

## LA EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS DEL ESTADO EN SANTIAGO Y VALPARAÍSO. POLÍTICA PÚBLICA E IMPACTOS URBANOS DURANTE EL DESARROLLISMO, 1953 – 1960.\*

Simón Castillo Fernández\*  
Waldo Vila Muga\*\*

### RESUMEN

El presente artículo indaga en la creación y primeros años de vida de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE). Creada en 1953 como una compañía estatal, reemplazó a la Empresa Nacional de Transportes (ENT), de carácter público-privado. Su objetivo era proveer de un transporte público sin fines de lucro, y mediante ella el Estado pretendía convertirse en un actor decisivo en la movilización colectiva nacional.

### ABSTRACT

This article explores the creation and early years of the life of the Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE). Created in 1953 as a state-owned company, replaced the Empresa Nacional de Transportes (ENT), public-private character. Its objective was to provide a public transport non-profit, and through it the State wanted to become a decisive actor in the national collective mobilization.

### PALABRAS CLAVE

Transporte público – Política pública – Desarrollismo – ETCE.

### KEYWORDS

Public transportation – Public Policy – Developmentalism – ETCE.

Recibido: 29 de marzo de 2016

Aprobado: 06 de julio de 2016

\* El presente artículo se enmarca en el proyecto de investigación titulado “Empresa de Transportes colectivos del Estado, 1945-1981. Cuatro décadas de transporte público e historia social en Chile”, financiado por Fondart Nacional folio 82778. Agradecemos a Marcelo Mardones quien colaboró con el levantamiento de información.

\*\* Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. E-mail: simoncasti@hotmail.com. Universidad Alberto Hurtado.

\*\*\* Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. E-mail: waldovila@hotmail.com. Universidad de Chile.

## INTRODUCCIÓN

La llegada al poder del Frente Popular en 1938 marcó la profundización de un modelo de capitalismo basado en el incentivo estatal a la empresa privada, o incluso sustituyendo a los empresarios en el desarrollo capitalista. El objetivo principal era mejorar la distribución de los beneficios sociales mediante políticas públicas más inclusivas, para lo cual promovió la industrialización, la sustitución de importaciones y el crecimiento económico, nuevo modelo al que se le llamó desarrollismo. La centralidad del Estado durante este proceso también se reflejó en la búsqueda de una nueva política de movilización colectiva, donde se pretendió la creación de un sistema de transporte integrado y bajo el control de un solo ente administrativo.

El contexto de estas transformaciones estructurales estuvo acompañado por cambios demográficos profundos: el crecimiento migratorio desde las zonas rurales o mineras deprimidas impulsaron a masas de trabajadores cesantes a buscar una opción laboral en los centros urbanos de la zona norte, centro y sur del país. Este fue un fenómeno potenciado tras el fin de la Primera Guerra Mundial, cuando ciudades como Santiago y Valparaíso aceleraron un proceso que se mantendría durante las décadas venideras. Las periferias urbanas fueron así creciendo,

lo que para la clase trabajadora implicaba extensos desplazamientos. La movilización colectiva fue incapaz de responder satisfactoriamente a estos requerimientos, volviéndose cotidianos problemas como la escasa cobertura, las largas esperas en los paraderos y el hacinamiento al interior de los vehículos. A esto se sumaban fenómenos como la falta de infraestructura vial –ya fuese la señalización o calidad de las calles– desembocando en graves problemas de congestión, sobre todo en el centro capitalino<sup>1</sup>. Todo esto fue bautizado por la opinión pública, desde la década del treinta, como el problema del tránsito. Este fenómeno implicaba aspectos urbanísticos, sociales, políticos y económicos, por lo que su resolución era una tarea altamente compleja. En paralelo, Santiago y el país en general contaban, hacia 1955, con el índice más bajo de motorización de América Latina, por lo que para la mayoría de su población era vital un buen servicio de transporte público, cuestión que claramente no estaba satisfecha, menos aun considerando la explosión urbana que registraba el país en aquellas décadas<sup>2</sup>.

Este artículo tiene como objetivo situar el problema de la locomoción colectiva dentro de dicho escenario de concentración de población y crecimiento urbano. Se enfoca como una historia de la movilización urbana, comprendida como parte de la historia del transporte

1 Para una visión de estos fenómenos durante la dictadura de Ibáñez véase de Tomas Errázuriz, “La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)”, en *Historia* 47 (Santiago 2014): 335 en adelante.

2 Según cifras de la Cámara de Diputados, en 1948 Chile tenía 64 mil vehículos motorizados, con un promedio de 88 habitantes por máquina. Para 1954 las cifras habían aumentado 86.856 vehículos, promediando 69 habitantes por cada uno. Este promedio era bastante bajo, considerando que un país vecino como Argentina tenía, para 1948, 52 personas por vehículo motorizado, reduciéndose a 45 en 1964. Esta distancia aumentaba aún más cuando se comparaba con países industrializados, como por ejemplo Estados Unidos: para 1948 había cuatro habitantes por máquina, reduciéndose a 2,9 en 1954. *Informe Comisión Especial designada para conocer el problema de la locomoción colectiva de Santiago*. Cámara de Diputados, legislatura extraordinaria, 11 de diciembre de 1956, pp. 1861-1862.

público en Chile. Si bien asume los alcances culturales derivados del impacto de las tecnologías, vinculado al *Movility turn*<sup>3</sup>, esta investigación se desarrolla en torno a tres grandes temas: la ciudad y su expansión, la política pública y el rol del Estado y, en tercer lugar, los impactos socioculturales. En ese sentido, este trabajo busca ser un aporte novedoso mediante la reconstrucción histórica de la única empresa de transporte público estatal que ha existido en Chile. En efecto, la Empresa de Transporte Colectivos del Estado (ETCE) se mantuvo en funciones durante cuatro décadas: fundada en 1953 durante el segundo gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, desaparecería durante la imposición del modelo económico neoliberal por la dictadura cívico-militar (1981). Dentro de este proceso nos concentraremos en los primeros 7 años de vida de la ETCE. El objetivo es explicar de qué manera –en medio de un complejo escenario social y económico– el Estado desarrollista implementó una de sus más relevantes políticas públicas del período, buscando resolver el mencionado *problema del tránsito*. Para ello se indagará las consecuencias de su actuar en las principales ciudades chilenas donde operó: Santiago y Valparaíso.

## 1.- ANTECEDENTES GENERALES: LA PUESTA EN MARCHA DE UNA POLÍTICA DESARROLLISTA

Los primeros años de la ETCE deben ser entendidos considerando dos grandes dimensiones del transporte público, ambos relacionados con el rol del Estado: primero, la gestión y control de la locomoción colectiva, en tanto servicio urbano. Segundo, el paulatino ingreso estatal en el rubro, ya no como regulador, sino como empresario. Lo primero se produjo desde finales de la década del veinte y principios de los treinta. Los efectos de la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial, con el consecuente cierre de la Economía Mundo, facilitaron el surgimiento de programas políticos que promovieron la estatización de estos servicios. Como se indicó al comienzo de este artículo, esta situación se aceleró a partir de la llegada del Frente Popular al poder, en 1938, con su máxima expresión en la creación de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO).

En el caso de la movilización colectiva en Chile urbano, las medidas estuvieron en esa línea, procurando modernizar un servicio claramente deficitario. Así lo manifestaban diversos medios de prensa, en una crítica extensiva a los tranvías de la

3 El denominado *Movility turn* corresponde a una perspectiva cultural de la historia de la movilidad. Siguiendo ese planteamiento, tiene como objetivo rescatar y profundizar en las relaciones entre sociedades y tecnología, así como las experiencias cotidianas de los usuarios del transporte. Para una perspectiva más amplia de este tipo de trabajos, véase Colin Divall y George Revill, "Cultures of Transport: representation, practice and technology", *Transport History* 26 (Philadelphia 2005): 99-111. Para el caso chileno, Tomás Errázuriz, "Time for a change: transport and mobility history in Chile", en *Mobility in History*, ed. P. Norton y otros (New York-Oxford: Berghahn Books, 2013), 142-148.

Chilean Electric Tramway así como a las góndolas y microbuses de los empresarios particulares. Esto se profundizó durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), a causa de las carencias de insumos como gasolina y repuestos<sup>4</sup>. De este modo, en 1945 la ley N° 8132 estipuló la creación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos (ENT), sociedad de carácter mixto formada con capitales aportados por el Fisco, la CORFO y Chilectra. La ley estipulaba "...las condiciones de venta al Fisco de todos los bienes, contratos, concesiones y permisos de la Compañía Chilena de Electricidad, afectos a sus servicios tranviarios, conteniendo (...) un contrato de suministro de energía eléctrica por un plazo de cinco años". Otras disposiciones relevantes eran la autorización al Presidente de la República para contratar préstamos por intermedio de la CORFO por una cantidad máxima de U\$ 11.000.000 para comprar los sistemas tranviarios y extender los servicios de movilización en Santiago y Valparaíso; además se fijaba el capital de la empresa en \$150.000.000, divididos en una participación de \$75.000.000 por el Fisco, \$15.000.000 por la CORFO y \$60.000.000 por la Compañía. Con esta medida, se institucionalizaba políticamente la participación del Estado chileno en los servicios de transporte colectivo de las dos principales ciudades del país, aunque obviamente concentrando su atención

en Santiago por su carácter de capital y metrópolis en desarrollo. Esta no sería la última intervención gubernamental en el tema, pero sí la primera que consolidaría el cambio en las políticas públicas respecto a la locomoción colectiva.

El 4 de septiembre de 1952 fue electo Presidente de la República Carlos Ibáñez, un viejo militar que ya había gobernado el país entre 1927 y 1931 mediante una dictadura. En esta segunda oportunidad, el nuevo mandatario traía consigo un programa reformista que encararía el transporte como política pública y que se caracterizó por profundizar la estatización del servicio, a través de la creación de la ETCE<sup>5</sup>. Este cambio de enfoque en la forma de enfrentar el problema de la locomoción colectiva de las principales ciudades chilenas estuvo caracterizado por un aumento considerable de recursos, la creación de nuevos organismos técnicos y administrativos y por el cambio de actitud política con los empresarios particulares. Esta transformación del actuar estatal es evidente al constatar que durante la administración de Gabriel González Videla (1948-1952) el Estado entregó varias decenas de millones de pesos a los empresarios de la locomoción colectiva, "en interés de no aumentar el costo de la vida, con el alza de las tarifas de este servicio de tal vital importancia para la

4 Sobre la Segunda Guerra Mundial y sus efectos en el transporte motorizado chileno, véase el artículo de Marcelo Mardones P., "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", en *Tiempo Histórico* 8 (Santiago 2014): 115-134.

