

La construcción de un nuevo Estado y sus políticas públicas. El transporte colectivo urbano en Santiago de Chile, 1925-1957.

González y Marco.

Cita:

González y Marco (2014). *La construcción de un nuevo Estado y sus políticas públicas. El transporte colectivo urbano en Santiago de Chile, 1925-1957. VIII Jornadas de Sociología de la UNLP. Departamento de Sociología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, La Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-099/225>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eCvm/QGV>

LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVO ESTADO Y SUS POLÍTICAS PÚBLICAS. El transporte colectivo urbano en Santiago de Chile, 1925-1957.

Marco González Martínez
Profesor Universidad de Viña del Mar (UVM)
Estudiante de Magíster en Historia Universidad de Santiago de Chile (USACH)
marco.gonzalezma@usach.cl

El 2 de abril de 1957 se registró en Santiago de Chile una de las protesta urbanas de mayor trascendencia, tal conflicto develó tensiones económico-sociales que existían sobre las tarifas, la mantención de los vehículos, las subvenciones del petróleo. Todas estas demandas fueron mediadas por la negociación política del Estado, los empresarios del rubro y los usuarios.

El Estado que enfrentó tal situación, se había constituido hacia 1925 distanciándose de la conceptualización liberal clásica, enfatizando un rol interventor, proteccionista y nacionalista. Las nuevas atribuciones del Estado permitieron conformar una nueva institucionalidad, que para el caso del transporte urbano, fue la creación de Empresa Nacional de Transportes Colectivos S.A. (ENT) en 1945 y la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETC del E) en 1953, empresas que con el rápido crecimiento demográfico y su concentración en la capital, se mostró deficiente e insuficiente en un corto período.

Los nuevos grupos de presión en búsqueda de mejor participación en el ingreso nacional, profundizaron la inflación que intensificó los desacuerdos sociales sobre las políticas públicas a implementar, reforzando la crisis integral del país, convirtiendo con ello, en palabras del economista Aníbal Pinto a Chile en un caso de desarrollo frustrado (1958).

En relación a lo antes señalado, la presente ponencia tiene por objetivo ayudar en la comprensión del fracaso del sistema público de transporte colectivo de la capital chilena durante el período desarrollista, fracaso que aún en nuestros días, deja severos desencuentros sociales e incide directamente en la vida de millones de santiaguinos.

LA CONFIGURACIÓN DE NUEVO ESTADO Y LA NECESIDAD DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

Entre los años 1925 y 1957, 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, trabajadores organizados y marginales urbanos-, quienes por medio de su inserción y activa participación en el sistema político, incidieron en la crisis del proyecto de dominación oligárquico nacional (Carmagnani, 1985). La nueva configuración política y social permitió que desde un punto de vista institucional, se iniciara el tránsito de un derecho “individualista” a uno “colectivista” en las sociedades latinoamericanas, hecho que orientó las demandas hacia la búsqueda de una democracia social que planteó al Estado problemas muy distintos de aquellos que presentaba la democracia liberal tradicional (Heise, 2012). En relación a lo anterior y para el caso chileno, se puede ejemplificar con el apartado de las Garantías Constitucionales en el punto n° 14 del artículo 10 de la Constitución Política de la República de Chile de 1925. En él se aseguraba a los habitantes del país la protección al trabajo, a la industria y a las obras de previsión social en cuanto a la “habitación sana y a las condiciones económicas de la vida, en forma de proporcionar a los habitantes un mínimo de bienestar, adecuado a la satisfacción de sus necesidades personales y a las de su familia” (Pp. 10-11). En palabras de Enrique Fernández, a partir de ese momento las prácticas políticas, administrativas y legales del Estado dejaban de operar sobre una matriz excluyente, para dar inicio a una trama mucho más compleja de relaciones entre éstas y la población. No sólo por las nuevas actividades y preocupaciones del Estado, sino también “porque los distintos sectores de la población comenzaron a exigir activamente ser objetos positivos y sujetos en dichos cambios” (2003, p. 113).

