

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993*

Adapt and repair. The bodywork industry and collective transportation in Santiago de Chile under neoliberal policies, 1983-1993

Adaptar e reparar. A indústria de carrocerias e o transporte público urbano de Santiago do Chile sob as políticas neoliberais, 1983-1993

WALDO VILA MUGA

Universidad Diego Portales, Santiago, Chile.

waldo.vila@mail.udp.c

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9669-1472>

Recibido/Received: 02/04/2025. Aceptado/Accepted: 09/01/2026 .

Cómo citar/How to cite: Vila Muga, W., “Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 57 (2026): 29-51. DOI: <https://doi.org/10.24197/vvz12e82>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: El artículo analiza el desempeño de la industria carrocera y su relación con el servicio de transporte urbano de Santiago de Chile durante la década de 1980, inserto en el proceso de desregulación del transporte de pasajeros llevado a cabo por la dictadura chilena (1973-1990). Este sector se vio beneficiado por la apertura comercial registrando un importante aumento de autobuses importados, ingresando al país chasis para ser carrozados localmente. A su vez, el poder económico de los dueños de vehículos que estaban a cargo del transporte público permitió

* Este trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto de Investigación Fondecyt de iniciación N°11220244, “Neoliberalismo, transporte y ciudad. La desregulación de la locomoción colectiva en Santiago de Chile, 1979-1991” a cargo del investigador Waldo Vila, financiado por ANID Chile y patrocinado por la Universidad Diego Portales.

establecer una estrecha alianza con la industria carrocera, encargada de la renovación y reparación del material rodante. Se postula que, a partir de las experiencias del uso cotidiano de los vehículos se definió un diseño local, como una particular experiencia de ensamble entre partes y piezas importadas y desarrollo tecnológico local logrando transformarse en el periodo de estudio en una particular industria nacional.

Palabras clave: Industria de carrocerías; transporte público; desregulación; Santiago de Chile; siglo XX.

Abstract: The article analyzes the performance of the bodywork industry and its relationship with the urban transport service in Santiago, Chile, during the 1980s, within the process of deregulation of passenger transport carried out by the Chilean dictatorship (1973-1990). This sector benefited from commercial liberalization, recording a significant increase in imported buses and the entry of chassis to be bodyworked locally. At the same time, the economic power of the collective transport union allowed for the establishment of a close alliance with the bodywork industry, responsible for the renewal and repair of rolling stock. It is argued that, based on the everyday use experiences of the vehicles, a local design was defined, as a particular assembly experience between imported parts and pieces and local technological development, ultimately transforming into a unique national industry during the study period.

Keywords: bodywork industry; urban transport service; process of deregulation; Santiago de Chile; 20th century.

INTRODUCCIÓN

“A lo largo de toda su historia, la actividad del transporte urbano de pasajeros ha adolecido de falta de materia prima. Como cualquier industria, la materia prima es indispensable para que todo marche a la perfección y se obtengan utilidades justas. La materia prima de la locomoción colectiva son los buses y microbuses. Y, por desgracia, nunca se ha logrado estar a la par de las exigencias de la vida moderna”.

“Plan de renovación masiva de material rodante”,
Sobre Ruedas, N°18, noviembre de 1980.

La historia del transporte urbano de pasajeros ha sido abordada por la historiografía como un campo estratégico para comprender los procesos de modernización, intervención estatal y transformación tecnológica en las ciudades contemporáneas. En América Latina, el desarrollo de los sistemas de transporte público se articuló tempranamente con la expansión urbana, la industrialización sustitutiva y la creciente movilidad cotidiana de

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

amplios sectores sociales, configurando arreglos institucionales diversos entre actores privados, gremiales y estatales (Romero, 1976; Miralles-Guash, 2002; Almandoz, 2013). En este marco, el caso chileno presenta una trayectoria singular, marcada por una fuerte presencia de pequeños propietarios organizados gremialmente y por una intervención estatal intermitente que alcanzó su máxima expresión con la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE).

Este artículo analiza el desempeño de la industria de carrocerías y su relación con el transporte público urbano de Santiago de Chile durante la década de 1980, en el contexto del proceso de desregulación del transporte de pasajeros impulsado por la dictadura militar (1973–1990). Más que examinar empresas privadas consolidadas, el trabajo se centra en un sector altamente atomizado, compuesto por choferes-propietarios —los denominados “hombres-máquina”— cuya principal forma de organización fue gremial y no empresarial. Paradójicamente, el único actor que operó como empresa de transporte urbano en sentido estricto fue el Estado, a través de la ETCE, lo que generó una tensión estructural que atraviesa todo el siglo XX y que resulta clave para comprender los posicionamientos políticos y económicos del gremio.

