inversión en infraestructura no era alta, lo que refuerza la idea de zonificación de la ciudad de Santiago. Fueron los espacios en donde se movilizaban más personas, las que atrajeron una mayor inversión y modernización.

## **La situación del transporte durante el siglo XX**

---

<sup>69</sup> Cataldo, "Transporte", 53

<sup>70</sup> VV.AA., "El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago. Informe emitido por la comisión especial designada por la I. Municipalidad de Santiago para estudiarlo".

<sup>71</sup> *Ibid*, 421.



La situación del transporte de Santiago fue expresada por la prensa de la década de 1940, como el *problema del tránsito*<sup>72</sup>, haciéndose portavoces de la demanda. Se denuncia la falta de modernización, infraestructura y sobre todo de conectividad considerando los crecimientos ya planteados de la ciudad, y la existencia de áreas con mayores o menores niveles de inversión y servicios, siendo los lugares más lejanos y precarios del centro de la ciudad aquellos que presentaban los niveles más bajos en ambas dimensiones<sup>73</sup>.

Cabe destacar que, si bien se plantea que hasta mediados los años '20 la ciudad mantenía un orden asociado a ideales planteados en el siglo anterior, existía una ruptura de armonía en la ciudad con respecto a la necesidad de servicios<sup>74</sup>. Este desorden se produjo de manera paralela a la pérdida de importancia del municipio en la administración urbana de la ciudad, efecto que se origina entrada la tercera década del siglo XX<sup>75</sup>. Y, tal como se ha dicho, la movilidad adquirió una mayor relevancia a medida que la población creció más que lo esperado previamente, requiriendo desplazarse hacia otros puntos de la ciudad.

Este problema estuvo en la discusión política a partir de las movilizaciones de trabajadores del rubro durante el periodo 1938-1941, y con particular énfasis a partir de la paralización de la ciudad en mayo de 1941<sup>76</sup>. Estas protestas se articularon desde la unión de trabajadores relacionados al transporte, y de un alza en las tarifas. A partir de este momento en que apareció una nueva visión del Estado con respecto al transporte colectivo en la ciudad, y este comenzó a ser observado como una arista fundamental para el funcionamiento de la urbe<sup>77</sup>.

Con la promulgación de la ley 8.132, en julio de 1945, se dio inicio el proceso nacionalización del transporte público a partir de creación de la primera empresa nacional de transporte público urbano, la Empresa Nacional de Transporte Colectivo (ENT), dando el puntapié a la politización del problema del transporte colectivo. Este proyecto estatal modernizador y centralizador del servicio de transporte público urbano se configuró en medio de un Estado que buscaba incorporarse en la vida económica y social de su población. Este se presentó como un agente económico emergente, que fue aumentado sus intervenciones y poder de decisión<sup>78</sup>.

Antes del inicio del proyecto de transporte liderado por el Estado, es necesario recordar la existencia de una doble dimensión en la protesta del conflicto relacionado con la

---

<sup>72</sup> Marcelo Mardones, "Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1939-1941", *Revista tiempo histórico* 5, n.º 8 (2014), 116-117.

<sup>73</sup> Espinoza, *Para una historia de los pobres de la ciudad*, 19.

<sup>74</sup> Cataldo, "Transporte".

<sup>75</sup> Mardones, "Ciudad, transporte público y política municipal. El informe de la comisión de ingenieros sobre la movilización colectiva en Santiago de Chile, 1935", 74.

<sup>76</sup> Mardones, "Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1939-1941".

<sup>77</sup> Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila, "Ciudad, imaginarios urbanos y transporte público: una mirada al desarrollismo desde la fotografía, 1938-1973", *Cátedra de Artes*, n.º 13 (2013).

<sup>78</sup> Sofía Correa, *Con las riendas del poder: La derecha chilena en el siglo XX* (Santiago de Chile: Debolsillo, 2011).

movilidad<sup>79</sup>. Por un lado, se presentó una protesta desde el propio interior de las empresas de transporte, con manifestaciones de los trabajadores, y por otro, una a nivel de debate público a partir de publicaciones constantes por parte de los periódicos de la época. Esto hacía visible la necesidad de reformulación de proyectos de transporte colectivo en la ciudad, frente a un sistema desgastado y poco eficiente.

Según las lógicas municipales imperantes en el periodo, los informes emanados desde trabajos profesionales y encargados por los municipios proporcionaron información relevante para conocer la situación del transporte. Según estos insumos fue posible conocer cómo y hacia dónde se movilizaba la población urbana. Es importante destacar que para la época convergían, al menos, tres tipos de medios de transporte<sup>80</sup>. El tranvía eléctrico, autobús, y micro-ómnibus o trolebuses<sup>81</sup>. Esto permitió posicionar al naciente proyecto de transporte de la ENT en medio de cambios tanto administrativos como en la paulatina pérdida de poder municipal, así como la transformación tecnológica de múltiples formas de moverse por la ciudad.

