

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

Marcelo Mardones Peñaloza*

RESUMEN

Históricamente controlado por el sector privado, el servicio de transporte público de Santiago se caracteriza por ser una fuente de conflicto en la ciudad. La década de 1930 no fue la excepción, alzas en las tasas, la mala calidad del servicio, y las relaciones laborales provocaron la agitación social y llenaron el debate público y político en busca de respuestas, sobre todo cuando el inicio de la Segunda Guerra Mundial trajo restricciones en el suministro de combustible. Esta situación se vio coronada por la huelga de tranvías de mayo de 1941, la que finalmente condujo a la intervención del Estado en el servicio de tranvías. A través de diversas fuentes, el artículo se centra en el análisis de las tensiones laborales entre la empresa y sus empleados, además de estudiar el papel del Estado en la producción de nuevas políticas públicas en la materia.

PALABRAS CLAVE

Transporte público, problema del tránsito, tranvías, intervención estatal.

ABSTRACT

Historically controlled by the private sector, the public transportation service in Santiago was characterised as a source of conflict in the city. The 1930s were no exception, rate hikes, poor quality of the service, and labor relations triggered social agitation and filled the public and political debate in search for answers, especially when the onset of World War II brought restrictions on fuel supplies. This situation was topped by the streetcar strike in May 1941, which ultimately led to the intervention of the state in the tramway service. Through various sources, I focus on labor tensions between the company and its employees and the role of state in producing new public policies on the subject.

KEYWORDS

Public transport, traffic problem, trams, state intervention.

Recibido: 13 de septiembre de 2014

Aprobado: 28 de octubre de 2014

* Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos Pontificia Universidad Católica de Chile.
E-mail: marcelomardones77@gmail.com

INTRODUCCIÓN: SANTIAGO ENTRE LA CRISIS DEL TRÁNSITO Y EL PROBLEMA URBANO

“...[Ha] llegado la hora de afrontar y resolver los problemas de la movilización con espíritu amplio”, señalaba a inicios de 1938 el alcalde del municipio de Santiago, Augusto Vicuña Subercaseaux, al tiempo que nombraba una subcomisión para estudiar el problema conformada por autoridades municipales junto a representantes de la Compañía de Tracción Eléctrica (CTE) y de la Asociación de Autobuses. Solicitaba además el apoyo a los regidores en sus decisiones, reclamo justificado por su oposición a revisar el contrato entre el municipio y la empresa tranviaria para superar el conflicto, ya que no se podía tolerar que “... en góndolas y tranvías los desgraciados ciudadanos de esta ciudad vayan asfixiándose a sus domicilios o a sus ocupaciones o colgados en las pisaderas y aún en la parte trasera de los carros con peligro de sus vidas”¹.

Esta opinión se sumaba a la del Intendente Julio Bustamante, quien en una entrevista previa realizada en conjunto con la autoridad municipal señalaba “...la imposibilidad de tolerar por más tiempo el actual servicio de movilización colectiva”, para lo cual era necesario promover “... una prudente alza de las tarifas, previas las garantías de un aumento del número de vehículos, de extensión de líneas a los barrios populares, etc.”². La discusión sobre el tema continuaba en un reportaje cuyo

título aseguraba: “Santiago verá resuelto este mes su movilización colectiva”. Para ello, regidores y funcionarios municipales proponían rebajas impositivas a los combustibles, exenciones aduaneras para repuestos destinados al servicio y la creación de una institucionalidad que ligara al Estado, el Municipio y la CTE en un monopolio al servicio de la ciudad, medidas que aseguraban resolver el problema³.

Sin embargo, la imposibilidad de resolver el problema movió el optimismo inicial de las autoridades hacia una preocupación que alcanzaba las altas esferas del poder. En mensaje al parlamento, el presidente Arturo Alessandri Palma manifestó su percepción desfavorable frente al tema y la necesidad de enfrentarlo de manera resuelta:

“No son necesarias extensas explicaciones para demostrar que este problema afecta gravemente al bienestar de la comunidad pues está vinculado en forma estrecha con la vida económica de los habitantes, y repercute aún en la salud misma de la población. Bastaría mostrar sólo estos dos aspectos del problema, descartando todo lo que se refiere a la estética y la comodidad de las grandes ciudades, para comprender que él no puede permanecer estacionario, y que debe ponerse término al estado deplorable en que actualmente se desenvuelven los servicios de transporte urbano y suburbano”⁴.

Pero ni los llamados de atención y sus promesas de solución traerían cambios al transporte público capitalino. Por el contrario, en abril de 1940 se reconocía que el

1 *Boletín Municipal de Santiago*, 22 de enero de 1938.

2 “Santiago exige solución inmediata de su movilización colectiva”, *Zig Zag*, 28 de enero de 1938.

3 “Santiago verá este mes resuelta su movilización colectiva”, *Zig Zag*, 4 de febrero de 1938.

4 38ª sesión ordinaria de la Cámara de Diputados, 2 de agosto de 1938: mensaje del Presidente de la República Arturo Alessandri Palma al Congreso.

problema del tránsito, como denominaba la prensa al conflicto de la locomoción colectiva, se hundía ante la magnitud de los cambios urbanos y los intereses ligados al servicio: "... el problema se intensifica a causa del número de los habitantes de la ciudad crece, el ritmo de la vida se acelera y el de los medios de locomoción disminuye a causa de los desperfectos y del afán de lucro que se despierta en los que lo tienen a su cargo, y que son propietarios de los vehículos de 'transporte humano'"⁵. Así, el municipio de Santiago (encargado de la administración legal del servicio) enfrentaba una batalla entre los beneficios de las empresas particulares y los de la ciudad, cuyo crecimiento en área y población alimentaba la demanda por medios de transporte público y de servicios urbanos en general, tensiones que se acrecentarían con el aumento sostenido en la escala de la ciudad⁶.

Tan agitado contexto local se hizo explosivo cuando los efectos de la Segunda Guerra Mundial alcanzaron a la región. Pese a su participación acotada en la contienda, Latinoamérica se vio alterada económicamente producto del cierre de mercados para sus exportaciones y restricciones a las importaciones, lo que

afectó el abastecimiento de combustibles, repuestos e insumos industriales para diversos sectores de la actividad económica (entre ellos el transporte público), lo que reafirmó la voluntad política hacia una mayor acción estatal⁷. Así, las medidas adoptadas para racionalizar el funcionamiento del transporte público irían en consonancia con los cambios estructurales impulsados por el Frente Popular y su programa nacional desarrollista, impulsando medidas de intervención estatal en la economía inéditas y cuyo paradigma institucional sería la creación de la Corporación para el Fomento de la Producción (CORFO), cuyo norte era consolidar la anhelada industrialización por sustitución de importaciones⁸. De esta manera, los cambios al servicio de transporte público capitalino se produjeron en medio de una doble coyuntura histórica, ligada tanto a las tensiones internacionales como a las transformaciones económicas internas que adoptaba el país, procesos que agudizarían el muy cotidiano problema del tránsito a partir de los conflictos entre la CTE con las autoridades y sus trabajadores, cuyas repercusiones darían pie a una intervención más activa del Estado sobre el transporte colectivo.

5 "Dicen que los habitantes de Santiago se movilizan", *Zig Zag*, 11 de abril de 1940.

6 Hacia 1930 el área de Santiago abarcaba una superficie de 6.500 hectáreas, las que a 1960 se habían triplicado. El crecimiento anual promedio de la ciudad fue de 480 hectáreas al año. La expansión urbana y el crecimiento demográfico experimentados entre esas tres décadas: en el censo de 1930, la capital tenía 696.000, aumentaría a los 952.000 en 1940 y en 1952, la cifra ya superaba el millón de personas en su área (1.350.000). Esta tasa de crecimiento alcanzó techos históricos al superar la población urbana sobre la rural a nivel país hacia 1940, fenómeno que marcó la masificación de Santiago. Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana* (Santiago: Sudamericana, 2000), 197-203; Carlos Hurtado, *Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno* (Santiago: Universidad de Chile, 1966), 168.

7 Estas planificaciones estaban en línea al camino trazado desde la crisis bursátil de 1929 y que madurarían hacia fines de la década del treinta y el advenimiento del nuevo conflicto bélico global en un nuevo paradigma para el desarrollo regional. Tulio Halperin Donghi, *Historia contemporánea de América Latina* (Madrid: Alianza, 1993), 380-382.

