



**EstuDAv**  
Revista Estudios Avanzados

EstuDAv - Estudios Avanzados  
N° 38, 2023: 16-33  
ISSN 0718-5014



## **Desmontando lo público. Neoliberalismo, racionalización y cierre de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) en el Chile urbano, 1974-1982\***

*Dismantling the Public. Neoliberalism, Rationalization and closure of the State Collective Transport Company (ETCE) in Urban Chile, 1974-1982\**

**Marcelo Mardones Peñaloza y Waldo Vila Muga**

Marcelo Mardones Peñaloza: Universidad Diego Portales, Santiago, Chile, ORCID 0000-0001-7401-8797, marcelomardones77@gmail.com;  
Waldo Vila Muga: Universidad Diego Portales, Santiago, Chile, ORCID 0000-0001-9669-1472, waldovila@hotmail.com

### **Resumen**

Indagamos sobre el cierre operacional de la mayor empresa pública de transporte colectivo de superficie de Chile, ocurrido durante los primeros años de la dictadura. Dicho proceso fue impulsado tras la adopción de las políticas económicas neoliberales por parte del régimen, cuyos principales objetivos fueron la reducción del gasto fiscal y el cese de funciones de diversas reparticiones estatales, entre ellas la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE). En ese marco, observamos las consecuencias que trajo el abandono por parte del Estado de una actividad estratégica para el funcionamiento de la ciudad y las dificultades que este hecho acarreó a los habitantes de las áreas donde operaba la compañía. El proceso fue parte de las transformaciones económicas, políticas y urbanas registradas por la transición desde un modelo desarrollista a neoliberal. Mediante una revisión de fuentes oficiales, prensa y bibliografía, reconstruimos el fin de las operaciones, el desmantelamiento y la venta de bienes de la ETCE, interrogándose sobre el destino de una empresa pública en un contexto ideológico que favorecía la participación del sector privado en el área.

**Palabras clave:** Neoliberalismo, Locomoción Colectiva, ETCE, Desarrollo Urbano.

### **Abstract**

This article investigates the closure of the operations of the largest public surface collective transportation company in Chile, which occurred during the first years of the dictatorship. This process was promoted after the adoption of neoliberal economic policies by the regime, whose main objectives were the reduction of fiscal spending and the cessation of functions of various state departments, including the State Collective Transport Company (ETCE). In this framework, we observe the consequences of the abandonment by the State of a strategic activity for the operation of the city and the difficulties that this fact brought to the inhabitants of the areas where the company operated. This process was part of the economic, political and urban transformations registered by the transition from a developmental model to a neoliberal one. By reviewing official sources, the press and bibliography, we reconstructed the end of operations, the dismantling and the sale of assets of the ETCE, questioning the fate of a public company in an ideological context that favored the participation of the private sector in the area.

**Keywords:** Neoliberalism, Public Transport, ETCE, Urban Development.

Recibido: 28/10/2022 Aprobado: 22/06/2023 Publicado: 30/06/2023



## La historiografía del transporte como tópico y aporte a la discusión interdisciplinaria: una revisión a la acción del Estado en el desarrollo de la locomoción colectiva en Chile

El transporte colectivo se ha mostrado como un área de creciente interés para la historiografía contemporánea local durante la última década, cuando diversas investigaciones han profundizado en la cuestión de la movilidad como tópico historiográfico. En múltiples aristas, se han atendido aspectos como sus impactos tecnológicos y socioculturales, los cambios urbanos asociados a su expansión o los trasfondos políticos de sus grandes proyectos de modernización desde mediados del siglo XIX (Giucci y Errázuriz, 2018; Prudent, 2018; Castillo y Mardones, 2021). Dentro de ellas, la participación del Estado ha sido un foco de atención particular, especialmente durante el periodo desarrollista (1938-1973), enfocándose por una parte en la construcción de infraestructura (principalmente el Metro) y por otra, la intervención del aparato público en la regulación de la locomoción colectiva a partir de la década de 1940 (Castillo *et al.*, 2017; González, 2021; Chastain, 2018). Aunque de manera indirecta, trabajos de otros campos de la historiografía reciente también han apuntado a la relevancia del transporte y las infraestructuras para el desarrollo económico nacional, insertando a la actividad en un marco de análisis estructural más amplio y que refuerza la comprensión de su importancia sistémica (Guajardo, 2017: 320-333; Guajardo, 2021).

En ese marco, tras una prolongada crisis arrastrada desde la Gran Depresión y profundizada por los efectos de la Segunda Guerra Mundial en la economía nacional, los servicios de transporte de superficie (y en particular los tranviarios, principales medios de operación en la época), se vieron enfrentados a una creciente intervención estatal, sobre todo aquellas empresas controladas por capitales extranjeros ligados al negocio eléctrico (Vila y Benjamin, 2021; Mardones, 2014; Walter, 2005: 244-248). Ello impulsó primero el control administrativo y la posterior adquisición por el Estado de los principales sistemas tranviarios de Santiago y Valparaíso, creándose así la Empresa Nacional de Transportes S.A. en 1945, una compañía de capitales mixtos, pero controlada por el fisco. Aunque su puesta en marcha demostró

tempranas dificultades financieras en sus operaciones, manifestadas en un constante déficit y pérdida del capital inicial aportado por el Estado, ello no quebró la voluntad de los gobiernos de la época por aumentar la participación fiscal en una actividad que comenzaba a ser percibida como objeto de interés y acción pública (Castillo *et al.*, 2017).

Así, la creación de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado en 1953 fue un hito de la participación estatal en una actividad históricamente sensible para la población urbana del país. Su funcionamiento se extendió a las principales ciudades chilenas de la época: Santiago, Valparaíso, Concepción y Antofagasta, promoviendo la renovación tecnológica mediante la incorporación de nuevos vehículos como trolebuses y autobuses de mayor capacidad, elevando el estándar de servicio frente a los antiguos tranvías y a los buses controlados por particulares. Aunque la ETCE nunca fue el operador mayoritario de la oferta de transporte, su rol representaba la presencia y compromiso del Estado en el sector, emergiendo como una estrategia de modernización al transporte público aceptada y promovida —con distintas reformas— por gobiernos de diverso signo político. De esta forma, hacia el final del ciclo desarrollista, la ETCE tenía una posición importante dentro del sistema de movilización en las principales ciudades chilenas (Castillo *et al.*, 2017: 284-231).

Posterior al 11 de septiembre de 1973, la empresa fue pronto objeto de reformas económicas y administrativas impulsadas por la dictadura, aplicando un plan de racionalización a sus operaciones, decretando su autofinanciamiento y finalmente decidiendo su liquidación a partir de 1979, poniendo fin a cuatro décadas de presencia estatal en la actividad. A través del seguimiento a estas nuevas lógicas administrativas, buscamos observar cómo la aplicación de políticas neoliberales repercutió en una profunda transformación del área de la locomoción colectiva, favoreciendo al sector privado en desmedro de los actores públicos

y entregando los servicios a las directrices del mercado. Bajo una nueva racionalidad, el régimen apostó de forma directa por el empresariado microbusero, convirtiendo al cierre de la ETCE en un símbolo de las pretensiones que las autoridades tenían para el desarrollo de un sistema de movilización pública bajo el paradigma neoliberal. Dichas medidas se pueden situar en la lógica del urbanismo promovido por la dictadura, caracterizado por la renuncia a la planificación como instrumento técnico y con marcados tintes represivos ante los impactos que tuvo la conformación de nuevas periferias producto de los planes de erradicación y otras acciones de fuerza que impactaron directamente en los sectores populares, acentuando la segregación socio-espacial y la fragmentación metropolitana, entre otros fenómenos (Vergara, 2019: 335-337; Leyton, 2020).

Aunque escasos, algunos textos han tratado al periodo inicial de la dictadura abordando la cuestión de la movilidad, especialmente en Santiago. Estas referencias incluyen investigaciones provenientes de disciplinas como la ingeniería en transporte y la planificación, que tratan la materia con un enfoque en el desarrollo de las políticas públicas, junto a otras visiones enmarcadas por un discurso crítico hacia las reformas introducidas por la dictadura (Morales, 1985; Silva, 1975). En ellas destacan diversos trabajos que abordan los efectos del proceso de desregulación y liberalización del transporte, caracterizado por el retroceso de la acción estatal en la fiscalización de sus operaciones, junto con decretar en 1983 la libertad tarifaria. Ambas medidas trajeron consigo un indiscriminado crecimiento del parque de vehículos destinados al transporte de pasajeros, acarreando un aumento en la congestión y contaminación en la capital durante el periodo (Morales, 1985; Figueroa, 1990; Thomson, 1992; Paredes y Baytelman, 1996). En este contexto, la investigación aquí presentada rescata una arista inexplorada del proceso de liberalización, profundizando en las decisiones político-administrativas con las cuales se desarmó una empresa pública como signo de la refundación neoliberal que afectó a diversas áreas de acción económica estatal.

