

# **EL ESTADO SOBRE RUEDAS**

TRANSPORTE PÚBLICO, POLÍTICA Y CIUDAD

LA ETCE 1945-1981

**EL ESTADO SOBRE RUEDAS**  
TRANSPORTE PÚBLICO, POLÍTICA Y CIUDAD  
LA ETCE 1945-1981

SIMÓN CASTILLO  
MARCELO MARDONES  
WALDO VILA

Ediciones Universidad Alberto Hurtado  
Alameda 1869– Santiago de Chile  
mgarciam@uahurtado.cl – 56-228897726  
www.uahurtado.cl

Impreso en Santiago de Chile por C y C impresores  
Primera edición de 1.000 ejemplares: noviembre de 2017

**Este texto fue sometido al sistema de referato ciego externo**

ISBN libro impreso: 978-956-357-120-2  
ISBN libro digital: 978-956-357-121-9

Registro de propiedad intelectual N° 283405

Director colección Historia  
Daniel Palma Alvarado

Dirección editorial  
Alejandra Stevenson Valdés

Editora ejecutiva  
Beatriz García-Huidobro

Diseño de la colección y portada  
Francisca Toral

Diagramación interior  
Francisca Toral

Imagen de portada: Trolebús de la Empresa Nacional de Transportes S.A. circulando por avenida Irarrázaval en dirección poniente. Atribuida a Antonio Quintana o Domingo Ulloa, forma parte de la colección fotográfica del Archivo Andrés Bello de la Universidad de Chile, c. 1950.



Financiado por Fondart Nacional 2015.

Con las debidas licencias. Todos los derechos reservados. Bajo las sanciones establecidas en las leyes, queda rigurosamente prohibida, sin autorización escrita de los titulares del *copyright*, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, así como la distribución de ejemplares mediante alquiler o préstamos públicos.

# EL ESTADO SOBRE RUEDAS

TRANSPORTE PÚBLICO, POLÍTICA Y CIUDAD

LA ETCE 1945-1981

SIMÓN CASTILLO  
MARCELO MARDONES  
WALDO VILA



EDICIONES  
UNIVERSIDAD ALBERTO HURTADO



## ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	9
PRESENTACIÓN.....	11
INTRODUCCIÓN.....	15

### CAPÍTULO I

DEL PROBLEMA DEL TRÁNSITO A LA RESPUESTA ESTATAL: CREACIÓN Y CRISIS DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES S.A., 1945-1953.....	27
--	----

Administración y financiamiento: los inicios de la ENT.....	41
Ecoss cotidianos de un proyecto de modernización urbana. Delos cambios tecnológicos a la reconversión administrativa.....	58
Crisis financiera y explosiones sociales. Del desfinanciamiento de la ENT a la Revolución de la chaucha.....	76
Los límites de la modernización urbana desarrollista. Hacia la estatización plena de la ENT.....	101

### CAPÍTULO II

LA ESTATIZACIÓN DE LA ENT: DE LA CREACIÓN DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS DEL ESTADO A SU EXPANSIÓN A PROVINCIAS, 1953-1960.....	113
--	-----

La puesta en marcha de la ETCE: adquisiciones, conflictos e impactos urbanos.....	121
De Santiago a Valparaíso: la primera expansión.....	142
La zonal Norte: Antofagasta.....	158
La zonal Sur: Concepción.....	168

### CAPÍTULO III

REFORMA Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ZONALES. LA ETCE DURANTE LA DÉCADA DE 1960.....	181
---	-----

Una reforma <i>a la derecha</i> : el DFL 169, de 17 de marzo de 1960.....	190
La ETCE, el desarrollismo y la planificación urbana.....	196
La expansión de las zonales. Experiencias y contradicciones de una política pública durante la década de 1960.....	219
El fin del Gobierno DC y las polémicas por las adquisiciones de los Pegaso.....	265

#### **CAPÍTULO IV**

EL COMIENZO DEL FIN DE UNA POLÍTICA PÚBLICA. LA ETCE ENTRE 1970 Y 1981.....	273
Inicio del Gobierno de la Unidad Popular. Intervención estatal y conflictos en el transporte público, 1971.....	284
Entre la tensión social y la última modernización de la ETCE, 1972-1973.....	291
El impacto del golpe de Estado: represión y reestructuración administrativa.....	332
Santiago: cambios urbanos y dictadura cívico-militar, 1973-1977.....	343
La reestructuración neoliberal y el fin de la ETCE, 1978-1981.....	349
<b>Conclusiones</b> .....	365

