

Las Zonales de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Experiencias y contradicciones de una política pública en Antofagasta y Concepción, 1957 – 1967 *

The Zones of the Collective Transportation Company of the State. Experiences and contradictions of public policy in Antofagasta and Concepción, 1957 - 1967

Simón Castillo F. * y Waldo Vila M. **

RESUMEN

El presente artículo aborda la operación de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) en las ciudades de Antofagasta y Concepción entre 1957 y 1967. Creada en 1953, tenía como objetivo proporcionar una alternativa estatal en la locomoción colectiva, la que se materializó para las urbes mencionadas desde 1957. De esta forma, y en base a diversas fuentes (prensa y sesiones legislativas especialmente), se analizará el despliegue de esta política pública bajo tres gobiernos sucesivos, que administraron las Zonales con el fin de solucionar el deficiente servicio de transporte público. El objetivo de este estudio es reconstruir la historia de una política pública en provincias, relacionándola con el desarrollo urbano de Antofagasta y Concepción.

Palabras clave: ETCE – Política pública – Movilización colectiva - Antofagasta – Concepción – Zonales.

ABSTRACT

The present article discusses the operation of the Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) in the cities of Antofagasta and Concepcion between 1957 and 1967. Created in 1953, collectives intended to provide an alternative to transportation by bus, which materialized for the cities mentioned since 1957. In this context, and based on various sources (press and legislative sessions especially), this article will analyze the deployment of this public policy under three successive governments, which administered the Zonales with the objective of providing a solution to poor public transportation services. The objective of this study is to reconstruct the history of this public policy in the provinces, linking it to the urban development of Antofagasta and Concepcion.

Keywords: ETCE - Public Policy - collective mobilization - Antofagasta - Concepción - Zonal.

Recibido: septiembre de 2016.

Aceptado: febrero de 2017.

* 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

Dentro de los destacados avances que ha realizado la historia del transporte y la movilidad en Chile, la trayectoria histórica de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE), ha sido escasamente abordada. Su presencia fue a nivel nacional, prestando servicios en las cuatro ciudades más pobladas del país: Santiago, Valparaíso, Concepción y Antofagasta. En todas ellas la estatal puso en movimiento autobuses de mayor calidad y tamaño respecto a las criticadas máquinas de la locomoción colectiva particular. En el caso de Antofagasta y Concepción sus servicios se extendieron por más de dos décadas; en Santiago y Valparaíso lo hicieron por casi treinta años¹.

Pese a que a ETCE ocupó un porcentaje menor del total de máquinas en servicio durante toda su existencia (1953 – 1981), este organismo logró con innumerables dificultades modernizar el servicio mediante la adquisición de modernos autobuses, ampliando la cobertura hacia sectores periféricos. La diversidad geográfica de Chile llevó a la ETCE a realizar recorridos por las secas calles de los cerros de Antofagasta o por las barrosas avenidas de Concepción y sus alrededores. Esta situación evidencia la relación permanente que ha tenido el transporte público con el desarrollo urbano, en aquella época en una profunda crisis en ambas ciudades, afectando con mayor intensidad a los habitantes más modestos. A inicios de los años 50 este fenómeno, entre otros, propició un ingreso más activo del Estado en los diversos ámbitos de la economía. La elección como Presidente de la República de Carlos Ibáñez del Campo el 4 de septiembre de 1952, implicó poner en marcha un programa reformista que encargaría la movilización colectiva como política pública y que se caracterizó por la creación de la ETCE².

Esta forma de encarar el problema de la locomoción colectiva de las principales ciudades chilenas estuvo caracterizada por una inversión considerable de recursos, la creación de nuevos organismos técnicos y administrativos y, al menos al inicio del mandato ibañista, por un nuevo trato con los empresarios particulares. Respecto a este último punto, a diferencia de la administración de Gabriel González Videla (1946-1952), el Estado proporcionó decenas de millones de pesos a los empresarios de la locomoción colectiva, “en interés de no aumentar el

¹ En Santiago y Valparaíso, previo a la creación de la ETCE, funcionaba la Empresa Nacional de Transportes S.A. (ENT) sociedad de carácter público-privada formada por capitales aportados por el Fisco, la Corporación de Fomento y Producción (CORFO) y la Compañía Chilena de Electricidad. La ENT fue creada en 1945 y tuvo como mayor responsabilidad administrar la red de tranvías de ambas ciudades. A partir de 1947 comenzó a importar los primeros buses y trolebuses con los que buscaría modernizar el servicio. Para más detalles de este proceso ver de 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* N° 8, Santiago, pp. 115-134.

² 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 Partido Agrario Laborista, el Partido Socialista Popular y Partido Femenino de Chile. Se impuso, entre otros, sobre Salvador Allende (socialista) y el candidato de la derecha, Arturo Matte. Esto es, el nuevo mandatario fue apoyado por agrupaciones políticas no tradicionales y bastante heterogéneas, lo que repercutiría después en problemas administrativos. En su campaña ocupó como símbolo principal, una escoba, con la idea de que llegaría a barrer con la corrupción y la politiquería.

costo de la vida, con el alza de las tarifas de este servicio de tal vital importancia para la población”³. Aunque Ibáñez no suprimió del todo estas inyecciones de recursos, sí las disminuyó, precisamente ya que la estatal concentró los intereses del aparato público. Por ello, la creación de la ETCE formó parte de una reforma administrativa más amplia por parte del gobierno de Ibáñez, profundizando un modelo de Estado desarrollista que se remontaba a la década de 1930, en especial desde la llegada al poder del Frente Popular (1938)⁴. La ETCE se creó como “una aspiración de modernización ligada a la estructura administrativa, racional y planificada, para dar cabida al discurso expansionista de la actividad estatal”⁵.

Fue debido a esta profundización del modelo “desarrollista”, que la ETCE decidió su ampliación a Antofagasta y Concepción. ¿Cuál era el panorama urbano y social a la llegada de la empresa?; ¿qué relación estableció la estatal en dichas ciudades con usuarios y los otros operadores de la movilización colectiva?, y por último, ¿cuáles fueron los principales logros y problemas en la creación y primeros años de funcionamiento de las Zonales de la estatal?⁶, son las interrogantes que busca responder el presente artículo. Ahora bien, este trabajo se plantea como una historia social y urbana del transporte público; siendo un estudio que vincula los fenómenos de la ciudad con aquellos de la política, observados bajo una perspectiva histórica⁷. La búsqueda de vestigios y fuentes oficiales sobre la ETCE es sin duda compleja, debido fundamentalmente a la inexistencia de un archivo de la empresa, a lo que se suma la dispersa documentación existente sobre ésta en los fondos de diversos ministerios. Por este motivo la presente investigación se ha realizado a partir de la prensa de ambas urbes. Esta documentación es especialmente rica en informar sobre el funcionamiento del servicio y sobre todo en la percepción de los usuarios de la locomoción colectiva, la que hacía décadas era muy desfavorable. En esta línea, el presente estudio se centrará en la política de transporte público

³ *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.

⁴ Junto a la ETCE se creó también la Subsecretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía, por DFL N° 88 de 12 de mayo de 1953. Este organismo tuvo todas las facultades relacionadas con el transporte y tránsito público. 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. Tal como en otros ámbitos económicos, se buscaba centralizar las funciones, con el fin de poder generar una estructura administrativa más eficiente que manejara el problema a nivel de país. Castillo S. y Vila, W. 2015. “La Empresa de Transportes Colectivos del Estado en Santiago y Valparaíso”, en *Tiempo Histórico*, N° 6, pp. 93 – 119.

⁵ Arias, K. 2012. “Ideas, intentos y fracasos en el proceso modernización administrativa entre las dos administraciones de Ibáñez (1927 – 1958)”, en *Universum*, 27, pp. 13-27.

⁶ Cabe señalar que la palabra Zonal era un concepto administrativo para referirse a las filiales de la ETCE en provincias.

⁷ Recientemente, dentro del estudio de la historia de la movilidad, se ha planteado el llamado *Movility Turn*, que se centra en las repercusiones de la interacción entre la tecnología y los medios de transporte, desde una perspectiva cultural. Se busca así reflexionar sobre las experiencias cotidianas de los usuarios del transporte. Para una perspectiva más amplia de este tipo de trabajos, véase: Divall, C. y Revill, G. 2005. “Cultures of Transport: representation, practice and technology”, *Transport History*, 26 Philadelphia, 99-111. Para el caso chileno, Errázuriz, Tomás. 2013. “Time for a change: transport and mobility history in Chile”, en *Mobility in History*, ed. P. Norton y otros (New York-Oxford: Berghahn Books, 142-148).

desplegada por el Estado, concentrándonos en el desafío que significó echar a andar las llamadas Zonales.

En base al estudio de la documentación, se plantea como hipótesis de trabajo que durante la década analizada, se produjeron fuertes contradicciones en torno a la ETCE al interior del Estado Desarrollista, repercutiendo en una serie de consecuencias negativas al desarrollo urbano de ambas ciudades, ya seriamente afectado por el constante aumento de población y carencia de servicios. Asimismo, este proceso tiene su explicación en gran medida por las distintas tendencias ideológicas que ocuparon el gobierno. No debemos olvidar que entre 1957 y 1967, fueron tres las administraciones (C. Ibáñez, J. Alessandri y E. Frei) que estuvieron a cargo de la empresa y de la política de transporte nacional. Como se verá, produjeron diferencias sustantivas en la manera de enfocar la cuestión del tránsito público.

La ETCE y la creación de las Zonales: Antofagasta y Concepción, 1957 – 1960.

Antofagasta:

Al momento de la llegada de la ETCE, la ciudad nortina contaba con una población que bordeaba las cien mil personas. Esto provocó que desde mediados del siglo veinte se profundizara su alargamiento en sentido norte-sur, por las adversidades que presenta la topografía en el borde costero, para su crecimiento hacia el oriente. El antiguo puerto de embarque de salitre originó la cuadrícula correspondiente al actual centro, mientras que al sur se instaló un nuevo y moderno puerto, utilizado preferentemente por el mineral de Chuquicamata, ubicado hacia al interior del territorio, y para el intercambio mercantil con el vecino país de Bolivia.

El puerto y la red ferroviaria dividieron la expansión de la ciudad en dos sentidos: la norte, con asentamientos e infraestructura precaria, sumado a establecimientos fabriles en el nuevo barrio industrial y cercano al viejo puerto y sus desechos tóxicos. Hacia el sur se instalaron los sectores más acomodados, principalmente en torno al eje de avenida Brasil, en cuyo centro se construyó un parque público, bordeado por grandes casas⁸. Ambas zonas de Antofagasta fueron conectadas mediante la avenida Costanera, la que aún a inicios del año 1960 estaba en la fase inicial de pavimentación⁹. En palabras de la prensa, la expansión hacia el norte y sur era un “aspecto de orden urbanístico que la ciudad está mostrando con evidencia en estos últimos años. Es ese ‘alargamiento’ de Antofagasta. Se sabe que en el sector sur se habilitarán próximamente, listas para ser habitadas, varias poblaciones de reciente construcción como la Gran Vía y la del Servicio Social”¹⁰.

⁸ Alfonso Raposo.2001.(comp.), *Espacio urbano e ideología*, Santiago, Universidad Central, 205.

⁹ “La Avenida Costanera”, *El Mercurio de Antofagasta*, 11 de abril de 1960, p 1.

¹⁰ “El aumento de la población y la extensión de la ciudad agravan los problemas en la locomoción”, *El Mercurio de Antofagasta*, 11 de abril de 1960, p. 1.

En ese contexto social-urbano, la llegada de la ETCE a Antofagasta fue realizado en 1957, siendo la tercera ciudad en contar con este servicio luego de Santiago y Valparaíso¹¹. En el caso de este puerto nortino, el gobierno estaba traspasando recursos desde 1956 (\$100 millones) a través de la Ley de Presupuestos, para la llegada de la empresa. Así lo informaba el Comité Socialista Popular, el que en junio de ese año ofició al Ministro de Economía para que la instalación efectivamente se realizara¹². Al igual que otras urbes, presentaba problemas relativos a la calidad del servicio y las permanentes alzas de tarifas. Por ejemplo, en agosto de 1953 se anunció un aumento por parte de la Junta Provincial de Tránsito, al que se opuso sin éxito el Alcalde de Antofagasta¹³. Estas subidas del precio del pasaje indignaban a la población y acrecentaban la mala opinión respecto al servicio en general.

Hasta entonces, la movilización colectiva estaba a cargo de un grupo de empresarios particulares que en su mayoría operaban antiguos y estrechos microbuses para el transporte de pasajeros, los que en casi todos sus recorridos solo abarcaban el centro de la ciudad, no alcanzando las periferias. De hecho, al poco comenzar las operaciones de la ETCE, una Comisión Técnica Municipal fiscalizó el estado de los 41 vehículos de la locomoción colectiva particular que por entonces servían a la población, quedando fuera de servicio el 30 por ciento¹⁴. Sin duda, estas cifras de microbuses, 41 para una población de cerca de 100 mil personas, era insuficiente y hacía de la llegada de la ETCE un evento que marcaría su desarrollo urbano.

Los comienzos de la Zonal Norte estuvieron marcados por el arribo de Armando Rivas, uno de los integrantes de la Comisión Especial enviada a Japón con el encargo de traer a Chile los modernos buses Mitsubishi Fuso (1956)¹⁵. Rivas fue designado Administrador Zonal de la ETCE y llegó el 5 de agosto de 1957 “para hacerse cargo de la recepción de estos vehículos y del terreno donde se guardarán mientras se habilite el local definitivo que construye la Municipalidad al norte del garaje municipal”¹⁶. El funcionario arribó acompañado de Carlos Alfaro Olivares, Jefe Técnico Zonal de la empresa, quien estaría a cargo de la mantención de la flota que llegaría a la ciudad. Estas máquinas eran buses OM Súper Taurus con capacidad para 55 pasajeros sentados, con asientos tipo butacas, contaban con un sistema de puertas

¹¹ No se abordará en este artículo el caso de la Zonal Valparaíso, ya que esta tenía sus orígenes en la expropiación por parte del Estado de la Compañía de Tranvías en la década de 1940, consolidándose esa participación a partir de 1945 con la creación de la ENT. S.A. Por otra parte, este tema ha sido ya trabajado por S. Castillo y W. Vila, “La Empresa de Transportes Colectivos del Estado en Santiago y Valparaíso”, op, cit., especialmente pp. 110 a 117.

