

TOMÁS ERRÁZURIZ\*

LA ADMINISTRACIÓN DE IBÁÑEZ DEL CAMPO Y EL IMPULSO A LA  
CIRCULACIÓN MODERNA (SANTIAGO, 1927-1931)<sup>1</sup>

---

RESUMEN

La dictadura de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931) y la imposición de un gobierno tecnócrata decidido a tomar un rol protagónico en la organización del tránsito público, marcarían un quiebre con aquellos esfuerzos emprendidos en los años previos por las autoridades. La opción política por la motorización del transporte y los inéditos recursos disponibles invertidos en su acomodación a la ciudad, permitió a las autoridades tomar un papel protagónico en el control y organización de los nuevos vehículos, y favoreció la legitimación social de las nuevas tecnologías como formas predominantes de la circulación urbana. Hacia finales de los años veinte, como en otras ciudades del mundo, la transformación del paisaje urbano era evidente. Los nuevos medios de transporte se imponían y se cuestionaba el rol de los animales como fuente motriz para el desplazamiento urbano.

**Palabras clave:** Santiago de Chile, modernización, movilidad, transporte urbano, motorización, Carlos Ibáñez del Campo.

ABSTRACT

Carlos Ibáñez del Campo's dictatorship and the imposition of a technocratic government determined to assume a key role in the organization of the public transit system, marked a breakdown in efforts made by authorities in previous years. The political decision in favor of motorization and the unprecedented resources invested in its adaptation to the city, allowed authorities to take on a leading role in controlling and organizing new cars, and favored social legitimization of new technologies as the predominant form of urban circulation. Towards the end of the 1920s, as in other cities of the world, the transformation of the urban landscape was

---

\* Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Académico del Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Católica del Maule. Correo electrónico: tomaserrazuriz@gmail.com.

<sup>1</sup> Este artículo es producto de la investigación realizada en el marco de la tesis de doctorado *La experiencia del tránsito: motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931*, que fue llevada a cabo mientras cursaba el Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Agradezco especialmente el apoyo de las becas CONICYT, MECESUP y VRAID. La reflexión que se expone a continuación debe ser entendida en continuidad con el artículo previamente publicado en esta misma revista: Tomás Errázuriz, "El asalto de los motorizados: El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago: 1900-1927", *Historia* 44:II, Santiago, julio-diciembre de 2010, 357-411.

evident. The new means of transport prevailed and the role of animals as a driving force behind urban movement was questioned.

**Key words:** Santiago de Chile, modernization, mobility, urban transport, motorization, Carlos Ibáñez del Campo's first administration.

Recibido: Julio de 2013.

Aprobado: Junio de 2014.

Si desde la aparición de los tranvías eléctricos en 1900 hasta antes de que Carlos Ibáñez del Campo se tomara la presidencia, el papel de las autoridades locales frente a las nuevas exigencias del tránsito urbano había sido de carácter paliativo y cortoplacista<sup>2</sup>, entre 1927 y 1931 la administración pública asumió un papel protagónico en la organización del tránsito urbano. Con la mirada puesta en Estados Unidos y con un flujo de recursos que provenía en su mayor parte de este mismo país, el nuevo gobierno tomó una opción decidida por la promoción del transporte motorizado. En una sucesión de acciones sin precedentes, se dio inicio a una profunda labor de transformación de la infraestructura urbana, de fortalecimiento de las instituciones públicas relacionadas al transporte, de educación de la población urbana en materia de tránsito, además de un cambio radical en la eficiencia de las labores fiscalizadoras.

Si bien los resultados fueron diversos y el programa del gobierno quedaría interrumpido por los efectos de la depresión económica, este período debe ser analizado como aquel en que las formas de circulación motorizada se instalan definitivamente como modo de tránsito predominante bajo el patrocinio, apoyo y supervisión del Estado. En otras palabras, es durante estos años cuando el Estado vincula decisivamente la modernización urbana con la motorización de los medios de transporte y la instauración de un nuevo sistema de tránsito adecuado a las necesidades de los nuevos vehículos, el cual debía reemplazar los vehículos y costumbres que surgieron a partir de los sistemas en base a la tracción animal.

De manera de comprender las medidas adoptadas durante este período en materia de tránsito y su alcance para la ciudad y la vida urbana, se han identificado tres áreas de acción, cuya descripción y análisis conforma el cuerpo de este artículo. La primera de estas se refiere a diversas disposiciones y lineamientos impulsados por las autoridades que promovieron directamente la motorización de los sistemas de transporte urbano. Estas medidas fueron las rebajas en los aranceles de importación de vehículos motorizados, la pavimentación urbana y construcción de caminos y diversas medidas tendientes a la segregación vial y expulsión de la tracción animal. La segunda área de acción congrega a un conjunto de iniciativas que buscan reducir los efectos adversos de la incorporación de los vehículos motorizados, mediante la instauración de un sistema de tránsito moderno. Estas iniciativas consistieron principalmente en la reforma de los servicios de control y fiscalización del tránsito, la unificación de los

---

<sup>2</sup> Errázuriz, "El asalto de los motorizados...", *op. cit.*

reglamentos y el reforzamiento de las labores de prevención y educación. Finalmente, la tercera área de acción está dedicada a las relaciones que se establecieron entre la ansiada transformación de la circulación urbana y las promesas que surgían desde el urbanismo moderno.

Los cambios que experimenta la circulación urbana durante este período se encuentran fuertemente ligados a las circunstancias extraordinarias de una dictadura. De manera de comprender el contexto en el cual surgen este cuerpo de iniciativas, la parte inicial y final de este artículo estarán destinados a reconocer las circunstancias que determinaron la instalación y caída del régimen.

### EL “CHILE NUEVO” DE IBÁÑEZ

Aunque las intervenciones militares de 1924 y 1925 fueron un testimonio del ánimo decidido de reformar la cultura política y la administración pública para formar un “Chile Nuevo”, la verdadera transformación de las estructuras políticas y económicas que dominaron la acción de los poderes públicos durante el período conocido como la “República Parlamentaria” recién comenzó a hacerse efectiva con el ascenso al poder del General Carlos Ibáñez del Campo a comienzos de 1927. Ibáñez asumió el liderazgo de quienes buscaban suprimir las costumbres y prácticas políticas que promovían la inestabilidad y susceptibilidad del Poder Ejecutivo ante los partidos representados en el parlamento y hacer efectivas, en cambio, las ideas reformistas que motivaron las recientes crisis políticas y que habían sido sintetizadas en la nueva constitución de 1925<sup>3</sup>. Se buscaba implantar una nueva concepción del Estado, como un ente activo y determinante en el plano asistencial, laboral, cultural, educacional y en el fomento de la producción, que pondría término al “descontrol, los egoísmos, el liberalismo exacerbado, fuentes constantes de agitación y protesta”<sup>4</sup>. El “Chile Nuevo” solo sería alcanzado, en opinión de Ibáñez, en la medida en que se disminuyera “la máquina burocrática inflada por los intereses políticos”, se promoviera una “nueva mentalidad nacional” bajo las máximas de la sobriedad, la honradez y la austeridad, y se difundiera al mismo tiempo un sentimiento nacionalista que favoreciera un incremento en la producción nacional y en el consumo de esta en el país<sup>5</sup>. El viejo abogado político debía ser reemplazado por el joven ingeniero tecnócrata en la dirección de las instituciones públicas.

Las dificultades económicas por las que atravesaba el país estaban en la base de esta reformulación de la noción de Estado. La caída en los precios del salitre agudizó el

<sup>3</sup> Alberto Edwards, *La fronda aristocrática en Chile*, Santiago, Imprenta Nacional, 1928.

<sup>4</sup> Jorge Rojas Flores, *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)*, Santiago, DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1993, 13-14.

<sup>5</sup> Carta de Carlos Ibáñez del Campo a Guillermo Edwards Matte, publicada por diversos medios de prensa: “Tengo absoluta fe en que estamos en el verdadero camino de la salvación”, *El Mercurio* (Santiago), 20 de marzo de 1927, 8, publicada en Patricio Bernedo, “Prosperidad económica bajo Carlos Ibáñez del Campo, 1927-1929. La dimensión internacional de un programa económico de gobierno”, *Historia* 24, Santiago, 1989, p. 13.

desequilibrio presupuestario que hacia 1926 dejaba un déficit que alcanzaba un 20% del total de los gastos fiscales, aumentando dramáticamente el espiral inflacionario<sup>6</sup>.

En respuesta a la delicada situación de las arcas fiscales, el “Plan de estabilización” puesto en funcionamiento por el gobierno de Ibáñez tenía por objetivos disminuir los gastos excesivos mediante la reestructuración del aparato administrativo e incrementar las entradas del fisco a través de la organización de los servicios de recaudación y el aumento en la fiscalización de estas imposiciones<sup>7</sup>. La revisión de las leyes promulgadas durante los primeros años del gobierno de Ibáñez es reveladora de la profunda reestructuración que sufrió la administración pública. Son numerosas las reducciones de personal, la creación de nuevos cargos, la supresión, formación o reorganización de nuevas secciones y departamentos o incluso la creación de nuevos ministerios.

Junto con esta reestructuración de la administración pública, el “adelanto, progreso y desenvolvimiento económico” fue incentivado mediante la creación de instituciones de crédito y fomento, así como la puesta en funcionamiento de un plan general de obras públicas<sup>8</sup>. Mientras entre 1923 y 1927 se invirtieron 352,9 millones de pesos en obras públicas, entre 1928 y 1931, este monto ascendió a 759,5 millones de pesos<sup>9</sup>. La mayor parte de estos recursos provendrían de empréstitos que el gobierno adquirió en el extranjero, la mayoría de ellos con EE.UU.

Santiago fue uno de los principales escenarios de cambios durante el período. La cadenciosa y segregada impronta que había caracterizado a la mayor parte de los cambios urbanos hasta esos años fue desplazada por un movimiento de renovación sin precedentes. La auspiciosa situación económica de los primeros años del régimen ibañista, la libertad y autonomía de dirección generada por el estado de dictadura y la supresión de adversarios políticos<sup>10</sup> y, por último, el ánimo industrializador y modernizador que distinguió al ambicioso programa del nuevo gobierno, generaron un marco de acción propicio para la inversión y la transformación urbana. En consecuencia,

---

<sup>6</sup> Bernedo, *op. cit.*, 25. La mayor parte de este déficit fiscal era atribuido por los reformadores al pago de sueldos y jubilaciones excesivos y en muchas ocasiones injustificados o innecesarios para el servicio de la administración pública. Este desequilibrio presupuestario se agravó aún más debido a la fuerte depreciación del peso chileno en relación al dólar norteamericano y a la libra esterlina. Mientras en la segunda década del siglo el valor del dólar alcanzó un promedio de 4,92 pesos chilenos, entre 1920 y 1926 se llegó a 8,31 pesos chilenos por dólar: Carmen Cariola y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930*, Santiago, Editorial Universitaria, 1991, 148.

<sup>7</sup> Bernedo, *op. cit.*, 6.

<sup>8</sup> Sergio Villalobos *et al.*, *Historia de la ingeniería en Chile*, Santiago, 1990, 321, cit. en Gonzalo Cáceres, “Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931”, en *Eure. Revista latinoamericana de estudios urbano-regionales* 62, Santiago, 1995, 99-108.

<sup>9</sup> Bernedo, *op. cit.*, 98-99.

<sup>10</sup> “Para probar que existía el firme propósito de depurar las distintas ramas de la administración pública, mi Coronel deportó a los más dignos funcionarios, exoneró a unos cuantos militares y puso en la cárcel a quien se le antojó, pretextando que la Nación pedía, exigía un Gobierno fuerte”: Alberto Romero, *La novela de un perseguido*, Santiago, Editorial Nascimento, 1931, 20. Respecto de las persecuciones políticas y construcción de una política de represión de los adversarios del régimen, ver también: Domingo Melfi, *Dictadura y mansedumbre*, Santiago, Ediciones de la Revista “Atenea”, Imprenta Universitaria, 1931; Rojas Flores, *op. cit.*

desde 1927 el paisaje urbano fue alterado significativamente por la combinación de los fenómenos de crecimiento, verticalización y densificación; movimientos que fueron favorecidos por la mayor cobertura ofrecida por los servicios municipales (aseo, alcantarillado, pavimentación y alumbrado), el afianzamiento de la industria de la construcción y la introducción de nuevas técnicas constructivas<sup>11</sup>:

“Santiago crece, se derrama hacia las aldeas vecinas; pero, sobre todo, se eleva, levanta rascacielos [...] Es el tiempo del triunfo del tiempo nuevo, el avance de Norte América hacia este extremo de la América del Sur. [...] La vida actual requiere rascacielos, necesita acortar las distancias, apoderarse de cada minuto que rueda y no vuelve”<sup>12</sup>.

Efectivamente, ante el decaído liderazgo de las naciones europeas –deprimidas luego de la guerra y la crisis económica– el notable progreso económico y geopolítico norteamericano lo posicionaba como el modelo más promisorio de modernización. Máximas como la producción en serie aplicada a la industria y a la construcción, la proyección de caminos y motorización de los medios de transporte, la mecanización de la vida cotidiana, la institucionalización del crédito, el desarrollo de los medios de comunicación de masas como el cine y luego la radio, la importancia otorgada a la publicidad, el fomento del turismo, entre otras, adquieren durante los años del régimen ibañista una fuerza y desarrollo sin precedentes. Alberto Romero, a la vuelta de su exilio, escribía en tono burlesco sus recuerdos previos a su salida del país:

“Como espectador, entonces no se vivía mal. Don Carlos poseía una pericia admirable para sazonar el guiso de la actualidad cotidiana con una infinidad de especias que renovaba sin casi consultar a los hombres nuevos que compartían las pesadas labores del Gobierno junto con él. [...] Las piscinas, los rascacielos, los superávits y los aeroplanos ocuparon sitio preferente en el cartel administrativo”<sup>13</sup>.

El Santiago decimonónico parecía retroceder definitivamente ante los cuantiosos progresos que ofrecía el siglo entrante. Además del enorme desarrollo en la edificación y la ampliación de las redes de alumbrado, gas y agua potable, los adelantos y transformaciones que se desencadenaron en el tránsito público de la capital durante el período de Ibáñez inauguraron un paisaje urbano sin precedentes. Si hasta 1927 el

<sup>11</sup> Gonzalo Cáceres, “Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931”, Tesis de Licenciatura en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1995.

<sup>12</sup> “Rascacielos santiaguinos”, *Zig-Zag* 1.326, Santiago, 19 de julio de 1930. La otra cara de este ímpetu renovador era la visible y dramática destrucción y demolición que afectaba diariamente a la ciudad. Al respecto, un medio señalaba: “El afán de renovar el aspecto de la ciudad es inmenso. No hay día que no veamos caer bajo la picota edificios que parecían destinados a vivir muchos años más; nos despertamos una mañana y tenemos toda la calle abierta ante la nueva pavimentación, más allá están las terribles máquinas que rompen los bloques de piedra y cemento; un poco más lejos o frente a nosotros, un grupo de albañiles están empeñados en derribar un techo y voltear una muralla, en cavar un cimientito o remover una vereda”. “¿Cómo espera Santiago el invierno?”, *Zig-Zag* 1.314, Santiago, 26 de abril de 1930.

<sup>13</sup> Romero, *op. cit.*, 19-20.

aumento progresivo de los vehículos motorizados no había encontrado correspondencia en la renovación del soporte urbano, como tampoco en la organización eficiente del tránsito, desde esa fecha en adelante las autoridades públicas inician un activo movimiento hacia la modernización de la circulación urbana<sup>14</sup>.

Sin mayores alteraciones en los reglamentos que organizaban el tránsito, que había sido el foco de atención de las administraciones pasadas, los esfuerzos se concentraron ahora en la modificación de las funciones del departamento de tránsito y de la policía, la señalización vial, la educación de la población, la organización del servicio de locomoción colectiva, la descongestión de las calles centrales y, probablemente los más significativo de todo, los trabajos de rectificación, ensanche y pavimentación de calles y construcción de caminos hacia los alrededores de la capital.

Este cambio en el rol desempeñado por las autoridades en el tránsito público de la capital se distinguió por su abierto incentivo a la motorización de los medios de locomoción y por su política de segregación y expulsión de la tracción animal como fuerza de desplazamiento. Esta inclinación por el transporte mecanizado, sumado a la favorable situación económica del país hacia finales de la década del veinte, implicó, efectivamente, un fuerte aumento de los vehículos motorizados, que desde 1928 dominaron el paisaje urbano santiaguino.

Sin embargo, tal como sucedería en muchas ciudades del mundo occidental que experimentaron un fuerte impulso modernizador hacia fines de los años veinte, la gran depresión económica mundial con que se iniciaba la siguiente década, pondría abrupto término al progreso y optimismo alcanzado.

#### LA OPCIÓN POR EL TRANSPORTE MOTORIZADO

##### *a) Rebaja en el arancel de internación y crecimiento del parque de automotores*

Aun cuando los vehículos motorizados habían alcanzado un importante desarrollo durante la década del veinte, desplazando en muchos ámbitos y actividades a los vehículos a tracción animal, su situación arancelaria era la misma desde la última modificación, cuando apenas circulaban cerca de un centenar de automóviles. Avanzados los años veinte, el creciente número de autocamiones, la consolidación del servicio de autobuses y el uso cada vez más frecuente del automóvil como instrumento de trabajo, hacía difícil sostener la condición de objeto de lujo bajo la cual se había considerado a este vehículo en sus primeros años.