## Agradecimientos

Nuestros agradecimientos van dirigidos especialmente a las instituciones que colaboraron en esta tarea: al Consejo Nacional de la Cultura y las Artes por financiar este proyecto mediante el programa Fondart Nacional el año 2015; al Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna; a la Biblioteca Nacional, en particular a Soledad Abarca, jefa de su Archivo Fotográfico y Audiovisual; al Archivo Central Andrés Bello de la Universidad de Chile, cuya directora, Alejandra Araya, facilitó y fomentó la búsqueda de fotografías en sus fondos; al Museo Histórico Nacional, en especial a Isabel Alvarado y Javiera Müller, quienes impulsaron el proyecto de exposición sobre la ETCE en la Sala Metro Plaza de Armas, montada desde diciembre del 2015 hasta abril del 2017, además de albergarnos para el coloquio “Conversando con ex trabajadores de la ETCE”, realizado en su biblioteca durante el invierno 2016; de igual manera, a Carla Julio y el equipo del Centro Cultural Estación Antofagasta por recibir la exposición regional itinerante sobre la empresa que comenzó en octubre del año pasado a circular por el país, así como al historiador Floreal Recabarren y al arquitecto Rodolfo Ugarte por su apoyo y entusiasmo frente al proyecto en Antofagasta; a Elizabeth Morales, de la Biblioteca Severín; al Instituto Ferroviario, en particular a Santiago Vera, quien colaboró generosamente con su valioso trabajo de archivo; y a Rodrigo Booth, por su apoyo desde la FAU de la Universidad de Chile, así como por el interés mutuo por la historia urbana. Van también los agradecimientos a la Universidad Alberto Hurtado, específicamente a Daniel Palma, Beatriz García-Huidobro y Alejandra Stevenson, quienes estimularon la publicación de este libro.

Agradecemos también a las familias Bustamante, Díaz, Mardones y otras de ex trabajadores ETCE que se animaron a compartir

sus recuerdos con este colectivo, en especial mención a don Diego Bastías y Mario Tapia, quienes participaron en el conversatorio realizado en el MHN abriendo su experiencia laboral a los asistentes. También a las familias Mas, Rivas y Acevedo, quienes compartieron fotografías y material inédito de sus archivos particulares. Asimismo a los investigadores independientes, quienes son un aporte desde la erudición popular en torno al transporte: Luis Holley, Daniel Salazar y Christian Ramírez, quienes aportaron constantemente a la discusión de esta investigación. A Pablo Serra en Los Andes y a Alexander Bustos del grupo Concebus, en la ciudad de Concepción, los que facilitaron valioso material visual para el libro y las exposiciones aledañas montadas. A Andra Chastain, por entregarnos generosamente el borrador de su tesis doctoral en Yale sobre la construcción del Metro de Santiago. Y con énfasis vayan nuestros más sinceros agradecimientos, especialmente, para la Asociación de ex Sindicatos de Obreros y Empleados de la ETCE, quienes donaron fotografías inéditas y una colección de prensa obrera no disponible en archivos y bibliotecas públicas. Durante la realización de este libro, su histórica sede sindical en San Martín 841, a pasos de calle San Pablo y adquirida a fines de los años treinta por los trabajadores tranviarios que dieron base a la ETCE, fue derrumbada para dar sitio a una insulsa torre de departamentos: vaya entonces nuestro recuerdo y humilde homenaje para esos trabajadores y sus familias.

## Presentación

### La sangre urbana

En *Las ciudades invisibles*, Italo Calvino nos recuerda que “...la ciudad no cuenta su pasado, lo contiene como las líneas de una mano, escrito en las esquinas de las calles, en las rejas de las ventanas, en los pasamanos de las escaleras, en las antenas de los pararrayos, en las astas de las banderas, cada segmento surcado a su vez por arañazos, muescas, incisiones, comas”<sup>1</sup>. En dicho sentido, las ciudades se nos parecen: no necesariamente –y la mayoría de nosotros, quizás nunca– haremos el relato de qué somos y por qué lo somos, aunque esté contenido en nuestros rostros y gestos, en la manera que vivimos, hablamos y tratamos de sobrevivir.

