

Crecimiento de la población, urbanización fallida y políticas públicas. Los medios de transportes urbanos en Santiago de Chile, 1925-1973.

Marco González Martínez.

Cita:

Marco González Martínez (2013). *Crecimiento de la población, urbanización fallida y políticas públicas. Los medios de transportes urbanos en Santiago de Chile, 1925-1973. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/159>

**XIV Jornadas
Interescuelas/Departamentos de Historia
2 al 5 de octubre de 2013**

ORGANIZA:

Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras

Universidad Nacional de Cuyo

Número de la Mesa Temática: **19**

Título de la Mesa Temática: **Estado, empresas y desarrollo económico en el siglo XX**

Apellido y Nombre de las/os coordinadores/as: **Aníbal Jauregui**

**CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS.
EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN SANTIAGO DE CHILE,
1925-1957.**

Marco González Martínez

Estudiante de Magíster Universidad de Santiago de Chile.

Profesor de la Carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la

Universidad de Viña del Mar (UVM)

marco.gonzalezma@usach.cl

Los medios de transportes urbanos en Santiago de Chile, desde el segundo cuarto del siglo XX, se transformaron en uno de los principales factores que modelaron el crecimiento explosivo de la población en la capital. La implementación de Tranvías eléctricos desde 1900, y la paralela introducción de microbuses diesel a partir de 1910, conformaron una estructura vial que para la década de 1940 y 1950 se comenzó a mostrar deficiente e insuficiente.

En tal escenario, el Estado que desde la crisis económica de 1929 había comenzado a pensarse como el principal impulsor de una política industrializadora, nacional e interventora, fomentó la creación de instituciones y una serie de políticas públicas tendientes a regular el servicio de transportes privado y estatal. Sin embargo, y a pesar de la conformación por ejemplo de la Dirección General de Transportes y Tránsito Público en 1942, entidad dependiente del Ministerio del Interior que tuvo por objetivo fiscalizar y supervigilar los medios de transporte y locomoción, además de regular sus tarifas y recorridos, y la creación de la Empresa de Transportes Colectivos de Estado en 1953, no logró dar una solución efectiva a las tensiones vividas entre las demandas del mundo popular, el Estado y los empresarios del gremio.

El crecimiento de Santiago de Chile

Desde el siglo XIX, Santiago de Chile se constituyó como la ciudad más importante de las ciudades nacionales. La primacía que ella obtuvo por el desarrollo económico y político decimonónico, para el segundo y los primeros años del tercer cuarto del siglo XX, permitieron el incremento explosivo de su territorio y población.

Según lo expuesto por el arquitecto René Martínez, “el cambio territorial más importante es que la ciudad duplicó su extensión entre 1940 y 1960 pasando de 11.000 a 22.000 hectáreas.”(Martínez, 2007: 110) Afirmación que es reforzada por el Historiador Armando de Ramón, quién ha señalado que “Santiago de Chile, cuyo radio urbano había crecido durante casi cuatrocientos años en forma pausada y con cierto orden, en los tiempos contemporáneos rompió aquellos moldes, extendiéndose hacia los cuatro puntos cardinales.”(de Ramón, 2007: 197)

La sorprendente extensión territorial de Santiago, se produjo paralelamente al aumento de la población de la ciudad. El traslado de importantes contingentes de mano de obra, las expectativas de mayores ingresos, la implementación y mejor acceso a

algunos servicios, permitieron que en pocos años Santiago se convirtiera en una metrópolis de múltiples facetas.

Según se puede revisar en las estadísticas censales disponibles, entre los años 1920 y 1960, la población de la ciudad registró en 1920 un total de 507.396 habitantes, pasando en 1930, 1940, 1952 y 1960 a 712.533, 952.075, 1.350.409,¹ 1.907.378² respectivamente.