En agosto de 1927, las revistas de automovilistas celebraban la modificación del arancel de importación de automóviles. Una de estas explicaba las consecuencias que esta rebaja tendría sobre el mercado, poniendo como ejemplo que el auto que originalmente costaba 800 dólares –6.600 pesos chilenos aproximadamente– costaría con la rebaja 11.000 en vez de los 15.000 o 16.000 que se pagaban entonces<sup>15</sup>. Vigente a

<sup>14</sup> Errázuriz, *op.cit.*

<sup>15</sup> [Editorial] “Liberación de derechos”, *Motor* 29, Santiago, agosto de 1927, 19-20.

partir de febrero de 1928, la modificación en los aranceles de importación significó finalmente una disminución de un 20% hasta un 25% en el valor de los vehículos motorizados, dependiendo de su peso<sup>16</sup>. El nuevo arancel buscaba además proteger a la industria nacional de carrocerías y a la de los talleres automotrices, razón por la cual gravaba con un 30% menos sobre las rebajas anteriores a los vehículos que se importaran “desarmados, completos que lleguen en piezas con su carrocería en partes sin soldar, pintar, tapizar, ni esmaltar”<sup>17</sup>.

La venta de automóviles y autocamiones, que ya desde 1925 se había reactivado, entró en una fase de gran incremento. Mientras que en 1926 la firma Carlos Orrego y Cía., la principal representante de Ford en Chile, celebraba la venta de un millar de unidades entre junio de 1925 y junio de 1926<sup>18</sup>, luego de la rebaja arancelaria, la firma Brusadelli y Manni lograba un nuevo récord de ventas mensuales de unidades, al vender más de 300 automóviles General Motors (Chevrolet, Pontiac y Overland) durante el mes de noviembre. Las nuevas posibilidades del mercado automotriz en Chile habrían motivado la inauguración, en la Alameda de las Delicias con calle Nataníel Cox, de un lujoso local, donde además de las ventas se efectuaba el armado de los automóviles<sup>19</sup>.

También la industria Ford, líder indiscutida en la venta de automóviles en Chile y en el mundo, abrió a principios de 1929 un taller de armadura de su nuevo modelo Ford A, de manera de rebajar sus costos de producción. La implantación de la línea de ensamblaje y la organización de producción fordista eran destacadas por la prensa para el nuevo edificio inaugurado por el propio Presidente de la República en calle Exposición 1240, que contaba con más de 6.000 metros cuadrados construidos y 250 operarios “bien pagados” que podían producir 25 unidades diarias<sup>20</sup>. Ese año la propaganda, luego anunciar en su titular que “El 60% del precio de venta de los productos Ford que se venden en el país, queda en Chile”, señalaba: “Somos una industria tan nacional como la más nacional, con excepción de la industria agrícola”<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> “El automovilismo en Chile”, *Motor*, vol. 4, n° 44, Santiago, marzo de 1929, 24-25. “El Congreso ha despachado el nuevo Arancel Aduanero de automóviles considerando la siguiente tarifa: Autos no especificados, nuevos o usados, armados o desarmados con peso hasta: 1,500 kilos bruto, 0,80. Desde 1,501 hasta 2,000, 0,95. Desde 2,001 hasta 2,250, 1,10. Desde 2,251 hasta 2,500, 1,30. Desde 2,501 hasta 3,000, 1,70. Desde 3,001 hasta 3,500, 2,10. Desde 3,501 arriba, 2,50”: “Los Aranceles para automóviles. Forma como han quedado”, *Auto y Aero* 151, Santiago, enero de 1928, 38.

<sup>17</sup> *Idem*.

<sup>18</sup> “Venta de autos Ford”, *Auto y Aero* 133, Santiago, julio de 1926, 74.

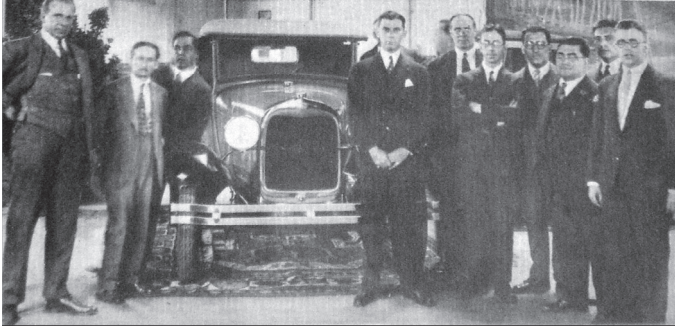
<sup>19</sup> “El automovilismo en 1928”, *Auto y turismo* 161, Santiago, diciembre de 1928, 673.

<sup>20</sup> “S. E. visitó ayer la Ford Motor Company”, *La Nación* (Santiago), 16 de enero de 1929, 15.

<sup>21</sup> Publicado en revista *Zig-Zag* 1.208, año XXIV, Santiago, 14 de abril de 1928.



FIGURA 1  
*Lanzamiento del nuevo Ford modelo A, en la nueva planta de armaduría  
 de la Ford Motor Company en Santiago*



Fuente: *Zig-Zag*, 1.196, año XXIII, Santiago, 21 de enero de 1928.

En pocos años se inauguraron diversos establecimientos modernos destinados a satisfacer las nuevas demandas del mercado automotriz. Entre ellos destacaban lujosos locales de venta, garajes de varios pisos, instalaciones bencineras, etc.<sup>22</sup>. Gran parte de este rubro se concentró en la Alameda de las Delicias, al poniente de la calle Dieciocho.

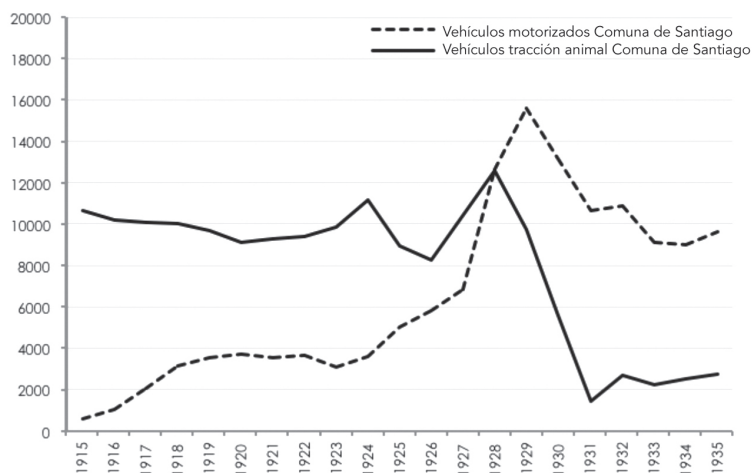
Si bien no se puede reducir el crecimiento del parque de vehículos motorizados en Santiago exclusivamente al rebaje arancelario, sin lugar a dudas este constituye un factor decisivo. En marzo de 1928, un gran número de automóviles que había permanecido en los almacenes de aduanas esperando la entrada en vigencia de la reducción encontraron ansiosos compradores<sup>23</sup>. Los menores precios y las mayores facilidades de pago permitían que un nuevo segmento de la población pudiese acceder a un automóvil, sin dejar por esto de ser un bien exclusivo. Las cifras que registró el *Anuario estadístico* son categóricas. Mientras en 1927 el número de vehículos motorizados que sacaron patentes en la comuna de Santiago alcanzaba los 6.893, al año siguiente esta cifra se duplicó hasta llegar a 12.656, y en 1929 a 15.654. Aunque otras fuentes señalan que esta diferencia habría sido menor, el salto desde 1928 en adelante es igualmente claro:

<sup>22</sup> Para una descripción detallada de los locales de las distintas firmas comerciales relacionadas al rubro automotriz en Santiago se puede revisar un reportaje especial de la revista *Auto y turismo* 161, Santiago, diciembre de 1928, 687-728.

<sup>23</sup> "El Automóvil en Chile", *Auto y turismo* 165, Santiago, mayo de 1929, 244.

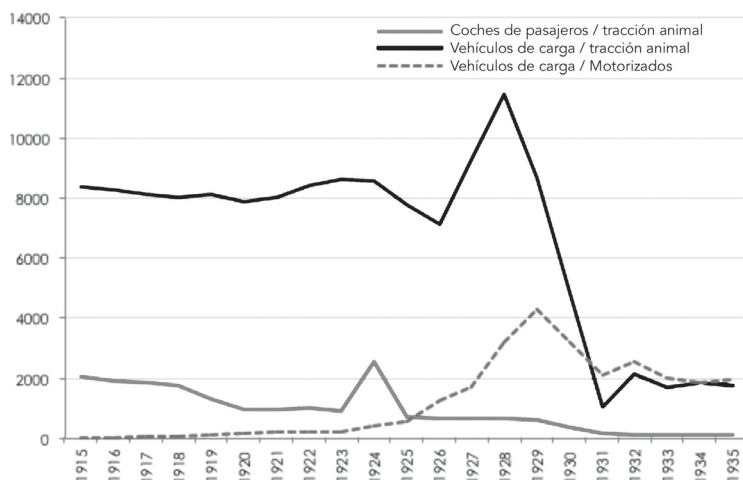


GRÁFICO 1  
*Número de vehículos motorizados y vehículos a tracción animal inscritos en la comuna de Santiago (1915-1935)*



Fuente: Oficina Central de Estadística. *Anuario estadístico de la República de Chile, 1915-1928*. Parte de este gráfico y del siguiente fueron publicados en Errázuriz, “El asalto de los motorizados...”, *op. cit.*

GRÁFICO 2  
*Número de coches de pasajeros, vehículos de carga a tracción animal y vehículos de carga motorizados inscritos en la comuna de Santiago (1915-1935)*



Fuente: Chile, Oficina Central de Estadística. *Anuario estadístico de la República de Chile, 1915-1928*.

Uno de los aspectos más significativos de este aumento de los vehículos motorizados en relación a su incidencia sobre el tránsito público fue el cambio en la relación de fuerzas entre los vehículos motorizados y aquellos a tracción animal. Si bien esta última había registrado un leve aumento durante la crisis económica de comienzos de los años veinte y luego otro repunte hacia los dos primeros años del gobierno de Ibáñez –seguramente debido al auge que experimenta el comercio y la construcción–, los motorizados que circulaban por las calles de Santiago superaron en 1928 a los medios de transporte movidos por fuerza animal. Luego, entre 1929 y 1931, el crecimiento mantenido de los medios mecánicos y las políticas de marginación hacia los carretones, carretelas y vehículos sin resortes, que analizaremos más adelante, provocaron una dramática caída de este modo de circulación en el centro de la capital.

El predominio de los motorizados por sobre la tracción animal fue acompañado además por el proceso de creciente diferenciación entre los dos medios de transporte. Muchos de los automóviles que se importaron durante la segunda mitad de los años veinte ya mostraban ciertas adaptaciones a los requerimientos de la rutina urbana. De preferencia cerrados, con parachoques, marcador de velocidad y en algunos casos hasta luces señalizadoras, estos vehículos podían ser utilizados todo el año y servían tanto para el turismo como para las actividades diarias en la ciudad. Las marcas más vendidas tanto en automóviles como en autocamiones fueron Ford y General Motors, las cuales juntas representaban casi un 60% de los vehículos existentes en la capital<sup>24</sup>.

CUADRO 1

*Origen de las importaciones de automóviles de pasajeros en Chile (1923-1928)*  
(en porcentaje del valor total)

<b>País de origen</b>	<b>1923</b>	<b>1924</b>	<b>1925</b>	<b>1926</b>	<b>1927</b>	<b>1928</b>
Bélgica	23,67	0,70	0,24	0,61	3,37	1,03
Francia	3,21	2,52	5,64	8,10	3,37	1,07
Alemania	5,18	5,28	5,00	0,91	1,09	0,53
Gran Bretaña	1,77	2,60	1,74	0,98	0,91	0,73
Italia	1,84	10,42	9,64	8,70	4,62	1,42
Estados Unidos	63,95	78,33	77,49	79,83	86,25	94,87
Otros países	0,38	0,15	0,25	0,87	0,39	0,35

Fuente: United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, “The Automotive Market in Chile”, *Trade Promotion Series* 107, 1930, 19.

<sup>24</sup> Otras marcas importantes que seguían a estas dos multinacionales fueron Chrysler-Plymouth, Hudson, Essex y Dodge en automóviles y Brockway, Dodge y Republic en autocamiones: “Estadística de los vehículos motorizados matriculados durante el mes de noviembre en Santiago, Providencia y Ñuñoa”, *Auto y turismo* 172, Santiago, diciembre de 1929, 668. Sin embargo, hacia fines de la década, tal como sucedía en el escenario internacional, el mercado automotriz chileno estaba dominado indiscutiblemente por las máquinas Ford. Instalada desde el 15 de marzo de 1924, cuando ya había cerca de tres mil vehículos Ford en el país, la nueva sucursal de la Ford Motor Company en Chile vendería más de 8.000 ejemplares del modelo “T” y, desde 1927, otros 1.000 del modelo “A”: “El Presidente de la República dio la orden de partir al primer Ford armado en Chile”, *El Diario Ilustrado* (Santiago), 16 de enero de 1929.

El liderazgo indiscutido de los vehículos motorizados norteamericanos era seguido de cerca por el gobierno de ese país que, a través del Departamento de Comercio, realizaba estudios de mercado en diversas regiones del mundo para promover y asesorar la inversión de capitales de empresas norteamericanas en estos lugares. Durante la segunda mitad de la década del veinte se publicaron numerosos estudios donde se aborda con detalle las condiciones en que se lleva a cabo este negocio en todos los países latinoamericanos<sup>25</sup>. Un informe de 1927 del representante de la National Automobile Chamber of Commerce de los Estados Unidos, Sr. George Bauer —que ese mismo año había estado de visita en Chile—, afirmaba que “ahora es el momento oportuno para los negocios automovilísticos en Sud América”<sup>26</sup>. Las cifras lo respaldaban. Mientras en 1920 se habían vendido 38.524 vehículos a motor de origen norteamericano en los países de América Latina, en 1926 la cantidad casi se triplicaba, llegando a 92.835; y dos años después de su declaración se pasó a 114.539. Para ese año, los automóviles norteamericanos representaban el 95% de todos los automóviles inscritos en Sudamérica y el 99% en Centroamérica<sup>27</sup>. Específicamente en referencia a Chile, este mismo organismo declaraba recién iniciado el régimen Ibañista:

“El mercado automotriz chileno es actualmente muy bueno y tiene grandes posibilidades para el futuro. El uso de autobuses y camiones está constantemente creciendo en todas las ciudades y pueblos. Si bien predominan vehículos motorizados de origen norteamericano, también se pueden ver otros de Alemania, Austria, Italia, Francia y Suiza”<sup>28</sup>.

Otro documento retrocedía en la historia de las importaciones de automóviles en Chile hasta 1918 como el último año en que se había observado un fuerte crecimiento de este índice. Luego, entre 1919 y 1927 el valor total de las importaciones de automóviles y camiones no excedió los \$1.500.000 e incluso habría bajado de \$1.000.000 durante la depresión económica que afectó a América Latina entre 1921 y 1922. En cambio este valor se habría incrementado aceleradamente llegando a un valor aproximado de \$4.260.000, debido principalmente a la rebaja en los aranceles de

<sup>25</sup> Algunos de los títulos publicados por el *Trade Information Bulletin* son: “Advertising Automotive Products in Latin America”, “Argentine market for motor vehicles”, “Automotive Equipment and construction preferences in foreign countries”, “Automotive equipment and construction preferences in foreign countries”, “Foreign markets for automobile appliances”, “Installation selling of automobiles in Latin America”, “Motor Vehicle taxation and regulation in foreign countries”, “Motor-vehicle taxation and regulations in foreign countries”, “The automotive market in Brazil”, “The Automotive Market in Chile”, “The Automotive Market in Paraguay”, “The Automotive Market in Uruguay”, “Used-car markets of foreign countries”, etc.

<sup>26</sup> *Caminos y turismo* 51, vol. 5, Valparaíso, agosto de 1927, 1.338.

<sup>27</sup> United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, “Installation Selling of Automobiles in Latin America”, *Trade Information Bulletin* 649, 1929. Algunos trabajos en que ha sido abordado el avance del mercado automotriz norteamericano sobre América del Sur son los de Richard Downes, “Autos over Rails: How US Business Supplanted the British in Brazil, 1910-28”, *Journal of Latin American Studies* 24:3, London, October 1992, 551-583; Raúl García Heras, *Automotores norteamericanos. Caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica, 1985.

<sup>28</sup> United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, “Advertising automotive products in Latin América”, *Trade Information Bulletin* 510, 1927, 9.

internación de 1928, pero también por la favorable situación económica y el progreso en la construcción caminera<sup>29</sup>.

Otro factor fundamental que contribuyó al crecimiento del parque automotriz en Chile y específicamente en Santiago fue la extensión del crédito. El mismo informe recién citado señalaba que el desarrollo de la compra de automóviles, camiones y buses a plazo –solo ocasional seis o siete años antes– representaba ahora un 80% de las ventas en los automóviles de pasajeros, un 70% en los camiones y un 95% de chasis para buses<sup>30</sup>. El fenómeno del pago a plazo se habría generalizado a partir de la instalación de compañías financieras para la adquisición de automóviles en Santiago y Valparaíso desde 1928, las cuales en dos años desplazaron casi por completo los préstamos bancarios o de las grandes firmas comerciales<sup>31</sup>.

#### b) Pavimentación urbana y construcción de caminos en los alrededores

“Incluso en las mejores carreteras y calles existen bastantes hoyos profundos y grandes, mientras en las zonas rurales es común encontrar corrientes de agua que cruzan el camino con una profundidad de hasta 12 pulgadas”<sup>32</sup>.