8 Simon Collier y W. F. Sater, *Historia de Chile 1804-1994* (Barcelona: Cambridge, 1996), 213.

LA CIUDAD Y EL SERVICIO TRANVIARIO: DE LOS CONFLICTOS LABORALES A LA IRUPCIÓN DEL PROBLEMA DEL TRÁNSITO

Aunque los problemas en el tránsito de Santiago debido a cuestiones como accidentes, ausencia de fiscalización pública, deficiencias en infraestructura vial y otras ya eran notorias desde la década del veinte, la percepción de una crisis en la actividad se acrecentó con la irrupción de los autobuses hacia 1925, dada la competencia para los tranvías eléctricos y la generalización de los conflictos mencionados⁹. Pese a ello, los tranvías continuaban siendo uno de los principales medios de transporte para los capitalinos, lo que aseguraba un atractivo económico suficiente para que la Compañía Chilena de Electricidad, propietaria del servicio tranviario y controlada por capitales ingleses¹⁰, fuese adquirida en 1928 por la American & Foreign Power Co. (AFP), consorcio norteamericano que tomó el control de la empresa eléctrica y con ello, del principal servicio tranviario de Santiago. El ingreso de los estadounidenses trajo consigo una serie de medidas para promocionar al transporte eléctrico frente a los usuarios, buscó mejorar las relaciones laborales al interior de la empresa

y rebautizó a la sección tranviaria como Compañía de Tracción Eléctrica (CTE), la que se conformó como filial del negocio eléctrico tras una reestructuración gerencial destinada a mantener su presencia en el mercado pese al avance de los autobuses¹¹. A pesar de esto, la empresa también debió enfrentar tempranas resistencias debido a los privilegios que recibió en sus contratos públicos, lo cual fue aprovechado por la creciente opinión nacionalista para criticar tanto a las autoridades como a la compañía¹².

Junto a ello, los efectos de la Gran Depresión sobre la economía nacional incidirían también en las operaciones del consorcio eléctrico: la caída de las exportaciones, el desequilibrio de la balanza comercial y la cesación de pagos de la deuda exterior del país tras el cierre de los préstamos internacionales impusieron un contexto crítico que, junto con arrastrar al gobierno del coronel Ibáñez y abrir un periodo de inestabilidad política, obligó a imponer medidas para impedir un colapso que abriera las puertas a la revolución social¹³. Aunque el triunfo de Arturo Alessandri como presidente de la República en las elecciones de 1932

9 Tomás Errázuriz, "La experiencia del tránsito. Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931" (Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010).

10 Tras el fin de la Primera Guerra Mundial, las empresas alemanas que habían controlado el negocio eléctrico en la zona central del país fueron expropiadas por los vencedores, adjudicando sus acciones a la británica Whitehall Securities Corp. en 1920, mientras el año anterior había surgido una compañía de capitales chilenos y norteamericanos, la Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica, CONAFE. En 1921, la CONAFE se fusionó con las acciones de la Whitehall, surgiendo así la Compañía Chilena de Electricidad, donde predominaría el capital británico. Durante la década del veinte, los capitales estadounidenses lograron adquirir una serie de empresas eléctricas menores, concentrando finalmente bajo una sola compañía a las áreas más pobladas del país. Pablo Camus y otros, *Cien años de energía en Chile: 1905-2005* (Santiago: Ed. Universidad Católica de Chile, 2005), 25-27, 91; Sergio Villalobos (Director), *Historia de la Ingeniería en Chile* (Santiago: Instituto de Ingenieros / Hachette, 1990), 218.

11 Richard J. Walter, *Politics and urban growth in Santiago, Chile. 1891-1941* (Stanford: Stanford University Press, 2005), 122-124.

12 En 1930 el Congreso aprobó una concesión para la AFP en que se le adjudicaba un monopolio de 90 años para el suministro eléctrico de Valparaíso y la capital junto con la explotación de tranvías de esta última, además de liberarla del pago de impuestos, lo que azuzó la animadversión pública contra la compañía. La polémica obligó a establecer un acuerdo menos leonino en 1931, pero esto no aminoró las críticas a la concesión ni a la empresa, lo que demarcaría su relación con la sociedad chilena durante el resto de la década. Stefan Rinke, *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y cambio sociocultural en Chile 1898-1990* (Santiago: DIBAM, 2013), 245-247.

13 Collier y Sater, *Historia de Chile 1804...*, 197-202.

trajo una mayor estabilidad a la política local, mientras su ministro de Hacienda Gustavo Ross llevaba a cabo medidas para recuperar la economía nacional¹⁴, esto no excluyó la consolidación de las posturas nacionalistas especialmente frente a los temas económicos, manifestándose tanto en un proteccionismo creciente junto a un efervescente antiimperialismo, posturas que atravesaban todo el espectro ideológico nacional¹⁵.

Para la Compañía Chilena de Electricidad, y con ello a la CTE, esto representó una agudización de sus disputas tanto internas como con los poderes públicos. A las cotidianas con las autoridades municipales debido a los reclamos sobre la frecuencia de recorridos, mantención de los vehículos e infraestructura (aun cuando estos fallos pudieran asociarse más al acelerado crecimiento de la ciudad y la sobre carga del sistema tranviario que a una voluntad de la compañía por no atender el servicio)¹⁶, se sumaron problemas con el gobierno debido a la ley de control de capitales de 1932¹⁷, una de las medidas promovidas para la recuperación económica y cuyo incumplimiento por parte

de la AFP agudizó la animadversión de la opinión pública contra la empresa. El posterior acuerdo entre el gobierno de Arturo Alessandri y la compañía a través del convenio conocido como “Ross-Calder” (por los apellidos del Ministro de Hacienda y el gerente de la compañía eléctrica) fue ampliamente rechazado por la población, lo que demarcó una actitud de malestar generalizado hacia el control norteamericano a la producción de electricidad y al servicio tranviario¹⁸.

Como encargado de la administración del servicio de transporte público para la ciudad, el municipio de Santiago asumía su complejo funcionamiento ante la necesidad de coordinar el servicio tanto en su territorio como en las comunas aledañas debido a su conurbación con el área central de la ciudad, proceso común en las grandes urbes latinoamericanas en el periodo y que friccionaban los servicios públicos como el transporte colectivo por el aumento de su demanda¹⁹. En el plano local, estas tensiones asomaban abiertamente en un informe presentado por el Instituto de Ingenieros al municipio sobre la materia en 1935, donde se relacionaban

14 Jaime Roseblitt, “El ministerio de Gustavo Ross y la configuración del Estado Nacional Desarrollista (1932-1938)”, en *Historia* 29 (Santiago, 1995-1996): 405-421.

15 Gabriel Salazar, “El movimiento teórico sobre desarrollo y dependencia en Chile, 1950-1975”, en *Nueva Historia* 4 (Londres, 1982); Rinke, *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y...*, 249-250.

16 En general, hacia la segunda mitad de la década esto se debía en parte a las condiciones impuestas inicialmente en los contratos, ya que según el municipio sus inspectores comprobaban que “...la Cía. cumple fielmente con las estipulaciones del contrato en vigor, y aún más, a las horas de intenso movimiento de pasajeros, pone en circulación un número mayor de tranvías que los señalados en el contrato citado”; así, “El exceso de pasajeros que se observa en la mayoría de las líneas demuestra prácticamente que la dotación establecida en el artículo 100, del contrato eléctrico es insuficiente para las necesidades actuales de la ciudad, sin que signifique esta deficiencia que la Empresa no cumpla con sus obligaciones presentes”. “Servicio tranviario”, en *Boletín Municipal de Santiago*, 12 de febrero de 1937.

17 En líneas generales, este control de divisas por parte del Banco Central impedía la transferencia de ganancias, lo que llevaba que a la nula disponibilidad de éstas para la importación, no se pudieran traer piezas de repuesto, cuestión que afectó directamente al servicio tranviario. Rinke, *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y...*, 251.

18 Esta percepción negativa al acuerdo se dio aun cuando este incluyó la presencia de representantes del Gobierno en el consejo administrativo de la empresa y dejase abierta la posibilidad de una futura nacionalización Paul Drake, *Socialismo y populismo. Chile 1936-1973* (Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso, 1992), 142; Joaquín Fermandois, *Abismo y cimiento. Gustavo Ross y las relaciones entre Chile y Estados Unidos 1932-1938* (Santiago: Pontificia Universidad Católica, 1997), 159-162.