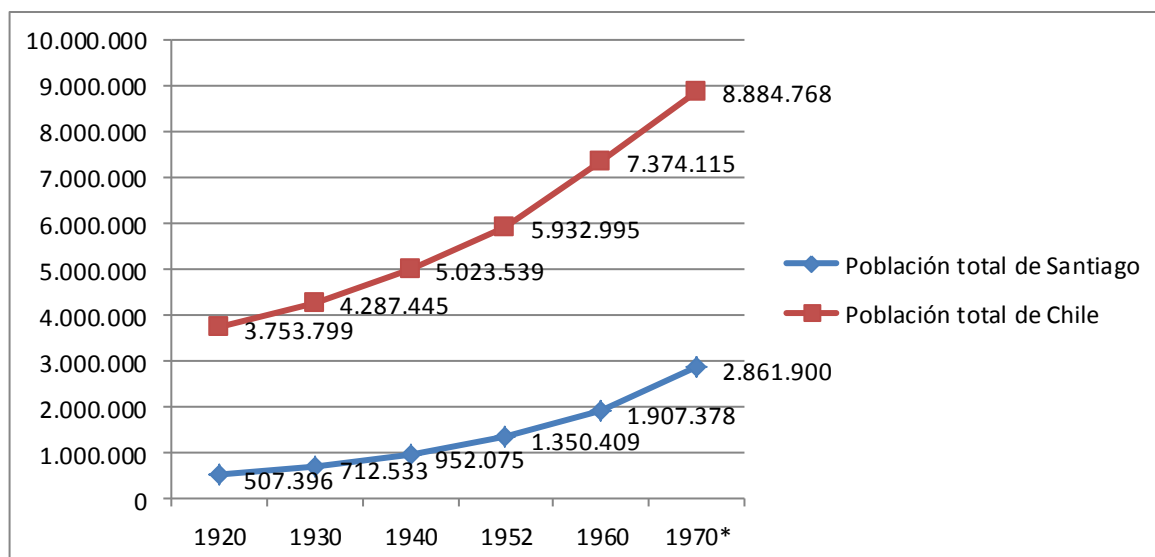
Al igual que se manifestó en todo el país, el incremento de la población urbana nacional se produjo paralelamente al aumento de la población urbana en Santiago. Es de este modo, como la población urbana de Santiago en porcentaje al total de la población urbana del país fue registrada en: 31,75% para 1920; 33,97 para 1930; 37,47 para 1940, 41,08 para 1952; y de 41,56 para 1960³.

Si bien, los indicadores demuestran con claridad cómo la capital transitó sostenidamente hacia el predominio de la vida urbana, se hace necesario tener presente lo expuesto por el profesor Jorge Pinto, quien ha indicado que para el siglo XX chileno el crecimiento de los principales centros urbanos se tiende a confundir con el proceso de urbanización. Por tal motivo, comparar la relación entre la “población urbana y rural a lo largo del siglo XX a través de los puros datos censales podría desfigurar una realidad que ha sido más compleja” (Pinto, 2010: 31), al considerarse según la época distintos estándares para su estudio y clasificación.

¹ Las cifras presentadas se encuentran en el cuadro n° 10, inserto en el *Censo de la Población y I de Vivienda, Levantado el 24 de abril de 1952. Tomo I. Resumen del país*, del Servicio Nacional de Estadísticas y Censos.

² La cifra se encuentra en el apartado *Población del País. Clasificada según sexo (Censo 1960)*, de la Dirección de Estadísticas y Censo, Santiago de Chile, 1964.

³ Las estadísticas fueron obtenidas de la Tabla 7,9 referente a la población urbana como porcentaje de la población urbana total, presentes en el trabajo de Juan Braun-Llona, Matías Braun-Llona, Ignacio Briones, José Díaz, Rolf Lüders, Gert Wagner llamado *Economía chilena 1810-1995. Estadísticas históricas. Documento de Trabajo n° 187*, del Instituto de Economía de la PUC en 1998.



En una dimensión histórica e inserta en el contexto Hispanoamericano, se acepta la imagen general que comprende para 1930 un patrón normal de organización de las ciudades y pueblos. Es en relación a ella, como posiblemente se estructuró Santiago de Chile, al contar con una plaza central, la que se encontraba próxima a las principales oficinas de gobierno, edificios religiosos, centros comerciales y mansiones de las elites. Este diseño urbano, indicaba como la mayor distancia a este centro comportaba, en general, una importancia social decreciente.

las personas de oficios urbanos respetables habitaban el área inmediata a este centro, en casas que podían servir tanto de viviendas como de locales comerciales. En las afueras de la ciudad se encontraban los habitantes urbanos más pobres que trabajaban como jornaleros, vendedores ambulantes u ofreciendo una variedad de servicios personales. La proximidad al campo indicaba que los suburbios de la ciudad se fundían económica y espacialmente con el mundo rural, en el que los habitantes cultivaban huertas o trabajaban como jornaleros en la agricultura. (Oliviera, 1997: 224)

