

CUADERNOS DE HISTORIA 54

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS
UNIVERSIDAD DE CHILE - JUNIO 2021: 41-68



LA CRISIS ECONÓMICA DE 1929 Y SU IMPACTO EN LA MOVILIZACIÓN COLECTIVA DE SANTIAGO Y VALPARAÍSO (1929-1934)*

*Waldo Vila Muga***
*Malte Benjamin Seiwert****

RESUMEN: Este artículo indaga en los impactos que tuvo la crisis económica de 1929 en los medios de locomoción motorizados existentes en Santiago y Valparaíso hasta 1934. En base a la prensa de la época y otras fuentes, se explicarán las principales consecuencias urbanas que trajo al país esta coyuntura, de qué manera afectó la movilidad de santiaguinos y porteños y cómo fue sorteada por el gremio del rodado. Se postula que este hecho produjo importantes cambios en los servicios de transporte de ambas ciudades, junto con transformar la relación de los empresarios de la locomoción colectiva con la autoridad, condicionando su desarrollo por el resto del siglo XX.

PALABRAS CLAVE: crisis económica de 1929, locomoción colectiva, Santiago, Valparaíso, historia urbana y social.

* Este artículo es parte de la investigación de postdoctorado N° 3160124, financiada por FONDECYT-CONICYT.

** Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Postdoctorado Universidad de Chile. Santiago, Chile, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9669-1472>. Correo electrónico: waldovila@hotmail.com

*** Licenciado en Historia, Universidad de Chile. Máster (c) en Estudios Latinoamericanos e Historia, Universidad de Berna. Zúrich, Suiza. ORCID ID <https://orcid.org/0000-0002-7356-1269>. Correo electrónico: maltes@immerda.ch

*THE IMPACT OF THE ECONOMIC CRISIS OF 1929 ON THE MOTORIZED
VEHICLES OF THE PUBLIC TRANSPORT EXISTING IN SANTIAGO AND
VALPARAISO (1929-1934)*

ABSTRACT: This article investigates the impacts of the economic crisis of 1929 on the motorized vehicles of the public transport existing in Santiago and Valparaíso until 1934. Based on the press of the time and other sources, the main urban consequences brought to the country by this situation will be explained, as well as how it affected the mobility of santiaguinos and porteños and how it was dealt by the transport guild. It is postulated that this fact produced important changes in the transport services of both cities, along with transforming the relationship of the businessmen of collective transportation with the authority, conditioning their development for the rest of the twentieth century.

KEYWORDS: economic crisis of 1929, collective locomotion, Santiago, Valparaíso.

Recibido: 3 de marzo de 2019

Aceptado: 25 de agosto de 2020

Introducción: la crisis económica de 1929 y su impacto en el Chile urbano

La Gran Depresión, nombre con que fue bautizada la crisis económica desatada por el desplome de la bolsa de Nueva York, ocurrida el 29 de octubre de 1929, fue, junto con las dos guerras mundiales, uno de los hechos que afectó directamente a millones de personas en los diferentes países del globo durante el siglo XX. Su impacto, que cambió profundamente las estructuras económicas de gran parte de las naciones de Occidente, significó también importantes dificultades en la vida cotidiana de las personas que la padecieron. En Chile, la investigación al respecto es amplia, especialmente porque el país resultó ser el más afectado del mundo, de acuerdo con el informe elaborado por la Liga de las Naciones, que fijó en un 80% la caída de las exportaciones -principalmente cobre y salitre-, las que “se redujeron a la mitad de su volumen y a la cuarta parte de su valor”¹. En términos monetarios, “las exportaciones descendieron -siguiendo una tendencia regional- muy bruscamente durante el período de 1929 a 1933: pasando

¹ Pinto, 1973, p. 168.

de 282,2 millones de dólares a 51,9 millones”². Este hecho trajo consigo una radical disminución de ingresos en las arcas fiscales y la contracción de la actividad económica, con el consecuente aumento de la cesantía.

Entre los rubros más afectados por la caída de las exportaciones estuvo la agricultura, que vio descender en un 86% sus volúmenes de venta al exterior³. Considerando que este sector de la economía brindaba mayor cantidad de empleo, su crisis significó un éxodo masivo de trabajadores a los principales centros urbanos, especialmente Santiago y Valparaíso⁴. También la minería se vio fuertemente afectada, sobre todo la ya desfallecida industria del salitre, que se encontraba en un proceso descendente desde el fin de la Primera Guerra Mundial. En efecto, hacia 1929, cerca de 60.000 trabajadores se desempeñaban en las salitreras del norte, cifra que en 1932 se redujo a 8.000, produciendo una dramática migración de miles de personas en busca de trabajo⁵. En términos generales, el desempleo llegó a afectar entre 1931 y 1932 -los años más álgidos de la crisis- a más de 120.000 trabajadores según las cifras oficiales, aunque de acuerdo con otros autores, la magnitud del paro fue mucho mayor, alcanzando a cerca de 300.000 individuos, lo que, sumado a sus familias, significó “la miseria para más de un millón de personas, casi la cuarta parte de la población del país”⁶.

Como se observa, los impactos de la Gran Depresión fueron extremadamente duros para una parte importante de la población, desatando procesos que definirían la fisonomía de las ciudades chilenas durante el resto del siglo XX. Precisamente, en la misma época en que ocurrían estos fenómenos y acentuados por ellos, las ciudades latinoamericanas estaban inmersas en un ascendente proceso de masificación, dejando atrás su carácter de “grandes aldeas”, propio de las urbes de finales del siglo XIX, experimentando importantes modernizaciones que, con altos y bajos, buscaron integrar a las masas migratorias que acudían por nuevas oportunidades a puertos y capitales⁷. Dichos sujetos fueron responsables de

² Medina, 2015, p. 154.

³ *Ibid.*, p. 159.

⁴ Para 1930, el 38,6% de la población activa trabajaba en la agricultura, un 35,4% lo hacía en servicios diversos, el 20,1% en la industria y solo el 5,9% en la minería, Ortiz, 2016, p. 43.

⁵ Collier y Sater, 1998, p. 198.

⁶ Ramírez Necochea, 1965, p. 175. De acuerdo con las estadísticas de la época, los desempleados que se inscribían en las bolsas de trabajo pasaron de 6.400 en 1931 a 129.000 en 1932. Este fenómeno se concentró especialmente entre los meses de enero a noviembre de 1932, período en que el desempleo se duplicó, pasando de 68.447 a 128.984 personas afectadas, Medina, 2015, *op. cit.*, p. 159. Para un panorama general de cómo afectó esta coyuntura económica a los trabajadores chilenos, ver Vergara, 2015, pp. 73-108.

⁷ Romero, 2013.

los distintos cambios que experimentaron las sociedades urbanas del período, imponiendo una fuerte presión sobre la política de vivienda y transporte, las que rápidamente se convirtieron en temáticas conflictivas, debido a que escaseaban los recursos económicos y las estructuras institucionales no estaban preparadas.

En el caso chileno, estos fenómenos se manifestaron con claridad a partir de la dictadura de Carlos Ibáñez (1927-1931), quien desarrolló un plan intensivo de obras públicas con el fin de responder a los desafíos planteados por el creciente proceso de urbanización⁸. La ciudad de Santiago tuvo una especial preocupación en este plan y fue objeto de una particular “modernización autoritaria”⁹. Dicho esfuerzo fue dirigido a dar una nueva imagen a la capital, concentrando los recursos en la remodelación del barrio cívico, circundante al palacio de gobierno, y en crear un instrumento de planificación urbana para el desarrollo de la ciudad, para lo cual se contrató al urbanista austriaco Karl Brunner, a quien se le encargó la elaboración del primer plano regulador para la capital.

El especialista desarrolló un completo estudio de lo que era Santiago, proyectando una serie de obras de transformación en calles y avenidas, estableciendo zonas para el desarrollo industrial, comercial y residencial, junto con promover nuevas áreas verdes y revalorizar el casco histórico de la ciudad¹⁰. En su trabajo, el urbanista vienés observó que Santiago, por entonces con 712.533 habitantes¹¹, alcanzaría el millón hacia 1960, cálculo que las migraciones producidas por la crisis económica superaron con creces, ya que para esa década la capital bordeaba los dos millones de personas. Un ejemplo de como las consecuencias de la crisis desbordaron estos primeros esfuerzos de planificación¹².

Por su parte, Valparaíso venía siendo objeto de un importante proceso de renovación urbana desde los años posteriores al terremoto de 1906, trayendo consigo la apertura de nuevas calles y avenidas -especialmente en el sector de El Almendral-, la reconstrucción de la infraestructura portuaria dañada y algunas mejoras en los sectores altos de la ciudad¹³. El objetivo de estas obras

⁸ En materia de obras públicas, la administración de Ibáñez invirtió, entre 1928 y 1931, cerca de “760 millones de pesos en la construcción de: desagües, caminos, puentes, barracas, prisiones, pistas de aterrizaje, instalaciones portuarias, 500 kilómetros de ramales para ferrocarriles” y, sumado a la construcción del barrio cívico, se inauguró el nuevo palacio presidencial de Cerro Castillo en Viña del Mar, Collier y Sater, 1998, *op. cit.*, p. 194; Bernedo y Pinto, 1989, pp. 5-105.

⁹ Cáceres, 1995, pp. 99-108.

¹⁰ Brunner, 1932.