Sobre el tema en particular, existen antecedentes de los efectos que las políticas neoliberales tuvieron sobre la actividad, puntualmente a través

del seguimiento de la ETCE y ciertos conflictos surgidos entre la autoridad y los operadores privados producto de la tarifa escolar impuesta en la dictadura (Castillo *et al.*, 2017: 349-364; Chastain, 2018). Tales líneas de trabajo han entendido al transporte colectivo desde una perspectiva ligada a la historia urbana y a las políticas específicas del sector; en este sentido, el trabajo que presentamos busca complementar dichas propuestas, profundizando en el devenir de las empresas públicas durante la dictadura y su relación con el desarrollo de servicios e infraestructuras, entendiendo el marco de la liberalización como eje de las decisiones políticas tomadas en torno a la ETCE hasta su desaparición (Guajardo, 2021: 597-598). Por lo tanto, el énfasis de la propuesta se dirige hacia el proceso administrativo que experimentó la empresa bajo el proceso de racionalización impuesto por las autoridades de facto, aunque considerando también los impactos urbanos por el fin de sus operaciones. Se aprecia así desde las dinámicas internas de la entidad en el momento de la irrupción neoliberal y sus efectos en el contexto de una ciudad que también reflejaba las transformaciones del modelo de desarrollo auspiciado por la dictadura.

El presente artículo busca entonces contribuir desde una perspectiva historiográfica a los estudios urbanos, particularmente en el ámbito de la movilidad y el desarrollo de las políticas de transporte colectivo, elemento central para la construcción de ciudades más equitativas (Vasconcellos, 2018). La relevancia en el diseño e implementación de los sistemas de locomoción masiva en las grandes ciudades latinoamericanas ha tenido profundos impactos políticos, económicos y sociales durante las últimas décadas a nivel regional. El desarrollo de experiencias como Transantiago en el caso chileno, de Transmilenio en Bogotá, la capital colombiana, o la puesta en marcha de grandes proyectos de infraestructura de transporte público considerando iniciativas como el Metro de Quito, en Ecuador, señala con claridad tanto las expectativas como los conflictos aparejados a su puesta en marcha. El surgimiento de estos nuevos modelos de transporte, centrados en innovaciones como los buses de tránsito rápido (BRT) y de infraestructuras asociadas a sus operaciones, han impuesto a las agendas urbanas regionales la necesidad de

regularizar las ofertas, rediseñar los modelos de administración de los sistemas y definir en nuevos términos las relaciones de interés entre los diversos actores que participan de la actividad como usuarios, autoridades, empresarios, entre otros (Muñoz Morillo, 2018; Rodríguez y Vergel, 2013; Silva Aparicio, 2010; Ureta, 2017).

La comprensión de los desarrollos históricos de servicios urbanos —en este caso de movilización colectiva— ofrece una base e insumos para la elaboración de políticas públicas, los debates académicos y la discusión política que acompañan su implementación. Surgen así diversas preguntas sobre las lógicas institucionales que aterrizan sobre una actividad de innegable relevancia para

el funcionamiento de la ciudad como el transporte público: ¿cuánto influye la economía política en su diseño? ¿De qué manera las decisiones técnicas están orientadas por razones ideológicas? Y finalmente, ¿cómo el caso de la ETCE logra ejemplificar un proceso no solo coyuntural, sino más bien el de una constante búsqueda de nuevos horizontes para el desarrollo de las políticas en la materia? El cruce de estas interrogantes pone en tensión la comprensión y lógicas con las cuales se ha estudiado el desarrollo de los servicios públicos ligados al Estado, fenómeno que se traslada hasta hoy en medio de las constantes discusiones sobre su rol.

## Transporte, ciudad y modelos políticos: marco teórico y metodología

El problema será abordado por un enfoque que desarrolla aspectos metodológicos de la historia política y urbana, considerando el cierre de una empresa pública bajo la racionalidad neoliberal. Es preciso tener en cuenta que esta lógica no solo se constituye como una propuesta político económica, sino que también repercute en ámbitos diversos: desde la toma de decisiones institucionales a la concepción sobre el individuo o la sociedad, generando de esta forma transformaciones que van más allá del funcionamiento de un servicio en particular como la ETCE. De hecho, por sobre el cierre de zonales y recorridos, vemos además con ello la consolidación de un escenario urbano donde las lógicas de mercado y la subsidiariedad se constituirían como fenómenos que dirigirían el desarrollo de la ciudad y sus habitantes durante las últimas décadas.

Según plantea Harvey, el Estado neoliberal tiende a ser una “forma política inestable y contradictoria” debido a la constante búsqueda de privatización de activos que en muchas ocasiones produjo la creación de políticas públicas que más que atender a un problema en específico, ideológicamente buscan un traspaso de responsabilidades al sector privado (Harvey, 2014: 71-72). Es precisamente lo que ocurrió con la ETCE; que tal como veremos, debió enfrentar medidas bastante contradictorias en su proceso de cierre y que en parte fueron representativas de la disputa entre neoliberales y desarrollistas al interior de la junta de gobierno, imponiéndose desde 1975 la postura

de los primeros. Así, tal como señala el geógrafo inglés, se optó por una “desregulación” de la locomoción colectiva que, junto con promover la competencia, “eliminan los trámites burocráticos, incrementan la eficiencia y la productividad, mejoran la calidad de las mercancías y reducen los costes, tanto de manera directa para el consumidor a través de la oferta de bienes y servicios más baratos, como indirectamente mediante la reducción de las cargas fiscales” (Harvey, 2014: 73).

En ese contexto quedaron atrás casi tres décadas de planes desarrollistas en el área, las que, si bien no impulsaron la supresión de los actores privados ni el monopolio fiscal, mediante la modernización importada de medios de transporte, una administración centralizada y presencia en las mayores ciudades del país, buscó crear una red de servicios estatales que interviniera sobre las inequidades ligadas a la movilidad. La ligazón entre desarrollismo y urbanización que se asociaba desde las lecturas teóricas en boga durante el periodo con la planificación como horizonte para la construcción de la ciudad, encontró en estas herramientas la posibilidad de aterrizar las políticas estatales a la sociedad urbana (Almandoz, 2013: 272-276). De ahí que, más allá de su productividad, la existencia de instituciones como la ETCE respondía a una lógica ajena al mercado, primando en ella los objetivos sociales por sobre los ripios en su administración y funcionamiento.

Metodológicamente, el artículo realiza un seguimiento a las políticas de transporte respecto a la ETCE y su administración aplicada por el gobierno autoritario, dando prioridad a la producción documental institucional disponible. Ello se tradujo en un análisis historiográfico de fuentes primarias de carácter oficial disponibles en el Archivo Nacional de la Administración, en particular los fondos de la Subsecretaría de Transportes y Empresas CORFO-ETCE; de este último, el trabajo recopila información relacionada al actuar de la comisión liquidadora, que operó a partir de abril de 1981. Esto se complementa con información de prensa y revistas del periodo, junto a otras fuentes como mensajes presidenciales, informes técnicos y reportes académicos ligados al tópico, las que son analizadas de forma comparada para abordar desde un punto de vista crítico las diversas dimensiones que implicó el cierre de la ETCE, con énfasis en los actores instituciones y el territorio. Tras un levantamiento y clasificación del material revisado, efectuamos un cruce de información con otras fuentes de época como los ya mencionados periódicos de circulación nacional, además de bibliografía atinente a los objetivos específicos de cada sección.

Para guiar teóricamente este artículo comprenderemos al transporte colectivo como un fenómeno de múltiples dimensiones e implicancias para las sociedades urbanas. Para López Trigal, juega un rol estructurante del espacio, sobre todo en áreas metropolitanas producto de la distancia entre lugares de residencia y los de “trabajo, estudio y ocio de las poblaciones”, siendo un elemento gravitante en “el proceso y dirección de la urbanización” (López Trigal, 2010: 356). Complementariamente, Carmen Miralles ha señalado la relevancia del transporte en el funcionamiento de las estructuras productivas y territoriales insertas en la ciudad, lo que impone la necesidad de enfocarse en ciertas problemáticas específicas, como el caso de la participación estatal en el área (Miralles, 2002: 88-92).