Es de este modo, que en el siglo XX, los valores y expectativas de la vida en ciudad se encontraban presentes en importantes espacios del territorio nacional, sin que los aspectos y lógicas del mundo agrario desaparecieran completamente, tales fenómenos político-sociales influenciaron directamente sobre la migración que arribó a la ciudad. Según lo expuesto por Sebastián Piñera y Patricio Meller, existieron mayores

precios relativos de los bienes industriales en relación a los de origen agrícola, lo que produjo una diferencia de ingresos y de remuneraciones entre el sector urbano y rural. Por tanto, las grandes diferencias entre los “empleados del campo y la ciudad han producido una masiva migración rural-urbana, a pesar de la existencia de altos niveles de desocupación abierta existente en general en las ciudades. Todos acuden a la ciudad para obtener empleos cuyas remuneraciones, ya sean por factores económicos, institucionales, políticos o histórico-sociales, se hallen por sobre los niveles de equilibrio”(Piñera y Meller, 1978: 34)

El Estado y sus políticas públicas

Entre los años 1925 y 1973, se produjeron en Chile profundos cambios que conmovieron intensamente las estructuras política, social y económica sobre la que se sostuvo el país tradicionalmente. En un aspecto general, el entramado político experimentó, al igual que el resto de América Latina, un severo reordenamiento que permitió el ascenso y agrupación de nuevos sectores sociales -sectores medios y el mundo popular organizado-, quienes por medio de su inserción y activa participación en el sistema político, incidieron en la crisis del proyecto de dominación oligárquico y los contornos de su dominación.

En el plano económico, los años en estudio se encontraron signados por el cambio que vivió la hegemonía del mercado internacional. Proceso que se podría graficar como el paso de Londres a New York. Es por este motivo, que la crisis económica de 1929 se configuró como una coyuntura que dio origen a rotundas repercusiones políticas y sociales, siendo considerada por su importancia, como el inicio de múltiples fenómenos que acompañarán por más de medio siglo el desempeño económico chileno. Es de este modo, que más allá de los desajustes iniciales, se permitió que la mayoría de los chilenos dirigieran su “mirada al intervencionismo estatal, a la industrialización y el nacionalismo económico, como las claves del crecimiento.” (Ortega, 1989: 29) De ahí en más, el acuerdo sobre la preponderancia y rol dinamizador que se le asignó al Estado fue el consenso tácito sobre el que se edificó el entendimiento social, el que si bien se configuró como un elemento de carácter transversal, no diluyó las discrepancias en torno a las responsabilidades y límites que de él se esperaba.

Un factor relevante, y por mucho determinante en el desarrollo de la política económica del país durante este período, fue la inflación. Ella, entendida más allá del simple aumento del precio de los productos, para el caso chileno, no puede ser comprendida en disociación de la estructura económica que predominó durante el segundo tercio del siglo pasado. Para Roberto Zahler, una característica común durante el período por él estudiado (1940-1970) fue “el continuo crecimiento del nivel de precios, cuya persistencia parecería indicar que el caso chileno se trata de un fenómeno de carácter crónico, que posee cierta inercia difícil de vencer.” (Zahler, 1978: 34) ¿Cuáles serían pues las causas y orígenes de la inflación como un mal endémico de la economía nacional? Propone el autor, que la inflación se transformó en una herramienta política que permitió mantener el esquema democrático. Los nuevos grupos emergentes en la política nacional, quienes se constituyeron desde sus inicios con un poder de presión y defensa de sus intereses, permitieron construir un sistema político mucho más amplio e inclusivo, que durante todo este período, fue muy por delante del desarrollo económico que demostró el país. Los precios bajos o las tarifas de los bienes o servicios que suministraban las empresas públicas han representado según el autor, una fuente importante del desfinanciamiento y por tanto de déficit fiscal, lo que operó bajo los márgenes del entendimiento y negociación social que hizo posible la estabilidad institucional. Dirá Zahler, “en forma simplista, se podría decir que el sistema democrático ha sido el principal responsable de la mantención del fenómeno inflacionario, porque ha permitido progresivamente que nuevos y más amplios sectores de la comunidad nacional presionen en función de sus intereses.” (Zahler, 1978: 64)

La disputa de los distintos componentes de la sociedad chilena entre las décadas de 1920- 1960, y la consecuente jerarquía de prioridad y dirección de las políticas públicas, hacen que para fines de la década de 1950 el problema en Chile tome contornos de una “crisis integral”. En relación a esto último, es que Jorge Ahumada ha indicado como “la inflación desenfrenada y sistemática, la falta de oportunidades para la gente que por razones familiares no nació con ellas, la diferencia exagerada entre ricos y pobres, y tantas otras aflicciones menos trascendentes, pero también mortificantes como el transporte urbano, son sentidas muy a lo vivo en la propia carne de cada cual; pero sus causas no son comprendidas con claridad.”(Ahumada, 1990: 18)