¹² “Movilización colectiva de la Empresa de Transportes en Antofagasta – Petición de oficio”, Sesiones legislativas, Cámara de Diputados, 20ª, 20 de junio de 1956, pp. 1025 – 1026.

¹³ “Alza de tarifas de la locomoción”, *El Mercurio*, Santiago, 13 de agosto de 1953, p.26.

¹⁴ “Tres nuevos recorridos proyecta crear ETCE en el transcurso del año 1958”, *El Mercurio de Antofagasta*, 6 enero de 1958, p. 10.

¹⁵ Para detalles de esta operación, véase S. Castillo y W. Vila, op. Cit., pp. 107-110.

¹⁶ “Buses ETCE estarán en servicio los primeros días del próximo mes”, *El Mercurio de Antofagasta*, 6 agosto 1957, s/p.

delantera y trasera que funcionaban con aire comprimido, una modernización que el público no conocía y que permitía que el chofer no necesitase la ayuda de un cobrador¹⁷.

Esta partida de material rodante, adquirida entre 1954 y 1955, fue importada desde Italia a través del Instituto Nacional de Comercio (INACO)¹⁸. En su calidad de organismo independiente y único posibilitado de realizar importaciones, INACO procedió a realizar esta operación con el fin de renovar la flota de la locomoción colectiva particular, en un apoyo al gremio de microbuseros, principal propietario de las máquinas que servían al transporte público. Esta medida se contradecía abiertamente con la política del gobierno de Ibáñez, orientada a entregar amplios recursos a la ETCE. Además, la adquisición de los buses se hizo con el precio del dólar a \$110, lo cual era un alto valor para la época. Esto tuvo severas consecuencias, ya que en el contrato suscrito entre los empresarios particulares e INACO, una cláusula estableció que el costo de venta y la deuda se harían de acuerdo con el precio del dólar al momento de efectuar la operación: debido a la inflación galopante, los microbuseros que compraron aquellos buses OM, debieron pagar dos y tres veces el precio original. Todo ello repercutió en que INACO no pudiera vender 151 buses que permanecían guardados, pese al déficit de transporte que se registraba en la capital y las principales ciudades chilenas¹⁹.

Después de un par de años guardados, en 1957 fueron finalmente entregados a la estatal para su posterior distribución en Antofagasta y Concepción. En total, fueron 74 máquinas las que la ETCE repartió a sus dos Zonales: 24 a la primera y 50 a la segunda, quedando otros diez buses en Santiago paralizados por la carencia de repuestos. Ahora bien, en el caso del puerto nortino, este obstáculo en la administración de la estatal fue previsto por Armando Rivas, ya que el nuevo Jefe Zonal recibió, junto con los buses, 250 kilos de repuestos para los mismos, los que tal como veremos más adelante fueron insuficientes para el despliegue en terreno de la empresa²⁰.

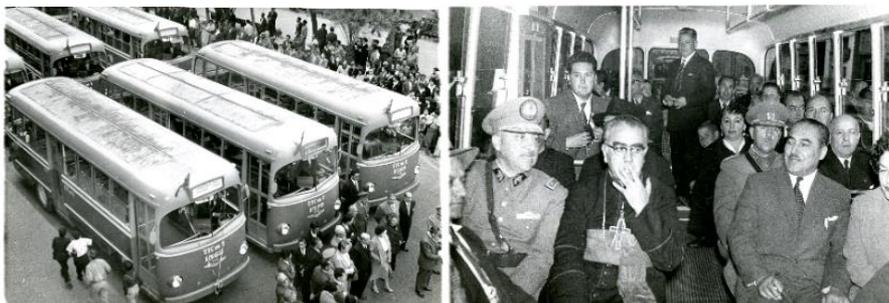
¹⁷ A pesar de que popularmente estos buses fueron conocidos como Fiat OM, e incluso fueron así nombrados en la prensa, no eran Fiat. Eran de la fábrica italiana OM, que años después fue adquirida por la empresa Fiat.

¹⁸ INACO fue creado por la ley Nº 8.707 de 19 de diciembre de 1946, la cual disponía que tanto el Senado como la Cámara de Diputados debían tener dos representantes cada uno en ciertos directorios o comisiones administradoras de todos los entes estatales autónomos o semiautónomos (...) Aunque la intención de la ley era facilitar el cumplimiento del deber parlamentario de supervisar la administración fiscal dando al Congreso participación directa en la gestión y administración de entes autónomos o semiautónomos, *en la práctica otorgó a los parlamentarios y a sus respectivos partidos una rica fuente de poder político*. El llamado poder invisible derivado de las consejerías parlamentarias significaba que, en la apertura de cada legislatura, se trababa una verdadera batalla política entre los partidos por el control de dichos cargos". Véase Federico Guillermo Gil, *El sistema político de Chile*, Andrés Bello, Santiago, 1969, pp 125 - 126). El énfasis es nuestro.

¹⁹ Estos buses OM fueron una importación de 381 vehículos, de los cuales 230 se vendieron a los empresarios particulares locomoción colectiva, quedando 151 en bodegas sin poder ser comercializados. De estos, 11 fueron adquiridos por la Municipalidad de Maipú, mostrando un temprano caso de servicio de transporte público municipal. *Informe Comisión Especial designada para conocer el problema de la locomoción colectiva en Santiago. Cámara de Diputados, legislatura extraordinaria*, 11 de diciembre de 1956, pp. 1895 – 1896.

²⁰ "El 17 inaugurará servicio ETCE; desde ayer están en Antofagasta nuevos buses", *El Mercurio de Antofagasta*, 13 de septiembre de 1957.

La Zonal Antofagasta inició sus funciones el 16 de septiembre de 1957, coincidiendo con las vísperas de las fiestas patrias, lo que dio un mayor impacto a la ceremonia de inauguración. En pleno puerto y frente a una numerosa concurrencia, el Intendente Pastor Martín destacó que los servicios de la ETCE “constituyen un paso más en su camino de adelanto y progreso. Desde hace muchos años se ha luchado porque Antofagasta cuente con mejores medios de movilización”. Por su parte, el Alcalde habló a los antofagastinos “para pedirles que cuiden y protejan estas máquinas como si fueran propias; ellas son el producto de una larga y sostenida lucha, y no sería justo que todo el esfuerzo desplegado, todo el gasto realizado, se frustrara por una falta de comprensión y apoyo que no tendría justificación alguna”. Esta solicitud del edil evidencia uno de las grandes críticas de la ENT y luego de la ETCE respecto a los usuarios chilenos: la destrucción del mobiliario interior de los vehículos. Por último, el Administrador Zonal Armando Rivas destacó el apoyo que había tenido a su llegada a la ciudad y la “difícil tarea de organizar estos servicios, pero que, gracias a los esfuerzos del Intendente, del Alcalde y Regidores he podido allanar todas las dificultades y es así que tengo espacio de sobra donde guardar los buses”²¹.



Imágenes 1 y 2. Desfile de inauguración del servicio de buses OM de la ETCE en Antofagasta. A la derecha autoridades civiles, militares y eclesiásticas, durante el primer recorrido al interior de un bus OM en Antofagasta, 16 de septiembre de 1957, autor desconocido, Colección Armando Rivas.

Se configuraba un escenario optimista para el desenvolvimiento de la empresa, ya que los 10 buses iniciales atenderían dos líneas, con 5 máquinas cada una, ellas fueron: Nº 2 Población oriente-Caracoles-Prat-La Favorecedora-Baños y Nº 3, Población Lautaro- Iquique, Av. Brasil-Baños Municipales. El horario de funcionamiento sería entre las 6:30 de la mañana y las 22:30 de la noche. Pocos días después de inaugurado el servicio, *El Mercurio de Antofagasta* señalaba entusiasmado:

“Un numeroso público, como no se ha visto en otros años, se dirigió durante todo el día de ayer al sector sur de la ciudad (...) Los 10 buses contribuyeron en forma eficaz a descongestionar el intenso tránsito al movilizar a miles de personas con gran rapidez y

²¹ “Desde hoy Antofagasta vive nueva etapa de su movilización colectiva. Ayer fueron bendecidos los buses”, *El Mercurio de Antofagasta*, 16 de septiembre de 1957.

eficacia. Los antofagastinos contaron durante todo el día con un servicio de movilización que pueden calificarse de inmejorable (...) se evitó así el espectáculo característico de otros años, los virtuales asaltos a los microbuses”²².

Se esperaba que la implementación del servicio generara nuevos hábitos en los usuarios, dejando atrás algunas de las antiguas conductas que rodeaban al sistema de locomoción colectiva de la ciudad; así, todos entusiasmados, aplaudían lo que aparentemente sería un símbolo de modernidad. Sin embargo, al día siguiente de esta noticia, se informaba de las primeras destrucciones del mobiliario interior de los buses, confirmando el temor manifestado en las palabras del Alcalde citadas antes²³. Dos semanas después el Administrador Zonal se quejaba a través del mismo diario, de uno de los constantes problemas que experimentaba la filial de la ETCE en Antofagasta: su relación con los escolares, ya que éstos en numerosas ocasiones rayaban y destruían los asientos de los buses²⁴.

En paralelo a estas tensas relaciones entre la empresa y los usuarios, se debió afrontar un obstáculo mayor, el de la carencia de un garaje adecuado para el mantenimiento de los OM. Este problema, que estuvo presente desde la inauguración del servicio, se resolvió de forma provisoria a través de las facilidades dadas por la empresa Copec, para que ocupara su garaje ubicado en calle Latorre esquina 21 de mayo y de la municipalidad que facilitó el depósito. Sin embargo, desde el 1 de octubre de 1957, cuando se incorporaron 10 nuevos buses a la flota, la urgencia por contar con un garaje y depósito propio tensó las relaciones entre las autoridades de la ciudad y el Administrador Zonal de la empresa. Este último exigía que la municipalidad cumpliera su promesa de entregar en comodato un espacio adecuado. En enero de 1958 la situación llegó a un límite: al bus Nº 1379 debió sacársele el motor para su completa revisión, pero el trabajo no pudo realizarse en Antofagasta, implicando un costoso flete para Santiago, más las negativas consecuencias que esto tenía para el servicio²⁵.

Poco después se obtuvo finalmente la entrega del nuevo garaje por parte del municipio, el que contaba con un elemento clave de infraestructura: los pozos para hacer las revisiones del motor y carrocería de los buses, acompañados de una pequeña maestranza. De esta manera, se constata que cerca de cinco meses le costó a la empresa la obtención de sus condiciones óptimas de operación. Para entonces, Armando Rivas dirigía una planta compuesta por 6 empleados, 4 inspectores, 3 técnicos, 46 choferes y 10 obreros entre mecánicos y oficiales, es decir, un total de 69

²² Además, una línea tenía recorridos periódicos al puerto de Mejillones, distante a 65 kms., favoreciendo la precaria conexión entre ambas ciudades. “57 Buses ETCE contribuyeron a descongestionar tránsito”, *El Mercurio de Antofagasta*, 20 de septiembre de 1957, s/p.

²³ “Diversos atentados contra los buses de la ETCE”, *El Mercurio de Antofagasta*, 21 de septiembre de 1957, s/p.

²⁴ “Perjuicios a los buses hechos por escolares”, *El Mercurio de Antofagasta*, 5 de octubre de 1957, s/p.

²⁵ “En pésimas condiciones se está trabajando en el mantenimiento y reparaciones de buses de ETCE”, *El Mercurio de Antofagasta*, 7 de enero de 1958, s/p.

trabajadores, que en conjunto operaban 24 buses, ya que la flota había sido aumentada en 4 nuevas máquinas gracias a las gestiones del propio Rivas ante la dirección de la empresa en Santiago²⁶.

Pese a todas las dificultades con las que se topó la Zonal Antofagasta, a dos años de iniciado su funcionamiento la dotación de buses aumentó a 32, mientras que en 1960 este número llegó a 43²⁷. Con todo, la prensa local expresaba que esa flota, “es prácticamente insuficiente para el gran público que ocupa este medio de locomoción para trasladarse de uno a otro lado de la ciudad”. Lo que significaba que apenas existía un bus estatal por aproximadamente 2.300 habitantes. Además, se indicaba que el servicio funcionaba entre las 6 am. hasta la medianoche, para luego emprender “rumbo al garage, donde son sometidos a prolijas revisiones para reiniciar en 4 o 5 horas después, su rutinaria labor”²⁸. El mismo medio agregaba que esa insuficiencia era evidente en el periodo escolar, ya que, “Los miles de estudiantes que acuden a los distintos colegios copan todos los buses entre las 7 y 8:30 de la mañana, entre las 11 am. y 1 de la tarde y entre las 4:30 y 8:30 de la noche, horas en que también el gran público espera, en los paraderos y terminales, el mismo medio de locomoción”²⁹. La instalación y primeros años de servicio de la ETCE en Antofagasta demostraba los desafíos y complejidades que enfrentó la empresa en su extensión del servicio a regiones. Esto sobre todo por falta de infraestructura (garaje) y repuestos. Como veremos a continuación, esto se replicó en el sur del país.

Concepción:

La estructura interna de esta ciudad del sur de Chile se caracterizaba por su extendido plano de damero, así como el desarrollo de un centro administrativo y comercial, además del moderno barrio universitario que albergaba a la Universidad de Concepción. La vía ferroviaria, con grandes instalaciones al borde del río Biobío, detuvo el avance urbano hacia el suroeste, pero no impidió que familias de escasos recursos se asentaran justo allí, entre el borde fluvial y del tendido ferroviario. Uno de los aspectos más destacados de Concepción, fue su conurbación con el puerto de Talcahuano, incluyendo las poblaciones de Hualpencillo y las instalaciones industriales de Huachipato y San Vicente³⁰. De esta manera, el conurbano Concepción-Talcahuano se convirtió en el más poblado del sur del país. En 1960, la provincia de Concepción tenía 540 mil habitantes, de los cuales sólo 98 mil eran rurales. La ciudad de Concepción contaba con 148 mil personas –la tercera más poblada del país luego de Santiago y Valparaíso-

²⁶ “Tres nuevos recorridos proyecta crear ETCE en el transcurso del año 1958”, *El Mercurio de Antofagasta*, 6 de enero de 1958, s/p.