En este mismo proceso, la labor del aparato público en la regulación y facilitación de medios de transporte adoptó durante el desarrollismo un rol central; en medio de la metropolización de las urbes latinoamericanas, el Estado levantó una serie de programas de construcción de políticas, empresas e infraestructuras, que buscaron resolver

las problemáticas para la movilidad en el nuevo contexto sociopolítico (Almandoz, 2013: 261-269; Romero, 2001: 322-331). De esta manera, el desarrollismo no pretendió reemplazar al mercado ni a los privados que participaban de la locomoción colectiva, sino asegurar un estándar mínimo de servicios a fin de promover un adecuado funcionamiento para la economía capitalista que se aloja en el territorio de la ciudad (Miralles, 2002: 84). En el caso chileno, la ETCE funcionó así como una entidad promotora del consumo colectivo, concepto desarrollado por Manuel Castells en un intento de delimitar o abordar la realidad urbana frente a aspectos relativos a la provisión y administración de servicios como la vivienda o el transporte (Castells, 2008: 484), entendiendo a este último como estratégico para la movilidad en contextos de crecimiento acelerado, como ocurría con las grandes ciudades del país donde operó durante su existencia.

Dicha participación estatal en la actividad reflejaba la importancia de la cuestión del transporte colectivo para las autoridades por su influencia en las actividades productivas y la vida cotidiana. La necesidad realizaba a la movilidad pública como un problema de índole político, puesto que el mercado solo puede ofrecer la provisión de un servicio que, a juicio de analistas como Eduardo Vasconcellos o François Ascher, debe ser entendido como un derecho, poniendo en cuestión la lógica de oferta y demanda inherente a su exclusiva comprensión como actividad regida por proyecciones economicistas (Vasconcellos, 2018; Ascher, 2005). En ese escenario, el desarrollismo chileno intervino para corregir las desigualdades que el mercado produciría en la materia, dando cobertura a áreas periféricas que los empresarios microbuseros consideraban de baja rentabilidad económica. Bajo estas premisas, nuestro objetivo es comprender los efectos del cambio de modelo político y económico que impuso la dictadura, y en particular el giro neoliberal aplicado sobre el transporte. Así, planteamos como hipótesis que el proceso de cierre de la ETCE significó un retroceso en la percepción de la movilidad como problema público y una pérdida en la voluntad y capacidad de planificación por parte de las autoridades de facto, hecho que trajo profundas repercusiones en el desarrollo de la actividad y en la conformación de la ciudad neoliberal.

## La ETCE entre el golpe de Estado y la llegada de los Chicago Boys, 1974-1976

En el primer mensaje presidencial al país realizado por la dictadura en 1974, el recién creado Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) gozó de especial atención, destacando en su descripción una lapidaria evaluación a las operaciones de la ETCE. Según el documento, de un total de mil cuatrocientos siete buses a nivel nacional, solo funcionaban 672, agregando que “su eficiencia operacional era solo de un 45,4%” (Gobierno de Chile, 1974: 224). Asimismo, las nuevas autoridades consideraban que esta tenía un exceso de personal, con un total 5.263 funcionarios, “vale decir, 7,8 personas por vehículo”. La dirección acusaba además un alto número de licencias médicas de los trabajadores, que solo en Santiago —donde operaba un 70% de la planta total— eran de 34.059. Se constataba así el bajo rendimiento laboral, lo que según la opinión castrense se debía principalmente a “las reuniones políticas realizadas en los propios recintos de trabajo”, a lo que sumaban “el desquiciamiento del respeto hacia las autoridades del servicio” (Gobierno de Chile, 1974: 236).

El precario estado en que se encontraba la compañía respondía también a un profundo desfinanciamiento de sus operaciones, que alcanzó en 1973 al 55,8% de su presupuesto total. Debido a este panorama, las autoridades de facto impulsaron un proceso de “racionalización administrativa, estableciéndose un reordenamiento de los procedimientos y métodos, que permitirá redistribuir el personal destinándolo a labores específicas” (Gobierno de Chile, 1974: 237). Resultaba evidente que la ETCE era una carga para las finanzas estatales en el contexto post golpe de Estado, donde la prioridad era la recuperación económica basada en el control de la inflación y la reducción del gasto fiscal, aunque eso minase las bases del Estado de compromiso construido desde inicios del siglo XX (Gárate, 2012: 196).

Ahora bien, como ocurrió con diversas empresas públicas en el periodo, estas hicieron eco del debate instalado en los primeros años de la dictadura entre los sectores nacional desarrollistas y neoliberales. Como lo ha profundizado Verónica Valdivia, la tradición que un sector de las fuerzas

armadas veía en torno al rol del Estado y algunas de sus funciones estratégicas, impulsó un enfrentamiento ascendente con aquellos grupos neoliberales que estaban adquiriendo creciente influencia en el gobierno, los que postulaban un retroceso de la presencia estatal en todas las áreas (Valdivia, 2001: 194). Para la ETCE, esto abrió un momento de incertidumbre, puesto que el sector transportes en general aún era considerado como parte de una actividad esencial para el desarrollo económico del país, por lo cual el fisco no se podía restar de su acción, cuestión especialmente relevante para la Fuerza Aérea (Valdivia, 2003: 151-202).

Es por ello que, en 1975, el gobierno propuso un estatuto particular para las empresas estatales del sector transportes: a fin de modificar su estructura legal y orientarlas hacia la nueva política de desarrollo neoliberal, impulsó un ambiguo proceso de ajuste, que no renunció a la inversión de recursos para sus operaciones. Así, en la ETCE se recuperaron 81 vehículos que se encontraban fuera de servicio en el depósito de Quilicura, con los cuales se reforzó la flota de Santiago. Además, se adquirió un préstamo por un millón y medio de dólares con el Banco do Brasil, “con el cual se han adquirido repuestos para los buses de la flota ‘Mercedes Benz’, que están llegando programadamente [sic] en diferentes partidas desde Brasil”. A esto se sumó, pese a las restricciones que existían para la contratación de personal para la administración pública, la incorporación de nuevos choferes, con el fin de “contar con la dotación necesaria para cumplir con el objetivo central de atender el servicio público”. En paralelo, se propuso un plan de mejoras en infraestructura con el fin de mantener algunos edificios y depósitos, destacando inversiones en Santiago y en las zonales de Valparaíso y Antofagasta (Gobierno de Chile, 1975: 350).

Desde un punto de vista administrativo, se comunicaba una importante modernización: la gestión computacional de la flota, procurando la “reducción de los costos operacionales, con las ventajas de exactitud y de rapidez”; en la misma política de ajuste, se anunciaban las primeras medidas en torno al desprendimiento de su

patrimonio con la puesta en oferta de los depósitos de Bilbao y La Cisterna, dos relevantes bienes inmuebles de la empresa en la capital, además de efectuarse estudios “para enajenar los buses ‘Pegaso’, actualmente sin utilización” (Gobierno de Chile, 1975: 350). Como se observa, la ambigüedad de estas medidas fue representativa de la incertidumbre en que se encontraba su administración, donde por una parte se le exigían mejoras en sus servicios, pero bajo una racionalización que buscaba reducir sus costos operativos. El panorama inevitablemente decantó en medidas que afectaron al personal y la acción de la ETCE en el espacio urbano.

Según se mencionó anteriormente, una de las razones que mayor consenso encontraba entre las autoridades del transporte para argumentar sus críticas a la empresa y la necesidad de un reordenamiento administrativo profundo, eran sus relaciones laborales. Un ejemplo de la visión que se tenía sobre este fenómeno fue el testimonio entregado luego de la visita de fiscalización realizada por un delegado del directorio a la zonal de Concepción a fines de 1975, donde se describen en detalle algunos de los ripios y actividades fraudulentas detectadas en su administración y operaciones:

En resumen escueto se puede sintetizar que gran parte del desfinanciamiento de la Zona Concepción se debe a la mala Administración de la actual Administración Zonal, a los robos organizados de pasajes, de repuestos y materiales lo cual se puede evidenciar son dirigidos en combinación con un Sr. Nibaldo Maturana, quien sería el enlace con el Administrador Zonal para descubrir dichas anomalías, el amparo de los conductores que utilizan las diferentes maniobras, para sustraerse [sic] la recaudación estaría efectuado por algunos jefes que cobran pasajes.<sup>1</sup>

A pesar de este tipo de denuncias, para 1976 la ETCE continuaba activa en todas sus zonales, transportando anualmente más de 140 millones de pasajeros, que en el caso de Santiago significaban cerca de 100 millones de viajes entre buses y trolebuses. En el mismo periodo, se había logrado una

reducción de su plantilla laboral, llegando a una relación funcionario-vehículo de 6,1 trabajadores. Otro efecto del proceso de racionalización fue la reducción de la dotación de máquinas operativas, llevando a la supresión de veinte recorridos a nivel nacional. En la misma línea, se constataba que de 1.500 máquinas —el total de la flota para aquel año— un 35% se encontraban inmovilizadas, y “cuya reparación es antieconómica por la gravedad del deterioro mecánico y estructural que presentan, permaneciendo prácticamente excluidos del servicio, en espera de su enajenación” (Gobierno de Chile, 1976: 402).