Sostenemos que la desregulación neoliberal, lejos de producir una modernización empresarial del sector privado, profundizó esta vía gremialista, favoreciendo formas de adaptación técnica centradas en la reparación, el reciclaje y el ensamblaje artesanal de tecnologías importadas. En este escenario, la Fábrica de Carrocerías de Santiago —dependiente de la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros (AGMTP)— constituye un caso particularmente revelador. Su trayectoria permite observar cómo, en pleno contexto de desindustrialización y liberalización económica, emergió un taller de producción limitada que combinó saberes técnicos acumulados, experiencias de uso cotidiano y una lógica corporativa, sin alcanzar una producción seriada ni una verdadera empresarialización.

Desde una perspectiva de historia material del transporte urbano y de los estudios sobre reparación y uso de la tecnología (Krebs y Weber, 2021), el artículo explora las condiciones que hicieron posible esta experiencia, sus límites técnicos y económicos, y su relación con los cambios políticos que culminaron en la reforma del transporte público impulsada por los gobiernos democráticos a partir de 1990.

1. LAS ASOCIACIONES GREMIALES DE TRANSPORTE COLECTIVO Y SU ROL EN LA CONFORMACIÓN DE LA INDUSTRIA CARROCERA.

La industria de confección y reparación de autobuses nace estrechamente ligada a individuos vinculados al negocio y tiene más de un siglo operando en Santiago de Chile. En un principio se emplazó en pequeños talleres artesanales, logrando progresivamente una mayor tecnificación tanto de la mano de obra como de la tecnología empleada en el proceso de producción. Una de las primeras experiencias registradas fue la Sociedad Nacional de Autobuses (SNAB), que prestó servicios desde 1915 con sede en la capital. Definida como una sociedad “eminente popular”, su intención fue encarar “el problema de proporcionar un sistema de locomoción rápido, cómodo y barato”¹.

Figura 1. Fotografía retrata el trabajo en la construcción de carrocerías, realizados por los operarios de la SNAB en los talleres de Santiago.



Fuente: “Nuevos medios de locomoción”, *Zig – Zag*, N°526, 20 de marzo de 1915, s/p.

Para ello, la SNAB puso a la venta acciones a los posibles interesados de participar en el negocio (adquiribles mediante el envío por correo del

¹ “Prospecto de la Sociedad Nacional de Auto-Buses”, *El Mercurio*, Santiago, 14 de febrero de 1915, s/p.

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

dinero y un formulario aparecido en la prensa de la época), e instaló su centro de operaciones en la esquina de calle Conferencia y Blanco Encalada en el sector de Estación Central, por entonces uno de los núcleos industriales de la capital chilena debido a la cercanía con la línea del ferrocarril longitudinal². Esta empresa, junto con ofrecer un servicio público, se dedicó a la importación de chasis para ser carrozados en el país. Su personal, tanto para el servicio como para su “taller-maestranza”, fueron alumnos de la casa de acogida San Vicente de Paul, que por entonces educaba a jóvenes de escasos recursos en oficios como carpintería, tapicería y de forma incipiente en mecánica; buscando con ello, “formar un gremio consiente, sano y de hijos del país”³.

Figura 2. Fotografía de Autobús de la SNAB n las calles de Santiago.



Fuente: “Nuevos medios de locomoción”, *Zig – Zag*, N°526, 20 de marzo de 1915, s/p.

Los dueños y accionistas de esta nueva empresa se mostraban orgullosos por su iniciativa, destacando su carácter nacional. Se esperaba

² “Constitución SNAB”, *Zig – Zag*, N°523, 27 de febrero de 1915, s/p.

³ “Los talleres de la SNAB”, *Zig – Zag*, N°526, 20 de marzo de 1915, s/p.

que, “esta nueva industria se arraigue en el país y en condiciones que en un futuro no lejano se independice en absoluto del extranjero. Hay para las industrias nacionales, sean extractivas, como el fierro, cobre, maderas, manufactureras; fábricas de vidrios, curtidurías, etc., un amplio y nuevo horizonte para la colocación de sus productos”⁴. Con este tipo de propuesta, la SNAB buscaba establecer una clara distancia del monopolio de capitales extranjeros establecido por la Compañía de Tranvías, por entonces controlada por inversores alemanes y que importaba los carros manufacturados de los grandes centros industriales del mundo desarrollado, manejando además la provisión de energía eléctrica para la ciudad⁵.

Debido al auge experimentado por los vehículos motorizados durante la década de 1920, este tipo de emprendimiento fue aumentando en paralelo a la ferviente actividad gremial que reunió a los distintos actores involucrados en el transporte de pasajeros. Entre ellos destacaron especialmente los choferes, oficio desarrollado en un principio de forma particular, conduciendo los automóviles de las familias más pudientes, para luego explotar servicios comerciales. Debido a la mayor capacitación que se debía tener para la conducción de un vehículo, implicando conocimientos de mecánica y nociones de tránsito, los choferes fueron unos de los grupos de trabajadores más organizados de comienzos de siglo y pilar de lo que posteriormente fue conocido como el *gremio del rodado*, es decir, aquellos individuos y trabajadores vinculados en alguna faceta del negocio del transporte sobre ruedas (Vila, 2021). De hecho, los choferes se asociaron tempranamente: en 1907 nace la Sociedad de Socorros Mutuos Manuel Montt, la que durante décadas veló por la seguridad social de sus afiliados, construyendo incluso en 1925 una población para sus miembros, la que hasta el día de hoy está ubicada en el sector norte de Santiago.