De esta manera, es posible plantear que el desarrollo del transporte en Santiago se encontró ligado a las posibles mejores técnicas que se podían realizar, pero que no eran determinantes para analizar el crecimiento urbano, debido a los planes de organización y a las funciones asignadas a un espacio. Además, el carácter tecnócrata de los municipios vino a fomentar la idea de modernización en el sistema de transporte. No obstante, es necesario tensionar la conceptualización de lo moderno que se empleaba, para comprender adecuadamente el tipo de organización o ciudad que se pretendía crear.

La ruptura de estas lógicas de quien entregaba un servicio resulta esencial para la comprensión de la puesta en marcha de un plan de urbanismo, a partir de la creación de una organización del servicio de transporte público. Así, el ingreso de un nuevo actor a este tipo de temas hizo que la toma de decisiones se amplíe. El quiebre se relaciona con la pérdida de poder de los municipios en temas relacionados a la entrega de servicios masivos.

El ingreso del Estado en la entrega de servicios de transporte público a partir de la fundación de Empresa de Transportes Colectivos (ENT) hasta su reconfiguración en la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE), hace necesario de una nueva manera de concebir el espacio y su reproducción. El uso de tecnologías conduce al análisis e interpretación de la ciudad desarrollista del Frente Popular, sobre la base de los cambios en el servicio de transporte de Santiago. Esto constituye una forma válida y alternativa de abordar los procesos de modernización, de urbanización y de ampliación del espacio urbano en Santiago durante el siglo XX.

## **5. El proyecto de transporte de la ENT S.A.**

---

<sup>79</sup> Mardones, "Ciudad, transporte público y política municipal. El informe de la comisión de ingenieros sobre la movilización colectiva en Santiago de Chile, 1935".

<sup>80</sup> Dak, *Plano de Santiago. IV Centenario: 1541-1941* (Santiago: Imprenta universitaria, 1941).

<sup>81</sup> Lama Abogabir, "El transporte urbano en Santiago: evolución histórica e influencias 1800-1930".

Las manifestaciones de mayo de 1941 tuvieron término con el compromiso estatal de mejorar el servicio de transporte, pero no fue hasta 1945 que se le dio inicio<sup>82</sup>. En junio de ese año, a partir de la ley 8.132, se inauguró la Empresa Nacional de Transportes S.A. (ENT). Es así como se configuró una nueva política nacional de transporte, ya que no solo se trataba de la creación de una empresa, sino que constituyó el inicio de nuevas atribuciones al poder ejecutivo en materia de movilidad urbana. Dicho proyecto finalizó en mayo de 1953 con la reinauguración de la empresa a través del Decreto de Fuerza de Ley 54 (DFL). Esta empresa pasó a ser completamente estatal y buscó acelerar y profundizar los objetivos de modernización del sistema de transporte de la ciudad.

La ley de 1945 tuvo entre sus características principales la idea de entregar nuevas atribuciones al ejecutivo en materia de transporte. Es posible decir, que a partir de ese momento se produjo un primer alejamiento con respecto a la prestación de servicios anteriores, fue el quiebre de la política municipal. Por otro lado, es posible plantear que ya desde su fundación se dieron los primeros lineamientos del proyecto, argumentando que se trataba de una empresa nacional, pero sobre todo de transportes colectivos. Dicho de otro modo, el transporte se instauró como parte de las prioridades de la ciudad, y el estado al formular una empresa estratégica procede a atacar a un sistema particular de transporte.

La misión era clara, y quedó planteada en su propia fundamentación, al pretender “mejorar y extender los sistemas de movilización colectiva de pasajeros”<sup>83</sup>, esto a partir de prácticas específicas como fue la incorporación de nuevos medios de transporte, su modernización y ampliación. Lo anterior quedó demostrado en la progresiva sustitución del tranvía por el trolebús, en la ciudad de Santiago<sup>84</sup>. En resumidas cuentas, la tarea principal se presentó como una ampliación del servicio de movilización, para lograr dar solución al problema del tránsito que padecía la ciudad.

Es necesario destacar que esta primera política estatal de transporte tuvo la particularidad de ser una empresa de carácter mixto. La ley en cuestión surgió de la compra de parte de acciones a la Compañía Chilena de Electricidad. Si bien esta empresa de transporte vino a romper con el monopolio del servicio por parte de empresas privadas, esta no generó una práctica monopólica similar desde el Estado. Durante la puesta en marcha de este plan de organización se generó una competencia entre la empresa del Estado y las empresas privadas que aún estaban en las calles de la ciudad.

---

<sup>82</sup> Castillo, Mardones y Vila, *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981*.

<sup>83</sup> Ministerio del Interior. *Autoriza al presidente de la República para llevar a efecto el convenio sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.*, Ley 8132, aprobado el 17 de junio de 1945, Art. 9.

<sup>84</sup> La masificación del trolebús responde al rol modernizante que se pretendía que tuviese la ENT. Una de sus ventajas radica en la facilidad de instalación, dada por la no necesidad de construir líneas de electricidad para su funcionamiento. Castillo, Mardones y Vila, *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981*, 74-75.