El libro que el lector tiene ahora en sus manos comienza significativamente con la referencia a la instalación del Transantiago en el año 2007. Esa repentina (y, para muchos, ominosa) transformación del transporte colectivo urbano nos volvió a todos una suerte de turistas o extranjeros en nuestra propia ciudad; personajes que se detienen en una esquina levantando las cejas y preguntándose qué hacer y cómo re-aprender los recorridos cotidianos. La ciudad en que vivimos sin (tal vez) pensar demasiado en ella, surgió de pronto en lo que es y nunca dejó de ser: un laberinto que parece crecer por sí mismo, un territorio extenso y enmarañado que durante el siglo XX se extendió como mancha de aceite y que siempre parece errar o estar en falta frente a un problema básico: cómo transitar por el laberinto y sus nuevos pasajes, barrios y avenidas, cómo entrar y salir de aquí a allá, de ida y de regreso.

Como bien destacan los autores de este texto, ya a comienzos del siglo pasado las ciudades latinoamericanas dejaron de ser aldeas

---

<sup>1</sup> Italo Calvino, *Las ciudades invisibles*, Ediciones Siruela, España, 2017, p. 25.

crecidas para transformarse en entes complejos y extensos donde rara vez se vive donde se trabaja o estudia, y donde el desplazamiento se vuelve para la mayoría una necesidad vital y, como aquí se describe, difícil y peligrosa. La historiografía chilena no ha reflexionado lo suficiente sobre ese contexto, que es mucho más que un marco espacial: como destacó Eric Hobsbawm en su historia del siglo XX, uno de los procesos sociales, económicos y culturales más relevantes de la centuria fue que los seres humanos nos convertimos mayoritariamente en habitantes urbanos. Dejamos de ser campesinos y pescadores, miembros de pequeñas comunidades donde todos –para bien o para mal– se conocen, o transhumantes cuyo horizonte es el camino o el borde las montañas o el mar. El antecedente de que vivimos en ciudades, y que, por lo tanto, virtualmente todos nuestros problemas de violencia, desigualdad, pobreza y precariedad ocurren *en* la ciudad, que nuestra política y nuestros intentos por vivir mejor también están en ella y son marcados por ese habitar urbano, no ha tenido el lugar teórico y metodológico que merece en nuestros relatos históricos. Nuestra heterogeneidad social y sus conflictos, nuestras diferencias de ingreso y de vida, nuestras demandas al Estado o al mercado no solamente ocurren en las ciudades, sino que ese habitar urbano es parte insoslayable en la comprensión de qué ha ocurrido en el siglo XX, y por qué. De hecho, las ciudades como territorios políticos, económicos y culturales son tan relevantes, marcan de tal manera lo que somos y hemos sido, que los investigadores deben acotar sus lugares de trabajo y miradas sobre ellas.

Abordar uno de esos problemas, una de las experiencias de vivir en ciudad, es lo que hace este libro. Creo, en lo personal, que una presentación no debe tratar nunca de resumir un texto, sino de invitar a sus posibles lectores a encontrarse con él. Por recurrir a la conocida analogía bióloga, si el transporte colectivo no es en sí mismo un órgano de nuestras ciudades, sí es su sangre, y no por casualidad se habla de *circulación* urbana. Este libro trata de esa variedad de savia o sangre, a menudo chirriante, complicada y ruidosa. En nuestras ciudades de más rápido crecimiento –como Santiago,

Valparaíso, Antofagasta y Concepción, que son los casos a los que hace referencia este libro— es posible decir que se ha tratado de ciudades pacientes, por recurrir al origen de dicho término: esta investigación revela que sus usuarios padecieron —es decir, sufrieron— el transporte público, y que tampoco sus gestores desde el Estado, ni los empresarios privados ni sus trabajadores, tuvieron una relación particularmente placentera con la sangre urbana. Los avatares de la ETCE fueron parte de las accidentadas políticas públicas del siglo XX, de sus proyectos de sociedad en un sentido encarnado, porque —vale la pena repetirlo— vivimos como sociedad mayoritariamente en ciudades, y pocos hemos podido escapar a la necesidad de movernos por ellas. Por ello, este libro se define como una historia social, y rebasa con mucho la descripción de máquinas y recorridos, de planes y documentos sobre el tema, aunque por supuesto los incluye. Sus autores no perdieron de vista que, tras (o al interior) de esos artículos de prensa que reclamaban por los malos servicios de transporte urbano, de esas discusiones sobre tranvías o microbuses, de vías férreas o pavimentadas, de los planes de expansión u ordenamiento, sobre la responsabilidad del Estado al respecto o el rol de los privados, palpitaba la vida misma de la ciudad y sus habitantes, no todos ellos ciudadanos. Quedó pendiente —quizás sea de su próximo trabajo— sumar a estos estudios la incorporación desde fines de la década de 1970 de las redes del Metro, que no reemplazó sino que quizás complejizó más esta historia del transporte de superficie: no deja de ser significativo que esa supuesta solución a nuestros problemas haya disminuido quizás muy poco nuestro problema de circulación.