En Santiago, de los cuatro depósitos existentes hacia 1976 se encontraban operativos solo dos: Panamericana Norte y Lo Videla, los cuales estaban registrando obras de reacondicionamiento, financiadas con “los recursos [que] serán liberados mediante la enajenación de varios inmuebles de propiedad de La Empresa, no indispensables para su operación” (Gobierno de Chile, 1976: 403). En tal sentido, la ETCE estaba utilizando los dineros obtenidos en la venta de bienes para la reordenación logística de su servicio en la capital, concentrando la flota de buses y a la vez optimizando la funcionalidad de las propiedades que aún mantenía en su poder.

De esta manera, las medidas adoptadas por las nuevas autoridades giraron en torno a una política de racionalización compuesta por una reordenación administrativa y operativa, junto a la venta de bienes con el fin de reducir su déficit financiero. Entre ellos destacaron los casos de los depósitos de Bilbao y La Cisterna, algunos de los paños de terreno más valiosos en cuanto a su valor inmobiliario. El desprendimiento de sus activos se justificaba en la necesidad de ajustar las operaciones a un nuevo escenario económico marcado por el giro neoliberal que comenzaba a adoptar el gobierno de facto, lo que obligaría a varias empresas públicas (en especial aquellas ligadas al transporte en sus diversos ámbitos) a poner en marcha planes de austeridad fiscal e imponer el autofinanciamiento de sus actividades.

1 Subsecretaría de Transportes (1976). Oficio 19 de enero de 1976, “Resumen general de viaje a Concepción”. Volumen 1455. Fondo Subsecretaría de Transportes, Archivo Nacional de la Administración.

## La ETCE bajo el paradigma de la liberalización, 1976-1979

La llegada de los economistas neoliberales al gobierno, marcada por la búsqueda de medidas para reducir el gasto fiscal y optimizar los recursos públicos en la administración estatal, trajo para la ETCE una nueva etapa en su ocaso, caracterizado por la imposición del autofinanciamiento a sus operaciones, cuestión que en los hechos implicaba terminar con su déficit financiero y a la vez competir por sus ingresos con los empresarios particulares.

En gran medida, esta tarea se realizó a partir del giro en las políticas públicas hacia el transporte bajo la influencia de la Oficina de Planificación Nacional (Odeplan), cuyos técnicos —en su mayoría egresados de la Universidad Católica y seguidores de los postulados neoliberales de la escuela de Chicago— tomaron un rol clave en el proceso de desregulación y liberalización que se aplicó sobre la locomoción colectiva en aquel momento. Creada en 1967 bajo el gobierno de Eduardo Frei Montalva, esta repartición tenía por fin asesorar al Ejecutivo en el diseño y aplicación de un plan nacional de desarrollo. La oficina reunió un grupo de profesionales y técnicos cuyo objetivo era implementar políticas de planificación en diversas áreas económicas en el marco de las relaciones interamericanas propuesta por la Alianza para el Progreso. La influencia norteamericana en la modernización de las políticas públicas levantadas desde mediados de la década anterior, cuando el desarrollismo acusaba ya sus límites como proyecto, propuso la optimización del Estado en base al paradigma liberalizador norteamericano, opuesto a las lógicas de la Cepal que abogaban por un desarrollo económico con plena presencia institucional (Monti, 2020; Rinke, 2013: 274-275).

Una vez iniciada la dictadura, el organismo operó como método de aterrizaje del neoliberalismo en las políticas fiscales. Aprovechando su andamiaje institucional, introdujo las reformas necesarias para el retiro del sector público en distintas áreas de la economía como salud, educación o previsión, todas ejecutadas desde 1975, cuando se aplican las llamadas políticas de shock, caracterizadas por una reducción del gasto público (Gárate, 2022: 53). Odeplan operó, así, como una burocracia de ingenieros y economistas, en

su mayoría ex alumnos de la Universidad Católica, que, dirigidos por Miguel Kast, tuvo por objetivo implementar el principio de subsidiariedad en el aparato público, incluso antes de ser consagrado constitucionalmente en 1980 (Huneus, 2000: 463). Tal repartición se constituyó como un caso paradigmático del desarrollismo criollo que, sin una viga ideológica fuerte, logró ser funcional a las directrices neoliberales. Con ello se confirma también que para realizar un proceso de reducción del Estado fue necesario de un aparato público vigoroso, como lo argumenta Alison J. Bruey en su análisis sobre el neoliberalismo en Chile (Bruey, 2020: 2).

En ese marco, la repartición procuró optimizar financieramente las compañías públicas bajo un mismo prisma de acción. Intentando lograr el ansiado autofinanciamiento, con intermediación del Banco Central en 1976 se buscó obtener un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo, a fin de realizar una serie de inversiones en el área. En el caso de la ETCE, esto incluía un proyecto de renovación de flota a través de la compra de buses y repuestos por cerca de cincuenta millones de dólares, pagaderos a cinco años con un siete por ciento de interés, siendo financiado en un tercio por la propia empresa y el resto con aporte fiscal. Sumado a esta iniciativa —que nunca prosperó— se planteó la adquisición de cien nuevos trolebuses para modernizar la flota en base a vehículos eléctricos.<sup>2</sup>

Esta posible adquisición respondía a la valorización de tecnologías no contaminantes en un contexto donde la polución ambiental y el smog se convertían en temas de preocupación pública, indicando a la locomoción colectiva como uno de sus principales responsables.<sup>3</sup> Además, la iniciativa se proponía cuando las operaciones del Metro de Santiago —inaugurado en 1975— debían

2 Subsecretaría de Transportes (1976). Oficio 30 de noviembre de 1976. "Antecedente proyectos del Ministerio de Transportes a Odeplan sobre las empresas estatales del sector transporte". Volumen 1474. Archivo Nacional de la Administración (ARNAD).

3 Hoy (1979). "Smog: Santiago se asfixia". *Hoy*, 13 de junio de 1979: 23-26.



ser complementadas con servicios de transporte de superficie para llegar hasta la avenida de circunvalación Américo Vespucio, en el sector oriente de la ciudad. Ello motivó a la ETCE a destinar parte de sus últimos trolebuses en servicio, con el objetivo de conectar a los pasajeros del tren subterráneo —que finalizaba por entonces en la estación Salvador— con el sector donde su trazado aún no había sido concluido. Aprovechando la red de cableado aéreo que cubría avenida Providencia y Bilbao, en 1977 la ETCE puso en marcha un servicio combinado en base a trolebuses que fue destacado en la prensa por su eficiencia y rapidez para movilizarse al interior de la capital. Dichas medidas reflejaban la posibilidad de darle continuidad a las operaciones, considerando la necesidad de intermodalidad para muchos habitantes de una ciudad como Santiago, donde la red del Metro no alcanzaba las periferias.<sup>4</sup>

Pese a estas posibilidades, las directrices de la economía neoliberal optaron por cerrar los flujos inversión pública hacia el área de transportes. Como en muchos otros ámbitos de la economía nacional, sería ahora el mercado el que debía guiar las decisiones en la materia: las consecuencias de estas medidas se tradujeron en continuas reducciones a los servicios y limitaciones a los planes futuros de las empresas estatales del sector. Incluso el proyecto emblemático del Metro se vio perjudicado en su operación, acusando su director subrogante que no contaban con el equipo rodante necesario para aumentar los niveles de utilización del tren, siendo apoyado en esta línea por el Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, la adquisición de nuevos trenes fue resistida por Odeplan, quien no compartía el “criterio” de las autoridades mencionadas, teniendo como resultado el no realizarse “la adquisición del equipo requerido a futuro y que a partir de 1980 nos llevará a una situación extremadamente crítica”. En ese marco, una de las primeras decisiones fue no continuar implementando los servicios Metro-Buses que estaba desarrollando la ETCE, los que terminarían desapareciendo “a un año plazo”.<sup>5</sup>

Si la falta de recursos públicos redujo las posibilidades operativas de la ETCE, la liberalización creciente en el mercado del transporte público promovido por las autoridades de facto marcó su desarrollo en los años venideros. En un completo informe sobre su situación administrativa y financiera de julio de 1979, se indicaba que aún estaban en servicio 720 buses (620 operativos) distribuidos en sus cuatro zonales a nivel nacional y 46 trolebuses (30 operativos) en Santiago y Valparaíso, funcionando con una cantidad de 5.89 empleados por vehículos; en torno a su contabilidad, había sido estabilizada en 1977 mediante la creación de nuevos compromisos crediticios y la venta de algunos de sus activos. Estas operaciones contribuyeron a cumplir obligaciones por un valor en 1978 sobre los 58 millones de pesos, que en su mayoría fueron destinados a cubrir convenios pactados con acreedores, especialmente instituciones de previsión, lo que era un síntoma de la continua reducción de personal que venía realizando la empresa desde 1973 en adelante.<sup>6</sup>

En el caso de Santiago, a comienzos de 1979 la ETCE contaba con 28 recorridos. De estos se eliminaron once entre enero y marzo del mismo año, continuado solo las llamadas “líneas sociales”, según la definición de sus autoridades: estas cumplían servicios especialmente hacia las periferias de una ciudad ya plenamente metropolitana, y en particular hacia aquellas áreas donde los empresarios particulares se restaban por su baja rentabilidad comercial y los problemas de infraestructura vial que aumentaban los costos de sus operaciones. Pese a estas limitaciones, las líneas de la ETCE aún transportaban en el país, para mediados de 1979, sobre los cuatro millones de pasajeros mensuales; de ellos, cerca de setecientos mil eran escolares, siendo evidente la importancia de estos servicios para transversales sectores de la población.<sup>7</sup>

---

la Región Metropolitana, “Informe sobre el Ferrocarril Metropolitano”. Volumen 1672. ARNAD; Las últimas noticias (1979). “¿Un Metro sin trenes?”. *Las Últimas Noticias*, 14 de julio de 1979: s.p.