Antes de la puesta en marcha de esta política nacional de transporte se tuvo que regularizar la injerencia estatal en el servicio de transporte colectivo. Para ello, en mayo de 1942 que se estableció la regulación de la circulación por parte del Estado, a través de la ley 7173. Su fundamento principal se apoyó en la necesidad de fiscalización sobre la circulación de vehículos y medios de transporte<sup>85</sup>. Entre sus prerrogativas se encontraba la limitación y hasta la suspensión de circulación de vehículos motorizados. Esto demostró la posesión de un conocimiento previo del problema, y, además, la voluntad de construir una separación aún mayor respecto de las prácticas de la política urbana municipal.

Las motivaciones que tuvo el Estado para construir y edificar una compañía de transporte no se encuentran únicamente en los objetivos relacionados a la ampliación del Derecho a la ciudad. La nula injerencia estatal en los procesos de discusión no se relacionó con la necesidad de formar parte del debate del trazado, por ejemplo, sino también en términos de observar las prácticas contractuales que se tenían con los trabajadores. En este sentido, la pretensión de levantar una empresa de transporte nacional anticipaba la realización de eventuales paralizaciones de esta actividad. Los trabajadores del transporte colectivo, al no formar parte del Estado, no se encontraban impedidos legalmente de poder paralizar sus labores. Las manifestaciones de 1941 dejaron en manifiesto, por un lado, la necesidad de buscar soluciones a los problemas de movilidad, y también a la de regular movilizaciones que terminaron por paralizar a la ciudad por completo.

En este sentido, la nueva empresa de transporte se vio amparada por la ley 6026, o de Seguridad Interior del Estado. Esta ley, aprobada en febrero de 1937, planteaba la imposibilidad de paralización de todo trabajador del Estado<sup>86</sup>, proporcionando obligatoriedad tanto al Estado como a los trabajadores de garantizar la continuidad de los servicios públicos. Lo anterior quedó retratado en el discurso del presidente Juan Antonio Ríos, con el que inició la empresa de transporte, prometiendo una mejora en su cobertura<sup>87</sup>.

Si bien esto último muestra la intencionalidad estatal por cimentar un proyecto de movilidad propio, basado en la consideración del transporte como eje central en el desplazamiento de capitales, y posterior desenvolvimiento del desarrollismo estatal. Por ello, cabe destacar que, a nivel de discurso público, la ENT debía exhibirse como un elemento perteneciente a la gente, por lo que el propio Estado se encargó de demostrar su preocupación por el proyecto mismo. Esto evidencia, la motivación que tenía el ente fiscal por aumentar, lo que, en el transcurso de este texto, se ha planteado como el Derecho a la ciudad. Además, el hecho de que un proyecto político de esta envergadura llegase al debate público, revela la importancia que este proyecto tenía para el Estado.

---

<sup>85</sup> Ministerio del Interior. *Autoriza al presidente de la República para reglamentar y distribuir el uso y circulación de los medios motorizados de transporte para implantar y reglamentar la jornada única de trabajo*. Ley 7173, aprobado el 16 de mayo de 1942, Art. 1.

<sup>86</sup> Ministerio del Interior. *Seguridad interior del Estado*. Ley 6026, aprobado el 12 de febrero de 1937, Art. 2.

<sup>87</sup> La Nación. Santiago de Chile, martes 17 de julio de 1945, p.7.

Lo anterior queda de manifiesto al observar cómo los avances en temas de movilidad fueron lanzados en eventos públicos. Un ejemplo, lo constituyeron los eventos realizados en la Plaza de la Constitución, específicamente para la exhibición de los nuevos autobuses<sup>88</sup>. Es necesario destacar la importancia de este espacio público, al ser una de las salidas del Palacio de La Moneda, centro de mayor importancia política en el país. El espacio público comenzó a tomar un rol político a partir del proyecto de transporte del Estado.

De esta manera se observa como la génesis del proyecto de transporte obedece a múltiples elementos y variables. La discusión de las leyes que dieron inicio al proyecto estatal debió ser complementada con la comprensión de las motivaciones políticas que buscaban la mantención de un orden relacionado a la productividad activa de la ciudad. La paralización significó, entonces, un tope a las funciones que el Estado le otorgaba a la ciudad desarrollista. Estos márgenes interpretativos potencian una mejor discusión sobre el proyecto en sí mismo.

### **Un proyecto desarrollista del Frente Popular**

Sobre la base de lógicas modernizantes, una de las primeras acciones desarrolladas por el Frente Popular para cumplir su propósito desarrollista fue la ampliación de los medios de transporte urbanos. Este nuevo proyecto busca mejorar la situación de movilidad de la ciudad, y para ello la adquisición de nuevos vehículos constituía una verdadera necesidad. En general se buscaba poner en marcha autobuses con mayor capacidad que los utilizados en períodos anteriores. Ya para 1947, entran en marcha modelos REO y Twin Coach<sup>89</sup>, los cuales cumplían dicha función, generando un aumento de la productividad y rentabilidad por cada viaje realizado. Esto se relacionaba con lo planteado años antes por la Comisión de Ingenieros, quienes presentaban como solución a la problemática del transporte “un aprovechamiento más intensivo de tranvías y autobuses”<sup>90</sup>. Según esto, se puede decir que el Estado comprendió que parte de la problemática se insertaba en la falta de capacidad y número de medios de transporte, no obstante, la distribución de estos debía mejorarse.