Con estas palabras el *Trade Information Bulletin* advertía en 1926 a los inversionistas norteamericanos que exportaban automóviles a Chile sobre la importancia de procurar que el chasis de los vehículos se encontrara suficientemente distanciado del nivel del suelo como condición preferente en la construcción de los vehículos que se vendiesen en el país.

Aun cuando diversos proyectos de pavimentación de calles y construcción de caminos se habían intentado implementar desde finales de la segunda década del siglo XX, los escasos resultados no guardaban ninguna proporción con los requerimientos viales que demandaban procesos como el crecimiento urbano, la creciente necesidad de comunicaciones rápidas y eficientes, el incremento de las actividades productivas y el desarrollo del turismo. La falta de pavimentos definitivos y el mal estado de los existentes era una queja permanente entre los medios de prensa hacia 1926. Igual que con diversos proyectos que permanecieron detenidos, ya fuese por falta de recursos

---

<sup>29</sup> United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, “The Automotive Market in Chile”, *Trade Promotion Series* 107, Washington D.C., 1930, 7.

<sup>30</sup> *Ibid*, 24.

<sup>31</sup> Aunque su ingreso comenzó en 1928, las compañías financieras se instalaron decididamente en Chile solo una vez que se aprobó una ley que protegía al vendedor y prestamista del posible no pago de las cuotas a plazo o en caso de exigir la reposición del vehículo. Esta ley, aprobada el 3 de diciembre de 1929, definía las obligaciones de la partes contratantes y proveía una especie de hipoteca sobre el objeto vendido y fue especialmente dictada para el pago a plazo de automóviles, camiones, tractores, carros, vagones, buses, bicicletas y motocicletas. En cuanto a las condiciones específicas de la compra, esta era generalmente efectuada mediante el pago inmediato de un tercio (mínimo un cuarto) del valor total del vehículo, mientras el resto se repartía en cuotas durante doce meses (máximo 18 meses), con un interés anual del 16,5%: *Idem*.

<sup>32</sup> United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce: “Automotive equipment and construction preferences in foreign countries”, *Trade Information Bulletin* 431, 1926, 17.

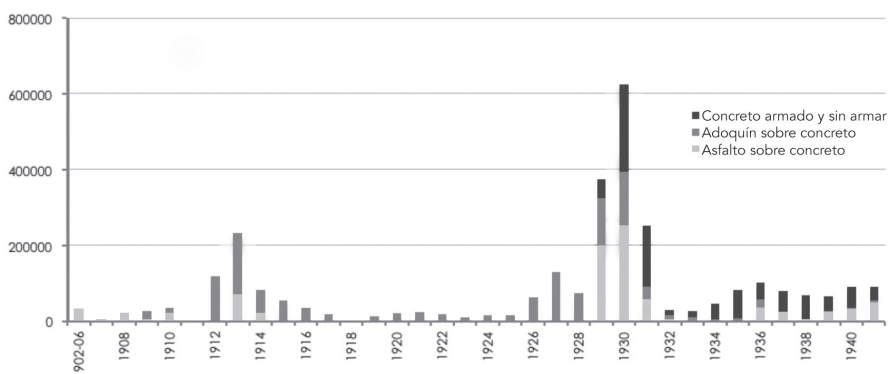
económicos o de concierto político, los de pavimentación y construcción de caminos encontraron en el ascenso de Ibáñez el impulso decisivo para su concreción.

En septiembre de 1928, el sueño de las pasadas administraciones adquirió forma concreta en la dictación de la Ley 4.180. Mediante esta norma se creaba la Dirección de Pavimentación de Santiago como organismo dependiente de la Municipalidad, que estaría a cargo de poner en marcha el Plan General de Pavimentación a implementarse en un plazo de cinco años. Sinónimo de “comodidad en el tránsito, bondad estética, economía, aprovechamiento mejor del tiempo, aseo, salud, etc.”, la pavimentación era considerada por las nuevas autoridades como la base para cualquier esfuerzo de modernización urbana<sup>33</sup>.

Con un valor total de \$75.000.000, este plan comprendía todas las calles que aún no contaban con pavimentos sobre base de concreto que para entonces sumaban 450 y cubrían una superficie aproximada de 1.700.000 m<sup>2</sup> de calzadas y 900.000 m<sup>2</sup> de aceras<sup>34</sup>. Para el financiamiento de las obras, la ley contemplaba no solo la otorgación de recursos permanentes mediante contribuciones adicionales, sino que también facultaba al municipio para contratar empréstitos internos y externos hasta alcanzar la suma de 100 millones de pesos. Estos préstamos permitirían que los vecinos, a quienes correspondiese pagar los costos de la pavimentación, lo pudiesen hacer mediante un sistema de cuotas a largo plazo.

GRÁFICO 3

*Metros cuadrados anuales de calles pavimentadas con adoquín sobre base de concreto, o asfalto sobre base de concreto, en Santiago (1902-1941)*



Fuente: Municipalidad de Santiago, Dirección de Pavimentación, *Memoria general 1929-1941: ley 4180*, Santiago, La Municipalidad, 1942. Parte de este gráfico fue publicado en Errázuriz, “El asfalto de los motorizados...”, *op. cit.*

<sup>33</sup> *Santiago, su pasado, su presente, su futuro: administración municipal de don Manuel Salas Rodríguez*. Santiago, s.ed., 1929, 173.

<sup>34</sup> *Ibid.*, 175.

Las obras del plan de pavimentación se iniciaron a fines de 1928, y contemplaban en su primera etapa, que se extendería entre dos y tres años, 77 calles y una superficie de 620.000 metros cuadrados<sup>35</sup>. Más rápido de lo pronosticado, en poco más de un año la Dirección de Pavimentación de Santiago había concluido la reposición de 450.000 m<sup>2</sup> de calles. La Dirección del Tránsito de la Municipalidad de Santiago, cuyo cometido había dependido hasta entonces en gran medida de las condiciones de los pavimentos, celebraba los trabajos efectuados:

“Los buenos y modernos pavimentos no solo harán de Santiago una ciudad confortable y hermosa; intensificará, también el progreso de la tracción mecánica y simplificarán considerablemente el ajetreo del tránsito.

Santiago se transforma, se rejuvenece y sus futuras calles parejas y espléndidas, sus nuevas plazas y sus nuevas avenidas –trazadas con criterio científico y conforme a las exigencias de comodidad e higiene de una ciudad como ésta– serán encauzadores de su incesante crecimiento urbano, que se traduce en riqueza pública, cultura y progreso”<sup>36</sup>.

Si ya en 1929 se marcó un hito en la superficie total de calles pavimentadas en la comuna de Santiago, al año siguiente esta cifra alcanzó los 623.815 m<sup>2</sup> y solo el efecto de la crisis económica y el término del gobierno de Ibáñez pusieron freno a las obras en 1931, bajando a 252.266 m<sup>2</sup>. En solo cuatro años se habían pavimentado 1.326.152 m<sup>2</sup>, lo que representaba aproximadamente un 30% más que toda la superficie pavimentada entre 1905 y 1927<sup>37</sup>.

Pero no solo la superficie urbana pavimentada carecía de precedentes en la historia de Santiago, sino también las técnicas constructivas, las maquinarias utilizadas y la velocidad con que se efectuaron las faenas. Hasta 1927 el recubrimiento predominante en las calzadas era el adoquín. Su construcción suponía primero obtener el material; segundo, un trabajo de cantería y finalmente la colocación piedra por piedra. Bajo estas condiciones era impensable ejecutar un programa de pavimentación intensiva como el que se llevó a cabo durante el régimen ibañista. Si bien el “Plan de pavimentación de Santiago” fue ideado inicialmente en la administración de Luis Phillips en 1925, entre otros problemas, se señalaba que la escasez de “producción y stock actual de este artículo no da para trabajos de gran consideración”<sup>38</sup>. Esto explica, en gran parte, la preferencia por el asfalto sobre concreto y el concreto armado y sin armar, desde la entrada en vigencia de la ley 4.180. La disponibilidad del material y el rápido sistema de vaciado y secado, sumado a las modernas maquinarias, implicaron el abaratamiento de los costos y aceleramiento de los tiempos de construcción. En tiempo récord, calles completas pasaron del lodazal y el polverío característico de los pavimentos sobre tierra, a la suavidad y depuración del asfalto o concreto.

<sup>35</sup> *Idem.*

<sup>36</sup> “Importancia de la nueva pavimentación”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 22-23, 15 de marzo de 1929.

<sup>37</sup> Municipalidad de Santiago, Dirección de Pavimentación, *Memoria general, 1929-1941: ley 4180*, Santiago, La Municipalidad, 1942.

<sup>38</sup> “Tenemos Gobierno Municipal”, *Zig-Zag* 1.070, Santiago, 22 de agosto de 1925.

Por otra parte, se puede desprender de la selección de calles y tramos que se modificaron, que los criterios sobre “qué” y “dónde” pavimentar también variaron significativamente. Mientras los escasos trabajos emprendidos por las administraciones municipales pasadas se centraron principalmente en la pavimentación y mantenimiento de las calles del triángulo fundacional, desde 1928, aun cuando se efectuaron algunos trabajos de reparación, rectificación y ensanche en calles centrales, el énfasis estuvo puesto en el resto del territorio comunal y en especial en las calles de las periferias que en su mayoría se encontraban desprovistas de pavimentos definitivos. Entre estas se privilegió aquellas recorridas usualmente por autobuses y tranvías que servían de vía de comunicación con el centro de la ciudad o que constituían avenidas principales<sup>39</sup>.

#### PLANO I

#### *Calles pavimentadas en el área de la Municipalidad de Santiago (1927-1931)*



Fuente: *Santiago, su pasado, su presente, su futuro...*, *op. cit.*; Municipalidad de Santiago, Dirección de Pavimentación..., *op. cit.*

<sup>39</sup> Así, una revisión de los registros de la Dirección de Pavimentación de Santiago demuestra que las mayores obras se efectuaron en calles que cruzaban vastos sectores populares tales como: Vivaceta, Independencia, Bellavista, Centenario, Chacabuco, Libertad, Av. Cumming, Mapocho, San Pablo, Santo Domingo, Alameda (entre General Velásquez y Matucana), General Bustamante, Maestranza, Santa Rosa, Carmen, Lord Cochrane, Bascuñán Guerrero, San Borja, Antofagasta, Santa Isabel, Copiapó, Blanco Encalada, Av. Matta y Franklin. Solo en estas calles se concretaron más de 500 mil metros cuadrados, quedando la mayoría de ellas completamente pavimentadas: Municipalidad de Santiago, Dirección de Pavimentación, *op. cit.*, 24-26.



Por primera vez los esfuerzos de modernización de la infraestructura urbana abandonaban las calles centrales y los suelos más costosos, reconociendo las necesidades de la escala comunal<sup>40</sup>. El mejoramiento del tránsito público estaba entre los principales objetivos perseguidos por esta nueva aproximación comprensiva al problema de la pavimentación urbana, habiendo sido un factor estructurante en la confección del Plan General de Pavimentación:

“Para su preparación fue necesario estudiar detenidamente la ubicación e importancia relativa de los grandes centros de atracción del tránsito de la capital. La unión de ellos con los distintos barrios de la ciudad formó el esquema fundamental de las vías para el tránsito pesado y medio pesado; en seguida se consideraron las calles residenciales según su orden de importancia”<sup>41</sup>.

Este carácter prioritario otorgado a las calles con mayor flujo de tránsito implicó la construcción de un entramado que abarcó toda la comuna y que, bajo ciertas condiciones ideales de uso, favorecerían la comunicación rápida y expedita entre distintos puntos de la ciudad. Especial prioridad adquirió entre estas transformaciones la pavimentación de numerosos corredores viales que unieron las zonas periféricas con el radio central en recorridos que se extendían, a veces, por más de tres kilómetros de suaves pavimentos. Estos nuevos garantes de la movilidad urbana, mediante un fenómeno de perforación del límite urbano tradicional delimitado por el ferrocarril de circunvalación, reforzaban una comprensión unitaria de ciudad, en donde las pujantes comunas que crecían adyacentes reforzaban y multiplicaban sus potenciales vías de comunicación con el núcleo de la ciudad.

Al igual que la pavimentación urbana, la construcción de caminos también recibió atención especial durante el gobierno de Ibáñez. Las obras camineras habrían sido el eje articulador del plan de obras públicas, por cuanto fomentaban el desarrollo económico del país posibilitando la conexión entre los centros de consumo o ciudades y los campos de abastecimiento; y entre los centros de producción, con las estaciones de ferrocarril, y los puertos<sup>42</sup>. A las motivaciones asociadas al comercio y la producción habría que agregar aquellas que señalaban la construcción de caminos como base para fomentar la actividad turística, que hacia finales de la década del veinte era comprendida por el Estado chileno como una promisorio actividad económica que debía explotarse<sup>43</sup>.

Sin embargo, cuando se buscan las razones a corto plazo que explican el énfasis del nuevo gobierno en la construcción de caminos, Bernedo –en su revisión econó-

---

<sup>40</sup> El afán de “embellecimiento urbano” que hasta entonces había concentrado parte importante de los capitales en áreas acotadas de la ciudad para alcanzar, en una escala reducida, las máximas de la urbe desarrollada, era desafiado por nuevas visiones que privilegiaban una acción comprensiva más preocupada de solucionar la precariedad de los servicios urbanos que afectaba a la mayor parte de la población comunal.

<sup>41</sup> *Santiago, su pasado, su presente...*, *op. cit.*, 174.

<sup>42</sup> Bernedo, *op. cit.*, 28.

<sup>43</sup> A pocos meses de asumida la administración de Ibáñez, se creó la Sección de Turismo del Ministerio de Fomento, cuyo director fue el conocido comerciante, promotor del automovilismo y de la motorización del transporte, Fernando Orrego Puelma.

mica del período— señala que es necesario destacar la relación simbiótica y productiva entre las obras camineras, los capitales para el financiamiento de estas obras y el mercado automotriz norteamericano. Al respecto, el ministro de Obras Públicas, Julio Velasco, señalaba:

“[...] es sabido que los prestamistas de Estados Unidos tienen una particular predilección por efectuar operaciones de crédito cuyo producto se destine al fomento de la vialidad. La razón es obvia. El capital de Estados Unidos tiene estrechas concomitancias con la industria de automóviles”<sup>44</sup>.

Consecuente con su claro interés por impulsar el mercado automotriz entre los países latinoamericanos, Estados Unidos fue el principal promotor de la construcción de caminos, que tuvo como máxima expresión la creación de una Carretera Panamericana<sup>45</sup>.

Hacia 1925, el departamento de comercio norteamericano publicaba un detallado informe titulado “Motor Roads for Latin America”, en cuya introducción declaraba que la exportación de productos norteamericanos se vería altamente beneficiada ante los nuevos mercados que traería la accesibilidad que propiciaba la construcción de caminos. Sin embargo, el informe declaraba que los productos directamente favorecidos por el movimiento del buen camino serían aquellos producidos por la industria automotriz, las maquinarias de construcción de caminos, el acero estructural, los tubos de drenaje, el cemento y el asfalto, entre otros<sup>46</sup>.

Hacia 1928 el Congreso aprobó la contratación de un préstamo extraordinario de \$1.595.000.000 que sería gastado en un periodo de 5 años en obras públicas en Chile. De estos recursos, 95 millones fueron destinados exclusivamente a la construcción de caminos principales. Al año siguiente una nueva ley autorizaba la contratación de otro empréstito, ahora por 90 millones, para la construcción y mejoramiento de los caminos secundarios que llegaban a los principales. A estos montos había que agregar aún los aproximadamente 33 millones que se disponían anualmente para estas labores desde la dictación de la Ley de Caminos en 1920<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> “Un plan general de caminos”, *La Nación* (Santiago), 8 de febrero de 1927, cit. en Bernedo, *op. cit.*, 28-29.

<sup>45</sup> Luego de la resolución alcanzada en la “V Conferencia Internacional de los Estados Americanos”, celebrada en Santiago en 1923, en la cual se acordó la organización de una conferencia Panamericana de carreteras, instituciones estatales de obras públicas y comercio norteamericanas concordaron en la conveniencia de traer ingenieros latinoamericanos a estudiar las carreteras de ese país. Estos ingenieros actuarían luego como delegados y consejeros en el “Primer Congreso Panamericano de Carreteras”, sostenido en Buenos Aires en 1925. El financiamiento de esta iniciativa, otorgado directamente por la industria automotriz norteamericana, posibilitó el viaje de 37 delegados de los distintos países latinoamericanos para la asistencia a un congreso preliminar y la visita de las carreteras de North Carolina, Kentucky, Illinois, Minnesota, Wisconsin, Michigan, Ohio, Pensilvania y New Jersey: United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, “Motor Roads in Latin America”, *Trade Promotion Series* 18, Washington D.C., 1.

<sup>46</sup> *Idem*.

<sup>47</sup> “The automotive market in Chile”, *op. cit.*, 4-5.

En el caso específico de la provincia de Santiago, se aprueba en febrero de 1928 la contratación de otro empréstito por \$26.500.000 destinado exclusivamente a la construcción y mejoramiento de 247 kilómetros de caminos de la provincia<sup>48</sup>. A los avances que traería la implementación de esta ley se añadieron además los efectuados por las leyes –también recién dictadas– 4.339, 4.396 y 4.593, que tenían por finalidad la pavimentación de calles y caminos en las comunas de Ñuñoa, Providencia, San Miguel, Quinta Normal, San Bernardo, La Cisterna, Renca y Conchalí. Por último, durante 1929 se aprobó otro empréstito por la suma de \$10.000.000 para la reparación de caminos del Departamento de Santiago<sup>49</sup>.