6 Empresas CORFO- ETCE (1979). Oficio 22 junio 1979. “Comisión Liquidadora ETCE, antecedentes para mensaje presidencial”. Volumen 749. ARNAD.

7 Empresas CORFO-ETCE (1979). Oficio 22 junio 1979, Comisión Liquidadora ETCE. Volumen 749. ARNAD.

4 El Mercurio (1977). “Combinación metro-trolebús beneficia a importante sector”. *El Mercurio*, 6 de junio 1977: 25.

5 Subsecretaría de Transportes (1979). Oficio 13 de noviembre de 1979. Ministerio de Transportes a Intendente de

## El retroceso de la ETCE en el espacio urbano: la experiencia del usuario

La relevante presencia de la ETCE en algunos barrios periféricos se reflejó en continuos reclamos y peticiones a través de la prensa o de canales institucionales; estos daban cuenta de las constantes deficiencias en la movilización colectiva de los sectores populares, por lo que su rol era esencial para su población. Así, el temprano retiro de líneas hacia estas áreas producto de la política de racionalización adoptada por la empresa generó que, a partir de 1975, las críticas ante los efectos de dichas medidas se amplificaran en diversos espacios. Un poblador de Peñaflor alegaba en marzo de aquel año por el término de los servicios de la estatal que unía dicha comuna rural con el centro de Santiago, recorrido que les permitía “viajar con comodidad y rapidez y más que todo la seguridad del transporte de nuestros hijos, que siempre contaron con la gentil y deferente atención de los conductores de dichos buses”, todo lo cual quedaba ahora en entredicho.<sup>8</sup>

Esto también ocurría en otras periferias populares de la capital. Por ejemplo, en los sectores altos de calle Quilín, en San Luis de Macul, al suroriente de Santiago. El populoso barrio era servido por la línea 14 mediante catorce buses, a los que se sumaba un recorrido particular. Sin embargo, tanto pobladores como empresarios privados declaraban que los buses del Estado no eran “suficientes para transportar a los habitantes del sector”.<sup>9</sup> Lo mismo sucedía en 1977 en el departamento de Pedro Aguirre Cerda, ante un reclamo del director de la Escuela Básica 119 por las carencias de servicios, quien recibió por respuesta del Subsecretario de Transportes a sus quejas que el sector era servido por cinco recorridos, entre los que destacaba a la línea Lo Espejo-Mapocho de la ETCE.<sup>10</sup> Atendiendo a los hechos expuestos, era

evidente que hacia fines de la década la presencia de la empresa en el espacio urbano ya no era sinónimo de una oferta de movilización eficiente ni moderna.

La supresión de los servicios trajo consigo una multiplicación de los reclamos por parte de los usuarios, que de forma más recurrente dejaron expresado su malestar por la política de término de recorridos. Esto, debido a que en muchos casos los buses de la ETCE eran su única alternativa de movilización, afectando incluso a sectores medios de la población como los residentes de La Reina Alta, comuna al oriente de Santiago ubicada en los faldeos cordilleranos. El alcalde, defendiéndose de acusaciones por la falta del servicio que realizaban los vecinos, daba cuenta de las múltiples gestiones que había llevado antes las autoridades con el fin de impedir la suspensión de los buses de la línea 3 de la ETCE que cubría ese sector.<sup>11</sup> De acuerdo con la opinión de otro usuario del sector, el problema se mantenía cuatro meses después, alegando que los habitantes de esta área de la ciudad carecían absolutamente de locomoción, especialmente por el retiro de los servicios de la ETCE, ante lo cual debían recorrer grandes distancias para acceder a un recorrido de autobuses<sup>12</sup> (Chastain, 2021).

Mientras tanto, en regiones la ETCE estaba en pleno proceso de cierre de sus servicios. Así ocurrió en Antofagasta, donde a mediados de 1979 funcionaban las líneas 3, 3A, 4 y 4A, servidas por quince buses, las que finalizaron sus operaciones en noviembre del mismo año. Por esta medida, el administrador zonal mostraba preocupación por lo que ocurriría con los estudiantes, “a quienes siempre se les brindó un servicio adecuado para que pudieran llegar a sus establecimientos educacionales y después regresar a casa sin problema”. No era menor esta inquietud por parte del administrativo, ya que la ETCE transportaba sobre 600.000 estudiantes en la ciudad, los que

8 Empresas CORFO-ETCE (1979). Oficio 22 junio 1979, Comisión Liquidadora ETCE. Volumen 749. ARNAD. Y *El Mercurio* (1975). “Supresión de recorridos”. Carta al director. *El Mercurio*, 13 de marzo 1975: 2.

9 Subsecretaría de Transportes (1976). Oficio 21 de diciembre 1976. “Solicitud del presidente de la línea de buses 105 San Luis”. Volumen 1550. ARNAD.

10 Subsecretaría de Transportes (1977). Oficio 25 de mayo de 1977. “Solicita nuevo servicio de movilización para Lo Espejo por Ochagavía”. Volumen 1555. ARNAD.

11 *El Mercurio* (1979). “Problema de La Reina”. *El Mercurio*, 18 de noviembre 1979: 2.

12 *El Mercurio* (1980). “Locomoción en La Reina Alta”. *El Mercurio*, 11 de marzo 1980: 2.

ahora quedarían condicionados a la oferta de los empresarios privados del transporte, caracterizados por un historial de conflictos y maltratos a los estudiantes por el pago de una tarifa rebajada.<sup>13</sup> Al sur del país, en Concepción, las inquietudes eran similares: al acelerarse el proceso de cierre de la zonal, el retiro de diversas líneas hacia sectores como Penco, Chiguayante o San Pedro, áreas residenciales densamente pobladas en los alrededores del núcleo urbano, dejaba en una abierta indefensión a los usuarios ya que los empresarios particulares priorizaban las áreas de servicio según su rentabilidad.<sup>14</sup>

Pese a la impopularidad de estas medidas entre la población, los ajustes a la ETCE se enmarcaban en una lógica mayor, donde las empresas públicas

debían someterse a una nueva racionalidad administrativa centrada en el autofinanciamiento (Guajardo, 2017, 329-331). Esto se manifestó en la ETCE en las constantes modificaciones y supresiones de recorridos registrados desde que las autoridades impuestas por la dictadura tomaron control. Esgrimiendo criterios técnicos, la Subsecretaría de Transportes pretendía mejorar “substancialmente el rendimiento de las líneas” aplicando esta medida, con el objetivo de que sus servicios fueran más rentables en un mercado que enfilaba hacia la desregulación de los servicios.<sup>15</sup> De esta manera, se buscaba que la ETCE compitiera con los empresarios privados, decisión que terminó por llevarla a su cierre ante a la imposibilidad de adaptarse a las políticas liberalizadoras.

13 El Mercurio (1979). “Mañana termina la ETCE en Antofagasta”. *El Mercurio*, 16 de noviembre 1979: s.p.

14 El Mercurio (1980). “Locomoción en La Reina Alta”. *El Mercurio*, 11 de marzo 1980: 2.

15 El Sur (1979). “Eliminados cuatro recorridos de la ETCE”. *El Sur*, 8 de agosto 1979: 7; El Sur (1979). “Supresión de buses de la ETCE crea grave problema”. *El Sur*, 9 de agosto 1979: 3.