5 Durante su campaña electoral, Ibáñez ocupó como símbolo principal una escoba, con la idea de que llegaría a barrer con la corrupción y la politiquería. Esta fue la primera elección presidencial en Chile que incorporó el voto femenino, aumentando el padrón de electores en un 75%. Ibáñez se impuso con el 46,79% de los votos, siendo apoyada su candidatura por los partidos Agrario Laborista, Socialista Popular y Femenino de Chile. Se impuso, entre otros, sobre Salvador Allende (socialista) y el candidato de la derecha, Arturo Matte. Como se aprecia, el nuevo mandatario fue apoyado por agrupaciones políticas no tradicionales y bastante heterogéneas, lo que repercutiría después en problemas administrativos y también en el calificativo de 'populista' a su gobierno. Sofía Correa y otros, *Historia del siglo XX chileno* (Santiago: Sudamericana, 2001), especialmente capítulo IX.

población”<sup>6</sup>. A diferencia del presidente radical, Ibáñez expresó en su primera cuenta pública a la nación que

“el sistema de bonificaciones a empresarios –para renovación de material y cumplimiento de las leyes sociales– lejos de constituir una solución del problema, se tradujo en un gravamen general a la ciudadanía, con provecho de un reducido sector de la población. (...) El actual gobierno estableció la intervención del Estado para mejorar las condiciones del servicio”<sup>7</sup>.

Lo relevante es que este nuevo trato con los autobuseros no sólo implicaba un cambio en la relación entre el aparato público y dicho gremio urbano, si no que una profunda reestructuración del rol que el propio Estado se asignaba en la locomoción colectiva. Esta intervención se materializó a través del DFL N° 54 de mayo de 1953, en el cual se creó una persona jurídica de derecho público denominada ETCE, a la que se le traspasaron todos los bienes de la ENT, existiendo una continuidad en la política de gestión entre ambas empresas. De esta forma la ETCE tuvo como principal fin “(...) prestar, en toda la República, mediante el cobro de tarifas, servicios de transporte colectivo, urbanos e interurbanos de pasajeros, utilizando para ellos los sistemas y elementos de locomoción más adecuados desde el punto de vista económico y de la seguridad y conveniencia de los pasajeros”<sup>8</sup>.

Se exponían como motivos para esto, en el mismo decreto, el desfinanciamiento permanente de la ENT, carente además de una estructura jurídica y administrativa capaz de solventar una real solución al problema de la movilización. En definitiva, el decreto señalaba que “es necesario que el Estado asuma directamente la atención de estos servicios para que dejen de constituir negocios de lucro particular y se conviertan en un organismo que mire exclusivamente por el interés y servicio colectivos”<sup>9</sup>.

La creación de la ETCE se contextualizó en una reforma administrativa de carácter general, que buscaba procurar un Estado acorde con el modelo económico desarrollista impulsado por la administración de Ibáñez. La ETCE nació así como “(...) una aspiración de modernización ligada a la estructura administrativa, racional y planificada, para dar cabida al discurso expansionista de la actividad estatal”<sup>10</sup>. En el caso del transporte público esto se tradujo en la aparición, por DFL N° 88 de 12 de mayo de 1953, de la Subsecretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía. A dicha institución se le entregaron todas las facultades relacionadas con el transporte y tránsito público<sup>11</sup>. Una de las tareas más relevantes del nuevo ente, era la regulación de las tarifas de la movilización colectiva,

6 Mensaje de S. E. *El Presidente de la República don Gabriel González Videla al Congreso Nacional al inaugurar el periodo ordinario de sesiones*, Santiago, 21 de mayo de 1952.

7 Mensaje de S. E. *El Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo al Congreso Nacional al inaugurar el periodo ordinario de sesiones*, Santiago, 21 de mayo de 1953.

8 Art. 9 DFL 54, 14 de abril de 1953.

9 *Idem*.

10 Karina Arias, “Ideas, intentos y fracasos en el proceso modernización administrativa entre las dos administraciones de Ibáñez (1927-1958)”, en *Universum* 27 (Talca 2012): 13-27.

11 A su vez, el 5 de agosto de 1953, se dictó el DFL N° 343, que estableció la organización de dicha institución y que en su artículo 21 creó el Departamento de Transporte Caminero y Tránsito Público. Este organismo tenía como fin la ordenación, supervigilancia y fiscalización del transporte caminero y tránsito público.

que tal como veremos, sería un factor que estimularía fuertes tensiones sociales.

La formación de la Subsecretaría buscó centralizar las funciones, quitándole prerrogativas a las municipalidades, que hasta entonces aún contaban con una serie de reglamentos y atribuciones referidas al transporte colectivo. Ello se manifestaba especialmente en la multiplicidad de Direcciones y reglamentos del Tránsito, frente a las que el poder Ejecutivo sumaba la creación de la nueva Subsecretaría. Esta debería, en el papel, ser capaz de generar una estructura administrativa más eficiente, que centralizara a los organismos relacionados al problema del tránsito público, a nivel nacional. Esto ocurrió muchas veces en desmedro de las ordenanzas y decretos municipales, que por años habían regido la movilización urbana. Por ejemplo, la Comisión Mixta del Congreso Nacional encargada de estudiar la situación del transporte colectivo en 1956, enfatizaba que “Las resoluciones que se dictan un día, son derogadas al día siguiente. Los paraderos y recorridos de líneas del transporte colectivo se modifican continuamente de acuerdo con el criterio que en cada oportunidad tenga el nuevo Director (de Tránsito), o según lo indiquen las nuevas reglamentaciones que se dicten”<sup>12</sup>.

Es necesario reiterar que, antes y después de la creación de la ETCE, la movilización colectiva capitalina era vista, por autoridades y opinión pública, como deficiente. La mencionada Comisión Mixta, se quejaba por la escasez de medios de

locomoción que circulaban por la ciudad y lo inadecuado del material rodante destinado a este objeto. A la vez, recalca “la desorganización de las empresas de transporte (privadas) que han desarrollado sus actividades sin uniformidad de criterio y carentes de una directiva capaz de orientar a la industria y encauzarla dentro de los márgenes debidos, son la causa también del problema”<sup>13</sup>. Asimismo, el influyente diario *El Mercurio*, en una editorial de enero de 1956, recalca que el servicio de locomoción colectiva existente en Santiago “es inferior sin duda alguna, a la categoría urbana de la ciudad y sobre todo a la condición de capital que ella ostenta”<sup>14</sup>. Este problema, con distintos matices, también ocurría en Valparaíso.

El mal servicio en la capital, se graficaba, por ejemplo, en que el año 1956, había un total de 2.417 vehículos destinados a la locomoción colectiva —donde 877 eran de la ETCE y 1.540 de los empresarios particulares— pero este número era incapaz de absorber un déficit de trescientos mil viajes, de acuerdo a las estadísticas manejadas por la Cámara de Diputados<sup>15</sup>. El reflejo de estas cifras fue una permanente tensión entre el poder político y los empresarios particulares, manifestada durante todo el gobierno de Ibáñez a través del ‘problema de la tarifa’. Éste tenía una conexión directa con un grave obstáculo económico: el alza del costo de la vida. En ese contexto, la ETCE se constituía como empresa pública en medio de un adverso clima político y

12 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1850.

13 *Idem*.

14 “¿Por qué es deficiente es locomoción?”, *El Mercurio*, Santiago, 4 de enero de 1956, p. 3.

15 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1863.

económico. Con todo, es necesario aclarar, que durante la década de los cincuenta, dicha empresa nunca superó el 30% de la población movilizada de Santiago, mientras que en las otras ciudades donde operó los porcentajes incluso fueron menores.

Ahora bien, una de las dificultades más complejas que debió enfrentar la nueva empresa y el transporte público en general durante la década del cincuenta, fue la inflación que azotó a la economía nacional. De acuerdo a diversos historiadores, este fenómeno, presente durante gran parte de la historia de Chile, se dejó sentir con especial intensidad entre 1953 y 1955. Según Sergio Villalobos, las razones para esto fueron

“(...) la pérdida del impulso dado al comercio exterior por la Guerra de Corea (1950-1952), más la caída del precio del cobre y la contracción que afectó la economía norteamericana, (por lo que) la débil situación chilena se hizo crítica en 1953, año en que se calcula que el 40% de la renta nacional debe destinarse a gastos del Estado. El proceso inflacionario que más adelante se desató, adquirió caracteres extraordinariamente agudos. En 1954, el índice del costo de la vida subía a un 71% y en 1955 al 83%”<sup>16</sup>.

Por otra parte, Gabriel Salazar señala la existencia de dos claros ciclos de inflación. El primero, que afectó al país entre 1860 y 1930; y el segundo, desde ese año hasta 1973. Este historiador califica este último ciclo como “vertiginoso e incontrolable”, empezando en 1932, cuando la tasa y ritmo de la inflación aumentaron aceleradamente, en un promedio decenal

de 94% entre 1930 y 1940; de 412% entre 1940 y 1950 y de 2.089% entre 1950 y 1960<sup>17</sup>.

Para la locomoción colectiva, como se dijo, este problema se tradujo en un agudo conflicto entre los empresarios particulares y el aparato público, debido a la regulación de la tarifa. Además, la fijación de la misma encontró serios inconvenientes y resistencias tanto de los usuarios como de los empresarios. Para estos últimos, el alza de los costos de operación –bencina, neumáticos, aceite e insumos en general– hacía inevitable subir el precio del pasaje. Para los usuarios del transporte público, los aumentos eran injustificados debido a la mala calidad del servicio, especialmente hacia las periferias. Y es más, para la población, subir la tarifa aumentaba un costo de la vida ya elevado, debido al alza que también afectaba a rubros como la alimentación y la vivienda. Este problema, que venía desde la administración de González Videla –que tal como mencionamos, buscó resolver mediante bonificaciones a los particulares, aunque sin traducirse en una mejora del servicio– se agudizó profundamente durante el gobierno de Ibáñez, precisamente por la cancelación de esas inyecciones de capital.