Es de este modo como las realidades indicadas más arriba, nos plantean una serie de interrogantes que nos remiten a un espacio geográfico que ya no existe, pero

que sin embargo, aún mantiene en su estructura problemas latentes de organización, diseño de la ciudad, creación de políticas públicas y distribución de sus habitantes que aún persiste hasta nuestros días. Es sólo en consideración de las “estrechas y a menudo inexplicables relaciones entre las instituciones y vicisitudes económicas, y entre estas últimas y las vicisitudes sociales, políticas y culturales” (Cipolla, 1997: 16), que se podrá comprender en contexto el problema de la implementación y desarrollo del transporte colectivo urbano en Santiago.

El transporte colectivo urbano en Santiago de Chile.

Al referirnos al transporte urbano en Santiago durante el siglo XX, se puede apreciar claramente cómo se estructuran dos períodos. El primero de ellos, dice relación con la implementación desde 1900 en la capital de tranvías eléctricos, que por medio de su masiva utilización, desplazaron paulatinamente la importancia de los tranvías tirados por caballos. De este modo el proceso que desplazó a este tipo de tranvía de las calles de Santiago se inició lentamente hacia 1897, sin embargo, hasta 1930 aún “quedaban en Santiago 61 tranvías de sangre, como se comprueba en los registros de la Oficina Central de Estadísticas.” (INE, 1999: 218)

La modernización que significó en Santiago de Chile la implementación de tranvías eléctricos, no estuvo absuelta de problemas y sobresaltos. En la 5ta sesión de la Cámara de Diputados, del 1 de Agosto de 1924, el diputado Irarrazabal se pronunció sobre el problema del desahucio del contrato entre la Empresa de Tranvías y la Municipalidad de Santiago, indicando en su intervención la necesidad de nombrar una comisión compuesta por miembros del Congreso y al mismo tiempo de la Municipalidad y la Empresa, ello con el fin de “llegar a un acuerdo sobre los distintos puntos de vista y poder así solucionar este problema de la luz y de los tranvía, que se hace impostergable en una ciudad como la capital de la República.”(Cámara de Diputados, 1924: 1605)

Sin finalizar el primero de los períodos indicados, y más bien en un proceso conjunto y paralelo, comenzó un segundo momento caracterizado por la utilización de

las “taguas” o “góndolas” en 1910, diferentes a sus predecesores por realizar recorridos más extensos y utilizar motores diesel.⁴

La novedad que representó los modernos transportes colectivos, revolucionó el tiempo y la distancia de los desplazamientos en la capital. Sin embargo, su hegemonía no fue inmediata, sino un proceso paralelo a la extensión territorial y explosión demográfica santiaguina. Es por ello, que en el Artículo 9, letra c, de los *Estatutos de Círculo Sindical de Chauffeurs* de las góndolas Matadero de 1925, se puede leer:

Es necesario que cada uno de los asociados se haga cargo de las necesidades de establecer un buen servicio de locomoción y hacer desaparecer en los pasajeros y público esa desconfianza que nos tienen, y fijar rumbo definitivo a la buena intención de hacerlo mejor para demostrarles que somos capaces de responder a la confianza que nos han dado a los que nos favorecen con sus cotidianos viajes en nuestras máquinas. (Círculo Sindical de Chauffeurs, 1925: 6)

Desde los primeros años del siglo XX, el Estado comprendió cómo los medios de transportes se estructuraban como uno de los problemas que afectaba más directamente la economía doméstica y el bienestar de la población. Es por ello, que el 26 de noviembre de 1942, por medio del Decreto supremo n°6530 del Ministerio del Interior, se creó por orden del presidente Juan Antonio Ríos la Dirección General de Transporte y Transito Publico (DGTyTP)⁵. Tal organismo creado para fiscalizar y supervigilar los servicios de transporte y locomoción, contó entre sus atribuciones especiales:

- a) Proponer al Gobierno los reglamentos para la aplicación de los dispuesto en el artículo 1° de la Ley N° 7173;
- b) Proponer las restricciones y supresiones en la circulación de los vehículos motorizados;

⁴ Según los datos entregados por el INE, se puede sostener que “Hasta los años `50 todo el petróleo que se usaba en Chile era importado. A partir de 1949 hubo producción nacional de petróleo. El gas natural, en cambio, se consumía en el país.” Instituto Nacional de Estadísticas (Dir. Máximo Aguilera Reyes), *Estadísticas de Chile...Op. Cit.*, p 195.