## La liquidación de la ETCE, 1979-1982

El desmantelamiento de la ETCE hasta llegar a su liquidación total fue un proceso caracterizado por su inevitabilidad; tras las dudas iniciales de un sector de las autoridades de facto respecto al rol del Estado en áreas económicas consideradas como estratégicas, entre ellas el transporte, el triunfo de las posiciones neoliberales en el proyecto de la dictadura hizo inviable su existencia (Valdivia, 2001). Otras entidades fiscales del área como la Empresa de Ferrocarriles del Estado sufrieron también estas medidas, pero la escala de sus operaciones impidió su desaparición; en el caso de la ETCE, pese a su despliegue territorial, era una política limitada de intervención al transporte de pasajeros, que bajo la lógica de las nuevas políticas podían ser suplidas por el mercado y además arrastraba un histórico déficit económico. En el marco neoliberal, las condiciones en que se desarrollaba la ETCE eran totalmente ineficientes, considerando el principio de subsidiariedad que dirigía la acción estatal bajo el paradigma refundacional aplicado por sus promotores, especialmente a partir de 1975 (Escudero, 2021: 79-80; Gárate, 2012: 203).

En el mismo año se tomaron medidas sobre el patrimonio de la empresa, buscando deshacerse de bienes inutilizados. Se iniciaba este proceso con el decreto del 14 de noviembre de 1975, que autorizaba al director a desprenderse de “vehículos motorizados en mal estado cuya reparación resulta muy dispendiosa para la Empresa y algunos bienes muebles en desuso”.<sup>16</sup> El 20 del mismo mes, se autorizó a los delegados zonales “para enajenar en pública subasta los bienes muebles del activo prescindible de esas zonales”,<sup>17</sup> haciendo de la autonomía una herramienta administrativa para facilitar el proceso de venta de activos, en medio de la racionalización que como lógica se había impuesto a sus operaciones.

En un balance de los activos que poseía la ETCE para 1975, se contabilizaban 21 propiedades a nivel nacional, destacando edificios administrativos, depósitos, maestranzas, garitas e incluso

16 Diario Oficial (1975). *Diario Oficial*, 12 de diciembre 1975: 8.

17 Empresas CORFO-ETCE (1975). Oficio 20 de noviembre de 1975. “Delega facultades para enajenar”. Volumen 739. ARNAD.

ascensores en el puerto de Valparaíso. En Santiago, la ETCE contaba con paños de terrenos de grandes dimensiones en diversos sectores de la ciudad que comenzaban a experimentar nuevos impulsos inmobiliarios; un ejemplo de ello fue el depósito Bilbao, donde operaban buses y trolebuses. Ubicado en la calle del mismo nombre en la comuna de Las Condes, el predio fue vendido a un empresario vinculado al rubro de los supermercados —una de las áreas que tendría un crecimiento exponencial con el neoliberalismo— que en 1979 inaugura uno de los primeros grandes centros comerciales en el antiguo terreno (Castillo *et al.*, 2017: 353).

Como recordamos, la ETCE contaba con una flota para 1976 de 1500 vehículos, de los cuales un 35% se encontraba paralizado, siendo el desgaste de sus máquinas uno de los problemas operativos más comunes desde los inicios de los servicios fiscales de transporte público, debido a la sobreutilización de los vehículos y las dificultades para el abastecimiento de repuestos. Grandes lotes de carrocerías y piezas de vehículos se acopiaban en los depósitos, lo que a partir de las políticas de autofinanciamiento impuestas a la empresa comenzaron a ser vendidos como chatarra a fin de generar recursos. Un proceso de remates que aumentó en los años venideros: en agosto de 1979 la ETCE contaba tan solo con un total de 575 buses distribuidos en 17 de las llamadas “líneas sociales”, que cubrían diversos recorridos hacia periferias de la capital.<sup>18</sup>

El proceso de descapitalización buscaba, de acuerdo con las autoridades, que la ETCE

podiera reaccionar con el máximo de prontitud y flexibilidad que se necesita en las actuales exigencias de eficiencia y autofinanciamiento a que son sometidas las instituciones del Estado, operando en un marco de competencia en mercados libres y bajo una política de transporte que fundamentalmente previene y corrige distorsiones del sector, cautelando el bien público. (Gobierno de Chile, 1979: 403)

Como se observaba, el fin de la empresa estaba decidido frente al nuevo paradigma económico y el giro liberal que adquirió la política del sector; este momento representó un cambio en el enfoque con

el cual se había abordado la cuestión de la movilidad urbana a través del transporte público. En ella, la concepción de fondo había sido la discusión en torno a un problema de sensible interés público, y que por lo tanto debía ser abordado como materia de Estado (Castillo *et al.*, 2017: 28-41); con la refundación neoliberal como horizonte, se desecharon estas premisas y con ello casi cuatro décadas de experiencia en políticas públicas para el sector.

De esta manera, el 10 de marzo de 1981 se dictó el decreto Ley 3.659 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, terminado con la existencia legal de la ETCE y conformando una comisión liquidadora para la venta de sus últimos activos. Celebrando su primera sesión el 8 de mayo, en la instancia se designó como presidente al coronel de carabineros Carlos Toro Nielssen, secundado por un grupo de ingenieros civiles y comerciales, estableciéndose los objetivos de la misma.<sup>19</sup> Entre los más relevantes, se contemplaba enajenar sus últimas propiedades, junto con darle “continuidad y concluir las operaciones de la empresa”. Además, debería liquidar las deudas pendientes de la institución, contratando personal externo para las auditorías y confección de inventarios de las pertenencias aún en su poder. Por último, debía velar por el cumplimiento de las leyes laborales para el personal que continuaba ligado a la ETCE.<sup>20</sup>

El proceso de liquidación fue más expedito en regiones, donde la escala de las operaciones de la ETCE era menor y las zonales habían dejado de prestar servicios en el año 1979, cuando comenzaron los remates de vehículos, uno de sus bienes más apetecidos por los particulares. En el caso de Concepción las operaciones terminaron en diciembre de aquel año, entregando en junio de 1981 el recinto a la Compañía de Alimentación Ltda., poniendo fin a la presencia de la ETCE en dicha ciudad.<sup>21</sup> En el caso de Santiago, al cerrar la empresa muchas de sus operaciones, algunos de los terrenos que aún eran de su propiedad fueron vistos como objetos de interés público y privado.

19 Empresas CORFO-ETCE (1981). Decreto Ley 91, 23 de abril de 1981. Volumen. 739. ARNAD.

20 Empresas CORFO-ETCE (1981). Decreto Ley 3.659, 10 de marzo de 1981. Volumen 742. ARNAD.

21 Empresas CORFO-ETCE (1981). Oficio, 19 de julio 1981. “Carta director zonal Concepción a Comisión liquidadora”. Volumen 748. ARNAD.

18 Empresas CORFO-ETCE (1979). Oficio 22 junio 1979. “Informe anual ETCE”. Volumen 749. ARNAD.

Destaca el caso del depósito ubicado en la comuna de La Cisterna, ubicado en el estratégico cruce de Gran Avenida con Américo Vespucio, por el cual en agosto de 1981 el alcalde designado consultó como posible adquisición municipal para construir en él un nuevo edificio consistorial. Recibió como respuesta de la comisión el que debía postular como un actor más a la licitación en curso para enajenar dicho terreno.<sup>22</sup>

Por otra parte, la diversidad de bienes que manejaba la compañía implicaba un importante esfuerzo logístico para ejecutar la liquidación; por ejemplo, en octubre de 1981 el alcalde de Providencia, Hernán Chadwick, consultaba a la comisión sobre el destino de los postes de la red área instalada para el extinto servicio de trolebuses que había recorrido algunas de las principales arterias de la comuna. Como respuesta, le fue informado a la autoridad edilicia que la postación ya había sido enajenada por parte de la empresa, siendo adquirida por la Compañía de Teléfonos de Chile en abril de aquel año.<sup>23</sup>

En esta operación se observa una de las características que tuvo la liquidación de la compañía, que, debido a su escasa presencia en sus últimos años de funcionamiento, su cierre pasó incluso inadvertido por las autoridades.