Mientras que en el plano institucional y legislativo se configuraban importantes cambios, en lo económico los años en estudio se encontraron signados por el tránsito que vivió la hegemonía del mercado internacional, a partir de 1914, de los capitales ingleses a los norteamericanos (Bulmer-Thomas, 1998). En el escenario antes descrito, la crisis económica de 1929 se presentó para Chile como una coyuntura relevante, fenómeno que dio origen a severas repercusiones que serán el comienzo de cambios que acompañaron por más de medio siglo el desempeño económico nacional. Tales acontecimientos permitieron 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, p.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. En síntesis y siguiendo al historiador

Adolfo Ibañez, la mayor injerencia en la vida nacional del Estado se puede apreciar en cuatro direcciones principales, como los fueron el fomento y la nacionalización económica, la preocupación por lo social, el incremento de la autoridad gubernativa y la preponderancia que debía corresponder a la técnica en el manejo de la nación (2003).

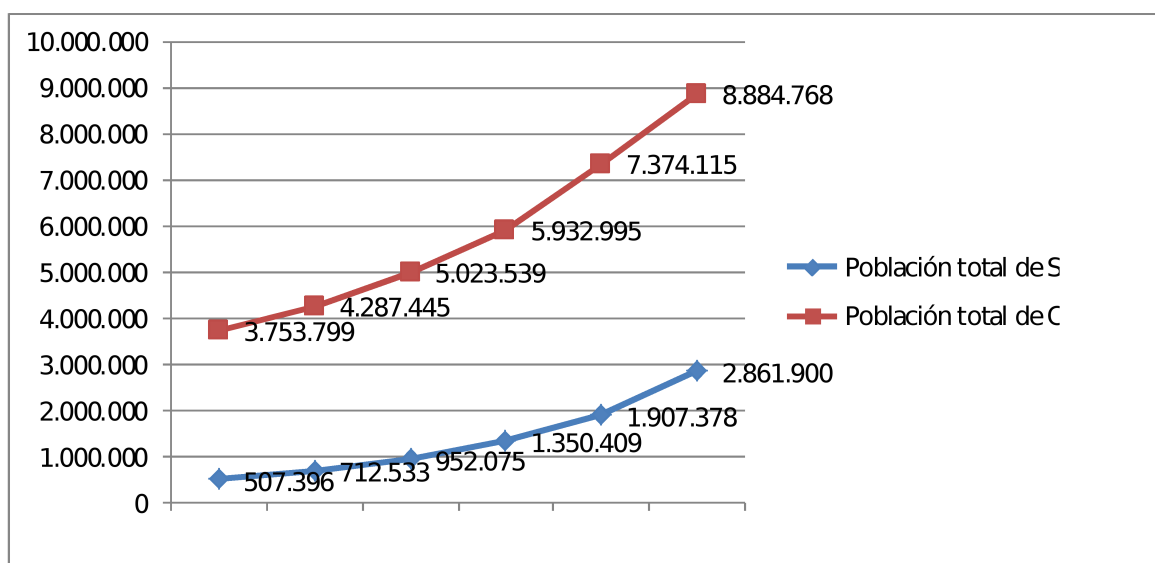
Un factor relevante, y por mucho determinante en el desarrollo de la política económica del país durante la primera mitad del siglo XX, fue el manejo de la inflación y sus efectos. La inflación entendida no sólo como el aumento del precio de los productos, en Chile no puede ser estudiada en disociación de la estructura económica que predominó desde 1920 y sus respectivos contextos. 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.” (1978, p. 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 el período fue muy por delante del desarrollo económico que demostró el país. Los precios bajos o las tarifas de los bienes y servicios que suministraban las empresas públicas representaron 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.”(1978, p. 64). En similares términos Albert Hirschman ha considerado que para comprender el fenómeno inflacionario chileno se debe superar los tradicionales análisis monetaristas e incorporar la dimensión política social, lo que permitiría comprender la inflación como la “consecuencia de una aspiración, cada vez más difundida, de lograr un nivel de vida más alto y de la lucha consiguiente de los distintos grupos por mejorar su situación y por lograr una participación mayor en el ingreso nacional.” (1964. p. 222).