Uno de los caminos más publicitados fue el camino a San Bernardo conocido como la “Gran Vía”, cuyo ensanche y pavimentación se venía prometiendo desde 1919<sup>50</sup>. En 1926 el Consejo de Obras Públicas acordó su construcción. Con un costo estimado de \$6.372.381, este nuevo camino prometía transformarse en una de las vías más modernas de la provincia de Santiago<sup>51</sup>.

En la construcción de esta “Gran Vía”, como en la construcción de muchos de los otros caminos, además de la búsqueda de un tránsito moderno y eficiente que permitiera la conectividad y garantizara el abastecimiento y el comercio, existen importantes intereses económicos asociados al cambio de uso en los suelos y la consecuente valorización de las propiedades adyacentes a las obras. Hacia el término de las obras del camino de San Bernardo, ya se advertía que este camino significaría la fortuna de muchos propietarios que comenzaban a trazar las calles y a instalar alumbrado para las nuevas poblaciones que proyectaban construir<sup>52</sup>.

Sin embargo, más allá de las motivaciones tras la concreción de las numerosas obras camineras emprendidas durante la dictadura de Ibáñez, lo cierto es que el escenario vial de la provincia de Santiago hacia finales de la década del veinte adquiriría un aspecto de adelanto desconocido hasta entonces. Así lo confirmaba el representante de la *National Automobile Chamber of Commerce* de EE.UU., en su segunda visita

<sup>48</sup> Ministerio de Fomento, Ley 4.309, 21 de febrero de 1928, en Jorge Ugarte Vial, *Historia e Índice de las Leyes*, Santiago, Biblioteca del Congreso Nacional, 1950, vol. II.

<sup>49</sup> Entre los caminos a repararse estarían (ordenados por comunas): “Conchalí: Colina km 4 al 14, El Salto, Conchalí, El Guanaco, El Cementerio al Guanaco, Huechuraba, Camino de la Comuna de Conchalí; Providencia: Av. Presidente Ibáñez, Tropezón a Apoquindo, Tropezón a Barnechea, Vitacura a Las Condes, San Carlos, Camino Paralelo al río Mapocho, Av. Miguel Claro, Caminos de la Comuna de Providencia; Ñuñoa: Quilín desde Macul a San Carlos, Mirador Negro, Avenida Ossa, Avenida Larraín, Peñalolén, San José, Pirque, El Departamento, Lo Cañas, Opendoor, Camino de la Comuna de Ñuñoa; San Miguel: Pirque, Ochagavía, Santa Rosa, San Joaquín, La Legua, El Departamento, Aurora Mira, Berlín [sigue con todas las demás comunas: Espejo, Maipú, Yungay, Barrancas, Renca, etc.]”: “Más de 10.000.000 de pesos para la construcción y reparación de caminos en la Provincia de Santiago”, *Auto y turismo* 175, Santiago, marzo de 1930, 153-156.

<sup>50</sup> “La Gran Vía Santiago-San Bernardo”, *Auto y Aero* 86, Santiago, 31 de enero de 1919, 268.

<sup>51</sup> Como ningún otro, consideraba una doble vía en concreto armado de seis metros por lado, dos veredas peatonales de tres metros cada una, una zona central de ocho metros para el ferrocarril con dos veredas de dos metros a cada lado con un ancho total de 30 metros: “Vida Automóvil”, *Auto y Aero* 138, Santiago, diciembre de 1926, 406.

<sup>52</sup> “El camino a San Bernardo”, *Auto y Aero* 154, Santiago, mayo de 1928, 237.

a Chile en 1929, luego de recorrer diversos caminos entre los que se encontraban el camino a San Bernardo, el camino a Apoquindo y el cerro San Cristóbal:

“Yo estuve en Chile en 1927 –nos dice– y en esa época se proyectaba emprender una vasta política caminera y se hablaba de millones de pesos para invertirlos. Ahora he visto, con suma complacencia, que los proyectos se transformaron en realidad. Los caminos de concreto de los caminos chilenos son tan buenos como los de mi país”<sup>53</sup>.

### c) Segregación vial

Mientras la rebaja arancelaria, la pavimentación urbana y la construcción de caminos fueron incentivos directos a la motorización de los medios de transporte en Santiago, la segregación vial constituye también un incentivo, pero de carácter indirecto. Aludiendo a razones de conservación de los pavimentos, eficiencia en el tránsito, de higiene y ornato o incluso estéticas, las autoridades locales y gubernamentales que presidieron durante 1927 y 1931 emprendieron numerosas iniciativas con la finalidad de segregar y marginar a la tracción animal de las calles y caminos de Santiago, y restringir el tipo de vehículos que podían circular.

Si bien ya desde finales de la segunda década del siglo XX los dueños y choferes de vehículos motorizados habían dado cuenta de las incompatibilidades con la tracción a sangre y la necesidad de segregar o marginar a esta última de la circulación de algunas calles principales<sup>54</sup>, tuvieron que confluír diversos factores antes de que esta actitud decantara en una moción sustentada bajo la categorización de “bien común”.

El claro ánimo de marginar del tránsito público de las calles del centro de la ciudad a los vehículos de tracción animal o animada que se percibía en las autoridades locales desde 1927, comenzó a hacerse efectivo a partir del siguiente año, cuando la gran cantidad de obras camineras y de pavimentación, por una parte, y el fuerte aumento de los vehículos motorizados, por otra, generaron el marco legal y el contexto material para priorizar los medios de transporte motorizados. Las medidas emprendidas buscaban, además de restringir cierto tipo de vehículos de tracción animal, los horarios de circulación y el estacionamiento de estos en el radio central, prohibir la circulación de vehículos que dañaran los pavimentos por las calles y caminos recién intervenidos<sup>55</sup>. La ley 4.309 para la construcción y mejoramiento de caminos en la

<sup>53</sup> “La estadía de Mr. George F. Bauer en Chile (representante de la National Automobile Chamber of Commerce de EE.UU.)”, *Auto y turismo* 169, Santiago, septiembre de 1929, 474.

<sup>54</sup> Errázuriz, *op. cit.* La ordenanza del tránsito de 1925 puede interpretarse como un primer intento de regular el tránsito urbano a partir de las formas de circulación distintivas del transporte motorizado, ideal que en la práctica significó un aumento de los controles y restricciones para la tracción animal. Sin embargo, la materialización de estos deseos de segregación y expulsión de las formas tradicionales de circulación se efectuaría bajo las administraciones que gobernaron en el periodo de la dictadura ibañista.

<sup>55</sup> Algunas de las medidas tomadas fueron las que siguen: “N. 655, Tránsito de carretones de aseo. Inconveniencia para el tránsito público de que los carretones de la policía de aseo efectúen sus labores a las horas de más intenso tráfico”, *Boletín municipal* 722, 7 de diciembre de 1927; “Decreto 788. Prohíbe estacionamiento sector central de vehículos a mano, como ser: heladeros, afiladores, vendedores de maní, etc., en el sector de la ciudad comprendido entre la Plaza Italia, calle Teatinos, Mapocho y Alameda de las

Provincia de Santiago señalaba expresamente que en los caminos donde se colocasen pavimentos definitivos “quedará prohibido el tránsito de vehículos sin resortes y aquellos de dos ruedas, cuya capacidad de carga sea superior a una tonelada”<sup>56</sup>.

Sin embargo, el golpe definitivo a la tracción “a sangre” en materia legislativa sería dado unos meses más tarde con la dictación de la ley sobre características técnicas de los vehículos, que tenía por finalidad controlar y discriminar los vehículos que podrían circular por la ciudad y los caminos públicos<sup>57</sup>. Luego de especificar las características técnicas de los vehículos autorizados para circular, el documento oficial terminaba prohibiendo “la circulación de vehículos de dos ruedas sin llantas de goma y resortes” y “el arrastre de vehículos de dos ruedas con más de dos caballos y el de cuatro con más de tres”, y advirtiendo que no se empadronarían los vehículos que no cumplieran estas disposiciones<sup>58</sup>.

A los pocos meses de publicado el nuevo decreto, el Jefe de la Dirección de Tránsito, capitán Ernesto Zolezzi, no disimulaba su posición progresista en materia de transporte urbano, celebrando que tras la última disposición “ya es raro ver victorias de aquellas que se arrastraban lentamente, dirigidos sus escualidos caballos por un individuo de mal aspecto y hasta grosero [...] lesionando el poco sentido estético con que cuenta Santiago”<sup>59</sup>. En el mismo tono, el *Boletín de la Dirección del Tránsito* publicaba a comienzos del siguiente año: “El carretón, anti estético, pesado y tortu-

Delicias, y en toda la extensión de esta última avenida”, *Boletín municipal* 732, 23 de diciembre de 1927; “Decreto 776. Prohíbe el estacionamiento de vehículos de alquiler de tracción animal en el sector central, comprendido entre Delicias y las calles Rosas, Claras y Teatinos, desde la 8 hasta las 21.30 horas”, *Boletín municipal* 725, 14 de diciembre de 1927; “Se prohíbe el tránsito de tractores y maquinaria agrícola en el radio urbano, debido a que por su enorme peso, contribuyen al deterioro del pavimento”, *Boletín municipal* 762, 1 de febrero de 1928; “Decreto 225. Fija calles de entrada a la ciudad para los vehículos cargados”, *Boletín municipal* 797, 20 de marzo de 1928; “Decreto 118. Se prohíbe el tránsito de carretones de golpe por las calles asfaltadas, hasta la fecha que entre en vigencia el reglamento sobre características técnicas de los vehículos, aprobado por Decreto Supremo n. 2568 el 23 de marzo de 1928”, *Boletín municipal* 1048, 14 de febrero de 1928; “Prohíbese la circulación de vehículos de tracción animal en la calzada Sur de la Av. Matta, entre las calles San Diego y Vicuña Mackenna, los que en adelante deberán transitar en dicho sectores por la calzada norte. La calzada sur quedará reservada para el tránsito en ambos sentidos de vehículos motorizados”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 1, 1 de abril de 1928, 31.

<sup>56</sup> Ley n° 4.309, 9 de febrero de 1928, publicado en el *Diario Oficial*, 21 de febrero de 1928.

<sup>57</sup> Decreto supremo 2.568, 28 de marzo de 1928, publicado en el *Diario Oficial*, 28 de mayo de 1928. Con respecto a las dimensiones máximas de los vehículos con carga, la nueva legislación estableció un ancho de 2,50 m, un largo de 7 m y una altura de 3,75 m. Todos los vehículos de carga debían tener inscrita en su carrocería su tara y carga máxima, que no podía superar en total las 7 toneladas, incluido el peso del vehículo. Se estipuló el uso obligatorio de al menos dos frenos para los automotores y uno para los vehículos de tracción animal, que funcionara por fricción sobre las ruedas motrices, siendo capaz de detener al vehículo en ciertas distancias predeterminadas según el peso de este. En cuanto a las llantas, se exigió el uso de goma con un espesor mínimo y se condenó tajantemente el uso de clavos u otros elementos que pudiesen dañar los pavimentos.

<sup>58</sup> “Se aprobó el reglamento sobre características técnicas de vehículos”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 1:5, 1 de junio de 1928; “Reglamento sobre características técnicas”, *Boletín municipal* 1066, 11 de marzo de 1929. Otra medida adoptada para desincentivar el uso de los vehículos de tracción animal en los nuevos caminos pavimentados fue el cobro de peajes según los perjuicios ocasionados sobre la vía, práctica que comenzó a utilizarse en el camino de Santa Rosa y San Bernardo, donde las carretas comenzaron a pagar lo mismo que los vehículos más grandes de carga.

<sup>59</sup> “Las altas autoridades del tránsito”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 1:7, 15 de julio de 1928.

ga, va desapareciendo rápidamente de las calles de nuestra capital, empujado por el progreso de la tracción mecánica, hacia las comunas rurales. La duración de los pavimentos ya no será un problema”<sup>60</sup>.

Por su parte, en las memorias de la administración del alcalde e intendente de Santiago, Manuel Salas Rodríguez, se afirmaba con orgullo que gracias a las medidas legislativas y reglamentarias, se había dado una “batida sin cuartel” a los vehículos de carga de tracción animal, con especial énfasis en los de dos ruedas, logrando disminuir significativamente su número y pronosticando su futura desaparición de las calles de Santiago<sup>61</sup>.

Efectivamente, si volvemos sobre los gráficos 1 y 2, en donde se representa la relación entre el número de vehículos motorizados y de tracción animal en circulación en la comuna de Santiago, es posible apreciar la pronunciada disminución de los medios de tracción animada desde 1929, año en que las nuevas condiciones técnicas adquieren el carácter de requisito para empadronar los vehículos. Así, mientras en 1928 el número de vehículos de tracción animal alcanzaba los 12.613, al año siguiente esta cifra caía a 9.741. Pero esta disminución era solo el comienzo del retiro masivo de este medio de circulación de las calles centrales. En noviembre de ese mismo año se decretó la prohibición, a partir de marzo de 1930, del tránsito de todo tipo de vehículo de tracción animal en el centro fundacional comprendido entre las calles Catedral-Monjitas, San Antonio, Bandera y Alameda de las Delicias, con excepción de aquellos que transportaran artículos de consumo<sup>62</sup>. Luego, a mediados del año siguiente, de manera de asegurar, entre otras cosas, el éxito de las medidas anteriores, el municipio ordenó el retiro de las caballerizas de la zona central<sup>63</sup>. La efectividad de estas medidas queda reflejada en la cifra de vehículos no motorizados inscrito en la comuna de Santiago, que hacia 1931 se había hundido por debajo de las 1.500 unidades.

Atento a las oportunidades que las nuevas legislaciones podían significar para la economía norteamericana, el informe del Departamento de Comercio de ese país sobre el mercado automotriz chileno, señalaba que existían buenas perspectivas para el desarrollo de un mercado de camiones en la zona central debido a que “Tanto Santiago como Valparaíso tienen regulaciones que significarán el retiro paulatino de los vehículos de tracción animal de las calles del centro de la ciudad”<sup>64</sup>.

Considerando que más del 90% de los vehículos de tracción animada inscritos en la comuna de Santiago en 1928 eran vehículos de carga (carretones de dos y cuatro ruedas, carretelas carretas, golondrinas y carretones de empuje), la implementación

<sup>60</sup> “Control del tránsito. Un Decreto”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 22-23, 15 de marzo de 1929.

<sup>61</sup> *Santiago, su pasado, su presente...*, *op. cit.*, 239.

<sup>62</sup> “Decreto 659. Prohibese tránsito vehículos de tracción animal por el centro de la ciudad desde el 1 de marzo, año próximo”, *Boletín municipal* 1.275, 29 de noviembre de 1929.

<sup>63</sup> “La Nación comenta el decreto que ordena el retiro de las caballerizas del radio urbano”, *Boletín municipal* 1.464, 1930.

<sup>64</sup> “Although there is probably not the same possibility for developing truck sales in the central zone as in some other parts of the country, the outlook is good. Both Santiago and Valparaíso have regulations providing for the the gradual withdrawal of horse-drawn vehicles from the streets in the center of the city, wich will, of course, result in additional sales of trucks”: “The Automotive Market in Chile”, *op. cit.*, 37.

de los nuevos decretos y reglamentos solo fue posible en la medida en que la salida de vehículos de tracción animal fue contrarrestada con el incremento en la venta de camiones que se venía produciendo desde mediados de la década. Mientras en 1925 había registrados 525 vehículos de carga motorizados en la comuna de Santiago, en 1929 había un total de 4.275<sup>65</sup>.

El deseo de segregación vial no solo se reflejó en las medidas tomadas en contra de la circulación de vehículos de tracción animal, sino que también los vehículos del servicio público fueron severamente fiscalizados, prohibiéndose la circulación a todas aquellas máquinas que no cumplieran con los requerimientos técnicos e higiénicos establecidos. En un comunicado del comandante de Carabineros Julio Olivares, se advertía la inflexibilidad con que se planeaba modificar la fiscalización de las condiciones de estos vehículos.

“Los conductores de vehículos y aún los propietarios de los mismos, tratan a cada momento de burlar los reglamentos y disposiciones terminantes emanadas de autoridad competente, continuó el señor Coronel. Exceso de pasajeros, parachoques que son instrumentos destructivos, luces delanteras y traseras antirreglamentarias o nulas, resortes que son una amenaza, cortinas que no existen o son un remedo de tales, frenos desgastados, volantes inverosímiles, forman parte integrante de coches del servicio público, en un gran porcentaje”<sup>66</sup>.

La atención se centró específicamente sobre los pequeños autobuses marca Ford de carrocerías abiertas con chasis y motores de automóvil que habían quebrado el monopolio tranviario a comienzos de la década<sup>67</sup>. A mediados de 1928 se efectuó una revisión general de todas las góndolas en donde se verificó el estado de los tapabarros, asientos, pisaderas, letreros, focos, iluminación interior, etc., para luego proceder a suprimir el recorrido de aquellos coches que no se encontraran en buenas condiciones<sup>68</sup>. Aunque el ánimo de eliminar de la circulación a aquellos vehículos que no cumplieran con las exigencias mínimas era compartido por las distintas autoridades locales, el director del tránsito admitía tras esta revisión que “si se cancela el permiso a aquellos autobuses que guardan muy poca relación con la decencia de

---

<sup>65</sup> En un acto sin precedentes, que confirmaba el auspicioso mercado de camiones que prometía el reemplazo de los vehículos de tracción animal, la Municipalidad de Santiago se deshizo, hacia finales de 1928, de los antiguos carretones basureros “que constituían un oprobio para nuestra capital”. La mecanización del servicio de aseo se llevó a cabo mediante la adquisición de 70 camiones norteamericanos marca Brockway y 19 marca Ford, cuyas carrocerías contaban con depósitos especiales cerrados que luego se vertían mediante un sistema hidráulico: “Mecanización de los servicios de aseo de Santiago”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 16, 1 de diciembre de 1928, 28; *Santiago, su pasado, su presente...*, op. cit., 126.