Otro punto importante en esta materia fue el desarrollo tecnológico, lo que se observa en la incorporación de trolebuses Pullman al servicio. La característica principal de este medio es que no necesita de grandes inversiones en infraestructura, como sí lo necesitaba el tranvía<sup>91</sup>, además de que aumentaba la capacidad de pasajeros por viaje, maximizando el número de recorridos según el número de personas, dinamizaban el espacio urbano, permitiendo construir lógicas de ciudad basadas en la racionalización del espacio.

---

<sup>88</sup> Marcelo Mardones, Simón Castillo y Waldo Vila, *Micrópolis. Historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007*. (Santiago, 2011), 50.

<sup>89</sup> *Ibid*, 49.

<sup>90</sup> VV.AA., "El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago. Informe emitido por la comisión especial designada por la I. Municipalidad de Santiago para estudiarlo", 422

<sup>91</sup> Mardones, Castillo y Vila, *Micrópolis. Historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007.*, 52.

Lo anterior puede ser expresión de las lógicas modernizantes del sistema de transporte de la ciudad de Santiago, las que, a su vez, se encontraban en medio de un contexto presentado desde un discurso industrializador del Frente Popular. Según su posicionamiento político, esta coalición, consideró que la eficiencia en materia productiva ya no podía obtenerse de la acción social o gremial, sino que del propio Estado responsable de esta<sup>92</sup>. De esta manera, comenzó a configurarse una comprensión de la ciudad como construcción política, en donde el Estado debía ser un actor relevante. En el programa de gobierno, de octubre de 1938<sup>93</sup>, se presentaban ideas relacionadas con el fin de los monopolios y con una lucha continua por el progreso social, ideas que eran extensibles a la empresa de transporte público.

Al analizar el proyecto de transporte, entonces, resulta pertinente comprenderla desde un entramado de políticas que superan la barrera de un periodo gubernamental. En este sentido, al pensarlo como un proyecto del Frente Popular, puede ser observado como un proceso continuo y a largo plazo. Al examinar, por ejemplo, discursos del presidente Gabriel González Videla, se observa el proyecto de transporte como una vía para el desarrollo de la ciudad<sup>94</sup>. Para su gestión, se materializa la adquisición de 417 trolebuses, demostrando la importancia del proyecto como motor de un plan completo de modernización y desarrollo.

Esto también viene a mostrar que era una manera de ver una ciudad, y no una política de un solo momento. Era la forma de perseverar en un proyecto político, y en definitiva, de una manera particular de concebir el espacio y de pensar una ciudad, la que se relaciona con lógicas de intercambio comercial, y por sobre todo, con la racionalización del espacio. Se enmarca, entonces, en un desarrollo urbano a partir de lógicas del capital, para el aumento del flujo de estos mismos. Esta intencionalidad política tuvo injerencia en la reproducción del espacio urbano de Santiago, adecuando su realidad a este plan político desarrollista<sup>95</sup>. Así, el entramado urbano comenzó a modernizarse, a partir de algunas técnicas, como lo era la planificación del transporte.

### **Las nuevas líneas y expansión de la ciudad**

El aumento de los distintos tipos de vehículos es parte de la comprensión del plan de organización de transporte del Estado, pero determinar hacia dónde se movían estas nuevas líneas fue un factor relevante para la interpretación de la construcción del Santiago desarrollista. En términos generales, es posible plantear que los nuevos recorridos estuvieron ligados con el movimiento de personas desde el centro hacia el sector oriente de la capital. Esto se puede verificar con la inauguración, en 1947, del recorrido entre calle Mac Iver y

---

<sup>92</sup> Salazar Vergara Gabriel y Pinto Julio, eds., *Historia contemporánea de Chile*. Vol. 1. (Santiago: LOM Ediciones, 1999), 57.

<sup>93</sup> Milos, Frente Popular en Chile. Su configuración: 1935-1938, 339-341.

<sup>94</sup> Discurso de Gabriel González Videla al Congreso Nacional al inaugurar el período ordinario de sesiones, 1952, 454.

<sup>95</sup> Santos, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, 77.

barrio El Golf, o con las nuevas líneas Mapocho-El Golf, inauguradas en octubre del mismo año<sup>96</sup>.