No es menor, tampoco, lo que se explicita en las conclusiones del texto: hasta hoy, la ETCE ha sido la única experiencia de transporte colectivo urbano de superficie donde el Estado asumió una responsabilidad directa en la difícil tarea de recorrer el laberinto-ciudad. Sus trabajadores, por lo demás, fueron quizás los únicos que por ello generaron una experiencia, una voz pública y una memoria que logró instalarse junto a las opiniones de los

“expertos”, los políticos de carrera y los empresarios en el tema. Por una vez, destaca el texto, entre las décadas de 1940 y 1970 el Estado no delegó en la iniciativa privada la solución de un problema público y colectivo. Por una vez. Por una sola vez, valga subrayar. Recuperar esa historia ha sido la tarea asumida por los autores de este libro. Conocerla e incorporarla como un desafío presente, es lo que toca a sus lectores.

AZUN CANDINA POLOMER  
Universidad de Chile

## Introducción

Hace una década, exactamente en febrero de 2007, el Gran Santiago inició uno de los procesos de cambio urbano más controvertidos del Chile contemporáneo. La puesta en marcha de un nuevo sistema de transporte colectivo para una ciudad que superaba los seis millones de habitantes se convirtió en un escenario caótico, con miles de usuarios esperando buses en los paraderos, un ferrocarril subterráneo colapsado y una población confundida, impotente y humillada. Reflejo de unas autoridades incapaces de prever los alcances de los cambios en su implementación –como caso único en el mundo de una reforma a un servicio urbano de tal escala de un día para otro–, esta decisión ha ubicado al transporte público como uno de los temas políticos y sociales más sensibles del periodo.

La irrupción de Transantiago, como fue denominado el proyecto, puso fin a las “micros amarillas” regentadas por empresarios particulares. Pero además coincidió con el comienzo del ocaso político de la Concertación de Partidos por la Democracia, la alianza de centro izquierda que gobernó el país durante los veinte años tras la dictadura militar, declive alentado en parte por el impacto negativo que la reforma a la locomoción tuvo sobre la población capitalina. Pese a la relativa estabilización que logró el sistema tras múltiples inyecciones de recursos y reestructuraciones contractuales en sus años posteriores, hasta hoy su existencia genera críticas de usuarios, políticos y técnicos, dejando su instalación la sensación de un proyecto de modernización frustrada. Y es que problemas cotidianos, como el mal estado de las máquinas, hacinamiento, frecuencia de los recorridos, evasión y otros cuestionamientos, han mantenido al sistema en tela de juicio.

El clima de confusión y malestar se ha agudizado también con la dispersión de responsabilidad: mientras los operadores señalan al

fenómeno de la evasión como una de las causas primordiales del mal funcionamiento del servicio, el Estado complementa esta acusación con las críticas al incumplimiento de normas por parte de las empresas. Pero también hay responsabilidades públicas al no cumplirse con aspectos básicos para las operaciones, como la construcción de infraestructura —corredores, vías exclusivas y paraderos— contempladas para el buen funcionamiento. En este panorama, fueron los usuarios quienes debieron asumir los déficits del plan, repercutiendo en un creciente estrés cotidiano denunciado por la prensa, lo que ha impedido sopesar a cabalidad los cambios y posibles mejoras que el nuevo modelo de transporte haya podido significar para quienes utilizan con regularidad el servicio<sup>2</sup>.