Por ejemplo, en enero de 1953 –poco antes del nacimiento de la ETCE y de la Subsecretaría de Transportes– se produjo una fuerte discusión entre los ‘micreros’ y el gobierno, debido al incumplimiento de los primeros respecto a un alza en la tarifa para la ciudad de Santiago

16 Sergio Villalobos y otros, *Historia de Chile* (Santiago: Editorial Universitaria, 1983) 766. Para otra visión del tema, ver Simon Collier y William Sater, *Historia de Chile, 1808-1994* (Madrid: Cambridge University Press, 1999), 209 y siguientes.

17 Gabriel Salazar, *Movimientos sociales en Chile. Trayectoria histórica y proyección política* (Santiago: Uqbar, 2012), 279.

decretada por el Ministerio del Interior. En efecto, los microbuseros negociaron con el Estado un alza de pasajes de \$1,60 a \$2. Sin embargo, este acuerdo no fue respetado, y el 2 de enero, los microbuses aparecieron con letreros que marcaban hasta \$3, es decir, un aumento de casi el doble del precio. Según *El Mercurio*, esta actitud generó una “anarquía”, donde los distintos vehículos que circulaban por la ciudad, lo hacían con diferentes costos de pasaje<sup>18</sup>. Por ejemplo, “de 21 microbuses controlados en Ahumada esquina de Huérfanos, 16 cobraban \$3 y sólo 4, \$2 (...) en Morandé esquina Agustinas, el microbús XB 278 llevaba señalado con tiza el valor de \$3, en circunstancias de que se trataba de un vehículo transformado, que por exceso y pésimo estado, constituía peligro”<sup>19</sup>.

El gobierno amenazó con la requisición de las máquinas, señalando el Ministro del Interior que: “...si no existía el cumplimiento de los compromisos contraídos, el gobierno procedería a la requisición del servicio, sin temor, ya que con los nuevos valores del pasaje, existía la seguridad de un buen financiamiento”<sup>20</sup>. Luego de una semana de conflicto, se resolvió designar un interventor que, con la ayuda de Carabineros, tenía la misión

de regular y fiscalizar el cobro de las tarifas. El personero decidía, de acuerdo a las antigüedades de las máquinas, el precio del pasaje que debía tener cada recorrido<sup>21</sup>. Esta tensa situación fue un episodio más en una larga historia de desencuentros y conflictos generados a costa del transporte público. Por cierto, constituyó un antecedente directo para la drástica intervención ibaísta.

## 2.- ADMINISTRACIÓN Y POLÍTICA DE ADQUISICIONES DE LA ETCE

Una vez creada la ETCE, y en continuidad con lo desarrollado por la ENT, se buscó la modernización de la flota, intentando entregar por la misma tarifa que los privados, un mejor servicio. Así lo notaba el público, que ante estos conflictos hacía comparaciones entre los trolebuses y los destartalados microbuses y escasos tranvías que aún circulaban por las calles de Santiago y Valparaíso. Para los usuarios, el servicio de la empresa estatal era superior<sup>22</sup>. Durante el período de la ENT, la modernización de la flota fue realizada mediante la adquisición de modernos autobuses y trolebuses, que entre 1947 y 1953 sumaron 350 vehículos. El desglose de éstos era el siguiente:

18 “Anarquía en cobro de las tarifas populares de locomoción colectiva”, *El Mercurio*, Santiago, 2 de enero de 1953.

19 “Empresarios de la locomoción colectiva no cumplen con las tarifas populares”, *El Mercurio*, Santiago, 3 de enero de 1953. Esta práctica de no respetar las tarifas fue una actitud extendida dentro del gremio de la locomoción colectiva, afectando no sólo a Santiago, sino a gran parte de las ciudades chilenas.

20 *Idem*.

21 “Interventor en la locomoción colectiva solicitó dotación de carabineros”, *El Mercurio*, Santiago, 7 de enero de 1953.

22 “Anarquía en cobro de las tarifas populares de locomoción colectiva”, *El Mercurio*, Santiago, 2 de enero de 1953.

**Cuadro 1**

<b>Año</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Marca</b>	<b>Valor</b>	<b>Procedencia</b>
1946/47	100 buses	REO	U\$ 995.102.59	EE.UU
1947	100 trolebuses	Pullman	U\$ 2.019.297.75	EE.UU
1952	30 trolebuses	Pullman	U\$ 760.477.69	EE.UU
1953	20 buses	Leyland	£ 128.703	UK
1953	100 buses	Berliet	U\$ 2.206.908.35	Francia

Fuente: Informe comisión especial..., 1864.

Como se puede observar, la cantidad de los recursos invertidos en estas adquisiciones era onerosa e involucró la compra de diferentes modelos en distintos países (Estados Unidos, Francia e Inglaterra), lo que a la larga repercutió en un serio problema de disponibilidad de repuestos e insumos. Tal como lo expresó el informe especial de la Cámara de Diputados en 1956, “las adquisiciones de material rodante hechas por la ENT (...) no se han efectuado con un criterio uniforme y a ello se deben las diversas clases de vehículos adquiridos lo que, ha perjudicado gravemente a los servicios de la Empresa”<sup>23</sup>. A juzgar por las fuentes revisadas, la diversidad en las compras del material rodante de la ENT-ETCE, se debió a las múltiples ofertas recibidas por el Estado chileno en aquellos años. Al tratarse de suculentos contratos, muchas empresas de países desarrollados se interesaron en proveer de máquinas para el transporte público. Los funcionarios estatales, que tenían escasa preparación técnica sobre el tema, y que en algunos casos, recibieron

incentivos ilegales, estimularon esta variedad de adquisiciones. Un ejemplo de este tipo de prácticas se produjo durante la administración del primer Director de la ETCE, Ernesto de la Fuente. De hecho, en una sesión parlamentaria se le acusó de no contar “con estudios especializados ni título universitario, y que él realizaba sólo la clasificación de todas las ofertas de los buses en las distintas licitaciones e informaba personalmente de ellas al Consejo de la Empresa”<sup>24</sup>. Pese a ello, las compras constituyeron un cambio lento pero sustantivo en la calidad de la flota de la locomoción colectiva de Santiago. Los trolebuses, específicamente, fueron un modelo moderno que exigió la puesta en marcha de infraestructura –tales como postes y líneas de electricidad– que transformaron el parque de vehículos capitalinos. A pesar de la modernización que significó la introducción de estas máquinas en la capital, su compra no estuvo exenta de controversias, en especial por denuncias de pago de sobrepagos en las distintas transacciones realizadas.

23 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1864.

24 Sesiones Legislativas, Cámara de Diputados, sesión 7ª, 11 de abril de 1956, 311.

Por ejemplo, en 1952, ya al final de la existencia de la ENT, la adquisición de los trolebuses Pullman fue fuertemente cuestionada por varios senadores, quienes en el hemiciclo dieron cuenta del proceso de negociación que se realizó por estas máquinas, así como las dificultades enfrentadas. El senador Martínez Montt acusó entonces que la adquisición de estas máquinas en Estados Unidos fue una ‘venta atada’, que estuvo condicionada por el otorgamiento de un préstamo de US\$ 25.000.000 en el Export-Import Bank of Washington<sup>25</sup>. En un principio la idea central era adquirir 800 trolebuses, lo que para el Senador Martínez Montt era un despropósito, ya que “Esa operación no guardaba armonía, como habría sido lógico, con nuestra capacidad en materia de energía eléctrica, que está racionada para la movilización colectiva a base de trolebuses, pues debe atenderse a necesidades más vitales. Si no se reforzaban las líneas de trolebuses y no se procedía a la construcción de nuevas subestaciones, ¿por qué la ENT pretendía adquirir un número tal de vehículos, que tendrían que permanecer inmovilizados por la falta de previsión técnica que anoto?”<sup>26</sup>. El problema del suministro eléctrico y los trolebuses se mantuvo por un largo tiempo, tal como lo destacaba en 1957 el columnista de *El Mercurio* Aníbal Alfaro, quien manifestó que “(...) la falta de acuerdos previos con la Compañía Chilena de Electricidad, para disponer de los transformadores que requerían los tro-

lebuses, que determinaron la paralización del 50 por ciento del equipo durante dos años, se habrían evitado con un manejo técnico de la Empresa estatal”<sup>27</sup>.

Una adquisición de vehículos que representó fielmente la transición entre la ENT y la ETCE, fueron los autobuses Berliet. Estas máquinas francesas, adquiridas por contrato del 1 de julio de 1952 y embarcadas en Bélgica, llegaron al país durante el segundo semestre del año siguiente. Construidas en las Usinas Berliet, en Vismisieux, su proceso de compra involucró una intensa relación, tanto diplomática como empresarial, entre Chile y Francia. Esta implicó la estrecha participación de un grupo de tres empleados de la ENT, enviados al país gallo a supervisar la operación y aprender en terreno las prácticas de trabajo de una fábrica moderna de posguerra. Isidro Mas Bove –Jefe Sección Automóviles y quién encabezó la comisión especial en Francia– junto a Ricardo Larraín y un traductor, quienes por más de tres meses encarnaron el proceso de trasmisión de conocimiento técnico entre chilenos y franceses. De esta forma se transformaron en uno de los primeros equipos de trabajo de la futura ETCE en salir en comisión de servicio al extranjero y estar en contacto con novedosas técnicas de desarrollo industrial. Además, es una de las pocas compras que tuvo un completo registro fotográfico tanto en el desarrollo del bus, como de su embarque y viaje a Chile.