19 Muy a grandes líneas, este proceso denominado masificación fue característico para el desarrollo de la ciudad latinoamericana desde la década de 1930. José Luís Romero, *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2001), 319-322.

aspectos como el crecimiento demográfico, la distribución de los habitantes en la ciudad y las necesidades de movilidad con el cuadro crítico sobre la movilización colectiva que mostraba cotidianamente la prensa, proponiendo para su normalización una nueva reglamentación del tránsito, la reorganización y coordinación de los diversos medios y la construcción de un tren subterráneo²⁰.

Pese a ello, las propuestas chocaban con el contexto económico del país, el que pese a su recuperación en las cifras macroeconómicas como las del PGB (que había remontado los niveles previos a la crisis)²¹, debía enfrentar los efectos de una continua alza en el nivel de precios por una inflación que adquiría carácter estructural y que afectaba especialmente la vida cotidiana de la creciente población urbana del país²². Aunque la volatilidad de la moneda afectaba especialmente a necesidades esenciales como la alimentación, el uso del transporte público también se vio mermado por sus efectos, cuestión evidenciada cuando a fines de la década los ingresos de la CTE se hicieron deficitarios. Esto derivó en una continua presión para

que el municipio autorizara un aumento tarifario, imprescindible según la empresa para renovar y ampliar su material rodante e infraestructura²³. El alza se relacionaba también con las reivindicaciones salariales de sus trabajadores, agudizadas por el contexto inflacionario al alza y su reorganización sindical en 1937²⁴, momento en que un movimiento laboral de carácter independiente rompió con el control que la empresa había establecido a través su departamento de bienestar, el que había organizado un sindicato leal a sus intereses. Esta entidad, que promovía sus políticas a partir de publicaciones apoyadas por la empresa como el pasquín *Concordia*, era motivo corriente de ataques por parte de los trabajadores de orientación libertaria o aquellos afiliados a los partidos obreros que comenzaban a tomar la dirección de sus organizaciones laborales²⁵.

En el advenimiento de la sindicalización legal entre los tranviarios influyó también la emergencia del Frente Popular, coalición que para el mundo del trabajo organizado surgía como voluntad de una alianza interclasista en torno al nacional desarrollismo, hecho que generaba un

20 Instituto de Ingenieros, "El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago. Informe emitido por la comisión especial designada por la I. Municipalidad de Santiago para estudiarlo", en *Anales del instituto de ingenieros de Chile* 9-10 (Santiago: 1935), 416-425.

21 Pese a ello, el PGB per cápita era aún 6% inferior al escenario pre-crisis, mientras que las exportaciones estaban en un valor de un 70% y las importaciones de un 40% respecto al nivel previo a la debacle. Patricio Meller, *Un Siglo de Economía Política Chilena (1890-1990)* (Santiago: Andrés Bello, 1998), 48.

22 Cabe recordar que la inflación sería una constante en la economía chilena desde la mediados de la segunda mitad del siglo XIX, constante que superó incluso los cambios en el modelo de desarrollo impulsados tras la Gran Depresión. Tom E. Davis, "Ocho décadas de inflación en Chile, 1879-1959. Una interpretación política", en *Cuadernos de Economía* 4 (Santiago: 1967), 65-74. Una excelente de la inflación en la vida cotidiana la proporciona el escritor argentino Roberto Arlt durante su estadía en Santiago en una crónica fechada en diciembre de 1940: "Efectivamente, examinando el precio de algunos productos, descubrimos que entre los años 1939 a 1940 la leche ha subido de 93 centavos el litro a 1,60 pesos; la carne, de 3,20 pesos el kilo a 9,10 y las papas, de 44 centavos el kilo a 1,80 pesos" Roberto Arlt, "Magnitud de la voluntad contrarrevolucionaria", en *El paisaje en las nubes. Crónicas en El Mundo 1937-1942* (México DF: Fondo de Cultura Económica, 2009), 617.

23 Manuel Cortés, "Movilización colectiva de pasajeros en la ciudad de Santiago". (Tesis para optar al grado de Ingeniero Civil, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1948).

24 "1 año de independencia sindical se cumple hoy", *El Despertar Tranviario* (segunda etapa), 1ª quincena de diciembre de 1938.

25 El sindicato industrial bajo control de la Compañía de Tracción y Alumbrado de Santiago fue fundado el 6 de agosto de 1932, avalado por la Inspección del Trabajo y con un total de 926 votos que permitieron la elección de una directiva de cinco miembros. "El sindicato industrial", *Concordia*, 13 de agosto de 1932.

activo rol político a los trabajadores²⁶. Esto reafirmó la unidad de la izquierda sindical, impulsando con ello la conformación de la Confederación de Trabajadores de Chile (CTCH), la que apoyó al Frente Popular al ver sus expectativas presentes en su programa²⁷, entre las que se encontraban las impulsadas por los tranviarios. Ciertamente, esto marcaba el inicio de un nuevo periodo en las relaciones entre trabajadores y las autoridades, caracterizado por el creciente grado de intervención sindical en las decisiones gubernamentales²⁸.

En este contexto, éstos impulsaron estrategias de unidad entre los trabajadores de todas las áreas del transporte público: en 1938 el gremio del rodado eléctrico promovió la conformación de una entidad que agrupara a “los chóferes de taxis y góndolas, los tranviarios y en general todo el transporte motorizado y de tracción animal, [que] han tomado la muy laudable iniciativa de crear un organismo central del transporte, cuyas labores están encaminadas a obtener la satisfacción a anhelos que... se hacen sentir en este sector de la producción”²⁹. La movilización e influencia tranviaria también se afianzó con su apoyo a la campaña de Pedro Aguirre Cerda, lo que generó diversos compromisos por parte del nuevo Gobierno, especialmente sobre una solución a la cuestión salarial. Pero los petitorios sindicales incluían también

denuncias a la propiedad norteamericana de la compañía, criticando “la organización de esta empresa que constituye uno de los puntales más fuertes del imperialismo en Chile”, que subdividía sus servicios para “burlar la vigilancia por parte del Estado, ya que organizada en esta forma no se la ha podido controlar sus utilidades por el hecho de que... la compañía matriz, o sea la Chilena de Electricidad aparece vendiendo energía a la de Tracción”; se pedía incorporar a los trabajadores al Consejo de la empresa y revisar el acuerdo Ross-Calder, los contratos entre la empresa y el municipio, las concesiones de caídas de agua y los balances contables³⁰.

La organización tranviaria obtuvo un nivel de injerencia política mayor cuando conquistó cargos de representación popular. En 1941, el dirigente Luis González Olivares fue electo diputado del partido socialista en la séptima circunscripción de Santiago para el periodo 1941-1945 (sería también reelegido durante 1945-1949), posición que ocupó para promover posiciones estatizantes sobre el transporte colectivo y los intereses tranviarios. A nivel municipal, el mismo año fue elegido regidor municipal por Santiago el dirigente Wenceslao Morales, que aprovechó la base electoral de los tranviarios para ingresar al consejo edilicio; candidato también del socialismo, Morales representó a los trabajadores frente al municipio en mo-

26 Más allá del fomento a la industria nacional para limitar la dependencia exterior, el programa frentista perseguía consolidar una “democracia con sentido social”, caracterizada por la integración de aquellos sectores postergados del ejercicio e influencia política durante buena parte de la vida republicana. Pedro Milos, *Frente popular en Chile: su configuración 1935-1938* (Santiago: LOM, 2008).

27 Esto incluía un alza de salarios, jornada máxima de 40 horas semanales, libertad sindical y del campesinado, mejor atención a los asegurados, educación para los hijos de los trabajadores, entre otras. *Ibid.*, 151.

28 Esto es lo que se ha denominado como sindicalismo paraestatal, tendencia integracionista característica del periodo 1938-1945. Crisóstomo Pizarro, *La huelga obrera en Chile: 1890-1970* (Santiago: Sur, 1986), 101.

29 “Los gremios de transporte unificado”. *El Despertar Tranviario*, 1 de octubre de 1938.