¹¹ Según cifras del décimo Censo Nacional de 1930. De Ramón, 2007, p. 271.

¹² Ortiz, 2016, *op. cit.*, p. 51.

¹³ Páez, 2018.

fue entregar conectividad, “progreso e higiene” a los distintos barrios porteños¹⁴. Asimismo, los servicios de transporte (tranvías y autobuses) se habían expandido notablemente durante los mismos años, alcanzando nuevas zonas residenciales en el puerto y contribuyendo al proceso de conurbación con la ciudad vecina de Viña del Mar y otras localidades cercanas¹⁵. De esta manera, se experimentó por casi dos décadas un notable aumento en la movilidad, sobre todo para aquellos sujetos que residían en los sectores más alejados¹⁶.

Otra de las áreas asociadas a la modernización urbana emprendida por Ibáñez fue el tránsito público, el cual experimentaba una aguda crisis debido a la irrupción de nuevos medios de transporte, produciendo un preocupante aumento de los accidentes de tránsito y la congestión vehicular¹⁷. En tal sentido, en medio de una reestructuración general del Estado, que tenía como objetivo entregar un cariz tecnocrático a la construcción de políticas públicas¹⁸, la administración ibañista tomó una decidida opción por la motorización del transporte (en desmedro de los servicios de tranvías), contemplando gran cantidad de recursos para su implementación en la ciudad. Esta opción inició un proceso de cambio en la movilidad de los habitantes de la capital y del puerto, el que en las décadas siguientes se extendería a otras ciudades del país¹⁹.

Tal como ya lo señalamos, los efectos de la Gran Depresión se hicieron notar especialmente en una baja considerable de los ingresos fiscales, frustrando en gran parte las distintas modernizaciones que buscaba introducir el ibañismo. Debido a que el Estado se financiaba principalmente de la tributación del comercio exterior (un 41,3% de sus ingresos provenía del movimiento aduanero), la crisis causó un fuerte impacto en el erario nacional. A ello también contribuyó el fuerte endeudamiento en que había caído el Estado desde 1927, cuando

¹⁴ En el marco de esta investigación, ha aparecido una gran cantidad de referencias a los trabajos que tuvieron la finalidad de “hermosear” la ciudad, mejorar la situación de tránsito e higienizar los barrios populares hacia 1930. “S.E. se impuso del progreso urbano de Valparaíso”, *La Unión*, Valparaíso, 17 de abril de 1930, p. 1; “Sobre la urbanización del barrio de la Av. Washington”, *La Unión*, Valparaíso, 29 de abril de 1930, p. 6; “Una avanzada del nuevo plan de vialidad en favor de los cerros”, *La Unión*, Valparaíso, 9 de junio de 1930, p. 1.

¹⁵ “Hoy se inaugura el nuevo servicio de góndolas Estación Miramar-Bolívar”, *La Unión*, Valparaíso, 2 de mayo de 1931, p. 8; “Servicio de góndolas a Con-Con”, *La Unión*, Valparaíso, 6 de mayo de 1931, p. 8.

¹⁶ “El nuevo servicio de góndolas por la parte alta de la ciudad”, *La Unión*, Valparaíso, 30 de mayo de 1930, p. 5.

¹⁷ Errázuriz, 2010, pp. 357-411.

¹⁸ López, 2017, pp. 55-86; Arias, 2012, pp. 13-27.

¹⁹ Errázuriz, 2012, pp. 135-164; Cuzmar y Jerez, 1990.

Ibáñez lanzó su ambicioso plan de inversión pública basado principalmente en créditos externos²⁰.

De esta forma, las paupérrimas condiciones económicas en que se encontraba el Estado y gran parte de los habitantes del país, sumado a la cesantía y las migraciones internas que remecieron el paisaje de las ciudades chilenas, inevitablemente trajeron consigo un clima de inestabilidad política y social que terminó con la caída de la dictadura de Ibáñez y su exilio en Argentina, en julio de 1931²¹. A partir de entonces, “las modificaciones sufridas por la sociedad chilena y la santiaguina fueron muy drásticas y obligaron a crear nuevas bases para reordenar la sociedad, a poner en marcha mecanismos de rectificación social y económica muy diversos y a crear una nueva estrategia económica que necesariamente significó un cambio profundo para el país”²².

Para el servicio de locomoción colectiva de Santiago y Valparaíso, la crisis de 1929 repercutió en distintos ámbitos. Al principio, se expresó a través de restricciones de combustibles y repuestos para los vehículos motorizados, los que por primera vez desde su aparición se vieron enfrentados a tal situación. Esta falta de petróleo y refacciones impuso serias limitaciones a los recorridos, los que debieron ser acortados, incluso, muchos suprimidos, trayendo serias dificultades a la movilización de santiaguinos y porteños. Por otra parte, la ausencia de insumos llevó a muchos trabajadores y empresarios a buscar alternativas en repuestos y combustibles, produciendo importantes invenciones, representativas de una desconocida capacidad tecnológica que existía en el país, la que lamentablemente no logró extenderse más allá de la coyuntura, pero que -sin duda- es relevante rescatar por su importancia. Sumado a esto, el descenso de las condiciones económicas de trabajadores y empresarios de la locomoción colectiva trajo consigo una nueva etapa para el gremio del rodado: una relación de mayor dependencia de las autoridades que se prolongó hasta finales del siglo XX.

Son estos los temas que plantearemos en profundidad en la presente investigación, que busca entregar un análisis del servicio de transporte motorizado en medio de una coyuntura crítica como fue la Gran Depresión, observando sus consecuencias en las dos ciudades más importantes de Chile para la época como

²⁰ Salazar y Pinto, 2002, p. 37; Correa y Figueroa, 2001, p. 106.

²¹ Un panorama general de lo que significó la crisis económica para la vida cotidiana en una ciudad chilena se puede observar en el trabajo de Muñoz, 2012, pp. 115-134.

²² De Ramón, 2007, *op. cit.*, p. 215.

lo eran Santiago y Valparaíso²³. Su finalidad es contribuir a un tema escasamente estudiado, abordándolo a través de un enfoque de historia urbana capaz de dar cuenta de los cambios ocurridos en la ciudad y sus medios de transportes, junto a las transformaciones sociales que los acompañan²⁴.

Las limitaciones de combustibles y sus repercusiones en los servicios de locomoción colectiva motorizada (1931-1934)

Después de dos décadas de crecimiento del parque automotor chileno (1910-1920), este tipo de máquinas ya resultaba ser un elemento más del paisaje cotidiano en las dos ciudades más importantes de Chile: Santiago y Valparaíso²⁵. Por lo demás, el aporte de los vehículos motorizados que prestaban servicios de locomoción colectiva había sido innegable, contribuyendo, por una parte, a diversificar la oferta de recorridos y extenderlos a los lugares donde los tranvías no llegaban y, por otra, a establecer una alternativa a los monopólicos servicios tranviarios. Este último hecho, fomentado por las autoridades de la época, tuvo como objetivo tener un contrapeso para las constantes presiones por alza de tarifas o cambios de los contratos que ejercían las compañías de tranvías, por entonces en mano de capitales norteamericanos²⁶.

En ese contexto, la adopción de esta nueva tecnología en las ciudades chilenas causó -como todo proceso de modernización- distintos fenómenos, algunos positivos como los mencionados y otros negativos, tales como el aumento de los accidentes o la mayor congestión en las calles. Sin embargo, lo que fue evidente, era que estos vehículos ya se habían convertido en necesarios para la vida en la ciudad, especialmente para aquellos que residían en los barrios más alejados. Por estos motivos, la crisis económica causó tantos estragos en la movilización de capitalinos y porteños, además de enfrentar al gremio del rodado de ambas ciudades a uno de sus momentos más complejos.

Como se dijo, las primeras manifestaciones de la crisis en el transporte motorizado estuvieron vinculadas con el alza del valor del pasaje y luego con la escasez de combustible, lubricantes y repuestos, situación que comenzó al poco tiempo después de la caída de Ibáñez. Su causa fue la reducción de las divisas

²³ En esta línea seguimos el trabajo de Mardones, 2014, pp. 115-134. Esta investigación aborda las consecuencias que trajo para la locomoción colectiva la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial.

²⁴ Un enfoque similar es el desarrollado por Castillo, Mardones y Vila, 2017.

²⁵ Errázuriz, 2010, *op. cit.*, especialmente pp. 370-388.

²⁶ Walter, 2005.

disponibles para costear bienes importados. Así, la problemática del combustible fue una de las primeras dificultades que debió enfrentar la administración de Esteban Montero, quien resultó elegido en las elecciones del 4 de octubre de 1931, volviendo el país a su régimen constitucional. Las nuevas autoridades, conscientes de esta realidad, buscaron desesperadamente alternativas para hacerse de nuevos stocks de bencina y, a la vez, explorar la producción y refinamiento de petróleo en Chile, promoviendo distintas alternativas en esa línea²⁷.