Esta dinámica de movilización viene a demostrar la idea de construir un proyecto modernizante con sentido un Poniente-Oriente en la ciudad, en donde también se contemplaban los recorridos que comenzaban a moverse hacia el sector de Pedro de Valdivia. Fue una búsqueda de aumento del flujo de movilidad en espacios con mayores niveles de plusvalía. Este caso era una clara continuidad de las lógicas imperantes en la década anterior, en donde el transporte público no presentaba un alcance hacia espacios periféricos caracterizados por sus bajos niveles de modernización en esta materia<sup>97</sup>.

En resumen, el proyecto de transporte estatal buscaba agilizar los movimientos pendulares tanto del sector Oriente-Centro, como de Oriente-Poniente, con el propósito de aumentar el flujo y movimiento de capitales, tanto humanos como económicos. Cabe mencionar que no resulta extraños que los procesos de expansión urbana conduzcan a tales interpretaciones. Por otra parte, la mano de obra concentrada en espacios periféricos experimenta necesidades de moverse hacia el Centro o hacia el sector Oriente en búsqueda de trabajo, y en sentido contrario cuando hay necesidades de consumo. De esta manera, podemos decir que lo anteriormente presentado viene a graficar la importancia que tenía este proyecto para el Estado, el que se relaciona directamente con el movimiento de capitales, más que con la ampliación en el Derecho a la ciudad.

Estas aseveraciones surgen a partir de la constatación del proyecto con la situación del transporte antes de la intervención estatal. Considerando la situación a inicios del siglo XX, es posible señalar que el momento de mayor auge se concentra durante los años 1920, con la intersección de varios tipos de medios y tecnologías, lo que se tradujo en la exhibición de equipamientos con y sin tracción animal. Ya para fines de la primera década del siglo XX es que se incorporaron nuevos barrios urbanizados, como Recoleta, Providencia, Ñuñoa y Quinta Normal, y paralelamente llegaron a convergir cerca de 40 recorridos de líneas de tranvía urbano<sup>98</sup>. Esto a su vez se relacionó, con el desarrollo de la zona Oriente de la ciudad, y la ampliación de la urbe, así como con los cambios en los márgenes de la ciudad y sobre todo en la transformación de las dinámicas sociales. Por ello, la importancia de los recorridos y sus direcciones no se centra únicamente en el conocimiento en el número de líneas, sino también en la amplitud que estas tienen, para representar un espacio en movimiento. Así, para 1932 se el centro de la ciudad se presentaba como el área que recibía el mayor número de movimientos pendulares.

---

<sup>96</sup> Castillo, Mardones y Vila, *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981*, 68.

<sup>97</sup> VV.AA., "El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago. Informe emitido por la comisión especial designada por la I. Municipalidad de Santiago para estudiarlo".

<sup>98</sup> Lama Abogabir, "El transporte urbano en Santiago: evolución histórica e influencias 1800-1930", 31.

De esta manera, se observa que a pesar de la existencia de un conocimiento previo de en la situación del transporte en la ciudad<sup>99</sup>, que permite entregar indicaciones para la construcción de una ciudad y de un sistema de movilidad renovado, éste no formaba parte de la esencia del proyecto del Frente Popular. Esta radiografía urbana anterior a la ETC, cuya lectura no fue compartida por el proyecto estatal, se hallaba marcada por la necesidad de infraestructura vial, determinada por la comprensión de la distancia variable. Si el crecimiento de la ciudad, entonces, provocaba una necesidad de moverse de manera más eficiente, el proyecto apuntó hacia la movilización de capitales, profundizando los procesos de urbanización y a la vez aquellos referidos a la implementación de un modelo político. Todos estos antecedentes vinieron a marcar los márgenes en los cuales se moviliza el proyecto urbano en cuestión, con el propósito de modernizar la vida productiva de las personas.

## **6. Conclusiones**

De acuerdo con lo presentado previamente es posible observar una de las articulaciones del proyecto de ciudad desarrollista con el que se intervino en Santiago a través de un conjunto de diferentes políticas públicas. Según esto, se comprende a la ciudad como un espacio político, que tiene funciones en particular, las que son determinadas a partir de una intencionalidad, por lo que el espacio urbano se concibe como un dispositivo de análisis complejo, que posibilita la lectura espacial de las necesidades y procesos sociales en un período determinado.

Presentar el surgimiento de una ciudad como un proceso espontáneo, pero que se le otorga funcionalidad a través de una intención política, constituye una lógica que viene a romper con las interpretaciones asociadas al determinismo tecnológico. Esto quedó demostrado en el propio proyecto de transporte estatal de 1945, el incremento en el flujo de los medios de transporte, junto con el aumento en los niveles de infraestructura, se centra en la atención de espacios en donde los procesos de urbanización y crecimiento urbano no son los mayores. La ENT S.A. centró sus esfuerzos en la ampliación tecnológica hacia espacios en donde la expansión urbana no presenta los mayores índices.