²⁷ “Dos años cumple hoy en esta ciudad la Empresa de Transportes Colectivos del Estado”, *El Mercurio de Antofagasta*, 16 de septiembre de 1959, s/p.

²⁸ “El aumento de la población y extensión de la ciudad agravan los problemas de la locomoción”, *El Mercurio de Antofagasta*, 11 de abril de 1960. La referencia al horario de salida de los cines (medianoche) es un indicio de una actividad nocturna que congregaba a numeroso público, actividad de entretenimiento y sociabilidad en una época donde aún la televisión y los televisores eran de incipiente penetración en el país.

²⁹ *Ibíd.*

³⁰ A. Raposo 2001. (comp.), *Espacio urbano e ideología*, op. Cit., pp. 205-206.

mientras que Talcahuano llegaba a los 83 mil. Asimismo, comunas más pequeñas, tales como Tomé, Penco, Coronel y Lota sumaban cerca de 125 mil habitantes³¹.

Estos dos últimos polos, especialmente el primero, habían sido agentes de expansión habitacional, lo que repercutió en extensas demandas tanto de esos lugares como de la capital provincial, sobre las necesidades de transporte público. En Biobío, el requerimiento por una mejor locomoción colectiva era reiterado en sus principales núcleos urbanos: Concepción y el puerto de Talcahuano. Uno de los principales problemas que afectaba a los penquistas era la mala condición del parque vehicular de la locomoción colectiva. En general, fueron cotidianas las denuncias sobre este problema, las que a su vez alimentaban el anhelo de toda la provincia de contar con los servicios de una empresa que mejorara la calidad del transporte público. Inclusive se organizó una campaña por parte del diario *El Sur* para extender el servicio al populoso puerto de Talcahuano³². Este último problema expresaba gráficamente que los empresarios particulares no se interesaban por servir a lugares con mala o nula pavimentación, o con difícil acceso. De hecho, en marzo de 1957 el Intendente Provincial, Alberto Carrasco, propició la eliminación de todos los microbuses en mal estado, manifestando “que había llegado el momento de proceder sin contemplaciones y dar las más amplias facilidades para que los buses de la ETCE puedan ir copando todos los recorridos y remplazar a los actuales empresarios que no muestran interés alguno en mejorar el servicio”³³. Las esperanzas puestas en la estatal llevaban a señalar que “se obtendría la extensión de los recorridos hasta barrios que actualmente carecen de todo medio de locomoción”³⁴.

Precisamente en medio de esta escasez de máquinas, el diputado socialista por Concepción, Albino Barra, solicitó en oficio al Ministro de Economía, dar cuenta de las gestiones hechas por la Municipalidad de dicha urbe, que pedía en reiteradas oportunidades:

“...un pronunciamiento definitivo del Ministerio de Economía y Comercio en cuanto a la posibilidad de que se envíen buses a la Empresa de Transportes Colectivos para que sirvan la locomoción urbana y la suburbana entre Concepción y Chiguayante, Concepción y Penco y Concepción y Talcahuano (ya que) Actualmente, estos servicios son atendidos por concesionarios, y hay algunos, como el que tiene a su cargo la atención de la locomoción

³¹ Dirección de Estadística y Censos, *Censo de Población 1960. Resumen País*, Santiago, s/e, 1960, p. 136-138.

³² Empresa de Transportes Colectivos del Estado debe extender su servicio a nuestro puerto”, *El Sur*, Concepción, 24 de marzo de 1957, p. 11. “Solamente 23 microbuses son superiores a 1948 en recorridos urbanos de la ciudad”, *El Sur*, Concepción, 27 de marzo de 1957, p. 8. La campaña del diario *El Sur* es una buena muestra de relación entre la prensa y el mejoramiento del transporte público. Respecto a Talcahuano indicaba que el actual (transporte público) es a tal grado deficiente, que no solo no cubre en mínima parte las necesidades de la ciudad, sino que además crea gravísimos problemas de carácter general y de seguridad para peatones y demás vehículos (...) se hace indispensable la traída de los buses de la ETCE”, “Extensión de servicios de Empresa de Transportes paliaría el problema de la locomoción”, *El Sur*, Concepción, 30 de marzo de 1957, p. 12.

³³ “Eliminación de los microbuses en mal estado propondrá intendente”, *El Sur*, Concepción, 24 de marzo de 1957, p. 11.

³⁴ “La ETCE ratificó oficialmente el envío de buses a Concepción”, *El Sur*, Concepción, 11 de abril de 1957, p. 7.

colectiva entre Concepción y Chiguayante, que comete verdaderos abusos con la población. En efecto, los vehículos son de la peor calidad que es posible imaginar y las tarifas son por demás alzada para recorridos que, a veces, no son de una extensión superior a cinco o seis kilómetros. Fuera de esto no tiene horario de ninguna naturaleza y como las máquinas son de mala calidad y se encuentran deterioradas, permanentemente están fuera de uso”³⁵.

Tal como en otras ciudades del país, el transporte público en Concepción se realizaba por medio de microbuses que distaban de entregar un servicio de calidad. Al igual que en Antofagasta, el arribo de la empresa se produjo en 1957, cuando una primera partida de cincuenta OM Super Taurus llegaron a la capital penquista, siendo depositados en el regimiento ‘Guías’ del Ejército. La llegada del material rodante se produjo el 28 de abril, iniciando funciones el 6 de mayo del mismo año. El día de la inauguración concurrió el director de la ETCE, Enrique Berguecio, quien junto al Arzobispo Arturo Mery bendijo los primeros 15 modernos buses de la compañía estatal³⁶.

Los buses fueron distribuidos en cuatro líneas: N° 1 ‘Lorenzo Arenas-Puchacay’ con quince máquinas; Línea N° 2 ‘Concepción-Chiguayante’ con cuatro; Línea N° 3 ‘Concepción-Penco’ con seis buses y la Línea N° 4 ‘Estación-Tucapel’ con siete. Para estos recorridos se trajeron 8 choferes de la planta de la ETCE de Santiago y el mismo número de instructores mecánicos destinados a operar las primeras máquinas y capacitar al nuevo personal que se sumaría³⁷. Por otra parte, el Director general de la ETCE determinó que sería una empresa privada la encargada de la mantención mecánica de los buses hasta la instalación definitiva de los garajes de la Zonal, además de contar con dos técnicos italianos de la Fiat³⁸. En cuanto a la recepción de la población, tal fue la algarabía por estos nuevos recorridos que en junio de 1957 una numerosa delegación de vecinos de Penco visitó *El Sur* para agradecer a las autoridades la llegada de los buses de la ETCE, “ya que anteriormente no existía un buen servicio de locomoción para Concepción”³⁹. Casi en paralelo, residentes de Chillancito solicitaron a la Junta Reguladora del Tránsito (municipal) que la empresa estatal pusiera en servicios buses en la línea Lorenzo Arenas-Chillancito, debido a la deficiente locomoción colectiva con la que contaban hasta entonces⁴⁰.

³⁵ “El señor Barra hace presente la necesidad de mejorar los servicios de locomoción colectiva urbana y rural de la provincia de Concepción, y solicita se dirija oficio al señor Ministro de Economía al respecto”. Cámara de Diputados, sesión 7ª en miércoles 17 de abril de 1957, pp. 288-289.

³⁶ “La ciudad cuenta desde ayer con un moderno servicio de buses para locomoción colectiva”, *El Sur*, Concepción, 7 de mayo de 1957, p. 1.

³⁷ “El sábado llegaron los primeros 15 buses, y el lunes el director general de la ETCE”, *El Sur*, Concepción, 25 de abril de 1957, p. 6.

³⁸ “La ETCE traerá 15 nuevos buses en próximos días y construirá gran estación de servicio”, *El Sur*, Concepción, 7 de mayo de 1957, p. 9.

³⁹ “Vecinos de Penco agradecen a las autoridades servicios de la ETCE”, *El Sur*, Concepción, 19 de junio de 1957, p. 6.

⁴⁰ “Vecinos de Chillancito piden para ese barrio buses Fiat de la ETCE”, *El Sur*, Concepción, 29 de junio de 1957, p. 6.

A pesar de las buenas intenciones manifestadas en la puesta en escena de la ETCE en Concepción, a un año de ser inaugurado el servicio, sólo treinta y dos buses estaban operativos. Como asumía la propia Zonal, “es claro que estas cantidades varían de acuerdo con las necesidades mismas de cada una de las Líneas y del número de máquinas fuera de servicio, por las *pannes* producidas durante el desarrollo de nuestras labores cotidianas en la calle”⁴¹. Una de las causas principales en este deterioro de las máquinas –problema que se repetía también en Antofagasta, Valparaíso y Santiago- fue el mal estado de las calles y caminos por donde correrían las líneas. A pesar de que choferes extremaban su precaución al recorrer las vías no pavimentadas o en evidente mal estado, la presión por lograr una buena frecuencia causaba muchas veces que los OM se averiaran rápidamente, sumándose al problema de la falta de repuestos y de la carencia de un taller mecánico apropiado.

A cargo de solucionar estas dificultades estuvo el primer Administrador de la Zonal Sur de la ETCE, Raúl Verdugo Lara, quien luego de una corta gerencia dejó su lugar a Isidro Mas Bove. Este último era un funcionario con 28 años de trayectoria y estuvo encargado de viajar a Francia en comisión de servicio para la supervisión de la compra de buses Berliet en 1953⁴². Mas fue quien puso a andar definitivamente a la empresa en Concepción, quedando a cargo de una planta administrativa compuesta por 17 funcionarios y otra auxiliar que constaba de 17 inspectores y 122 choferes, sumando un total de 156 funcionarios de la ETCE en Concepción y sus alrededores⁴³. En su mayor parte, dicho personal había sido reclutado en la misma capital provincial, ya que fue extendida la negativa de los funcionarios de Valparaíso y Santiago por trasladarse a vivir al sur⁴⁴.

Fueron esos mismos trabajadores uno de los actores más críticos respecto al funcionamiento de las filiales y de la empresa misma. A través del periódico *El Despertar Penquista*, tardaron poco más de un año en denunciar que la Zonal Concepción había nacido “como un hijo sin hogar ni con los medios necesarios para subsistir”, enumerando extensamente las fallas en el funcionamiento institucional:

“La Administración comenzó a funcionar en una casa habitación con las consiguientes incomodidades para el personal, quienes en muchas oportunidades recibían órdenes en la vereda (pagos, boletos, horarios, etc.). Conjuntamente se creaba el problema dónde estacionar los buses al término de sus jornadas de 18 y 20 horas diarias. Se les ubica en los

⁴¹ “Un año de vida”, *El Despertar Penquista*, “órgano oficial del personal de la E.T.C. del E. Concepción”, Año 1-N° 1, 1 de mayo de 1958.

⁴² Isidro Mas Bove ingresó en 1930 a la Compañía de Tranvías, donde fue nombrado oficinista en maestranza, en 1950 fue nombrado como Jefe Sección Automóviles de la ENT, en 1954 (a su regreso de Francia) Ayudante Jefe de la Sección de Buses de la ETCE, al año siguiente Jefe de Garage de Buses y en 1956, Jefe Técnico de Adquisiciones, puesto previo a ser Administrador Zonal de la ETCE en Concepción. “La ETCE en la ciudad de Concepción”, *El Despertar penquista*, N° 1, 1 de mayo de 1958. Para más detalles sobre la adquisición de las máquinas francesas véase S. Castillo y W. Vila, op., cit., pp. 102-103.

⁴³ *Ibíd.*

⁴⁴ *El Despertar penquista* N° 2, Concepción, 1 de junio de 1958, s/p.

corrales municipales, lugar que no reunía las condiciones mínimas para un servicio técnico. [...] los funcionarios capitalinos no tuvieron interés en prestar sus servicios en esta localidad, por el clima, costo de la vida, casas, etc., por lo tanto se debió contratar empleados sin mayor selección humana [...] Sigue a esto la carencia de elementales herramientas bases para reparaciones, repuestos en número que permitieran cubrir cualquier falla mecánica, agreguemos la mala calidad de la pavimentación en las principales arterias de la ciudad, ‘baches’ que a la larga significarían muchas veces quiebra de resortes, la falta de una campaña sistemática en el sentido de viajar en los servicios de locomoción colectiva, para evitar todo aquello que hoy el pasajero reclama; atraso en los horarios, interrupción, etc., y otros detalles que no valdría mencionar pero son bien conocidos de muchos. [...] ¿Cuál fue el resultado de toda esta improvisación? ‘Buses en Depósitos’...por fallas mecánicas, choques por otros conductores que no respetan los reglamentos del Tránsito, destrucciones por parte de los pasajeros, roturas de resortes, mecánicos que tenían que trabajar a la intemperie, la falta de cooperación del público (evitar aglomeraciones en los paraderos, pagar con el pasaje exacto, facilitar la subida y no hacer ‘tacos’ en el pasillo), etc...y todo lo de imaginar que origina lo que hemos llamado ‘improvisación’ [...]”⁴⁵.