Sin embargo, ninguno de estos caminos era viable a corto plazo, y ya para diciembre de 1931, el abastecimiento de combustible y los efectos de la crisis en el presupuesto de las personas se estaban convirtiendo en un problema. El primero en reaccionar fue el Sindicato de Autobuses de Santiago que realizó una petición de ayuda al gobierno, con el fin de que tomara “algunas medidas encaminadas a aliviar las dificultades económicas que ha provocado la reducción del número de pasajeros y, a la vez, el aumento en los gastos de explotación”. La demanda se dio en medio de las negociaciones desarrolladas por la administración de Montero con la empresa tranviaria de la capital, que contemplaba algunas rebajas arancelarias para la internación de repuestos y otros insumos. En ese contexto, los autobuseros planteaban que si tal cosa ocurría, ellos también debían ser considerados, argumentando que era inconcebible que se privilegie a un medio de transporte (de capitales extranjeros) por sobre otro (nacional)²⁸.

Por su parte, algunos miembros del gremio del rodado de Valparaíso (choferes y empresarios) que sufrían las mismas condiciones que los actores de la capital convocaron, a mediados de diciembre, a un paro del servicio de autobuses y taxibuses con el fin de presionar a las autoridades locales. Sin embargo, la falta de coordinación entre los diversos integrantes llevó a que la movilización no

²⁷ La búsqueda desesperada de bencina en otros mercados fue el primer paso de las autoridades chilenas con el fin de no caer en el desabastecimiento. En ese contexto, se exploró obtener petróleo de Rusia a cambio de salitre, alternativa que fue prontamente desechada. También se barajaron proyectos en torno a dar facilidades a empresas refinadoras extranjeras para instalarse en el país, y la acción más importante -apoyada por la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO)- buscó potenciar la industria carbonífera nacional con el fin de extraer petróleo a través de la destilación del carbón, especialmente aquella que operaba en la región de Magallanes. “Diversos datos sobre el consumo de petróleo en Chile”, *La Estrella*, Valparaíso, 2 de noviembre de 1931, p. 4; “Refinación de petróleo”, *La Estrella*, Valparaíso, 5 de noviembre de 1931, p. 4; “El carbón de Magallanes poseería condiciones para su destilación en petróleo”, *La Estrella*, Valparaíso, 21 de noviembre de 1931, p. 8.

²⁸ “La situación actual también ha afectado al negocio de los tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 17 de diciembre de 1931, p. 19; “El presidente de los autobuses se refiere a las declaraciones de un alto jefe tranviario”, *El Mercurio*, Santiago, 18 de diciembre de 1931, p. 17.

tuviera el impacto deseado²⁹. A pesar de ello, este movimiento se constituyó en una de las primeras manifestaciones de un problema que se iría acentuando cada vez más y que alcanzaría un nivel crítico durante el segundo semestre de 1932.

El alza en los precios del combustible y el fantasma del racionamiento (1932)

Para enero de 1932, el panorama no era halagador ya que, en medio de un llamado a paralización realizado por algunas “colectividades obreras” -debido al recrudecimiento de la situación económica-, los trabajadores y empresarios de la locomoción colectiva, junto a los tranviarios, decidieron unirse amenazando con dejar sin transporte a las principales ciudades del país³⁰.

Al siguiente mes, la Comisión de Control de Cambios, creada especialmente para racionalizar el uso de las escasas divisas existentes, experimentó los primeros roces con las empresas importadoras de petróleo estadounidenses, debido al atraso en los pagos de las entregas de combustibles ya realizadas. Ante esta situación, las compañías amenazaron con reducir los envíos al país, argumentando también la escasez de combustibles a nivel global. En ese contexto -que hasta entonces solo se basaba en rumores- se encendieron todas las alarmas respecto a una inminente alza del precio de la bencina, dando cuenta de las nefastas consecuencias que esta situación traería para la ya alicaída actividad económica nacional y, especialmente, para aquellos rubros relacionados con el transporte.

Ante esta evidente preocupación de la ciudadanía y las autoridades, el gerente en Chile de la West Indian Oil, una de las principales importadoras, no confirmó ni desmintió el rumor, argumentando que si bien el flujo del combustible no estaba en riesgo, sí podría haber modificaciones futuras de precio, teniendo en cuenta el panorama internacional y el hecho de que, a pesar de la crisis, el valor de la gasolina no aumentaba hacia más de un año y medio, lo que “evidentemente” no era una situación que se pudiera mantener en el tiempo³¹.

²⁹ “Aclaración del sindicato de choferes de Viña del Mar”, *La Estrella*, Valparaíso, 12 de diciembre de 1931, p. 9.

³⁰ “En la capital el paro ha sido solamente parcial”, *La Estrella*, Valparaíso, 11 de enero de 1932, p. 4; “En todo Valparaíso reina la calma”, *La Estrella*, Valparaíso, 11 de enero de 1932, p. 5. Si bien la medida no contó con una adhesión determinante, sí generó algunos conflictos durante sus 48 horas de duración, especialmente en Santiago, debido a la menor circulación de vehículos.

³¹ “¿Se irá a las nubes la bencina?”, *La Estrella*, Valparaíso, 26 de febrero de 1932, p. 4.

Ante este escenario, el gobierno seguía apostando por la exploración de petróleo y carbón en Magallanes, con la esperanza de que se encontraran yacimientos capaces de liberar al país de los mercados extranjeros³². Sin embargo, la rapidez con que se fueron precipitando los hechos terminó por sepultar esta alternativa.

A inicios de marzo se confirmaron los rumores del alza en el combustible. Se insinuó, entonces, que los precios serían recargados un 25% por decisión unánime de los gerentes de las compañías importadoras. Este hecho movilizó rápidamente al gremio del rodado de Santiago y Valparaíso, quienes convocaron a distintas reuniones con el fin de tomar medidas concretas ante la subida, apelando al gobierno a efectuar gestiones para detenerla³³. Este último abrió un diálogo directo entre el presidente y los gerentes de las compañías, con el fin de que la medida no se concretara, asegurando que los problemas con la Comisión de Control de Cambios se solucionarían a la brevedad³⁴. Ante estas declaraciones, el alza quedó suspendida a la espera de los acontecimientos, pero era cosa de tiempo para que esta se concretara.

Ante ello, las autoridades comenzaron a buscar los caminos para no afectar el servicio de locomoción colectiva, partiendo por Santiago, donde se reunieron el intendente y los autobuseros para analizar un “reglamento” y que sus máquinas no se vieran expuestas a restricciones por la situación³⁵. El paso siguiente fue llevar el tema al Congreso, donde se comenzó a discutir un posible racionamiento, reservando “para el consumo de combustible extranjero a las industrias y servicios públicos”, con el fin de “no aumentar la cesantía y de regular al mismo tiempo las importaciones, procurando que el estrecho margen de ellas [...] venga a servir a intereses de orden general”³⁶.

En paralelo, el tema del alza de la bencina continuaba amenazando la estabilidad económica del país y, por eso, altos funcionarios de gobierno estaban

³² “Sobre el petróleo magallánico se habló con Juan Esteban Montero”, *La Estrella*, Valparaíso, 27 de febrero de 1932, p. 3.

³³ Para entonces se propuso realizar una “gran” marcha de autobuseros y taxistas porteños a Santiago con el fin de detener el alza del combustible. En la capital se organizaría un desfile para mostrar la unión del gremio ante las autoridades. “Por el alza de bencina, una importante reunión habrá hoy en la Cooperativa de Choferes”, *La Estrella*, Valparaíso, 4 de marzo de 1932, p. 1.

³⁴ “Oferta del presidente”, *La Estrella*, Valparaíso, 4 de marzo de 1932, p. 1.

³⁵ “Los precios de la bencina”, *La Estrella*, Valparaíso, 8 de marzo de 1932, p. 10.

³⁶ “Se racionalizará el consumo de bencina”, *La Estrella*, Valparaíso, 11 de marzo de 1932, p. 3.

en constantes negociaciones con los gerentes de las compañías importadoras³⁷. A esto, se sumó el apoyo de la sociedad civil y el gremio del rodado, que ocupó el espacio público con el fin de respaldar las tratativas de las autoridades³⁸. Asimismo, no era solo la bencina la que estaba amenazada, también los lubricantes, que por su menor consumo no habían registrado protestas por su alza; sin embargo, eran igual de necesarios para el funcionamiento de los vehículos y ya estaban alcanzando precios restrictivos, por lo que no fue casual que se preguntara si acaso se estaba presenciando la “muerte del auto”³⁹.

Al final, el alza de precios de combustibles llegó durante el mes de abril de 1932, lo que obligó al gobierno a restringir las conversaciones con las compañías importadoras y tomar medidas. La primera fue la tramitación de un decreto por parte del ministro de Hacienda, que reducía en un 50% los derechos de importación de la bencina. Una baja impositiva que, si bien no era evaluada positivamente por algunos funcionarios, debido a las fuertes restricciones en que ya se encontraba el fisco, era la única forma de reducir el precio de los combustibles y no afectar más el desarrollo de la economía nacional y la vida en la ciudad⁴⁰.

Por ello, se evaluó introducir el racionamiento de bencina para los vehículos motorizados, privilegiando a los autobuses y en menor medida a los taxis y taxibuses (colectivos), excluyendo de cualquier beneficio a los automovilistas particulares⁴¹. Al unísono, comenzaba a subir el precio de los repuestos en general y especialmente los neumáticos, que también eran bienes importados sobre los cuales existían fuertes gravámenes, estipulados antes del estallido de la crisis, causando que su valor fuera “prohibitivo”, convirtiéndose en otra

³⁷ “S.E. evitó anoche el alza de bencina”, *La Estrella*, Valparaíso, 17 de marzo de 1932, p. 11.