30 “Aguirre Cerda conocerá problema tranviario.” *El Despertar Tranviario*, 1ª quincena de febrero de 1939.

mentos centrales de la discusión frente a los cambios en la administración del transporte colectivo, promoviendo la intervención a la empresa por el Ejecutivo y el fin de la influencia municipal sobre el mismo³¹.

Ante este contexto, las dificultades municipales para encontrar solución a los conflictos entre la empresa y sus trabajadores se hicieron cada vez mayores, lo que determinó el llamado a una junta de conciliación integrada por la Municipalidad junto a la Intendencia, la empresa y delegados sindicales. Pese a que a fines de 1938 se hablaba de un acuerdo entre las partes, finalmente la resolución de la junta no fue aceptada por la compañía, que se negó a aceptar un alza salarial por su deficiente estado financiero. Así, sólo fue posible dar una respuesta al petitorio mediante un proyecto de ley del Ejecutivo aprobado en septiembre de 1938 y que autorizaba el aumento tarifario para solucionar la problemática salarial de los trabajadores; el proyecto establecía que la Compañía Chilena de Electricidad podría recargar en un 20% los precios que aplicados a los consumidores comerciales e industriales, y cuya recaudación se destinaría a subir en un 30% los salarios de los obreros de la empresa eléctrica y de la CTE³².

Pero el rechazo a un alza de tarifas percibido como beneficioso para una empresa cuestionada públicamente desde el acuerdo Ross-Calder se tornó impracticable, más aún cuando el estallido

del conflicto mundial en 1939 alteró la economía mundo. La actividad tranviaria no tenía la capacidad operativa para contrarrestar absolutamente su dependencia de materiales y elementos técnicos provenientes del exterior, lo que acrecentó las deficiencias y críticas al servicio. Aunque este ambiente dio a los trabajadores un mayor apoyo a sus demandas, la imposibilidad de alcanzar un acuerdo provocó que llevaran sus reivindicaciones a nuevas instancias como el Parlamento:

“Se impone ahora la acción patriótica del Congreso Nacional. El producto que ese proyecto de ley arroje en beneficio de los obreros y empleados de esta industria, irá en beneficio también de nuestra economía nacional, será dinero que quedará en el país. Se hace necesario también que el Congreso Nacional considere nuestra condición de obreros y empleados, que desempeñamos una importante función pública, imprescindible a la sociedad, cual es la de la movilización de la población a través de la ciudad, postergados siempre en todas nuestras aspiraciones de todo orden e incomprensidos por buena parte de nuestros ciudadanos”³³.

TENSIÓN Y ESTALLIDO: DE LA REIVINDICACIÓN SALARIAL A LA HUELGA

La presión de los tranviarios reflejaba también los problemas en la administración del transporte colectivo de Santiago por parte del municipio, cuestión evidente en su propuesta por crear una Corporación de Transportes para reorganizar la locomoción colectiva durante 1940, y cuyas

31 Walter, *Politics and urban growth in Santiago...*, 245.

32 “Aumento de salarios será realidad después de 5 meses de lucha”, *El Despertar tranviario*, 17 de septiembre de 1938.

33 “El Congreso Nacional debe legislar para los trabajadores tranviarios”, *El Despertar Tranviario*, 2ª quincena noviembre 1940.

bases coincidían con las opinión de los trabajadores tranviarios en cuanto a nacionalizar la industria eléctrica y fomentar la municipalización del servicio del rodado eléctrico, aunque la influencia de los empresarios autobuseros frenó la discusión de la propuesta³⁴. Para contrarrestar este fracaso, el municipio buscó nuevamente hacer cumplir tanto a la CTE como a sus trabajadores los compromisos del servicio, cumpliendo así con

“...los horarios de salida de los tranvías, que no se hacía en la forma estipulada en el contrato... a las de mayor aseo de estos vehículos y su personal, al salir a prestar servicios a la ciudad; a la dotación de frenos de los mismos, para evitar penosas consecuencias; a la circulación del número exacto de vehículos que señala el contrato; al retiro y arreglo de los que salían a la calle en malas condiciones; a las de un mejor tratamiento y cultura con el público por parte del personal, etcétera”³⁵.

Sin embargo, la prioridad de los tranviarios seguía siendo el cumplimiento de sus propias demandas. A inicios de 1941, levantaron un nuevo petitorio tras una asamblea de más de 2000 miembros para definir un reajuste de sus salarios ante el alza de los productos básicos, hecho que relacionaban ahora directamente al conflicto mundial:

“El alto costo experimentado por los artículos de primera necesidad, alimentación, vivienda y vestuario; las repercusiones de carácter económico que los acontecimientos que se desarrollan en Europa han determinado para nuestro

país, y diversos otros fenómenos que no escapan a su esclarecido criterio y apreciación, han hecho que las condiciones económicas de los trabajadores chilenos sean por demás precarias, ya que sus salarios son insuficientes para sufragar sus necesidades e incompatibles con su dignidad de elementos productivos por excelencia”³⁶.

Frente al conflicto, los más afectados resultaban sus usuarios, que ya internalizaban el problema del tránsito como parte de su experiencia cotidiana según la prensa periódica:

“Que el problema del transporte colectivo de pasajeros en nuestra capital y aun para ciertos sectores rurales reviste cada día los caracteres más agudos, es cuestión que ya no admite dudas [...] ...el impresionante y vergonzoso espectáculo que se ve a ciertas horas del día y de la noche, por no decir a todas las horas, de autobuses o tranvías que circulan con pasajeros hasta en imaginarias pulgadas de espacio de los mismos. La gente en Santiago, en realidad, no viaja en los autobuses o tranvías. Se apretuja y revienta; lo hace de cualquier manera”³⁷.

Opinión similar compartían otros medios, quienes veían al peatón como sujeto a los caprichos empresariales:

“El público, los peatones, es decir, los que financian con su dinero los medios de movilización, son, desgraciadamente, los que menos cuentan para las empresas. Cuando un tranvía o un autobús sale a la calle, lo hace para ponerse al servicio del público que lo mantiene; pero ocurre que el tranvía o el autobús toma vida propia y, como el público

34 Walter, *Politics and urban growth in Santiago...*, 227-228.

35 “Laboriosa e interesante ha sido la labor del alcalde durante un año de gestión administrativa”, *Las Últimas Noticias*, 8 de abril de 1941.

36 “El nuevo petitorio presentado por obreros tranviarios”, *El Despertar Tranviario*, 2ª quincena enero 1941.

37 “415.800.000 pasajeros transportaron tranvías, góndolas y micros en 1940. Los servicios contaron, para esta enorme movilización, solo con 1.324 vehículos” *Las Últimas Noticias*, 7 de marzo de 1941.

no tiene otro remedio que recurrir a él, se convierte en amo y señor de las calzadas y del destino de los pasajeros durante varias horas del día”³⁸.

Estas múltiples tensiones maduraron a comienzos de 1941, cuando los tranviarios iniciaron nuevas pujas por un aumento salarial y mejoras en sus condiciones de trabajo como los horarios de la jornada laboral, el pago de horas extras, reconocimientos de antigüedad y otros. Ante la ya continua negativa de la empresa por dar solución al petitorio alegando el estado de sus finanzas, se citó a una nueva junta de conciliación para solucionar el conflicto, pese a la activa resistencia de un sector de las bases sindicales tranviarias³⁹. Contribuyó a esta negativa los nexos establecidos por los tranviarios con otros sectores de trabajadores del transporte, los que en un Congreso del Transporte promovido por el municipio habían levantado la posibilidad de organizar una agrupación común para apoyar la resolución del “...problema tranviario, en lo que se relaciona con el material rodante, su revisión por técnicos, maquinistas y mecánicos, habilitación de nuevas líneas como medio práctico para descongestionar el tráfico, creación de una Caja de Previsión para todos los gremios del transporte, revisión de las leyes sociales, construcción de habitaciones baratas cerca

de los sitios de trabajo, etc.” Se resolvía pedir también al Gobierno la creación de un Ministerio de Vías, Transporte y Comunicaciones, que a través de estudios técnicos dictara leyes y reglamentos relacionados con el tránsito⁴⁰.