El testimonio presentado muestra los problemas de funcionamiento de la ETCE en Biobío tenían un doble obstáculo: por una parte, la deficitaria planificación urbana, expresada en una caótica relación entre transporte público e infraestructura. Por otra, las conductas sociales, ya que también se denunciaron daños de los usuarios a las máquinas, tal como en Antofagasta⁴⁶. Respecto a lo primero, la escasa inversión que desde el gobierno central se destinaba para el desarrollo de la ciudad era una deuda que se arrastraba por años y que afectaba principalmente al sistema vial, incluso en céntricas avenidas. En segundo lugar, los maltratos de los pasajeros a la flota ETCE fueron publicitados a los pocos días de inaugurado el servicio, de hecho, el personal de carabineros vigiló constantemente las líneas Lorenzo Arenas-Puchacay y Concepción-Chiguayante para que no se dañara ni el mobiliario interno ni la carrocería de los vehículos. Pese a los daños, la prensa expresaba que “los vehículos fiscales (son los) que el público prefiere por ser más rápidos y ofrecer mayores comodidades”⁴⁷. Por lo que revelan las fuentes, pese a esta valoración positiva de los usuarios, la actitud o práctica social de la destrucción del mobiliario acompañó toda la existencia de la ETCE, estando también presente – y quizás con mayor intensidad- entre los autobuses de los empresarios particulares.

⁴⁵ “Lo que la opinión pública no conoce de la E.T.C. del E” (editorial), *El Despertar penquista*, N° 3, Concepción, 1 de julio de 1958, s/p.

⁴⁶ Para el caso de Concepción, la mayor cantidad de actos de vandalismo contra las máquinas de la ETCE, consistieron en que “en su mayoría han sido despojados de la esponja y tapiz que proporcionan blandura y presentación. [...] la desaparición de las manillas de la puerta de escape del conductor; las perillas de la palanca de cambio; los timbres, tienen una respuesta. Las averías por choques, roces, fuera y dentro del Depósito, tienen otra. La destrucción de los asientos es más amplia, se encuentra en los miles de personas que ocupan a diario estos servicios. “Inaudito”, *El Despertar penquista*, N° 6, Concepción, noviembre de 1958, s/p.

⁴⁷ “Irresponsables han comenzado a dañar nuevos buses de la ETCE”, *El Sur*, Concepción, 9 de mayo de 1957, p 8.

Estos últimos, a su vez, vieron a la empresa estatal como su directa competencia, lo que dio pie para malas prácticas por parte de los choferes de la locomoción colectiva particular contra los buses públicos. Según el diario *El Sur*, los conductores fiscales eran “molestados por los microbuses de empresarios particulares cuyos choferes esperan a las salidas del paradero para seguirlos de inmediato, entorpeciendo su labor e intentando ganar el mayor número de pasajeros”⁴⁸. Sin duda, esto significó otro obstáculo en el ya complejo escenario en que se desenvolvía la Zonal Concepción, y graficaba la importancia que seguían teniendo los microbuseros, pese a las extensas campañas de denuncia sobre el mal estado de las máquinas y la conducta poco cívica de sus choferes⁴⁹.

A pesar del oscuro panorama que se vivía al interior de la filial penquista, la última cuenta pública del presidente Carlos Ibáñez destacó como uno de los grandes logros de su administración, la creación de las Zonales de Antofagasta y Concepción. De acuerdo a su opinión, con ello se solucionaba “el agudo problema de transporte urbano de ambas localidades”⁵⁰. Quizás la visión del mandatario era demasiado optimista y sin duda respondía a su posición en el centralizado sistema de funcionamiento del Estado desarrollista. Prueba de ello es que ya en noviembre de 1958, el diario de los trabajadores denunciaba cómo la filial penquista se encontraba “a la deriva”. Se acusaba precisamente al centralismo en la toma de decisiones como el gran causante de esa situación, ya que los asuntos eran dirigidos sólo desde Santiago. Además, hasta esa fecha (un año y medio desde la puesta en marcha de la Zonal), en la filia, no contaba: “con bancos de prueba, ni una rampla o dique para engrase, gatas y otros vitales elementos para la correcta atención en la conservación y reparación del material”⁵¹. Poco después se denunciaba por el mismo medio que los buses no tenían espejo retrovisor, con las previsible consecuencias de accidentes que esto tenía⁵². Es decir, la Zonal Concepción no contaba con las mínimas condiciones de operación.

Esta fragilidad era experimentada cotidianamente por los usuarios, en especial cuando había una de las frecuentes *pannes* que experimentaban los buses. Algunos trabajadores advertían que cuando un vehículo de estos caía en aquella situación, la respuesta de la empresa demoraba cerca de una hora y media para que los mecánicos pudieran llegar a atenderlos, tardanza acentuada en muchas ocasiones por cambios de turno y horas de colación. Por ello el medio de prensa obrero expresaba que: “Si bien es cierto que la hora de refrigerio es sagrada, no es menos cierto que nuestro patrón (público) queda abandonado y pierde dinero el otro

⁴⁸ *Ibíd.*

⁴⁹ “Solamente 23 microbuses...” *op.*, cit. *El Sur*, Concepción, 27 de marzo de 1957, p. 8. En marzo de 1957 la Dirección del Tránsito entregó al alcalde de la comuna, Marcos Ramírez, la nómina de microbuses en servicio: en total había 68 máquinas de empresarios que circulaban dentro de la ciudad de Concepción, cubriendo los recorridos entre Lorenzo Arenas – Puchacay y Lorenzo Arenas – Chillancito.

⁵⁰ *Mensaje de S.E. El Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo al Congreso Nacional al inaugurar el período ordinario de sesiones. 21 de mayo de 1958, s/p.*

⁵¹ “La zonal penquista a la deriva”, *El Despertar penquista*, N° 6, noviembre de 1958, s/p.

⁵² “Un problema, una solución: el retrovisor”, *El Despertar penquista*, N° 7, diciembre de 1958, s/p.

patrón, ETCE y todo por no haber un hombre de turno para salir en cualquier momento”⁵³. Tal como lo podemos observar, la expansión provincial de la empresa al sur del país fue una experiencia que demostró en sus primeros años la abismante diferencia entre proyecto y realidad en la construcción de esta importante política pública. Esto debido principalmente a la falta de experiencia previa en la materia y al nivel de improvisación. Hechos que, si bien se dieron en las ciudades de la zona central, no fueron tan notorios como en la Zonal Sur.

Con todo, es de justicia señalar que fue durante la administración de Ibáñez que la estatal creció ostensiblemente en inversión y cobertura. Mientras que la antigua ENT S.A disponía de 130 trolebuses, 100 buses y 146 tranvías sólo para Santiago y Valparaíso, para 1958 la ETCE disponía en su flota de 230 trolebuses y 591 buses (incluyendo vehículos paralizados y fuera de funcionamiento), reduciendo los tranvías a 91 unidades que sólo operaban en Santiago. Por otra parte, hubo un claro aumento en el número de pasajeros movilizados: mientras que en 1952 viajaron 645.473 personas en los medios de movilización señalados, en 1957 lo hicieron 972.945. Esta última cifra, desde luego incluía, a las nuevas filiales de Antofagasta y Concepción⁵⁴. Este proceso de expansión sería detenido drásticamente y con diversas implicancias por la administración venidera.

Una reforma a la derecha. El gobierno de Alessandri y la ETCE.

A partir de la llegada al poder del presidente Jorge Alessandri (1958-1964), la estatal y sus Zonales vivieron un estancamiento de su expansión. Esta política gubernamental se aplicó no solo a la empresa, si no a numerosos organismos fiscales que habían crecido o surgido a partir de las reformas administrativas de Carlos Ibáñez. En efecto, el gobierno de Alessandri, de marcada tendencia liberal, fue bastante distinto a los sucesivos mandatos que había dirigido al país desde 1938, todos caracterizados por una fuerte participación estatal en la economía. De hecho, fue el primer gobierno claramente identificado con la derecha durante el nacional-desarrollismo. Sus principales políticas giraron en torno a la eliminación de “las barreras del comercio exterior y los controles al movimiento de capitales (además) se otorgaron franquicias tributarias y se liberalizaron los precios a la vez que se tomaban medidas contra los monopolios y la especulación”⁵⁵.

Siguiendo esa lógica, la lectura de las fuentes para sus primeros años de gobierno, nos revelan un ‘frenesí’ por la reorganización del aparato público y a través de ello conseguir el objetivo político de lograr ser un gobierno de carácter técnico, apolítico y eficiente⁵⁶. De esta

⁵³ “Primero el Público, nuestro patrón”, *El Despertar penquista*, N° 7, diciembre de 1958, s/p. (Negritas en el original).

⁵⁴ *Mensaje de S.E. El Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo al Congreso Nacional al inaugurar el período ordinario de sesiones. 21 de mayo de 1958.*

⁵⁵ Correa S. y otros. 2001. *Historia del siglo XX chileno*, Santiago, Sudamericana, p. 208.

⁵⁶ El gabinete estaba compuesto por independientes y en rigor los partidos políticos no aportaron integrante alguno, aunque sí apoyaron la política alessandrista desde el Congreso, contando incluso con la cooperación del Partido Radical, para entonces el principal sostenedor del proyecto nacional-desarrollista y que había gobernado Chile entre 1938 y 1952. *Ibid.*

manera, se apuntaba a corregir los errores surgidos a partir de lo que se consideraba una visión en extremo estatista. En sintonía con este diagnóstico, la crítica de la prensa conservadora apuntaba al “monopolio estatal”, sobre todo durante el mandato de Ibáñez, el cual se tradujo - en opinión del diario *El Mercurio*- en la “carestía de los consumos, baja calidad y aprovisionamiento tardío. La población vivía en la incertidumbre, persiguiendo por los almacenes las mercaderías y formando colas degradantes para alcanzar lo indispensable”⁵⁷.

Por ello, en el mundo conservador y liberal era celebrada la llegada de una tecnocracia proveniente del mundo privado y vinculada a la centroderecha, fenómeno que ha sido denominado como ‘el gobierno de los gerentes’. Partiendo por el primer mandatario -ingeniero civil, ex presidente de la Compañía manufacturera de Papeles y Cartones, ex ministro de González Videla y ex presidente de la Confederación de la Producción y el Comercio- fueron dichos ‘gerentes’ los encargados de llevar adelante un ambicioso plan de reestructuración de los servicios fiscales. Esto ocurrió en los niveles burocráticos y técnicos, esto es subsecretarías y ministerios de índole política y económica (interior, hacienda, relaciones exteriores, etcétera) y otros de carácter más ejecutivo (como obras públicas y economía, entre otros).

Al momento del arribo a La Moneda de Alessandri, la situación económica de la ETCE estaba en un serio desequilibrio financiero. Así, el balance correspondiente al año 1959 arrojaba una pérdida de alrededor de cinco millones de pesos. En detalle, las entradas de la ETCE estaban compuestas por la venta de pasajes y otras ajenas a su explotación (arriendo de propiedades, venta de materiales, entre otras). Dentro de las primeras podemos destacar que eran los buses que circulaban por Santiago los que dejaban el mayor número de recursos, totalizando más de seis millones de pesos. Le seguían los trolebuses con un aporte de más de un millón y medio de pesos, entradas a las que se sumaban las de los últimos tranvías que circulaban por la capital, con 13.800 pesos, representando el ingreso más reducido de la empresa por este concepto. En Concepción, en tanto, los buses dejaban más de 280 mil pesos, mientras que en Antofagasta era la menor recaudación de las Zonales, con 164 mil pesos. Estas entradas, más aquellas que no correspondían a la venta de boletos, totalizaban más de ocho millones y medio de pesos. Mientras que los egresos de la estatal (sueldos del personal, reparación de maquinarias entre otros) para 1959, fue de \$13.597.260, diferencia que producía el déficit mencionado anteriormente⁵⁸.

Esta delicada situación financiera afectó no sólo a la empresa, sino al Gobierno de Alessandri en su conjunto, ya que tuvo un declive después de dos años de relativa exitosa gestión económica. A partir de 1960 (y reforzado por el terremoto de agosto de ese año), debió enfrentar el estancamiento económico y el alza de la inflación. Desde luego, las empresas fiscales de transportes dentro de las cuales estaba la ETCE, se vieron resentidas, por lo que en

⁵⁷ “Política de gerentes” (editorial), *El Mercurio*, Santiago, 16 de febrero de 1960, p. 2.

⁵⁸ “Aprueba presupuesto de entradas y gastos de la ETCE para el año 1959”, Archivo Subsecretaría de Transportes, vol. 31, Decretos, enero 1960. Para el caso de Valparaíso, en cambio, los principales ingresos correspondían a los trolebuses, con más de quinientos mil pesos, el doble de los que proporcionaban los buses.

1961 Alessandri solicitó al parlamento la aprobación de una inyección de un millón de escudos para la estatal, evidenciando su desfinanciamiento crónico, pese a todas las medidas tomadas⁵⁹. Esta petición también involucraba solicitar capital extraordinario para las otras estatales de transporte, como Ferrocarriles del Estado y la Empresa Marítima del Estado, dando cuenta del inestable estado económico de las mismas.

En este cuadro, la ETCE tuvo una intervención de envergadura, modificando su estructura existente durante sus 7 primeros años de vida. La reforma de la ETCE, efectuada mediante el DFL 169, de 17 de marzo de 1960, buscó frenar el crecimiento de la Empresa, especialmente su expansión territorial, contraviniendo 15 años de política pública que habían comenzado en 1945 con la ENT S.A. y que apuntaban a, por un lado, la mayor participación estatal en el transporte público y por otro, a servir a la cada vez mayor población de las principales urbes chilenas. En rigor, el DFL 169 tuvo varios aspectos novedosos; por ejemplo, suprimió el derecho a sindicalización y a huelga de los obreros, debido al carácter de servicio público de la institución. Esto implicaba la negación de un derecho que hasta entonces había sido parte inalienable de los trabajadores de la empresa, como había sido demostrado en reiteradas huelgas. Además, se redujo de cuatro a dos las categorías de empleados al interior de la empresa, desapareciendo la condición de ‘empleado auxiliar’ y de ‘obrero’⁶⁰. En síntesis, este cuerpo legal buscaba, por una parte, restringir la planta de empleados y por otra, mejorar lo que entonces se llamaba *eficiencia financiera*. Sin duda un término que comenzó a estar en boga en un gobierno denominado como “de los gerentes”. En otras palabras, se trataba de “la gran confianza que el nuevo régimen depositaba en el libre juego de las fuerzas del mercado”⁶¹. El mejor manejo de los recursos -en una empresa que arrastraba un permanente y grave déficit desde su creación- era el objetivo del DFL 169. Esto se prueba en uno de los artículos transitorios del mismo, que estipuló de manera estricta que “la Empresa no podrá establecer servicios de locomoción colectiva en otras ciudades diferentes de aquellas donde actualmente presta servicios”⁶². En la práctica, esta medida significó suprimir la posibilidad de que los habitantes de otras urbes intermedias, como Temuco o Coquimbo, contaran con los servicios de la estatal. Y también, impidió inyectar mayores recursos hacia las Zonales en operación (Valparaíso, Antofagasta y Concepción).

