

HISTORIA 396
ISSN 0719-0719
E-ISSN 0719-7969
VOL 14
N°2 - 2024
[177-208]

LA PUGNA DEL BOLETO: EL CONFLICTO POR LA TARIFA ESTUDIANTIL BAJO LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN SANTIAGO DE CHILE, 1979-1990

*THE STRUGGLE OF THE TICKET: THE CONFLICT OVER
STUDENT FARE UNDER THE LIBERALIZATION OF PUBLIC
TRANSPORTATION IN SANTIAGO, CHILE, 1979-1990*

Marcelo Mardones Peñaloza
Universidad Diego Portales, Chile
marcelo.mardones@mail.udp.cl

Waldo Vila Muga
Universidad Diego Portales, Chile
waldo.vila@mail.udp.cl

Resumen

Este artículo aborda la cuestión del pasaje estudiantil en el transporte colectivo de Santiago de Chile durante la dictadura. La liberalización de los servicios impulsada desde 1979 por las políticas neoliberales del régimen, caracterizadas por la libertad tarifaria y de recorridos, convirtió las normas sobre el boleto rebajado en un tema conflictivo entre autoridades y transportistas. Describiremos cómo este conflicto ocupó un importante lugar en el debate de las políticas para el sector, marcando la relación entre el Gobierno y el gremio de la locomoción colectiva, observando de qué forma la tarifa escolar mostró las limitaciones de la liberalización y cómo esta disputa alcanzó al Metro de Santiago, que concedió el beneficio recién en 1990. Mediante el seguimiento de prensa, revistas gremiales y documentos oficiales, se revisan las contradicciones y problemáticas que la imposición del modelo neoliberal encontró en los servicios de transporte colectivo, en particular en un segmento específico de usuarios como el estudiantado.

Palabras clave: tarifa estudiantil; transporte público; neoliberalismo; Santiago de Chile.

Abstract

This article addresses the issue of student fare in public transportation in Santiago, Chile during the dictatorship. The liberalization of services, driven since 1979 by the neoliberal policies of the regime characterized by fare and route freedom, turned regulations on reduced fare into a contentious issue

between authorities and transport providers. We will describe how this conflict played a significant role in the policy debate for the sector, shaping the relationship between the government and the collective transportation guild. We will observe how the student fare highlighted the limitations of liberalization and how this dispute affected the Santiago Metro, which only granted the benefit in 1990. Through press monitoring, guild magazines, and official documents, we will review the contradictions and issues that the imposition of the neoliberal model encountered in public transportation services, particularly with a specific user segment like students.

Keywords: Student Fare; Public Transportation; Neoliberalism; Santiago de Chile.

INTRODUCCIÓN

En marzo de 1986, el centro de Santiago registró una protesta estudiantil que culminó con incidentes. Según el diario *La Tercera*, la jornada dejó “varios detenidos y vehículos dañados por las pedradas”, especialmente autobuses¹. Aunque durante los últimos años de la dictadura chilena las protestas estudiantiles no eran poco frecuentes, como tampoco los ataques al transporte público durante las mismas, lo particular del caso era que la movilización estaba impulsada por “muchachos que convocaron a marchar hacia el Ministerio de Educación para exigir la rebaja del pase escolar y el uso del metro”². La manifestación reflejaba un problema frecuente en el transporte colectivo capitalino: la mala calidad del servicio de locomoción para los alumnos secundarios y de educación superior que los utilizaban. Esta actividad estaba caracterizada por la hegemonía del empresariado bajo la dictadura, gracias a una política económica que favorecía al sector privado y en este caso se materializó en dos medidas concretas: la libertad de tarifas y recorridos³. De esta manera, la existencia de un boleto rebajado para los estudiantes se convirtió en una tensión permanente entre los operadores y las autoridades ya que su implementación significaba para los autobuseros un subsidio al valor del pasaje, lo que era señalado por los empresarios como abusivo y contrario a sus intereses.

La agitación era una manifestación más del sensible contexto de protestas que sacudía el régimen militar desde 1983, cuando la crisis económica, iniciada un

1 Este artículo se enmarca en el proyecto Fondecyt de iniciación N°11220244, titulado “Neoliberalismo, transporte y ciudad. La desregulación de la locomoción colectiva en Santiago de Chile, 1979-1990”, a cargo del investigador responsable Waldo Vila Muga, de la Universidad Diego Portales..

2 *La Tercera*. Santiago, 27 de marzo de 1986. “Secundarios piden rebaja para el pase escolar”, p. 12.

3 Castillo, Simón y Vila, Waldo. “La desregulación de la locomoción colectiva. antecedentes y aplicación del proyecto neoliberal en el transporte de pasajeros en Santiago de Chile, 1974-1983” *Tiempo histórico*, N° 26, 2023, pp. 15-36.

año antes debido a la quiebra de la banca, alteró a la sociedad chilena en su conjunto⁴. Con una alta tasa de cesantía y una profunda pérdida en la capacidad de consumo de los sectores populares, las manifestaciones iniciadas con la Primera Jornada Nacional de Protesta (mayo de 1983) se extendieron durante los años venideros⁵. Los estudiantes, tanto secundarios como universitarios, compartían con otros actores sociales un horizonte político común en la lucha contra la dictadura, pero también levantaban reivindicaciones sectoriales sobre algunas problemáticas particulares. Para quienes formaban parte del sistema educativo, el uso del transporte colectivo era un conflicto cotidiano.

Aunque este fenómeno tenía una relevancia menor en un momento autoritario y represivo, su masividad y alcance en el escenario urbano de una ciudad como Santiago lo hicieron frecuente objeto de atención para empresarios, autoridades, pasajeros y medios de comunicación⁶. Frente a ello, este artículo se pregunta por el desarrollo de la política pública en torno a la tarifa estudiantil durante la dictadura, particularmente hacia la década del ochenta, cuando los diversos efectos de la crisis económica y política que enfrentaba el país impactaron sobre los actores involucrados. ¿Qué antecedentes hay sobre el surgimiento del pasaje estudiantil? ¿Quiénes participan del debate, cuáles son sus posturas y propuestas de soluciones en el período de estudio? ¿Cómo se desarrollan los servicios para estudiantes durante un momento de transformaciones y tensiones económicas, políticas y sociales bajo la refundación neoliberal? ¿Cuándo las autoridades lograron contener los conflictos ligados a este problema? Siguiendo estas interrogantes, postulamos que el boleto estudiantil se convirtió en un fenómeno representativo de los límites de la liberalización del servicio de locomoción colectiva, agudizando el conflicto entre los actores involucrados y constituyéndose en un problema relevante a fines del gobierno autoritario.

De esta manera, la investigación presenta una revisión del marco legal respecto a la implementación de una tarifa rebajada para estudiantes en la locomoción colectiva de la capital chilena, proceso iniciado bajo el Estado desarrollista desde mediados del siglo XX, cuando se buscó garantizar derechos sociales mínimos, entre los cuales se discutió la movilidad. A continuación, nos introduciremos en la discusión por la tarifa estudiantil durante la dictadura y, en particular, los debates sobre esta en un contexto de liberalización de la

4 Gárate, Manuel. *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012, pp. 283-297.

5 Bravo, Viviana. *Piedras, barricadas y cacerolas. Las jornadas nacionales de protesta. Chile 1893-1986*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017.

6 Pérez, Claudio. "Todos juntos y al mismo tiempo contra la dictadura de Pinochet. El paro nacional del 2 y 3 de julio de 1986." Bravo, Viviana y Pérez Silva, Claudio (eds.). *Huelgas, marchas y revueltas. Historia de la protesta popular en Chile, 1870-2019*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2022, pp. 261-298.

movilización colectiva, concentrando la reflexión durante la década de 1980. Posteriormente, analizaremos las tensiones surgidas entre empresarios y autoridades por la mantención del pasaje escolar y la exploración de nuevos mecanismos de financiamiento, a fin de reducir conflictos. Concluimos revisando cómo, a inicios de la transición, se incorporó el ferrocarril subterráneo al beneficio, descomprimiendo el debate e instalando una noción de derecho público sobre el transporte estudiantil.

El tema propuesto presenta diversas posibilidades de acercamiento. Al revisar la literatura sobre el período y los actores involucrados, encontramos variadas líneas historiográficas e interdisciplinarias que nos otorgan una base general para acercarnos al problema. Un primer acercamiento se ha realizado desde los estudios de la locomoción colectiva bajo el marco de las reformas neoliberales impulsadas por la dictadura. Este proceso ha sido revisado desde los impactos urbanos y medioambientales que causó como también de qué forma las autoridades llevaron adelante la política pública, consistente en entregar un mayor protagonismo al sector privado, reduciendo el rol del Estado en el servicio, lo que generó profundas consecuencias en el desarrollo de Santiago durante la década de 1980⁷. Así, los empresarios autobuseros quedaron a cargo de la planificación del servicio, que movilizaba al 85% de la población de la capital hacia 1987 y bajo un esquema de libertad de tarifas⁸. En este nuevo marco institucional, el pasaje estudiantil se volvió foco de cuestionamiento: considerando la implementación de un sistema de libertad de precios, la fijación de la tarifa era contraproducente, elemento que los empresarios del transporte hicieron ver constantemente.

Si bien hay pocas miradas historiográficas sobre la relación entre movilización estudiantil y locomoción, existe un antecedente en el trabajo de Andra Chastain sobre la relación entre empresarios, choferes y estudiantes durante la primera fase del régimen militar. En él, la autora aborda a los jóvenes como usuarios del servicio y el conflicto surgido por las prácticas informales y el maltrato que recibían de parte de los conductores; además, el trabajo posiciona a los estudiantes bajo la noción de pasajeros, tratada en su relevancia para la vida urbana moderna por Errázuriz⁹. En la misma línea, una reciente tesis analiza,

7 Figueroa, Óscar. "La desregulación del transporte colectivo en Santiago: balance de diez años" *EURE*, N°49, 1990, pp. 23-32; Paredes, Ricardo y Baytelman, Yael. "Urban public transport deregulation: the Chilean experience" *Estudios de Economía* N° 23, 1996, pp. 193-210; Castillo, Simón; Mardones, Marcelo y Vila, Waldo. *El Estado sobre ruedas: Transporte público, política y ciudad, ETCE 1945-1981*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017; Mardones, Marcelo y Vila, Waldo. "Desmontando lo público. Neoliberalismo, racionalización y cierre de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) en el Chile urbano, 1974-1982". *Estudios Avanzados*, N°38, 2023, pp. 16-33.

8 *Qué Pasa*, N°840. Santiago, del 14 al 20 de mayo de 1987. "El negocio de las micros, sus empresarios, sus ganancias, sus costos", pp. 12-14.

9 Errázuriz, Tomás. *Conductores, pasajeros y peatones*. Santiago, Ediciones ARQ, 2023.

en base a la experiencia de los estudiantes como usuarios de la locomoción colectiva, las relaciones con los conductores y cómo los jóvenes ocuparon una incómoda posición dentro del esquema que se buscó imponer bajo la desregulación del servicio¹⁰.