La disputa de los distintos componentes de la sociedad chilena entre las décadas de 1920- 1960 y el desequilibrio de los cambios en la estructura económica y la organización social, hace que para fines de la década de 1950 el problema en Chile tome contornos de una

“crisis integral”. De esta forma según Jorge Ahumada, la confrontación de estrategias representadas por el poder de movilización de los asalariados y el control de los precios y acceso al crédito por parte de los empresarios, permitió la mantención de la inflación y sus efectos sobre la estructura social. (1990, p. 18)

La realidad económico-social que caracterizó a Chile durante el segundo cuarto del siglo pasado, 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. Como señalará el historiador Carlo María Cipolla, 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” (1997, p.16) es que se podrá comprender en contexto el problema del transporte colectivo urbano en Santiago de Chile y su conflictiva implementación entre 1925 y 1957, además de comprender como los grupos de intereses asociados al problema, trazaron diversas estrategias para conservar sus beneficios y conseguir sus demandas.

El modelo de Estado descrito anteriormente, caracterizado por sus nuevos énfasis y atribuciones, enfrentó uno de los fenómenos más característicos del crecimiento chileno, a saber: el espectacular crecimiento de la población y su concentración en Santiago. Según los datos censales entregados por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), la población en la capital pasó de una total de 507.396 habitantes en 1920, a una cantidad cercana a 1.907.378 al finalizar la década de 1950.



Junto con el crecimiento poblacional, asociado a la preminencia del mundo urbano sobre el rural, se debe apuntar el nuevo modelo de desarrollo impulsado con fuerza desde la década de 1930 conocido como Industrialización Sustitutiva (IS). Tal modelo no sólo repercutió sobre la estructura económica del país, sino también sobre el carácter y condición de la nueva población capitalina. Como ha señalado Guillermo Geisse, la ampliación del mercado interno, en lo que hace referencia esencialmente al aumento de la urbanización, es resultado del mismo proceso de industrialización. La misma naturaleza técnica, asociado al carácter capitalista de la industria, desata un proceso de concentración espacial de las actividades económicas y de población. En tal sentido dirá Geisse, no se “trata ya de un aumento de la población urbana a expensas de la rural puramente. Se trata, además, de que concentra la propia población urbana en algunas grandes ciudades” (1983, p.135). Es decir, se produce un fenómeno conocido como *economías de aglomeración* que tiene como principal protagonista el eje urbano de la capital chilena.

El nuevo Estado de tintes desarrollistas que se configuró hacia la década de 1940, estrechamente vinculado al crecimiento de la población y su concentración en la capital, además de la emergencia de nuevos sectores sociales y la diversificación de sus demandas, en una relación dinámica, conflictiva y compleja, fue el escenario donde se comenzó a implementar diversas políticas públicas para el bienestar de la población. Si consideramos que una política pública es la “acción o la no acción gubernamental, generada en respuesta a un determinado asunto o problema público, y en torno a la que además del gobierno participan muchos otros actores que intentan influir” (Flores, 2013, p.46), ya sea para impulsar propuestas, modificar las existentes condiciones materiales o cuidar de sus intereses políticos y económicos, el problema del transporte colectivo urbano en Santiago de Chile se configuró, entre 1925 y 1957, como uno de los aspectos más relevantes para comprender el nuevo rol del Estado y su relación con los habitantes del país.

EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN SANTIAGO DE CHILE.

Al referirnos al transporte urbano en Santiago durante el segundo cuarto del 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.