En definitiva, la administración alessandrista no continuó ninguna de las políticas que se impulsaron en el gobierno anterior. Dentro de ellas, cabe destacar que entre 1958 y 1964 no se realizó ninguna compra de material rodante destinada a la ETCE: ésta debió asumir el creciente número de usuarios -a causa de la expansión de las ciudades- con la misma flota que estaba al

⁵⁹ “Mensaje de S. E. el Presidente de la República”, Cámara de Diputados, Sesión 26ª, 5 de diciembre de 1961, pp. 1676 – 1677. Durante el gobierno de Alessandri (1960) la moneda oficial de Chile cambió al escudo, la que se mantuvo hasta 1975, cuando se retornó al peso.

⁶⁰ DFL N° 169, de 17 de marzo de 1960.

⁶¹ A. Raposo.2001. *Espacio urbano e ideología*, op. Cit., p. 171.

⁶² DFL N° 169, de 17 de marzo de 1960.

servicio desde los años cincuenta. E incluso, esta cantidad era cada vez menor por los continuos desperfectos sin resolución que tenían las máquinas. Por otra parte, durante el “gobierno de los gerentes”, se produjo el declive de la actividad sindical de los trabajadores que venían desempeñándose en el transporte público desde la época de la antigua Compañía de Tranvías. El DFL 169 constituyó el final de la figura legal del obrero al interior de la empresa, así como del derecho a huelga. Por último, para las Zonales de Antofagasta y Concepción, todos estos hechos implicaron un permanente desgaste de sus flotas y del ingenio de sus operarios, que mantuvieron los buses circulando a duras penas, como veremos en detalle.

Los límites de la expansión de la ETCE: las Zonales entre 1960 y 1967.

Tal como vimos, la actuación de la ETCE en provincias se enfocó a prestar servicios en lugares poco o nada transitados por los microbuses particulares, además de contar con una calidad de flota y servicio mejor que aquellos. Por esto, el impacto de las Zonales, se plasmó en la existencia de recorridos urbanos e interurbanos -muchas veces solicitados con tesón por la sociedad civil organizada en juntas vecinales y agrupaciones poblacionales- tanto en Antofagasta como en la capital del Biobío. Esto último permitió mejorar la frecuencia de locomoción colectiva de la ciudad nortina con el puerto de Mejillones y de Concepción con Talcahuano, Chiguayante y Penco, entre otras localidades. Pese a estos avances y debido al estancamiento experimentado por la estatal durante el gobierno de Alessandri, tanto en el sur como en el norte de Chile, fueron continuos los reclamos frente al número de buses en actividad. La administración de Eduardo Frei fue el momento en que la estatal buscó, con desigual suerte, remediar esa situación volviendo en cierta medida a la política que la había caracterizado desde su nacimiento. A diferencia del “gobierno de los gerentes”, esta gestión se basó en una ideología demócrata cristiana que apostaba por reformas estructurales (revolución en libertad) y se enmarcó en una creciente influencia de Estados Unidos a través de la Alianza para el Progreso⁶³.

Es necesario recordar en este punto que para la época casi el 80% de los viajes de movilización colectiva realizados en las cuatro ciudades donde operó la ETCE eran efectuados por autobuses particulares; situación que se notaba especialmente en Antofagasta y Concepción, donde no llegaba la misma cantidad de material rodante (buses y repuestos) que a Santiago y Valparaíso. En tal escenario, las políticas adoptadas hacia la locomoción colectiva por el presidente Frei Montalva, radicaron en dos ámbitos. El primero tuvo relación con el gremio de los microbuseros y se materializó a través de un acuerdo entre éstos y la Subsecretaría de Transportes, que “autorizó una primera importación de 620 chasis”⁶⁴, los que fueron todos designados a los servicios en la zona central del país. El segundo ámbito de acción del gobierno demócrata cristiano, fue el reforzamiento de la ETCE que, para el caso de provincias,

⁶³ Correa S. y otros, op. Cit., p. 238 y ss.

⁶⁴ “Franquicias aduaneras para la internación de chasis destinados a la locomoción particular”, Sesiones Legislativas, Cámara de Diputados, sesión 12ª, 2 de noviembre de 1965, p. 1226.

incorporaría la internación de buses. En tal sentido, la administración Frei inyectó más recursos en las Zonales que en la capital, manifestando con ello la decisión política de priorizar la construcción de un ferrocarril subterráneo para esta última ciudad⁶⁵.

Antofagasta:

Desde su llegada en 1957, la ETCE tuvo como objetivo principal mejorar la movilización entre el norte y sur, áreas que como se indicó concentraban la mayor cantidad de población, consolidando el `alargamiento´ urbano que define a este puerto nortino hasta hoy. Dicha tarea fue lograda en parte -con 42 buses en turnos entre las 6 am y la medianoche- pero no terminó con las críticas de la opinión pública. Por ejemplo, a inicios del año 1960 el principal diario local manifestaba que la ya referida expansión urbana tenía un correlato en el crecimiento poblacional, llevando a la baja eficiencia del sistema de transporte colectivo. Respecto al primer asunto, la prensa señalaba, en base a “un censo levantado por el Obispado”, que “la población actual de Antofagasta sobrepasa los 100.000 habitantes, sin que en ellos esté considerada la población flotante que alcanza a una cifra cercana a las 5.000 personas”. La prensa expresó además que “no se ha considerado en el total, el constante aumento de la población que se ha registrado en Antofagasta con la radicación de familias que anteriormente estaban viviendo en oficinas salitreras del interior de la provincia, en centros mineros o en la provincia de Tarapacá”⁶⁶. La ciudad nortina no estaba preparada para tamaño crecimiento, llevando a que 18 poblaciones carecieran de alcantarillado, incluyendo los conjuntos habitacionales de O’Higgins, Lautaro y Norte, que eran de las con mayor número de personas en el radio urbano. Todos estos asentamientos se ubicaban en el sector norte de la ciudad, el que con gran rapidez se estaba convirtiendo en el más popular de Antofagasta⁶⁷.

Tal como lo mencionamos, esta desigual realidad social urbana complejizaba el actuar de la locomoción colectiva en general y de la ETCE en particular. Constantemente se indicaba que los buses eran insuficientes, así como que “el crecimiento de población escolar es la causa principal del congestionamiento de pasajeros”, sumándose a ello dificultades internas de la ETCE, como lo estrecho de su garage, cuestión que como vimos se arrastraba desde los inicios de la Zonal en

⁶⁵ Esta actitud de privilegiar la mayor inversión y conectividad de las provincias, en contraposición a Santiago no solo fue a través de la inyección de recursos a las zonales de la ETCE. El caso más destacado fue Ferrocarriles del Estado: en 1964 se inició un plan de modernización material, administrativo y financiero de la empresa, especialmente al sur del país, cuya red era la que más tránsito registraba tanto de carga como de pasajeros. De esta forma se procedió a realizar la electrificación de las vías, en el tramo Santiago – Chillan, para luego extenderlo a Concepción, obras que deberían concluir en 1970. “Rapidez y larga vida”, *Ercilla*, Santiago, N° 1799, diciembre 1969, p. 22.

⁶⁶ “Más de 100 mil habitantes dan a la ciudad estadísticas extraoficiales”, El medio discutía así “el dato oficial del Servicio Nacional de Estadística y Censos, al 30 de junio de 1959, (que) señala que la comuna de Antofagasta sólo tiene 72.924 habitantes”. *El Mercurio de Antofagasta*, 17 de abril de 1960, p 5.

⁶⁷ “18 poblaciones no tienen servicio de alcantarillado en Antofagasta”, *El Mercurio de Antofagasta*, 23 de mayo de 1965, p 6. *El mercurio de Antofagasta*, “La Población O’Higgins, fruto del esfuerzo privado”, 5 de mayo de 1960, p. 9.

la urbe⁶⁸. La entrada en funcionamiento de nuevos buses fue, por tanto, una demanda permanente por parte de los antofagastinos. En 1960, los vecinos de la Población Gran Vía solicitaron a la ETCE que sus buses incorporaran a ese asentamiento en sus recorridos, dado “que por ahora era imposible que las máquinas pasaran por la población por el pésimo estado del camino que contribuirá a que estos sufrieran continuadas pannes...”⁶⁹.

En mayo de 1965 se indicaba que carabineros ejercerían mayor fiscalización al servicio estatal y privado, ya que eran frecuentes los reclamos de los usuarios, especialmente de estudiantes maltratados por los conductores. La labor de la Sección Radiopatrullas y Tránsito de Carabineros sería exhaustiva:

“Esta fiscalización consistirá principalmente en observar que los vehículos se detengan en los paraderos fijados por la Municipalidad; que se realice el aseo de las máquinas en los terminales; que se detengan cuando el pasajero toque la campanilla; que durante la noche circulen con sus luces completas y en buen estado; que posean el sistema intermitente indicador del cambio de dirección y que éste lo hagan funcionar donde corresponde; que no transporten pasajeros en las pisaderas; que los taxibuses y liebres no acepten pasajeros de pie, etc”⁷⁰.

La misma unidad apelaba a la “cooperación del público”, estimulando a “denunciar a cualquiera unidad de Carabineros las infracciones que cometan los choferes de los vehículos colectivos”⁷¹. En este sentido, la presencia policial en la locomoción colectiva también se manifestó en la llamada “Semana del Tránsito”, en la cual Carabineros había ofrecido una conferencia en el Garage de la ETCE, así como instrucción práctica en las principales calles de la ciudad⁷². En otras palabras, la policía se había convertido un ente destacado en la divulgación de normas del transporte.

Sin embargo, el problema de la movilización colectiva persistió con fuerza en los años siguientes, debido al sostenido aumento de habitantes y la expansión de la mancha urbana, así como al desgaste de la infraestructura vial⁷³. Marzo, debido al ingreso de los escolares a las escuelas, era una auténtica ‘prueba de fuego’ para el transporte público local, pero el año 1965

⁶⁸ “El aumento de la población y la extensión de la ciudad agravan los problemas en la locomoción”, *El Mercurio de Antofagasta*, 11 de abril de 1960, p. 1.

⁶⁹ “Se establecerá servicios de buses de la ETCE a la Gran Vía sólo cuando el camino sea pavimentado”, *El Mercurio de Antofagasta*, 23 de mayo de 1960, s/p.

⁷⁰ “Intensifican control en locomoción colectiva”, *El Mercurio de Antofagasta*, 25 de mayo de 1965, p. 1.

⁷¹ *Ibíd.*

⁷² “Conferencias en el San Luis y en la ETCE dará Carabineros”, *El Mercurio de Antofagasta*, 26 de abril de 1960, s/p.

⁷³ Véase, por ejemplo, “Técnico comprobó el pésimo estado de calles céntricas”, *El Mercurio de Antofagasta*, 29 de junio de 1965, p. 1. Para remediar esta situación, en 1967 el municipio aprobó un completo Plano Regulador. Este instrumento establecería un mayor control sobre la expansión urbana tanto al norte como al sur de la ciudad a través de la intensificación de la construcción en los distintos sitios que estaban disponibles en el centro urbano. En el plano de la locomoción colectiva, se buscaba especialmente reducir la distancia de los viajes, ya que la movilización, junto a la vivienda y los servicios básicos, fueron motivo de especial atención debido a su carencia. “La Municipalidad aprobó Plano Regulador Urbano”, *El Mercurio de Antofagasta*, 16 de septiembre de 1967, s/p.

no fue superada: el día 2 se señalaba que durante la jornada anterior la espera de los usuarios superó los veinte minutos, llevando a la molestia de los mismos. Éstos eran en su mayoría padres y apoderados acompañados de sus pupilos, que iban a los establecimientos educativos, ya que ese día se habían abierto las matrículas. La prensa indicó entonces que el problema no sólo era la escasez y mal estado de las máquinas, sino también el mal diseño de la malla de recorridos. Pese a que habían sido modificados, el problema subsistía en dos variantes. Primero, los llamados "recorridos transversales (eran) muy reducidos. No guardan relación con la cantidad de personas que necesitan movilizarse de mar a cerro"⁷⁴. Segundo, el servicio nocturno estaba completamente desorganizado, por lo que después de las diez de la noche, sólo los taxibuses estaban en servicio, lo que era una crítica velada a la estatal⁷⁵. Junto con ello, las antiguas y nocivas prácticas se repetían como obstáculo cotidiano a la mejora del servicio:

"En los terminales la recepción de los vehículos está totalmente desorganizada, según manifestaron algunas personas que impacientemente esperaban locomoción en el sector sur. Citaron como ejemplo el que está ubicado en la Población Militar. Allí los microbuses, taxibuses e incluso los buses de la ETCE permanecen estacionados por un largo rato sin que un organismo los fiscalice, mientras los paraderos del centro están atestados de gente que espera un vehículo"⁷⁶.

Esta fragilidad que existía en el servicio de locomoción se hacía sentir sobre todo en la línea N° 4, que servía a un mayor número de personas, pero excluyendo de la movilización a los vecinos de las poblaciones Juan Papic, El Ancla, Matta y un sector de la Población Oriente. Complementaba la nota señalando que las esperas en ocasiones se prolongaban por más de una hora, por lo que "una solución sería reestablecer el antiguo paradero de la ETCE en Arauco con Zenteno"⁷⁷.