La complejidad de llevar adelante una modernización en el ámbito del transporte colectivo responde en primer lugar a la multiplicidad de fenómenos (sociales, económicos, políticos) que se relacionan en torno al funcionamiento de este servicio urbano, proceso al cual poca atención se le ha dado en Chile. En ese contexto, un estudio sobre la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE, 1953-1981) y su antecesora, la Empresa Nacional de Transportes S.A. (ENT, 1945-1953), obedece en primer lugar a la necesidad básica de reflexionar sobre cuáles fueron las motivaciones para levantarlas como proyectos de transformación a la movilización urbana, más aun considerando su escala nacional. Ambas formaron parte de un proyecto político cuyo norte era proporcionar a la población un servicio de mejores estándares, aunque sus resultados no hayan sido necesariamente los proyectados. Así, este trabajo de carácter exploratorio aborda el periodo comprendido entre 1945 y 1981, en la búsqueda de una mejor comprensión de la participación estatal en este ámbito y centrándonos, precisamente, en el contraste entre *proyecto y realidad*.

Un postulado central de este trabajo es que, durante este periodo, se generó un cambio en la forma de concebir la relación en-

---

<sup>2</sup> Una buena reflexión sobre las complejidades en la formulación e implementación de Transantiago en Mauricio Olavarría Gambi, *¿Cómo se formulan las políticas públicas en Chile? Tomo 3. El Transantiago*, Universitaria, Santiago, 2012.

tre ciudad y transporte. En efecto, el Estado se hizo responsable de parte de la movilización colectiva en las cuatro mayores ciudades de la época, interviniendo en un servicio hasta el momento controlado por privados y muy criticado por autoridades y usuarios. Hasta la década de 1940, la oferta privada tuvo por norte la generación de beneficios; pero el ingreso del aparato fiscal levantó una nueva concepción, la de un servicio público y sin fines de lucro. Pese a las diferencias del escenario actual, muchos de estos conceptos parecen vigentes en la discusión sobre la materia que se realiza hoy en Chile. De ahí la necesidad de reflexionar históricamente sobre esta experiencia, valorando su contribución en la movilidad urbana, junto con rescatar sus aportes y conflictos en la construcción de Santiago, Valparaíso, Antofagasta y Concepción durante su existencia como servicio.

La importancia histórica del transporte público se encuentra en la condición estratégica del servicio para la expansión urbana que caracterizó a las principales ciudades latinoamericanas desde 1930. Los efectos de la Gran Depresión, el cambio del modelo económico hacia la industrialización por sustitución de importaciones y el crecimiento del aparato fiscal, entre otros aspectos, estimularon un creciente flujo migratorio hacia las grandes urbes. Entendido como *masificación*, este proceso estuvo acompañado de profundas transformaciones sociales que sirvieron de apoyo a nuevos proyectos políticos, como los del Frente Popular en el caso local<sup>3</sup>. Al acentuarse el proceso, la ciudad latinoamericana enfrentaba una forma metropolitana que imponía nuevas dinámicas, donde la movilidad de bienes y personas adquiriría una importancia hasta entonces inédita<sup>4</sup>. Un cambio crucial de esta nueva relación con el espacio urbano fue la deslocalización de las actividades diarias: la habitación

---

<sup>3</sup> José Luis Romero, *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004 (2ª edición), pp. 319-320.

<sup>4</sup> Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, Instituto de Estudios Urbanos PUC, Santiago, 2013, pp. 184-188; Carmen Miralles-Guasch, *Transporte y ciudad, el binomio imperfecto*, Barcelona, Ariel, 2002, pp. 77-96.

y el espacio laboral se convirtieron en lugares distintos, surgiendo nuevas necesidades de traslado para conectar las nuevas periferias con las áreas de trabajo, servicio y esparcimiento que se expandían en el radio urbano<sup>5</sup>.

Ante este proceso, la reflexión sobre el desarrollo de la movilización colectiva desde un punto de vista social y político, que complementara estos alcances con una perspectiva histórica, precisa replantear la noción de *transporte público* por su centralidad en esta investigación. Como se indicó, el ingreso del Estado en la actividad durante el periodo trabajado en este libro marca un giro con respecto a la presencia histórica del mercado en la provisión del servicio, por lo cual, cuando utilizamos el adjetivo “público”, nos referimos directamente a la oferta estatal en la actividad. Se distingue así del transporte de pasajeros o locomoción colectiva en genérico ya que, a partir del ingreso del Estado, el servicio adquirió un sentido *público* inédito en el Chile urbano de entonces<sup>6</sup>. Así, a pesar de que ni la ENT ni la ETCE se convirtieron nunca en columnas vertebrales de los servicios de locomoción colectiva en ninguna de las ciudades donde operó —en ningún momento sus flotas fueron más numerosas que las de los servicios particulares—, causaron gran impacto debido a sus planes de modernización de máquinas y gestión, que impusieron un piso de calidad para sus competidores pocas veces superado. Además, demarcaron la presencia e interés del Estado por resolver problemas comunes de los habitantes urbanos del país.