Para 1916 nace, al alero de la Sociedad de Socorros Manuel Montt, el primer Sindicato de Choferes de Chile, organismo pionero que reunió a

⁴Ibid.

⁵ Para más detalles del desarrollo de la Compañía de Tranvías de Santiago y su impacto en la ciudad en las primeras décadas del siglo XX, ver Allen Morrison, *Los Tranvías de Chile*, Santiago, Ricavventura, 2008, pp. 57-75. Elisabet Prudent Soto, “Modernização urbana e mobilidade: Itinerários do bonde em Santiago do Chile, 1857-1934”, Tese apresentada para o Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutora em História, São Paulo, 2018.

gran parte de los conductores de Santiago en una sola institución. Su origen está vinculado a la figura del sacerdote jesuita Fernando Vives Solar, conocido como uno de los promotores del sindicalismo chileno y formador de figuras claves en el desarrollo del pensamiento social cristiano, tales como el jesuita Alberto Hurtado y el dirigente Clotario Blest. El religioso, decidió ayudar a los choferes luego de una estadía en Europa, donde se interiorizó de los diversos tipos de organizaciones laborales del viejo continente. Para ello, formó un grupo de personas dedicadas al estudio de los problemas sociales, entre quienes surgió la inquietud de avanzar “hacia la formación de grupos escogidos capaces de influir en las masas para organizarlas. Fruto de este esfuerzo nacieron los sindicatos de choferes, de tranviarios y ferroviarios”⁶. En el caso de los conductores, Vives redactó los estatutos del sindicato, los que fueron catalogados por sus integrantes como “un modelo de organización por lo rígido de los preceptos y amplio espíritu de mejoramiento colectivo, dentro de un bien entendido concepto de compañerismo y humanidad”⁷.

El primer presidente de la asociación fue el dirigente Rafael Miranda, quien trabajó de manera estrecha con el padre Vives en la confección de los estatutos e impulsó en paralelo la creación de dos cooperativas que para 1920 poseía “dos sucursales girando con un respetable capital y contando con el crédito y la confianza del comercio en general”⁸. Esta última iniciativa, buscó proveer a los choferes y talleres mecánicos de repuestos e insumos importados a bajo costo, para lo cual se exigía una cuota que permitía juntar capital y comprar por mayor a las casas comerciales.

Para entonces, este tipo de organizaciones más que realizar reivindicaciones sectoriales o laborales, operaba con la lógica de la ayuda mutua, aunque también su intención era participar como actor en la incipiente discusión pública sobre la regulación del tránsito de los vehículos motorizados por la ciudad. En paralelo, se realizaba una acción educativa para los socios, “fomentando la instrucción teórica y práctica, con la creación de bibliotecas y escuelas profesionales, organizando círculos de estudio, conferencias, viajes, etc. y empleando todos los

⁶ “El reportaje del día. La entrevista al padre Fernando Vives”, *La Acción*, Santiago, 20 de septiembre de 1931, en *Escritos del padre Fernando Vives Solar*, Santiago, Fuentes para la Historia de la República, Volumen V, Centro de Investigaciones Barros Arana, Dibam, 1993, p. 132.

⁷ “El Sindicato de Chauffeurs de Chile. Historia de su formación hasta su estado actual”, *El Chofer*, N°2, julio de 1925, pp. 3 a 13.

⁸ Ibid.

medios posibles para elevar la cultura del chofer”⁹. Este fin altruista, que predominó en gran parte de las organizaciones sociales de aquella época - entre las cuales destacaban los clubes obreros, las filarmónicas, las sociedades barriales, etc.- significó siempre una fuente de orgullo para sus integrantes.

Hacia la década de 1930, las asociaciones vinculadas al gremio del rodado se fueron diversificando de acuerdo con los múltiples medios de movilización, apareciendo en 1931 el Sindicato General de Dueños de Autobuses de Santiago, que reunió a los propietarios de vehículos dedicados al transporte de pasajeros. En gran parte sus miembros correspondían a individuos que encabezaban emprendimientos familiares, contando la mayoría con uno o dos vehículos. Uno de sus primeros logros como organización fue la adquisición en 1939 de cien chasis de autobuses los que fueron carrozados en el país, operación realizada mediante la entrega de créditos a los asociados y que permitió una renovación del material rodante mejorando un servicio que ya arrastraba fuertes críticas por parte de la población debido a su mala calidad¹⁰.

Para 1951, durante la Cuarta Convención Nacional de Dueños de Autobuses, el gremio alertaba sobre la antigüedad de los vehículos y su incapacidad de renovación, lo que perjudicaba el servicio y exponía a dejar sin movilización a importantes sectores de la población, señalando que esta situación se había producido por la falta de apoyo de las autoridades. Este hecho se revirtió en parte en 1960, cuando el gobierno de Jorge Alessandri (1960 – 1964) entregó al Sindicato una partida de doscientos buses carrozados en el país, reconociendo en aquella oportunidad el aporte de los autobuseros en la movilización de los habitantes de Santiago, prometiendo realizar gestiones ante el Banco del Estado, con el fin de ofrecer créditos convenientes para continuar la labor de renovación del material rodante¹¹.