25 Sesiones Legislativas, Senadores, sesión 18ª, 30 de junio de 1952, 1059-1060. Estos trolebuses fueron construidos por la Pullman Standard Car Manufacturing Company, ubicada en Worcester Massachusetts (Chasis y Carrocería), mientras que el Equipo Eléctrico y Motor estuvo a cargo de la General Electric Company. The Export-Import Bank of the United States (Ex-Im Bank) es la agencia de créditos para exportaciones de los Estados Unidos.

26 *Sesiones legislativas, Senadores*, sesión 18ª, 30 de junio de 1952, p 1059.

27 “Reorganización de la Empresa de Transportes Colectivos”, *El Mercurio*, Santiago, 26 de julio de 1957.

**Foto 1.**  
**Buses Berliet en galpón listo para embarque a Chile. Usinas Berliet, Vismisieux, Francia, mayo de 1953.**



Autor: Isidro Más. Colección Isidro Más Bove.

A pesar de este nuevo impulso transnacional que estaba tomando la ENT-ETCE, intentando importar tanto las máquinas como el conocimiento necesario para su operación, éste se vio enfrentado a dos problemas de larga data en las máquinas tanto públicas como privadas que servían a la locomoción colectiva: la falta de repuestos y la carencia de divisas para su importación. Sin duda, la explicación a estos fenómenos se relacionaba con el temprano agotamiento del modelo desarrollista. Pero de manera particular, con las medidas de la ‘misión Klein-Sacks’, adoptadas en parte por la administración ibañista. Esta delegación de banqueros estadounidenses vino contratada por el gobierno, con el fin de establecer un diag-

nóstico que permitiera corregir los graves problemas económicos que la inflación desatada estaba produciendo en el país. Sin ir más lejos, para 1955 –año de arribo de los banqueros– este índice llegó a un 86%. Las principales recomendaciones fueron el control de los reajustes de los salarios y el término de una serie de subvenciones estatales a artículos de primera necesidad, solicitando un esfuerzo extra en la reducción del gasto fiscal.

La inyección de recursos a la ETCE, mediante el alza de tarifas, resalta ya que fue una de las pocas empresas públicas cuyo presupuesto no se vio demasiado afectado con los recortes fiscales impuestos por la ‘misión Klein-Sacks’. Esto se debió,

tal como lo ha explicado el historiador Gabriel Salazar, por su calidad de “prótesis desarrollistas”, es decir, instituciones o empresas estatales o semi-estatales de carácter estratégico –preferentemente industrial– que buscaban acentuar la intervención del aparato público en el desarrollo económico nacional<sup>28</sup>. Estas “prótesis” eran instauradas por el corto camino de los Decretos con Fuerza de Ley, y dentro de ellas hubo corporaciones e instituciones que, junto con centralizar servicios y burocracia, manejaban recursos y funciones de enorme extensión. Aunque este mecanismo había sido utilizado por anteriores administraciones, fue durante el gobierno de Ibáñez que alcanzó su cúspide. Así, junto con la ETCE podemos encontrar instituciones como la Corporación de la Vivienda (CORVI), el Banco del Estado y empresas como la Industria Azucarera Nacional S.A., todas creadas en 1953. Pese a este despliegue, el desarrollismo y sus prótesis tuvieron serios obstáculos desde sus inicios. En palabras de Salazar: “(...) la industrialización resultante (llamada ingenuamente sustitutiva de importaciones) se concentró en la producción de bienes de consumo, no en la de bienes de capital (maquinaria, herramientas, tecnología, etc.) (...) mientras más se multiplicaban las fábricas de bienes de consumo, más aumentaba la necesidad de importar del extranjero maquinarias y herramientas”<sup>29</sup>. Como veremos más adelante, este escenario es una descripción clara de una de las

principales trabas que enfrentó la ETCE, como fue la carencia de repuestos.

Ahora bien, para la ETCE las mencionadas falencias de la economía chilena se materializaron en un rápido desgaste de su flota y la rápida caída en la calidad del servicio. Numerosas fueron las voces que denunciaron los problemas técnicos que afectaban a los vehículos de la empresa. En enero de 1955, menos de dos años después de traídos desde Europa, un diputado expresaba que “puede decirse que el depósito de Cueto está convertido en un verdadero ‘cementerio’ de buses ‘Berliet’”<sup>30</sup>. En julio de 1956, se constató que en los anexos 1 y 2 del depósito Cueto habían 58 buses Berliet en reparaciones de motor, mientras que en el depósito Bilbao, habían 14 y en el de Lo Videla, otros 60, todos “imposibilitados de prestar servicios por falta de repuestos”<sup>31</sup>. En total, de los 200 buses Berliet traídos a Chile, había 137 paralizados, es decir más de la mitad de aquellas máquinas estaban inoperativas a los meses de haber llegado.

A pesar de estos antecedentes, la Empresa insistió en su política de compras en el extranjero, presionada por la necesaria renovación del material inactivo y por la urgencia que imponía la cada vez más baja calidad del servicio en las principales ciudades de Chile. Es importante indicar que la ETCE tuvo una continuidad con la ENT en la adquisición de autobuses,

28 En materia de transportes por aquellos años nacieron, junto con la ETCE, la Empresa Marítima Nacional y la Línea Aérea Nacional (Lan).

29 Gabriel Salazar, *Dolencias históricas de la memoria ciudadana (Chile, 1810-2010)* (Santiago: Editorial Universitaria, 2013), 67.

30 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1867.

31 *Ibid.*..., 1869. Los depósitos que ocupó la ETCE durante la década de 1950 en Santiago eran 6: Cueto (García Reyes esquina Mapocho) y sus anexos 1 y 2; Club Hípico (en la calle del mismo nombre); Bilbao (esquina Latadía) y el de Lo Videla, en el sector norte de Santiago.

apostando a aquellos de mayor capacidad y tamaño: como expresara en mayo de 1956 su primer director, Ernesto de la Fuente, “nosotros trabajamos con máquinas de gran capacidad, es decir, con una capacidad de más de cien pasajeros. Esto nos representa una gran economía, puesto que el gasto de un chofer y consumo igual de combustible, se obtiene una capacidad casi dos veces mayor que la de la máquina chica”<sup>32</sup>. De esta manera, la ENT importó cien trolebuses Vetra (Francia) por contrato suscrito el 4 de agosto de 1952, los que llegaron al país entre 1953 y 1954 –cuando la empresa ya había sido convertida en la ETCE–, y el mismo número de autobuses Berliet, segunda partida que se contrató cuando la ETCE había sido recién creada, y que arribaron a Chile a finales de 1953 (ver cuadro 1)<sup>33</sup>.

Esta compra, como todas las otras, también estuvo sujeta a fuertes cuestionamientos, de hecho fue hasta 1955 la adquisición más onerosa de material rodante pagada por el Estado, con cerca de tres millones de dólares. Pero al poco tiempo de llegadas las máquinas comenzaron a presentar importantes fallas técnicas, siendo la más problemática avería la de un piñón en el sistema de transmisión del vehículo. Esto condujo a que en noviembre de 1955 hubiese 63 trolebuses Vetra detenidos en los distintos depósitos de la Empresa en

Santiago y solo 37 en operación. Así, a 1 año de llegados estos trolebuses, ya presentaban un problema de suma gravedad, más aun considerando que los Pullman llegados en 1947 “(...) detenidos por desperfectos constituyen una proporción muy pequeña del total de ellos. Por ejemplo, en la misma fecha señalada, de un total de 72 trolebuses había solamente 8 detenidos. En consecuencia, se trata de una falla que afecta específicamente a los trolebuses marca Vetra”<sup>34</sup>. Ahora bien, el mencionado déficit de repuestos no era exclusivo de los autobuses Berliet ni de los trolebuses Vetra sino que constituía un problema estructural en la gestión de esta política de intervención. Tal como se mencionó, esto se explica en parte debido a que el aparato público compró material rodante de distintos proveedores, diversificando su flota a tal grado que luego se transformó en un problema para su operación, sobre todo por la multiplicidad de repuestos que se necesitaban, lo que ha llevado a “constantes accidentes debido a los arreglos del tipo ‘casero’ a los que son sometidos”<sup>35</sup>.

A estas dificultades se sumaba otra de gran relevancia: las deficiencias de la red vial de las ciudades donde prestó servicio. En general las pocas calles pavimentadas de estas urbes, eran las que correspondían al casco histórico y sus sectores aledaños. En cambio, las crecientes periferias

32 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1869.

33 Para poner en circulación estos trolebuses franceses en Santiago fue necesario que el gobierno iniciara las gestiones para la construcción de 4 subestaciones de energía eléctrica, lo que tenía un costo en aquella época de 54 millones anuales. Con ello se confirmaba una vez más la improvisación al interior de la Empresa, la cual carecía de infraestructura básica para operar sus flamantes compras. *Mensaje de S. E. El Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo al Congreso Nacional al inaugurar el periodo ordinario de sesiones*, Santiago, 21 de mayo de 1955.

34 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1867-1869. Declaraciones del Diputado Hernán Correa Letelier, militante del Partido Conservador y abogado de la CORVI. De hecho, 16 de esos trolebuses Pullman aún permanecen en funcionamiento en Valparaíso, siendo declarados Monumento Nacional el año 2003.

35 *Sesiones Legislativas*, Cámara de Diputados, sesión 7ª, 10 de abril de 1956.

—precisamente donde buscaba llegar la ETCE— se mantenían mayoritariamente sin asfalto ni otro material sólido en sus calles. Esto implicaba que las máquinas sufrían constantes daños por los hoyos y desniveles del terreno, cuestión acentuada en invierno, a causa de las lluvias. Todo ello perjudicaba los sistemas de suspensión de los buses y trolebuses, apresurando su desperfecto, elemento que fue constantemente destacado tanto por los administradores de la empresa, como por sus trabajadores y usuarios. Un caso tipo de la ciudad de Santiago era la comuna de Barrancas (actual Pudahuel), al oeste de la capital, que en 1957 tenía 22 poblaciones, y dentro de cuyos principales problemas estaba la carencia de pavimentación, junto con la falta de locomoción colectiva y de servicios básicos en general, producidos en gran parte por la ya señalada precariedad de su red vial<sup>36</sup>. En Valparaíso esta situación era incluso más grave, debido a la particularidad geográfica de la ciudad porteña, dejando sin movilización a un gran número de sus habitantes.