Considerando lo expuesto, el presente libro reconstruye la historia de la ETCE y su antecesora, buscando aportar nuevos elementos, tanto teóricos como históricos, a la discusión actual sobre

---

<sup>5</sup> Renato Ortiz, *Modernidad y espacio: Benjamin en París*, Norma, Buenos Aires, 2000. En una definición acotada de C. Miralles, “La suma de los desplazamientos individuales es lo que se denomina movilidad cotidiana”, *op. cit.*, p. 27.

<sup>6</sup> Por cuestiones de estilo, en la redacción se utilizan diversos sinónimos para hablar de transporte público, tales como: locomoción colectiva, movilización colectiva, transporte de pasajeros, etc. Sin embargo, todos ellos responden a la misma definición que aquí hemos esbozado cuando se ocupan para referirse a la experiencia del proyecto estatal en el servicio.

la movilidad en las principales ciudades chilenas. En el mismo sentido, cabe realizar un reconocimiento que, a la vez, es una advertencia: no es nuestra intención escribir *toda* la historia de la empresa estatal, sino principalmente enfatizar en nuestra óptica sobre la actuación de la entidad durante sus décadas de presencia en las principales ciudades chilenas, aspirando a vincular lo social, lo político, lo espacial y la empresa *en sí*. En relación a ello, este libro busca rescatar parte de sus experiencias en cada una de las urbes donde prestó servicios, contribuyendo de ese modo a la memoria histórica de un tema que, en la actualidad, sigue siendo objeto de debate.

Retomando lo deslizado antes, la ausencia de una reflexión historiográfica profunda sobre el desarrollo del transporte público en Chile se traduce en una bibliografía dispersa y limitada. Esto obliga a complementar cualquier análisis con la revisión de textos de diversa naturaleza y provenientes de distintas disciplinas, lo que se traduce en una indagación más amplia de autores y perspectivas sobre el tema. Tal posibilidad enriquece la investigación y el diálogo con diversos puntos de vista, cuestión que caracteriza la amplia cantidad de enfoques desde los cuales se puede abordar el tema de la locomoción colectiva.

En el contexto local, los estudios han mostrado una tendencia similar, principalmente técnica, hecho que reafirma su poca relevancia como problema para la historiografía, vacío especialmente sensible desde aquellas miradas que podrían generar conexiones con el tema, como la historia social o la urbana<sup>7</sup>. En tal sentido, en la actualidad han sido principalmente los estudios culturales de la movilidad los que han actuado como “punta de lanza” para analizar los fenómenos asociados a la irrupción de nuevos medios de transporte en la ciudad moderna, buscando rescatar y profundizar en las relaciones entre sociedades y tecnolo-

---

<sup>7</sup> Tomás Errázuriz, “Looking for Latin American urban mobility history”, en: Gijs Mom, Gordon Pirie y Lauren Tissot (eds.), *Mobility in history. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Alphil-Presses Universitaires Suisses, Suiza, 2010, pp. 193-198.

gía, así como en las experiencias cotidianas de los usuarios<sup>8</sup>.

Ahora bien, la investigación tiene por objetivo situar a la locomoción colectiva y sus tensiones en un escenario de concentración de población y crecimiento urbano, como el registrado en las principales ciudades chilenas del periodo. Por ello, y si bien asume los alcances culturales derivados del impacto de las tecnologías, este libro se concentra en tres grandes temas: a) la ciudad y su expansión, b) las intervenciones estatales, y c) los impactos sociales. En ese sentido, el trabajo busca aportar a la reconstrucción histórica de ETCE, dialogando entre estas perspectivas, intentando posicionarse como una historia social y urbana de la locomoción colectiva, presentando nexos con una historia de empresa más que con una historia empresarial, ya que esta última “es el estudio de los empresarios... mientras que la historia de empresas... privilegia el estudio de los cambios organizativos en las mismas y mantiene, desde el nivel microeconómico, una relación de interdependencia con los conjuntos social y económico que los engloba”<sup>9</sup>.