En este contexto de crisis, se intentó un último recuso respecto a la modificación de la malla de recorridos. Las autoridades, para intentar paliar la emergencia, decidieron priorizar los servicios de la ETCE sobre el prestado por los particulares. Así, estos últimos atenderían solo dos recorridos, con la gran salvedad que esas dos líneas eran las más lucrativas, debido a que concentraban los viajes entre el norte y sur de la ciudad, todos los cuales pasaban por el centro histórico y comercial de la misma. Los empresarios "manifestaron que podían ofrecer un buen servicio, siempre que no enfrentaran con la competencia de la ETCE"⁷⁸. Este acuerdo entre el gobierno regional y el gremio microbusero demostraba la importancia que tenía la estatal en el contexto urbano local. En efecto, la Zonal nortina había favorecido la escasa comunicación entre cerro y mar en la ciudad, y si bien no había logrado cumplir con este objetivo a cabalidad -

⁷⁴ "Se agrava el problema de la locomoción colectiva", *El Mercurio de Antofagasta*, 2 de marzo de 1965, p 7.

⁷⁵ *Ibíd.*

⁷⁶ *Ibíd.*

⁷⁷ *Ibíd.*

⁷⁸ "Los microbuses particulares atenderán solo 2 recorridos", *El Mercurio de Antofagasta*, 3 de marzo de 1965, p. 1.

tal como lo reclamaron los vecinos de las poblaciones mencionadas en el párrafo anterior - sí se hizo cargo de la responsabilidad que los empresarios particulares no habían querido tomar. En tal sentido, cabría agregar que este tipo de arreglos entre la estatal y el gremio del rodado no fue propuesto en otras Zonales, y al mismo tiempo, demostraba que en el caso de una ciudad intermedia -como lo era Antofagasta entonces- la cooperación entre el aparato público y los privados era posible.

Tal iniciativa finalmente no se concretó, demostrando la improvisación en el manejo del transporte público en provincias, ya que la Dirección de la estatal, en una reunión celebrada junto al Ministro de Economía, Domingo Santa María, decidió destinar 40 buses Pegaso para la ciudad nortina⁷⁹. Estos vehículos se sumaban a la llegada de 12 motores, que serían ocupados en la refacción de los OM del año 1957, lo que, según las autoridades, solucionaría la cuestión del transporte⁸⁰. En paralelo, las autoridades provinciales recurrieron al Ejército, solicitando a la institución proporcionar varios vehículos para trasladar a los estudiantes desde las poblaciones periféricas hasta los establecimientos educacionales del sector céntrico y viceversa⁸¹. La iniciativa se concretó el día del inicio del año escolar. El 18 de marzo de 1965, 7.000 estudiantes iniciaron su periodo de clases; en ese panorama numerosos camiones militares transportaron a escolares de primaria y secundaria. Los microbuses, como era de esperar, no dieron abasto y estuvieron ese día repletos de pasajeros⁸².

Poco antes de este suceso, se informaba en *El Mercurio de Antofagasta* que la Dirección de la ETCE había acordado comprar con urgencia 40 autobuses Pegaso, buses que llegarían a Chile, provenientes desde España, en el mes de mayo de 1965⁸³. El Intendente Joaquín Vial - quien fue acompañado de los miembros de la Junta Reguladora del Tránsito- catalogó de "máxima gravedad" el problema de la locomoción colectiva, especialmente para los habitantes de las periferias. En orden al buen entendimiento con los microbuseros el mismo personero señaló que los dueños de taxibuses podrían optar a los chasis de buses que próximamente

⁷⁹ La relación comercial entre la ETCE y la firma española Pegaso comenzó en 1965 con la compra de 70 chasis para buses; al año siguiente se convocó a una licitación pública para comprar 170 buses, la que es declarada desierta y en noviembre del mismo año se resuelve la adquisición directa de 170 máquinas a la misma compañía. En 1967 la estatal acuerda comprar 34 vehículos más. Todas estas unidades estuvieron destinadas a las Zonales. El precio global del contrato entre la ETCE y Pegaso España ascendía a los cuatro millones de dólares y, al contrario de adquisiciones anteriores, incluía una partida de piezas de repuestos por un valor de 273.750 dólares. Sin duda, una novedad en este tipo de contratos. Además, los españoles mandarían un equipo técnico junto a los vehículos, para capacitar a los operarios de la estatal en su mecánica. Cámara de Diputados, sesión 39ª, 10 de marzo de 1970, p. 4377. "Los nuevos buses para la ciudad", *El Sur*, Concepción, 7 de abril de 1967, p. 10.

⁸⁰ "ETCE adquirirá con urgencia 40 buses Pegaso para Antofagasta", *El Mercurio de Antofagasta*, 5 de marzo de 1965, p. 1.

⁸¹ *Ibíd.*

⁸² "El lunes se iniciará el transporte de estudiantes en camiones militares", *El Mercurio de Antofagasta*, 12 de marzo de 1965, p. 7; "Mas de 7 mil estudiantes iniciaron su periodo escolar", *El Mercurio de Antofagasta*, 19 de marzo de 1965, p. 8.

⁸³ Estas máquinas estarían junto con las que se entregarían, por parte de la ETCE, para servir a Valparaíso. Esta ciudad fue la primera en recibir los nuevos autobuses, provenientes de Barcelona, España. "Unirán cerros de Valparaíso y Viña del Mar", *El Mercurio de Valparaíso*, 6 de octubre de 1965, p. 1.

serían importados⁸⁴. La demanda por los Pegaso era entendible con mayor razón al mirar el panorama de la Zonal nortina. Se indicaba en otra nota que “el mayor problema que ha enfrentado la ETCE en Antofagasta y en general en el resto del país, es la continua falta de repuestos para los buses, manifestó el Administrador de la Empresa en esta ciudad, Sr. Arturo Miranda”⁸⁵. La necesidad de nuevos buses obedecía al desgaste de los buses OM y, simultáneamente a que la compañía fabricó un stock de repuestos calculando una duración de 5 años para cada vehículo. Evidentemente este plazo había vencido hacía más de dos años. En total, había más de 20 buses paralizados⁸⁶.



Imágenes 3 y 4. Dos fotografías del Depósito de la Zonal Antofagasta hacia inicios de los años sesenta. A la izquierda, dos mecánicos, que debían lidiar con la crónica falta de repuestos. A la derecha, uno de los autobuses OM chocados, mientras un chofer limpia una de las máquinas. Colección Armando Rivas.

Este desgaste -favorecido por la mala calidad vial, en particular en los sectores periféricos del norte y el oriente- se concentró especialmente a finales del tercer mes de 1965, en un día fatal para la estatal: el 26 de marzo. Esa jornada demostró la fragilidad del funcionamiento de la Zonal, ya que de 27 máquinas que salieron a prestar servicios esa mañana (un número ya bajo el normal), catorce debieron ser retiradas con fallas mecánicas. Esta situación condujo a que el Intendente Juan Siglic se apersonara en las dependencias de la ETCE, certificando que sólo 13 autobuses de la empresa estaban en servicios, y más de 20 en reparaciones y sin perspectivas de solución a corto plazo, a causa de la endémica falta de repuestos⁸⁷. A ello se agregaba la poca planificación de las frecuencias, llevando a que se viera transitar “hasta cuatro vehículos

⁸⁴ “ETCE adquirirá con urgencia 40 buses Pegaso para Antofagasta”, *El Mercurio de Antofagasta*, 5 de marzo de 1965, p. 1.

⁸⁵ “La constante escasez de repuestos ha sido el mayor problema que ha enfrentado la ETCE”, *El Mercurio de Antofagasta*, 9 de marzo de 1963, p. 9.

⁸⁶ La escasez de transporte público llegó a tal punto, que la Intendencia de la Provincia, a través de la Junta Reguladora del Tránsito, hacía un desesperado llamado mediante la prensa a aquellas personas que fueran propietarias de microbuses, para que presentaran solicitudes de recorrido en el mencionado organismo. “A los dueños de microbuses” (inserto), *El Mercurio de Antofagasta*, 24 de marzo de 1965, p. 4.

⁸⁷ “Ayer a mediodía solo 14 buses de la ETCE se encontraban en servicio”, *El Mercurio de Antofagasta*, 27 de marzo de 1967, p. 2.

juntos, dos de la ETCE y dos de la locomoción particular, lo que significa que transcurre un largo rato, antes que los usuarios puedan lograr movilización”⁸⁸.

La desesperación por la falta de conectividad en la ciudad llegó a tal punto, que los vecinos del sector norte -es decir, el más pobre- se organizaron y presentaron ante el Intendente Joaquín Vial, con el objeto de informarle la condición que enfrentaban. Ante ese escenario, la Junta de Vecinos de la Población Lautaro, proponía la puesta en marcha de un “tren colectivo”, aprovechando una infraestructura ferroviaria cercana a la planta de ácido sulfúrico de la CORFO, contemplando tres estaciones en dirección al centro urbano. Esta petición se fundamentaba especialmente en el alto costo que tenía para las familias el transporte de los escolares, como asimismo las precarias condiciones de vida de poblaciones como O’Higgins, Arturo Prat, El Golf y Punta Arenas⁸⁹. La idea de habilitar este tren fue rápidamente apoyada por el Comité de Locomoción Escolar, constituido por diversos centros de padres de los colegios secundarios de Antofagasta, con el fin de solucionar -de una vez por todas- la movilización de sus hijos. No deja de ser llamativa la creación de una organización ciudadana que velara por el mejoramiento de la locomoción colectiva, dando cuenta de la gravedad que tenía el asunto y poniendo atención en otro problema clave, “como lo es la imposibilidad de embarcarse en un bus, microbús o taxibús, debido a que todos parten completos desde los terminales”⁹⁰.

Una solución mucho más barata y sencilla que las anteriores propuestas, fue el envío a la ciudad nortina, de 40 flamantes autobuses Pegaso. Se esperaba su arribo desde el mes de marzo. No obstante, en mayo de 1965 la ETCE anunció que los vehículos no llegarían. El propio Subsecretario de Transportes, Sergio Saldibia, recalcó que las máquinas en funcionamiento en Antofagasta no habían sido renovadas hacía 8 años -desde la inauguración de la Zonal- por lo que se hacía imperiosa su mejora. Además, planteaba que el objetivo era subir el número de la flota a 35 unidades, para lo cual una propuesta era enviar autobuses Berliet y Fuso, los que finalmente llegaron en 1967, aunque en un escaso número⁹¹. Poco después, *El Mercurio de Antofagasta* anunciaba que la solución hallada era diferente, ya que “en reunión con los empresarios particulares, se les informó que ellos también pueden acogerse a créditos de 4 años plazo para la compra de microbuses liberados de derecho de importación, lo que les

⁸⁸ *Ibíd.* Como si no fuera poco, los usuarios se vieron afectados a otro golpe, ya que a mediados de abril se informaba de un alza en el precio del pasaje, aumentándolo a 0,12 escudos en buses y microbuses, es decir, para la flota de la ETCE; mientras que las ‘liebres’ o taxibuses quedarían 0,15 escudos. Esta diferencia se explicaba porque las ‘liebres’ llevaban menos personas. Según informaba la prensa, los pasajeros se sorprendieron con el hecho, ya que no hubo información alguna al respecto. Por ello, “muchas fueron las que llevando lo justo para el pasaje, especialmente en los taxibuses, debieron apearse del vehículo. En general, hubo notorio malestar en el público que utiliza estos servicios”. “Nuevas tarifas de la locomoción colectiva entraron ayer en vigencia”, *El Mercurio de Antofagasta*, 16 de abril de 1965, p. 2.

⁸⁹ “Pedirán apoyo al intendente para el servicio de un tren colectivo”, *El Mercurio de Antofagasta*, 28 de abril 1965, p. 1. La planta de la CORFO había sido inaugurada en el Barrio Industrial en 1956.

⁹⁰ “El Comité de Locomoción Escolar apoya servicio de tren colectivo”, *El Mercurio de Antofagasta*, 29 de abril de 1965, p. 1.

⁹¹ “ETCE no destinará buses Pegaso a esta ciudad”, *El Mercurio de Antofagasta*, 29 de mayo de 1965, p. 5.

permitirá renovar totalmente su material rodante⁹². Se planteaba además que pronto serían recibidos diez autobuses Fusos con motores nuevos, “del plan de recuperación de máquinas de Santiago, para reemplazar a los camiones de Ejército”⁹³.

Luego de muchas iniciativas ante la Subsecretaría de Transportes y el propio Ministerio del Interior, encabezadas por el Intendente Joaquín Vial, la política fue enviar cuatro motores cada ocho días, para reparar los autobuses dañados, así como destinar 10 buses “reacondicionados” para mejorar el servicio. En una reunión donde asistió el Director General de la ETCE, René Pérez, se reactivó el acuerdo conversado desde inicios de 1965 en orden a enviar 40 nuevos buses para la estatal (los ya solicitados Pegaso). Además, se estimuló a los empresarios particulares para que se acogieran a los beneficios de internación de nuevas máquinas provenientes de Estados Unidos⁹⁴. Sin cumplir exactamente esa cifra, la llegada de los motores se fue produciendo de manera muy lenta. De esta manera, la antigua flota -que databa de los años cincuenta- continuó en labores, gracias al continuo trabajo de los mecánicos de la empresa.

En conclusión, la década de 1960 representó, en el caso de Antofagasta, las fuertes limitaciones de la política pública desarrollista en la locomoción colectiva. El aumento de población, especialmente en sus cerros y el barrio norte, así como la extensión de la urbe en el sentido norte-sur, llevó a una crisis del transporte público hacia marzo de 1965, incapaz de ser resuelta por la ETCE o por los privados. Carencia de máquinas a causa de la falta de repuestos, malas prácticas de los choferes, falta de planificación vial por parte de las autoridades, fueron algunos de los obstáculos que encontró la Zonal. Las autoridades provinciales, encabezadas por el Intendente y secundadas por organismos como la Junta Reguladora del Tránsito -con fuerte presencia de carabineros- tuvieron un actuar ambiguo: si bien solicitaban más recursos y autobuses para la estatal, al mismo tiempo promovían, con desesperación incluso, la expansión de los empresarios particulares. El tardío arribo de los Pegaso (1967) significó que la Zonal prestara servicios por más de 10 años básicamente con los buses OM. En buena medida, la Zonal Antofagasta fue la menos beneficiada en la expansión de la estatal a provincias realizada desde finales de los años cincuenta.