Sin embargo, este esfuerzo se vio reducido en las administraciones de Eduardo Frei Montalva (1964 - 1970) y Salvador Allende (1970 - 1973) que apostaron por una mayor intervención estatal en el servicio a través de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE), que operaba

⁹ Ibid.

¹⁰ “Datos para la historia”, *Sobre ruedas*, N°3, mayo-junio de 1980. Sobre las críticas al sistema de movilización colectiva de aquel entonces ver Marcelo Mardones, “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”, *Revista Tiempo Histórico*, N°8, 2014.

¹¹ “Datos para la historia”, *Sobre ruedas*, N°3, mayo-junio de 1980

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

desde 1953 y que había establecido servicios en Santiago, Valparaíso, Antofagasta y Concepción. Este proceso ascendente de control fiscal sobre el rubro llevó a que los autobuseros se inclinara tempranamente hacia posturas ligadas a la derecha política, más aún luego de la traumática experiencia del Sindicato bajo el gobierno de la Unidad Popular (UP). Para entonces el gremio fue un actor relevante en el boicot realizado por los transportistas durante octubre de 1972, dejando a gran parte de las ciudades del país sin movilización, alegando el fin de las regulaciones y restricciones que operaban sobre la actividad. (Castillo, Mardones, Vila, 2017).

Ante las evidencias expuestas anteriormente, no fue extraño el apoyo del gremio del transporte al golpe de Estado cívico-militar de septiembre de 1973 y sobre todo a la figura de Pinochet, siendo un gremio con acceso al poder durante la dictadura y representativo de los sectores medios que vieron amablemente el violento fin de la UP (Casals, 2023). Esto generó un estrecho vínculo entre las nuevas autoridades y los dirigentes, traducido en un inmediato apoyo a las medidas que buscaran aumentar la oferta de movilización mediante la importación de chasis para ser carrozados en Chile, los que alcanzaron en 1975 una cifra mayor a quinientas unidades y que fueron dirigidas para conductores y dueños de vehículos de todo el país y adquiridos gracias a créditos con facilidades y garantías estatales. A esto se sumó una importante cantidad de buses Mercedes Benz 1114 carrozados en Argentina, los que fueron asignados mediante los mismos mecanismos (Castillo y Vila, 2023).

Para 1981, aprovechando las buenas condiciones para el endeudamiento que trajo consigo la política económica aperturista del gobierno militar, la AGMTP -que había remplazado ese mismo año al histórico Sindicato de Dueños de Autobuses- se sintió en condiciones de proponer a sus asociados una “renovación masiva de material rodante”, en base a favorables créditos negociados con la banca, que estipuló una reducción inédita en las garantías, permitiendo la adquisición de chasis que serían carrozados por los dueños de vehículos¹². Para ello se estableció la Fábrica de Carrocerías, la que sin embargo tuvo un complicado inicio, producto de la recesión económica en la que entró el país en 1982, que entre otras consecuencias frustró los planes de remplazo de vehículos que se estaba preparando. A pesar de estas dificultades, para 1983 la planta ya

¹² “Plan de renovación masiva de material rodante”, *Sobre ruedas*, N°18, noviembre de 1980.

se encontraba operativa, alcanzando así el gremio uno de sus anhelos más deseados a lo largo de su trayectoria.

Se observa así cómo a lo largo del siglo XX se fue consolidando el vínculo entre los dueños de vehículos de pasajeros y la industria carrocera, pasando por momentos de mayor y menor producción. Sin embargo, esta nunca llegó a convertirse en una industria de mayor complejidad, sobre todo por la alta atomización de los autobuseros, sumado al escaso apoyo fiscal. En tal sentido, es necesario consignar que bajo el periodo de funcionamiento de la ETCE, la empresa buscó modernizar el sistema y competir con los privados y a pesar de poseer una importante capacidad instalada producto de que en sus orígenes se hizo cargo de las operaciones tranviarias -con sus respectivas maestranzas- nunca le interesó producir o carrozar vehículos, sino que importó distintos modelos de diferentes orígenes, los que por lo general fueron complejos de mantener debido a la diversidad de tecnología involucrada, convirtiéndose este hecho uno más de los que contribuyeron a su cierre en 1981 (Mardones y Vila, 2023).