Por otra parte, algunas publicaciones que tratan las transformaciones urbanas de Santiago durante la dictadura también han revelado importantes aspectos del servicio de transporte, vinculándolo con la aplicación del Plan Nacional de Desarrollo Urbano de 1979, que liberalizó el suelo dejando el desarrollo de la ciudad en manos del mercado, junto con el proceso de erradicación de poblaciones, que distribuyó en nuevas y hacinadas periferias a millares de familias, en una de las medidas de ingeniería social más documentadas durante el régimen¹¹. Es importante tener en cuenta que todos estos hechos repercutieron en la expansión y creciente segregación urbana que registró Santiago en el período de estudio, configurando en muchos casos importantes antecedentes a la hora de referirse a la movilidad de los santiaguinos.

En este contexto, debemos considerar también algunos trabajos que han resaltado el rol del estudiantado en el período, sobre todo su participación política y capacidad de dirigir la discusión pública a temáticas contingentes a sus intereses. Varios de estos títulos tratan el desarrollo del movimiento estudiantil durante la dictadura, destacando su organización, su conformación como actores sociales de importancia en el período y sus principales demandas en medio de los enfrentamientos con el régimen¹². Así, nuestro aporte busca describir una arista poco explorada como es el conflicto en torno a la tarifa estudiantil durante la dictadura, vista a través de las tensiones surgidas entre empresarios y autoridades. La relevancia de este enfoque destaca a la luz del más reciente ciclo de movilizaciones, en particular el estallido social de 2019, impulsado inicialmente por un aumento tarifario del Metro, que provocó una masiva reacción, antecedente de las protestas generalizadas.

10 Musso, José Miguel. "El camino a clase: el viaje escolar como reflejo de la subalternidad en la desregulación del transporte público santiaguino, 1975-1991". Tesis de Magister en Historia, Universidad Andrés Bello. Santiago, 2023.

11 Leyton, César. *La ciencia de la erradicación. Modernidad urbana y neoliberalismo en Santiago de Chile, 1973-1990*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2020, pp. 177-201; De Ramón, Armando. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago, Catalonia, 2007; Rodríguez, Alfredo y Rodríguez, Paula (eds.). *Santiago, una ciudad neoliberal*. Santiago, Olacchi, 2009; Valencia, Marcos. "El desmontaje de la planeación urbana en Chile. 1975-1985 (segunda parte). La nueva política de desarrollo urbano y transformaciones en la cultura metropolitana". *Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje*, Vol. V, N°15, 2008, pp. 1-23.

12 Salazar, Gabriel y Pinto, Julio. *Historia contemporánea de Chile*. Vol. V. *Niñez y juventud*. Santiago, LOM Ediciones, 2002; Muñoz, Víctor y Durán, Carlos. "Los jóvenes, la política y los movimientos estudiantiles en el Chile reciente. Ciclos sociopolíticos entre 1967 y 2017". *Izquierdas*, N°45, 2019, pp. 129-159; Toro Blanco, Pablo. "'Tiempos tristes': notas sobre movimiento estudiantil, comunidad y emociones en la Universidad de Chile ante la dictadura de Pinochet (1974-1986)". *Espacio, Tiempo y Educación*, Vol. 2, N°2, 2015, pp. 107-124.

El trabajo plantea la discusión sobre el transporte como un derecho bajo la imposición autoritaria del modelo neoliberal, entendiendo este servicio como parte de la necesidad propia de los contextos urbanos que emergen a consecuencia de la Revolución Industrial, siendo clave en el crecimiento y desenvolvimiento de la ciudad moderna¹³. En paralelo, el desarrollo de los incipientes sistemas educativos nacionales va a sumar a esta necesidad de movilidad a un grupo específico, como son los estudiantes, ligando el acceso a la ciudad con el derecho a la educación¹⁴. Entendemos, de esta forma, el transporte colectivo en medio de una discusión abierta sobre las ideas de movilidad, que ha incorporado a su noción básica de sistema las complejidades propias de los diversos actores que interactúan cotidianamente en él¹⁵. Estos marcos permiten comprender de manera exploratoria las relaciones entre ciudad y actores sociales, con el objetivo de plantear preguntas relativas a las tensiones y propuestas de resolución a las mismas que se generan en un momento histórico particular como la dictadura y sus reformas neoliberales. Más que plantear de forma conceptual estas problemáticas, se busca esbozar las mismas para discusiones futuras.

Como recordamos, durante el desarrollismo, la presencia del Estado, en los servicios de transporte como operador y regulador, permitió que el asunto del transporte colectivo tomase una dimensión social, materializada en un modelo de política pública destinada a promover la movilidad como derecho¹⁶. En este sentido, la irrupción neoliberal modificó la concepción de los servicios urbanos, entre ellos, la locomoción colectiva, como objeto de interés público, pasando a ser entendida su demanda a partir de la lógica del mercado¹⁷. En el contexto de la construcción de un Estado subsidiario, estas medidas buscaron una focalización de los beneficios sociales, dentro de los cuales cayó la tarifa escolar la que, sin embargo, era solventada por los empresarios de la locomoción colectiva¹⁸. De esta forma, el debate se concentró entre autoridades y el gremio, sobre todo por el mecanismo de financiamiento del boleto estudiantil, para luego decantar en la posición del Metro y su negativa a transportar estudiantes.

13 López Trigal, Lorenzo. *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid, Biblioteca Nueva, 2010, pp. 356-357; Miralles Guasch, Carme. *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel, 2002, pp. 11-12.

14 Harvey, David. *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid, Akal, 2013, pp. 19-51.

15 Errázuriz, *Conductores, pasajeros y peatones*.

16 Castillo, Mardones y Vila, *El Estado sobre ruedas*.

17 Harvey, David. *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid, AKAL, 2007.

18 Cristi, Renato. *La tiranía del mercado. El auge del neoliberalismo en Chile*. Santiago, LOM Ediciones, 2021.

Para el análisis de este proceso desarrollaremos una metodología de análisis histórico que, a través de diversas fuentes, busca complementar y contraponer información sobre el caso de estudio, abordando así las dimensiones políticas y urbanas del mismo. De forma central, revisamos la opinión pública mediante un seguimiento de los principales diarios de Santiago. Estos medios dan cuenta de la discusión en torno a la tarifa estudiantil, reflejando las condiciones en que se desarrollaban los servicios y opiniones de usuarios frente al transporte colectivo. Estas fuentes se complementan con la revisión de revistas de actualidad y debate político, recogiendo reportajes de publicaciones de medios ligados a la oposición que planteaban miradas críticas hacia las medidas gubernamentales, contrastando de esta forma con las líneas editoriales más allegadas al régimen presentes en los diarios capitalinos de gran tiraje como *El Mercurio* y *La Tercera*, sin contar además el rol vocero del diario *La Nación*, medio de propiedad estatal que representaba en estas instancias la voz oficial de la dictadura. En este sentido, más allá de su posición política representadas por las editoriales de cada medio, la prensa permite recoger cómo la discusión sobre el pasaje estudiantil tiene un alcance relevante en la opinión pública.

En segundo término, trabajamos con publicaciones periódicas editadas por el gremio autobusero, lo que nos permite perfilar su rol y posiciones frente al beneficio, considerando el control que tenían sobre éste. En el contexto de las reformas neoliberales promovidas por la dictadura, la existencia de medios que representaban los intereses del empresariado autobusero permite entender la recepción, ya sea favorable o crítica, de un actor central para el problema historiográfico planteado. Estos medios de alcance sobre todo gremial, pese a su tiraje limitado, representan la voz autorizada de los empresarios organizados, lo que nos permite contrastar las posiciones expresadas en los periódicos convencionales mediante operaciones comparativas entre las fuentes.

Finalmente, se incorpora también al análisis documentación proveniente del fondo Subsecretaría de Transportes alojado en el Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), que consta de un acervo total de 3.104 volúmenes producidos entre los años 1958 y 2002. Para el proyecto en desarrollo donde se enmarca este artículo, se consultó el material correspondiente al periodo 1974-1991, aunque para la investigación particular sobre el debate de la tarifa estudiantil se ocupó información correspondiente a tres volúmenes producidos durante los años 1977 y 1980. Aunque estas fuentes dan cuenta de las transformaciones y límites que la dictadura enfrenta en el período en relación con el desarrollo de la locomoción colectiva, además de otorgar información técnica y estadística, la poca relevancia que tienen dentro de ellos cuestiones como el debate por la tarifa estudiantil, posible reflejo de cómo

estas temáticas quedan más bien suscritas a los intereses del empresariado o la discusión pública, pero que no generan análisis profundos desde las instituciones estatales. Pese a ello, la producción documental conservada en los archivos sobre el tema del transporte da cuenta de una problemática constante, sobre todo en momentos donde la expansión metropolitana es un hecho incontrarrestable y las necesidades de transporte por parte de la población iban en aumento.

Cabe agregar que en el desarrollo de este artículo se intentó agregar fuentes documentales de los estudiantes, capaces de revelar su agencia como actores y su posición ante el conflicto producido por la tarifa. Sin embargo, consultados algunos medios universitarios de la época -como la revista *Kritica*- no se encontró mayor información al respecto, lo que reafirma la idea que el pasaje estudiantil, si bien es una preocupación por parte de este segmento de usuarios, está en una discusión de segundo orden frente a las problemáticas políticas propias de la dictadura. Ante esto, la posibilidad de acceder a las experiencias de estos sujetos es un desafío pendiente que esperamos pueda ser abordado a través de otras investigaciones, que puedan incorporar testimonios orales u otros materiales que de momento no han sido relevados de manera sistemática (audiovisuales, fotográficos, auditivos).

UN PROBLEMA LATENTE: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA TARIFA ESCOLAR EN SANTIAGO DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XX

Desde la implementación de los tranvías eléctricos a inicios del siglo XX y con el surgimiento de los servicios autobuseros hacia la década del veinte, el transporte de pasajeros en la capital chilena generó profundas críticas de usuarios y autoridades. El mal estado de los vehículos, deficientes frecuencias de recorridos y el alza constante de sus tarifas fueron temas de constantes discusiones políticas, comentarios de prensa y debates cotidianos, que terminaron agrupados bajo la idea del “problema del tránsito”, concepto reproducido en forma recurrente por la opinión pública. Esta discusión produjo múltiples tensiones que manifestaron la necesidad de una creciente intervención del Estado en la actividad, a fin de regular la caótica interacción vehicular en las calles de Santiago, que adquiriría creciente importancia para la vida metropolitana¹⁹.

19 Errázuriz, Tomás. “El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927.” *Historia*, N°43, Vol. II, 2010, pp. 357-411; Errázuriz, Tomás. “La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)” *Historia*, N°47, Vol. II, 2014, pp. 313-354; Castillo, Simón y Vila, Waldo. “El problema de la vivienda y la urbanización de la periferia norte de Santiago durante la administración de Carlos Ibáñez del Campo (Renca, 1927-1931)” *Historia*, N°54, Vol. I, 2021, pp. 69-106.

Aunque estos hechos tenían motivos diversos, uno de ellos poseía especial sensibilidad social: la cuestión tarifaria. Los problemas entre empresas privadas y autoridades municipales, encargadas inicialmente de administrar los servicios de transporte concesionados bajo su regulación, se manifestaron durante las primeras décadas del siglo XX en paros por parte de las tranviarias y movilizaciones de autobuseros para presionar por alzas en los pasajes, generando tensiones políticas y querellas legales²⁰. Los choques entre municipio y empresarios impusieron en la opinión pública un debate permanente sobre la naturaleza y condiciones del servicio, cada vez más necesario para la población en un contexto de expansión urbana.