Concepción:

Tal como se dijo la ETCE arribó a Concepción en 1957 para optimizar el servicio, severamente criticado por la opinión pública a causa de problemas ya conocidos: escasez de máquinas y de repuestos, mala frecuencia de recorridos, deficitaria preparación del capital humano, etc. Por ello, la conectividad ofrecida por la estatal -mediante los buses OM- con urbes como Talcahuano fue aplaudida y su expansión solicitada por otros núcleos urbanos. Pese a ello, al

⁹² “En octubre empezarán a renovar buses de la ETCE”, *El Mercurio de Antofagasta*, 2 de junio de 1965, p. 1.

⁹³ *Ibíd.*

⁹⁴ *El Mercurio de Antofagasta*, 22 de junio de 1965, p. 1.

poco andar era notorio que la Zonal tenía serios obstáculos para su funcionamiento, muchos de los cuales repetían problemas ya existentes en los microbuses de los particulares.

Ahora bien, el crecimiento poblacional de la provincia y el de la ciudad -especialmente en su conurbación con Talcahuano- llevó a que la Zonal de la ETCE al poco tiempo de su puesta en marcha ya se viera fuertemente complicada, debido a problemas similares a los ocurridos en Antofagasta, donde operaban los mismos buses OM. La falta de repuestos y la limitada capacidad de los talleres y mecánicos en la capital del Biobío, produjo que gran parte del material rodante de la ETCE fuera perdiendo su capacidad de hacer frente a las demandas de movilización. En paralelo, los empresarios de la locomoción colectiva enfrentaban los mismos problemas que la estatal, y ambos operadores debieron hacer frente con sus limitados recursos a las diversas complejidades de dar un servicio de transporte público cada vez más exigido. Pocas son las novedades de adquisiciones por parte de la Zonal a inicios de los sesenta: en marzo de 1960, su administrador, Enrique Ponce de León, informaba que tres nuevos buses reforzarían a la flota, los que serían destinados a la línea Lorenzo Arenas-Puchacay, que funcionaba con 15 vehículos⁹⁵.

En este escenario, el terremoto que afectó al sur de Chile en 1960 -el más fuerte de la historia desde que se lleva registro- y que tuvo entre las ciudades más afectadas a Valdivia y Concepción, exigió del gobierno nacional altas sumas de dinero destinadas a la reconstrucción de las provincias afectadas. Esto significó que los recursos, en especial invertidos mediante la CORFO, fueran destinados a necesidades apremiantes, relacionadas con la vivienda y la habilitación de edificios públicos e industriales. No obstante, aún en 1965 muchas de las tareas no habían sido finalizadas, las que, junto a la obsolescencia de la infraestructura debido al uso cotidiano, generaba fuertes críticas por parte de la prensa. Dentro de esa visión, un lugar predominante lo tenía el transporte público⁹⁶.

Así, en el invierno de 1965 el Director General de la ETCE, René Pérez, anunciaba una visita a la capital provincial en procura de conocer los problemas de la Zonal. El funcionario decidiría la ubicación definitiva del garage-estación, así como las posibles líneas a crear. Se planteaba además que pronto la Subsecretaría de Transportes llamaría a propuestas públicas para internar 1.000 chasis de máquinas de gran capacidad; de los cuales, inicialmente, 80 serían destinados a Concepción⁹⁷. Esta solución no sólo implicaba que el Estado priorizara recursos para los privados, si no que el envío de autobuses Pegaso a la ciudad sería postergado. Ya en

⁹⁵ “Tres buses reforzarán servicios de la ETCE”, *El Sur*, Concepción, 15 de marzo de 1960, p. 7.

⁹⁶ “Si subsiste la pasividad e indiferencia, Concepción [...] seguirá siendo la urbe con pésimos servicios de locomoción; con barrios completos sin alcantarillado, luz, pavimentación ni aceras. Continuaremos padeciendo un deficiente y anticuado servicio de alumbrado en las áreas céntricas, cuya pavimentación y aceras son, asimismo, deplorables; continuaremos sin parques ni áreas verdes que merezcan tal nombre, y con aquel aspecto general de negligencia y abandono urbano que se ha vuelto característico de Concepción” “Levantemos a Concepción”, (editorial) *El Sur*, Concepción, 29 de agosto de 1965, p. 2.

⁹⁷ “Problemas de la ETCE conocerá su Director”, *El Sur*, Concepción, 30 de agosto de 1965, s/p.

septiembre, el diario *El Sur* expresaba que la Junta Provincial Reguladora del Tránsito, había asignado los 80 chasis a la locomoción colectiva particular⁹⁸.

Sin embargo, los problemas persistieron y el servicio se hizo cada vez más deficiente. Factores ya nombrados para otras ciudades, como el crecimiento demográfico y territorial, más la debilidad de la planificación urbana que debió acompañar este proceso, agudizaron el problema. En rigor, el crecimiento del Gran Concepción fue un desafío para las autoridades, debido a la compleja geografía física de la zona y a lo insuficiente planificación urbana y territorial. Lugares tales como la población Lorenzo Arenas, que, de acuerdo a la prensa de la época, caminaba directamente “hacia el abandono”⁹⁹. Ya en marzo, al iniciarse el año escolar, usuarios de la línea Rengo-Lientur denunciaban su deficiente servicio, frente a lo cual la Junta Provincial Reguladora del Tránsito respondía que dicho recorrido tendría “absoluta preferencia en la distribución de los buses Pegaso”¹⁰⁰. En rigor, el inicio de las clases llevaba a inmediatos roces entre choferes y estudiantes, agregando otro obstáculo para el transporte urbano. Para la prensa, las autoridades se hacían las desentendidas respecto a lo que era “viajar en bus o en micro en estos días, sobre todo entre las 7 y las 8 de la mañana”, cuestión que producía el espectáculo de “ver racimos de estudiantes que cuelgan de las pisaderas de los vehículos, o de presenciar la angustia que significa para muchas niñas y muchachos esperar infructuosamente en los paraderos...”¹⁰¹. Finalmente, en mayo de 1967 la administración de Frei Montalva destinó una partida de 80 autobuses Pegaso a la Zonal, las que se dividían en 50 máquinas que estarían disponibles en mayo, y las restantes treinta, el 15 de junio. Dichos autobuses vendrían a dar de baja a los antiguos OM y a algunos Fusos que habían sido enviados para reforzar la flota de la ETCE en la provincia¹⁰².

La llegada de los Pegaso significó para la capital provincial una nueva relación con su transporte público. La novedad de los mismos y las expectativas puestas en éstos hicieron que el alcalde Marcos Ramírez, junto con Julio Moyano, Administrador Zonal, salieran a las calles a controlar frecuencias y calidad del servicio. Uno de los principales problemas que constató esta pequeña comisión en terreno, fue la precaria pavimentación de las calles que, como hemos visto a lo largo de este trabajo, era un fenómeno reiterado en todas las ciudades donde

⁹⁸ “Las personas seleccionadas lo fueron “por estricto orden de puntaje, en la forma dispuesta por la Subsecretaría de Transporte”, según expresa el oficio que la Junta envió a Santiago”. Véase “Se renuevan las líneas de locomoción”, *El Sur*, Concepción, 18 de septiembre de 1965, s/p. Al igual que las otras Juntas de este tipo existentes en Chile, tenía una importante participación de carabineros.

⁹⁹ Véase “Lorenzo Arenas camina hacia el abandono”, *El Sur*, Concepción, 15 de abril de 1967, p. 10. Esto se repetía en asentamientos como Schwager, en la vecina Lota, o Las Higueras, en Talcahuano, que realizaban a través de sus vecinos constantes peticiones para contar con nuevos medios de locomoción. “Seis nuevos buses para locomoción a Schwager”, *El Sur*, Concepción, 13 de marzo de 1967, p. 25. Esa escasez era especialmente crítica con los escolares. Así, el 15 de marzo se inició un servicio de locomoción colectiva para los escolares de la Villa Presidente Ríos de Las Higueras. “Locomoción para escolares de Las Higueras”, *El Sur*, Concepción, 15 de marzo de 1967, p. 18.

¹⁰⁰ “Buses Pegaso para línea Rengo-Lientur”, *El Sur*, Concepción, 12 de marzo de 1967, p. 20.

¹⁰¹ “Problemas de comienzos del año escolar”, *El Sur*, Concepción, 16 de marzo de 1967, p. 3.

¹⁰² “Llegan nuevos buses”, *El Sur*, Concepción, 28 de marzo de 1967, p. 11.

funcionó la ETCE. Ambas autoridades destacaron que era vital solucionar el problema para el correcto funcionamiento de los autobuses, ya que sin un pronto arreglo el deterioro de los Pegaso sería inminente. Por lo mismo, el alcalde señaló que “habría que estudiar la pavimentación de algunas calles que no están en condiciones para soportar el constante paso de locomoción pesada” y que además enviaría un oficio al delegado de pavimentación, Ernesto Ojeda, para que mandara un plan de obras, su costo y otros detalles de su realización¹⁰³. Pero eso no era todo: el ya nombrado Julio Moyano aclaraba que, para la puesta en marcha de las máquinas españolas, “la Municipalidad deberá financiar y promover la pavimentación de más o menos un kilómetro de recorrido y un terminal en Concepción Norte”¹⁰⁴.

La flamante adquisición de la Zonal significó una revisión total del parque de la locomoción colectiva penquista, cuyo fin último era que los empresarios se acercaran –ya que era muy difícil igualar- a los estándares que estaba ofreciendo la ETCE. Por una parte, se establecería un sistema de mayor control por parte de la autoridad al servicio. Para ello, el gobierno central ocuparía a Carabineros, que “ha comenzado a cumplir en estos días la orden de inspeccionar todos los microbuses y taxibuses, en particular el estado de los frenos, neumáticos y motores. Hay instrucciones estrictas de hacer retirar de la circulación todos los vehículos, cuyas condiciones así lo aconsejan”¹⁰⁵.

Por otra parte, se pondría en marcha una nueva reordenación de la malla de recorridos, con el fin de remediar el crónico problema de falta de movilización en las periferias de la propia ciudad, así como de asentamientos intermedios cuyos habitantes transitaban diariamente entre aquellas y Concepción. Además, con la segunda partida de autobuses, que arribarían en junio, ya se anunciaba una línea por Paicaví, la que fue solicitada expresamente por los vecinos del sector Las Tres Pascualas, quienes habían “recolectado más de 2.800 firmas con el propósito de respaldar su solicitud para que ese sector cuente con un recorrido de los buses Pegaso”¹⁰⁶. La puesta en marcha de este nuevo servicio generó grandes expectativas entre los habitantes de barrios alejados de los centros urbanos. Tal como los vecinos de Rengo, Lientur, Paicaví y otros sectores, *El Sur* manifestaba que los de la población Esmeralda en Medio Camino pedían:

“la prolongación del recorrido de buses de la ETCE de Lorenzo Arenas, hasta el paradero número 1 de Medio Camino (...) señalando que miles de personas que deben viajar todos los días a Concepción serán beneficiados con este nuevo recorrido (...) señalando también que la instalación de este servicio resolvería el problema de los estudiantes que viajan desde este sector a los diversos establecimientos de educación de Concepción (...) Generalmente, los microbuses y taxibuses en horas de la mañana pasan totalmente llenos”¹⁰⁷.

¹⁰³ “Alcalde encara problema de locomoción colectiva”, *El Sur*, Concepción, 19 de abril de 1967, p. 10.

¹⁰⁴ “Dos nuevas líneas de la ETCE”, *El Sur*, Concepción, 21 de abril de 1967, s/p.

¹⁰⁵ “Necesario control en la locomoción colectiva” (editorial), *El Sur*, Concepción, 10 de mayo de 1967, p. 3.

¹⁰⁶ “Se hará revisión total de las líneas de la locomoción colectiva”, *El Sur*, Concepción, 25 de abril de 1967, p. 7.

¹⁰⁷ “Vecinos de Medio Camino piden buses”, *El Sur*, Concepción, 9 de mayo de 1967, p. 13.

Finalmente, el día 9 de mayo de 1967 desembarcaron los autobuses Pegaso en el puerto de Talcahuano. En aquella oportunidad, como una forma de darle más impacto al anuncio, René Pérez, director de la ETCE, informaba que la cuota inicial de 80 vehículos sería aumentada a 100¹⁰⁸. Una vez desembarcados, el traslado de los Pegaso estuvo a cargo de una numerosa dotación de choferes de la Zonal, a los que se había capacitado en el manejo de aquellas. Se destacaba que los buses:

“tienen un excelente sistema de freno tanto de pedal como un auxiliar de mano. Poseen un motor inglés de marca Leyland y regulador de velocidad en subidas y bajadas. Tienen capacidad para 40 pasajeros sentados y otra igual cantidad de pie, aunque en forma holgada. Cuentan con un sistema de cambios eléctrico automático para las velocidades. Dos puertas amplias, una de entrada y una de salida, ubicadas en la parte delantera y posterior, en el lado derecho. En el lado izquierdo, existe una puerta de escape ubicada en el medio”¹⁰⁹.

Luego de su paso por el garaje de la ETCE, los vehículos fueron entregados a la Zonal, en una ceremonia oficial, el 15 de mayo de 1967, frente al edificio de la Intendencia. Se colocaron los buses en los cuatro costados de la plaza Independencia; a mediodía se izaron las banderas de Chile y España y las autoridades emitieron discursos que apuntaban al significado de esta compra para la empresa. El ya nombrado director René Pérez manifestó que el nuevo servicio era especialmente para cumplir “con lo prometido a quienes durante largos años han vivido sacrificando importantísima parte de su tiempo a la espera de un vehículo de locomoción colectiva que en muchas ocasiones ha llegado tarde, o simplemente, no ha pasado”¹¹⁰. El discurso del director no apuntó prioritariamente a la modernización tecnológica, sino también se hizo cargo de una larga historia de frustraciones sociales respecto a la locomoción colectiva. Por otra parte, René Pérez “hizo una recomendación a los choferes de la Empresa, para que atendieran amablemente a los pasajeros y pidió a los niños que cuidaran las máquinas, porque era un patrimonio de todos”¹¹¹.