2. LA FÁBRICA DE CARROCERÍAS DE SANTIAGO: UN EPISODIO DE INDUSTRIALIZACIÓN POPULAR EN UN RÉGIMEN NEOLIBERAL

En marzo de 1983, el presidente de la AGMTP Manuel Navarrete anunciaba orgulloso que la Fábrica de Carrocerías abría sus puertas, reiniciando sus funciones con “maquinaria nueva y moderna” en la comuna de Quinta Normal, al poniente de Santiago y caracterizada históricamente por una vocación industrial. Con un capital inicial de dos millones de pesos, el dirigente comentaba que el lugar “atenderá a todos los asociados de nuestra organización en materia de construcción, renovación o reparación de carrocerías, tomando en cuenta la responsabilidad, seriedad, cumplimiento y calidad de sus trabajos”. Agregaba también que esta iniciativa contaba con “el respaldo del gremio y apoyo de la dirección de la institución”, aclarando que “esta fábrica legal y tributariamente pertenece a todos los asociados representados por la AGMTP” para quienes iría en directo beneficio sus labores¹³.

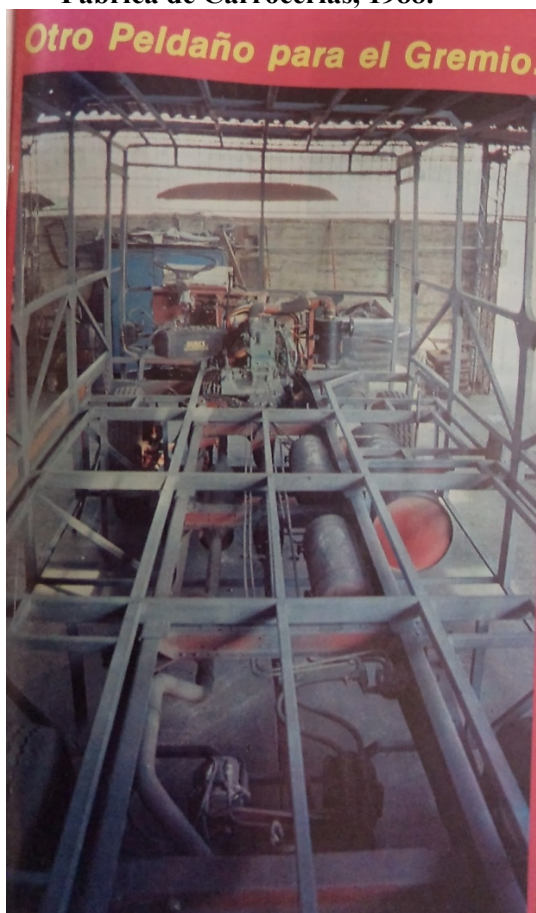
Para entonces, trabajaban en las faenas 26 “maestros especializados” al mando de un jefe de taller. Ellos operaban máquinas tales como “guillotinas, dobladoras, soldadoras, pulidoras, taladros”, entre otras,

¹³ “Totalmente remozada reinició sus actividades de Fca. de Carrocerías”, *Sobre ruedas*, N° 27, enero-febrero-marzo 1983.

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

quienes hasta septiembre de aquel año habían reparado un total de 246 vehículos. En una visita se la revista *Sobre ruedas* al lugar, se constató “el alto grado de eficiencia y la febril actividad que se desarrolla allí con el personal y modernas maquinarias adecuadas para estas labores”¹⁴.

Figura 3. Fotografía del chasis de un bus en proceso de carrozado, Fábrica de Carrocerías, 1988.



Fuente: Fábrica de Carrocerías, Portada revista *Sobre ruedas*, N°62, julio de 1988.

Uno de los desafíos inmediatos que enfrentaron las instalaciones fue la reparación de vehículos afectadas por las Jornadas Nacionales de Protesta, que desde 1983 y a través de la movilización popular buscaron

¹⁴ “Fábrica de carrocerías del gremio en pleno funcionamiento”, *Sobre ruedas*, N°30, julio-agosto 1983.

desestabilizar al gobierno dictatorial (Garcés y de la Masa, 1985; Pérez, 2022). En la refriega callejera muchos autobuses fueron atacados y en algunos casos completamente incendiados, principalmente por que los manifestantes conocían el vínculo existente entre estos individuos y el régimen (Casals, 2023). Así, en otro acercamiento de la revista *Sobre ruedas* a los talleres, se constató como los técnicos realizaban el proceso de reconstrucción de un autobús de la Línea Renca- San Pablo- Ñuñoa, que unía los sectores oriente y norponiente de la capital. La máquina llegó al establecimiento totalmente quemada, estimando su tiempo de reparación en un mes de trabajo.

La repetición de estos eventos puso en alerta al gremio, debido a que muchos asociados no se encontraban en la capacidad económica para realizar las continuas reparaciones producidas por el descontento popular, que solo en los meses iniciales de 1983 habían dejado el saldo de tres autobuses completamente quemados y varios otros con daños de mediana gravedad. Así, durante aquel año se gestión por parte del Departamento de Choques -perteneciente a la AGMTP- la contratación de un seguro para los asociados, el que se pagaría por medio de una cuota y que respondería en caso de “ataque terrorista”, donde resultara incendiada o destruida la máquina, la que debería ser derivada a la Fábrica de Carrocerías, para su completa refacción¹⁵.