En ese marco, el asunto de la tarifa estudiantil se entiende como un fenómeno especialmente representativo. Algunos antecedentes muestran cómo en 1934 la alcaldía de Santiago solicitó a la Compañía de Tracción Eléctrica y de Alumbrado que, siguiendo estudios previos, se considerase la posibilidad de establecer una tarifa rebajada a los escolares que hicieran uso de los servicios tranviarios. Se apelaba a los beneficios que traería la medida para las economías familiares, promoviendo además la asistencia de niños y jóvenes a los establecimientos educacionales. Por otra parte, se incentivaba su implementación teniendo en cuenta que acarrearía un mayor flujo de pasajeros y, con ello, beneficios económicos para la Compañía²¹. Aunque no hay registros sobre la concreción de dicha medida, la propuesta reflejaba el temprano interés municipal sobre un tema que, durante las décadas siguientes, se tornaría más complejo.

La mayor presencia de estudiantes en los vehículos de locomoción colectiva respondió a dos factores: una mayor demanda de acceso educacional, especialmente en su niveles primario y secundario, acrecentó la necesidad de movilidad debido a la limitada oferta de escuelas y colegios en amplios sectores de la ciudad; y, en paralelo, la expansión territorial y el aumento demográfico registrado en Santiago desde 1930, manifestados en nuevas periferias que presionaron los servicios de transporte público²². En este contexto, la demanda de movilidad estudiantil se enfrentó a constantes tensiones y peligros: en 1939 se denunciaban los frecuentes accidentes y dificultades que tenía el alumnado para abordar los vehículos, destacando la riesgosa práctica de viajar

20 Walter, Richard J. *Politics and urban grow in Santiago, Chile, 1891-1941*. Stanford University Press, 2005.

21 *Boletín Municipal*. Santiago, 12 de abril de 1934. "Se solicita tarifa especial en los tranvías para escolares", p. 1074.

22 Castillo, Simón y Vila, Waldo. *Periferia: poblaciones y desarrollo urbano en Santiago de Chile, 1920-1940*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2022; Garcés, Mario. "Los pobladores y la política en los años ochenta: reconstrucción de tejido social y protestas nacionales. *Historia 396*, Vol. 7, N°1, 2017, pp. 119-148.

“colgando” de autobuses y tranvías, hecho que provocaba siniestros viales²³.

Si bien esta era una situación a la que estaban sometidos todos los pasajeros, la afectación de menores de edad en estos incidentes acrecentaba el revuelo en la opinión pública. Así se fue asentando la percepción de una movilidad estudiantil peligrosa y limitada en su oferta, que contradecía la política de ampliación del sistema educacional impulsada por los gobiernos del período²⁴. Estas tensiones buscaron ser conducidas mediante la institucionalización de la tarifa estudiantil, entendida como un beneficio que facilitaba el acceso a la educación, buscando alinear a los empresarios con la política pública para ampliar la escolaridad entre niños y adolescentes.

Sin embargo, esta medida reprodujo los conflictos entre autoridades y operadores, sobre todo cuando se debió negociar su aplicación con los autobuseros, gremio compuesto por pequeños y medianos empresarios que no poseían más de dos máquinas en promedio. Así, cuando en 1949 el ministro de Educación envió un oficio a su par del Interior solicitando gestionar frente a los empresarios de la locomoción colectiva un descuento de cuarenta centavos por pasaje a los estudiantes, autorizado vía decreto por la Dirección General de Tránsito el año anterior, la medida mostró fuertes resistencias²⁵. En los hechos, la tarifa rebajada no se aplicaba en términos efectivos, quedando generalmente al arbitrio de cada chofer. Esto demostraba la falta de peso político y capacidad de fiscalización de las autoridades para su concreción, además de la confusión entre poder municipal y gobierno central respecto a la misma, por lo que ante la influencia y poder de los autobuseros la medida quedaba en letra muerta²⁶.

La escalada de estos conflictos y su importancia en la agenda política se reflejaron durante la llamada huelga de la chaucha de 1949, estallido social producido por el alza de la tarifa en la locomoción colectiva, la que estuvo

23 *La Nación*. Santiago, 1 de junio de 1939. “Movilización de estudiantes”, p. 3.

24 Sobre la ampliación del sistema educacional, ver Collier, Simón y Sater, William. *Historia de Chile, 1808-1994*. Cambridge, Cambridge University Press, 1998; Correa, Sofía; Figueroa, María Consuelo; Jocelyn-Holt, Alfredo; Rolle, Claudio y Vicuña, Manuel. *Historia del siglo XX chileno: balance paradójico*. Santiago, Sudamericana, 2012.

25 *La Nación*. Santiago, 2 de marzo de 1949. “Efectiva rebaja de pasajes para los escolares en Santiago”, p. 1; *La Nación*. Santiago, 4 de marzo de 1949. “Problema en favor de escolares resolverá Ministerio de Educación”, p. 3. La Dirección General de Transporte y Tránsito Público fue la primera entidad gubernamental que se hizo cargo de la regulación a la locomoción colectiva, enfrentándose con los municipios en la hegemonía por la administración de los servicios urbanos de movilización. Castillo, Mardones y Vila, *El Estado sobre ruedas*, p. 38.

26 *La Nación*. Santiago, 12 de marzo de 1949. “Padres reclaman por tarifas escolares”, p. 4; *La Nación*. Santiago, 26 de julio de 1949. “En vigencia tarifa escolar”, p. 5; *La Nación*. Santiago, 24 de agosto de 1949. “Abusos tarifas escolares”, p. 1; *La Nación*. Santiago, 4 de septiembre de 1949. “El niño, enemigo público N°1”, p. 12.

antecedida por álgidos episodios de manifestaciones estudiantiles²⁷. Un hecho similar ocurrió en abril de 1957 con la batalla de Santiago, cuando escolares y universitarios tuvieron un rol trascendental en los acontecimientos violentos iniciados nuevamente por reclamos ante una subida en los pasajes²⁸. En ambos episodios, los meses previos a las explosiones sociales tuvieron frecuentes reclamos por parte del estudiantado respecto a los servicios; ante ello, no parece casual que los primeros episodios de tensión social en ambas fechas hubieran sido iniciados por un segmento de los usuarios que se veía constantemente vulnerado.

Con la intervención estatal más emblemática en materia de movilización colectiva, la creación de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) en 1953, se amplió el debate por la tarifa estudiantil. El surgimiento de este operador fiscal representó un cambio en la percepción de los servicios de pasajeros, entendido hasta el momento dentro de una lógica de mercado; ésta quedaba en entredicho con la nueva política pública, que ponía a la actividad como un asunto de interés público, el que debía ser atendido y regulado por las autoridades²⁹. En este marco, se generó la primera legislación sobre el pasaje rebajado para los estudiantes: el decreto N°54 del 2 de mayo de 1953, que creó la ETCE, que establecía que dicho organismo debía encargarse de fijar la tarifa escolar para sus máquinas y las de los empresarios privados. El año 1956 se creó el “carné escolar”, documento para identificar a quienes accedían al beneficio y, durante la década de 1960, las medidas se profundizaron, extendiendo su alcance a los estudiantes universitarios y su utilización los sábados, aunque otorgando al Sindicato General de Dueños de Autobuses la confección y entrega de la identificación, siendo el costo de las tarifas fijado por el Presidente de la República a propuesta de la Subsecretaría de Transportes³⁰.

Esta medida retrocedió en 1967, cuando la emisión del documento volvió al fisco, hecho que reflejaba las contradicciones y dificultades para implementar la tarifa rebajada como política pública. Dicho fenómeno buscó ser atenuado por última vez con la implementación, durante la Unidad Popular, de gratuidad

27 Bravo, Viviana. “Santiago y conquista de las calles: La Revuelta de la chaucha en agosto de 1949”. Bravo, Viviana y Pérez Silva, Claudio (eds.). *Huelgas, marchas y revueltas. Historia de la protesta popular en Chile, 1870-2019*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2022, pp. 201-228; Palma, Daniel. “La ‘Revolución de la Chaucha’ Santiago de Chile. 16 y 17 de agosto de 1949”. *Alternativa: Revista Trimestral del Instituto de Ciencias Alejandro Lipschutz*, Santiago, 2005, pp. 49-62.

28 Milos, Pedro. *Historia y memoria. 2 de abril de 1957*. Santiago, LOM Ediciones, 2007.

29 Mardones, “Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario; Castillo, Mardones y Vila, *El Estado sobre ruedas*, pp. 76-101.

30 Cerda, Daniela y Cataldo, Carla. “Pase escolar resumen del marco normativo histórico”. Biblioteca del Congreso Nacional, Santiago, octubre de 2018. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/26063/1/Normativa_regulatoria_historica_del_Pase_Escolar.pdf

en la movilización estudiantil mediante la creación de líneas de uso exclusivo con buses de la ETCE. En este último período se anunciaba también la elaboración de una política nacional de transporte escolar, la que quedó trunca por el golpe de Estado de septiembre de 1973³¹. A partir de este momento, los servicios de transporte colectivo volverían a quedar bajo la lógica del mercado, repercutiendo una vez más sobre los usuarios del boleto rebajado, objetos ahora de la ofensiva por parte de los empresarios del sector, embarcados en un creciente proceso de desregulación y liberalización radical de la actividad.

EL PASE ESCOLAR Y LOS PRIMEROS AÑOS DE LA DICTADURA

Asumidas las autoridades dictatoriales, el transporte urbano de pasajeros fue sometido a una completa reestructuración. Para esta y otras tareas se creó en 1974 el Ministerio de Transporte, entidad encargada de ejecutar la desregulación en el área. Por una parte, se decretó desde 1979 una ascendente libertad de tarifas y recorridos, consolidada en 1983, entregando a los empresarios privados de la locomoción colectiva el control del servicio. Por otra parte, desde el mismo año comenzó el proceso de cierre de la ETCE, el que culminó con su desaparición en 1981. Así, el régimen relegó la participación estatal en los servicios al Metro, inaugurado en 1975, pero cuya extensión se vio limitada a la inauguración de una segunda línea a los pocos años, para luego ser excluida de las prioridades en inversión pública hasta casi el fin de la dictadura³².

En este escenario, el rol de los particulares en el transporte de pasajeros capitalino se tornó monopólico, aunque la puesta en marcha del tren subterráneo suponía la posibilidad de complementación entre éste y los medios de superficie. La limitada extensión de su red, más los costos de la tarifa, limitaron el número de usuarios durante su primera década de existencia³³. Esto reafirmó la posición hegemónica de los autobuseros que, gracias a las políticas de desregulación, podían competir con el Metro mediante la implementación de recorridos sobre el mismo trazado de las líneas del ferrocarril subterráneo. La ausencia de planificación vial y de transporte favoreció económicamente a los empresarios particulares, pero produjo problemáticas complejas en el tránsito, sobre todo luego de la crisis financiera de 1982, que trajo consigo una importante degradación del servicio, desnudando las frágiles bases económicas que

31 *Idem.*

32 Mardones y Vila, "Desmontando lo público. Neoliberalismo, racionalización y cierre de la Empresa".

33 Mardones, Marcelo y Vila, Waldo. "Redes neoliberales: proyectos y políticas de intermodalidad en el transporte colectivo de Santiago de Chile, 1977-1992". *Cuaderno urbano*, N°37, 2024, pp. 11-32.

poseía el gremio, donde la mayoría de sus asociados no pasaba de tener una o dos máquinas.