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, p.1605)

El problema del servicio y el valor de las tarifas del tranvía se conformaron para el período, como una de las principales demandas para los nuevos sectores sociales que emergieron a principios del siglo XX. Demandas que si bien fueron posibles de visibilizar y discutir en las renovadas formas de participación institucional, no desestimaron algunas formas de expresión popular como las revueltas callejeras o motines. Posiblemente una de las mejores imágenes para el estudio del fenómeno sea la llegada de Aniceto Hevia a Valparaíso, el protagonista de la novela social escrita por Manuel Rojas *Hijo de ladrón*, se encuentra con una revuelta popular que manifiesta su ira contra los tranvías de la ciudad. La destrucción del material rodante, motivada por las alzas de las tarifas, desencadenó el apedreo y saqueo de los almacenes de la parte amplia de la ciudad, tales saqueos no “tenían nada que ver, es cierto, con el alza de las tarifas de los tranvías, pero muchos hombres aprovecharon la oportunidad para demostrar su antipatía hacia los que durante meses y años explotan su pobreza y viven de ella, robándoles en el peso, en los precios y en la calidad.” (Rojas, 1998, p. 62)

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 diésel, conformando un escenario de explosivo incremento y escaso control por parte de las autoridades sobre el desarrollo de los motorizados, generando con ello un proceso que puede ser descrito como adición, superposición y acomodación al estructurarse una diversidad de vehículos y sistemas cada uno funcionando bajo “leyes propias, a veces complementarias, pero habitualmente contradictorias que coincidieron en un mismo espacio físico que alteraron y transformaron sin control” (Errázuriz, 2010, p. 395)

En un aspecto estrictamente práctico, 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 que permitió su consolidación como medio de transporte en pugna con el servicio entregado por los Tranvías eléctricos. Registro de lo antes señalado, es la intervención del Diputado Rafael Silva el lunes 4 de julio de 1927, donde insiste en los conflictos y problemas que se producían “desde antaño entre la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, dueña dictatorial de los tranvías, y las autoridades locales, el público, el Gobierno y aún su propio personal.” (Cámara de Diputados, 1927, p.825) En sus palabras, tal desempeño es aún más criticable si se considera “la insolencia con que dicha compañía ha tratado en otros tiempos a los vecinos de la capital, provocando huelgas, imponiendo tarifas y resolviéndolo todo sin miramientos de ninguna especie para la colectividad.” Las precariedades que caracterizaban al servicio de tranvías descrito por el Diputado Silva, lo llevaron a pronunciarse positivamente sobre el servicio de autobuses que comenzaba a circular en la capital. Por tal motivo se lo escuchó decir en sesión:

“Honorable Cámara, a estas compañías judías se levantan algunas veces, como hoy, entre nosotros, esfuerzos de hombres que dan forma a su nacionalismo ingénito en alguna actividad que viene a contrarrestar el abuso y las imposiciones. Así ha nacido entre nosotros el servicio de autobús, la industria del autobús, el gremio respetable y digno de consideración porque es nuestro pueblo y es hijo de nuestros propios esfuerzos.”(Cámara de Diputados, 1927, p.825)

El discurso nacionalista que se puede apreciar en la alocución del Diputado, no repercutió sin embargo en una rápida aceptación por parte de los santiaguinos del nuevo medio de transporte. La afirmación puede ser inferida de la revisión del Artículo 9, letra c, de los Estatutos de Círculo Sindical de Chauuffeurs de las góndolas Matadero de 1925, en él 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.” (p. 6)

Es probable que la desconfianza que producía en la ciudadanía el servicio de locomoción se encontrara relacionado con problemas estructurales como el establecimiento de recorridos, el aumento de las tarifas y el servicio que entregaban los choferes y los cobradores. Es en relación a esto último, que se puede apreciar en la carta que el Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses dirigió al Ministerio del Interior en 1945, la solicitud de mayor presencia de carabineros en los terminales, ello con el objetivo de disminuir los desórdenes que tanto choferes y cobradores protagonizaban, quienes se embriagaban y promovían desordenes, y ante la necesidad de más dinero recurrían al producto de la venta de boletos, y en otros casos, llegaban hasta asaltar a los transeúntes. Por ello, “como tales hechos ocurren también en otros terminales de recorridos, en donde hay gran cantidad de cantinas, cervecerías y negocios clandestinos (...)” (p.1)

La petición de la asociación tuvo por parte de Carabineros algunos días más tarde una favorable respuesta, estableciendo “terminantes instrucciones a todas la Unidades de Carabineros de Santiago con el objeto de impedir desórdenes en los terminales de recorridos de autobuses y microbuses”. (1945, s/n) Dejando con tal hecho entrever las relaciones que existieron entre los gremios microbuseros y las instituciones del Estado.