Esta situación afectaba sobre todos a los autobuses que prestaban recorridos por las poblaciones periféricas de Santiago, contabilizando en septiembre de 1984 un número de 61 vehículos completamente incendiadas. Junto a estos daños mayores, también los vehículos sufrían la constante quebrazón de sus vidrios, siendo afectados 2.340 autobuses en el mismo periodo, la mayoría de los cuales eran enviados a la Fábrica de Carrocerías, que trabajaba incluso en doble turno con el fin de cumplir los compromisos con los dueños de vehículos y choferes. Para entonces se alertó por parte de los dirigentes de la existencia de más de una veintena de poblaciones -entre ellas la Pablo de Rokha, La victoria, José María Caro, El Cortijo o Villa Francia- donde era imposible ingresar los días de protesta y que ante el riesgo y falta de seguridad, se aconsejaba a los

¹⁵ “El Departamento de choques procura atenuar los daños causados a buses de los asociados”, *Sobre ruedas*, N°33, enero-febrero-marzo 1984.

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

asociados no prestar servicio cuando se registraran actos vandálicos de cualquier tipo¹⁶.

Debido al aumento en el volumen de actividad, fue necesario introducir modificaciones y mejoras en el establecimiento, invirtiéndose durante 1984 cerca de tres millones de pesos en la pavimentación del patio de trabajos, cercano a los dos mil metros cuadrados, con el fin de ampliar la capacidad de las operaciones, comprándose nuevas herramientas y maquinarias por un costo de medio millón de pesos. Asimismo, en marzo de 1985, el directorio de la AGMTP informaba que la fábrica había tenido ganancias durante el último año por sobre los cuatro millones de pesos, con los cuales se habían costado los arreglos y el mejoramiento tecnológico, siendo traspasado el saldo a la Asociación, dando cuenta de un negocio altamente rentable para los autobuseros¹⁷.

Ante este éxito, los dirigentes plantearon la posibilidad de construir una Fábrica de Recauchaje para neumáticos, que funcionara en un terreno aledaño a la labor desarrollada en las carrocerías. Esto, ya que uno de los insumos que más había elevado su precio posterior a la crisis económica de 1982-1983 eran los neumáticos, los que debían ser cambiados por lo menos una vez al año y que a través del recauchaje, se les podía extender su vida útil a un menor costo. Sin embargo, esta idea no prosperó debido a la “constante alza de las divisas como a la inestabilidad de los aranceles”, aunque ello no impedía que en un futuro próximo se pudiera considerar. Esta iniciativa, demostraba la ambición de este grupo y su afán por lograr una mayor autonomía en el desarrollo de su negocio a través de la profesionalización en la mantención y reparación de sus autobuses, señalando que: las antiguas “desigualdades del mercado” que los perjudicaban, en sentido a no tener la capacidad propia de refaccionar sus vehículos, quedaban atrás mediante la labor de la Fábrica de Carrocerías, que les permitía competir en igualdad de condiciones entre los asociados¹⁸.

Con el fin de asegurar la cadena de producción y a la vez promover la economía entre los asociados, el gremio había impulsado también un importante proceso de aumento de capital en la Cooperativa – que cómo vimos funcionaba desde 1920- la que duplicó sus aportes entre 1981 y 1983, pasando de siete a catorce millones de pesos. Así, se logró una

¹⁶ “2.340 buses con vidrios quebrados y otros 61 incendiados”, *Sobre ruedas*, N°35, julio-agosto-septiembre 1984.

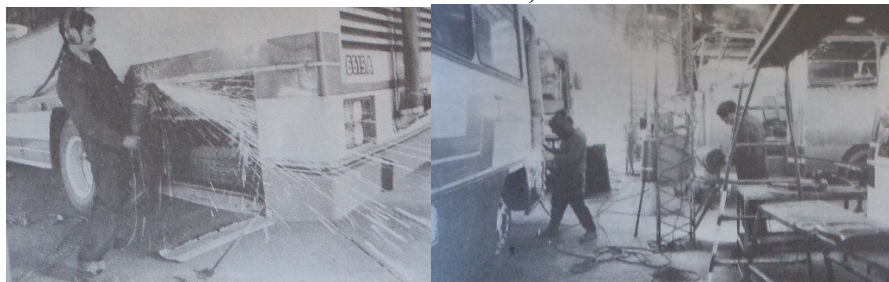
¹⁷ “Modernización en carrocerías”, *Sobre ruedas*, N°37, diciembre 1984-abril 1985.

¹⁸ “Llamado a la unidad y cooperación”, *Sobre ruedas*, N°37, diciembre 1984-abril 1985

estabilidad financiera que posibilitó la importación en mayor volumen de insumos y repuestos, los que para 1985 alcanzaron más de seis mil unidades vendidas. Entre ellos se encontraban especialmente los neumáticos y también piezas y partes de motor, los que se obtenían con un trato más accesible de las casas comerciales, abasteciendo a los asociados con precios más bajos que los del mercado, aunque en muchos casos los vaivenes del dólar perjudicaban los negocios a largo plazo¹⁹.