Tanto los cambios en la política pública tras la irrupción neoliberal, como los vaivenes económicos de los años ochenta, reforzaron la persecución de nuevas estrategias de capitalización mediante el aumento de la ganancia en los servicios. Las relaciones laborales en la actividad, caracterizadas por la informalidad y el establecimiento de salarios en base al número de pasajeros transportados, ponían a los conductores como primera línea de un servicio que antepone el lucro a la calidad y el derecho a la movilidad. Bajo esta premisa, la movilización de los estudiantes aparecía como una tensión constante para empresarios, conductores y autoridades. Si bien la discusión sobre el pasaje escolar se venía gestando desde las décadas previas, la dictadura desde un principio buscó imponer sus lógicas de focalización a la extensión del beneficio, otorgado desde 1974 de acuerdo con la calidad socioeconómica. En esa línea, una de las primeras decisiones fue llevar al Ministerio de Educación la administración de la credencial estudiantil, la que comenzó a ser denominada "pase escolar"; el cual solo sería válido para el traslado de los alumnos de su residencia al recinto educacional, estableciendo que podrían optar solo aquellos estudiantes que cumplieran con las condiciones de vulnerabilidad económica y residieran a más de diez cuadras de sus centros educativos³⁴.

Por su parte, la opinión pública hacía constante eco de las tensiones entre escolares y universitarios en su demanda por la locomoción, con choferes que no abrían las puertas, no entregaban el vuelto e incivildades que podían llegar a las agresiones físicas. Eran varias las denuncias en tal sentido, canalizadas institucionalmente como, también, por los medios de prensa. En tal sentido, para 1977 las críticas giraban por una falta de frecuencia generalizada -sobre todo en las horas punta-, alegando que generaba atrasos e inasistencias por parte de los jóvenes a los establecimientos educacionales. También se alertaba sobre el riesgo que corrían los estudiantes viajando en autobuses atestados de gente, muchas veces en las pisaderas, lo que en repetidas oportunidades producía graves accidentes³⁵.

Para entonces, el beneficio se aplicaba a los servicios de locomoción colectiva de superficie, ya que el Metro no estaba comprendido en la medida. Las autoridades buscaron ampliar la rebaja en el pasaje durante 1978 mediante

34 Cerda y Cataldo, "Pase escolar resumen del marco normativo histórico".

35 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Problema de locomoción Lo Espejo-Ochagavía. Santiago, 8 de julio de 1977. Archivo Nacional de la Administración, Fondo Subsecretaría de Transportes (en adelante ARNAD), Vol. 1555, s/f; *El Mercurio*. Santiago, 6 de junio de 1977. "Repercusiones por deficiencias en la locomoción", p. 25C.

la entrega del “pase escolar” a los alumnos de cualquier establecimiento educacional secundario reconocido por el Ministerio de Educación, aclarando que los estudiantes de educación universitaria tendrían su propia credencial. Sin embargo, al mismo tiempo se proponían restricciones para su uso: en un oficio del Ministerio de Transporte dirigido al de Economía, se señalaba que el beneficio no se debía extender a los colegios particulares, ya que sus alumnos tenían una mejor condición socioeconómica y podían solventar el precio del pasaje sin necesidad de rebaja, argumentando que su “uso indiscriminado” desvirtuaba la finalidad de esta medida³⁶. Esto reveló una contraposición de intereses entre ambas carteras, sin embargo, el otorgamiento del pase estaba en manos del Ministerio de Educación, quien tenía la última palabra. Su confección quedó a cargo de la Casa de Moneda para garantizar su autenticidad como documento público; para 1978 tenía un costo de cinco pesos que debía ser cubierto por el estudiante, y eran elaborados mediante nóminas que los centros educativos enviaban a las secretarías ministeriales³⁷.

De esta manera, durante sus primeros años de administración, las autoridades dictatoriales pusieron un mayor énfasis en generar una nueva institucionalidad para el otorgamiento y uso del pase escolar, dejando de lado muchas veces su responsabilidad en la fiscalización del correcto cumplimiento del beneficio en las calles, ni tampoco haciéndose cargo de la limitada oferta que se registraba en algunos sectores. Así, muchos estudiantes debían o bien andar a pie o exponerse a condiciones riesgosas durante sus viajes, sumado al trato denigrante por parte de los choferes, fenómeno profundizado durante la década de 1980.

LA TARIFA ESCOLAR Y LA LIBERALIZACIÓN: CALIDAD DEL SERVICIO Y EXPERIENCIA DEL USUARIO

Una de las primeras medidas en torno a la desregulación de la locomoción colectiva fue el otorgamiento de la “tarifa libre condicionada” en 1980, la que permitía a los empresarios dueños de máquinas nuevas cobrar el valor que ellos definieran en sus recorridos. Sin embargo, en el decreto que estableció esta medida, se señalaba expresamente que “en estos servicios regirá la tarifa estudiantil”, convirtiendo el beneficio en una restricción indirecta a la medida de libertad tarifaria³⁸.

36 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones a Ministerio de Economía. Santiago, 6 de marzo de 1978. ARNAD, Vol. 1603, s/f.

37 *La Tercera*. Santiago, 23 de febrero de 1978. “Carnets escolares de 1977 siguen vigentes hasta abril”, p. 7.

38 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Decreto de reajuste de tarifas locomoción colectiva. Santiago, 5 de mayo de 1980. ARNAD, Vol. 1676, s/f.

Este hecho aumentó los conflictos que se venían arrastrando ya hace décadas entre estudiantes, empresarios y conductores del transporte público, que veían a los usuarios con carné escolar como una merma a sus intereses. Al comenzar el año estudiantil en marzo de 1980, la prensa reiteraba las dificultades para el transporte de escolares y universitarios, considerando “una odisea” llegar a sus destinos en los horarios de inicio de clases. Esto se generaba principalmente durante las mañanas entre 7.00 y 8.00 AM, las horas de mayor demanda de transporte por parte de la población laboral, a la cual se le sumaba en Santiago más de un millón de estudiantes de diversos niveles educacionales, los que en grupos de treinta hasta sesenta jóvenes se agolpaban en los paraderos esperando movilización³⁹.

Aprovechando la liberalización que estaban ejecutando las autoridades de la dictadura, los empresarios del rubro inmediatamente vieron la oportunidad de solicitar abiertamente el fin del beneficio, siempre resistido por el gremio. Los autobuseros señalaban, al respecto, la “injusticia” de que la tarifa reducida beneficiara por igual “a los escolares de clases bajas y altas, siendo que en la práctica son los usuarios de la locomoción colectiva -la mayoría obreros y empleados- quienes financian el subsidio”⁴⁰. Estas declaraciones eran representativas de una de las transformaciones económicas de fondo promovidas por el régimen militar mediante la nueva Constitución de la República, promulgada en 1980: la subsidiariedad, que limitaba los derechos sociales que habían sido bases del Estado benefactor surgido en las primeras décadas del siglo XX⁴¹. La lógica subsidiaria buscaba focalizar el gasto hacia los sectores de mayor vulnerabilidad, dejando fuera de su alcance a grupos que podían auto sustentar necesidades como la movilidad urbana, que con la liberalización debía desarrollarse bajo lógicas de mercado⁴². Aunque los empresarios de autobuses no podían definir la política pública, se sumaban a esta lógica para atacar la tarifa escolar, argumentando la necesidad de restringir sus alcances o su comentada eliminación.

La negativa de las autoridades por adoptar esta medida parecía estar fundada en la poca popularidad que podía producir la decisión en la población. El alto número de estudiantes de todos los niveles que dependía del transporte colectivo en la capital chilena, lo convertía en un asunto de preocupación pública, puesto que

39 *El Mercurio*. Santiago, 13 de marzo de 1980. “Serias dificultades para transporte de estudiantes”, pp. C1-C6.

40 *El Mercurio*. Santiago, 12 de marzo de 1980. “Autobuseros pedirán anular tarifa escolar”, p. A1.

41 Enríquez, Rodrigo. En “*Estado sólido*”. Políticas y politización en la construcción estatal Chile 1920-1950. Santiago, Ediciones Universidad Católica, 2014.

42 Sobre el principio de subsidiariedad consagrado en la Constitución de 1980 ver: Cristi, *La tiranía del mercado*.

una medida radical como la supresión del beneficio tendría alcances inusitados. En respuesta a esta discusión, el ministro de Transportes, Caupolicán Boisset, anunciaba, en 1980, “una fórmula de racionalización para el pasaje escolar, a fin de no obligar a los empresarios de la locomoción colectiva a financiar este subsidio”, idea sostenida por el gremio desde las discusiones sobre el derecho al transporte estudiantil surgidas en las décadas previas⁴³. De esta manera, la autoridad se alineaba con las peticiones de los autobuseros, considerando su posición estratégica en el desarrollo del servicio. Además, desde un punto de vista político, los empresarios eran proclives al orden autoritario como muchos grupos medios, especialmente los operadores más pequeños⁴⁴.

En ese contexto, el diario de línea oficialista *El Mercurio* reconocía en un editorial la resistencia del gremio para aceptar la tarifa rebajada, resaltando que “no tienen interés resuelto en controlar y sancionar la omisión de sus conductores en perjuicio de los escolares”, alineándose con la política oficial de quitarle esta carga, señalando que la racionalización del “pase” propuesta por el ministerio “deja claro que la tarifa escolar debe mantenerse, pero que el Gobierno, al mismo tiempo, estima necesario hacer un estudio para que este subsidio no recaiga exclusivamente sobre los empresarios de buses”⁴⁵. Al poco tiempo, el mismo medio volvía a recoger la preocupación de los empresarios en torno a revisar la tarifa estudiantil, acusando “el desfinanciamiento en que se encuentra la actividad”, por lo cual se debían estudiar mecanismos compensatorios para continuar con la rebaja de los pasajes⁴⁶. Un par de meses después, otro periódico afín al régimen, *La Tercera*, señalaba que el Gobierno se mantenía en su postura de racionalizar el beneficio, “a fin de que no constituya una carga odiosa para los empresarios, no se haga un uso indiscriminado de los vehículos de locomoción colectiva, y los estudiantes reciban el buen servicio a que tienen derecho”⁴⁷.

Esta discusión sobre la tarifa escolar se daba en un momento donde el Estado ejercía un abierto repliegue de la economía, especialmente en medidas que habían sido comunes bajo el paradigma desarrollista como el control de precios. De acuerdo con una revista ligada a la oposición, en 1973 existían más de tres mil productos y servicios con sus precios fijados o subsidiados, de los que en 1980 se habían reducido sólo siete: entre ellos, la tarifa escolar⁴⁸.

43 *El Mercurio*. Santiago, 13 de marzo de 1980. “Reestudiar sistema de pasaje escolar”, p. C1.