³⁸ “Gasolina. Todo el país preocupado ante la evidencia de su alza”, *La Estrella*, Valparaíso, 18 de marzo de 1932, p. 1; “320 automóviles desfilaron anoche intentando impedir el precio de la nafta”, *La Estrella*, Valparaíso, 19 de marzo de 1932, p. 1; “100 autobuses de Valparaíso y Viña marchan sobre la capital”, *La Estrella*, Valparaíso, 21 de marzo de 1932, p. 5.

³⁹ “¿La muerte del auto?”, *La Estrella*, Valparaíso, 24 de marzo de 1932, p. 7. En la nota se aclara que los lubricantes, especialmente el aceite, habían sufrido un alza de los 3.60 pesos el litro hasta los 4.80 pesos en un día, esperando, incluso, en un futuro un aumento de un 20% sobre ese último valor debido a la escasez.

⁴⁰ *Diario de sesiones*, Cámara de Diputados, Sesión 135 extraordinaria, 30 de abril de 1932, pp. 5606-5629.

⁴¹ “La escasez de la bencina se debe a una mala entendida precaución”, *El Mercurio*, Santiago, 1 de mayo de 1932, p. 23.

fuelle de preocupación para los operarios de los servicios de transporte, quienes eran sus principales consumidores⁴².

De esta forma, para abril de 1932 ya se notaba la escasez de bencina y, por lo mismo, en algunos medios se anunció el regreso de la tracción animal, declarando que, debido a la crisis, “el automóvil hay que guardarlo”⁴³. Ante este escenario, el gobierno continuaba buscando obtener combustible de otros países de la región⁴⁴. En vista de su escaso éxito, fue inevitable aplicar el racionamiento, medida tomada hacia fines de mes, cuando se publicó un reglamento sobre la materia. Este documento, sin embargo, no estableció cuotas precisas por servicio de transporte; solo se limitó a crear un organismo especializado bautizándolo como Comisión de Control, el cual velaría por la correcta aplicación del racionamiento⁴⁵.

Para entonces, se denunciaba que el combustible era solamente expedido en las bombas durante la mañana, privilegiando a autobuses y taxis: “A los primeros se entregan 40 litros al día y a los segundos 5 litros”⁴⁶. Este hecho produjo una alerta inmediata al interior del gremio del rodado, especialmente ante informaciones que aseguraban que el stock de bencina en Santiago no alcanzaba para cubrir la demanda de los más de mil vehículos motorizados

⁴² “Son prohibitivos los derechos de internación para los neumáticos”, *Automóvil*, N° 1, 15 de mayo de 1932, p. 3.

⁴³ E. Geogi Neira, “El regreso...”, *Zig Zag*, Santiago, 23 de abril de 1932, p. 15. En la nota se informa sobre las numerosas carretas y otros vehículos impulsados por animales que se han vuelto a ver en las calles de Santiago, algunos incluso realizando transporte de pasajeros.

⁴⁴ Uno de los envíos que logró concretarse fue de Perú, desde donde un buque de la Sudamericana de Vapores trajo 87 toneladas de petróleo crudo por encargo de la firma Williamson y Cía., para ser refinado y distribuido en Valparaíso. “87 toneladas de petróleo crudo trajo el vapor Bío-Bío”, *La Estrella*, 11 de mayo de 1932, p. 5. También se exploró la posibilidad de que Uruguay proveyera de bencina, en un promedio de dos millones de litros por envíos. Tras dicha iniciativa, estuvieron la Asociación de Dueños de Autobuses de Santiago y Valparaíso, que habían tenido tratativas con empresas de transporte marítimo con el fin de concretar esta opción. Sin embargo, el volumen del negocio y el estado financiero del gremio no permitieron que ello ocurriera. “Los barcos de Interoceánica traerían bencina del Uruguay”, *La Estrella*, Valparaíso, 3 de mayo de 1932, p. 5.

⁴⁵ “El racionamiento de la bencina quedará acordado hoy”, *La Estrella*, Valparaíso, 17 de mayo de 1932, p. 5; “La regulación del racionamiento de la bencina fue entregada al intendente”, *La Estrella*, Valparaíso, 25 de mayo de 1932, p. 5.

⁴⁶ “Un más equitativo racionamiento de la exigua cantidad de bencina de que se dispone”, *El Mercurio*, Santiago, 28 de mayo de 1932, p. 7.

existentes en la capital. Por ello, exigieron al gobierno que la Comisión de Control fijara cuotas y se hiciera cargo de velar por su correcto cumplimiento⁴⁷.

Ante las limitaciones de combustible, las movilizaciones, encabezadas por la Asociación de Dueños de Autobuses de Santiago y el Sindicato de Choferes de Chile, no se hicieron esperar. Fue convocado un paro de actividades con el fin de manifestar la molestia debido a “la escasez y los elevados precios de la bencina”, denunciando que en algunos lugares se estaba vendiendo hasta en dos pesos por litro⁴⁸. De esta manera, el 27 de mayo de 1932 no circularon vehículos motorizados por la capital. De hecho, la protesta contempló otras medidas de fuerza, ya que muchos dueños de taxis y autobuses cruzaron sus vehículos sobre las líneas de tranvías y otros, “arrastrando” los suyos, llegaron hasta los alrededores de La Moneda, cortando en distintos puntos la Alameda⁴⁹.

Durante aquel día, los representantes del gremio en Santiago sostuvieron reuniones con el ministro del Interior y el intendente, exigiendo un claro mecanismo para la aplicación del racionamiento. Ante la imposibilidad del gobierno de implementar, en el corto plazo, un organismo capaz de hacerse cargo de la entrega de la bencina decidió involucrar a las distintas asociaciones que conformaban el gremio del rodado, entregándoles a ellos la responsabilidad de la distribución del combustible entre sus afiliados, “asesorados por las autoridades y las compañías vendedoras”⁵⁰.

Aplicación del racionamiento y desabastecimiento de combustible (1932-1933)

Ahora bien, muchas de estas iniciativas llevadas adelante por parte del gremio del rodado y las autoridades, terminaron abruptamente debido al golpe cívico-militar contra el gobierno de Juan Esteban Montero, el 4 de junio de 1932. A partir de esa fecha se estableció en el país la República Socialista de Chile, experiencia que duró doce días, convirtiéndose en uno más de los coletazos

⁴⁷ “Control sobre el racionamiento”, *El Mercurio*, Santiago, 28 de mayo de 1932, p. 7. En la nota se destaca que eran solo 54.000 los litros de bencina diario que tenían por entonces los distribuidores de la capital, cantidad insuficiente para el consumo.

⁴⁸ “Paro de autobuses en Santiago se anuncia para hoy”, *La Estrella*, Valparaíso, 27 de mayo de 1932, p. 6. De acuerdo con esta fuente, el precio de la bencina hace unos meses oscilaba entre los 45 y 55 centavos por litro.

⁴⁹ “Un más equitativo racionamiento de la exigua cantidad de bencina de que se dispone”, *El Mercurio*, Santiago, 28 de mayo de 1932, p. 7.

⁵⁰ *Ibid.*

políticos que trajo consigo la crisis económica⁵¹. La nueva Junta de Gobierno -formada por el general de aviación Arturo Puga, los civiles Eugenio Matte Hurtado y Carlos Dávila, asumiendo el estratégico cargo de ministro de Defensa el coronel Marmaduke Grove- en su breve estadía en el poder, manifestó que la situación social y económica que experimentaba el país ameritaba el establecimiento de monopolios estatales en diversas industrias, con el fin de asegurar los recursos necesarios para el desarrollo nacional, siendo la del combustible una de las primeras de la lista⁵². Ante estos anuncios, el gremio del rodado apoyó decididamente a la nueva administración, ya que su visión del problema convergía con lo expuesto por las autoridades⁵³.

Sin embargo, estas propuestas quedaron atrás ante la rapidez con que se desarrollaron los hechos políticos. El 16 de junio de 1932, otro golpe de Estado logró la destitución de Grove y Matte, imponiéndose la dictadura de Carlos Dávila que rápidamente se alejó de las propuestas de mayor intervención estatal planteadas por la República Socialista, para retomar políticas similares a las ya aplicadas en el combate contra los efectos de la crisis⁵⁴.

Una de las primeras medidas del gobierno de facto fue aplicar el racionamiento de bencina en los términos que ya se habían planteado, es decir, hacer responsable de él a las asociaciones pertenecientes al gremio del rodado. Este proceso, que se venía discutiendo desde hace varios meses, había causado importantes roces entre sus miembros, primero por la asignación de las cuotas que le correspondería a cada uno (autobuses, taxibuses, taxis y camiones) y segundo, por la conformación de las listas al interior de cada asociación, ya que se acusaron diferencias de criterio para elegir a quiénes serían los beneficiados⁵⁵. Al final, se resolvió entregar a los autobuses el doble de bencina que a los otros vehículos

⁵¹ Sobre los hechos que confluyeron a la creación y experiencias de la República Socialista de Chile ver Drake, 1992, especialmente pp. 56-66.

⁵² Ortiz, 2016, *op. cit.*, p. 156.

⁵³ “Automóviles, camiones, autobuses y taxibuses desfilaron ayer en una larga comuna frente a La Moneda”, *El Mercurio*, Santiago, 10 de junio de 1932, p. 7.

⁵⁴ Ortiz, 2016, *op. cit.*, p. 171.