El acercamiento de los tranviarios a los demás trabajadores del transporte se dio especialmente con los conductores de autobuses, servicio cuyo crecimiento ya había establecido una clara distinción entre empresarios y empleados, a diferencia de lo que sucedía a inicios de la década del treinta⁴¹. Esto provocó que a mediados de marzo de 1941, tranviarios, conductores y cobradores de autobuses relanzaran el proyecto de Federación del Transporte como estrategia para enfrentar sus demandas laborales⁴². En los días venideros, nuevas reuniones cristalizaron en un memorándum que reflejaba la inquietud del sector frente al incumplimiento de los compromisos adquiridos, documento donde acusaban las faltas a las normas sobre gratificaciones y aumentos salariales contemplados por el Código del Trabajo y dirigido directamente al Presidente Pedro Aguirre Cerda, como reclamo a la negativa del Intendente a autorizar una concentración donde el sector debía demostrar públicamente su fortaleza⁴³.

38 “Dicen que los habitantes de Santiago se movilizan”, *Zig Zag*, 11 de abril de 1940.

39 “La cía. dice que pierde dinero y no puede aumentar salarios de sus obreros.” *El Despertar Tranviario*, 1ª quincena de febrero de 1941.

40 “Éxito completo alcanzó el 1er Congreso Nacional del Transporte.” *El Despertar Tranviario*, 2ª quincena de abril de 1939.

41 Durante la década del treinta los efectos de la crisis económica acrecentó la concentración económica del negocio autobusero en un número limitado de propietarios, los que establecieron trabas para la competencia, acrecentaron el monopolio y generaron una serie de estrategias destinadas a frenar el aumento de los costos operativos. En este plano, los principales afectados fueron la creciente masa de asalariados ligados al servicio, que como los tranviarios vieron estancados sus salarios y además entraron en conflicto con sus empleadores debido a los efectos de su nombramiento como empleados particulares en 1938, hecho que aumentó la carga impositiva para los empresarios e impulsó un incumplimiento de la nueva legislación. Raúl Wielandt Arlegui, “Organización del trabajo en los servicios de movilización colectiva de buses”. (Memoria de licenciatura en ciencias jurídicas y sociales, Universidad de Chile, 1945), 11.

42 “Tranviarios y trabajadores de autobuses reorganizaran la Federación de Transporte”, *El Despertar Tranviario*, 2ª quincena marzo 1941.

43 La petición estaba firmada por mil ochocientos socios de los sindicatos industriales y profesionales de las Cías. Chilenas de Electricidad y de Tracción de Santiago y con representantes de los sindicatos industriales de: Laguna Verde, Compañía de Tracción de Valparaíso,

Este cuadro de agitación sindical no fue indiferente para las autoridades, especialmente cuando el Frente Popular comenzaba a experimentar diferencias programáticas y de estrategia entre los miembros de la coalición. A cargo del Ministerio del Interior, el radical Arturo Olavarría Bravo seguía con atención los sucesos ante cualquier intento de agitación por parte del sindicato tranviario, organización bajo constante vigilancia policial desde el levantamiento de su petitorio⁴⁴. Este seguimiento se justificaba para el Ejecutivo por los efectos de la Segunda Guerra, que afectaban no solo la provisión de insumos como combustibles importados y obligaba al Gobierno a iniciar planes de racionamiento, sino que también impulsaba decretos limitando los derechos laborales: de hecho, mientras hubiera guerra “no se permitirán huelgas que se prolonguen por más de diez días. Expirado este plazo, los conflictos serán lisa y llanamente resuelto mediante arbitraje obligatorio”⁴⁵.

Pese a ello, las presiones de los trabajadores del transporte colectivo se agudizaron: en abril los trabajadores autobuseros amenazaron con un llamado a huelga debido al no cumplimiento de los empresarios con sus obligaciones labora-

les, más aún cuando éstas se encontraban respaldadas por una resolución arbitral del Intendente Ramón Vergara, fuertemente criticado por su escasa capacidad política para imponer el fallo. Para reafirmar su posición, los trabajadores autobuseros solicitaron el apoyo tranviario, los que decidieron “...apoyar en la forma más ampliamente posible y respaldar con la huelga si fuese necesario el movimiento de nuestros camaradas autobuseros”, resolución tomada en asamblea por alrededor de mil ochocientos trabajadores; ante la presión, los empresarios autobuseros firmaron un acta de advenimiento comprometiéndose a respetar el fallo arbitral, lo que para los tranviarios reafirmaba las ventajas de la unidad sindical⁴⁶.

Pero la retórica triunfalista terminó en vacío. En primer lugar, la base del arreglo estaba condicionada por la autorización a los autobuseros y la CTE de subir las tarifas de \$0.20 y \$0.30 a \$0.40, junto al compromiso de aumentar el número de vehículos en las líneas y de crear nuevas rutas en sectores de la ciudad carentes de locomoción⁴⁷. Sin embargo, el incumplimiento al compromiso fue acusado por los tranviarios, que calificaron de indebida la presión autobusera de un alza tarifaria para solventar los compromisos adoptados⁴⁸.

Compañía Chilena de Teléfonos, de Taxis, de Microbuses y Autobuses y de los sindicatos profesionales de la Cía. de Electricidad de Valparaíso, de la Compañía de Teléfonos, de Choferes de Chile y de los Conductores de Vehículos de Tracción Animal. “En un basural se reunieron los trabajadores del transporte para enviar un Memorial a S.E.”, *El Despertar Tranviario*, 1ª quincena de abril de 1941.

44 *Memorandum investigaciones al Ministro del Interior. Dirección General de Investigaciones e Identificación. Sección sindical, memorandum N° 1*, 3 de marzo de 1941. Archivo Nacional de la Administración, Santiago de Chile, Ministerio del Interior, vol. 10452.

45 *Circular N° 4. A los Intendentes y Gobernadores de la República*, 13 de enero de 1941. Archivo Nacional de la Administración, Santiago de Chile, Ministerio del Interior, vol. 10449.

46 “Solidaridad de tranviarios produjo el triunfo autobusero”, *El Despertar Tranviario*, 2ª quincena abril 1941.

47 “A \$ 0.40 se alzarían tarifas de los autobuses y tranvías. Se proyectaría así aumentar los sueldos al personal y mejorar los servicios”. *Las Últimas Noticias*, 17 de abril de 1941.

48 “Empresarios autobuseros pretenden burlar nuevamente a sus trabajadores”, *El Despertar Tranviario*, 2ª quincena abril 1941.

Esto provocó que los tranviarios hicieran un llamado a la población, acusando la necesidad de mejoras urgentes a la locomoción colectiva en general, pero que la normalización del servicio no se conseguiría mediante un alza de los pasajes⁴⁹. A fines del mismo mes, los tranviarios

advirtieron a las autoridades que de no cumplir con los choferes de autobuses ni con sus peticiones realizadas a la CTE a comienzos de año, y que si ésta condicionaba su respuesta al aumento de tarifas, decretarían la huelga⁵⁰.

Foto 1

“Un millón de habitantes se moviliza bajo la lluvia y sin vehículos”⁵¹.



SOLO HERDE ARRIBA se está que ésta es un tranvía que se correspondiente "acoplado" visto desde el nivel de la calle, una masa humana en movimiento. Y la necesidad de movilizar los oblitados a esperar la lluvia que paralizó a un día de paralización de la movilización.

Fuente: Zig Zag, 8 de mayo de 1941.

El primero de mayo, día del trabajador, los conductores de autobuses iniciaron una paralización que continuó hasta el día tres, cuando fue apaciguada desde el Ministerio del Interior. La opinión pública acusó el impacto de la paralización: “El paro produjo a la ciudad una crisis en la

movilización. Y la cosa es seria cuando se piensa que hay un millón de habitantes que precisan desarrollar sus actividades al amparo de estos elementos. Sólo los viejos y cansados tranvías salieron a ofrecer sus servicios”⁵². La huelga provocó escenas caóticas y avisó de los efectos que podía

49 “¿Será nuevamente engañada la población de Santiago?”, *El Despertar Tranviario*, 1ª quincena mayo 1941.

50 Los medios difundían profusamente el problema del tránsito, generalizándose las imágenes de un continuo caos urbano que manifestaba el descontrol de la crisis. En la foto, tranvía y acoplado atestado de usuarios durante el paro de choferes autobuseros previo a la huelga tranviaria.

51 “Los tranviarios se declaran en huelga si la compañía no acepta sus peticiones. Han acordado ampliar el plazo en espera de resoluciones que se relacionan con las tarifas”, *Las Últimas Noticias*, 4 de mayo de 1941.