Durante el último año de existencia legal de la ETCE se debían liquidar algunos de los activos que, por diversos motivos, no habían logrado ser de interés para los inversores. Un ejemplo de esto sucedía en Valparaíso, donde la empresa no había logrado vender su aún operativo servicio de trolebuses, que incluía la red área, vehículos y un depósito en calle Victoria del puerto. El motivo era que esta última propiedad pertenecía al Servicio de Vivienda y Urbanismo regional, gestionando un permiso especial a fin de que la comisión liquidadora pudiera desprenderse del terreno a través de trato directo. Tal decisión generó un conflicto entre ambas reparticiones, el que fue zanjado por el propio presidente de la república, quien no desechó la continuidad en las operaciones del

servicio eléctrico en la ciudad, pero manejado por empresarios particulares. Este hecho terminó finalmente ocurriendo, siendo el único caso de continuidad en las operaciones de la ETCE que fueron asumidas por la iniciativa privada, manteniendo operativa una flota de trolebuses Pullman que iba a cumplir en servicio poco más de tres décadas.<sup>24</sup>

Las últimas acciones de la comisión liquidadora se concentraron en agosto de 1982, con la entrega de su informe administrativo y la documentación asociada al vicepresidente de la Corporación de Fomento (CORFO), entidad encargada ahora de administrar las operaciones de cierre de las diversas entidades donde existía algún rastro de participación pública. En aquella oportunidad, se destacaba que las últimas tres propiedades liquidadas fueron el depósito de Reñaca Alto en la Quinta región, Lo Videla en Santiago y el edificio administrativo de Manuel Rodríguez número 33, también en la capital. Se estableció además que la ETCE no tenía personal contratado a julio del mismo año, y que se había saneado la situación financiera, entregando la documentación contable desde 1977 a 1982 a la misma CORFO. Así, solo quedaron pendientes la resolución de algunos actos administrativos referidos a la total disolución de la empresa, cerrando así cerca de cuatro décadas de historia.<sup>25</sup>

El fin de las operaciones de la ETCE, independiente de su complejidad e impacto en las ciudades donde tuvo presencia, pareció desapercibida en una discusión pública amordazada. Más allá de las cartas o crónicas de prensa donde usuarios daban cuenta de los problemas generados en su vida cotidiana por el retiro de la ETCE, la cobertura de estas necesidades por parte de los empresarios particulares fue la respuesta que las autoridades ofrecieron ante el fin de la acción estatal. De esta manera, se cerraba otro ciclo más de las políticas desarrollistas bajo la refundación neoliberal, que en este caso del transporte público, significó el

22 Empresas CORFO-ETCE (1981). Oficio, 26 agosto 1981. "Comisión Liquidadora a alcalde de La Cisterna. Volumen 748". ARNAD.

23 Empresas Corfo-ETCE (1981). Oficio, 21 de octubre de 1981. "Comisión Liquidadora a Alcalde de Providencia". Volumen 748. ARNAD.

24 Empresas CORFO-ETCE (1982). Oficio 20 de abril de 1982. "Comisión Liquidadora a Ministro de Transportes, autoriza a enajenar por trato directo el complejo de trolebuses Victoria, Valparaíso". Volumen 743. ARNAD.

25 Empresas CORFO- ETCE (1982), oficio 26 de agosto de 1982, Comisión Liquidadora a Ministerio de Transporte, situación de la ETCE al mes de agosto de 1982. Volumen 743. ARNAD.

abandono de la planificación en la materia, entregando el control monopólico del servicio particular de la locomoción colectiva, fenómeno que causó una multiplicidad de perjuicios para los usuarios

y, especialmente en el caso de Santiago, altas tasas de contaminación y congestión vehicular que fueron en ascenso hasta el fin de la dictadura.

## Conclusiones

El rol del Estado en materia de locomoción colectiva fue promovido durante el desarrollismo como un medio para atenuar las desigualdades urbanas en el ámbito de la movilidad. Con su presencia, se buscaba alentar un mejor desempeño por parte de los actores privados en el rubro, que se verían impulsados en teoría a elevar sus servicios para ser competitivos frente a la oferta estatal, y al mismo tiempo, atenuar las desigualdades en materia de cobertura, especialmente hacia las periferias populares. En este contexto, la ETCE significó un importante aporte y modernización en el área, desarrollando una doble labor: elevar el estándar de un servicio históricamente calificado como deficiente con mejores máquinas y recorridos extensos, junto con ofrecer un objetivo social cubriendo sectores de la ciudad que no eran vistos como “rentables”, desde una lógica estrictamente economicista y que primaba en los actores particulares de la actividad.

Si tenemos en cuenta los objetivos que buscó cumplir la ETCE, la racionalidad impuesta por las políticas neoliberales significó la pérdida de sus capacidades como herramienta de planificación urbana, desentendiendo las autoridades con su cierre el importante rol que juega el transporte en esta materia. La apuesta por la liberalización, tanto de la locomoción colectiva como del suelo, buscó mediante este mecanismo subsanar los distintos problemas que arrastraban las grandes ciudades de Chile, pero en los hechos su dinámica aumentó las desigualdades territoriales, acentuadas además por el contexto de crisis económica y política que se abrió a partir de 1982. Así, el desmantelamiento y cierre de esta empresa significó una pérdida tanto para los usuarios como para la autoridad estatal, que experimentó un debilitamiento —nunca visto— en las capacidades de gestión y fiscalización de la movilidad pública, en un momento marcado por su renuncia a intervenir en la actividad.

Ante ello, las políticas neoliberales y el paso de un Estado desarrollista a otro subsidiario, significó para la ETCE la pérdida de su razón de ser. La ideologizada apuesta por potenciar al empresariado particular del rubro y las medidas de racionalización aplicadas sobre ella hicieron inviable su existencia. Así, la locomoción colectiva (junto con otras sensibles áreas como la salud, pensiones o educación) fue entregada a las fuerzas del mercado, reduciendo la inversión pública y dejando que la competencia regulara el servicio, acarreamo una serie de consecuencias negativas como la congestión, contaminación e inseguridad vial, que se intensificaron hacia finales de la década de 1980. Cabe resaltar aquí el rol de organismos creados bajo el paradigma desarrollista como Corfo y Odeplan que, más que promotores de políticas de fomento económico centrado en el Estado, se readaptaron bajo la dictadura como equipos técnicos útiles para aplicar el principio de subsidiariedad en la acción pública.

Contextualizando, si consideramos los hechos revisados, mientras la empresa se mantuvo operativa continuó prestando un servicio valorado por los usuarios, atendiendo sobre todo en las zonales a escolares, caracterizados por recibir un trato vejatorio de parte de los autobuseros. Por otro lado, la exitosa experiencia de combinación que surgió entre los trolebuses y el Metro sin duda fue un innovador ejemplo de las posibilidades que podría tener la ETCE de prestar un servicio eficiente y limpio, contribuyendo a un desarrollo más planificado de la actividad.

Sin embargo, estos aspectos no fueron considerados como motivos válidos para dar continuidad al proyecto por parte de las autoridades de facto. Las operaciones de la estatal, caracterizadas históricamente por su déficit financiero, atentaban contra el paradigma de la eficiencia que sostenían los tecnócratas neoliberales de Odeplan. De

esta manera, el largo proceso que llevó al fin de la ETCE estuvo caracterizado por dos variantes: primero, un continuo proceso de desprendimiento de su patrimonio a través de la enajenación lenta pero progresiva de sus bienes (desde vehículos, inmuebles y hasta chatarra), sumado a la desafiliación continua de su personal desde los primeros días del golpe de Estado en septiembre de 1973. En segundo término, el fin de sus operaciones gozó de un cómplice silencio por parte de autoridades tanto del ejecutivo como locales, a excepción de algunas voces sin mayor resonancia en la opinión pública y las decisiones gubernamentales.

Los reclamos de los usuarios fueron el único llamado de atención sobre el abandono por parte del Estado de la actividad, lo que en un clima represivo como el del Chile dictatorial tampoco logró mayores resultados. Las denuncias en prensa o ante las autoridades locales presentadas por los habitantes de los sectores afectados ante la decisión política de impulsar el cierre de la empresa no tuvieron respuesta desde las instituciones gubernamentales. El desarrollo de la actividad quedó de esta forma monopolizado por el sector privado, cuya lógica era guiada por la obtención de la mayor rentabilidad posible, lo que limitaba las prestaciones de servicios en aquellas zonas donde no se cumpliera dicha premisa. En síntesis, las quejas por el mal servicio de la locomoción colectiva fueron una expresión más de las continuas inequidades urbanas que se generaron durante el periodo que fundó las bases del Santiago neoliberal.

Pese a la hegemonía del paradigma neoliberal en los servicios de locomoción colectiva durante la dictadura, las problemáticas que caracterizaron su funcionamiento distaron de resolver la sensación de crisis que atravesaba históricamente la actividad. Ello impulsó a que, tras el retorno a la democracia, las nuevas autoridades iniciaran un

nuevo programa de regulaciones a la actividad que se materializó sobre todo en la política de concesión de recorridos implementada desde 1992, pero que en ningún momento apostó por el retorno del Estado a la actividad de superficie, quedando así los servicios en una suerte de limbo subsidiario que se acrecentó con la puesta en marcha de Transantiago. Los desastrosos efectos del inicio de operaciones del plan de modernización el 2007 comprobaron las falencias del Estado a la hora de reconocer las dimensiones políticas y sociales que han acompañado el desarrollo del transporte público en la realidad local, y como el prejuicio neoliberal hacía las empresas fiscales impidió un golpe de timón para enfrentar la crisis desatada en la implementación del nuevo sistema (Ureta, 2014).