Con todo, la Fábrica de Carrocerías continuaba operando a plena capacidad y para 1985 contaba con un capital de doce millones de pesos, empleando a cincuenta personas entre técnicos y administrativos. Ese año habían pasado por los talleres más de mil autobuses, en su mayoría debido a choques, aunque también se realizaban refacciones y mantenciones periódicas programadas por los propietarios, sobre todo en ámbitos como los ajustes de motor o revisión de frenos y balatas. De acuerdo con un cálculo de la jefatura, esto significaba atender 86 por mes de trabajo, reparando 3,44 vehículos por día laboral. Sin duda esos números los posicionaban como uno de los principales establecimientos de su tipo en la capital.

Figuras 4 y 5. Fotografías de los trabajos desarrollados al interior de la Fábrica de Carrocerías, 1987.



Fuente: Fábrica de Carrocerías, *Sobre ruedas*, N°47, febrero de 1987.

Sobre esto, los dirigentes señalaron que la labor se había “llevado con un criterio absolutamente gremialista, atendiéndose a socios de todas las líneas, solucionando sus problemas mecánicos, como también económicos, al otorgar facilidades de pago cuando el caso lo requería”. En tal sentido, los directivos auguraban un promisorio futuro, anunciando al mismo tiempo planes de ampliación, debido a que el volumen de trabajo

¹⁹ “El abastecimiento de repuestos problema vital para el gremio”, *Sobre ruedas*, N°40, noviembre-diciembre-enero-marzo 1985-86

estaba exigiendo un mayor espacio para atender bien a los clientes y cumplir con los tiempos de refacción; teniendo siempre en cuenta el devolver los vehículos a operaciones lo antes posible, con el fin de no causar mayor perjuicio a sus dueños²⁰.

En ese marco, y junto al alza de las jornadas de protestas, que acarrearaban el consecuente ataque a los buses, el gremio creó la empresa Vidrierías Sur, que operó desde 1986 como una sucursal de la Fábrica de Carrocerías, emplazada a un costado de ésta. El nuevo recinto permitió la producción de parabrisas y ventanas laterales a un menor costo, contando además con disposición permanente de repuestos de este tipo, con el fin de realizar rápidamente las reparaciones²¹.

Para 1987 las instalaciones continuaron renovándose, construyendo un casino para los empleados y creando nuevas secciones, cobijando un máximo de veinte y cinco autobuses para ser reparados al unísono. El trabajo mecánico se desarrollaba en cuadrillas de tres “maestros expertos”, que realizaban un diagnóstico sobre los problemas con que llegaba la máquina y establecían el proceso que debía seguir en los distintos departamentos con que contaba la Fábrica. A la vez poseía, “una bien abastecida bodega [que] permite tener a la mano los repuestos y demás elementos que se requieren de tal manera que en beneficio del dueño de la máquina que allí es llevada por accidente o simple decisión de modernización, vuelva cuanto antes a su trabajo, evitando las pérdidas que significa su paralización por largos periodos”²².

Considerando el crecimiento que había experimentado la actividad, el mismo año los dirigentes consideraban planes de expansión, expresando su anhelo a contar en el mediano plazo con “la capacidad de carrozar los chasis que sean internados al país para mejorar el servicio de autobuses requeridos por la comunidad para su diario desenvolvimiento”, teniendo en cuenta que ya se contaba con un recinto por sobre los 2.600 metros cuadrados y que daba empleo a 74 personas²³. Así, se manifestaba nuevamente la necesidad de lograr una mayor capacidad de gestión en el servicio, a través de la renovación de su material rodante, condición de la que históricamente había adolecido. Esto teniendo presente los nuevos

²⁰ “Carrocerías: cumple con la visionaria iniciativa de contar con su propia reparadora de carrocerías”, *Sobre ruedas*, N°41, abril 1986.

²¹ “Como nació FEMACAR”, *Sobre ruedas*, N°58, marzo de 1988.

²² “3.36 máquinas por día puede entregar reparadora de carrocerías”, *Sobre ruedas*, N°44, febrero 1987

²³ “Otra etapa de FEMACAR”, *Sobre ruedas*. N°62, julio de 1988.

problemas que se observaban en la actividad, ya que a partir de esta época la reparación de los autobuses -hasta entonces concentrada en resolver choques y problemas mecánicos en general- sumó un nuevo aspecto, la mantención de los motores con el fin de que emitieran menos contaminantes, considerando los problemas que estaba causando en Santiago el aumento del smog.

Efectivamente, tal como lo han abordado recientes investigaciones, desde fines de la década de 1970 la capital chilena comenzó a subir sus niveles de polución del aire, convirtiéndose hacia 1985 en un problema que se tomó la agenda pública durante los inviernos, cuando el aumento de material particulado y gases producía el recrudecimiento de las enfermedades respiratorias, sobre todo en niños y adultos mayores, convirtiendo el asunto en una importante preocupación para las autoridades. En parte el fenómeno fue causado por el aumento del parque vehicular, tanto de automóviles como de autobuses, el que fue posible gracias a la liberalización de aranceles de internación de vehículos llevada adelante por la Dictadura. Obligando a tomar nuevas disposiciones frente al problema, como la revisión periódica de gases y mantención de los motores, sobre todo de los autobuses del transporte de pasajeros, quienes, debido a su mayor presencia en las calles, fueron sindicados como los principales responsables de la mala calidad del aire que respiraban los santiaguinos (Castillo y Vila, 2024).