52 “¡Huelga de autobuses! Un millón de habitantes se moviliza en Santiago bajo la lluvia y sin vehículos”. *Zig Zag*, 8 de mayo de 1941.

tener una paralización absoluta del servicio de unirse los sindicatos tranviarios y los choferes de góndolas, como eran conocidos también los autobuses. El paro del transporte público aparecía como expresión de caos y anomia, que discrepaba con la imagen de ciudad moderna que pretendía Santiago imponer en el año que celebraba su cuarto centenario. Y la posibilidad de una paralización se acrecentaba ante un alza en las tarifas que se acusaba desde el parlamento como estrategia propiciada por el municipio en forma subterránea junto a la CTE tomando como excusa a los trabajadores: "...argumentando ora la pérdida que experimenta por el concepto del servicio de locomoción, ora la falencia que se encuentra para mejorar los salarios de los obreros y los sueldos de sus empleados... ha estado creando las condiciones propicias para... conseguir que se dicte un decreto de autorización de alza de las tarifas de tranvías"⁵³.

Aunque la paralización de los choferes fue contenida, el conflicto con los tranviarios no encontró solución. La negativa de la CTE por aumentar las remuneraciones llevó a que se acordara finalmente la huelga, aceptada por el sindicato industrial y el de empleados, lo que daba mayor piso al movimiento⁵⁴. La paralización comenzó el siete de mayo, movilizándose a unos seis mil trabajadores

y detuvo a buena parte de la locomoción colectiva capitalina gracias a la suma de algunos conductores de autobuses, obligando al Gobierno a tomar medidas de emergencia para restablecer el servicio como ordenar a la fuerza pública hacerse cargo del servicio: "Como ya se sabe, el cuerpo de Carabineros cuenta con grupos preparados de su personal, que está en condiciones de manejar esta clase de vehículos. Es así como en la mañana de hoy han podido salir a circulación 115 tranvías convenientemente custodiados para no ser objeto de los desmanes de los huelguistas"⁵⁵. Estas medidas fueron seguidas con un golpe de timón por parte del Ministerio del Interior, quien ordenó la detención de los líderes sindicales acusados de atentar contra el orden público y desacato frente a los decretos que prohibían las huelgas de los servicios estratégicos en tiempos de guerra⁵⁶.

El jueves 8 de mayo, el ministro Arturo Olavarría acudió al Congreso para defender un proyecto de ley presentado por el presidente Aguirre Cerda, quien señalaba que las "...huelgas ilegales han venido a perturbar en forma grave la movilización de la ciudad, y hasta este momento la Municipalidad de Santiago no ha logrado que se regularicen los servicios y se ponga término a las dificultades que han motivado su suspensión". Si bien

53 23ª sesión extraordinaria de la Cámara de Diputados, 11 de diciembre de 1940: "Posible alza de las tarifas tranviarias", alocución del diputado Cesar Godoy a la Cámara. El mismo diputado presentaría a fines de abril del año siguiente un proyecto de ley para que fuera el Congreso la única institución con el poder para autorizar un alza de tarifas, a diferencia de lo establecido por el contrato eléctrico de 1931, donde un simple acuerdo entre el municipio y la empresa bastaba para alterar las tarifas, iniciativa que no tendría éxito. 56ª sesión extraordinaria, 22 de abril de 1941: "Alza de tarifas de tranvías en Santiago. Presentación de un proyecto sobre la materia".

54 "En asamblea de esta noche los tranviarios estudiarán la decisión de ir o no al paro que sería iniciado mañana al amanecer", *Las Últimas Noticias*, 6 de mayo de 1941.

55 Según la misma crónica, la huelga tranviaria también habría contado con apoyo de una parte de los conductores de autobuses, aunque minimiza la participación de los mismos en la paralización de actividades. "La huelga no es total. Los esfuerzos del gobierno dan resultados: el público debe cooperar sin exigencias. alrededor de cien tranvías salieron en la mañana". *Las Últimas Noticias*, 7 de mayo de 1941.

56 Richard J. Walter, *Politics and urban growth in Santiago...*, 245.

el Presidente reconocía que la CTE y el municipio podían modificar el contrato según las atribuciones señaladas en él, la incapacidad de llegar a acuerdo para normalizar el servicio tranviario obligaban al Ejecutivo a entregar una resolución "... a las dificultades que perturban el normal funcionamiento de los servicios de movilización en la ciudad de Santiago y comunas vecinas", ya que mantener la situación "... sería contribuir a que se produzcan alteraciones del orden público y graves perjuicios para las actividades particulares"⁵⁷. Así, se proponía un proyecto que autorizaba al Presidente de la República a adoptar todas las resoluciones para normalizar el servicio, asumiendo el rol del municipio

junto con modificar el contrato entre éste y la CTE en cualquiera de sus aspectos. Junto a ello, se comprometía el inicio de estudios de contabilidades y estado económico de la CTE, la Compañía Chilena de Electricidad y los autobuses, las que debían "...dar toda clase de facilidades y proporcionar los antecedentes que sean necesarios para realizar el estudio que harán las comisiones o funcionarios que designe al efecto el Gobierno"⁵⁸.

Durante el debate para aprobar la urgencia del proyecto, el Ministro Olavarría Bravo defendió la intervención del Ejecutivo en el problema haciendo un examen en profundidad del mismo.

Foto 2.

"Los carabineros se hicieron maquinistas para dar movilidad a los ciudadanos"⁵⁹.



Zig Zag, 15 de mayo de 1941.

Reconociendo de partida la validez de las peticiones del gremio tranviario respecto al aumento salarial, señalaba que la Junta de Conciliación y Arbitraje no había entregado

una solución efectiva a dichas demandas, cuestión que había sido la motivación central para una declaración de huelga que, acompañada por los autobuseros,

57 63ª sesión extraordinaria de la Cámara de Diputados, 8 de mayo de 1941: "Mensaje de S. E. el Presidente de la República".

58 *Idem*.

59 63ª sesión extraordinaria de la Cámara de Diputados, 8 de mayo de 1941: "Facultades al Ejecutivo para solucionar el problema de la movilización en Santiago", alocución del Ministro del Interior Arturo Olavarría Bravo a la Cámara.

había generado “... dificultades para que los obreros asistan a sus fábricas; para que los empleados concurran a sus ocupaciones; para que los niños vayan a los colegios. La vida económica de la ciudad se encuentra profundamente perturbada con esta situación”. Ante el posible agravamiento de la situación, azuzada además por la posible intervención de otros gremios de servicios urbanos como de la compañía de teléfonos o gas, el ministro volvía a la carga contra el municipio, al que acusaba de parcialidad por la influencia de la CTE sobre algunos regidores, impidiendo que se tomara una decisión “... a base de honestidad y sin demagogia”⁶⁰.

Aunque la Cámara se resistía a aprobar el proyecto según los términos propuestos por el Gobierno, alegando que se disponía de herramientas legales para intervenir sin necesidad de un proyecto de esta naturaleza, los diputados de los partidos socialistas y comunistas rescataban la necesidad de votar el proyecto una vez realizadas modificaciones, así también desde el socialismo se criticaba la detención del diputado Luis González por apoyar a sus ex compañeros tranviarios en las movilizaciones realizadas en apoyo a la huelga⁶¹. Finalmente, tras varios días de discusión, el día 10 de mayo la Cámara aprobó la discusión del proyecto, cuya idea matriz era “... otorgar al Gobierno de la República las facultades que correspondía ejercer a la autoridad comunal de Santiago

para dar al problema de la movilización en la ciudad, una solución justa que resguardara por sobre todo el interés de sus habitantes”⁶².

Así, tras dos días de huelga (7 y 8 de mayo), los tranviarios decretaron el fin de la paralización alegando el triunfo del movimiento: los trabajadores finalmente no solo obtendrían un alza de un treinta por ciento de sus remuneraciones y se suspendía el decreto de alza de tarifas para la población⁶³. Esto provocó un retorno del servicio tranviario y de autobuses en forma plena hacia el día 10, volviendo así la ciudad a una situación de mayor normalidad⁶⁴; además, los tranviarios lograron que sus reivindicaciones sirvieran de acceso para una intervención directa del Ejecutivo en el problema del transporte público. Esto sucedió cuando se promulgó la ley N° 6932 el día 19 del mismo mayo, texto que decretaba una intervención del Gobierno sobre la CTE de carácter temporal, alegando la imposibilidad que había mostrado el municipio en manejar la crisis, iniciativa que tendría validez exclusivamente por un periodo de 120 días, tras los cuales el Gobierno elaboraría un plan definitivo sujeto a la aprobación del Congreso para hacerse cargo de la locomoción colectiva de la capital a través de una Corporación de Transportes⁶⁵. Así, esta sería la primera acción de intervención directa promovida por el Ejecutivo durante los años del Frente

60 Ante el caos de la huelga, el orden público surgía como imagen de normalidad tranviaria para la prensa, asumiendo roles de maquinistas y cobradores, pero también expresando el control frente a los “intento desestabilizadores” que acusaba el Gobierno.