Considerando el énfasis de la propuesta hacia la comprensión del proceso administrativo experimentado por la ETCE bajo el proceso de racionalización neoliberal, aunque teniendo también en cuenta los impactos urbanos por el fin de sus operaciones, queda abierta una línea de investigación que consideramos establece puentes entre las dimensiones políticas con el escenario de la ciudad y la sociedad de la época. Los efectos del cambio de modelo político y económico impuesto por la dictadura, y en particular su aplicación al transporte, pueden ser profundizados en futuras investigaciones interdisciplinarias donde se enlacen problemas urbanos con las transformaciones estructurales que han marcado el último medio siglo del país. El irrefrenable crecimiento del contexto urbano en el país, con su consiguiente demanda por servicios como transporte, requieren de una comprensión sistémica que incluya el análisis histórico de sus iniciativas en el tiempo.

\*El presente artículo es parte del proyecto Fondecyt de iniciación N° 11220244, "Neoliberalismo, transporte y ciudad. La desregulación de la locomoción colectiva en Santiago de Chile, 1979-1991" a cargo de Waldo Vila Muga y patrocinado por la Universidad Diego Portales, Santiago, Chile.

## Bibliografía

- Almandoz, A. (2013). *Modernización urbana en América Latina: de las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ascher, F. (2005). "Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos". *ARQ* 60: 11-19.  
DOI <https://doi.org/10.4067/s0717-69962005006000002>
- Bruey, A.J. (2020). "Neoliberalism in Chile". En Beezly, W. (ed.). *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*. Oxford, Oxford University Press.
- Castells, M. (2008). *La cuestión urbana* (Trad. I.C. Oliván). Buenos Aires, Siglo Veintiuno.
- Castillo, S. y Mardones, M. (eds.). (2021). *La ciudad en movimiento: estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*. Santiago, Universidad Alberto Hurtado.
- Castillo, S.; Mardones, M. y Vila, W. (2017). *El Estado sobre ruedas: transporte público, política y ciudad: La ETCE 1945-1981*. Santiago, Universidad Alberto Hurtado.
- Chastain, A.B. (2018). *Vehicle of Progress. The Santiago Metro, Technopolitics, and State Formation in Chile, 1965-1989*. Disertación de doctorado. Yale, Yale University.
- \_\_\_\_\_. (2021). "'A Shameful and Uncivilized Spectacle': Taxibuses, Students, and the Conflicted Road to Deregulation in Pinochet's Chile, 1975-1978". *The Journal of Transport History* 42(2): 187-205. DOI <https://doi.org/10.1177/0022526620975918>
- Escudero, G. (2021). *Construcción de la subsidiariedad 1975-1990: historia de una epopeya*. Santiago, Historia Chilena.
- Figueroa, O. (1990). "La desregulación del transporte colectivo en Santiago: balance de diez años". *EURE* 16(49): 23-32.
- Gárate, M. (2012). *La revolución capitalista de Chile: 1973-2003*. Santiago, Universidad Alberto Hurtado.
- \_\_\_\_\_. (2022). 1975: Revolución capitalista. En Guida, A.; Nocera, R. y Rolle, C. (comps.). *De la utopía al estallido. Los últimos cincuenta años en la historia de Chile*. Santiago, Fondo de Cultura Económica.
- Giucci, G. y Errázuriz, T. (2018). *El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*. Talca, Bifurcaciones.
- Gobierno de Chile (1974). Mensaje presidencial a la nación. Gobierno de Chile.
- \_\_\_\_\_. (1975). *Mensaje presidencial*. Gobierno de Chile.
- \_\_\_\_\_. (1976). *Mensaje a la nación*. Gobierno de Chile.
- \_\_\_\_\_. (1979). *Mensaje a la nación*. Gobierno de Chile.
- González, M. (2021). "Transportes colectivos y planificación urbana. Antecedentes estatales para la construcción del ferrocarril metropolitano de Santiago de Chile, 1941-1969". En Mardones Peñaloza, M. (ed.). *La ciudad en movimiento: estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*. Santiago, Universidad Alberto Hurtado: 233-264.



- Guajardo, G. (2017). "Las empresas públicas chilenas: Una historia de diversidad, crisis y continuidad, 1811-2010". En Jaksic, I.; Rengifo, F.; Estefane, A.; Robles Ortiz, C.; Gazmuri, S. y Ossa Santa Cruz, J.L. (eds.). *Historia política de Chile, 1810-2010*. Santiago, Fondo de Cultura Económica: 315-344.
- \_\_\_\_\_. (2021). "Las infraestructuras y los transportes". En Llorca-Jaña, M. y Miller, R. (eds.). *Historia económica de Chile desde la independencia*. Santiago, RIL: 561-609.
- Harvey, D. (2014). *Breve historia del neoliberalismo*. La Paz, Vicepresidencia del Estado, Presidencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional.
- Huneus, C. (2000). "Technocrats and Politicians in an Authoritarian Regime. The 'ODEPLAN Boys' and the 'Gremialists' in Pinochet's Chile". *Journal of Latin American Studies* 32(2): 461-501. DOI <https://doi.org/10.1017/s0022216x00005812>
- Leyton Robinson, C. (2020). *La ciencia de la erradicación: modernidad urbana y neoliberalismo en Santiago de Chile, 1973-1990*. Santiago, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- López Trigal, L. (2010). *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid, Biblioteca Nueva.
- 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". *Tiempo Histórico* 8: 115-134.
- Miralles Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- Monti, A. (2020). "De la planificación como técnica a la cultura de la planificación". *EURE* 46(137): 27-46. DOI <https://doi.org/10.4067/s0250-71612020000100027>
- Morales, S. (1985). "Políticas de transporte Santiago. La desregulación del mercado de transporte urbano". *Hechos Urbanos, Especial*: 2-12.
- Muñoz Morillo, B. (2018). *¿En qué medida el proyecto metro de Quito puede solucionar los problemas de vialidad de la ciudad?: un análisis de política pública*. Tesis de pregrado. Quito, Universidad San Francisco de Quito.
- Paredes, R. y Baytelman, Y. (1996). "Urban Public Transport Deregulation: The Chilean experience". *Estudios de Economía* 23: 193-210.
- Prudent Soto, E. (2018). *Modernização urbana e mobilidade: itinerários do bonde em Santiago do Chile, 1857-1934*. Tesis de doctorado. São Paulo, Universidade Federal de São Paulo.
- Rodriguez, D.A. y Vergel, E. (2013). "Sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y desarrollo urbano en América Latina". *Land Lines* 25(1): 16-24.
- Rinke, S. (2013). *Encuentros con el yanqui: Norteamericanización y cambio sociocultural en Chile 1898-1990*. Santiago, Centro de Investigaciones Barros Arana.
- Romero, J.L. (2001). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno.
- Silva Aparicio, L. (2010). "El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá". *Territorios* 22: 33-64.
- Silva, J. (1975). "Vialidad urbana". *AUCA* 27: 32-33.
- Thomson, I. (1992). "Urban Bus Deregulation in Chile". *Journal of Transport Economics and Policy* 26: 319-326.

- Ureta, S. (2014). "Normalizing Transantiago: On the Challenges (and Limits) of Repairing Infrastructures". *Social Studies of Science* 44(3): 368-392. DOI <https://doi.org/10.1177/0306312714523855>
- \_\_\_\_\_. (2017). *Transantiago: o el fallido ensamblaje de una sociedad de clase mundial*. Santiago, Universidad Alberto Hurtado.
- Valdivia, V. (2001). "Estatismo y neoliberalismo: un contrapunto militar Chile 1973-1979". *Historia* 34: 167-226. DOI <https://doi.org/10.4067/s0717-71942001003400006>
- \_\_\_\_\_. (2003). *El golpe después del golpe: Leigh vs. Pinochet, Chile 1960-1980*. Santiago, LOM.
- Vasconcellos, E.A. (2018). "Perspectivas de una movilidad más equitativa en América Latina". En Mardones Peñaloza, M.; Castillo Fernández, S. y Vila M.W. (eds.). *Urbanismo y transporte público: miradas al siglo XX*. Santiago, RIL: 23-46.
- Vergara, F. (2019). "El urbanismo represivo de Pinochet: la violenta neoliberalización del espacio en Santiago". En Bohoslavsky, J.P.; Fernández Neira, K. y Smart, S. (eds.). *Complicidad económica con la dictadura chilena: un país desigual a la fuerza*. Santiago, LOM: 335-352.
- Vila Muga, W. y Benjamin Seiwert, M. (2021). "La crisis económica de 1929 y su impacto en la movilización colectiva de Santiago y Valparaíso (1929-1934)". *Cuadernos de Historia* 54: 41-68. DOI <https://doi.org/10.4067/s0719-12432021000100041>
- Walter, R.J. (2005). *Politics and urban growth in Santiago, Chile, 1891-1941*. Redwood City, Stanford University Press.