⁵ Ver en la Ley n°7173 del 15 de mayo de 1942. Su primer director fue Waldo Palma Miranda quien desempeñó sus funciones ad honorem.

- c) Coordinar los diversos servicios de locomoción colectiva, urbana y rural, con vehículos motorizados y fijar sus recorridos, itinerarios y paraderos;
- d) Establecer los sitios y horas de estacionamiento de los vehículos motorizados en las ciudades del país así como los sitios y horas de cargas y descarga de los mismos;
- e) Intervenir en la aplicación de sanciones en la forma que se determina en el reglamento; y
- f) Establecer las relaciones del servicio público de locomoción con las Municipalidades.(Ministerio del Interior, 1942)

Es posible, que la Dirección General de Transporte y Transito Público, tuviera entre sus atribuciones resolver una de las demandas más sentidas por una población que crecía sostenidamente, a saber: extender el trazado y los horarios de los recorridos urbanos. Sin embargo, es sólo algunos meses más tarde que por medio del Decreto n°3329 del Ministerio del Interior se aprueba el “reglamento que comprenderá todos los medios de transportes en uso actualmente en el país”, estableciendo con claridad y mayor precisión las atribuciones del Director General de Transporte y Transito Público el señor Waldo Palma Miranda, sobre los servicios de locomoción. Entre ellas se puede señalar:

- d) Coordinar los diversos servicios de locomoción;
- e) Otorgar los permisos de circulación y fijar los días, horas y radios de los mismos; (...)
- g) Establecer las relaciones del servicio de locomoción con las Municipalidades y con el Departamento de Caminos del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación; (...)
- j) Llevar una estadística anual sobre el movimiento de pasajeros trasportados en las distintas comunas de la República; (...)
- l) Dar cumplimiento a las disposiciones sobre tránsito público contenidas en los tratados internacionales; (Ministerio del Interior, 1943)

En el Reglamento antes señalado, en su apartado DE LAS DOTACIONES Y RECORRIDOS, en su artículo 14, estableció como otra de las atribuciones de la DGTyTP, la “fijación de los recorridos de vehículos de transporte colectivo de pasajeros, la capacidad y número de los mismos y las alteraciones, definitivas o transitorias, que se desee hacer en ellos”, además de tener incumbencia en la “fijación de tarifas de los servicios extraordinarios y la de nuevos recorridos.”(Ministerio del Interior, 1943)

Un ejemplo de lo primero, se registra en el Oficio n° 370 del Ministerio del Interior emitido el 9 de septiembre 1943. En él, se puede leer la disposición de prolongar “los servicios de transportes de pasajeros de Puente Alto, hasta las 23.30 horas, en atención a que su funcionamiento solamente hasta las 21 horas causaba perjuicios a una gran cantidad de público que viaja entre ambas localidades.”(Ministerio del Interior, 1943) Mientras que para el segundo de los casos, se puede apreciar la autorización de un alza de tarifas “tranviarias a 0,40 centavos, de carácter general para todos los vehículos que la Administración Fiscal mantenga en servicio.”(Ministerio del Interior, 1943)

La importancia que para 1943 representó el Reglamento implementado por el Ministerio del Interior, no sólo se limitó y reguló las condiciones prácticas del servicio, sino que también reglamentó en el Artículo 16 y 17 el actuar de los empresarios y los interesados en prestar servicios de transporte colectivo de pasajeros. De tal forma, junto con la obligación que el Reglamento estableció para los propietarios de los vehículos de transporte colectivo, como la de ser chileno, casado con chilena o ser residente en el país por lo menos 5 años y la inscripción del vehículo en el Registro General de Locomoción Colectiva, entre otras. Se puede leer en su Artículo 17:

si una persona o sociedad solicitare autorización para establecer un nuevo servicio de vehículos de transporte colectivo de pasajeros, con la cantidad de vehículos suficiente para transportar doscientos pasajeros en conjunto, la Dirección General de Transporte y Tránsito Público podrá conceder el permiso de recorrido solicitado, con prescindencia de la obligación previa de inscribir las máquinas en el registro de locomoción colectiva. (Ministerio del Interior, 1943)

La disposición legal que el Estado comenzó a implementar para la regulación de los servicios colectivos de pasajeros, normó de este modo el comportamiento de privados y de los recorridos estatales.