De esta manera, a través del estudio de la implementación del transporte público, podemos decir que el proyecto desarrollista fue en definitiva una fórmula de profundización de un modelo económico, y no la búsqueda política por aumentar el Derecho a la ciudad. Las tareas comprometidas por el Estado, como poner fin al déficit en el transporte no se cumplieron. Esto guarda relación con la extensión de la red hacia espacios que no presentaban grandes necesidades de movilidad. Si bien la ciudad, en su conjunto, necesitaba moverse, una manera de medir esto era considerar los niveles de densidad poblacional en cada barrio o sector. Según aquello, los esfuerzos de mayor ampliación del sistema no se orientaron hacia aquellos que presentaban los índices de densidad poblacional más elevados,

---

<sup>99</sup> A partir del análisis ya presentado del Informe de Ingenieros (1932), de las denuncias realizadas desde la esfera pública, teniendo a los periódicos como portavoces, y por los trabajos de nuevos especialistas en materia de urbanismo como es el caso de Karl Brunner.



de hecho, se dio una lógica completamente contraria, ya que Santiago creció en su sector poniente, sur y norte, pero la extensión del transporte se produjo en sentido contrario.

La ENT no logra dar solución al problema del tránsito a partir de dos momentos. El primero de estos, en los primeros años de la empresa, en donde el crecimiento poblacional se produce con menor velocidad en los sectores hacia donde crecen las líneas de locomoción. Y, un segundo momento, considerando las proyecciones que se pueden realizar al analizar planos del Santiago de la década de 1950 (ver anexo 1). En este último se observa como la localización de mayores niveles de población se mantienen en los sectores sur poniente de la ciudad, lo que no se condice con las lógicas desarrollistas de ampliar el sistema de transporte hacia sectores de renta más alta. Esta situación tuvo como consecuencia nuevas manifestaciones en la ciudad a mediados del siglo, en donde las motivaciones seguían estando asociadas a los problemas relacionados con la movilidad y el costo del servicio.

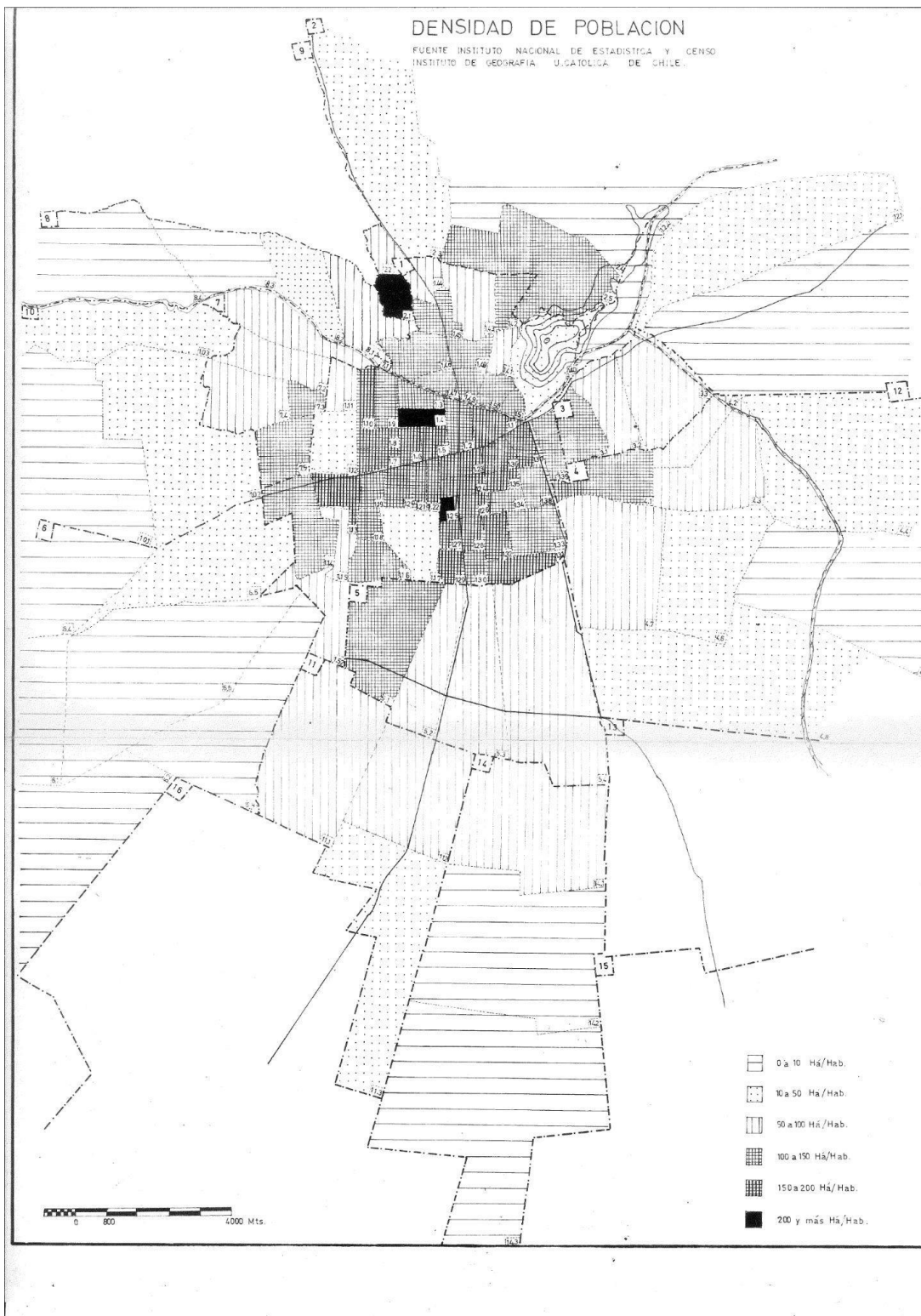
En resumidas cuentas, cuando se hace referencia a la ciudad desarrollista, el análisis de la Empresa Nacional de Transportes S.A. (ENT) conduce a la interpretación de que se trató de un proyecto político que apuntaba hacia un desarrollo modernizante. El transporte fue considerado solo como un medio para aquel fin, más que un proyecto social. En este sentido, se buscó construir un tipo de ciudad, en donde si bien la movilidad de la población es esencial no constituía la gran prioridad para el Estado. Es más, la construcción de la ciudad desarrollista moderna era una creación que buscaba, sobre todo, la racionalización del espacio, generando así nuevas formas de reproducirlo y habitarlo.