61 *Ibid.*, alocución del diputado Gaete durante la discusión.

62 64ª sesión extraordinaria de la Cámara de Diputados, 10 de mayo de 1941: “Informe de las Comisiones unidas de Constitución, Legislación y Justicia y Gobierno Interior.”

63 “Triunfó la organización y la disciplina en huelga tranviaria”, *El Despertar Tranviario*, 2ª quincena mayo de 1941.

64 “368 tranvías salieron hoy al servicio: totalmente normalizada la movilización”, *Las Últimas Noticias*, 10 de mayo de 1941.

65 Walter, *Politics and urban growth in Santiago...*, 246.

Popular hacia la locomoción colectiva, lo que significó un giro en una actividad ejercida hasta ese momento con lógica preponderantemente de mercado.

Con esta medida se marcó un cambio de rumbo respecto a la política del Estado frente al transporte. Los efectos de una coyuntura que partió como un conflicto sindical, terminó en una intervención que tuvo como efecto impulsar una discusión legal sobre el problema del transporte público, que debía adecuarse tanto al contexto del país y la capital, así como también del Nacional Desarrollismo en boga, con su tendencia estatal centralizadora. Pese a ello, su aprobación no sería sinónimo de resolución del problema, más bien serviría para incluir en el mismo la participación de nuevos actores como el Ejecutivo o los trabajadores, lo que si bien enriqueció las posibilidades del debate y las propuestas en torno a cambios profundos en la actividad, no aseguraba tampoco su transformación.

CONCLUSIONES: LA CRISIS DEL TRÁNSITO COMO EXPECTATIVA DE CAMBIO

Tras la intervención del Ejecutivo en el conflicto tranviario, las expectativas de mejoras al transporte colectivo de la capital fueron tomando nuevos bríos, aunque el contexto bélico global surgía como un condicionante para cualquier proyecto de normalización al servicio. Así, se advertía en la opinión pública contra cualquier propuesta que, en medio del

ímpetu que tomaba la discusión, no tuviera en cuenta las restricciones que sufría el país en materia de insumos básicos para la actividad como combustibles; de hecho, al compararse la realidad de la movilización colectiva en nuestro país con otras como la norteamericana (donde los tranvías comenzaban a ser sacados de circulación para ser substituidos por autobuses), destacaba la dependencia:

“En Chile el caso es diferente. En la movilización colectiva mecanizada movida a gasolina, todo es importado: las máquinas, los neumáticos, el combustible, los lubricantes y los repuestos. En cambio en la energía eléctrica que consumen los tranvías se emplea la fuerza hidráulica de los ríos de Chile y se empleaba hasta hace poco el oro negro que producen las minas de carbón de Lota y Coronel”⁶⁶.

Esto representaba una virtud del tranvía frente a los otros medios, por lo cual se aplaudía la decisión gubernamental entendiéndola que esto representaba un espaldarazo al rodado eléctrico y un límite a la dependencia: “Mientras en Chile no tengamos fuentes líquidas de combustible, será mejor para nuestra economía fomentar el desarrollo de la movilización que consume energía eléctrica, que no la de los autobuses que íntegramente consumen carburantes y productos importados”⁶⁷.

De este modo, la decisión del Ejecutivo respecto a la intervención fiscal de la CTE tuvo inmediatos apoyos por parte de la opinión pública y de los trabajadores tranviarios, aunque no así del municipio de Santiago, el que pese a

66 “Neutralidad, lluvia y tranvías”, *Hoy*, 15 de mayo de 1941.

67 *Idem*.

promover inicialmente la creación de una corporación de transporte para mejorar el servicio, pronto criticó la incapacidad del Gobierno para encontrar soluciones definitivas al problema dentro del plazo de 120 días propuesto en la ley 6932⁶⁸. Esto marcó el comienzo de la injerencia del Gobierno Central en un sector estratégico para el funcionamiento de la ciudad, que no podía ser administrado bajo parámetros donde predominara el mercado ante la incapacidad de los poderes locales, aunque en los hechos el Ejecutivo se viera obligado en septiembre a solicitar un aumento en el plazo para entregar soluciones al problema⁶⁹. Pese a estas demoras, el Gobierno no cejó en la discusión, demostrando su voluntad de centralizar la administración de la locomoción colectiva en Santiago en el proyecto de Corporación de Transportes presentado a discusión en el Parlamento durante septiembre del mismo 1941 por el Ministro del Interior Arturo Olavarría; este proyecto tenía carácter nacional, es decir, pretendía poner bajo su administración a todo el tránsito urbano e interprovincial de la República, junto con tomar bajo su control mediante expropiación a todos los medios de movilización que considerase necesarios⁷⁰. Sin embargo, la resistencia al proyecto pronto culminó con la caída

del Ministro, quien posteriormente reconocería la influencia de los participantes en la actividad, especialmente cuando éste comenzaba a promover también el control no sólo de los medios de transporte, sino también de la producción misma de energía eléctrica, negocio que sustentaba las ganancias de la AFP en el país⁷¹.

Pese a ello, la determinación del Ejecutivo se demostraría en los años venideros con la presentación de nuevos proyectos, como el del Presidente Juan Antonio Ríos en 1942 para quien la "... seguridad e interés de los habitantes de nuestras ciudades no puede seguir entregados a la iniciativa particular de quienes no pueden explotar si no con un exclusivo fin de lucro, un servicio tan delicado e importante como el transporte colectivo de pasajeros"⁷², lo que concluiría finalmente en 1945 con la promulgación de la ley, que creó la Empresa Nacional de Transportes Colectivos (ENT), una sociedad de capitales mixtos que participaría en la oferta de locomoción pública en las ciudades de Santiago y Valparaíso, iniciando también un proceso de modernización que incluyó la incorporación de nuevos vehículos como trolebuses y buses de gran capacidad⁷³. Este proceso terminó por relegar el rol del municipio de Santiago sobre la actividad, lo que evidenciaba al

68 Apenas comenzado el debate, la municipalidad ya solicitaba al Ejecutivo retirar la iniciativa, considerando que "... el proyecto de ley que entrega al Ejecutivo la resolución del problema de la movilización en Santiago, ya que la Municipalidad ha dado su solución al problema con la Corporación de Transporte hace más de un año y medio, sin que el Gobierno haya ni siquiera objetado el proyecto municipal y ya que en relación con las nuevas soluciones ella sólo ha tenido menos de una semana para pronunciarse". En el "Problema de la movilización", *Boletín Municipal*, 27 de mayo de 1941.

69 58ª sesión ordinaria de la Cámara de Diputados, 16 de septiembre de 1941: "Mensaje de S. E. el Presidente de la República".

70 Arturo Olavarría Bravo, Proyecto del ex ministro Arturo Olavarría Bravo sobre creación de la Corporación de Transporte Urbano (Santiago: Artes y letras impresores, 1942), 19-20.

71 Arturo Olavarría Bravo, *Chile entre dos Alessandri. Memoria políticas*, tomo I. (Santiago: Nacimiento, 1962).

72 20ª sesión ordinaria del Senado, 21 de junio de 1942: "Mensaje del Presidente Juan Antonio Ríos al Congreso".

73 Marcelo Mardones, "La movilización colectiva como política pública: las empresas de transporte de pasajeros del Estado en Santiago, 1941-1981", en PLANEO 7, octubre 2012, dirección web: <http://revistaplaneo.uc.cl/planeo-hoy/columnas/lugares/la-movilizacion-colectiva-como-politica-publica-las-empresas-de-transporte-de-pasajeros-del-estado-en-santiago-1941-1981/>

transporte público como un problema urbano de escala metropolitana, el que no podía ser manejado bajo una lógica territorial acotada, aun cuando en los hechos la intervención del gobierno central no excluyó la participación del empresario, repitiendo la lógica de las respuestas privadas a los problemas públicos.