¹⁰⁸ “Empresa de Transportes recibió 50 buses españoles Pegaso”, *El Sur*, Concepción, 11 de mayo de 1967, p. 7.

¹⁰⁹ *Ibíd.*

¹¹⁰ “La ciudad se recibió de los 50 primeros buses Pegaso”, *El Sur*, Concepción, 16 de mayo de 1967, p. 7.

¹¹¹ *Ibíd.*



Imagen 5. Inauguración de servicio de buses Pegaso en la Plaza Independencia de Concepción, 1967. Fuente: *El Sur*, Concepción, 16 de mayo de 1967.

Como en otras inauguraciones, el Arzobispo de Concepción bendijo las máquinas, para luego ser examinados por las autoridades. Finalmente, los Pegaso hicieron sus primeros recorridos con público de forma gratuita. En una escena repetida, muchos de esos pasajeros fueron niños que habían participado en la ceremonia. Junto con dar cuenta de la presentación del servicio, la prensa informó que la compra había sido en total por 170 buses carrozados llegando en esta oportunidad 50 a Concepción y se esperaba para mediados de junio el arribo de una cantidad similar¹¹². Pocos días después fueron creadas cuatro nuevas líneas urbanas a ser utilizadas por dichas máquinas. La Junta Provincial Reguladora del Tránsito, presidida por el Intendente Alfonso Urrejola, aprobó los nuevos recorridos que comenzarían a funcionar a finales de julio: Barrio Norte-Universidad de Concepción (por Rengo); Paicaví-Estación; Concepción-San Pedro y Universidad de Concepción-Medio Camino (Los Cóndores). Al mismo tiempo, algunos autobuses fueron a reforzar líneas ya existentes¹¹³.

La destinación de las máquinas españolas a Concepción y alrededores implicó una modernización general del sistema de transporte público: trajo consigo inversiones en pavimentación –siempre escasas en las capitales provinciales- un mayor control sobre el parque vehicular de parte de Carabineros, la reorganización de la malla de recorridos -buscando mayor cobertura a las periferias y el mejoramiento del servicio a escolares- y mayor competencia entre los microbuses privados y la ETCE, que había descendido en su servicio debido al extenso uso de los buses OM, producto del estancamiento de la inversión durante la administración Alessandri.

¹¹² *Ibíd.* El valor de cada uno de estos vehículos era de 20.015 dólares, con un costo total para las 170 máquinas llegadas a partir de 1967 de 3.757.750 dólares incluyendo los repuestos, el embalaje, flete, seguro y bodegaje. El contrato estipuló además que la firma vendedora destinaría 8.377 dólares en la capacitación de dos o más técnicos mecánicos funcionarios de la ETCE, que viajarían a la fábrica de Barcelona a interiorizarse del funcionamiento de los vehículos.

¹¹³ Se señalaba además que de los 50 buses nuevos “sólo se encontrarán en recorrido 39, pues el resto o se encuentra en reparaciones o permaneces de reserva”. “Fueron creadas 4 nuevas líneas para la locomoción colectiva urbana”, *El Sur*, Concepción, 18 de mayo de 1967, p 7.

No está de más destacar que por primera vez los documentos evidencian el reciclaje de máquinas hechas al rematar los antiguos autobuses estatales, para ser comprados por empresarios particulares. Esto muestra la estrecha relación existente entre el proyecto estatal y el gremio microbusero, debido principalmente al hecho innegable de que ambos servicios no podían satisfacer la demanda que generaba el crecimiento urbano.

Otra característica de esta importación de autobuses, fue que tanto la opinión pública de Concepción como los encargados de la Zonal de la ETCE, estaban -quizás por primera vez en la historia de la empresa- satisfechos tanto con la calidad de las máquinas como con su número; esperanzados en que ello solucionaría finalmente el problema de la locomoción colectiva en la sureña ciudad. Así lo señalaba una editorial del diario *El Sur* del mismo día de estreno de los Pegaso, indicando: “que el número de vehículos que se ha resuelto destinar a Concepción y el hecho de tratarse de máquinas recién construidas (...) viene a satisfacer de amplia manera los anhelos largamente manifestados por las autoridades y población de la provincia (...) los 80 buses ya adquiridos para Concepción y el saldo de 20 correspondientes a la ampliación del plan (...) representan en realidad un número de vehículos suficiente no solo para descongestionar el vital servicio de transporte en la comuna y recorridos intercomunales, sino principalmente para imprimir al mismo una efectiva regularización y eficiencia”¹¹⁴.

Pese al optimismo con que la prensa avizoraba el futuro del transporte público penquista, los problemas continuaron, en particular los relacionados con la infraestructura vial. Estos se basaron fundamentalmente en el escaso número de calles asfaltadas, a lo que se sumaba que la Delegación de Pavimentación Urbana “no contaba con una planta asfáltica y que actualmente se estaba preparando el material en una *betonera*, que da una producción de tres toneladas al día”. Dicha producción no alcanzaba para las necesidades de la ciudad, ya que, como se aseguraba en el mismo medio, en agosto de 1967, “se parcha menos de lo que la lluvia rompe”. Se informaba simultáneamente que la Delegación no poseía los recursos necesarios para hacer los arreglos, y que por esa misma razón “se empleaba bitumen en los parches, que es un material que no resiste la acción del agua”¹¹⁵. De esta forma, se fueron constituyendo las llamadas *soluciones parches*, que tanto abundan en la infraestructura vial chilena.

Pero no sólo la locomoción colectiva -y los automovilistas- debían enfrentar el mal estado de las calles, sino también, en el caso de Concepción, una fuerte oposición de los empresarios privados al auge que iba adquiriendo la Zonal de la ETCE, con la adquisición de los Pegaso. Debido a esto, el Intendente Alfonso Urrejola recibió en varias ocasiones a los dirigentes gremiales para explicarles que no serían eliminados del servicio por su gran importancia para complementar las tareas de la estatal. Buscaba así apaciguar sus demandas mediante la entrega de 80 chasis subvencionados para dichos empresarios, los que, una vez operativos los 100

¹¹⁴ “Buses para Concepción” (Editorial), *El Sur*, Concepción, 16 de mayo de 1967, p 3.

¹¹⁵ “Calles penquistas amenazadas de volverse intransitables”, *El Sur*, Concepción, 4 de agosto de 1967, p. 5.

buses Pegaso, podrían por fin solucionar la insatisfecha demanda de los habitantes penquistas, evitando así que “en el día, los pasajeros se trasladen hasta en la pisadera de los vehículos”¹¹⁶.

A pesar de las expectativas instaladas en la flota de buses españoles, su puesta en marcha tuvo diversos inconvenientes en todas las Zonales, siendo calificados a los pocos años como una de las peores adquisiciones de la ETCE. De hecho, esta compra, como otras anteriormente, trajo candentes debates sobre la transacción comercial involucrada. Estos cuestionamientos vinieron desde el poder Legislativo, específicamente de la Cámara de Diputados. En enero de 1970, el Honorable del Partido Nacional Luis Engelberto Frías acusó que:

“Esta firma Pegaso ha debido ser sancionada con fuertes multas por no dar cumplimiento a los plazos de entregas convenidos en las anteriores requisiciones; y las máquinas que vende son de tan mala calidad, que, de los 148 buses asignados a la ciudad de Valparaíso, sólo 48 están en servicio y 100 retirados de la circulación por deficiencias mecánicas insuperables. Algo similar ha ocurrido en Antofagasta y Concepción”¹¹⁷.

Conclusiones

La locomoción colectiva en Antofagasta y Concepción se caracterizó, durante el período estudiado, por su precaria calidad, expresada en una flota de microbuses particulares en mal estado y un deficiente servicio hacia los usuarios. Este panorama recrudeció a causa de la escasa infraestructura vial con que contaban ambas urbes. Sin duda, esto se vio aumentado por un crecimiento urbano desregulado y las ascendentes necesidades habitacionales y de servicio de miles de habitantes. Un caso especial fue el de los escolares, que en ambas ciudades se vieron fuertemente perjudicados por la escasez de vehículos y las malas prácticas de los choferes, que evitaban subirlos a bordo debido a que pagaban una tarifa reducida. Sin embargo, era las poblaciones penquista y antofagastina en su totalidad las que se veían afectadas por esta cuestión. Esto se materializaba en calles con escaso pavimento o asfalto, o directamente, de tierra, y que sufrían con el que cambio de las estaciones de año, problema que repercutía en el mal servicio entregado a los usuarios.

En ese contexto, la ETCE (1953), se expandió a Antofagasta y Concepción en 1957, debido a la creciente necesidad de una real política pública en materia de transporte, debido a dos causas principales: por un lado, la baja tasa de motorización de sus habitantes y por otro, el deficiente servicio proporcionado por los operadores privados. En tal sentido, su fin último fue la modernización de la movilización colectiva, proveyendo un servicio digno, especialmente para poblaciones periféricas. Como se apreció, dichos lugares crecían desigualmente con motivo del aumento demográfico, por lo que la necesidad de movilidad era apremiante y fue siempre una demanda de los sectores populares, difundida ampliamente por la prensa y las

¹¹⁶ “Empresarios objetan competencia de ETCE”, *El Sur*, Concepción, 25 de mayo de 1967, p. 9.

¹¹⁷ “Propuestas para la adquisición de buses destinados a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado”, Cámara de Diputados, sesión del 28 de enero de 1970, p. 4076.

autoridades. De esta forma, la creación de Zonales en ambas capitales provinciales implicó la puesta en marcha de recorridos que cubrían las necesidades de aquellos suburbios y también la instalación de inmuebles propios para la operación, como garajes y depósitos de autobuses. Sin embargo, desde los inicios de su funcionamiento, las Zonales tuvieron serios inconvenientes para llevar a cabo su misión: falta de infraestructura, insumos y herramientas, mala capacitación del capital humano, improvisación y la descarnada competencia del gremio microbusero convirtieron esta experiencia en un desafío complejo. A ello habría que agregar la falta de conducta cívica de los usuarios, al destrozar el mobiliario interior de las máquinas. Aunque hubo grandes esfuerzos por parte de los mecánicos de las Zonales para poner en funcionamiento los vehículos, la demanda fue siempre superior a una oferta menguada por las razones expuestas.

A esto hay que sumar la errática posición del Estado, expresada en un inconducente centralismo, que impedía a las Zonales manejar sus propios recursos y decidir respecto a su servicio, implicando en la práctica la formación de una engorrosa burocracia que hubo de sortear para la toma de cualquier tipo de decisión, por mínima que ésta fuera. Eso se concatenaba con el prematuro agotamiento del modelo nacional desarrollista, el que no fue capaz de sostener ni económica ni logísticamente esta política pública en el norte y sur de Chile. A raíz de esta fragilidad de la administración pública fue que se produjeron los evidentes contrastes en el manejo de la ETCE entre los gobiernos de Ibáñez y Frei, pasando por Alessandri y el “gobierno de los gerentes”.

Precisamente fue este último quien, contradiciendo la política ibañista, frenó el crecimiento de la ETCE y sus Zonales, restringiendo recursos e impidiendo con ello una mayor expansión de las mismas. El DFL 169, principal instrumento jurídico utilizado por dicha administración, restringió severamente los derechos de sus trabajadores. Si bien Frei Montalva retomó la política de adquisición de nuevo material rodante, sus esfuerzos chocaron con el escaso presupuesto disponible, la escasa coordinación entre la estatal y los organismos de planificación urbana y con el excesivo centralismo, impidiendo un despliegue efectivo de esta política pública y su sustentabilidad en el tiempo.

En este contexto, la compra de los buses OM Súper Taurus durante los años cincuenta y la de los Pegaso en la década siguiente, significaron modernizaciones materiales en las cuales se depositaron grandes expectativas. Sin embargo, la esperanza puesta en la capacidad de estos vehículos por solucionar los problemas de movilidad tanto en Antofagasta como en Concepción, quedó rápidamente en entredicho, ya que las problemáticas administrativas de las Zonales y las dinámicas urbanas de ambas ciudades superaron los esfuerzos realizados. A esto hay que agregar desde luego las reformas neoliberales implementadas por la dictadura cívico-militar, que llevaron al cierre de la estatal y las Zonales a fines de los años 70, y su desaparición legal en 1981. De esta manera se cerraba la experiencia desarrollista en el transporte público de Antofagasta y Concepción.

Bibliografía

- Arias, K. 2012. "Ideas, intentos y fracasos en el proceso modernización administrativa entre las dos administraciones de Ibáñez (1927 – 1958)", en *Universum* N° 27, Talca, pp. 13-27.
- Castillo S. y Vila W. 2015. "La Empresa de Transportes Colectivos del Estado en Santiago y Valparaíso", en *Tiempo Histórico*, N° 6, Santiago de Chile, pp. 93 – 119.
- Correa, S. y otros. 2001. *Historia del siglo XX chileno*, Santiago, Sudamericana.
- Diario *El Sur* de Concepción, Marzo 1957; Marzo - Mayo 1967 y Septiembre 1965.
- Diario *El Mercurio* de Antofagasta Marzo – junio 1965 y Septiembre de 1957.
- Diario *El Mercurio* de Santiago, Febrero de 1960.
- Diario *El Mercurio* de Valparaíso, Octubre de 1965.
- Divall, C. y Revill, G. 2005. "Cultures of Transport: representation, practice and technology", en *Transport History* N° 26, Philadelphia, pp. 99-111.
- Errázuriz, T. 2013. "Time for a change: transport and mobility history in Chile", en *Mobility in History*, ed. P. Norton y otros, New York-Oxford, pp. 142-148.
- Gil, G. 1969. *El sistema político de Chile*, Santiago, Andrés Bello.
- Mardones, M. 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*, N° 8, Santiago de Chile, pp. 115-134.
- Raposo, A. (comp.). 2001. *Espacio urbano e ideología*, Santiago, Universidad Central.