<sup>66</sup> “Habla el señor Coronel don Julio Olivares. Comandante en Jefe del Cuerpo de Carabineros de Santiago”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 5, 1 de junio de 1928, 11-13.

<sup>67</sup> Errázuriz, op. cit.

<sup>68</sup> Carta de Zolezzi al presidente de la Empresa de Autobuses Ford, 3 de mayo de 1928, *El Chofer* 36, mayo de 1928.



nuestras calles centrales, no habría con qué reemplazarlos y el servicio se haría en forma más angustiosa”<sup>69</sup>.

En consecuencia, la implementación de un tipo único de autobús decretado ese mismo año, debió esperar un par de años más y diversas negociaciones entre el gremio de transportes y las autoridades<sup>70</sup>. A fines de 1929, la Municipalidad aprobaba un nuevo tipo único con leves variaciones respecto al modelo aprobado para 1928<sup>71</sup>. La capacidad de un mínimo de 19 pasajeros sentados excluía a las 235 máquinas pequeñas a las cuales se les daría un plazo de seis meses antes de ser retiradas de circulación<sup>72</sup>.

A comienzos de 1930 se revisaron 1.021 máquinas, correspondientes a 79 líneas, habiéndose retirado 105 permisos de recorridos<sup>73</sup>. Para entonces, los autobuses Ford, que en 1925 alcanzaron los 610 vehículos representaban menos de un 10% de los autobuses en circulación<sup>74</sup>. Bajo esta medida quedaba tipificado y regularizado el sistema de transporte colectivo.

#### LA BÚSQUEDA DE UN TRÁNSITO MODERNO

La progresiva motorización de los medios de transporte y el increíble avance que mostró Santiago en materia de pavimentación y construcción de caminos durante estos años eran, sin duda, pasos agigantados hacia los paradigmas de tránsito urbano que exponían las principales ciudades de Estados Unidos y Europa. No obstante, estaba más que demostrado que para acercarse a los ideales del tránsito moderno, donde se combinan las máximas de eficiencia, rapidez y seguridad en los desplazamientos, era necesario instaurar un plan de acción comprensivo que estuviese dirigido a transformar y renovar las estructuras tradicionales sobre las cuales se basaba el tránsito público hasta ese momento, de manera que pudiesen servir a las nuevas necesidades que demandaba el predominio de los medios motorizados.

<sup>69</sup> “Las altas autoridades del tránsito”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 7, 15 de julio de 1928, 17-20.

<sup>70</sup> Las nuevas especificaciones técnicas fijadas para los autobuses, abarcaban detalladamente la regulación del chasis, frenos, distancia entre ejes, alumbrado, carrocerías, neumáticos, letreros, techo, ventilación, ventanas, canastillos, parabrisas, asientos, cabina, timbre, bultos, puertas, manillas y tapicerías: “El actual Departamento del Tránsito”..., *op. cit.*; “Condiciones oficiales referentes a los autobuses y sus carrocerías para la ciudad de Santiago”, *El Chofer* 41, octubre de 1928, 11.

<sup>71</sup> “Departamento del Tránsito. De la labor desarrollada en 1929”, *Boletín municipal* 1340, 15 de febrero de 1930; “La Municipalidad de Santiago y el transporte de pasajeros”, *Boletín municipal* 1309, 10 de enero de 1930.

<sup>72</sup> El nuevo modelo además exigía una cabina independiente para el chofer, techos provistos de ventilación, ventanas con vidrios dobles, puertas plegadizas, canastillos para paquetes, adecuada iluminación interior; avisos luminosos que indiquen el recorrido, techos impermeables, etc.: Santiago Macchiavello, “La municipalidad de Santiago y el transporte de pasajeros”, *Comuna y hogar* 6, diciembre de 1929, 191.

<sup>73</sup> “Departamento del Tránsito. De la labor desarrollada en 1929”, *op. cit.*

<sup>74</sup> “La Asociación Central de Autobuses Ford se dirige a las autoridades”, *El Autobús*, vol. 3, n° 29, julio de 1929.

Mientras el foco de atención de las administraciones municipales pasadas basó gran parte de su labor en la construcción de un cuerpo reglamentario<sup>75</sup>, el esfuerzo emprendido por las autoridades desde que se inició el gobierno de Ibáñez tuvo por principal propósito lograr una mayor eficiencia en el funcionamiento de las instituciones y la observancia y cumplimiento de las reglamentaciones existentes por parte de la población.

En consecuencia, sin mayores cambios sobre los reglamentos y ordenanzas con que se intentó regular el tránsito hasta entonces, los esfuerzos se concentraron sobre un cúmulo de variables que la experiencia local e internacional habían designado como fundamentales para la instauración de un sistema de tránsito moderno. Nos referimos fundamentalmente a la reforma de los servicios de control y fiscalización del tránsito público, la unificación de los reglamentos, la señalización vial, la educación de la población, la organización y fiscalización de los servicios de locomoción colectiva y la descongestión de las calles centrales.

#### *a) Reforma de los servicios de control y fiscalización del tránsito público*

Volviendo sobre el problema de la segregación de la tracción “a sangre”, es interesante reconocer que, si bien hubo resistencia de los dueños y conductores de estos vehículos a las nuevas normativas que los obligaban a cambiar sus recorridos y perder clientes<sup>76</sup>, a diferencia de años anteriores, la reestructuración y modernización de la oficina del tránsito y de las policías garantizaron que las nuevas prescripciones no se volvieran letra muerta.

Los primeros meses del gobierno de Ibáñez estuvieron marcados por una profunda intervención y reestructuración del aparato público, que solo fue posible gracias a las amplias atribuciones otorgadas por la situación de dictadura. De manera de asegurar el orden general, una de las primeras medidas adoptadas por el nuevo presidente fue la disolución de las policías comunales y la fusión de la Policía Fiscal y Carabineros de Chile en una sola institución jerárquica que tomó el nombre de Carabineros de Chile<sup>77</sup>.

Tal como sucedería con todas las instituciones públicas, los poderes locales, representados en las intendencias y municipios, debieron dar cuenta de sus labores, siendo la mayoría posteriormente intervenidos por el Ejecutivo y muchos de sus funcionarios removidos de sus cargos. Aunque el intendente Municipal de Santiago permaneció en su cargo durante unos meses más, su administración, como las demás, tuvo que alinearse a la nueva política intervencionista.

Luego, en una clara demostración del carácter centralista y autoritario del nuevo régimen y como maniobra de disminución de las atribuciones de los poderes locales, en septiembre de 1927 el entonces intendente de la provincia de Santiago, Manuel

---

<sup>75</sup> Errázuriz, *op. cit.*

<sup>76</sup> “Circulación de carretones, carretelas, etc., en calles recién pavimentadas (Reiteración)”, *El Chofer* 52, septiembre de 1929, 27.

<sup>77</sup> Decreto con fuerza de Ley 2.464, 27 de abril de 1927, en Ugarte Vial, *op. cit.*

Salas Rodríguez, asumió en forma paralela el cargo de intendente Municipal de la comuna de Santiago. Siguiendo la política de reestructuración que había iniciado el gobierno en toda la administración pública, su primera labor consistió en pedir un informe detallado del estado de las finanzas municipales y de la organización y trabajo de los distintos departamentos dependientes de la Alcaldía<sup>78</sup>.

Sin embargo, los rendimientos de labores y las intervenciones del Ejecutivo no esperaron el recambio alcaldicio en el caso del tránsito público. Entre las principales deficiencias que quedaban a la vista en una revisión de las labores municipales durante los últimos años, los problemas del tránsito encabezaban la lista. Frente a la evidente incapacidad del municipio de controlar y fiscalizar el cumplimiento de los reglamentos, y ante la clara desorganización y las numerosas dificultades que venía presentando el tránsito público en la capital durante los últimos años, en julio de 1927, por orden de la autoridad municipal, el Departamento del Tránsito pasó a depender de la recién creada Dirección del Cuerpo de Carabineros de Chile<sup>79</sup>. La institución policial asumiría las tareas de vigilancia y fiscalización, mientras el municipio mantendría el servicio de examen, control técnico, otorgamiento de permisos de recorridos, estacionamientos y patentes<sup>80</sup>.

Luego de cinco años como director del Departamento del Tránsito, y días antes de dejar su cargo para ser reemplazado por el Capitán de Carabineros Ernesto Zolezzi, Oscar Iribarren<sup>81</sup> se refería a la situación del tránsito público justificando la intervención:

“El desorden que ha venido observándose en la circulación de vehículos de la Capital no ha obedecido sino a tres motivos principales, a saber:

1º. Falta de cultura general, no solo en los gremios que se dedican al trabajo del volante, sino también en las diversas clases de colectividad, en lo que se refiere a las normas de tránsito ordenado.

2º. Aumento repentino de los vehículos motorizados, que en poco más de tres años ha llegado a una cifra seis veces mayor, y

3º. Falta de cohesión entre los diversos organismos a cargo de la fiscalización y control del servicio”<sup>82</sup>.

Bajo la dirección del nuevo director castrense, la dirección del tránsito fue completamente reestructurada. Las actividades desempeñadas por este departamento fueron reorganizadas de manera de constituir secciones: Dirección, Secretaría, Ins-

<sup>78</sup> *Santiago, su pasado, su presente...*, op. cit., 5.

<sup>79</sup> “El Departamento del Tránsito”, *El Autobús*, vol. 1, nº 5, julio de 1927.

<sup>80</sup> “Fiscalización de los permisos concedidos por la Municipalidades para recorridos de autobús y para el estacionamiento de vehículos”. [...] “Vigilancia de las condiciones que deben cumplir los vehículos del servicio público y sus conductores o cobradores para que puedan transitar y comerciar por las calles de la ciudad. [...] “Fiscalización del impuesto de patentes que deben pagar los vehículos. [...] “El Servicio de tránsito y los Carabineros. Disposiciones gubernativas”, *Boletín municipal* 1.050, 18 de febrero de 1929.

<sup>81</sup> “Vida Automóvil. Jefe del tránsito”, *Auto y Aero* 148-149, noviembre-diciembre de 1927, 668.

<sup>82</sup> “El problema del tránsito”, *El Autobús*, vol. 1, nº 8, octubre de 1927.

pección General, Inspección Técnica, Recaudación, Control y Estadística<sup>83</sup>. Esta última sección fue creada desde cero con el fin de contar con un registro permanente y fácilmente asequible sobre número y tipo de vehículos que circulan por la ciudad, número de pasajeros movilizados, número de accidentes de tránsito, lugares donde ocurren y consecuencias humanas y materiales<sup>84</sup>, que sirviera de sustento al momento de tomar determinaciones en materia de tránsito público. Se especificaron además las funciones de las distintas secciones y de todos los funcionarios que trabajan en el Departamento del Tránsito, desde su director hasta los porteros<sup>85</sup>.

Complementario a estas medidas, el considerable aumento de conductores y vehículos registrados requería instaurar un eficiente sistema de almacenamiento de la información, de modo de hacerla fácilmente accesible y manejable. Con esta finalidad se estableció en 1929 un servicio de gabinetes kárdex que sirvieron para archivar las más de 16.000 tarjetas de choferes con antecedentes, fotografía e historial, 5.400 tarjetas de cobradores y 9.800 de conductores de tracción animal. Este nuevo sistema de organización no solo impidió que muchos conductores cuyas licencias habían sido canceladas obtuvieran nuevos documentos, sino que permitió concretar numerosas multas, que por desorganización de los registros no se hacían efectivas. Mientras en 1928 se recibieron 19 mil documentos que fueron devueltos previo pago de \$229.000, al año siguiente fueron más de 30 mil los documentos recibidos, alcanzando la suma de \$470.000 por concepto de multas<sup>86</sup>.

#### b) Unificación de reglamentos

Si bien los reglamentos no fueron el principal foco de atención de las autoridades, sí hubo un esfuerzo por superar las dificultades generadas a partir de la multiplicidad de regulaciones. La reglamentación del tránsito era una función que recaía en cada municipio, motivo por el cual había tantos reglamentos como municipios en el país. Si bien existía una amplia coincidencia en el “espíritu de la ley” e incluso en muchos de sus incisos, las diferencias, por mínimas que fueran, podían generar graves dificultades<sup>87</sup>. La creciente movilidad interurbana posibilitada por las nuevas carreteras y tecnologías de transporte hacía indispensable lograr ciertos acuerdos generales con respecto al tránsito público. Por otra parte, el radio urbano de Santiago se había extendido incesantemente durante la segunda y tercera década del siglo, desbordando los límites tradicionales y siendo imposible homologar el área urbana con el área comunal de Santiago.

---

<sup>83</sup> *Santiago, su pasado, su presente...*, op. cit., 231.

<sup>84</sup> “Decreto 179. Reglamentos Municipales. Interno del Depto. de Tránsito. Lo promulga. Cargos y funciones desempeñadas”, *Boletín municipal* 785, 5 de marzo de 1928.

<sup>85</sup> *Idem*.

<sup>86</sup> “Tránsito. De la labor desarrollada en 1929”, *Boletín municipal* 1340, 15 de febrero de 1930.

<sup>87</sup> Uno de los casos más emblemáticos fue las diferencias en la dirección de conducción (izquierda/derecha) que sostuvieron los vehículos de Santiago con los de Valparaíso y Viña del Mar durante las dos primeras décadas del siglo. Aunque ambos sistemas parecían funcionar en forma independiente, la pregunta por el qué pasaba cuando se encontraban en el camino Santiago-Valparaíso autos de ambas direcciones pendía entre lo absurdo y lo trágico.

La primera medida que tomó el gobierno en favor de la unificación de los reglamentos fue despachada al intendente de Santiago por el ministro Enrique Balmaceda en marzo de 1928. Si bien su objetivo principal era evitar los permisos otorgados por autoridades provinciales para entrar a Santiago, su dictación implicaba el establecimiento del municipio de Santiago como modelo en materia de tránsito. En este oficio, además de limitar la otorgación de permisos y libretas para circular en la capital al Departamento de Tránsito de Santiago, se declaraba que todas las municipalidades del país deberían ajustar sus reglamentos del tránsito vigentes al que regía entonces para la Municipalidad de Santiago, para lo cual deberían dictar las modificaciones procedentes<sup>88</sup>.

No obstante, en un país con una fuerte tradición legalista, las leyes, reglamentos u ordenanzas no eran sinónimo de transformación. Consciente de esta brecha, al año siguiente la Dirección General del Cuerpo de Carabineros, nueva garante del tránsito público, organizó el “Primer Congreso Nacional del Tránsito” en el Instituto de Ingenieros de Chile. El congreso, en el cual se harían representar todas las municipalidades del país, tenía por principal objetivo uniformar la reglamentación entre las distintas localidades de manera de evitar las contradicciones que dificultaban la circulación<sup>89</sup>.

La búsqueda de la unificación de los reglamentos no fue solo una tendencia nacional. Durante los mismos años, el gobierno de Estados Unidos, consciente de los beneficios que la regulación y la uniformización reportaban para una economía de escala basada en la producción masiva, promovía desde de la Confederación Panamericana para la Educación Carretera, la aceptación de la propuesta de “Convención Panamericana de Tráfico Automotriz” y “Unificación Nacional de las Regulaciones para los Estados Americanos” enviada a la Unión Panamericana. Estas propuestas fomentaban tanto en el plano nacional como internacional la centralización de los registros de vehículos y conductores, el establecimiento del tráfico por la derecha, la definición de las características técnicas y el equipamiento con el que deberían contar

---

<sup>88</sup> “El tránsito de la capital servirá de modelo a todos los municipios del país”, *El Chofer* 34, marzo de 1928, 13. La propuesta formulada unos meses después por el Director General de Carabineros, Anibal Parada, con el ánimo de resolver definitivamente el problema de la multiplicidad de reglamentos, da cuenta de las dificultades existentes: “a) Establecimiento de la Uniformidad de las placas y del precio de las patentes; b) Comprobación exacta del domicilio particular o social de la persona o entidad dueña del vehículo[...]; c) Derecho de tránsito del vehículo por todo el territorio de la República, cualquiera que sea la comuna donde se hubiere adquirido la patente; d) Exigencia de permiso de competencia para los conductores de vehículos motorizados, ‘otorgado exclusivamente’ por las Oficinas del Tránsito de las ciudades de cabecera de departamento[...]”: General Anibal Parada, “Uniformidad de las reglamentaciones del tránsito en toda la república. Necesidad de establecerla. Interesante comunicación del Director General de Carabineros de Chile”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 14, 1 de enero de 1929, 26-27.