44 Casals, Marcelo. *Contrarrevolución, colaboracionismo y protesta. La clase media chilena y la dictadura militar*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2023.

45 *El Mercurio*. Santiago, 17 de marzo de 1980. Editorial: “Transporte de escolares”, p. A2.

46 *El Mercurio*. Santiago, 23 de marzo de 1980. “Pasaje escolar”, s/p.

47 *La Tercera*. Santiago, 17 de mayo de 1980. “Tarifa escolar”, s/p.

48 *Hoy*. Santiago, 20 de mayo de 1980. “Libre competencia. Juego con perdedor conocido”, s/p.

Esto daba cuenta de los límites políticos para efectuar una liberalización a rajatabla como lo propugnaban algunas voces más radicales de la teoría económica allegada al poder y las posturas del empresariado autobusero. Bajo este panorama, la experiencia de los jóvenes como usuarios se fue deteriorando sostenidamente, sobre todo en su relación cotidiana con los choferes de la locomoción colectiva. Aunque los conflictos entre conductores y el alumnado se registraban desde la masificación de los viajes por motivos de estudio, el aumento de éstos, sumado a la liberalización de las tarifas y un marco más laxo para el desarrollo de la actividad por parte de las autoridades, parecieron acrecentar los roces en las calles⁴⁹.

Los reclamos por las faltas e incluso agresiones de los choferes, sumados a una inseguridad que se manifestaba en accidentes de tránsito de consecuencias fatales, se tornaron una denuncia cotidiana aun en los medios que, en cierta medida, apoyaban al empresariado autobusero. Este conflicto, activado generalmente todos los años al inicio de clases, no era menor, sobre todo debido al aumento de los eventos que ocurrían durante el traslado de los estudiantes en los vehículos de locomoción colectiva. De acuerdo con estadísticas oficiales, en marzo de 1980 habían fallecido cuatro jóvenes en los catorce accidentes registrados en el mes. Por lo general, eran los atropellos y caídas los casos más reiterados, hechos que se tomaban los titulares debido a la tragedia que significaba⁵⁰.

Pese a las quejas por las condiciones en las cuales se desarrollaba la movilidad estudiantil, la autoridad parecía no encontrar un mecanismo de solución a las controversias con los empresarios. Las discusiones en torno a la racionalización de la tarifa escolar y la creación de un subsidio hacia la misma, nunca se concretaron como política efectiva. Lo más cercano a una medida concreta fue un decreto del Ministerio de Transportes que reglamentó el uso del carné escolar en todo el país para 1982. En el texto se mencionaba la necesidad de reducir “las franquicias existentes para los estudiantes en el pago de la tarifa de los servicios públicos de locomoción colectiva”, eximiendo de la obligatoriedad del pase escolar a los estudiantes hasta sexto básico. En gran medida, esta norma obedecía al proceso de municipalización que se estaba llevando adelante, señalando la extensión del beneficio a “establecimientos

49 De acuerdo con la AGMTP, durante 1980 se habían vendido más de cuarenta millones de boletos escolares en sus líneas asociadas, los que se sumaban a los viajes de los alumnos que hasta sexto básico no pagaban. Con ello se buscaba demostrar el compromiso que tenía el empresariado con este beneficio. *Sobre Ruedas*, N°10. Santiago, marzo de 1981. “Vuelta a clases”, s/p.

50 *Las Últimas Noticias*. Santiago, 22 de marzo de 1981. “Un estudiante muerto y seis heridos en dos semanas”, s/p.

fiscales traspasados a las municipalidades”⁵¹.

La racionalización propuesta para el uso del beneficio del transporte estudiantil quedó así reducida a un decreto que no concretaba las aspiraciones del empresariado. Éste volcó sus presiones ahora sobre el Ministerio de Educación, a fin de conseguir una “injerencia en la entrega de los carnés escolares”, tal como había ocurrido en la década de 1960. Para ello argumentaban que habían detectado falsificaciones al documento público, por lo que consideraban “justo participar y conocer a quienes se les otorga”; por último, el dirigente gremial Miguel Herane insistía ante las autoridades en la idea de un subsidio directo al estudiante como una suerte de voucher para la movilización colectiva, señalando que “el escolar debe tener un beneficio directo del Estado. Estimamos que se les debe pagar un bono de locomoción o hacerlo como una carga familiar”⁵².

Si bien estas propuestas fueron discutidas entre el gremio, las autoridades y la opinión pública, la realidad del país pronto puso un freno a estas ideas de racionalización neoliberal. En 1982, la crisis económica se hizo tangible para la sociedad chilena y el Estado limitó radicalmente el gasto público, viéndose obligado a generar políticas de contención al malestar social, producto de la deteriorada capacidad económica tanto de los sectores populares como de los grupos medios de la población. Aunque los autobuseros propusieron medidas como la liberalización plena de tarifas en 1983, en un intento por aliviar los efectos de la coyuntura sobre la actividad⁵³, estos lineamientos con el mercado no consiguieron eliminar el pase escolar en la movilización colectiva.

LA DISCUSIÓN ENTORNO A LA INCORPORACIÓN DEL METRO Y UN SUBSIDIO A LA TARIFA ESCOLAR

El delicado momento que enfrentaba tanto la locomoción colectiva como el régimen autoritario en un clima de ascendente efervescencia social, llevó la discusión en torno a la tarifa escolar hacia una nueva etapa. Esta fue impulsada por el gremio autobusero, que buscó otra vez introducir cambios al beneficio. Así, desde inicios de la década de 1980, el empresariado comenzó a apuntar al hecho de que el Metro de Santiago, siendo una empresa pública, no adhiriera a la tarifa escolar, la que tampoco se extendía a otros medios de locomoción,

51 Decreto N°20 del Ministerio de Transportes, publicado en el Diario Oficial el 1/3/82.

52 *Sobre Ruedas*, N°20. Santiago, febrero de 1982. “Diversas materias analizaron dirigentes de la institución con el ministro de Transportes”, s/p.

53 Para la locomoción colectiva, la crisis económica produjo quiebras por deudas producto de las compras de vehículos y préstamos para sus operaciones por parte de la banca, además de la caída en el número de pasajeros transportados.

como colectivos o taxis⁵⁴. La negativa del tren subterráneo obedecía, de acuerdo con su director, a que todavía el Gobierno no había definido una política de subsidio al pasaje estudiantil y que, mientras esto no se concretara, “no se podía adelantar nada al respecto”⁵⁵.

Era precisamente la discusión en torno al mecanismo de subsidio lo que comenzó a acaparar la atención sobre la ampliación del beneficio. En un escenario donde la focalización de los recursos era la norma, no fueron solamente los escolares los que abogaron por una mayor ampliación de la tarifa reducida, sino también los estudiantes universitarios, objetando que el “pase escolar” sólo se otorgaría a los alumnos que recibieron ayuda financiera para cursar sus carreras⁵⁶. De esta manera, en marzo de 1982, ante la insistencia de los distintos actores, el ministro de Transportes aclaró que el Gobierno concretaría un subsidio directo a la movilización escolar, que se aplicaría a partir del año siguiente, argumentando que “en la actualidad los sectores modestos que pagan su pasaje completo subsidian la tarifa escolar, tanto de sus hijos como de personas con más recursos, lo cual -dijo- es una injusticia”⁵⁷. Sin embargo, las mencionadas condiciones en que se vio sumido el país con la crisis económica, no permitieron materializar la medida. Ante las dilaciones en la decisión en torno a un subsidio permanente, el gremio autobusero dejaba clara su postura: “lo justo y lo real es que sea todo el pueblo de Chile que costee el transporte de sus escolares”, recalcando que “somos la única industria del transporte de pasajeros que mantiene una tarifa escolar. ¿Por qué el Metro no otorga el mismo privilegio a los estudiantes?”⁵⁸.

En este contexto, al no definirse un mecanismo de financiamiento para el beneficio, sumado a la velada resistencia de los empresarios por la tarifa reducida, los conflictos entre estudiantes y conductores recrudecieron. Aunque los reclamos hacia los choferes no eran algo nuevo, la prensa registró un aumento en las tensiones, ampliadas por la extendida competencia en el sector y los efectos de la crisis económica sobre la población y los empresarios. En un clima enardecido, reaparecieron las quejas del gremio respecto a falsificaciones de los carnés escolares, recordando que “a veces solo en una

54 *Sobre Ruedas*, N°10. Santiago, marzo de 1981. “Vuelta a clases”, s/p; *Sobre Ruedas*, N°20. Santiago, febrero de 1982. “Diversas materias analizaron dirigentes de la institución con el ministro de Transportes”, s/p.

55 *La Nación*. Santiago, 6 de marzo de 1982. “Más trenes y frecuencia de recorrido tendrá el Metro”, s/p.

56 *El Mercurio*. Santiago, 11 de marzo de 1982. “Pedirán cambios al pasaje escolar”, p. C5; *El Mercurio*. Santiago, 13 de marzo de 1982. “Carné escolar para alumnos con crédito”, p. C9.

57 *El Mercurio*. Santiago, 25 de marzo de 1982. “Subsidio directo al pasaje escolar a contar de 1983”, p. C1.

58 *Sobre Ruedas*, N°21. Santiago, abril de 1982. “Recesión atrae buses de provincia a Santiago”, s/p.

semana hemos sorprendido y retirado unos cincuenta carnés adulterados". Se señalaba además el mal comportamiento estudiantil y -respondiendo a la mala publicidad de los medios de prensa hacia el sector- se vertieron airadas declaraciones en defensa, señalando que se comportaban "con gentileza y ayudan al niño o escolar de más escasos recursos. Es ante el escolar prepotente, el que se burla de ellos, que reaccionan con molestia"⁵⁹.

Sin salir de sus posiciones, el empresariado podía justificar lo que consideraba una dádiva de su parte a la población, por lo cual todo reclamo debía ser minimizado. Esto llevó a una radicalización del discurso autobusero: si bien el gremio pasaba a entender la tarifa escolar como una responsabilidad social inherente a un servicio de carácter colectivo -así lo asumieron en sus declaraciones a la opinión pública-, comenzó a reclamar nuevas modificaciones para la entrega del beneficio. Bajo este marco, en marzo de 1984, se retomó la petición de subsidios directos del Estado con el fin de eliminar el pase escolar y "Ordenar al Ferrocarril Metropolitano que traslade de forma inmediata a los escolares en las mismas condiciones que estamos haciendo los taxibuses y microbuses, anunciando a las autoridades que de no realizar esta medida se concretaría un "paro de advertencia"⁶⁰. La dirección del Metro respondió con una formalidad que acusaba las diferencias entre los servicios respecto al cobro de las tarifas: en primer término, alertando sobre la ausencia de infraestructura física y administrativa para hacer efectivo el ingreso de los estudiantes: "Para llevar escolares en el metro por 7 pesos, habría que primero sacar un boleto nuevo, de otro color, para diferenciarlo del que dispone el usuario que no es alumno", indicando también que sería necesaria la instalación de torniquetes especiales junto con la contratación de nuevo personal para vigilar y controlar el correcto acceso a los andenes⁶¹.