Hacia el año 1943, ocurrieron dos hechos de importancia para los objetivos de nuestro estudio. El primero de ellos fue la creación de la efímera Comisión de Transporte Colectivo de Santiago, institución que dirigida por Froilán Arriagada Herrera, fue creada con el claro objetivo de mediar en el conflicto entre los empresarios y trabajadores del rubro de la locomoción colectiva. Tal conclusión se puede desprender de la carta que el propio Arriagada le envió al Ministro del Interior, en ella se puede leer:

La H. Comisión de Transporte Colectivo de Santiago ha prestado preferentemente atención al cumplimiento de una de sus más importantes misiones, cual es la de controlar que los empresarios y el personal de choferes y cobradores que se sirven en la industria de la movilización colectiva de la provincia de Santiago, cumplan fielmente las leyes de previsión a que están afectos.

Desde sus primeras sesiones, la Comisión ha estimado este problema y ha podido constatar que en numerosos casos, las imposiciones que deben efectuarse por empleadores, empleados y obreros a la caja de Empleados Particulares y Seguro Obrero no son cumplidas fielmente por una serie de factores que no es del caso dilucidar en el presente oficio.(Ministerio del Interior, 1943)

La situación descrita por Froilán Arriagada, puede ser reforzada al considerar la comunicación del 14 de Enero de 1943 fue realizada por el presidente del Sindicato Profesional de Choferes y Cobradores de Autobuses Matadero-Palma Raúl Morales. En ella, Morales denuncia ante el Ministerio del Interior que:

El empresario Miguel Rapanake, domiciliado en Independencia n° 3309, dueño de nueve góndolas y de dos micros, no cumple con las leyes n°s 7295 y 4054; no respeta los archivos del Código del Trabajo, negándose a firmar contratos de trabajo; desconoce los derechos de los

obreros, negándose a dar veraneos, gratificaciones a fin de año, y no entrega la asignación familiar a los empleados.

Manifiéstase en varias ocasiones en completo desacuerdo con las autoridades de Gobierno, y contesta que no cumple con las leyes y que reclamemos donde lo estimemos.(Ministerio del Interior, 1943)

El conflicto que existió entre los empresarios y los trabajadores del gremio no fue el único del que se tuvo noticias en la Comisión. En la carta dirigida por Juan Pérez Álvarez al presidente de la Comisión el señor Froilán Arriagada, se informa de la decisión del primero de renunciar como representante de los empleados y obreros de la Movilización colectiva de Santiago. Dirá en ella Pérez, que las razones que lo mueven a tomar tal determinación son las del “descontento de los compañeros a quienes represento, pues según ellos, no he sabido defender en forma enérgica, especialmente lo que se relaciona con el racionamiento de bencina y la entrega de bombas a los señores Empresarios”⁶ Mientras que un mes más tarde, es recibida otra carta dirigida al mismo Arriagada, la que firmada por la directiva del Sindicato Profesional mixto de empleados y obreros de la Sociedad de Omnibús “Tropezón Ltda.” permite leer en su contenido:

Habiendo tenido conocimiento este Sindicato que los Dirigentes de la federación quieren posponer a nuestro representante en esa Comisión, hemos citado a reunión para que nuestro gremio se pronunciara al respecto, y en cuya reunión se acordó dirigirle una nota a Ud. como Presidente de esa, para que si lo tiene a bien, se la transcriba al Señor Ministro del Interior, diciéndole que esta Línea no acepta por ningún motivo que los dirigentes de la Federación que son dirigentes vitalicios y que no representan a la totalidad del gremio, vengán a pedir la salida del compañero Juan Pérez, que es un hombre serio, honrado y digno de nuestra representación. Además el compañero Pérez, trabaja en la Industria, y la mayoría de los dirigentes que hay en la Federación hace años que no saben tomar un volante, por lo tanto no pueden ser representante de choferes. (Ministerio del Interior, 1943)

⁶ Ministerio del Interior, Oficios. Carta dirigida por don Juan Pérez Álvarez. Santiago, 23 de septiembre de 1943.