En resumen, la preferencia de la ETCE por vehículos de gran tamaño y capacidad, así como las carencias de los sistemas viales urbanos fueron factores que explican en buena medida una de las compras de vehículos más emblemáticas de esta fase inicial de funcionamiento: los autobuses Mitsubishi Fuso R 32. De origen nipón y adquiridos el año 1955, cerraron las compras realizadas por la empresa para la década de los cincuenta. Como se mencionó al comienzo del artículo,

uno de los tres ejes con los que se analiza la ETCE es el de la administración del organismo, incluyendo desde la compra de las máquinas hasta la frecuencia, recorridos y tarifas de las mismas. Los Fuso constituyen una buena muestra de dicho proceso: su traída fue la quinta importación de vehículos desde que la ENT comprara los autobuses REO en Estados Unidos en 1946-47 (ver cuadro 1), pero la primera vez que la ETCE lo hacía en una escala tan grande y, por cierto, que la compra se efectuara en una nación de Oriente. Los modernos autobuses japoneses fueron adquiridos por dos contratos firmados en Chile, celebrados el 24 de marzo de 1955 y el 5 de septiembre de 1956. Ambos convenios acordados por trescientos autobuses, dando un total de seiscientas máquinas, el mayor número comprado hasta entonces por el Estado y, en general, por cualquier entidad pública o privada<sup>37</sup>.

La compra de estos grandes buses fue sin duda todo un desafío para la diplomacia chilena, que a través de esta operación intentaba reactivar sus relaciones bilaterales con Japón, rotas debido a la presión ejercida por Estados Unidos al país durante los últimos años de la Segunda Guerra Mundial. Así lo hacía ver el embajador chileno en tierras niponas, Roberto Suarez Barros, quien destacaba que

“Se trata de una importante negociación, no solo por el imponente total, ya que 300 buses constituye un equipo capaz de cubrir las necesidades de movilización de una populosa ciudad,

36 Pedro Milos, *Historia y Memoria, 2 de abril de 1957* (Santiago: Lom ediciones, 2007), 63-64.

37 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1873. El primer contrato estableció un precio unitario de U\$ 18.100 más U\$ 2.250 por gastos de seguro y flete, totalizando U\$ 20.650 por autobús. En el segundo contrato esta cifra subió a U\$ 21.350.

sino por el hecho de que todo este material mecanizado pondrá de relieve la calidad de la producción japonesa (...) la trascendencia de esta negociación envuelve desde el punto de vista de la afirmación del prestigio industrial japonés, no solo a Chile, sino en todo el continente, donde la opinión de Chile es escuchada con atención”<sup>38</sup>.

De esta manera, quedaba de manera expresa el interés de ambas partes para que el intercambio fuera realizado con el mayor cuidado posible, dando cuenta del impacto que este podría tener tanto para la Mitsubishi Fuso Motors Ltda., como para la imagen de Chile en la región. En ese contexto, ¿cómo se decidió la compra de estos vehículos y cuáles fueron los mecanismos para implementarla? La respuesta se conecta con el contexto general de la administración pública de entonces, que –con justa razón– se encontraba seriamente cuestionada y cuya reforma se había constituido en uno de los objetivos prioritarios por parte del gobierno de Ibáñez. Pero dicha reforma, dentro de la cual estuvo la creación de la ETCE, no fue automática ni tampoco permitió despojar a los organismos públicos de antiguas y cuestionadas prácticas.

El procedimiento para la compra de la primera partida de los autobuses Mitsubishi fue el siguiente: en noviembre de 1954 se nombró una Comisión integrada por el ingeniero constructor y profesor de la Universidad Técnica Federico Santa María, Hermann Tulke, además de Julio

Hirschmann –miembro del consejo directivo de la misma casa de estudios– Oscar Tenhan, Francisco Medina y el Director de la ETCE, el ya mencionado Ernesto de la Fuente<sup>39</sup>. Este alto mando tuvo a su cargo la elaboración de las especificaciones de las propuestas públicas que se pedirían para la adquisición de material rodante. Desde este punto hubo críticas: como expresó después un informe parlamentario, “el plazo fijado para presentarse a las propuestas fue muy restringido, en consideración al monto y calidad de la adquisición que, por su magnitud, debía otorgar mayores facilidades en este orden a los proponentes. Prueba de ello, son las escasas firmas que se presentaron [...] Influyó también en ello el hecho de que la Empresa se encontraba morosa en sus compromisos contraídos en el exterior por las adquisiciones anteriores de los trolebuses Vetra y de los buses ‘Berliet’”<sup>40</sup>.

Con todo, se apostó por un autobús de gran capacidad de transporte, “por estimar que, con idénticos gastos que los que demandaría la mantención de otro más pequeño, se obtendrían mayores utilidades por su capacidad”<sup>41</sup>. La mayor capacidad del autobús Fuso fue también una innovación para la empresa Mitsubishi, la que no estuvo exenta de dificultades. Efectivamente, el alto precio de cada máquina se justificó debido a que la firma nipona “para su construcción, ha tenido que modificar el sistema empleado en ella”. De tal modo que cada autobús

38 Parte confidencial del embajador chileno en Japón al Ministerio de Relaciones Exteriores, 20 de junio de 1955. Archivo Armando Rivas.

39 La Universidad Técnica Federico Santa María era una institución privada nacida en Valparaíso en 1931, con prestigio en el área de la ingeniería. Sobre Tulke, véase Francisco Ghisolfi, *1993-2001 Años de Oro de la Universidad Santa María* (Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2009), 29. Presidente del directorio de la casa de estudios era Agustín Edwards Eastman.

40 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1874.

41 *Idem*.

tuvo 1,03 metros más de longitud de lo que habitualmente construía la empresa. Por este motivo, la referida comisión parlamentaria que estudió el problema del transporte en 1956, indicó que “es indudable que al innovar la fábrica en el sistema empleado para la fabricación de los buses ha debido experimentar, por primera vez, con esta clase de vehículos y la ETCE ha servido de prueba para ello”<sup>42</sup>.

La traída de los Fusos implicó el despliegue de una comisión especial, tal como en el caso de los autobuses Berliet o anteriormente los trolebuses Pullman. La comisión tuvo la tarea de supervisar

el envío de los vehículos, solucionando cualquier inconveniente producido en el proceso de construcción desarrollado en la fábrica de la compañía nipona ubicada en el sector industrial de Kawasaki, cerca de la ciudad de Yokohama. Compuesta de tres personas, el ya mencionado ingeniero y académico Hermann Tulke –quien comandaba el grupo– además de dos funcionarios: Armando Rivas y Raúl Muñoz. El viaje del trío se produjo entre los años 1955 y 1956, siendo un hito tanto por la magnitud de la misión encomendada, como por las discusiones desatadas –especialmente en el Congreso– respecto a la eficiencia del trabajo efectuado.

**Foto 2.**  
**Bus Mitsubishi Fusos R32 al ser embarcado de Japón a Chile, 1956.**



Archivo Armando Rivas Rivas.

---

<sup>42</sup> Informe Comisión Especial designada para..., 1875.

La polémica se produjo debido a un desperfecto de los Mitsubishi: el recalentamiento de las balatas, afectando seriamente el sistema de frenos y obligando a cambiar las mismas cada tres días, sin duda un gasto importante no considerado al momento de adquirir los vehículos<sup>43</sup>. Este problema se hizo evidente apenas llegados los buses a Chile, tal como lo destacó el diputado del Partido Socialista Sergio Salinas, parte de la comisión designada por la Cámara para recabar antecedentes sobre el problema de los frenos en los buses Fusos y quién recordó cómo “Esta falla se manifestó inmediatamente, ya que apenas llegados los buses a Valparaíso y siendo trasladados a Santiago 2 de ellos chocaron por alcance debido a la falla de sus frenos”<sup>44</sup>. En gran parte este inconveniente se había producido por el temprano retiro de Hermann Tulke de la comisión encargada de supervigilar la construcción de los Fusos, ya que dejó el Japón a las pocas semanas de haber llegado, quedando a cargo el mencionado Armando Rivas. Este funcionario de la ETCE, que trabajaba desde los tiempos de la vieja empresa de tranvías, luego reconvertida en ENT, era un emblema de la meritocracia existente en el servicio público de entonces. No obstante, fue acusado de tener una actuación deficiente en Japón, siendo culpado injustamente incluso por Ernesto de la Fuente como responsable de este inconveniente.

Más allá de estos obstáculos, la labor de la comisión significó, al igual que la enviada a Francia, una operación de aprendizaje industrial en terreno. En esta ocasión consistió en empaparse de los procesos productivos japoneses y de supervisar la construcción de los 300 primeros buses, interiorizándose en la confección del chasis, motor y carrocerías de estos modernos vehículos. Sin duda los problemas del sistema de frenos opacaron la operación, sobre todo si se tiene en cuenta que en diciembre de 1956 de los 280 buses Fusos destinados para el servicio de Santiago “se encontraban en reparaciones 81”<sup>45</sup>. En su mayoría estaban en esas condiciones por problemas derivados del sistema de frenos y por lo mismo, por diversos choques, lo que sin duda resentía el servicio que la empresa buscaba entregar en la capital. A pesar de esto, es necesario puntualizar que los japoneses se encargaron de costear todos los arreglos necesarios: para ellos, la reforma de uno de sus vehículos primados también fue un hito y un aprendizaje de alto nivel.

A pesar de todos estos inconvenientes, que no se ventilaron de manera especial por la prensa nacional sino que más bien en los pasillos del Congreso y los ministerios involucrados, para los usuarios del transporte público tanto de Santiago como de Valparaíso (20 de los 300 buses traídos de Japón fueron destinados a cubrir en junio de 1956 la línea entre el puerto y Viña del Mar<sup>46</sup>) fue todo un

43 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1879-1881. Este problema fue motivo de un áspero debate respecto al rol de la comisión enviada a Japón, pero también a la que estableció las bases de la operación, liderada por el Director de la ETCE, Ernesto de la Fuente.