⁵⁵ Sociedad de Socorros Mutuos de Choferes Manuel Montt, *Actas reuniones de Directorio*, N° 1.222 del 22 de marzo de 1932, N° 1.228 del 22 de abril de 1932 y N° 1.232 (reunión extraordinaria) del 21 de mayo de 1932. En las actas de una de las más importantes Sociedades de Choferes de Chile, se puede seguir el detalle de las discusiones que se llevaron al interior del gremio del rodado con el fin de hacerse cargo del racionamiento de bencina. Este material (inédito) ha sido cedido para esta investigación por don Manuel Miranda, actual presidente de la Sociedad y uno de los pocos socios que aún quedan activos.

que realizaban transporte de pasajeros, quedando fuera del racionamiento los automovilistas particulares y los camioneros⁵⁶.

La implementación de esta medida fue compleja. Debido a ello, se redujo considerablemente la circulación de vehículos motorizados de todo tipo, afectando aún más la ya precaria movilidad tanto de santiaguinos como porteños. De hecho, los propietarios de taxibuses exigieron, ante este escenario, que no se entregaran permisos para nuevos servicios, debido a la precaria situación económica en que se encontraban los existentes⁵⁷. Asimismo, en Valparaíso se denunciaba que más de cien de los 243 autobuses que realizaban el recorrido entre esta ciudad y Viña del Mar se encontraban paralizados, alegando que, junto a la falta de bencina, también era casi imposible adquirir neumáticos. Debido a esta situación, el gremio del rodado hacía ver nuevamente al gobierno “la necesidad que hay de rebajar los derechos aduaneros de importación que son bastante abultados”⁵⁸.

A pesar de la solicitud de trabajadores y empresarios de la movilización colectiva, el gobierno optó por promover el desarrollo de la industria nacional de combustibles y repuestos, fomentando el cambio de los automotores para el uso de gas de alumbrado, fenómeno que, como veremos, produjo el ensayo de nuevas tecnologías en el país⁵⁹. En la misma línea, tanto desde la sociedad civil como de algunas empresas interesadas, se propuso cambiar los tranvías y autobuses de Santiago y Valparaíso por trolebuses, ya que la producción de electricidad aún se mantenía estable⁶⁰. Sin embargo, tal como se sabe, estos vehículos deberían esperar quince años para comenzar a circular.

La distribución de bencina se continuó complicando en los meses siguientes debido a que cada vez era más difícil obtener el combustible en el mercado internacional, aumentando las críticas de los afectados hacia el procedimiento. Ante ello, el gobierno decidió nombrar un funcionario especial para controlar

⁵⁶ “Acuerdos del sindicato de choferes sobre el racionamiento de bencina”, *El Mercurio*, Santiago, 27 de junio de 1932, p. 5. En esta nota se aclara que la ración diaria para los autobuses sería de 20 litros, mientras que para los taxis y taxibuses, 10.

⁵⁷ “Que no ingresen nuevos taxibuses a los actuales recorridos”, *La Nación*, Santiago, 8 de julio de 1932, p. 8.

⁵⁸ “Difícil situación por la que atraviesa el gremio de autobuses y camiones”, *La Unión*, Valparaíso, 26 de julio de 1932, p. 3.

⁵⁹ “La crisis económica debe reducir las internaciones en cuanto sea posible”, *La Nación*, Santiago, 24 de julio de 1932, p. 10.

⁶⁰ “No necesitan rieles los tranvías ofrecidos”, *La Unión*, Valparaíso, 11 de agosto de 1932, p. 5; “Los tranvías eléctricos condenados a desaparecer”, *La Estrella*, Valparaíso, 31 de agosto de 1932, p. 7.

la venta de bencina en todo el país⁶¹. Dicha nominación, realizada en conjunto por los Ministerios de Fomento, Hacienda e Interior, administraría los cuatro millones de litros de combustible que quedaban en stock para la venta.

En este escenario, durante septiembre de 1932 comenzaron a experimentarse los primeros síntomas del desabastecimiento de combustibles. Este hecho llevó al gremio del rodado a realizar manifestaciones, amenazando con un alza de tarifas, ya que la situación económica de sus miembros era desesperada⁶². Asimismo, se continuaban criticando los mecanismos de racionamiento, especialmente desde Valparaíso, donde el intendente de la provincia acusaba que en el tema se favorecía a la capital, no dimensionando las dificultades que la falta de combustible estaba produciendo para la movilidad de porteños, viñamarinos y habitantes del interior⁶³.

Al mes siguiente, la situación se volvió aún más compleja, por lo que el ministro de Fomento anunció medidas restrictivas en el racionamiento de bencina, reduciendo las cuotas de quienes tenían acceso al combustible⁶⁴. Ante ello, el gremio del rodado convocó a una movilización en las ciudades de Santiago y Valparaíso, anunciando un paro indefinido de sus servicios si no se tomaban las medidas necesarias para asegurar su subsistencia, ya que en el escenario actual estaban en riesgo de desaparecer⁶⁵. Ahora bien, esta medida quedó suspendida debido a las negociaciones llevadas adelante entre el gobierno y las compañías importadoras, logrando la compra de doce millones de litros de bencina, que serían enviados al país en un buque carguero de la Shell Mex. Dicha operación, gestionada desde el Ministerio de Fomento, trajo un breve respiro tanto para los empresarios como para trabajadores y usuarios de la movilización colectiva motorizada⁶⁶.

Sin embargo, esta inyección de combustible fue insuficiente para normalizar la situación, tornándose crítica ya que ahora no había ningún tipo de solución ante el inminente desabastecimiento. Frente a ello, al gobierno no le quedó

⁶¹ “Funcionario de gobierno controlará la venta de bencina”, *La Nación*, Santiago, 26 de julio de 1932, p. 1.

⁶² “Falta de gasolina”, *La Estrella*, Valparaíso, 9 de septiembre de 1932, p. 7; “Se llevará al doble el precio de la movilización”, *La Estrella*, Valparaíso, 21 de septiembre de 1932, p. 5.

⁶³ “En Santiago hay privilegios para el racionamiento de bencina”, *La Estrella*, Valparaíso, 23 de septiembre de 1932, p. 12.

⁶⁴ “Lo que habló el Ministro de Fomento”, *La Estrella*, Valparaíso, 6 de octubre de 1932, p. 13.

⁶⁵ “Paro de autobuses”, *La Estrella*, Valparaíso, 15 de octubre de 1932, p. 7.

⁶⁶ “Doce millones de litros de bencina traerá la Shell Mex”, *La Estrella*, Valparaíso, 21 de octubre de 1932, p. 11.

otra que asumir lo que ya ocurría en las calles de las principales ciudades chilenas, anunciando el regreso de la tracción animal como medio de sortear las dificultades⁶⁷. Tal como lo mencionamos, ya estaba operando hacía meses un número considerable de carretas y golondrinas de todo tipo para realizar servicios de transporte de pasajeros y, desde entonces hasta el fin de la crisis, estos vehículos se hicieron cada vez más corrientes en las calles de Santiago y Valparaíso.

Por otra parte, para no quedar sin stock, junto al racionamiento ya existente, las autoridades estipularon un alza en los precios de la bencina. Dicha medida traía aparejada un aumento en las tarifas de la locomoción colectiva, ya que el gobierno no deseaba tener nuevos conflictos con el gremio del rodado⁶⁸. Para ello, se consideró el fraccionamiento de los pasajes de buses y tranvías, con el fin de poder absorber la subida en los costos de operación que tenían estos vehículos, especialmente en los recorridos más largos⁶⁹. Sin embargo, la inminente escasez de combustible -se calculaba que las reservas solo alcanzarían hasta fines de diciembre de 1932- producía resquemores entre los trabajadores y empresarios del transporte, especialmente de los propietarios de autobuses, quienes, por primera vez de acuerdo con lo anunciado, perderían las concesiones que habían tenido hasta entonces⁷⁰.

Al final, se decidió mantener los privilegios para los autobuses, que seguirían pagando un peso por el litro de combustible, mientras que los taxis y camiones deberían pagar 1.70 y los automovilistas particulares 1.85⁷¹. A pesar de estos subsidios, el temor por el pronto agotamiento de los combustibles llevó a los afectados a anunciar paralizaciones totales de los servicios de transporte de pasajeros, con el fin de presionar a las autoridades para que entregaran soluciones reales, pero también buscando reservar la poca gasolina que poseían ante el oscuro panorama⁷².

⁶⁷ “Habrà que volver al sistema de la tracci3n animal”, *La Uni3n*, Valparaíso, 23 de noviembre de 1932, p. 1.

⁶⁸ “Alza de la bencina”, *La Uni3n*, Valparaíso, 6 de diciembre de 1932, p. 7.

⁶⁹ “Se cobrarán dos o tres pasajes en cada uno de los actuales recorridos de g3ndolas y tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 6 de diciembre de 1932, p. 7.

⁷⁰ “Racionamiento de la bencina en la Rep3blica”, *La Uni3n*, Valparaíso, 15 de diciembre de 1932, p. 1; “El problema de la bencina ocup3 ayer al gobierno”, *El Mercurio*, Santiago, 16 de diciembre de 1932, p. 7.

⁷¹ “Se aprueba el alza de la gasolina”, *La Uni3n*, Valparaíso, 16 de diciembre de 1932, p. 1; “Se mantendr3 el precio de un peso por litro de la bencina para los autobuses”, *El Mercurio*, Santiago, 17 de diciembre de 1932, p. 7.