En un segundo aspecto, se puede apreciar como en el Oficio n° 8016 del Ministerio del Interior se describe como la explotación de los Tranvías que recorren la capital son una evidente pérdida para la Empresa que los administra, esto debido principalmente a la escasez de material rodante disponible por aquellos años. Por tal motivo, se pensó indispensable la reparación y renovación del material con subsidios extraordinarios proporcionados sólo por los medios que el país disponía en un clima “anormal” de conflagración mundial, además de fijar un aumento en la tarifa y establecerla en 40 centavos. Se ve de este modo, como ante las dificultades económicas y sociales representadas en la huelga protagonizada por los empleados y obreros de la Empresa, y en el deseo de que “no se paralizara un servicio de utilidad pública indispensable para la población, el Gobierno tomó la Administración de los tranvías y solucionó el problema del personal acordando un aumento de quince por ciento sobre los sueldos y treinta por ciento sobre los jornales.” Además de enfatizar en el mismo Oficio como “el material rodante se ha resentido en forma extraordinaria a causa del exceso de público que debe utilizar estos servicios, y se ha producido el hecho de que muchos tranvías han debido quedar fuera de uso.”(Ministerio del Interior, 1943)

El escenario antes descrito, conformó un particular clima que tendió, por parte del Estado, hacia una activa política con miras a solucionar el problema de los transportes colectivos en la capital. Es de este modo, que se producirá un contexto favorable a la creación en 1945 de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos S.A (ENT), entidad que tendrá como principal objeto “la prestación de servicios de transportes colectivos de pasajeros, urbanos e interurbanos.”⁷ El trabajo de la ENT, será posteriormente sustituido en 1953 por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE), que dependiente de la sub secretaria de Transportes y Comunicación del Ministerio de Economía, operó y subvencionó la operación de un significativo número de tranvías, troles y buses de transporte urbano.

El rol que jugó el Estado en el diseño, implementación y mantenimiento del servicio de transportes urbanos, conforme avanzaba el siglo pasado, convivió con el cada vez más fuerte movimiento gremial de empresarios, que agrupados en la décadas de 1950 en la Confederación de Dueños de Autobuses de Chile, reclamó insistentemente

⁷ La Ley N° 8.132 autoriza al presidente de la República para llevar a efecto el convenio sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.

sobre el “proteccionismo” que gozaban los vehículos que administraba la ETCE y la mantención de la subvención que por aquellos años tuvo la compra de petróleo para ellos.

Es así, que para los objetos de nuestro trabajo se comenzará a dilucidar un hecho significativo en la protesta social del 2 de abril de 1957, donde se visibilizaron las tensiones económico-sociales sobre las tarifas, la mantención de los vehículos, mediados ellos, por la negociación política del Estado y los empresarios del rubro. Tal ambiente desencadenó un turbulento escenario de conflicto social que poseyó su particularidad “en primer lugar, en que la ciudadanía había desarrollado, a través de los años, una alta sensibilidad frente al tema, llegando a considerarse la oposición a aumento del precio de los pasajes como un símbolo de resistencia al conjunto de las alzas.”(Milos, 2007: 100)

Es en síntesis que se puede indicar, que en un país poseedor de una “crisis integral” derivada de un polifónico entramado de elementos que tiene sus puntos más altos en la endémica inflación que afectó su estructura económica, el permanente déficit fiscal que afectó el gasto público y la fallida implementación de políticas de urbanización⁸, permitió que en los medios de transportes urbanos santiaguinos convergieran algunos de los elementos más importantes en la estabilidad del sistema democrático. Como ha indicado Ivan T. Berend, en los países subdesarrollados, a diferencia de los países desarrollados, la influencia “gravemente retardataria de un ambiente social e institucional generalmente atrasado es dolorosamente obvia; con ello los factores no económicos llegan a ser perfectamente visibles, incluso espectaculares.” (Berend, 1981: 40) Por tal razón, los momentos de estallido social y demandas populares son sólo la visibilización de fenómenos más profundos y complejos de

⁸ Uno de los ejemplos más demostrativos del escaso impacto de las políticas de urbanización que desplegaron los gobiernos, y de gran importancia para nuestro estudio, fue la escasa construcción de caminos de concreto y asfalto. En relación a este punto nos indicara el INE, “Pese a esas obras, los accesos y vías de Santiago no estaban creciendo al mismo ritmo de la población. Por eso, el presidente Eduardo Frei Montalva planteó la necesidad de soluciones para el transporte en general. Para este propósito, se creó el 29 de mayo de 1965 “la Oficina de Proyectos Especiales de Equipamiento Metropolitano”, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, entidad que buscaría soluciones definitivas a determinados problemas de equipamiento urbano de tránsito y transporte en Santiago. Esta abordaría los proyectos de El Metro, Vialidad Urbana, Avenida Norte-Sur y autopista del río Mapocho en Santiago, así como otras obras en Valparaíso, Talcahuano, Punta Arenas, Temuco e Iquique.” Instituto Nacional de Estadísticas (Dir. Máximo Aguilera Reyes), *Estadísticas de Chile...Op. Cit.*, p 230. Se podrá señalar de modo general, que para 1969 Chile poseía un total de 7.411 kilómetros de caminos de hormigón y asfalto, cifra que contrasta con los 70.725 kilómetros de caminos ripiados y de tierra. Tabla 8.1 Caminos según material. Kilómetros, 1899-1994, en Juan Braun-Llona, Matías Braun-Llona, Ignacio Briones, José Díaz, Rolf Lüders, Gert Wagner, *Economía chilena 1810-1995...Op. Cit.*, p.254.