Entre los cambios que impulsó la coyuntura de los años 1938-41, una de las más significativas por la representatividad con los cambios realizados desde la estructura política fue la de los tranvías. En una visión amplia, los discursos de la prensa obrera durante este periodo nos demuestran la construcción de un ethos tranviario que se insertaba en una nueva visión de los trabajadores urbanos respecto a la cuestión pública, en este caso particular debido a la importancia que adquiriría la movilización colectiva y el transporte tranviario en específico para el funcionamiento de la ciudad⁷⁴. Insertos dentro del movimiento obrero, la posición de los tranvías salía de los márgenes exclusivamente reivindicativos para incorporar a su identidad el derecho a participar en las decisiones empresariales, cuestión que manifestaba de manera abierta sus postulados⁷⁵. En tal sentido, su fortalecimiento a partir de los conflictos

de mayo de 1941 pareció prorrogar una alianza entre sus miembros y el Gobierno Central, manifestado en sus apoyos a las propuestas del Ejecutivo en la materia e incluso a su relativa tranquilidad aun cuando algunos dirigentes habían sido condenados a penas de relegamiento y otras por los desacatos cometidos⁷⁶. Esta relación se iría cimentando con los cambios ocurridos en los años venideros, lo que se manifestó en un creciente discurso de las bases tranviarias hacia los planes del Gobierno.

Sin embargo, el surgimiento de la ENT en 1945 marcó también el declive del sindicalismo tranviario. Su nueva posición como trabajadores ligados al gobierno y que se convertirían derechamente en empleados fiscales cuando la empresa mixta fue expropiada en 1953, convirtiéndose en Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE), determinó el fin de los sindicatos al interior de la empresa, lo que fue acompañado de un mayor silencio de los trabajadores frente a las cuestiones públicas. En paralelo, la compañía estatal comenzó un proceso de desmantelamiento del sistema tranviario de la capital, lo que provocó el fin de los tranvías de la ETCE en 1959⁷⁷. Así, las coyunturas y propuestas que marcaron al

74 Al periodo, los tranvías continuaba siendo el principal medio de transporte colectivo para los habitantes de la capital pese a la crisis del servicio: por ejemplo, entre los años 1921 y 1942 el número de pasajeros transportados pasó de los 164 a los 257 millones de usuarios. Cortés, "Movilización colectiva de pasajeros...", 38-39

75 En tal sentido, la posterior incorporación al fisco de los tranvías que se dará tras el proceso de intervención estatal en la actividad desde 1941 reafirmó aquello que proponen ciertos autores para definir una de las principales características de los trabajadores ligados al Estado: "el convencimiento de que los trabajadores estatales no solo deben ser 'mejor tratados' por su patrón (Estado-Gobiernos), sino que tienen el derecho a participar en las decisiones de las empresas públicas y a generar opinión y planes sobre la marcha de los asuntos nacionales". Azún Candina, "Trabajadores fiscales, organización e identidad: las nuevas preguntas"; en Mario Matus (Edit.) *Hombres del metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el ciclo salitrero, 1880-1930* (Santiago: Universidad de Chile, 2009), 262.

76 Estos serían finalmente amnistiados en octubre de 1941: Reunión sindicato de tranvías, 31 de octubre de 1941, Archivo Nacional de la Administración, Santiago de Chile, Ministerio del Interior, vol. 10452.

77 Allen Morrison, *Los tranvías de Chile: 1858-1978* (Santiago: Ricaaventura, 2008).

transporte Público 1941 respecto al rol de los tranvías para la ciudad y la fuerza de sus trabajadores, quedaron empantanadas en la densidad burocrática del nacional desarrollismo, incapaces de superar el carácter estructural de la crisis del transporte público en Santiago de Chile.

BIBLIOGRAFÍA

Arlt, Roberto, 2009. "Magnitud de la voluntad contrarrevolucionaria", en *El paisaje en las nubes. Crónicas en El Mundo 1937-1942*, México DF: Ed. Fondo de Cultura Económica.

Candina, Azún. 2009. "Trabajadores fiscales, organización e identidad: las nuevas preguntas"; en *Hombres del metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el ciclo salitrero, 1880-1930*, ed. Mario Matus, 262, Santiago: Ed. Universidad de Chile.

Cortés, Manuel, 1948. "Movilización colectiva de pasajeros en la ciudad de Santiago". Tesis para optar al grado de Ingeniero Civil, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Camus, Pablo, Juan Ricardo Couyoumdjian, Ricardo Nazer, 2005. *Cien años de energía en Chile: 1905-2005*. Santiago: Ed. Universidad Católica de Chile.

Collier, S. y W. F. Sater, 1996. *Historia de Chile 1804- 1994*. Barcelona: Ed. Cambridge.

Davis, Tom E., 1967: "Ocho décadas de inflación en Chile, 1879-1959. Una

interpretación política", en *Cuadernos de Economía* 4 (Santiago).

Drake, Paul, 1992. *Socialismo y populismo. Chile 1936-1973*. Valparaíso: Ed. Universidad Católica de Valparaíso.

Errázuriz, Tomás. 2010. "La experiencia del tránsito. Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931". Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Fernandois, Joaquín, 1997. *Abismo y cimientto. Gustavo Ross y las relaciones entre Chile y Estados Unidos 1932-1938*. Santiago: Ed. Pontificia Universidad Católica.

Halperin Donghi, Tulio. 1993. *Historia contemporánea de América Latina*. Madrid: Ed. Alianza.

Hurtado, Carlos, 1966. *Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno*. Santiago: Ed. Universidad de Chile.

Instituto de Ingenieros, 1935. "El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago. Informe emitido por la comisión especial designada por la I. Municipalidad de Santiago para estudiarlo", en *Anales del instituto de ingenieros de Chile* 9-10 (Santiago).

Mardones, Marcelo. Octubre 2012. "La movilización colectiva como política pública: las empresas de transporte de pasajeros del Estado en Santiago, 1941-1981", en PLANE0 7, sitio web: <http://revistaplaneo.uc.cl/planeo-hoy/>

columnas/lugares/la-movilizacion-colectiva-como-politica-publica-las-empresas-de-transporte-de-pasajeros-del-estado-en-santiago-1941-1981/

Meller, Patricio, 1998. *Un Siglo de Economía Política Chilena (1890-1990)*. Santiago: Ed. Andrés Bello.

Milos, Pedro, 2008. *Frente popular en Chile: su configuración 1935-1938*. Santiago: Ed. LOM.

Morrison, Allen, 2008. *Los tranvías de Chile: 1858-1978*. Santiago: Ed. Ricaaventura.

Olavarría Bravo, Arturo, 1942. *Proyecto del ex ministro Arturo Olavarría Bravo sobre creación de la Corporación de Transporte Urbano*. Santiago: Artes y letras impresores.

Olavarría Bravo, Arturo, 1962. *Chile entre dos Alessandri. Memorias políticas*, tomo I. Santiago: Ed. Nascimento.

Pizarro, Crisóstomo, 1986. *La huelga obrera en Chile: 1890-1970*. Santiago: Ed. Sur, 1986.

Ramón, Armando de, 2000. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Ed. Sudamericana.

Rinke, Stefan, 2013. *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y cambio sociocultural en Chile 1898-1990*. Santiago: Centro de Investigaciones Barros Arana / DIBAM.

Romero, José Luís, 2001. *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Ed. Siglo XXI.

Rosemblitt, Jaime, 1995-1996. “El ministerio de Gustavo Ross y la configuración del Estado Nacional Desarrollista (1932-1938)”, en *Historia* 29 (Santiago,): 405-421.

Salazar, Gabriel, 1982. “El movimiento teórico sobre desarrollo y dependencia en Chile, 1950-1975”, en *Nueva Historia* 4 (Londres).

Villalobos, Sergio (Director), 1990. *Historia de la Ingeniería en Chile*. Santiago: Instituto de Ingenieros /Ed. Hachette.

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

Wielandt Arlegui, Raúl, 1945. “Organización del trabajo en los servicios de movilización colectiva de buses”. Memoria de licenciatura en ciencias jurídicas y sociales, Universidad de Chile.