<sup>89</sup> Los principales temas que se tratarían eran: circulación, normas técnicas de circulación, señalización de calles y vías públicas, zonas con restricción de tránsito, estacionamientos, preferencias de tránsito y tránsito continuo, uso de bocinas y señales de alarma, circulación de vehículos por carril fijo, patentes, velocidad máxima, etc.: “El próximo Congreso Nacional del Tránsito. Todas las Municipalidades se harán representar para uniformar la reglamentación. El Congreso se efectuará entre el 10 y el 20 de noviembre próximo”, *El Chofer* 51, agosto de 1929, 6.

los vehículos y la uniformización de las señales del tráfico<sup>90</sup>. En octubre de 1930, los representantes de cada país de la Unión Panamericana firmaban en Washington la “Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor” en la cual se aprobaba casi sin alteración el texto propuesto el año anterior<sup>91</sup>.

Aunque estos testimonios confirmaban el éxito de las medidas de unificación de reglamentos impuestas por el gobierno chileno en 1928, todavía estaba lejos la concreción de la propuesta del Director General de Carabineros Aníbal Parada. La intención de reorganizar y modernizar el tránsito público tuvo su última manifestación pocos meses antes del término del mandato de Ibáñez del Campo. En enero de 1930 el Ministerio del Interior dictó un Decreto Supremo que tenía por objeto formar una comisión que estudiara un proyecto único de reglamentación del tránsito en las calles y caminos de todo el país, de manera de “unificar la ordenación y regulación del tránsito en las distintas municipalidades”<sup>92</sup>. Días antes de su renuncia al cargo, el presidente Ibáñez promulgaba la “Ley de Tránsito Público”<sup>93</sup>, aunque a poco más de seis meses de su dictación la nueva ley sería derogada por la “República Socialista” de Juan Esteban Montero<sup>94</sup>.

### c) Prevención y educación

Los mayores esfuerzos que se emprendieron desde la Intendencia, la Alcaldía y Carabineros de Chile estuvieron dirigidos a la fortalecer las labores de prevención y educación. El incremento de vehículos en circulación que venía experimentando la ciudad desde finales de 1924, al tiempo que auguraba la modernización del tránsito urbano, había generado un aumento alarmante de los accidentes, que no habían logrado revertir las administraciones pasadas. Ante este escenario, las autoridades que asumieron bajo la administración ibañista dieron curso a diversas iniciativas que intentaron mitigar los efectos negativos de la motorización. Estas pueden dividirse en torno a dos objetivos: educar a la población y aumentar la señalización vial.

Una de las primeras medidas adoptadas para fomentar la educación de la población de la capital fue la creación del *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito*<sup>95</sup>. Dependiente de la Intendencia Municipal y del Cuerpo de Carabineros, este boletín

---

<sup>90</sup> Pan American Confederation for Highway Education, *Proposed Pan American Convention on Automotive Traffic and Proposed National Uniform Vehicle Regulations for the American States Submitted to the Pan American Union*, Washington D.C., 1929.

<sup>91</sup> *Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor*, México, Imprenta de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 1932. Reflejo de la atención que el gobierno norteamericano ponía en el avance de las reglamentaciones en cada país, el comisionado de comercio norteamericano para Chile, Howard H. Tewksbury, afirmaba que “hay una fuerte tendencia en Chile a aceptar como standards las regulaciones adoptadas en Santiago, tendencia que se debiera reforzar en el futuro”: “The Automotive Market in Chile”, *op. cit.*, 11.

<sup>92</sup> “Decreto Supremo que nombra comisión encargada elaboración reglamento del tránsito en calles y caminos públicos”, *Boletín municipal* 1.309, 10 de enero de 1930.

<sup>93</sup> D.F.L. 339, del 20 de mayo de 1931, en Ugarte Vial, *op. cit.*

<sup>94</sup> Ley 5.007, 30 de noviembre 1931, en *Ibid.*

<sup>95</sup> “El actual Departamento del Tránsito”, *Boletín municipal* 996, 7 de diciembre de 1928, 12-14.

tenía un doble objetivo: divulgar la reglamentación vigente y formar una conciencia en el transeúnte, mediante la publicación de consejos y observaciones que lo persuadieran de su responsabilidad como factor en la movilización urbana<sup>96</sup>.

A comienzos de 1928, en contraposición a numerosos artículos que se referían al problema de la congestión vial como el nuevo mal de las ciudades contemporáneas, el nuevo *Boletín* aseguraba que en Santiago “no existe aún el problema de la congestión” como sucedía en las ciudades desarrolladas. En cambio, el articulista afirmaba que todos los problemas del tránsito tenían su origen en la falta de educación de conductores, peatones e incluso del carabinero<sup>97</sup>:

“Los choques, por lo general, no producen víctimas y las que figuran en el cuadro se deben a atropellamientos, de los cuales más de un 60% se producen por culpa de los peatones y de este 60%, un 70% se ha debido a imprudencias de niños menores de 12 años.

Del estudio de estos accidentes se deduce la urgente necesidad que hay de hacer una sostenida propaganda educativa en las escuelas, liceos y todo centro que congregue una cantidad de personas, a fin de enseñar la forma en que se debe transitar por las calles de la ciudad”<sup>98</sup>.

En el mismo número se publicaba una entrevista al intendente Manuel Salas Rodríguez, quien señalaba la urgencia de educar al público para que cumplierse los reglamentos, considerando que la mayor parte de los accidentes en la vía pública eran producidos por ignorancia o descuido. Más adelante, celebraba la propaganda que con fin educativo había iniciado el *Boletín* como eficiente contribución a contrarrestar los accidentes de tránsito<sup>99</sup>.

Las nuevas funciones de instrucción recayeron sobre el Cuerpo de Carabineros, quien debería extender sus actividades desde la vigilancia en las calles hasta la divulgación de las normas de tránsito entre los niños en los establecimientos educacionales y entre los propietarios y conductores de vehículos<sup>100</sup>. Esta labor instructiva

<sup>96</sup> “El Boletín Oficial”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 1, 1 de abril de 1928, 10. Si bien la revista no alcanzó a completar los dos años de existencia, su publicación quincenal dotó a las autoridades del tránsito de un órgano de difusión permanente específicamente dedicado al tránsito público y de repartición gratuita entre el público santiaguino.

<sup>97</sup> “La Asociación de Automovilistas de Santiago”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 2 y 3, 15 de abril y 1 de mayo de 1928.

<sup>98</sup> “Accidentes de tránsito”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 2 y 3, 15 de abril y 1 de mayo de 1928.

<sup>99</sup> “Lo que opina el señor Intendente Municipal. Breves minutos con el señor Manuel Salas Rodríguez. Síntesis de sus ideas sobre el tránsito”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito*, 2 y 3, 15 de abril y 1 de mayo de 1928. Por su parte, en otra entrevista, el encargado de la Dirección del Tránsito —capitán Ernesto Zolezzi— confirmaba que su mayor preocupación era la instrucción del público. Según sus cálculos, el 90% de los accidentes se debía a la distracción e imprudencia con que se caminaba por las calles: Capitán Ernesto Zolezzi, “Las altas autoridades del tránsito”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 7, 15 de julio de 1928, 17-20.

<sup>100</sup> “Una gran campaña de divulgación. Las conferencias últimas y las próximas”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 12, 1 de octubre de 1928, 28; “Los carabineros extenderán sus actividades en la vigilancia del tránsito hasta las funciones educacionales”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 5, 1 de junio de 1928, 19.



fue respaldada por la confección de diversos códigos o reglas para peatones<sup>101</sup> y la proyección de placas fotográficas especialmente confeccionadas por la Dirección del Tránsito en todas las salas de espectáculos<sup>102</sup>.

Sin embargo, el mayor esfuerzo en esta dirección lo constituyó la instauración de la “Semana del Tránsito” que tuvo como objetivo principal la divulgación de los reglamentos entre los santiaguinos. Durante el transcurso de esta semana se intensificaron las conferencias sobre el tránsito en las escuelas públicas, las proyecciones en salas de espectáculos, y comisiones de carabineros recorrieron las calles de la zona central enseñando a los peatones el modo correcto en que se debía circular por las veredas y paseos públicos. Por otro lado, miles de volantes instructivos fueron repartidos gratuitamente entre los conductores de vehículos, los gremios del rodado y en las oficinas públicas, y se colocaron además afiches en las calles destinados a los peatones y conductores de vehículos<sup>103</sup>.

A los esfuerzos por instruir a conductores, transeúntes y policías emprendidos por las autoridades del tránsito, se sumó la intensificación en la difusión de los reglamentos que desde hace años venían cumpliendo las revistas de automovilistas, de los gremios del transporte o de variedades. Mediante la publicación de textos, fotografías, diagramas o ilustraciones, que en muchos casos eran extraídos directamente de publicaciones extranjeras, estas revistas, junto con fomentar la creación de una conciencia pública de los peligros del tránsito moderno, proponían modificaciones y mejoras del reglamento a las autoridades del tránsito.

Además de las labores de difusión de reglamentos y educación pública, las autoridades del tránsito comprendieron que la organización del tránsito y la prevención de los accidentes estaba en directa relación con la señalización vial<sup>104</sup>.

Con el objeto de mejorar el sistema de flechas señalizadoras del sentido de circulación e incorporar otras señalizaciones referidas al estacionamiento y otras prohibiciones, se propone la destinación de \$5.000 del presupuesto del año 1928 para estos

---

<sup>101</sup> *Idem*; “Instrucciones y consejos para los peatones. Lea y obedezca”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 5, 1 de junio de 1928, 34.

<sup>102</sup> “Vida Automóvil”, *Auto y Aero* 155, junio de 1928, 283.

<sup>103</sup> El evento que más sorprendió fue la exhibición –siguiendo el ejemplo de ciudades norteamericanas y europeas– de un automóvil chocado en un espacio de alta confluencia de vehículos: “llamó mucho la atención del público en auto lamentablemente, hendido, hecho pedazos, como aplastado por un cerro; era un auto dramático, patético, emocionante que se erguía sobre una tarima gigantesca frente a un panorama ancho y dulce, en la confluencia de caminos que es la Plaza Baquedano. En los costados de la tarima en enormes caracteres, había leyendas como esta: ‘La velocidad lo conduce a la cárcel o al cementerio’”: “La semana del Tránsito ha sido un acontecimiento memorable en la vida de nuestra capital”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 17, 15 de diciembre de 1928, 17-20.

<sup>104</sup> Hacia 1927, la Asociación de Automovilistas de Santiago y la Ford Motor Company, habían efectuado las primeras señalizaciones para la capital Sin embargo, a poco tiempo de instalados las más de 600 flechas indicadoras y los monolitos de señalización y precaución, distintos medios lamentaban la escasez, errónea localización, deterioro e incluso robo de las señales: “La Asociación de Automovilistas de Santiago”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 2 y 3, 15 de abril y 1 de mayo de 1928; “Últimas disposiciones sobre el tránsito, emanadas e la Prefectura General del Cuerpo de Carabineros de Santiago”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 16, 1 de diciembre de 1928; “N. 463, Deterioro de flechas indicadoras del tránsito y discos con instrucciones, con motivo de arreglos de edificios”, *Boletín municipal* 935, 21 de septiembre de 1928.

finés<sup>105</sup>. Hacia finales de ese año, la revista *Auto y Turismo*, representante de la Asociación de Automovilistas que había iniciado la colocación de flechas señalizadoras en Santiago, celebraba los avances que habían realizado las autoridades del tránsito en esta materia durante el último año<sup>106</sup>.

Se hacía además indispensable organizar el casi siempre imprevisible y desregularizado cruce de transeúntes en las calles, principal causa de los atropellos. La gravedad que había adquirido el problema de los atropellos, liderando por mucho las estadísticas de accidentes de tránsito, y la necesidad de definir las responsabilidades que conductores y atropellados tenían en cada incidente, motivó a que el gobierno promulgara en 1927 la “Ley de responsabilidad penal”. Esta ley elevaba a categoría de crimen la responsabilidad sobre los accidentes del tránsito cuando se demostraba la culpabilidad del conductor. Se especificaba que en los accidentes ocasionados por tracción animal o mecánica que tuviesen por efecto lesiones o muerte de un peatón, se presumiría la responsabilidad del conductor cuando el evento hubiese tenido lugar en el cruce de las calzadas, o cuando el conductor hubiese contravenido las ordenanzas municipales respecto de la velocidad o sentido de circulación<sup>107</sup>.

Acostumbrados a cruzar las calles siguiendo la conveniencia natural de los recorridos, antes que guiados por razones de seguridad y prevención, la nueva ley motivó la alerta y cuidado de conductores, antes que el cambio de comportamiento entre los peatones. Con el objeto de organizar la circulación de estos últimos de manera que no entorpecieran la circulación de los vehículos, una vez más, la Asociación de Automovilistas de Santiago tomaba la iniciativa en materia de señalización vial. Siguiendo el éxito con que habían sido adoptadas las “zonas de seguridad” en Estados Unidos, esta Asociación propuso a la Dirección del Tránsito el trazado en las bocacalles de líneas de seguridad de mármol que demarcaran, a la vez, la línea donde debían detenerse los vehículos y la zona por donde debía hacerse la circulación de peatones<sup>108</sup>. Las primeras bocacalles que contaron con estas finas incrustaciones de mármol fueron las más transitadas por vehículos y peatones en el centro de la ciudad: Huérfanos esquina Estado y Ahumada<sup>109</sup>. Además del mármol, la Asociación de Automovilistas de Santiago instalaría en otras calles del centro de la capital, tachuelones inoxidables importados desde Estados Unidos<sup>110</sup>.

<sup>105</sup> “Decreto 304, Proyecto Señales de Tránsito”, *Boletín municipal* 692, 31 de octubre de 1927.

<sup>106</sup> “Señalización de Santiago. Iniciativa de la A. A. S.”, *Auto y turismo* 159, octubre de 1928, 545-546.

<sup>107</sup> Ley 4.205, promulgada el 29 de septiembre de 1927 y publicada el 3 de enero de 1928, en Ugarte Vial, *op. cit.*

<sup>108</sup> “Decreto 421, Acepta ofrecimiento de colocar ‘líneas de seguridad’ de mármol, a modo de ensayo en algunas boca-calles de la ciudad, para marcar puntos para la detención de los vehículos”, *Boletín municipal* 866, 23 de junio de 1928; “Habla el señor Coronel don Julio Olivares. Comandante en Jefe del Cuerpo de Carabineros de Santiago”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 5, 1 de junio de 1928, 11-13.

<sup>109</sup> “Asociación de Automovilistas de Santiago. Sesión de Directorio, 23 de mayo de 1928”, *Auto y Aero* 155, Santiago, junio de 1928, 288; “Línea de seguridad de mármol”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 7, 15 de julio de 1928, 4.

<sup>110</sup> “Señalización de Santiago. Iniciativa de la A. A. S.”, *Auto y turismo* 159, Santiago, octubre de 1928, 545-546. La señalización vial surgía como un nuevo nicho en el mercado de automóviles. Además de estos sistemas de marcas sobre los pavimentos, los monolitos o flechas señalizadoras, hacia 1928 se comenzaron a comercializar los triángulos de señalización o reflectores piramidales de hierro con vidrio

Sin embargo, el más ambicioso de los proyectos de señalización que se ideó durante la administración de Ibáñez fue la colocación de semáforos. Frente a los positivos resultados que estos aparatos habían demostrado en el control del tráfico en grandes ciudades como Chicago y Nueva York, el Departamento de Obras Municipales de Santiago ideó un proyecto de instalación de tres señalizadores eléctricos con luces verde, amarillo y rojo, en la Plaza General Baquedano<sup>111</sup>. No obstante, como muchas otras ideas de transformación, hubo que esperar nuevas administraciones y otros tiempos para ver estos dispositivos en la capital<sup>112</sup>.

La hasta entonces inusual atención prestada por las autoridades al problema de la prevención del tránsito mediante la educación de la población y señalización de calles y caminos, tuvo efectos visibles en la estadística de accidentes que recientemente llevaba la Dirección del Tránsito. Hacia finales de 1928, este departamento celebraba la notable disminución de los accidentes de tránsito en comparación con las cifras del año anterior<sup>113</sup>. Así, pese al fuerte incremento de vehículos motorizados que se produjo durante 1928, ese año, el número de accidentes en la provincia de Santiago bajaba de 1.265 a 1.100; y lo más sorprendente, el número de personas atropelladas caía de 1.056 a 681. En el número de enero de 1929, el Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito vaticinaba triunfante que “el ‘problema del tránsito’ tiende a desaparecer paulatinamente entre nosotros, reemplazándose el desorden y el tumulto en las calles de nuestra capital, por el orden, la mesura y la armonía, que son demostración insospechable de una arraigada cultura”<sup>114</sup>.

Sin embargo, desde ese año y hasta 1930 las cifras de accidentes de tránsito se disparaban otra vez hasta doblar los índices de 1927. Si bien estas cifras corresponden a los accidentes ocurridos en la provincia de Santiago y existen antecedentes que indican que hacia finales de la década parte importante de estos eventos tenía lugar fuera del territorio comunal, el aumento desde 1929 en adelante se corresponde también con la menor atención de las autoridades a la prevención.

De esta manera, resulta lógico pensar que, ante la falta de insistencia de las autoridades en la instrucción de la población y en la fiscalización del modo en que se llevaba a cabo la circulación, volvieron a aflorar los modos tradicionales de ocupar y desplazarse por las calles. A diferencia de los conductores de vehículos, que demos-

---

compacto fundido en sus bordes, que reflejaban la luz proveniente de los focos de los automóviles. Los primeros serían colocados en el nuevo camino a San Bernardo: “Señalización de caminos”, *Auto y Aero* 153, Santiago, abril de 1928, 169; y luego se colocarían otros sesenta en distintos puntos peligrosos de la capital: “Primer Congreso Nacional de Turismo”, *Auto y turismo* 178, Santiago, junio de 1930, 353-355.