En definitiva, la ciudad en que emerge desde el proyecto de Frente Popular fue un espacio construido a partir de ideas de racionalización del espacio, y, por ende, apuntaba hacia un crecimiento veloz. Era una ciudad que se planteaba como productiva, y que consideraba al transporte, como un canal que permitía la fluidez del capital.

Por último, este tipo de estudio viene a dar cuenta de una temática que persiste en la capital chilena, y esta construcción argumentativa permite cuestionar el rol estatal respecto de su responsabilidad en una ciudad que debiera ser para todo aquel que la habita, y en donde el moverse por ella es esencial. Así, el Derecho a la ciudad, en términos de transporte, es una arista relevante para el habitar de las personas, lo que aún no se ha establecido con rigurosidad. De esta manera, el presente trabajo invita a continuar estudiando este tema, tensionando los proyectos urbanos, y proyectando los nuevos Derechos que deben ser ampliados. Por su naturaleza misma, la ciudad se desenvuelve dinámicamente sin la necesidad de esperar una respuesta estatal para configurarse. Desde un enfoque histórico, dar cuenta de la génesis del problema orienta una construcción hacia una posible respuesta para nuestro presente.

## 7. Anexos

Imagen 1. Densidad de la población de Santiago<sup>100</sup>



<sup>100</sup> Instituto de Geografía. Universidad Católica de Chile, 1953.

## 8. Fuentes y Bibliografía

### Fuentes primarias

1. Brunner, Karl. *Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación*. Santiago: Imprenta La Tracción, 1932.
2. Dak. *Plano de Santiago. IV Centenario: 1541-1941*. Santiago: Imprenta universitaria, 1941.
3. Lawner, Miguel. *El Barrio Matta-Portugal: Voces de la ciudad*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2018.
4. VV.AA. "El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago. Informe emitido por la comisión especial designada por la I. Municipalidad de Santiago para estudiarlo". *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, n.º 9-10 (1935): 415–59.

### Discursos

1. González Videla, Gabriel. Mensaje de S.E. el Presidente de la República don Gabriel González Videla: al Congreso Nacional al inaugurar el período ordinario de sesiones, 1952.

### Leyes

1. Ministerio del Interior. *Seguridad interior del Estado*. Ley 6026. Aprobado el 12 de febrero de 1937.
2. ————. *Autoriza al presidente de la República para reglamentar y distribuir el uso y circulación de los medios motorizados de transporte para implantar y reglamentar la jornada única de trabajo*. Ley 7173. Aprobado el 16 de mayo de 1942.
3. ————. *Autoriza al presidente de la República para llevar a efecto el convenio sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada*. Ley 8132. Aprobado el 17 de junio de 1945.

### Periódicos

1. La Nación, Santiago.

### Material bibliográfico

1. Almandoz, Arturo. *Entre libros de historia urbana: Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*. Caracas: Editorial Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, 2008.