Desde las primeras décadas del siglo XX, el Estado y sus integrantes comprendieron cómo los medios de transportes se estructuraron como uno de los problemas que afectaba más directamente la economía doméstica y el bienestar de la población. El nacionalismo económico que preñó a los grupos sociales que disputaron el poder político, permitió que al finalizar la década de 1930 la CTCh presentara al Frente Popular su proyecto presidencial que en materia de orden económico solicitaba la nacionalización de los servicios de transportes urbanos. (Milos, 2008) Propuesta que se encuentra sustentada en la decisión del sindicalismo chileno de luchar intrasistemicamente desde las leyes que regularon el accionar obrero desde 1924 y 1931. (Garcés, 1988.)

En consideración de tal realidad, 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). 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;
- c) Coordinar los diversos servicios de locomoción colectiva, urbana y rural, con vehículos motorizados y fijar sus recorridos, itinerarios y paraderos;
- f) Establecer las relaciones del servicio público de locomoción con las Municipalidades.” (Ministerio del Interior, 1942, s/n)

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;” (1942, pp. 2-3)

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 responsabilidad en la “fijación de tarifas de los servicios extraordinarios y la de nuevos recorridos.” (1942, p.8)

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.”(s/n) 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, s/n)

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, s/n)

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. Hecho que se presentaba necesario en consideración que los microbuses y autobuses, a diferencia de los tranvías, eran propiedad de múltiples microempresarios dueños de máquinas, quienes en gran cantidad eran sus propios conductores, y como señala Tomás Errázuriz, “según su conveniencia definían los recorridos a realizar”. (Errázuriz, 2010, p. 395)

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 objetivo de mediar en el conflicto entre los empresarios y trabajadores del rubro de la locomoción

colectiva santiaguina. Tal conclusión se puede desprender de la carta que el propio Arriagada le envió al Ministro del Interior donde 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.” (Comisión de Transporte Colectivo de Santiago, 1943, s/n)

La situación descrita por Froilán Arriagada, puede ser reforzada al considerar la comunicación del 14 de Enero de 1943 realizó el presidente del Sindicato Profesional de Choferes y Cobradores de Autobuses Matadero-Palma Raúl Morales. En ella, Morales denuncia ante el Ministerio del Interior como 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.” (s/n)

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”. (s/n) 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, vengan 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.” (1943, s/n)

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 de guerra. 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, s/n)

El escenario antes descrito conformó un particular clima que tendió, por parte del Estado, hacia una activa política dirigida sobre los problemas de transporte colectivo en la

capital. Es de este modo que se produce por parte del ministro de Hacienda Arturo Matte Larraín, la compraventa de los bienes que constituyeron los servicios tranviarios de la Compañía de Electricidad Limitada. Tal suceso permitió por medio de la ley n° 8.132 del 17 de julio de 1945, la creación de la sociedad denominada Empresa Nacional de Transportes Colectivos (ENT), la que tuvo como objeto prestar servicios de transportes colectivos de pasajeros urbanos e interurbanos, la extensión de servicios a los barrios populares, junto con realizar la modernización de la maquinaria y la “incorporación de todos los adelantos técnicos a fin de conseguir bajos costos de explotación y un servicio cómodo y eficiente.”()

La experiencia de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos será sustituida en 1953 por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE), que dependiente de la subsecretaría de Transportes y Comunicación del Ministerio de Economía, operó y subvencionó la operación de un significativo número de tranvías, troles, microbuses y autobuses de transporte urbano.