<sup>111</sup> “Proyecto de señalización eléctrica”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 16, 1 de diciembre de 1928, 32.

<sup>112</sup> La primera señalización eléctrica automática (semáforos instalados desde San Antonio a Morandé, costado norte de la Alameda) se realizó recién en 1941. Los aparatos señalizadores fueron importados por General Electric Co., de Chile, y donados a la Municipalidad de Santiago por la colectividad israelita del país: Donato Torechio, *Hechos de Chile*, Santiago, Editorial Andújar, 2002, 16.

<sup>113</sup> “Los accidentes del tránsito, 1927-1928”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 18, 1 de enero de 1929, 2.

<sup>114</sup> “Progresos en los servicios del tránsito”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 19, 15 de enero de 1929, 10.

traban ser mucho más receptivos a las nuevas obligaciones y responsabilidades de la circulación, los peatones eran acusados de una “falta absoluta de disciplina”, no comprendiendo aún su rol en la vía pública<sup>115</sup>. En un artículo de la revista *Zig-Zag* de ese año, en relación a los intentos de instrucción mediante la colocación de carteles de tránsito, se daba cuenta del desinterés del público general por adaptarse a los nuevos preceptos del tránsito moderno:

“La ciudad se cubrió de ellos a hurtadillas, una noche cualquiera [...]. El caso es que el peatón nunca tomó en serio la filosofía experimental de los cartelitos o a lo más optó por aprovechar su lectura como distracción en sus momentos de esplín callejero. Por fin, se acostumbró a no verlos, como no ve ni le importan las indicaciones de los carabineros”<sup>116</sup>.

#### LAS SOLUCIONES DESDE EL URBANISMO

La función estructurante del tránsito fluido de personas y bienes en el urbanismo moderno ha sido certeramente abordada en la lectura realizada por Richard Sennet, que señala el origen de esta nueva concepción de ciudad en las analogías de la estructura urbana con el sistema de circulación sanguínea ideado por Harvey en el siglo XVII. A la adecuada movilidad se le atribuirá una vinculación directamente proporcional no solo con el abastecimiento de productos y el desarrollo económico y comercial, sino que también con otros factores tan diversos como las condiciones higiénicas, el desarrollo de los mercados de suelo y la belleza y progreso cultural de una ciudad.

Este nuevo paradigma de ciudad que motivó múltiples renovaciones urbanas emprendidas durante las décadas finales del siglo XIX y las primeras del siglo siguiente, también tuvo fuertes repercusiones sobre la ciudad de Santiago. Aun cuando ninguno de los proyectos de transformación urbana presentados entre 1894 y 1928 fueran aprobados, fue común a todos ellos la comprensión de las calles y avenidas como verdaderas arterias de comunicación de cuya remodelación dependía la revitalización urbana. El ensanche de calles y el rompimiento del trazado ortogonal mediante la apertura de avenidas que permitieran conectar en una menor distancia dos puntos de la ciudad, prometía, a la vez, el embellecimiento urbano y una mayor eficiencia en los desplazamientos.

Lo que hasta entonces habían sido aproximaciones, la mayoría, formalistas, superficiales e incluso impracticables, a la estructura urbana con que debía contar la ciudad, cambió bajo el énfasis técnico y funcionalista que caracterizaba al nuevo gobierno. En octubre de 1929, en una clara intención de organizar y controlar el crecimiento de las principales ciudades, el gobierno creó la “Sección de Urbanismo” dependiente del Departamento de Arquitectura de la Dirección de Obras Públicas<sup>117</sup>.

<sup>115</sup> *Idem.*

<sup>116</sup> Xilef, “Al pasar”, *Zig-Zag* 1.268, Santiago, 1 de junio de 1929.

<sup>117</sup> *La nueva era de las municipalidades de Chile*, Santiago, Empresa Editora Atenas, 1931, 149-150.

Para hacerse cargo de la nueva sección, el gobierno contrató al urbanista austriaco Karl Brunner, cuya primera estadía en Chile se prolongó hasta 1931.

A diferencia de la mayoría de quienes hasta entonces habían participado en las propuestas de transformación para Santiago, Brunner desarrolló extensos y cuidados estudios sobre las condiciones de la capital, mediante fotografías aéreas, levantamientos planimétricos y continuos reconocimientos en terreno<sup>118</sup>. Los resultados obtenidos constituyeron el fundamento para la formulación de un ambicioso e incisivo proyecto de regulación y transformación del área urbana, el cual está contenido en su libro *Santiago de Chile. Su estado actual y futura transformación*<sup>119</sup>.

El “problema de la vialidad” y las condiciones del tránsito figuraron entre las principales dificultades arrojadas por su exhaustivo estudio de la ciudad. La congestión vehicular, tanto en el centro como en la zona oriente de la ciudad, aparece repetidamente mencionada como uno de los fenómenos que originó el nuevo plan regulador para la capital. Parte de estos problemas se debían a que el modo en que estaban subdivididos los terrenos perjudicaba el tránsito vehicular, produciéndose curvaturas estrechas, mala visibilidad, calles ciegas sin posibilidad de prolongación, etc. Sin embargo, en su opinión, la complicación fundamental surgía de la inexistencia de una red de calles principales con amplia capacidad que encauzaran el creciente movimiento diario de vehículos hacia y desde el centro de la ciudad. En cambio, el tránsito se realizaba mayoritariamente por calles residenciales, lo que implicaba una externalidad negativa para los barrios conformados por estas calles<sup>120</sup>. Bajo su óptica de separar las funciones y actividades por zonas (comercial y administrativo-residencial-mixto e industrial) también la vías de circulación debían adoptar esta lógica. Las calles debían ser divididas en tres tipos dependiendo de su localización y la carga de vehículos que recibirían diariamente: “La influencia más trascendental en el trazado del plano de transformación la ejerce el problema de la vialidad [...]. Este principio exige la subdivisión estricta de las calles en arterias de tránsito en ambas direcciones; calles de tránsito secundario o calles de acceso a las primeras; y calles residenciales de diversa categoría”<sup>121</sup>.

En el plano de las vías de tránsito de Santiago confeccionado por la sección de urbanismo es posible apreciar la intención de intensificar el tráfico de vehículos por determinadas calles que formarían una red vial para conectar en forma rápida y eficiente las diferentes zonas de la ciudad. La puesta en marcha de este plan suponía el arreglo y ensanche de numerosas calles ya existentes y la apertura y construcción de diagonales que romperían el trazado damero disminuyendo las distancias recorridas para llegar al centro de la ciudad.

La orientación de la mayoría de las nuevas diagonales en sentido norponiente a suroriente da cuenta del interés de Brunner por reforzar y consolidar la suburbani-

<sup>118</sup> Cáceres, “Modernización autoritaria...”, *op. cit.*, 185.

<sup>119</sup> Karl Brunner, *Santiago de Chile. Su estado actual y futura transformación*, Santiago, Imprenta La Tracción, 1932.

<sup>120</sup> *Ibid.*, 14.

<sup>121</sup> *Ibid.*, 25.

zación hacia el sector oriente de la ciudad que desde comienzos de siglo habían emprendido grupos medios y medios altos. La principal de estas vías, llamada Diagonal Oriente, arrancaría desde la Plaza Italia y se extendería por la comunas de Providencia y Ñuñoa hasta llegar a Los Guindos:

“El desarrollo de las comunas de Providencia y Ñuñoa está estrechamente ligado a una reforma de sus comunicaciones con el centro [...]. Actualmente la zona al oriente del F. C. de Pirque se comunica con el centro de Santiago por solo dos vías de alguna capacidad: Avenida Providencia y Avenida Irarrázaval. Naturalmente, esa situación provoca una cada día más creciente aglomeración de vehículos [...]. Estas dificultades se solucionarán con la construcción de la Diagonal Oriente”<sup>122</sup>.

A diferencia de las otras diagonales que alcanzaron solo la etapa de proyecto, la construcción de la Diagonal Oriente se inició en el tramo de la comuna de Ñuñoa en 1929<sup>123</sup> y aunque nunca se concretó en el tramo que cruzaba Providencia, su proyección favoreció cambios significativos en el área del límite comunal de Santiago y Providencia<sup>124</sup>.

En paralelo a los proyectos de ensanches y aperturas de grandes vías de tránsito, Brunner puso especial énfasis en el problema de la escasez de estacionamientos para vehículos, que cada vez generaba mayores dificultades sobre el tráfico del centro de la ciudad<sup>125</sup>. Para contrarrestar esta escasez, las autoridades desviaron su atención

<sup>122</sup> *Ibid.*, 125. Con 30 metros de ancho y usos segregados del suelo –8 en el centro para tranvías eléctricos, seguido de 7 metros por lado destinados a vehículos motorizados, 1 para caballos y 3 para aceras–, la avenida contemplaba además la construcción de edificios con al menos 5 metros de antejardín, la pavimentación, los servicios de alumbrado, gas, agua potable, etc.: “Pavimentación Diagonal Oriente”, *Auto y turismo* 177, Santiago, mayo de 1930, 293-294.

<sup>123</sup> “Pavimentación Diagonal Oriente”, *Auto y turismo* 174, febrero de 1930, 80-81.

<sup>124</sup> Entre estos, el principal fue la supresión de las estaciones del ferrocarril Providencia, Ñuñoa y Santa Elena, cuya ley fue aprobada en 1937 –ley 6.008 que suprime estas estaciones; ley 6.109, de septiembre del mismo año, que la proroga– y la instalación posterior del Parque Bustamante. El proyecto que dio origen a esta ley fue enviado por el gobierno al congreso en 1929, y consistía en expropiar los terrenos del ferrocarril para abrir doce nuevas avenidas que conectarían el barrio oriente con la comuna de Santiago y así disminuir la congestión y los constantes accidentes. Tanto las expropiaciones como las obras de pavimentación y construcción de una nueva estación del F. C. entre calles Suárez Mujica y Santa Elena se pagarían con la venta de los terrenos que no serían ocupados: “Supresión de las estaciones de Providencia, Ñuñoa y Santa Elena”, *Boletín municipal* 1.300, 30 de diciembre de 1929. La eliminación de las instalaciones de los ferrocarriles en el tramo oriente fue abiertamente promovida por Karl Brunner como modo de conectar ambas comunas y consolidar así la suburbanización hacia el oriente. Pero además, su amplio apoyo estaba dado por el empalme de este proyecto con el de la construcción de la Diagonal Oriente que planeaba iniciar la avenida en los terrenos de la estación Providencia: Brunner, *op. cit.*, 115.

<sup>125</sup> El aumento de los vehículos en circulación había sido contrarrestado por las autoridades locales mediante una estricta y comprensiva reglamentación de los sitios permitidos y prohibidos para el estacionamiento. Mientras en las estrechas calles centrales como Bandera, Puente, Estado, Merced, entre otras, el estacionamiento quedaba absolutamente prohibido –decreto 529, agosto de 1927; decreto 1.885, febrero de 1929; decreto 132, febrero de 1929–, en la Alameda de las Delicias se reglaba el costado donde se debía estacionar y, para el caso de los automóviles de alquiler, el número de vehículos permitidos por cuadra –decreto 660, diciembre de 1929–: “Últimas disposiciones sobre el tránsito, emanadas de la Prefectura General del Cuerpo de Carabineros de Santiago”, *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito* 9, Santiago, 15 de agosto de 1928, 19.

desde la calle a ciertos espacios públicos cuyo sacrificio prometía descongestionar el centro de la ciudad:

“La expropiación del paseo con balastrada existente al norte del edificio de la catedral [...]; la transformación de la Plaza Montt-Varas y de la plazuela del frente del teatro municipal, destruyéndose gran parte de los jardines y dejándose amplios espacios pavimentados, y la formación de una plaza de estacionamientos, con refugios y pequeños jardines, en Alameda entre las calles Ahumada y bandera”<sup>126</sup>.

Augurando lo que será un conflicto permanente fruto de la insalvable relación entre incremento de vehículos motorizados y la escasez de suelos disponibles en el centro de las ciudades, una revista de automovilistas celebraba la iniciativa del Director del Tránsito de considerar posibles estacionamientos en el paseo de la Alameda. Al respecto, afirmaba con cierta ingenuidad que “con solo dos o tres de estas cuadras destinadas al estacionamiento aludido, se habría conseguido descongestionar el tráfico de nuestras calles centrales”<sup>127</sup>.

Brunner, al tanto de la creciente demanda por estacionamientos y de las opciones ya adoptadas por centros urbanos con mayores índices de motorización del transporte, da un paso más allá. Si bien apoya la iniciativa de habilitar plazas de estacionamiento, considera esta medida insuficiente. En su opinión, teniendo en cuenta que los “rascacielos” que comienzan a levantarse producirían un aumento directo en el tránsito en las calles en las que se instalarán, se volvía imprescindible reglamentar la relación entre la altura de las nuevas construcciones y los espacios libres adyacentes a estas<sup>128</sup>. Específicamente, Brunner afirmaba que era necesario “fijar una proporción entre la superficie edificada por piso y la superficie correspondiente de la calle y de estacionamiento de vehículos”<sup>129</sup>.

Descartando el ensanche de las calles como posible solución a esta ecuación, propone dos alternativas. La primera, que comenzaba a ser adoptada en las principales ciudades norteamericanas, consistía en disponer de edificios destinados por completo

<sup>126</sup> *Santiago, su pasado, su presente...*, *op. cit.*, 233-234.

<sup>127</sup> “Plazas de Estacionamientos. Se proyecta destinar algunas de las cuadras de Delicias”, *Auto y turismo* 175, Santiago, marzo de 1930, 141. Durante las décadas que siguen, diversas plazas públicas y diversos sectores de la Alameda de las Delicias son transformados o simplemente tomados, en respuesta a la creciente demanda por estacionamientos en el centro de la ciudad. Un detallado trabajo que da cuenta de la reducción y adelgazamiento de la franja verde y peatonal de la Alameda de las Delicias ante el incremento del tránsito motorizado puede verse en Myriam Gutiérrez Río, “Análisis de las transformaciones del paisaje urbano de Santiago: el caso de la Alameda Bernardo O’Higgins en el siglo XX”, Tesis de Magister en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2004 (Profesora guía: Cristina Felsenhardt Rosen).

<sup>128</sup> Brunner, *op. cit.*, 64.

<sup>129</sup> “A fin de formarse una idea sobre el aumento real de coches estacionados, que traería una construcción de esta índole [–edificio de ocho pisos, 30 m. de frente y 20 m. de fondo–], podría hacerse la siguiente reflexión: de 4,800 m<sup>2</sup> edificados se puede considerar una superficie útil de 4,000 m<sup>2</sup>, descontando un 15-20% de superficie de muros, escaleras, pasillos, etc. Considerando que por cada 15 m<sup>2</sup> de esta superficie habrá por lo menos un empleado, dicho edificio será ocupado habitualmente por 266 personas. Admitiendo que solo uno de cada diez de estos empleados tengan un automóvil estacionado diariamente”: *Ibid.*, 65.



a estacionamientos o de garajes en los sótanos de los edificios tal como se había implementado en el sótano del edificio comercial Portal Mac-Clure ubicado en la Plaza de Armas<sup>130</sup>. El inconveniente de esta alternativa, que ponía en duda su viabilidad, era el hecho de que debido a que la mayor parte de los propietarios de automóviles ya pagaban un garaje ante la imposibilidad de mantener su vehículo al interior de su propiedad, era poco probable que incurrieran en doubles gastos. La segunda posibilidad propuesta, que no implicaría nuevos gastos, buscaba reutilizar superficies existentes como patios de luz, calles particulares y *cités*, que quedaban como resultado de las construcciones al centro de las manzanas. Para el aprovechamiento de estos espacios, Brunner proponía reglamentar su agrupación en común y especificar las proporciones que debían tener, de manera de poder servir a este propósito<sup>131</sup>.

Aunque el énfasis de las propuestas del director de la sección urbanismo parecía estar focalizado en los problemas del transporte particular, también se pueden mencionar algunas iniciativas propuestas en materia de transporte público. En esta línea, se propuso la construcción de plazas de tránsito que tuviesen por objeto ordenar sitios como la Plaza Argentina o el área frente a la estación Mapocho, que se habían desarrollado espontáneamente como terminales para los medios de transporte colectivo<sup>132</sup>.

Un segundo proyecto promovido por Brunner fue la construcción del Ferrocarril Metropolitano. El éxito que esta iniciativa había logrado en las principales ciudades que servían de modelos de modernización para Santiago (Nueva York, París, Londres, Buenos Aires, etc.), había despertado el interés por adoptar esta tecnología en la capital<sup>133</sup>.

Con la finalidad de descongestionar el tránsito del centro y disminuir los tiempos de recorrido, se proponía dos líneas extensas que se cruzarían en el centro de la ciudad. La primera corría de oriente a poniente, entre Estación Central y Plaza Italia, y la segunda de norte a sur, desde Mapocho por Bandera y San Diego hasta el Llano Subercaseaux. La línea oriente-poniente saldría a la superficie en plaza Italia

<sup>130</sup> “En el edificio que actualmente levanta la Sociedad de Renta y Edificación en el costado oriente de la Plaza de Armas de Santiago, se va a construir un amplio subterráneo para albergar automóviles. Para tener acceso a ese subterráneo se utilizará el sistema de rampas. Este adelanto local en pleno centro de la ciudad producirá la descongestión del tránsito y del estacionamiento de vehículos”: “Un nuevo adelanto local para los automovilistas”, *Auto y turismo* 171, noviembre de 1929, 594.