44 *Sesiones legislativas*, Cámara de Diputados, sesión 7ª, 10 de abril de 1956, 318.

45 *Informe Comisión Especial designada para...*, 1868.

46 “Autobuses japoneses para el servicio de la locomoción del puerto a Viña del Mar”, *El Mercurio*, Santiago, 8 de junio de 1956.

hito ver correr estos modernos vehículos por las calles. Así lo hacía notar el diario *El Mercurio*, que al cubrir su presentación en sociedad en la capital destacó que:

“Se trata de máquinas con capacidad para 101 pasajeros, con un margen de 20% de sobrecarga, lo cual los coloca entre los vehículos más grandes del mundo (...). El funcionamiento de un convertidor de torque hace innecesario el uso de la caja de cambios (...) tiene una dirección con impulsador, que permite manejar el volante con la misma facilidad que un automóvil cualquiera.

Los buses Mitsubishi están equipados con motor Cumming de 180 caballos de fuerza, que le proporcionan una aceleración suave y potente. La carrocería de la máquina es de tipo semintegral, estando el bastidor del chasis y la carrocería unida en un solo grupo. Este detalle aumenta la durabilidad y solidez del vehículo”<sup>47</sup>.

Respecto a la comisión que decidió las bases de postulación que finalmente ganó la firma japonesa, el mismo diario expresó que “Tomaron en cuenta la idiosincrasia del público nacional, adoptándose una serie de detalles extraordinarios para evitar deterioros y destrozos similares a los que ocurren en otros vehículos de la locomoción colectiva”<sup>48</sup>. La mención a este hábito del usuario chileno volverá a aparecer más adelante como un tópico recurrente.

### 3- LA EMPRESA EN TERRENO. OPERACIONES DE LA ETCE EN SANTIAGO Y VALPARAÍSO

Los Mitsubishi estaban destinados a las principales zonas de confluencia de pasajeros de la capital. La prensa indicaba que “Estos buses descongestionarán en parte el transporte de pasajeros de líneas tales como Santiago, San Bernardo; La Cisterna, Macul y La Florida. Sin embargo, debido a su gran tamaño y peso habrá que elegir amplias vías de tránsito a fin de descongestionar la parte céntrica de Santiago”<sup>49</sup>. Los objetivos cifrados en el arribo de los vehículos nipones estaban en consonancia con la gravedad adquirida por el problema de la movilización colectiva, especialmente en la capital. Para entonces, comunas como Quinta Normal, San Miguel, Conchalí y Providencia estaban en un proceso de crecimiento álgido<sup>50</sup>. La puesta en marcha de la ETCE debía por tanto afrontar ese adverso panorama, que los microbuseros no habían logrado paliar. De esta forma, hacia 1955 y con los Mitsubishi incorporados a la flota, la empresa contaba en Santiago con un extenso número de autobuses y trolebuses. Dentro de estos últimos, primaban los recorridos del eje Alameda-Providencia-Apoquindo, comunicando Estación Central con El Golf, entonces el principal barrio de la clase alta santiaguina. Con la mayor dotación de máquinas estaba la línea Estación

47 “Buses japoneses se incorporan a la locomoción”, *El Mercurio*, Santiago, 10 de enero de 1956.

48 *Idem*.

49 “Nuevos buses Mitsubishi entrarán en circulación”, *El Mercurio*, Santiago, 14 de enero de 1956.

50 Para 1952, la ciudad de Santiago contaba con 1.350.409 habitantes, los que para 1960 aumentaron a casi dos millones. Además, el radio urbano había crecido considerablemente, alcanzando comunas tales como Maipú, San Bernardo y Puente Alto, entre otras. Véase Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana* (Santiago: Sudamericana, 2000), en especial capítulo 5, 199-211.

Central-El Golf, con 16 aparatos, a ellos se sumaban 14 que servían a los dos recorridos que comunicaban Mapocho con Plaza Egaña y Ñuñoa, respectivamente, lo que expresaba también el auge de aquella comuna de la zona oriente<sup>51</sup>.

Pero eran los buses los que manifestaban más claramente los objetivos de la ETCE en cuanto a satisfacer la demanda de las crecientes periferias: la línea que unía Santiago y San Bernardo, por ejemplo, contaba con veinte máquinas, mientras que la mayoría de los recorridos llegaba a sectores de clases medias y bajas, como Quinta Normal, Vivaceta, Renca y las poblaciones del sur capitalino. En total, la empresa tenía 297 buses y trolebuses en funcionamiento, un esfuerzo relevante pero aún insuficiente en una ciudad que bordeaba los dos millones de habitantes. En cuanto a la frecuencia, la espera entre una y otra máquina en cada recorrido, era entre cinco a diez minutos mayoritariamente. Sin embargo, es muy probable que estas cifras de frecuencia expresaran un anhelo más que una realidad, ya que a pesar de todos los esfuerzos tanto humanos como económicos invertidos en estas adquisiciones realizadas por la ETCE, los problemas técnicos y de administración descritos arriba impidieron que la locomoción colectiva del país, aunque principalmente de Santiago, presentara mejoras sustanciales<sup>52</sup>.

En ese contexto, la puesta en escena de la ETCE no sólo generó expectativas

en autoridades gubernamentales, sino también en los propios habitantes de la ciudad, sobre todo entre aquellos de menores recursos que habitaban las cada vez más populosas periferias. A principios de 1956, la Agrupación de Huertos Familiares Las Rosas una urbanización de alrededor de 1.500 personas de la comuna de La Granja, manifestó al diputado socialista Mario Palestro:

“Nosotros creemos que si se hacen ensayos con empresas particulares, no podremos contar nunca con la seguridad de los itinerarios y de la capacidad de tráfico, pues justamente las comunas rurales son las que más necesitan contar con un servicio seguro de movilización. Creemos sinceramente que la única Empresa que puede darnos esa seguridad es la Empresa Nacional de Transportes. Rogamos, por lo tanto, al señor Gerente, se sirva considerar debidamente nuestra petición, en el sentido de dotar de más buses a la línea que hace el servicio a la comuna de La Granja y llega hasta “La Pintana”, de tal manera que dos de estos buses entran por la Avenida Gabriela: uno que parta (el último) a las 24 horas desde Santiago”<sup>53</sup>.

Por otra parte, el diputado Juan Galleguillos Vera, independiente cercano al partido Socialista, solicitó en septiembre de 1955, el establecimiento de una línea de trolebuses en la comuna de Conchalí. En palabras del congresista, “Dicho sector cuenta con más de treinta mil habitantes, que en la actualidad se encuentran prácticamente privados de un servicio de locomoción regular. [...] ya la línea

51 “Dotación frecuencia, kilometraje de trolebuses y buses de la ETCE en Santiago”, *El Despertar*, Santiago, mayo de 1955.

52 *Idem*.

53 Germán Castro, Presidente de la Agrupación de Huertos Familiares Las Rosas, en Sesiones Legislativas, Cámara de Diputados, sesión 6ª, 10 de abril de 1956, 296. Se advierte que el dirigente menciona a una “Empresa Nacional de Transportes”, queriendo así nombrar a su sucesora, la ETCE.

está extendida por la Avenida El Salto en una parte muy importante del sector de manera que falta continuarla por las calles Pedro Donoso y Recoleta”<sup>54</sup>.

En el caso del puerto de Valparaíso, el requerimiento por un transporte público eficiente y capaz de llegar a las periferias ubicadas en los cerros, era apremiante. El inicio de las operaciones de la ETCE a la ciudad estuvo directamente vinculado a la puesta en marcha del servicio de trolebuses a inicios de 1953. Desde entonces, estuvo entre los proyectos de la estatal la extensión de los recorridos de dichas máquinas hacia Viña del Mar y los cerros, buscando aumentar la flota y frecuencia del servicio. Este interés por ampliar la cobertura hacia la Ciudad-Jardín —distante siete kilómetros del puerto— se explicaba en buena medida por el aumento de su población, que a inicios de los años cincuenta estaba en torno a los ochenta mil habitantes, mientras que Valparaíso bordeaba los 210 mil<sup>55</sup>. Para ello, en 1954 la ETCE transfirió 39 vehículos de los 200 que operaban en Santiago para cubrir la nueva ruta, proyectada catorce años antes y que correría desde la Aduana hasta Barón vía Avenida Brasil, para luego tomar la Avenida España a lo largo de la costa. Además, al llegar a Viña la línea se dividía en dos: una que cruzaba el Puente Capuchinos y se internaba por las calles Viana y Quillota hasta 15 Norte; mientras que la otra continuaba por la calle Álvarez hasta Chorrillos (siguiendo la antigua línea

de tranvías). También se adaptó el antiguo depósito de tranvías ubicado en Chorrillos para su operación con trolebuses, lo que significó que ambas ciudades contaran con la infraestructura adecuada para ser comunicadas por el nuevo servicio<sup>56</sup>.

La inauguración de la línea a Viña no fue hecha de forma inmediata, sino que pasaron casi cinco años para su puesta en marcha, ya que fue sólo en 1959 cuando se realizó el primer viaje. Así lo describió el diario *La Unión* en su edición del 8 de diciembre, rescatando que en el acto habían participado autoridades municipales y gubernamentales encabezados por el Ministro de Finanzas, Roberto Vergara, quienes realizaron el recorrido inicial saliendo a las 11:30 horas desde frente el Club de Viña del Mar, llegando a plaza Aduana a las 11:50 en un recorrido de 20 minutos de duración<sup>57</sup>. Tal como lo mencionamos, la ETCE puso en circulación en 1956 una flota de autobuses Mitsubishi Fuso para cubrir el tramo entre el puerto y la Ciudad-Jardín, los que siguieron operando luego de inaugurados los troles, demostrando la decisión de la empresa por responder a las necesidades de mayor movilidad producida por la conurbación de ambas ciudades<sup>58</sup>.

Llevar esta nueva tecnología hacia los cerros de Valparaíso, decisión tomada por la ETCE durante la misma época de la extensión del servicio a Viña, resultó más compleja. El primer y único intento

54 *Sesiones Legislativas*, Cámara de Diputados, sesión 67ª, 5 de septiembre de 1955, 4342.