Los autobuseros alegaban que la respuesta del tren subterráneo era absurda, aduciendo que el color de los boletos no era mayor problema por la costumbre de los usuarios a distintos medios de pago⁶². Insistían, sobre todo, que se trataba de una infraestructura de transportes subutilizada, señalando que "tenemos entendido que el Metro está sobredimensionado y tiene capacidad para una mayor cantidad de pasajeros", lo que se contradecía con el alto gasto fiscal invertido en su construcción. A diferencia de la empresa pública y su

59 *Sobre Ruedas*, N°32. Santiago, noviembre-diciembre de 1983. "Miguel Herane expresó opinión del gremio en radio Agricultura", s/p.

60 *La Tercera*. Santiago, 10 de marzo de 1984. "Taxibuses piden que el metro transporte escolares", p. 8.

61 *El Mercurio*. Santiago, 16 de marzo de 1984. "El Metro no puede transportar escolares", s/p.

62 *La Tercera*. Santiago, 20 de marzo de 1984. "Taxibuseros piden que el metro lleve a estudiantes", p. 11; *Las Últimas Noticias*. Santiago, 26 de marzo de 1984. "Que el metro transporte escolares piden las liebres", p. 12.

negativa a implementar el beneficio, los autobuseros eran tajantes: “nosotros nos sentimos orgullosos de contribuir con el educando, y lo hemos demostrado a través de los años [por lo que] el Metro puede y debe llevar estudiantes”⁶³.

En base a este tipo de declaraciones, hubo un giro en la opinión pública respecto al empresariado autobusero. Aunque nunca dejaron de ser criticados, algunas columnas de opinión daban cuenta del apoyo de diversos sectores en el reclamo gremial respecto al uso del Metro por parte de los estudiantes. El periodista Diozel Pérez recordaba en una columna que “el Metro es del Estado, es decir, de todos los chilenos. Que todos los padres cuyos hijos se educan para ser más tarde útiles a la sociedad, aportaron dinero para la creación del Metro y ahora para su ampliación y mantenimiento”⁶⁴. Columnistas como este levantaban un discurso que iba contra la hegemonía neoliberal impuesta en todos los ámbitos de la actividad económica: que el tren subterráneo obedecía a la cuestión pública, donde el Estado había tenido un rol decisivo en las décadas previas y, aunque ahora aparecía casi como una contradicción ante la lógica impuesta por la dictadura y sus tecnócratas, continuaba presente en algunas iniciativas como el Metro⁶⁵.

Sin embargo, esta opinión no era unánime. En un texto publicado en *Las Últimas Noticias*, un columnista argumentaba que, frente a los reparos técnicos y financieros del Metro para transportar escolares y los reclamos de los autobuseros ante esta decisión, la política más equitativa sería la eliminación de la tarifa rebajada para los estudiantes, “y que los padres [...] recibiesen, con la asignación familiar, un subsidio extra por locomoción”. De acuerdo con esta opinión, “con esto se acabarían los malos tratos de los micreros. Y, de paso, se conseguiría otra ventaja: que los padres se preocupen de anotar a sus retoños en los colegios más cercanos”. La propuesta era ejemplo de la nueva lógica económica subsidiaria impuesta por la dictadura, en cuanto apoyaba el terminar con la fijación de la tarifa rebajada y que el Estado se hiciera cargo de su costo mediante un subsidio para financiar el transporte estudiantil, procurando focalizar el gasto público en segmentos acotados de la población.

Pese a la amplia discusión que iba tomando el debate por la tarifa, el Gobierno optó por mantener el statu quo: en un contexto de inestabilidad política y económica, con los efectos de la crisis aún tangibles, tanto en los hogares

63 *El Mercurio*. Santiago, 17 de marzo de 1984. “El Metro puede y debe trasladar escolares”, s/p.

64 *La Tercera*. Santiago, 21 de marzo de 1984. “Estudiantes y el Metro”, p. 11.

65 Guajardo, Guillermo. “Las empresas públicas chilenas: una historia de diversidad, crisis y continuidad, 1811-2010”. Jaksic, Iván (ed.). *Historia política de Chile, 1810-2010*. Tomo III. *Problemas económicos*. Santiago, Fondo de Cultura Económica/Universidad Adolfo Ibáñez, 2018, pp. 315-344.

chilenos como en las finanzas públicas, el ministro de Transportes declaró que no existían los recursos adecuados para implementar ni la rebaja en el valor de los pasajes estudiantiles en el Metro, ni el subsidio directo a los padres alegando escasez de presupuesto⁶⁶. Este tipo de respuesta tenía asidero en el delicado estado de la economía chilena tras la crisis económica; además, en marzo de 1985, un terremoto afectó seriamente la zona central del país, provocando graves daños en la capital y otras ciudades del área, comprometiendo aún más los recursos públicos. Sólo hacia fines de ese año, la presión del empresariado para enfrentar la cuestión estudiantil provocó la conformación de una comisión interministerial entre varias reparticiones, a fin de estudiar la materia y proponer soluciones al problema. Los dirigentes alegaban haber manifestado “que es deber del Estado facilitar los medios de transporte, para los efectos de que todo el mundo tenga derecho a la educación”⁶⁷.

Bajo este discurso, se conectaba la movilidad como un elemento esencial para ejercer el derecho a la educación. Esto representaba un giro en los argumentos del empresariado autobusero, que perseguía llevar la discusión a un campo más amplio que el de sus exclusivos intereses. Entendiendo que la demanda de transporte era algo estratégico para la vida urbana, por lo tanto, no podía conducirse exclusivamente bajo una lógica de maximizar ganancias mediante la reducción de costos. Asimismo, esta idea actuaba como estrategia comunicacional ante las constantes críticas que la prensa y la ciudadanía realizaban al sistema de transporte de superficie capitalino, sobre todo por externalidades como accidentes viales, contaminación o la escasa preparación de sus conductores.

Ante la falta de decisión de las autoridades y la dilación de las medidas sobre el tema, en 1986 la tarifa escolar entró en el juego de la libre competencia, aplicando algunos taxibuses una rebaja en su valor, con el fin de atraer a los usuarios de ese rango. Dicha medida, ampliamente anunciada por el gremio, fue criticada en las calles por los jóvenes, acusando el incumplimiento cotidiano por parte de los choferes para acceder a la rebaja del pasaje⁶⁸. El mismo año, Metro volvió a la palestra en la discusión, sumándose a la tendencia del subsidio como solución del problema. El Ministerio de Obras Públicas dijo que la empresa se

66 *Sobre Ruedas*, N°35. Santiago, julio-agosto-septiembre de 1984. “A través de los contactos mantenidos con sus directivos y asociados he podido aquilatar la alta calidad gremial de la asociación metropolitana”, s/p.

67 *Sobre Ruedas*, N°40. Santiago, noviembre-diciembre-enero-marzo de 1985-86. “Dirigente de autobuseros se niega a rebaja de tarifas: propone subirla a 57”, s/p.

68 *Las Últimas Noticias*. Santiago, 7 de marzo de 1986. “Algunas líneas de locomoción bajarán sus tarifas”, p. 6; *Las Últimas Noticias*. Santiago, 11 de marzo de 1986. “Escolares viven su odisea buscando pasaje a 10”, p. 11; *La Tercera*. Santiago, 18 de marzo de 1986. “Proponen solución para transporte escolar”, p. 10.

encontraba estudiando, junto al Ministerio de Educación, la aplicación de un voucher a los escolares, estipulando que “el alumno recibirá el subsidio en su escuela. De esa forma pagará su pasaje normal. De lo contrario, habría que cambiar todo el sistema de torniquetes automáticos que hay”⁶⁹. En tal sentido, nuevamente fueron argumentos técnicos los esgrimidos, apoyados esta vez en un informe que estipulaba el alto costo económico que ello significaba⁷⁰. Con estos mensajes, el gremio mostró su abierta molestia, recalcando su labor cotidiana en el transporte estudiantil y la nula ayuda que por ello recibían de parte del Estado. Se llegó, incluso, a cuestionar la política de liberalización que el gobierno había adoptado para el sector, argumentando que

“nuestra actividad no está afecta a ninguna bonificación [que permita] rebajar los altísimos costos [...] contraponiéndose a esta realidad la verdadera situación de privilegio en que se encuentra el Ferrocarril Metropolitano, que pese a gozar de todas las franquicias ha reajustado sus tarifas casi en la misma proporción que la locomoción colectiva particular en los últimos ocho años”⁷¹.

Aunque los autobuseros habían recibido beneficios de la dictadura, tras la crisis del 82, estos se fueron reduciendo hasta desaparecer, haciendo más notorias las tensiones en torno a lo que percibían como un subsidio gremial a la tarifa escolar, el que había aumentado considerablemente por el volumen de beneficiarios. Para entonces se realizaban cuatrocientos mil viajes diarios de escolares primarios que no pagaban la tarifa, señalando que durante 1986 se habían efectuado cincuenta y un millones de traslados con tarifa rebajada para secundarios y universitarios. Con estas cifras se argumentaba la injusticia que significaba para el sector este esfuerzo económico no retribuido, afirmando que “el niño tiene derecho a ser llevado al lugar donde estudia. Pero el empresario, también tiene derecho a recibir una compensación por el esfuerzo y la inversión que hace”⁷².

Por su parte, los conductores compartían las críticas hacia la tarifa estudiantil, pero deslizando también reclamos hacia sus empleadores: en una nota de prensa, el Sindicato de Choferes de Taxibuses alegaba que el 90% del valor del pasaje escolar iba a los dueños de los vehículos, quedando solo el 10% restante para ellos, denunciando que el monto recibido por los propietarios quedaba exento de tributación. Se proponía ante ello acciones en conjunto con “los dirigentes del estudiantado con el fin de que podamos denunciar juntos

69 *Las Últimas Noticias*. Santiago, 19 de marzo de 1986. “Metro subsidiará a escolares”, p. 9.

70 *Las Últimas Noticias*. Santiago, 20 de marzo de 1986. “El gobierno no ha resuelto sobre tarifa escolar en el metro”, p. 13.

71 *La Liebre*, N°1, año 10. Santiago, marzo de 1987. Editorial, “La Inquietud de hoy”, s/p.

72 *Sobre Ruedas*, N°45. Santiago, marzo de 1987. “Sacrificio de un gremio y una situación que debe terminar”.

estas y otras irregularidades”⁷³. Así, se proyectaba una unión entre choferes y estudiantes, una iniciativa novedosa en un ambiente de tensión constante entre ambos actores en las calles. Por cierto, la medida tuvo sobre todo un carácter anecdótico.

Hacia los últimos años de la dictadura, los conflictos por el tema escolar parecían aumentar. Por una parte, los autobuses eran objeto de frecuentes ataques de grupos de estudiantes, hecho que aumentaba la desconfianza, además de servir muchas veces al empresariado como argumento para justificar los malos tratos de choferes a beneficiarios del pase escolar. En otro nivel, los autobuseros acusaban una nula voluntad de las autoridades de facto para encontrar una solución al conflicto, lo que se tradujo en reclamos de inconstitucionalidad hacia algunas normas, alegando la perturbación de sus derechos ante la imposición de transportar escolares por parte de las autoridades⁷⁴. En dicho contexto, una de las limitadas concesiones que obtuvo el gremio fue en 1989, cuando se le entregó la responsabilidad de gestionar el “pase escolar” junto al Ministerio de Educación, el que constituía un anhelo del sector por las constantes denuncias de mal uso y falsificación del instrumento⁷⁵.