<sup>131</sup> Brunner, *op. cit.*, 65-66.

<sup>132</sup> En el caso de la estación Mapocho, se proyectó el encubrimiento del tramo río Mapocho próximo al terminal ferroviario, de manera de organizar en aquel espacio la “Estación Central de Tranvías” y un pabellón con andenes como terminal de autobuses: *Ibid.*, 46-47.

<sup>133</sup> Ya en 1924 se otorgaba la primera autorización para construir un ferrocarril subterráneo que recorriera la Alameda, desde la Plaza Argentina hasta la Plaza Baquedano. No habiéndose iniciado nunca las obras, hacia mediados de 1929 un nuevo estudio para la construcción de un ferrocarril subterráneo en Santiago concluía que los pasajeros transportados diariamente desde 1924 hasta ese año se habían incrementado en un promedio del 15% anual, siendo insuficientes los servicios de tranvías y autobuses. Ante este escenario, el estudio afirmaba que la eventual red debía ser radial, comunicando las áreas suburbanas con el centro. Se establecerían dos puntos de afluencia al norte (Recoleta e Independencia), dos al oriente (Providencia y Ñuñoa), uno al sur (Matadero) y dos al poniente (Estación y Yungay). Como el proyecto anterior, el primer tramo planeado se extendería desde la Estación Central hasta la Plaza Italia con diez estaciones: “El Ferrocarril subterráneo de Santiago”, *Auto y turismo* 166, junio de 1929, 293-295.

subdividida en tres ramales que seguirían por Providencia, Seminario y la Diagonal Oriente. En cuanto a la línea norte-sur, también saldría a la superficie subdividida en tres ramales llegando a Mapocho (Recoleta, Av. La Paz e Independencia) y en dos llegando al Llano Subercaseaux (Gran Avenida y San Joaquín). Además, el proyecto de ferrocarril subterráneo suponía la reestructuración de los recorridos de tranvías y autobuses de manera de hacerlos confluir hacia los terminales de estas dos líneas subterráneas. Consciente de los elevados costos que el proyecto tendría, Brunner proponía efectuar una primera etapa entre Alameda y Mapocho, haciendo descender mediante rampas los mismos tranvías que entonces funcionaban en ese recorrido<sup>134</sup>.

### CRISIS Y CAÍDA

Finalmente, ni la instalación de un ferrocarril metropolitano ni el desvío subterráneo de los tranvías en el centro pudieron ser implementados. La depresión económica que se había gatillado con el desplome bursátil de 1929, calaba profundamente en la economía chilena hacia 1931. La prosperidad económica que había alcanzado el país con el plan de estabilización del ministro Pablo Ramírez dependía en su mayor parte del endeudamiento público internacional. En consecuencia, resulta lógico suponer que el desmoronamiento del proyecto modernizador de Ibáñez se desataría frente a una crisis económica internacional, debido a que “el esquema de crecimiento económico era factible de mantener solo en la medida que la prosperidad internacional continuara”<sup>135</sup>.

A la depresión de las actividades económicas, agudizada por una inadecuada política monetaria del gobierno se sumó una fuerte cesantía y la pérdida de las bases de apoyo político, tanto en los partidos como entre los sindicatos. El evidente deterioro de las condiciones de vida y de trabajo que comenzaron a hacerse visibles desde 1930 motivaron una creciente ola de manifestaciones populares y un descontento generalizado de los distintos grupos sociales que anteriormente habían apoyado al gobierno, concluyendo en julio de 1931 con la renuncia del presidente Carlos Ibáñez y su salida del país<sup>136</sup>.

Junto con la caída de Ibáñez se ponía término a la fuerte aceleración del proceso de modernización que había experimentado la capital a partir de 1927. La inversión pública se redujo radicalmente y los proyectos de transformación urbana, como el ambicioso plan de pavimentación y construcción de caminos, los proyectos de seña-

---

<sup>134</sup> “Una Línea subterránea para tranvías descongestionaría el tránsito del centro. El profesor Brunner expuso su proyecto de Ferrocarril Metropolitano y una solución de emergencia, usando los mismos tranvías que corren actualmente”, *El Diario Ilustrado* (Santiago), 18 de noviembre de 1931, publicado en *Revista de arquitectura* 8, Santiago, 1996, 53.

<sup>135</sup> Bernedo, *op. cit.*, 98. Mientras que entre 1916 y 1927 la deuda pública directa se incrementó en 54,1 millones de pesos, entre 1927 y 1930 el aumento alcanzó los 1.379 millones. Por su parte, al analizar cómo se manifiesta este incremento en la cartera de Obras Públicas, que fue la que emprendió parte importante de obras de transformación de Santiago, se descubre que el monto invertido durante los cinco años anteriores al régimen de Ibáñez fue al menos duplicado entre 1927 y 1931.

<sup>136</sup> Rojas Flores, *op. cit.*, 163-172.

lización eléctrica, la ampliación de los servicios básicos hacia las periferias, etc., la mayoría de ellos aún inconclusos, fueron abandonados por falta de recursos. Otros proyectos que se planeaba iniciar durante el período presidencial restante como la Diagonal Oriente, el ensanche de Gálvez y la construcción del Barrio Cívico, el ensanche de nuevas vías de tránsito principales o el mencionado Ferrocarril Metropolitano, se quedaron en etapa de proyecto o debieron esperar varios años y hasta décadas para su implementación.

Pero el estancamiento de la inversión pública en la capital era solo una cara de la moneda. Las deprimidas relaciones comerciales provocaron una carestía y encarecimiento de los productos importados que implicó en muchos ámbitos un retroceso en el proceso de modernizador emprendido. Este fue el caso de la movilidad y tránsito urbano motorizado. El mercado automotriz en Chile, que hacia finales de los años veinte insinuaba la pronta masificación del automóvil a nuevos sectores de la población y la consolidación del sistema de autobuses como medio principal de transporte colectivo fue categóricamente interrumpido. La estrecha dependencia de este mercado con Estados Unidos frenó el proceso de incorporación de los vehículos motorizados a la vida urbana, durante al menos una década.

La carencia de bienes básicos para el funcionamiento del crecido parque de vehículos, como la bencina, el aceite y los neumáticos, sumado al incremento en los costos de mantenimiento de un vehículo a motor, revirtieron dramáticamente la curva ascendente que presentaba el consumo de estas máquinas durante los últimos cinco años.

El previo aumento del gravamen sobre la internación de bencinas para financiar obras de mejoramientos de caminos en 1929 agravó aún más el escenario de comercialización del crudo durante los primeros años de la siguiente década<sup>137</sup>. A los altos precios se sumaba la escasez de los combustibles que hacia 1931 motivó la dictación de una ley que establecía diversas disposiciones referidas a la adición de carburantes nacionales a la bencina, con el fin de aumentar el rendimiento del crudo disponible<sup>138</sup>. Sin lograr mitigar la carestía, en mayo de 1933 se dictaban dos nuevas leyes. Mientras la primera rebajaba los derechos de internación del combustible al país<sup>139</sup>, la segunda reservaba al Estado el derecho al monopolio sobre este bien<sup>140</sup>, dando ini-

<sup>137</sup> “El alza del gravamen a la bencina, un problema automovilístico”, *El Chofer* 55, diciembre de 1929, 1. A mediados de 1930 un artículo en una revista de automovilistas señalaba que Chile era uno de los países en los cuales la bencina se pagaba a precios más elevados. Según las cifras publicadas por el diario *La Prensa* de Buenos Aires, mientras en países como EE.UU. se comercializaba a \$0,36; en Canadá a \$0,42; en Inglaterra a \$0,58; en Japón a \$0,61; en Perú a \$0,63; en Argentina a \$0,64; en Uruguay a \$0,70; en España a \$0,71; en México a \$0,73; en Venezuela a \$0,82 y en Brasil a \$0,87, en Chile el precio alcanzaba a \$1,10: “El problema de la bencina. El país sufrirá las consecuencias de la disminución en la importación de automóviles”, *Auto y turismo* 178, junio de 1930, 326.

<sup>138</sup> Ley 4.983, 26 de agosto de 1931, en Ugarte Vial, *op. cit.*. Se volvió común la mezcla de bencina con alcohol que, aunque era de menor calidad, permitía aumentar el combustible disponible: “El problema de la escasez de bencina y su solución mediante el uso de carburantes nacionales”, *Revista del Automóvil Club de Chile*, año I, n° 11, Santiago, diciembre de 1932; “Puntualización sobre la mezcla de bencina y alcohol”, *Revista del Automóvil Club de Chile*, año II, n° 24, Santiago, enero de 1934; “Mas sobre la mezcla de bencina y alcohol”, *Revista del Automóvil Club de Chile*, año III, n° 30, Santiago, julio de 1934.

<sup>139</sup> Ley 5.118, 9 de mayo de 1932, en Ugarte Vial, *op. cit.*.

<sup>140</sup> Ley 5.124, 16 de mayo de 1932, en *Ibid.*

cio a un período de racionamiento de los combustibles que se inició el 28 de mayo de 1932 y se extendió hasta el 15 de noviembre de 1933. A estas medidas se agregaban los intentos por encontrar y explotar reservas petrolíferas en el país<sup>141</sup>.

Junto con los combustibles, hacia 1932 la carestía también se extendió hacia otros productos básicos para el funcionamiento de los vehículos motorizados. Primero los neumáticos y luego el aceite se tornaron bienes escasos y sumamente preciados<sup>142</sup>.

Pese a las diversas medidas implementadas, los sueños de motorización del transporte habían quedado truncados con el inicio de la nueva década. Hacia mediados de 1930, un medio anunciaba que los consumidores se retraen ante los mayores costos de la materia prima, prefiriendo posponer el recambio de sus automóviles por los nuevos vehículos que anualmente se lanzan al mercado: “El caso es, que por una causa o por otra, el automovilismo en vez de propagarse con la intensidad con que lo reclaman las necesidades y las conveniencias del país, se encuentra en la actualidad estancado y con pésimas perspectivas para el futuro”<sup>143</sup>.

Si se vuelve sobre el gráfico n° 1, en donde se representa el número de vehículo motorizados con permiso para circular en la comuna de Santiago, la caída en la cantidad de vehículos en circulación producida por la depresión económica es evidente. 1929 es el último año de crecimiento en la cantidad de patentes expandidas para circular en la comuna, que asciende a más de 15 mil. Luego, entre 1930 y 1933, los vehículos inscritos descienden abruptamente hasta llegar a un poco más de 9 mil. Esto quiere decir que durante los primeros años de la década del treinta no solo se frenó el mercado automotriz, sino que muchos vehículos fueron sacados de circulación por sus dueños, ante la imposibilidad de pagar sus costos. En un artículo de la *Revista del Automóvil Club* titulado “Si Ud. debe guardar su auto por algún tiempo he aquí lo que debe hacer”, se señalaba que las dificultades para adquirir combustible, neumáticos o repuestos a precios razonables había obligado a muchos automovilistas a guardar sus automóviles<sup>144</sup>.

<sup>141</sup> Ya en el 15 de febrero de 1928 se dictó la Ley 4281, la cual autorizaba la inversión de 10.000.000 en los estudios técnicos necesarios para comprobar la existencia de petróleo en el país. Luego, a fines de 1933, la Ley 5335. Autorizaba a los señores Costabal (don Enrique), Figueroa (don Clodomiro) y Erich Ritcher y Cía, para construir y explotar Refinerías de Petróleo en el país: en Ugarte Vial, *op. cit.*

<sup>142</sup> La revisión de la *Revista del Automóvil Club de Chile* entre los meses de marzo de 1932 y abril de 1933 resulta de especial interés para estudiar los efectos de la escasez y racionamiento de productos entre los automovilistas y los gremios del transporte motorizado. La asociación adquiere un rol fundamental en la adquisición y distribución de estos bienes entre los automovilistas, lo que la lleva a aumentar considerablemente el número de socios adscritos. Por otra parte, la publicación desarrolla una fuerte campaña para conseguir el rebaje de los aranceles de importación de estos productos. Especial interés reviste una intensa discusión con los gremios del transporte ante la demanda de que dejen de circular los automovilistas particulares debido al insuficiente combustible existente.

<sup>143</sup> “El problema de la bencina...”, *op. cit.* Efectivamente, un par de años más tarde, el mismo medio presentaba su sección sobre las nuevas ofertas del mercado automotriz, señalando que ante la imposibilidad de acceder a automóviles nuevos, “nos conformamos al menos con relatar algunas de las novedades interesantes que traen los coches último modelo aparecidos en Estados Unidos”: *Revista del Automóvil Club de Chile*, año I, n° 8, Santiago, septiembre de 1932.

<sup>144</sup> *Revista del Automóvil Club de Chile*, año II, n° 18, Santiago, julio de 1933. En un esfuerzo por revertir esta retirada de vehículos de las calles, durante los primeros meses de 1932, el gobierno dicta dos leyes en relación al pago de patentes de los vehículos. Mientras la primera autorizaba a las municipalida-

Recién hacia 1935, reflejo de la mejoría en el clima económico nacional e internacional, se frenó la curva descendente y se experimentó una tímida recuperación en el número de patentes de vehículos inscritas en la comuna de Santiago. El nuevo optimismo fue reforzado por la incorporación al mercado de la empresa nacional de bencinas Copec, cuya competencia con Shell y Standard permitieron bajar los precios de los combustibles<sup>145</sup>, mientras que la restitución de las carreras automovilísticas auguraba una nueva era para el transporte motorizado: “pronto tendremos todo más barato y la industria automovilística resurgirá aún más, siendo posible que llegue a como estuvo en los tiempos de auge”<sup>146</sup>.

#### CONSIDERACIONES FINALES

Si hasta avanzada la década de 1920 los gobiernos locales habían dedicado grandes esfuerzos a contrarrestar las demandas y dificultades producidas por la multiplicación de los vehículos, la diversificación de los sistemas de desplazamiento y el incremento de los viajes diarios<sup>147</sup>, durante los últimos años de la década del veinte el principal objetivo asumido fue encauzar este movimiento desestabilizador generando un soporte material y un marco político para su crecimiento y desarrollo. Este cambio de visión surgía impulsado por la opción de la nueva administración por la modernización de la ciudad y de sus estructuras, y en consecuencia por los nuevos vehículos motorizados y las nuevas formas de desplazamientos que estos medios imponían. El anunciado reemplazo del desorden y el tumulto por el orden, la mesura y la armonía, tuvo por base, como todo proceso de modernización, la asociación del primer estado a las formas de circulación precedentes, y de la segunda condición idílica, a las innovaciones y adelantos urbanos que se implementaban.

Aunque los adelantos emprendidos por la administración de Ibáñez del Campo no parecían nunca suficientes frente a los vacíos legados por las administraciones pasadas, e incluso considerando que gran parte de las transformaciones iniciadas quedaron inconclusas con la crisis y muchas de ellas no fueron retomadas sino hasta varias décadas después, estos cuatro años fueron fundamentales para sentar las bases sobre las cuales se consolidaría un cierto ideal de ciudad moderna en la que el transporte motorizado se imponía sobre otras formas de desplazamiento precedentes. La legitimación de los vehículos motorizados como medios necesarios para el progreso de las ciudades implicaba, por su parte, la legitimación de las formas de tránsito que

---

des a prorrogar el pago de la patente en casos calificados, la segunda otorgaba facilidades para el pago: ley 5.043 (27 de enero de 1932) y ley 5.104 (9 de abril de 1932), en Ugarte Vial, *op. cit.*

<sup>145</sup> “Favorables perspectivas bencineras para Chile”, *Revista del Automóvil Club de Chile*, año IV, n° 42, Santiago, julio de 1935; “El domingo 8 se correrá el Circuito Copec. Gran entusiasmo entre los pilotos y en el público, motos, coches, carrozados y fuerza libre”, *Revista del Automóvil Club de Chile*, año IV, n° 46, Santiago, noviembre de 1935.

<sup>146</sup> Se celebra la entrada de Copec: “Ya nuestros autos con largo uso no tendrán sus días de vida tan contados”, en “La nueva bencina”, *Revista del Automóvil Club de Chile*, año IV, n° 43, Santiago, agosto de 1935, 3.

<sup>147</sup> Errázuriz, *op. cit.*

estos demandaban y su posicionamiento como elemento ordenador de los espacios de desplazamientos en la ciudad.

Como nunca antes, durante este período la voluntad política se materializó en las calles y el Estado tomó un rol activo en la organización y transformación de la vida urbana. Esta nueva postura de las autoridades implicó una intervención sistemática y sin precedentes sobre la vida cotidiana asociada a los espacios del tránsito en la ciudad. El reconocimiento, por una parte, de los intentos por normar las conductas y modo de circulación de quienes hacían uso de estos espacios, y por otra, de la anhelada especialización del soporte urbano a través de la señalética, las vías exclusivas para motorizados, la segregación de los peatones en las veredas y de los vehículos en las calzadas o la marginación de aquellos usos que entorpecieran la circulación, son un testimonio de una nueva conjunción entre la experiencia de lo cotidiano, la evolución técnica y el encuadre político.

Por otro lado, la imposibilidad de eliminar la circulación peatonal, la persistencia de los vehículos a sangre y las distancias insalvables entre las máquinas y los habitantes, legitimó la naturaleza conflictiva del tránsito moderno. Esta condición tuvo su expresión más álgida en el aumento progresivo de los accidentes de tránsito, los cuales, al tiempo que justificaban la especialización del espacio de la calle y la diferenciación de las experiencias de viajes, también las cuestionaban.