55 Luigi Andre Brignardello, “Dinámica y caracterización espacial de la población en el Gran Valparaíso”, en *Revista de Geografía Norte Grande* 5 (Santiago 1998): 27.

56 Allen Morrison: <http://www.tramz.com/cl/v/vas.html>. (consultado el 9 de agosto de 2014)

57 *La Unión*, Valparaíso, 8 de diciembre de 1959.

58 Morrison: <http://www.tramz.com/cl/v/vas.html>. (consultado el 9 de agosto de 2014).

se realizó en base a una línea que subiría por la Avenida Washington hasta el Barrio O'Higgins, ubicado en la parte alta de la quebrada Las Zorras<sup>59</sup>. Esta extensión del servicio ayudaría a un sector de habitantes modestos y con históricos problemas de movilidad. Para ello se habilitó la infraestructura necesaria con el cableado aéreo y se le instaló a los vehículos un freno adicional al cardán para enfrentar el descenso. El trolebús número 714, que realizó el primer recorrido hacia las alturas no tuvo problemas al subir, pero sí enormes dificultades al bajar, ya que el sistema de frenos falló. Debido a esto, la empresa manifestó que las nuevas unidades encargadas incluirían un nuevo sistema de frenado para poder cubrir las necesidades de los habitantes de los cerros, pero el año 1961 retiró el cableado aéreo y postes que lo sostenían, poniendo fin al proyecto y desilusionando a los posibles beneficiados, tal como lo constató el diario *La Estrella* en su edición del 21 de enero, titulado "Se esfuman las aspiraciones de San Roque de contar con trolebuses"<sup>60</sup>.

Pese a estos problemas, que repercutieron directamente en los sectores populares porteños y que acentuaron su segregación residencial, el plan de Valparaíso fue ampliamente cubierto por los trolebuses. Por otra parte, el recorrido en Viña fue ampliado hasta Chorrillos en diciembre de 1960, marcando un hito en la cobertura y extensión de este medio de transporte público. Sin duda los postergados vecinos de Chorrillos,

Mirador y El Salto sabían esto, por lo que aquel día participaron masivamente en una gran ceremonia encabezada por el Alcalde de Viña del Mar y el director de la ETCE. Como relató el diario *La Estrella*, informando sobre el estreno de esta línea:

"Verdadera euforia causó en el barrio Chorrillos, de Viña del Mar, la llegada de los primeros trolebuses que reforzarán el servicio de locomoción colectiva hasta ese alejado sector, cumpliéndose así una de las más caras aspiraciones de los vecinos de esa parte de la Ciudad Jardín. El Alcalde de Viña del Mar, regidores de ambas comunas y los más altos jefes de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, observaron entre estupefactos y sonrientes la tremenda explosión de entusiasmo de los vecinos cuando el primer trolebús arribó llevando como pasajeros a las autoridades [...]. Los habitantes de Chorrillos, que consideran a ésta una verdadera fecha histórica para ellos, quisieron ser los primeros en ocupar los trolebuses y se formó una verdadera lucha por trepar de cualquier modo a los vehículos"<sup>61</sup>

Sin embargo, el futuro de aquella extensión, como de todo el servicio a Viña, no fue muy auspicioso, ya que al poco andar las continuas caídas del suministro eléctrico producido por la planta de la Ciudad Jardín, junto a la repavimentación de la calle Viana —una de las principales de Viña— produjeron una caída en la frecuencia de los trolebuses, quedando fuera de circulación para el año 1964. Ellos fueron remplazados por los nuevos autobuses Pegaso, adquiridos por la ETCE debido a que, según la empresa, contaban con mayor autonomía y facili-

59 Morrison: <http://www.tramz.com/cl/v/vas.html>. (consultado el 9 de agosto de 2014).

60 *La Estrella*, Valparaíso, 21 de enero de 1961.

61 *Ibid.*, Valparaíso, 29 de diciembre de 1960.

dad para competir con las cada vez más numerosas micros privadas que prestaban servicio entre Viña y el puerto<sup>62</sup>.

#### 4.- LA ETCE Y LAS JORNADAS DE PROTESTA DE ABRIL DE 1957

Si durante la década del cincuenta la modernización del material rodante realizada por la ETCE fue un hecho innegable, conviviendo los habitantes de Valparaíso y Santiago con nuevos vehículos y formas de movilización que los acercaban a la anhelada modernidad, subsistieron prácticas y estructuras -tanto en la estatal como en los privados- que hacían inevitable el malestar de los usuarios. Nos referimos específicamente al ya mencionado tema del alza de tarifas, al cual la ETCE también estaba afecta, así como la baja cantidad de frecuencias en los recorridos, su falta de cobertura en algunas periferias y el hacinamiento que se experimentaba especialmente en las máquinas de los empresarios particulares. Por ejemplo, en el caso de Valparaíso, para marzo de 1957 circulaban 600 autobuses particulares y 35 máquinas de la ETCE: es decir, los trolebuses y autobuses de la compañía estatal eran sólo poco más del 5% de la locomoción colectiva. Por otra parte, se produjo una intensa campaña de denuncia de las malas condiciones de los microbuses privados, todo lo cual aportó a una molestia social creciente, sobre todo

de los habitantes de los cerros y de las poblaciones de Santiago<sup>63</sup>.

Esta suma de problemáticas de movilización, se sumaba a otras de carácter estructural, como el aumento en el costo de la vida en general, la falta de acceso a la vivienda, la pobreza y la cesantía, todos fenómenos que han sido profundamente tratados por otros historiadores<sup>64</sup>. En ese contexto se explican los violentos sucesos ocurridos en Santiago, Valparaíso y Concepción a finales de marzo y principios de abril de 1957. Efectivamente, un alza de tarifas decretada por el gobierno, a solicitud tanto de los empresarios particulares como de la ETCE, subió en algunos casos en un 100% el precio de la locomoción colectiva en las ciudades mencionadas, aplicándose en el pasaje de adultos y de los escolares. Por ejemplo, uno de los trayectos que más se vio encarecido con esta alza fueron los pasajes de los microbuses privados que circulaban entre las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, los que llegaron a los \$30 y \$40 en horario diurno y nocturno respectivamente, representando una subida sobre el 100% del valor original<sup>65</sup>. Como explicara *El Mercurio* de Santiago:

“La falta de preparación del público para acoger esta medida, impuesta por el encarecimiento de la bencina, lubricantes y repuestos, se debió a que no hubo una declaración explícita y anticipada que diera lugar a un examen del problema, sino que, en Valparaíso por lo menos, se implantó el nuevo cobro sin siquiera el menor anuncio.

62 Morrison: <http://www.tramz.com/cl/v/vas.html>. (consultado el 9 de agosto de 2014).

63 El 12 de marzo de 1957, por ejemplo, se suspendieron 66 micros “por tener fallas mecánicas de carácter grave, especialmente en la dirección y frenos” poniendo en riesgo la vida de los pasajeros. *La Unión*, Valparaíso, 13 de marzo de 1957, citado en Milos, *Historia y memoria...*, 82.

64 Milos., *Historia y memoria...*

65 *Ibid.*..., 87-88.

Por lo que respecta a la modalidad de mantener el precio de \$10 para los antiguos vehículos y de autorizar \$15 para los mejor dotados, dentro del radio urbano, ha sido otra de las causas del conflicto con el público, pues tanto aquí como en el puerto, los conductores anulaban esa diferencia mediante la colocación arbitraria del letrero de 'expreso' en la totalidad o casi totalidad de las micros, con lo que la tarifa se elevó abusivamente en algunos casos"<sup>66</sup>.

Esto desencadenó una ola de protestas sociales entre el miércoles 27 de marzo y el jueves 4 de abril, donde participaron tanto los estudiantes como la ciudadanía en general. Los altercados se iniciaron en Valparaíso y Viña del Mar, para luego llegar a la capital y extenderse a Concepción. Su carácter violento fue paulatinamente en alza, siendo atacadas tanto las máquinas de los microbuseros como las de la empresa estatal; hecho significativo que da a entender que para el público no hubo diferencias radicales entre ambos servicios, y al mismo tiempo, que la ETCE no había logrado instruir a cabalidad sobre el nuevo rol público que el Estado estaba cumpliendo en la locomoción colectiva. Por ejemplo, la prensa describía así los ataques en la capital:

"(...) algunos individuos procedieron a atacar de hecho a trolé buses de la ETCE y a expresos de la locomoción particular, en calle Compañía frente a la Plaza de Armas, en Ahumada y a lo largo de Merced. Como consecuencia de esta acción de los manifestantes, siete trolé buses resultaron dañados en

su estructura general, registrándose, además, la quebrazón de los vidrios de sus ventanas. También fueron apedreados microbuses particulares. [...] Jefes de la ETCE declararon anoche que la Empresa se querellará contra los autores de los desmanes". [...]"<sup>67</sup>.

Se calcula que hubo alrededor de 55 vehículos de la estatal con sus vidrios destrozados, solo el 29 de marzo. Al día siguiente, 27 buses, 6 trolé buses y 5 tranvías resultaron con daños de magnitud<sup>68</sup>. La violencia fue tan creciente, que tanto los microbuseros como la ETCE decidieron retirar sus máquinas, lo que incluso llevó a una amenaza del Ministro del Interior, coronel Benjamín Videla, a requisar los microbuses de los empresarios particulares, con el fin de que Santiago no quedara paralizado y no se agudizaran las protestas. En Valparaíso y Viña del Mar la situación fue peor, ya que hubo una paralización total de los servicios de transporte de pasajeros, lo cual llevó al gobierno a decretar al puerto como Zona de Emergencia<sup>69</sup>. La ETCE pudo mandar sus autobuses y trolé buses a las calles, pero con "la protección directa del Ejército y FACH en los vehículos"<sup>70</sup>. Pese a esta vigilancia, los incidentes fueron tan violentos que el día 2 de abril la locomoción colectiva de Santiago se encontró totalmente paralizada.

Pero los desmanes no sólo afectaron al transporte motorizado de la empresa, sino también a infraestructura indispensable para su funcionamiento. Así lo hicieron

66 "Abusos y violencias inaceptables", *El Mercurio*, Santiago, 29 marzo de 1957.