El rol que jugó el Estado en el diseño, implementación y mantenimiento del servicio de transportes urbanos, conforme avanzaba el segundo cuarto del siglo XX, convivió con el cada vez más fuerte movimiento gremial de empresarios, que agrupados hacia la década de 1950 en la Confederación de Dueños de Autobuses de Chile, reclamó insistentemente sobre el “proteccionismo” que gozaban los vehículos que administraba la ETCE y la mantención de la subvención que para ellos tuvo la compra de petróleo.

Empresarios del rubro, trabajadores microbuseros y usuarios del servicio de transportes colectivos se conformaron de este modo, como los grupos que presionaron al Estado en búsqueda de sus demandas. Como ha indicado Geisse, en este período el “Estado fue un espacio de intermediación de un conjunto contradictorio de intereses” (1983, p. 136), contradicción fundada en los desencuentros entre las reivindicaciones populares y las presiones de la burguesía nacional, todo ello a su vez reforzado, por las rigideces de la estructura económica terrateniente y los grupos monopólicos transnacionales que caracterizaron el subdesarrollo chileno. Ejemplo de lo anterior, fue la protesta social del 2 de abril de 1957, en ella se manifestó los desencuentros entre los distintos grupos de intereses, lo que sumado a las consecuencias de la aplicación de las recomendaciones de la misión norteamericana Klein-Saks, entre las que se encontró la erradicación de los controles de precios y la actualización de las tarifas de los servicios públicos por medio de la eliminación de las subvenciones, permitió el estallido urbano más importante del país hasta ese momento.

La particularidad de tal acontecimiento callejero, se encontró mediado por la alta sensibilidad que frente al tema había llegado a tener la ciudadanía, a considerarse por ella, la oposición a aumento del precio de los pasajes como un símbolo de resistencia al conjunto de las alzas (Milos, 2007)

A MODO DE CONCLUSIÓN

Es en síntesis que se puede indicar, que en un país en plena “crisis integral” avanzada la década de 1950, derivada de un entramado de elementos que tiene sus puntos más altos en la endémica inflación que afectó su estructura económica, el permanente déficit fiscal que reguló el gasto público, la concentración excesiva de habitantes en la capital y la fallida implementación de políticas de urbanización, permitió la creación de un escenario propicio para la emergencia de estallidos de violencia social. 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.” (1981, p. 40)

Uno de los elementos más importantes durante la segunda mitad del siglo XX, como se ha señalado a lo largo de la presente ponencia, fue el nuevo rol del Estado y su importancia en la negociación de los distintos grupos de interés presentes en Chile. Las demandas populares y gremiales fueron por lo tanto, respondidas de forma insuficiente, cuando no deficiente, por la institucionalidad que el Estado dispuso para enfrentar los problemas más urgentes de un país que anhelaba el desarrollo. Por consiguiente, las políticas públicas impulsadas por el nuevo Estado que había comenzado a configurarse a partir 1925, no lograron modificar las profundas estructuras del subdesarrollo chileno, motivo por el cual, los distintos grupos que participaron de la sociedad de la época presenciaron severos y violentos desencuentros entre las expectativas de sus luchas y las condiciones reales de su existencia.

Uno de los aspectos más significativos del desencuentro social, manifestado en conflicto político y violencia urbana, fue la implantación de los medios de transportes urbanos en Santiago de Chile. Espacio de la vida económica que afectó, y sigue aun afectando, la vida cotidiana de millones de capitalinos.

Es por todo lo antes señalado, que la implementación de los trasportes urbanos, como uno de los agentes más importante de modernidad y desarrollo social, fracasó en su implementación en la capital chilena entre 1925 y 1957, fracaso que visibilizó las evidentes asimetrías entre las fuerzas productivas y las relaciones de producción de una sociedad que buscaba, y diremos nosotros, aún busca alcanzar el tan anhelado desarrollo.