exclusión y segregación social. La sociedad santiaguina, como principal referente de un acontecimiento a escala nacional, fue severamente modelada y transformada por el espectacular crecimiento de su población, proceso que transformó conforme pasaba el siglo las fuerzas productivas y las asimétricas relaciones de producción que predominaron en la primera mitad del siglo XX nacional.

Referencias bibliográficas

Ahumada Jorge, (1990), *En vez de la miseria*, Santiago: Ediciones BAT.

Ivan T. Berend, 1981, “La indivisibilidad de los factores sociales y económicos del crecimiento económico. Un estudio metodológico” En Jerzy Topolski, Carlo M. Cipolla Et. Al., *Historia Económica. Nuevos enfoques nuevos problemas*, Barcelona, Ed Crítica.

Cipolla Carlo, (1997), *Entre la Historia y la Economía*, Barcelona: Ediciones Folio S.A

Estatutos de Círculo Sindical de Chauffeurs línea Matadero. Fundado el 2 de junio de 1925, Santiago de Chile, Imprenta Comercial, 1925.

Instituto Nacional de Estadísticas (Dir. Máximo Aguilera Reyes), (1999) *Estadísticas de Chile en el siglo XX*, Santiago, Noviembre.

Orlandina de Oliviera, Bryan Roberts, (1997) “El crecimiento urbano y la estructura social urbana en América Latina, 1930-1990”. En Leslie Bethell, ed. *Historia de América Latina. Vol.11 Economía y sociedad desde 1930*, Barcelona: Crítica Grijalbo Mondadori.

Ortega Luis, et. Al.,(1989), *Corporación de Fomento de la Producción: 50 años de realizaciones 1939-1989*, Santiago: Universidad de Santiago de Chile. Departamento de Humanidades.

Pinto Rodríguez Jorge, (2010), *Los Censos chilenos del siglo XX*, Osorno: Editorial Universidad de la Frontera, Editorial Universidad de los Lagos.

PiñeraSebastián, Paricio Meller, (1978) “El problema del empleo en Chile” en Roberto Zahler, Et. Al., *Chile 1940-1975. Treinta y cinco años de discontinuidad económica*, Santiago: Instituto chileno de estudios humanísticos.

Población del País. Clasificada según sexo (Censo 1960), Dirección de Estadísticas y Censo, Santiago de Chile, 1964.

Población Total País. XIV Censo de población y II de vivienda, Instituto Nacional de Estadísticas, 1970.

Datos

Servicio Nacional de Estadísticas y Censos, *XII Censo de población y I de vivienda*, Santiago, 1956; Dirección de Estadística y Censos, *Censo población 1960. Resumen país*, s/d; Instituto Nacional de Estadísticas, *Población total país. XIV censo de población y II de vivienda 1970*, s/d.

Cuadro n° 10, *Censo de la Población y I de Vivienda, Levantado el 24 de abril de 1952. Tomo I. Resumen del país*, Servicio Nacional de Estadísticas y Censos.

Tabla 7.7 Población urbana y rural según censos: 1865-1992, en Juan Braun-Llona, Matías Braun-Llona, Ignacio Briones, José Díaz, Rolf Lüders, Gert Wagner, *Economía chilena 1810-1995. Estadísticas históricas. Documento de Trabajo n° 187*, Instituto de Economía PUC, 1998, p.223.

Tabla 7,9 Población urbana como porcentaje de la población urbana total, en Juan Braun-Llona, Matías Braun-Llona, Ignacio Briones, José Díaz, Rolf Lüders, Gert Wagner, *Economía chilena 1810-1995...Op. Cit.*, p.234.

Fuentes

Cámara de Diputados, Boletín de las sesiones Ordinarias 1924.

Decretos. Ministerio del Interior de Chile, 1942-1943.

Oficios. Ministerio del Interior de Chile, 1931-1950.