LA APLICACIÓN DE LA TARIFA ESTUDIANTIL EN EL METRO DURANTE LA TRANSICIÓN

Con la transición en marcha desde el plebiscito de 1988 y el fin de la dictadura en el horizonte, el nuevo ambiente político generó una mayor capacidad de diálogo entre autobuseros y autoridades, por lo que el gremio moderó sus reclamos en torno al tema de la tarifa estudiantil. En ese contexto, la discusión se volvió a focalizar en el Metro y su reticente negativa a entregar el beneficio; de hecho, una de las últimas declaraciones respecto al problema se registró a mediados de 1989, cuando el dirigente estudiantil Luis Ampuero afirmó, tras una reunión con el Ministerio de Educación, que, “por falta de presupuesto, hasta el momento está descartada la creación del pasaje escolar en el Ferrocarril Metropolitano”⁷⁶.

73 *La Tercera*. Santiago, 18 de marzo de 1987. “Choferes reclaman por pasaje escolar”, p. 14.

74 *Qué Pasa*, N°936. Santiago, 16 de marzo de 1989. “Locomoción colectiva: El mundo del chipe libre”, pp. 40-41; *La Liebre*, N°1, año 3. Santiago, marzo de 1989. “Tarifa escolar es una carga abiertamente ilegal”, s/p.

75 *Sobre Ruedas*, N°75. Santiago, agosto de 1989. “Decreto entrega a gremios ahora responsabilidad de pase escolar”, s/p.

76 *La Nación*. Santiago, 29 de junio de 1989. “Descartada la creación de pasaje escolar en “Metro”, s/p.

Aunque se dejaban atrás los discursos que pedían una derogación del pase estudiantil, los dirigentes autobuseros no renunciaron a sus presiones sobre el Metro, “que es de todos los chilenos y, sin embargo, no transporta escolares”. Tal como lo venían haciendo desde 1984, el gremio continuó con sus críticas hacia la empresa estatal, remarcando la incongruencia de su carácter público frente a su negativa de implementar el beneficio⁷⁷. En momentos del advenimiento de nuevas autoridades civiles con el inicio del ciclo político de la Concertación, el momento parecía adecuado para la negociación con los nuevos equipos ministeriales, los que debían construir redes con un gremio organizado y de efectiva influencia en el funcionamiento de la ciudad, por lo cual debían tratarse los asuntos con un equilibrio técnico y político.

Así, al asumir los civiles el control gubernamental, se debían hacer cargo tanto de las presiones gremiales sobre la materia del transporte escolar y el Metro, como también de las organizaciones estudiantiles que habían hecho de este reclamo una bandera de lucha durante los últimos años de la dictadura. En tal sentido, la rápida conformación de una comisión formada por la Dirección General de Metro y el Ministerio de Transportes, presentó al Presidente de la República, a CORFO y al Ministerio de Hacienda, un mecanismo para que desde abril de 1990 se hiciera operativa la tarifa estudiantil en el ferrocarril metropolitano, “siendo un valor equitativamente al fijado para la locomoción colectiva”⁷⁸. Se llegaba, de esta manera, a una solución de equilibrio entre las partes, la que remarcaba además la capacidad de gestión de las nuevas autoridades y una señal a los usuarios del beneficio.

La voluntad política de la nueva administración democrática se manifestó también en superar los argumentos técnicos presentados por las autoridades dictatoriales, relacionados al costo y a las dificultades de implementar la medida considerando los gastos en infraestructura y tecnología, sobre todo los torniquetes especiales para el acceso de los estudiantes. Mediante la habilitación de un ingreso diferenciado para los beneficiarios, que sería vigilado por un funcionario de la empresa, se pondría en marcha la nueva iniciativa, anunciada por su director como un aporte “a las familias de menos recursos, sin perjudicar al resto de los usuarios y tampoco al cuidado y mantención de este servicio, que constituye un orgullo para los santiaguinos”⁷⁹.

Estas declaraciones respondían a la incertidumbre sobre posibles atochamientos o saturación del servicio con el ingreso de los estudiantes, especialmente en

77 *La Liebre*. Año IV. Santiago, marzo de 1990. “Herencia injusta; bonificar el pasaje escolar”, s/p.

78 *El Mercurio*. Santiago, 20 de marzo de 1990. “Desde abril habrá pasaje escolar en el “Metro”, s/p.

79 *El Mercurio*. Santiago, 25 de marzo de 1990. “Control especial para uso de pasaje escolar en el Metro”, s/p.

los horarios de alta afluencia. Esta interrogante se debía a la mayor demanda que estaba experimentando el ferrocarril subterráneo, hecho impulsado por las autoridades mediante políticas de integración entre el transporte colectivo de superficie con la red del Metro, lo que había generado un notorio aumento en el número de usuarios⁸⁰. Para entonces, se calculaba entre quinientos y seiscientos mil los viajes diarios en el Metro, argumentando la empresa que, con el ingreso de los estudiantes, la demanda no debía crecer más de un diez por ciento, manteniendo la capacidad operativa del servicio, debido a que se produciría un aumento en la frecuencia de los trenes⁸¹.

La implementación de la tarifa escolar sirvió también para desarrollar las metodologías sociales que caracterizarían a la Concertación durante su ciclo; esto se manifestó en la promoción de estrategias participativas hacia los beneficiarios de las nuevas políticas públicas. En este caso, se invitó a dirigentes secundarios y universitarios de federaciones estudiantiles a un “diálogo personal y participativo”, entregándoles responsabilidad en el uso del servicio, “porque estamos seguros de que existe conciencia del ciudadano de cuidar su Metro, y de los estudiantes de pagar y no pasarse por debajo de las barreras”⁸². Estas instancias buscaban reforzar el carácter moderno del tren subterráneo en comparación con la realidad del transporte de superficie, como también de ajustar las relaciones con las dirigencias estudiantiles en un momento de reconfiguración política y social. Por otra parte, el arribo de los escolares fue acompañado de otro importante anuncio: la ampliación del Metro mediante la construcción de una nueva línea que comunicaría el sector céntrico de Santiago con la comuna de La Florida, ubicada al sur oriente de la capital y que venía registrando una acelerada urbanización desde la década de 1980. Se señaló, entonces, que las intenciones de la empresa eran “democratizar el acceso a este medio de transporte, ampliando su capacidad de servicio, contemplándose a futuro la ampliación de su red”⁸³.

La respuesta de las federaciones estudiantiles representó un cambio directo en su relación con las autoridades; tras años de enfrentamientos y desavenencias con la dictadura cívico-militar, los diálogos entre el Metro y los alumnos se convirtieron en una instancia de descompresión entre actores gubernamentales y juveniles, marcados por los agradecimientos de estos

80 Mardones y Vila, “Redes neoliberales: proyectos y políticas de intermodalidad en el transporte colectivo”.

81 *La Nación*. Santiago, 26 de marzo de 1990. “Pasaje escolar en el Metro a partir del 2do. semestre”, s/p.

82 *Idem*.

83 *El Mercurio*. Santiago, 11 de abril de 1990. “Desde el 23 de abril se espera aplicar tarifa escolar en el Metro”, s/p; *La Nación*. Santiago, 11 de abril de 1990. “Metro anunció pasaje escolar y construcción de línea a La Florida”, s/p.

últimos por la medida. En paralelo, la empresa lanzó un boleto exclusivo para el uso de los estudiantes, junto a una campaña comunicacional cuyo eslogan fue "Ahora el Metro también es tuyo," la que estuvo acompañada de diversas recomendaciones, entre las cuales destacaba que "la tarifa escolar constituye un anhelo largamente deseado y su éxito dependerá de la disposición favorable de todos los usuarios del sistema"⁸⁴.

A poco de iniciarse el servicio estudiantil, las autoridades realizaron las primeras evaluaciones de la medida; a pocas semanas de su inauguración, el director del Metro señalaba que aún era prematuro dar un diagnóstico, pero que todo hacía prever que la decisión había sido un éxito, sobre todo por el correcto comportamiento que los estudiantes habían mostrado como usuarios. En la misma línea, se anunciaba la realización de encuestas con el fin de conocer mejor las necesidades de movilidad al interior de la red por parte de los jóvenes⁸⁵. Para entonces, se indicaba que se estaban vendiendo cincuenta mil boletos escolares al día, con especial afluencia en las estaciones Universidad de Chile y Estación Central, que se conformaban como nodos educativos al aglomerar en sus cercanías diversos establecimientos secundarios y superiores⁸⁶.

A un mes de su implementación, un millón de estudiantes ya había utilizado el beneficio, incrementando el número de usuarios diarios de la red a sesenta mil⁸⁷. El aumento continuo de pasajeros reflejaba la creciente necesidad de movilidad por parte de un sector etario en expansión, considerando especialmente el aumento en la matrícula estudiantil en áreas como la educación particular subvencionada y la nueva educación superior privada, que requería movilizar alumnos desde las nuevas comunas dormitorio que se consolidaron más allá de los límites urbanos tradicionales, como Maipú, La Florida o Quilicura. Con estos indicadores, la incorporación de los estudiantes como pasajeros de la red del ferrocarril subterráneo vino a focalizar las tensiones sobre la tarifa reducida exclusivamente en la locomoción de superficie, cerrando en parte la discusión respecto a una medida que se generalizó en el sistema de movilización capitalino y que, de ser percibida en un principio como un subsidio privado, comenzaba a entenderse nuevamente como un derecho generalizado.

84 *La Nación*. Santiago, 21 de abril de 1990. "El próximo lunes comenzará a regir pase escolar en el Metro", s/p; *La Nación*. Santiago, 22 de abril de 1990. "Estudiantes agradecen a autoridades del Metro", s/p.

85 *La Nación*. Santiago, 2 de mayo de 1990. "Evaluarán resultados de pasaje escolar en el Metro", s/p.

86 *El Mercurio*. Santiago, 4 de mayo de 1990. "Diariamente: el Metro vende casi 50 mil pasajes escolares", s/p.

87 *El Mercurio*. Santiago, 7 de junio de 1990. "Más de 13 millones de pasajeros usaron el Metro", s/p; *La Nación*. Santiago, 8 de julio de 1990. "Exitosa aplicación de la tarifa escolar", s/p.

CONCLUSIONES

Analizado históricamente, el transporte colectivo parece relevar dos hechos centrales: la importancia de la tarifa como suerte de termómetro político, que hacía evidente el malestar de la ciudadanía frente a los aumentos de precios en productos esenciales y, en segundo orden, el rol protagónico del empresariado autobusero como actor social, capaz de levantar sus intereses gremiales como reivindicaciones que limitaban las políticas públicas. Entre ellas, el cuestionamiento constante a la tarifa rebajada para estudiantes fue una de las materias donde se opusieron con más resonancia a las medidas estatales. Si bien durante nuestro período de estudio estas siempre fueron acatadas, hubo una resistencia cotidiana a las mismas representada en los constantes conflictos entre los jóvenes que podían acceder al beneficio y los conductores, uno de los hechos más significativas registradas en torno a la locomoción colectiva bajo la dictadura, la cual ha comenzado a atraer la atención de nuevas investigaciones.