Sin embargo, este libro reconoce diversas experiencias. Algunas de ellas son los trabajos de Armando de Ramón, quien entendió que el transporte público era uno de los temas que debía asumir la Historia Urbana<sup>10</sup>. Él realizó acercamientos al tópico desde la década de 1980, primero mediante un artículo de Eugenio Cataldo sobre la evolución del servicio en Santiago entre 1880 y

---

<sup>8</sup> Estos trabajos forman parte de lo que se ha denominado el Mobility Turn, un giro desde los estudios socioculturales de la movilidad hacia la historiografía. Para una perspectiva más amplia de ellos, véase: Divall, C. y Revill, G., “Cultures of Transport: representation, practice and technology”, *Transport History* 26, Philadelphia, 2005, pp. 99-111. En el caso chileno, Tomás Errázuriz, “Time for a change: Transport and mobility history in Chile”, en ed. P. Norton, Gijs Mom, Liz Millward, Tomás Errázuriz y Mathieu Flonneau (eds.), *Mobility in History vol. 4*, Berghahn Books, New York, 2013, pp. 142-148.

<sup>9</sup> María Eugenia Romero, “La historia empresarial”, *Historia Mexicana* 3 (LII), El Colegio de México, 2003, pp. 805-829.

<sup>10</sup> El llamado, en general, buscaba ampliar la historia urbana más allá de la morfología de la ciudad, para ir hacia la comprensión de aspectos como “...los nuevos barrios y las comunas periféricas, los nuevos servicios públicos... los problemas del abasto, de la locomoción colectiva”. Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*, Sudamericana, Santiago, 2000, p. 198.

1930, incluido en un estudio sobre las principales características medioambientales de la capital en el período. Otro ejemplo fue el libro que desarrolló en coautoría con Enrique Vial y Patricio Gross, *Imagen ambiental de Santiago 1880-1930*, donde dedica un capítulo a los medios de movilización colectiva, apuntando a la importancia que adquirió para la ciudad y sus habitantes, además de realzar sus innovaciones tecnológicas y su relación con la expansión de la capital<sup>11</sup>.

Un trabajo contemporáneo que atiende al desarrollo del servicio en Santiago es *Politics and urban growth in Santiago, Chile. 1891-1941*, del norteamericano Richard J. Walker, que observa la posición del poder municipal frente a los servicios tranviarios y de autobuses, observando los conflictos y problemas que se generan entre ambos<sup>12</sup>. Este texto es uno de los principales aportes historiográficos recientes al problema del transporte, junto a una variada serie de trabajos dispersos relativos a la movilización en diversas ciudades del país, basando su interés tanto en cuestiones de administración, conflictos y, más recientemente, aspectos secundarios como los trabajadores ligados a estos servicios, aunque principalmente desde tesis universitarias<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Eugenio Cataldo, “Transporte”, en Patricio Gross y Armando de Ramón (eds.), *Santiago de Chile. Características histórico-ambientales, 1891-1924*, Monografías de Nueva Historia, Londres, 1985; Patricio Gross, Armando de Ramón y Enrique Vial, *Imagen ambiental de Santiago 1880-1930*, Universidad Católica de Chile, Santiago, 1984, pp. 210 y ss.

<sup>12</sup> Richard J. Walter, *Politics and urban growth in Santiago, Chile. 1891-1941*, Stanford University Press, California, 2005.

<sup>13</sup> Rodrigo Booth, “Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900”, *ARQ* 85, 2013; Gustavo Campos Jegó, *Carretas, carros de sangre y tranvías en Concepción, 1886-1908*, Archivo Histórico de Concepción, Concepción, 2014; Ximena Cuzmar y Daniel Jerez, *Transporte urbano de Valparaíso 1920-1932*, Tesis para optar al título de Profesor de Historia y Geografía, PUCV, 1990; Baldomero Estrada, “Tecnología y modernización: Evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850-1950”, *Polis* 33 (11), 2012, pp. 345-374; Marcelo Mardones, *El Estado sobre ruedas: trabajadores tranviarios e intervención pública en el transporte colectivo. Santiago, 1937-1953*, Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, PUC, 1917; Elisabet Prudent, “Transporte, modernización urbana y negociación: El Ferrocarril Urbano de Santiago 1873-1897”, *Amérique Latine Histoire et Mémoire* 29, 2015; Elisabet Prudent: “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2009.