⁷² “G3ndolas, autos y camiones se pararon ayer a causa de haber subido la gasolina”, *La Uni3n*, Valparaíso, 17 de diciembre de 1932, p. 1; “Sin servicio de locomoci3n las ciudades de

Finalmente, la dictadura de Dávila fue incapaz de afrontar el problema del desabastecimiento de combustible, por lo que tanto trabajadores como empresarios de la locomoción colectiva solicitaron que no se interviniera más en la situación, con el fin de no seguir agravándola. Su esperanza estaba puesta en la asunción, el 24 de diciembre de 1932, de Arturo Alessandri, quien había sido electo como presidente en octubre de aquel año y en el cual se depositaba la confianza para guiar al país y poder superar la profunda crisis económica que lo afectaba⁷³.

Recuperación económica y regularización del flujo de combustible (1933-1934)

En un contexto complejo, la administración de Alessandri no pudo innovar mucho en lo ya realizado en torno al problema de los combustibles, debido a que la escasez del producto se debía, por una parte, a la falta de divisas del Estado chileno y, por otra, a la baja de producción que -a consecuencia de la crisis económica- se había experimentado en el mercado internacional. Por lo mismo, aunque hubiera voluntad política para enfrentar la situación, no dependía exclusivamente de la gestión de las nuevas autoridades. En esa circunstancia el nuevo gobierno continuó con la política de hacer parte del racionamiento del escaso combustible a las sociedades que conformaban el gremio del rodado, los que comenzaron a distribuir talonarios entre sus afiliados⁷⁴. También, al igual que las administraciones anteriores, intentó conseguir bencina con nuevos proveedores, explorando en este caso la posibilidad de traer petróleo desde Rumania, idea que finalmente no se concretó⁷⁵.

En medio de estas acciones iniciales, los empresarios y trabajadores de la locomoción colectiva continuaban en una delicada situación financiera. Este hecho no era desconocido por las autoridades que se comprometían a solucionar el problema a la brevedad y, así, normalizar el servicio de transporte en las

Iquique, Talca, Valparaíso y Valdivia”, *El Mercurio*, Santiago, 18 de diciembre de 1932, p. 35.

⁷³ “Que se deje al Sr. Alessandri la solución del problema de la bencina”, *La Unión*, Valparaíso, 19 de diciembre de 1932, p. 1.

⁷⁴ “Racionamiento de bencina”, *La Nación*, Santiago, 1 de enero de 1933, p. 16; “Atiende al racionamiento de bencina de sus afiliados”, *La Nación*, Santiago, 4 de enero de 1933, p. 12. En esta última nota se destacaba como ejemplo el caso de la Sociedad de Choferes Manuel Montt, que de acuerdo con la prensa desarrollaba una eficiente gestión en la entrega de bencina a sus afiliados.

⁷⁵ “Bencina se traerá de Rumania”, *La Estrella*, Valparaíso, 12 de enero de 1933, p. 11.

principales ciudades del país⁷⁶. Para ello, el nuevo ministro de Fomento, Alfredo Piwonka, sostuvo una serie de gestiones con las compañías importadoras, con el fin de destrabar algunos pagos pendientes y poder contar con un flujo de combustible, que, aunque fuera menor, resolvería en parte el estado de cosas⁷⁷.

Sin embargo, estas tratativas no se resolverían en el corto plazo y, ya a fines de enero de 1933, las esperanzas que el gremio del rodado había puesto en la gestión del nuevo gobierno, se habían terminado. De esta manera, tanto los autobuseros de Santiago como de Valparaíso anunciaron un incremento en las tarifas de sus servicios cuando se acabara la bencina subsidiada (a un peso) para ellos⁷⁸. En paralelo, los trabajadores del rodado porteño realizaron distintas manifestaciones, exigiendo una rebaja de los precios de la bencina y el forraje. Este último elemento también había experimentado una abrupta alza en su valor, debido al creciente uso de la tracción animal. Ante la inminente subida del precio de la locomoción colectiva, los usuarios reaccionaron de forma enérgica, haciendo un llamado a no ocupar los autobuses y apedreando algunas máquinas, especialmente en Valparaíso⁷⁹.

A pesar de este breve conflicto, la situación se tendió a aliviar cuando el gobierno concretó un envío de cuatro toneladas de petróleo al país con la West Indian Oil, lo que, al igual que en ocasiones anteriores, entregó un breve respiro⁸⁰. Sin embargo, las autoridades entendían que esta era una solución pasajera y, por lo mismo -contrariando la tendencia liberal de la administración-, el presidente propuso un proyecto de ley que establecería un “estanco” para la bencina, indicando que sería el gobierno quien se haría cargo de su venta, además de contemplar una serie de reglamentaciones para su adquisición en

⁷⁶ “Nuevas dificultades se han producido por la escasez de bencina”, *La Nación*, Santiago, 15 de enero de 1933, p. 17.

⁷⁷ “Negociación de bencina gestiona el gobierno”, *La Nación*, Santiago, 8 de enero de 1933, p. 15. El precio subsidiado de la bencina para los autobuses fue una de las últimas medidas de la administración Dávila y, de acuerdo con la información de prensa, el stock de combustible a ese valor duraría solo hasta febrero.

⁷⁸ “Los dueños de góndolas piensan establecer un alza de tarifas”, *La Nación*, Santiago, 25 de enero de 1932, p. 14.

⁷⁹ “No ha respondido el público al alza de los autobuses”, *La Estrella*, Valparaíso, 2 de febrero de 1932, p. 6. En esta nota se aclara que el alza de tarifas (en 30 centavos) al final fue aprobada por el gobierno, aunque luego de las manifestaciones de los usuarios, el primero dijo que había sido una “prueba” por una semana de duración.

⁸⁰ “Un cargamento de bencina trae el Svithiod”, *La Estrella*, Valparaíso, 7 de febrero de 1933, p. 7.

el futuro⁸¹. Como se puede observar, el problema era tal, que las propuestas de Alessandri estaban en sintonía con las realizadas hace unos meses atrás por la República Socialista.

Esta medida, más la distribución del nuevo combustible, tendió a apaciguar los ánimos entre los actores y usuarios de la locomoción colectiva, a quienes, ante la escasez de bencina, no les quedó otra alternativa que operar bajo las dificultades impuestas por la crisis. Por estas razones, durante 1933, los recorridos de autobuses y taxibuses sufrieron importantes cambios, algunos fueron acortados y en otros casos se fusionaron líneas con el fin de continuar prestando servicios, especialmente en Santiago, donde las distancias eran más largas que en Valparaíso⁸².

Sumado a esto, hay que tener en cuenta que -tal como lo veremos- el gas de alumbrado se convirtió en una real alternativa para la circulación, contribuyendo a aminorar en algo las dificultades a la movilidad de santiaguinos y porteños, por lo que la situación se fue normalizando a pesar de la emergencia. En ese contexto, las últimas manifestaciones de la crisis estuvieron una vez más relacionadas con la solicitud de rebaja de los aranceles aduaneros para la internación de lubricantes y repuestos, especialmente para los autobuses⁸³. Dicha petición, sostenida por el gremio del rodado desde que se empezaron a experimentar las primeras dificultades en la materia, fue nuevamente desoída por las autoridades, esperanzadas de que los indicadores de una mejor situación económica permitieran normalizar la situación en el país y, especialmente, comenzar a recibir envíos regulares de combustibles.

Esto sucedió en los meses iniciales de 1934, cuando ya se contaba con un stock normal de bencina y se puso fin al racionamiento⁸⁴. Atrás quedó cerca

⁸¹ “El proyecto sobre estanco de bencina”, *La Estrella*, Valparaíso, 2 de marzo de 1933, p. 6.

⁸² “Nuevos recorridos a líneas de autobús ha fijado la dirección del tránsito”, *La Nación*, Santiago, 10 de marzo de 1933, p. 11. En gran parte, esta intervención sirvió como pretexto para la propuesta de una ingeniería a gran escala del sistema de locomoción colectiva de la capital, reforma que estaba en el programa de Alessandri antes de asumir el gobierno y que tuvo en el proyecto encabezado por el ingeniero Francisco Mardones de 1935, una de sus más acabadas propuestas. Para mayores detalles ver Mardones, 2018, pp. 73-92.

⁸³ “Rebaja de los impuestos aduaneros de lubricantes, neumáticos y cámaras para autobús”, *La Nación*, Santiago, 27 de agosto de 1933, p. 18.

⁸⁴ “Resurgirá la industria automovilística en Chile”, *La Estrella*, Valparaíso, 28 de febrero de 1934, p. 7. En esta nota de prensa se recogen algunas cifras de lo que significó la crisis en el rubro automotor. Por ejemplo, de 10.156 automóviles vendidos en 1929, solo 43 unidades fueron comercializadas en 1933. Mientras que, en el caso de la bencina, de un consumo regular

de un año y medio de dificultades que, junto con la cesantía y otros efectos de la depresión mundial, remecieron la vida cotidiana en las dos ciudades más importantes del país, trayendo consigo cambios importantes para el desarrollo del transporte y la movilidad de sus habitantes para el resto del siglo XX.