En tal sentido, una revisión de los antecedentes sobre el problema refleja el activo rol del Estado en la materia, incluso durante la dictadura y en pleno retroceso de la regulación fiscal, ya que, si bien se instaló la agenda liberalizadora al transporte colectivo, esta no logró eliminar el pase escolar, pese a las intenciones en este sentido del gremio autobusero. Observado históricamente, esta presencia del Estado cobra relevancia considerando que, cuando el tema fue atendido bajo las prerrogativas municipales, no existió un acuerdo con los operadores, quedando al arbitrio de estos últimos el conceder o rechazar la tarifa protegida. Así, esta sólo se consolidó cuando el desarrollismo impulsó una mayor intervención del aparato público en la economía, entre ellas, la locomoción colectiva, asunto materializado con el surgimiento de empresas como la ETCE y Metro. En ese marco, la discusión sobre el pasaje estudiantil aquí revisada se inserta en un debate mayor sobre la naturaleza de los servicios urbanos que va a experimentar cambios propios por el arribo del modelo neoliberal, y permite observar a la vez una resistencia de ciertas medidas levantadas por el paradigma desarrollista que no pudieron ser eliminadas por la nueva agenda económica, limitada sobre todo por los efectos de la crisis de 1982 y sus desastrosas consecuencias para los sectores populares y medios del país.

De este modo, las políticas públicas asociadas a la desregulación de la locomoción colectiva se vieron enfrentadas a limitaciones. Algunas de ellas tenían relación con la propiedad estatal de nuevas infraestructuras como el Metro, que no podían ser absorbidas por la acción privada debido a los costos y las complejidades operativas; pero también existían escollos como

la existencia de beneficios, en este caso, boleto reducido para los estudiantes. Por ello, la puesta en marcha de la tarifa estudiantil en el Metro también se convirtió en un ejemplo de la nueva gestión política de la transición, contribuyendo a demostrar la capacidad de concretar medidas en un área sensible para la población por sus directas implicancias económicas. Esta dinámica contrastó de forma directa con la lógica en que las autoridades de facto manejaron la discusión, no implementando cambios en la incorporación del pasaje estudiantil al Metro, demostrando que por sobre las dificultades técnicas alegadas en su momento, se trataba exclusivamente de implementar un nuevo manejo político al conflicto.

Sin embargo, a pesar de la agenda que hayan podido tener los estudiantes, el desarrollo del texto muestra cómo la discusión sobre esta problemática social y urbana se encapsula entre dos actores principales: empresarios y autoridades. Mientras alumnos y alumnas desarrollaban una relación cotidiana de tensión con la movilización colectiva y sus conductores en el espacio social-urbano, los ejes de la discusión sobre el uso del transporte público se manejan entre empresarios y autoridades gubernamentales. Como lo señalamos en el comienzo, las organizaciones estudiantiles no aparecen representadas de forma constante ni con peso al momento de discutir posibles cambios en la política pública, lo que se explicaría, en cierto modo, por las prioridades de forzar la salida del régimen militar, obligando estratégicamente a concentrar los esfuerzos hacia dicho objetivo. Así, dentro de los debates y reclamos estudiantiles, la cuestión del pasaje escolar se ubicó en una posición secundaria.

Con todo, la posición del empresariado autobusero no debe ser sobre interpretada en el problema investigado, como tampoco en la evolución que va a tener la discusión sobre el transporte público durante el ciclo político abierto en 1990. A lo largo del siglo XX, el gremio se constituyó, sin duda, en un actor urbano de marcada influencia tanto en Santiago como en el resto de las grandes ciudades del país; sin embargo, en la capital se inició a partir de los gobiernos de la Concertación una constante pugna con el sector por el control de la actividad. Aunque estos lograron mantener una innegable influencia en el funcionamiento de la ciudad (demostrado en los alcances de sus paralizaciones al momento de presionar políticamente a las autoridades), tanto las tecnocracias comunicacionales como administrativas de la transición consiguieron un control de la agenda por sobre los intereses autobuseros. En la práctica, este hecho permitió levantar una serie de medidas regulatorias durante la administración Aylwin (1990-1994), como el fin de la libertad tarifaria y de recorridos a través de un nuevo esquema de licitaciones, el que marcó la evolución del servicio hasta el arribo del Transantiago en 2007.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes de archivo

Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Fondos Subsecretaría de Transporte.

Publicaciones periódicas

Boletín Municipal. Santiago.

Diario Oficial. Santiago.

El Mercurio. Santiago.

Hoy. Santiago.

La Liebre. Santiago.

La Nación. Santiago.

La Tercera. Santiago.

Las Últimas Noticias. Santiago.

Qué Pasa. Santiago.

Sobre Ruedas. Santiago.

Bibliografía

Bravo, Viviana. "Santiago y conquista de las calles: La Revuelta de la chaucha en agosto de 1949". Bravo, Viviana y Pérez Silva, Claudio (eds.). *Huelgas, marchas y revueltas. Historia de la protesta popular en Chile, 1870-2019*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2022.

Bravo, Viviana. *Piedras, barricadas y cacerolas. Las jornadas nacionales de protesta. Chile 1893-1986*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017.

Casals, Marcelo. *Contrarrevolución, colaboracionismo y protesta. La clase media chilena y la dictadura militar*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2023.

Castillo, Simón; Mardones, Marcelo y Vila, Waldo. *El Estado sobre ruedas: Transporte público, política y ciudad, ETCE 1945-1981*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017.

Castillo, Simón y Vila, Waldo. "El problema de la vivienda y la urbanización de la periferia norte de Santiago durante la administración de Carlos Ibáñez del Campo (Renca, 1927-1931)". *Historia*, N°54, Vol. I, 2021, pp. 69-106.

Castillo, Simón y Vila, Waldo. *Periferia: poblaciones y desarrollo urbano en Santiago de Chile, 1920-1940*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2022

Castillo, Simón y Vila, Waldo. "La desregulación de la locomoción colectiva. antecedentes y aplicación del proyecto neoliberal en el transporte de pasajeros en Santiago de Chile, 1974-1983". *Tiempo histórico*, N°26, 2023, pp. 15-36.

Collier, Simón y Sater, William. *Historia de Chile, 1808-1994*. Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

Correa, Sofía; Figueroa, María Consuelo; Jocelyn-Holt, Alfredo; Rolle, Claudio y Vicuña, Manuel. *Historia del siglo XX chileno: balance paradójico*. Santiago, Sudamericana, 2012.

Cristi, Renato. *La tiranía del mercado. El auge del neoliberalismo en Chile*. Santiago, LOM Ediciones, 2021.

De Ramón, Armando. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago, Catalonia, 2007.

Enríquez, Rodrigo. *En "Estado sólido": Políticas y politización en la construcción estatal Chile 1920-1950*. Santiago, Ediciones Universidad Católica, 2014.

Errázuriz, Tomás. *Conductores, pasajeros y peatones*. Santiago, Ediciones ARO, 2023.

Errázuriz, Tomás. "La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)". *Historia*, N°47, Vol. II, 2014, pp. 313-354.

Errázuriz, Tomás. "El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927". *Historia*, N°43, Vol. II, 2010, pp. 357-411.

Figueroa, Óscar. "La desregulación del transporte colectivo en Santiago: balance de diez años". *EURE*, N°49, 1990, pp. 23-32.

Gárate, Manuel. *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012.

Garcés, Mario. "Los pobladores y la política en los años ochenta: reconstrucción de tejido social y protestas nacionales". *Historia 396*, Vol. 7, N°1, 2017, pp. 119-148.

Guajardo, Guillermo, "Las empresas públicas chilenas: Una historia de diversidad, crisis y continuidad, 1811-2010" Jaksic, Iván (ed.). *Historia política de Chile, 1810-2010*. Tomo III. *Problemas económicos*. Santiago, Fondo de Cultura Económica/Universidad Adolfo Ibáñez, 2018, pp. 315-344.

Harvey, David. *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid, AKAL, 2007.

Harvey, David. *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid, Akal, 2013.

Leyton, César. *La ciencia de la erradicación. Modernidad urbana y neoliberalismo en Santiago de Chile, 1973-1990*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2020.

López Trigal, Lorenzo. *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid, Biblioteca Nueva, 2010.

Mardones, Marcelo y Vila, Waldo. "Desmontando lo público. Neoliberalismo, racionalización y cierre de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) en el Chile urbano, 1974-1982". *Estudios Avanzados*, N°38, 2023, pp. 16-33.

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, 1938-1941". *Tiempo Histórico*, N°8, 2014, pp. 115-134.

Milos, Pedro. *Historia y memoria: 2 de abril de 1957*. Santiago, LOM Ediciones, 2007.

Miralles Guasch, Carme. *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel, 2002.

Muñoz, Víctor y Durán, Carlos. "Los jóvenes, la política y los movimientos

estudiantiles en el Chile reciente. Ciclos sociopolíticos entre 1967 y 2017". *Izquierdas*, N°45, 2019, pp. 129-159.

Musso, José Miguel. "El camino a clase: el viaje escolar como reflejo de la subalternidad en la desregulación del transporte público santiaguino, 1975-1991". Tesis de Magister en Historia, Universidad Andrés Bello. Santiago, 2023.

Palma, Daniel. "La 'Revolución de la Chaucha' Santiago de Chile. 16 y 17 de agosto de 1949". *Alternativa: Revista Trimestral del Instituto de Ciencias Alejandro Lipschutz*, Santiago, 2005, pp. 49-62.

Paredes, Ricardo y Baytelman, Yael. "Urban public transport deregulation: the Chilean experience". *Estudios de Economía*, N°23, 1996, pp. 193-210.

Pérez, Claudio. "Todos juntos y al mismo tiempo contra la dictadura de Pinochet. El paro nacional del 2 y 3 de julio de 1986". Bravo, Viviana y Pérez Silva, Claudio (eds.). *Huelgas, marchas y revueltas. Historia de la protesta popular en Chile, 1870-2019*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2022, pp. 261-298.

Rodríguez, Alfredo y Rodríguez, Paula (eds.). *Santiago, una ciudad neoliberal*. Santiago, Olacchi, 2009.

Salazar, Gabriel y Pinto, Julio. *Historia contemporánea de Chile*. Tomo V. *Niñez y juventud*. Santiago, LOM Ediciones, 2002.

Toro Blanco, Pablo. "'Tiempos tristes': notas sobre movimiento estudiantil, comunidad y emociones en la Universidad de Chile ante la dictadura de Pinochet (1974-1986)". *Espacio, Tiempo y Educación*, Vol. 2, N°2, 2015, pp. 107-124.

Valencia, Marcos. "El desmontaje de la planeación urbana en Chile. 1975-1985 (segunda parte). La nueva política de desarrollo urbano y transformaciones en la cultura metropolitana". *Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje*, Vol. V, N°15, 2008, pp. 1-23.

Walter, Richard J. *Politics and urban grow in Santiago, Chile, 1891-1941*. Stanford University Press, 2005.

Recibido el 13 de diciembre de 2023

 Aceptado el 7 de marzo de 2024

 Nueva versión: 4 de abril de 2024