67 "Desagrado público por alza de tarifas de la locomoción origina violencias", *El Mercurio*, Santiago, 29 de marzo de 1957.

68 Milos, *Historia y Memoria...*, 171-175.

69 "Estudiantes y agitadores promovieron ayer nuevos desordenes en la capital", *El Mercurio*, Santiago, 30 de marzo de 1957.

70 "Normalidad en servicios de locomoción colectiva volvió a alterarse anoche", *El Mercurio*, Santiago, 2 de abril de 1957

notar los trabajadores, al destacar cómo el día 2 de abril

“(...) la Empresa ha debido sufrir el destroz de algunos de sus vehículos, como también el incendio de varias de las garitas de terminales y desde las cuales los Inspectores despachan los servicios en las distintas líneas de buses o trolebuses. Así, en el sector comprendido por Mapocho, entre la ribera sur del río y la Avenida Ismael Valdés Vergara, no ha quedado una sola garita, por lo que la Empresa se verá en la necesidad de reconstruirlas, esperando que esta vez, con mejor visión y con la experiencia que han dejado los hechos ya conocidos, se haga a base de concreto armado, evitando que en el futuro vuelvan a ser destruidas”<sup>71</sup>.

La destrucción de las casetas también afectó a aquellos trabajadores de la ETCE que no se encontraban allí en ese momento: los llamados “mecánicos de garitas” perdieron sus herramientas de trabajo e incluso sus vestimentas de operarios, quedando suspendido el servicio de reparación de autobuses y trolebuses por varios días. E incluso, se llegó a la agresión directa a los trabajadores, como fue el caso del maquinista Ernesto Elgueta, quien perdió un ojo debido a una pedrada recibida en las cercanías del Depósito Cueto<sup>72</sup>.

Aunque los violentos sucesos de abril de 1957 pueden responder a la dinámica del propio conflicto social que se arrastraba por motivos que escapaban al transporte público, las protestas afectaron con fuerza tanto a los vehículos de la estatal, como a

los de empresarios particulares. Tal como lo constató *El Mercurio*, a poco de ocurridos los hechos, la violencia se fundaba en gran parte por la mala calidad del servicio, insistiendo en que “Los vehículos disponibles para la locomoción colectiva de Santiago, no son bien aprovechados. [...] Y la causa está en la desorganización de la ETCE y en la anarquía de los empresarios particulares”<sup>73</sup>. En ese panorama, la empresa “ha pecado gravemente, por desorganización o imprevisión. Hubo un momento en que se encontró el 50% de su flota de transporte, en circunstancias de que los técnicos consideran un 30% como el máximo aceptable”. Concluía el mismo medio que “Mientras la ETCE no aprovechaba lo bastante los elementos de que disponía, los empresarios particulares caían en el defecto opuesto al pretender extraer un rendimiento económico excesivo a sus vehículos”<sup>74</sup>. De esta forma, se comprueba que la modernización no había sido suficiente para aplacar la molestia ciudadana respecto a la locomoción colectiva.

Por último, los incidentes de 1957 muestran que el problema del transporte público no fue exclusivo de Santiago. Como se dijo, Viña y Valparaíso fueron afectados por estos movimientos sociales de protesta. Por su parte, en medio de los sucesos —el 29 de marzo— se registró el cambio de Director de la ETCE, saliendo Ernesto de la Fuente, fuertemente presionado por acusaciones de colusión

71 “Incendiaron las garitas”, *El Despertar*, 2, Segunda época, mayo de 1957.

72 *Idem*.

73 “La locomoción colectiva, su incapacidad actual y sus proyecciones en el futuro”, *El Mercurio*, Santiago, 21 de abril de 1957.

74 *Idem*.

en la compra de los buses Mitsubishi<sup>75</sup>. Fue reemplazado por Enrique Berguecio, ingeniero industrial, académico de la Universidad Técnica del Estado y profesor de maquinarias en la Escuela de Constructores Civiles de la Universidad de Chile. Uno de sus principales desafíos sería no solo mejorar el servicio en las urbes donde ya funcionaba, sino expandir a la ETCE al norte y sur del país, con el fin de ampliar esta política pública a nivel nacional.

## CONCLUSIONES

El ingreso del Estado a la oferta de transporte colectivo representó una dinámica acorde a los cambios económicos estructurales que se estaban llevando a cabo desde la década de 1930 y que se acentuaron durante la segunda administración de Ibáñez. Y esto no solo tiene que ver con las políticas desarrollistas en cuanto a la presencia fiscal en diversas áreas de la economía, sino también en el nuevo cariz que adoptaban las políticas públicas en dicho periodo. En tal sentido, la participación estatal en el servicio de movilización urbana fue trascendental ya que modernizó al transporte público con la incorporación de nuevas tecnologías, como los trolebuses, en desmedro de los tranvías. En términos más amplios, esto implicó que el Estado asumió un nuevo rol frente al servicio, pero también abrió un debate: ya no se trataba exclusivamente de la calidad de la movilización colectiva,

sino de quién debía hacerse cargo de la misma, considerando que ésta era una cuestión estratégica para el funcionamiento de la ciudad<sup>76</sup>.

El aparato público creó así la ETCE, desplegando enormes recursos para la inversión en burocracia y material rodante. Así, se compraron autobuses y trolebuses para reemplazar a los antiguos tranvías. No obstante, los primeros años de esta empresa carecieron de una coordinación planificada tanto al interior de la misma como en sus relaciones con otras instituciones estatales. Esto repercutió, por ejemplo, en adquisiciones de trolebuses y autobuses de distinto origen y características, dificultando entre otros aspectos, la mantención del material rodante debido a la falta de repuestos. A ello habría que agregar la falta de estudios que permitieran vislumbrar la ausencia de equipamiento básico, lo que en el caso de Valparaíso y Viña del Mar impidió que los trolebuses arribaran a los sectores más necesitados de movilización colectiva.

La cobertura de la ETCE estaba destinada principalmente a las periferias urbanas, buscando suplir a los microbuseros que no llegaban a esos lugares por la falta de rentabilidad de los recorridos. Este fue el principal impacto social urbano de esta empresa, tanto en Santiago como en Valparaíso, dando un salto cualitativo en la calidad del servicio debido a las dimensiones de los nuevos buses y trolebuses. Esta labor, si bien en

75 Estos hechos llevaron incluso a la Cámara de Diputados a solicitar la renuncia del director. Sesiones legislativas, "Funcionamiento de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Adquisición de buses marca "Mitsubishi", Cámara de Diputados, sesión 7ª, 10 de abril de 1956. En cuanto a las protestas sociales, también fueron fuertes en Concepción. Véase Milos, *Historia y memoria...*

76 Simón Castillo y otros, "Ciudad, imaginarios urbanos y transporte público: una mirada al desarrollismo desde la fotografía", en *Cátedra de Artes* 13 (Santiago 2013): 127-149.

un principio fue evaluada con aceptación por la ciudadanía beneficiada, levantando amplias expectativas entre los habitantes más humildes de la ciudad, no lograron ser cumplidas a cabalidad. En el breve periodo de tiempo trabajado en este artículo, observamos cómo, al poco andar de su puesta en marcha, arreciaron las críticas sobre la ETCE. Esto, en particular por la renovación tecnológica efectuada, significando la importación de modernas máquinas, cuya efectividad se esfumó rápidamente por la falta de repuestos y problemas varios en su operación. A esta crítica realizada preferentemente por congresistas se sumaban las de los usuarios, indignados en especial por las alzas de tarifas de 1953 y 1957.

Así expuesto, la entrada en escena de esta nueva política pública estuvo fuertemente condicionada por la situación económica que afectó al país durante la administración de Ibáñez, sobre todo por las consecuencias que trajo la inflación sobre los servicios de transporte público. De este hecho, central a nuestro juicio, se desprende el escaso apoyo político con que contó la ETCE durante su existencia: durante todo este período fue vista por las autoridades y miembros de la esfera pública como una empresa que generaba pérdidas de recursos, siendo además influenciado por el gobierno de turno, sin reparar del todo en lo importante que significó para las ciudades chilenas contar con un actor estatal en la movilización colectiva.

## BIBLIOGRAFÍA

Arias, Karina. 2012. "Ideas, intentos y fracasos en el proceso modernización administrativa entre las dos administraciones de Ibáñez (1927-1958)", en *Universum* 27 (Talca): 13-27.

Brignardello, Luigi. 1998. "Dinámica y caracterización espacial de la población en el Gran Valparaíso", en *Revista de Geografía Norte Grande* 5 (Santiago): 25-31.

Collier, Simon y William Sater. 1999. *Historia de Chile, 1808-1994*. Madrid: Cambridge University Press.

Castillo, Simón y otros. 2013. "Ciudad, imaginarios urbanos y transporte público: una mirada al desarrollismo desde la fotografía", en *Cátedra de Artes* 13 (Santiago): 127-149.

Correa, Sofía y otros. 2001. *Historia del siglo XX chileno*. Santiago: Sudamericana.

Divall, Colin y George Revill. 2005. "Cultures of Transport: representation, practice and technology", en *Transport History* 26 (Philadelphia): 99-111.

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

Errázuriz, T. 2013. "Time for a change: transport and mobility history in Chile", en *Mobility in History*, ed. P. Norton y otros, 142-148, New York-Oxford: Berghahn Books.

Ghisolfo, Francisco. 2009. *1993-2001 Años de Oro de la Universidad Santa María*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.

Mardones, Marcelo. 2014. "Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1938-1941", en *Tiempo Histórico* 8 (Santiago): 115-134.

Milos, Pedro. 2007. *Historia y Memoria, 2 de abril de 1957*. Santiago: Lom ediciones.

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

Salazar, Gabriel. 2012. *Movimientos sociales en Chile. Trayectoria histórica y proyección política*. Santiago: Uqbar.

Salazar, Gabriel. 2013. *Dolencias históricas de la memoria ciudadana (Chile, 1810-2010)*. Santiago: Editorial Universitaria.

Villalobos, Sergio y otros. 1983. *Historia de Chile*. Santiago: Editorial Universitaria.