Buscando una alternativa: el gasógeno y su implementación en la locomoción colectiva motorizada (1931-1933)

Como una respuesta al aumento del precio y al racionamiento de combustible, desde fines de 1931 se comenzaron a ensayar y practicar nuevas formas de tracción para el transporte motorizado, entre las cuales destacó por sobre otras propuestas el uso de gasógeno para reemplazar la bencina. En medio de noticias apocalípticas en torno al fin del automóvil como medio de transporte, *La Estrella* dio a conocer, en marzo de 1932, que hace ya un tiempo “en la fábrica de aeroplanos Curtiss Wright, en Los Cerrillos, se han hecho interesantes experimentos para poder utilizar el gas de alumbrado como carburante, en sustitución de la gasolina”⁸⁵. Según el mismo medio, los resultados habían superado todas las expectativas y se auguraba la pronta masificación de este invento entre los vehículos motorizados.

De acuerdo con la prensa de la época, para la implementación del gas de alumbrado, no se necesitaba de mayor intervención en el motor del vehículo. Se instalaban dos balones de acero especial en el techo del automóvil, pudiendo así llevar consigo una cantidad de 40 m³ de gas aproximadamente⁸⁶. Esto significaba la necesidad de realizar alrededor de cuatro recargas al día para operar con normalidad⁸⁷. A pesar de que los medios fueron enfáticos en señalar la gran facilidad del uso de gas, la complejidad en el proceso de encendido del motor era evidente. En primera instancia, era necesario llenar el estanque hasta la mitad con carbón, para luego verter el gas. Antes de arrancar el motor se debían encender tres boquillas de asbesto impregnadas de un combustible inflamable durante diez minutos hasta que el fuego tomara fuerza. Una vez cumplido este proceso se podía prender el motor. Para ello, igual era necesario una mínima

de un 1.000.000 de hectolitros durante 1929, entre mediados de 1932 y fines de 1933 esta cifra llegó a bajar a los 700.000.

⁸⁵ “Interesantes experiencias en Los Cerrillos”, *La Estrella*, Valparaíso, 7 de marzo de 1932, p. 1.

⁸⁶ “Los vehículos motorizados pueden ser impulsados económica y ventajosamente con gas de alumbrado”, *La Unión*, Valparaíso, 30 de abril de 1933, p. 8.

⁸⁷ “Nuevos ensayos se realizaron ayer sobre el uso de gas de alumbrado”, *El Mercurio*, Santiago, 22 de diciembre de 1932, p. 17.

cantidad de bencina y, una vez que el motor estuviera andando, “se cierra la bencina con la válvula gradualmente hasta cerrarla por completo”. Por último, se señalaba la importancia de mantener encendido el vehículo, incluso si estaba estacionado por un máximo de dos horas en un lugar⁸⁸. Como se observa, el gas necesario para la combustión era producido en base a carbón, recurso que sí existía en Chile, lo que permitía la anhelada independencia económica que buscaban las autoridades y así no seguir expuestos al oscuro escenario en que se encontraba el mercado internacional⁸⁹.

Imagen 1. Autobús realizando un recorrido de prueba con un gasógeno en Santiago



Fuente: *La Nación*, Santiago, 21 de enero de 1933, p. 9.

Luego de estos primeros pasos durante la República Socialista -y en medio de crecientes restricciones para el acceso a la bencina-, el Sindicato de Dueños de Camiones de Carga solicitó al intendente de Santiago el fomento de la industria de gas pobre. De acuerdo con ellos, la importancia de “llevar a la práctica los principios socialistas sustentados por el actual Gobierno, deben crearse nuevas industrias nacionales, que nos liberarían del imperialismo extranjero, socializándolas lógicamente, contribuyendo de tal modo a la resolución de

⁸⁸ “El gasógeno Kuporez ha quedado consagrado como el sustituto más eficaz de la bencina”, *La Unión*, Valparaíso, 7 de mayo de 1933, p. 8.

⁸⁹ “La maravillosa usina del gas”, *La Estrella*, Valparaíso, 2 de enero de 1934, p. 7.

nuestros problemas económico-sociales”⁹⁰. Dicha demanda fue replicada en octubre de 1932, durante una nueva movilización de los autobuseros, pero ahora era el intendente de Valparaíso quien recomendaba que los vehículos motorizados empezaran “a usar gasógenos, ya que estos aparatos son construidos en Chile”, utilizaban carbón chileno y su uso significaba un costo mucho menor para los consumidores⁹¹.

A pesar de las positivas opiniones que se tenía sobre el uso del gas, no fue hasta diciembre de 1932, frente a la inmediata suspensión de todo servicio por la falta de bencina, que Osvaldo García Burr, en representación del Sindicato de Autobuses de Santiago, pidió al ministro de Hacienda la ayuda para que los empresarios de autobuses pudiesen transformar sus vehículos. A dicha solicitud se respondió de manera afirmativa, dejando como requisito el ensayo de la técnica en terreno⁹². Seis días después se informó en el mismo periódico de la prueba oficial que se realizó en Valparaíso. Una góndola, con 29 pasajeros, partió desde Playa Ancha para hacer el recorrido hacia Concón con el uso del nuevo combustible. El ensayo fue posible gracias a las gestiones de la Armada, del gremio de autobuses de Valparaíso y la Compañía de Gas de la ciudad. Como consecuencia de los buenos resultados, Alessandri anunció la pronta implementación de políticas para que autobuses y camiones pudieran empezar a ocupar el gas de alumbrado⁹³. El 22 de diciembre se comunicó el pago de cuatro millones de pesos por parte del gobierno para financiar la transformación de 600 góndolas al nuevo método de combustión⁹⁴.

De esta manera, a partir de 1933 ya existían algunos autobuses en base a gasógenos recorriendo la ciudad de Santiago⁹⁵. El 15 de enero de 1933, el gobierno dio a conocer que estaría elaborando las bases para financiar la transformación de los autobuses y camiones al uso de gas de alumbrado⁹⁶. Tres días después, *La Nación* informó sobre el proyecto y las formas de obtener este beneficio.

⁹⁰ “Peticiones del Sindicato de Dueños de Camiones de Carga”, *La Nación*, Santiago, 21 de julio de 1932, p. 10.

⁹¹ “La gasolina sigue preocupando al Intendente”, *La Estrella*, Valparaíso, 6 de octubre de 1932, p. 13.

⁹² “Los autobuses se proponen usar gas pobre”, *La Unión*, Valparaíso, 8 de diciembre de 1932, p. 7.

⁹³ “Los gases del carbón pueden sustituir con ventaja a la bencina”, *La Unión*, Valparaíso, 14 de diciembre de 1932, p. 1.

⁹⁴ “Nuevos ensayos se realizaron ayer sobre...”, *op. cit.*, p. 17.

⁹⁵ “El problema del alza de bencina”, *La Estrella*, Valparaíso, 17 de enero de 1933, p. 10.

⁹⁶ “Nuevas dificultades se han producido por la escasez de bencina”, *La Nación*, Santiago, 15 de enero de 1933, p. 17.

Según el diario estatal, el Departamento de Industrias Fabriles estuvo a cargo de realizar dicha inversión reuniendo una lista de los interesados. Este iba con preferencia a los autobuseros y luego a camiones de carga⁹⁷.

El 14 de marzo, Osvaldo Burr destacó la primera implementación de una línea completa de autobuses que iba a funcionar a partir de fin del mismo mes con gas de alumbrado⁹⁸. Para el caso de Valparaíso, el diario *La Unión* informó a fines de abril sobre las gestiones que estaba realizando la Compañía de Gas para instalar compresores en distintos puntos de la ciudad y así facilitar la recarga de los autobuses⁹⁹. En mayo ya había resultados concretos, especialmente en Valparaíso, donde se destacaba la gran cantidad de autobuses que se encontraba utilizando el gas de alumbrado, especialmente aquellos que realizaban el recorrido entre El Puerto y Viña del Mar¹⁰⁰.

Debido a que el costo de esta nueva forma de tracción era mucho menor, su uso trajo consigo serios conflictos al interior del gremio del rodado, sobre todo con aquellos miembros que seguían ocupando la bencina para mover sus máquinas. Así, el 14 de julio, el Sindicato Profesional de Choferes de Valparaíso informó del acuerdo tomado en busca de “subsanan las irregularidades” que habían cometido algunos buses impulsados por gas, al efectuar recorridos de otros que aún ocupaban bencina¹⁰¹.

A partir de entonces y debido a su mayor uso, la temática del gas de alumbrado pareciera haber perdido su carácter innovador y la prensa no continuó informando más sobre su implementación. En diciembre de 1933, la empresa *Polanco Hnos. Ltda.* pagó un anuncio de una página completa en el periódico porteño *La Estrella* para publicitar la transformación de automóviles a gas de alumbrado¹⁰², dando cuenta de esta manera de una baja en la demanda por dicho trabajo para la locomoción colectiva. Finalmente, en febrero de 1934, *La Estrella* informaba del aumento de la importación y de la disponibilidad de bencina en territorio nacional¹⁰³.

⁹⁷ “Transformación de autobuses para consumir carburantes nacionales”, *La Nación*, Santiago, 18 de enero de 1933, p. 10.

⁹⁸ “Sobre el problema de la bencina y la transformación de los autobuses”, *La Estrella*, Valparaíso, 14 de marzo de 1933, p. 10.

⁹⁹ “Los vehículos motorizados pueden ser impulsados...”, *op. cit.*, p. 8.