2. ————. *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago: Ril editores, 2018.
3. Ascher, François. *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. Madrid: Alianza, 2007.
4. Bähr, Jürger y Ricardo Riesco. "Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago". *Revista de Geografía Norte Grande* 8 (1981): 27–55.
5. Braun, Juan, Matías Braun, Ignacio Briones, José Díaz, Rolf Lüders y Gert Wagner. *Economía chilena 1810-1995: estadísticas históricas*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000.
6. Calvo, Óscar. *Urbanización y revolución en América Latina. Santiago de Chile, Buenos Aires y Ciudad de México (1950-1980)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2022.
7. Castells, Manuel. *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo veintiuno editores, 1974.
8. ————. *Movimientos sociales urbanos*. 3ª ed. Madrid: Siglo XXI de España, 1977.
9. Castillo, Simón y Marcelo Mardones. "El transporte público y la movilidad en Chile urbano: experiencias, problemas y proyecciones. Notas para un balance historiográfico". En *La ciudad en movimiento. Estudio históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, editado por Simón Castillo y Marcelo Mardones, 29–50. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2021.
10. Castillo, Simón, Marcelo Mardones y Waldo Vila. "Ciudad, imaginarios urbanos y transporte público: una mirada al desarrollismo desde la fotografía, 1938-1973". *Cátedra de Artes*, n.º 13 (2013): 127–49.
11. ————. *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017.
12. Cataldo, Eugenio. "Transporte". En *Santiago de Chile: características histórico-ambientales, 1891-1924*, Compilado por Armando de Ramón y Patricio Gross, 51–62. Londres: Monografías de nueva historia, 1985.
13. Collier, Simon y William Sater. *Historia de Chile 1808-1994*. España: Editorial Cambridge University Press, 1998.
14. Correa, Sofía. *Con las riendas del poder: La derecha chilena en el siglo XX*. Santiago de Chile: Debolsillo, 2011.
15. Deshazo, Peter. *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2007.

16. de Ramón, Armando. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Catalonia, 2007.
17. Espinoza, Vicente. *Para una historia de los pobres de la ciudad*. Santiago de Chile: Ediciones Sur, 1988.
18. Gross, Patricio y Armando de Ramón. "Calidad ambiental urbana. El caso de Santiago de Chile en el periodo 1870 a 1940". *Cuadernos de Historia* 2 (1982): 141–65.
19. Lama Abogabir, Ricardo. "El transporte urbano en Santiago: evolución histórica e influencias 1800-1930". Tesis de grado de arquitectura, Universidad de Chile. Departamento de Diseño Arquitectónico y Ambiental, 1972.
20. Lefebvre, Henri. *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing, 1968.
21. Liernur, Jorge y Fernando Aliata, comps. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones y ciudades*. Vol. 3. Buenos Aires: AGEA, 2004a.
22. ————. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones y ciudades*. Vol. 6. Buenos Aires: AGEA, 2004b.
23. Mardones, Marcelo. "Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1939-1941". *Revista tiempo histórico* 5, n.º 8 (2014): 115–134.
24. ————. "Ciudad, transporte público y política municipal. El informe de la comisión de ingenieros sobre la movilización colectiva en Santiago de Chile, 1935". En *Urbanismo y transporte público: miras al siglo XX*, editado por Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila, 73–92. Santiago: Ril editores, 2018.
25. Mardones, Marcelo, Simón Castillo y Waldo Vila. *Micropolis. Historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007*. Santiago, 2011.
26. Mattson, Kirk. "Una introducción a la geografía radical". *Cuadernos críticos de geografía humana* 3, n.º 13 (enero de 1978): 1–26.
27. Milos, Pedro. *Frente Popular en Chile. Su configuración: 1935-1938*. Santiago: LOM, 2008.
28. Miralles-Guasch, Carme. *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2008.
29. Nancy, Jean-Luc. *La ciudad a lo lejos*. Buenos Aires: Manantial, 2017.
30. Pavez, María Isabel. *Arquitecto Luis Muñoz Maluschka: Planificador territorial en Chile*. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 2012.
31. Romero, Jose Luis. *La ciudad occidental. Culturas urbanas en Europa y América*. Buenos Aires: Siglo veintiuno editores, 2013.

32. Rosas, José, Germán Hidalgo, Wren Strabucchi y Pedro Bannen. "El plano oficial de urbanización de la comuna de Santiago de 1939: trazas comunes entre la ciudad moderna y la ciudad preexistente". *ARQ*, n.º 91 (2015): 83–93.
33. Rosas, José, Magdalena Vicuña y Lorena Farías. "Santiago 1910-2010. Un siglo de persistencias y transformaciones". En *Santiago proyecto urbano*, editado por Margarita Greene, José Rosas y Luis Valenzuela, 153–84. Santiago: ARQ, 2011.
34. Salazar, Gabriel. *Historia del municipio y la soberanía comunal en Chile, 1820-2016*. Santiago: Universitaria, 2019.
35. Salazar, Gabriel y Julio Pinto, eds. *Historia contemporánea de Chile*. Vol. 1. Santiago: LOM Ediciones, 1999.
36. Santos, Milton. "La problemática urbana en América Latina". 10. Montevideo: Palacio Municipal, 1989.
37. ————. *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona: Ariel, 2000.
38. Toledo, Ximena y Eduardo Zapater. *Geografía general y regional de Chile*. Santiago: Universitaria, 1989.
39. Zacarías, Yihad. "La construcción de una ciudad cableada y la extensión del tranvía eléctrico: Electrificación, desarrollo técnico y nuevas configuraciones del espacio urbano. Santiago de Chile: 1890-1920". En *La ciudad en movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, editado por Simón Castillo y Marcelo Mardones, 127–70. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2018.