¹⁰⁰ “Cada día aumenta el número de góndolas que usan ‘carbo-gas’”, *La Unión*, Valparaíso, 11 de mayo de 1933, p. 6.

¹⁰¹ “Sindicato Profesional de Choferes”, *La Unión*, Valparaíso, 14 de julio de 1933, p. 1.

¹⁰² “Señores dueños de góndolas y camiones”, *La Estrella*, Valparaíso, 26 de diciembre de 1933, p. 11.

¹⁰³ “Resurgirá la industria automovilística en Chile”, *op. cit.*, p. 7.

Así, la recuperación económica que comenzó a experimentar el país, el mayor flujo de combustible y las dificultades que se asociaban al gas por parte de algunos miembros del gremio del rodado, hicieron desaparecer el uso de los gasógenos lentamente. De esta forma, se realizó un corto pero ferviente período de ensayo tecnológico, el cual de haber seguido desarrollándose -sin duda- generaría una alternativa al uso de combustibles importados, reduciendo los costos de operación del gremio del rodado y potenciando con ello a la industria nacional, pudiendo haber contribuido a la anhelada independencia económica a la que aspiraron todas las autoridades de la época, independiente de su tendencia política.

Conclusiones

Como se observa en esta investigación, las diversas complicaciones y oportunidades que trajo para la locomoción colectiva motorizada la Gran Depresión, significó un punto de inflexión para el progresivo desarrollo que había experimentado por más de una década. De esta forma, la coyuntura develó las fortalezas y debilidades tanto de la autoridad como de los actores que estaban atrás de este servicio.

Así, la crisis económica y política experimentada demostró la fragilidad del desarrollo nacional y, por ende, institucional que había tenido el país. La improvisación de las autoridades ante el escenario de emergencia es uno de los principales elementos que definen el período estudiado. La incapacidad para resolver el tema del combustible, junto a otros innumerables asuntos, fue la tónica durante las distintas administraciones que se sucedieron a la caída de Ibáñez y solo la recuperación económica mundial posibilitó traer un respiro a la situación.

Por otra parte, el gremio del rodado, que se había convertido en un consolidado actor urbano en las dos ciudades más importantes del país, atravesó por uno de sus más oscuros momentos, ya que la unidad que había manifestado hasta entonces comenzó a flaquear debido a la obtención de algunos subsidios por parte de la autoridad (aunque en cierta medida es comprensible debido a la delicada situación en que se encontraban). Esto quedó demostrado, sobre todo, en las distintas manifestaciones y paralizaciones del servicio que llevaron adelante por la falta de combustible, las que nunca contaron con un apoyo transversal por parte de todos los actores.

De esta manera, quedó abierto el camino propio que tomarían posteriormente los empresarios y trabajadores asociados a los autobuses, separándose de aquellos que conducían vehículos menores como taxis, taxibuses o camiones.

Este quiebre al interior del gremio produjo importantes consecuencias en los servicios de locomoción colectiva durante gran parte del siglo XX, ya que, a partir de entonces, la multiplicidad de actores que intervenían en la movilidad de capitalinos y porteños, se transformó en un importante problema para el desarrollo urbano de ambas ciudades, sobre todo por la imposibilidad de contar con un ente organizado y responsable ante los diversos fenómenos que trae consigo la planificación del transporte público.

Asimismo, las consecuencias de la crisis demostraron, en parte, la capacidad de innovación e improvisación de algunos empresarios e industriales nacionales vinculados al rubro de la movilización, los que en un muy corto plazo y durante un período de fuertes crisis institucionales, lograron implementar un nuevo sistema de combustión basado en los gasógenos. Así se expresaba una incipiente capacidad industrial instalada en el país, que podría haber tenido insospechadas consecuencias para el desarrollo de la movilidad urbana en el futuro. Sin embargo, este tipo de experiencias encontró escaso apoyo de las autoridades y fueron desapareciendo una vez regulado el flujo de combustible, quedando solo como una notable excepción.

En síntesis, la Gran Depresión de 1929 tuvo importantes impactos en el desarrollo de la locomoción colectiva motorizada en el Chile urbano y, teniendo en cuenta que luego se optaría por este tipo de tecnología -por sobre el tranvía- sus consecuencias trascendieron de distintas formas el período en que se dejaron sentir sus efectos más graves.

Bibliografía

- ALLENDE, SALVADOR, *La realidad médico social chilena*, Santiago de Chile, Taller de Encuentros con la Cultura y la Historia (TADECH), 1999.
- ALMANDOZ, ARTURO, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, Santiago, Colección Estudios Urbanos UC, 2013.
- ARIAS, KARINA, “Ideas, intentos y fracasos en el proceso de modernización administrativa entre las dos administraciones de Ibáñez (1927-1958)”, *Universum*, N° 27, Talca, 2012, pp. 13-27.
- BERNEDO, PINTO, “Prosperidad económica bajo Carlos Ibáñez del Campo: 1927-1929”, *Historia*, N° 24, Santiago, 1989, pp. 5-105.
- BRUNNER, KARL, *Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación*, Santiago, Imprenta La Tracción, 1932.
- CÁCERES, GONZALO, “Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931”, *EURE*, N° 62, Santiago, 1995, pp. 99-108.

- CASTILLO, SIMÓN; MARCELO MARDONES Y WALDO VILA, *El estado sobre ruedas. transporte público, política y ciudad, la ETCE 1945-1981*, Santiago, Ediciones de la Universidad Alberto Hurtado, 2017.
- COLLIER, SIMON Y WILLIAM SATER, *Historia de Chile, 1808-1994*, Madrid, Cambridge University Press, 1998.
- CORREA, SOFÍA; CONSUELO FIGUEROA, ALFREDO JOCELYN-HOLT, CLAUDIO ROLLE Y MANUEL VICUÑA, *Historia del siglo XX chileno. Balance paradójica*, Santiago, Editorial Sudamericana, 2001.
- CRUZAT, XIMENA Y DANIEL JEREZ, “Transporte urbano de Valparaíso, 1920 - 1932”, tesis para optar al título de profesor de Historia y Geografía, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1990.
- DE RAMÓN, ARMANDO, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*, Santiago, Catalonia, 2007.
- DRAKE, PAUL, *Socialismo y populismo. Chile, 1936-1973*, Valparaíso, Ediciones Universitarias Valparaíso, 1992.
- ERRAZURIZ, TOMÁS, “El Asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927”, *Historia*, N° 43, Santiago, 2010, pp. 357-411.
- ERRAZURIZ, TOMÁS, “La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago 1927-1931)”, *Historia*, N° 47, Santiago, 2014, pp. 313-354.
- ESTRADA, BALDOMERO, “Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso, 1850-1950”, en Baldomero Estrada (ed.), *Valparaíso. Progresos y conflictos de una ciudad puerto, 1830-1950*, Santiago, RIL Editores, 2012, pp. 135-164.
- LÓPEZ, ELVIRA, “El proceso de la formación de la burocracia estatal chilena, 1810-1930”, en Iván Jaksic y Francisca Rengifo (eds.), *Historia política de Chile, 1810-2019. Tomo II Estado y sociedad*, Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2017, pp. 55-86.
- MARDONES, MARCELO, “Ciudad, transporte público y política municipal. El informe de la Comisión de Ingenieros sobre la movilización colectiva en Santiago de Chile, 1935”, en Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila (eds.), *Urbanismo y Transporte público. Miradas al siglo XX*, Santiago, RIL Editores, 2018, pp. 73-92.
- MARDONES, MARCELO, “Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1938-1941”, *Tiempo Histórico*, N° 8, Santiago, 2014, pp. 115-134.
- MEDINA, CRISTIÁN, “El proceso económico”, en Joaquín Fernandois (ed.), Olga Ulianova (coord.), *América Latina en la Historia Contemporánea, Chile mirando hacia adentro, Tomo 4, 1930-1960*, Barcelona, Fundación Mapfre, 2015.
- MUÑOZ, EDUARDO, “Efectos de la crisis de 1929 en los sectores populares de Valparaíso: una visión desde el diario La Unión”, en Baldomero Estrada (ed.), *Valparaíso. Progresos y conflictos de una ciudad puerto, 1830-1950*, Santiago, RIL Editores, 2012, pp. 115-134.

- ORTIZ, EDUARDO, *La gran depresión. Impacto en Chile*, Santiago, Liberalia Ediciones, 2016.
- PÁEZ, PABLO, “El saneamiento y la destrucción de la ‘ciudad moderna’. El cierre de un ciclo de modernización urbana en Valparaíso (1870-1920)”, tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2018.
- PINTO, ANÍBAL, *Chile, un caso de desarrollo frustrado*, Santiago, Editorial Universitaria, 1973.
- RAMÍREZ NECOCHEA, HERNÁN, *Origen y formación del Partido Comunista de Chile*, Santiago, Editorial Austral, 1965.
- ROMERO, JOSÉ LUIS, *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2010.
- SALAZAR, GABRIEL Y JULIO PINTO, *Historia Contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores*, Santiago, Lom Ediciones, 2002.
- VERGARA, ANGELA, “Los trabajadores chilenos y la Gran Depresión, 1930-1938”, en Paulo Drinot y Alan Knight (coords.), *La Gran Depresión en América Latina*, México, Fondo de Cultura Económica, 2015, pp. 73-108.
- WALTER, RICHARD, *Politics and Urban Growth in Santiago, Chile, 1891-1941*, Stanford, Stanford University Press, 2005.