Lograr revertir esa opinión significó una nueva etapa para la Fábrica de Carrocerías, que mediante la compra de nueva tecnología buscó responder a la necesaria reducción de la contaminación del aire de Santiago. Para ello, en 1988 invirtió la suma de once millones de pesos con el fin de dotar a las instalaciones con un laboratorio para bombas de inyección diésel, el cuál fue construido en dependencias especiales, contratando personal calificado para su funcionamiento. Así se buscaba optimizar el rendimiento de los motores, realizando los dirigentes una campaña de información a sus asociados sobre este nuevo servicio²⁴.

En gran parte, estas modernizaciones buscaban responder a las cada vez más exigentes revisiones técnicas exigidas por la autoridad, las que durante este periodo se diversificó, exigiendo un chequeo mecánico una vez al año -es decir al vehículo completo- y otro de gases cada cuatro meses, con el fin de vigilar que las emisiones no causaran mayor daño al medio ambiente. La fiscalización en las calles de estas normas fue

²⁴ “Moderno laboratorio para bombas de inyección diesel inaugura FAMECAR”,

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

creciendo con el tiempo, implicando las faltas graves el retiro de la máquina de circulación, lo que causaba un perjuicio importante a su dueño, tanto por las multas que debía pagar, como por los días que no podía utilizar el autobús²⁵.

En ese marco, durante 1989 las autoridades de transporte introdujeron una modernización material al transporte de pasajeros con el fin de paliar la contaminación y que significó un nuevo reto para la Fábrica de Carrocerías: la instalación de tubos de escape posterior y elevado. Esta innovación obligó a la postura de un caño de acero inoxidable en la parte trasera de los vehículos, elevando así un par de metros la expulsión de los gases de la combustión que manaban por los tubos de escape. La medida debía ser fiscalizada por Carabineros, quienes se desplegaron por las diversas calles con el fin de vigilar su cumplimiento.

Figura 6. Fotografía de la fiscalización de Carabineros a la emisión de gases contaminantes, 1989.



Fuente: Revista *La Liebre*, año 3, 1, marzo de 1989.

Si bien los dueños de vehículos manifestaron su “incertidumbre en cuanto a los aportes que tal tubo de escape podía hacer en los afanes de descontaminación”, acataron la medida, la cual se hizo efectiva en un

²⁵ “Comisión metropolitana de descontaminación: una medida concreta para contrarrestar la grave crisis del smog”, *La Liebre*, año X, N°3, julio - agosto 1987. “Contaminación de Santiago y aportes del gremio”, *La liebre*, año X, N°4, septiembre - octubre 1987.

breve plazo²⁶. Para ello se habilitó una sección especial en la Fábrica, gestionando los materiales necesarios para realizar la modificación técnica y capacitando al personal, que, debido a la urgencia, en su mayoría debió abocarse a la instalación de los nuevos escapes, con el fin de evitar que los autobuses fueran retiradas de servicio²⁷.

Este tipo de iniciativas en trono a la reducción de los gases contaminantes se continuó replicando a inicios de la década de 1990, cuando la Fábrica sumó un nuevo servicio: la colocación de convertidores catalíticos. Para ello se asociaron con la empresa canadiense Engine Control System con el fin de poder adquirir “filtros catalíticos purificadores” que se adosarían a cerca de “cinco mil microbuses de las líneas adheridas”, para reducir “en un 95%” el aporte de los vehículos de pasajeros a la contaminación de la ciudad. El desarrollo de este convenio exigió que técnicos del país norteamericano vinieran a Santiago a capacitar al personal de la Fábrica, con el fin de enseñarles el proceso de instalación y mantención de los nuevos aparatos. Para la ocasión se realizó una especial ceremonia, que contó con la presencia de autoridades del Ministerio de Transportes, que había aprobado la importación de estos filtros, dando cuenta así de un apoyo del régimen a la labor que se estaba llevando adelante. Se proyectaba que para 1993 más de 3.000 autobuses ya contarán con los filtros, en una inversión que ascendía a los cuatro millones y medio de dólares ²⁸.

²⁶ "Tubo de escape nuevo desafío", *Sobre ruedas* 55-56, 5, enero-febrero 1988.

²⁷ Resolución N°66 “modifica resolución número 121/87, a Contaminación Modifica artículo para mayores exigencias para el servicio de locomoción colectiva 2 de octubre de 1989. Vol. 2190. ARNAD.

²⁸ “Ejecutivos canadienses y dirigentes del gremio recorrieron FEMACAR”, *Sobre ruedas*, N°98, febrero de 1992. “Filtros catalíticos en 3.000 micros de Santiago”, *Sobre ruedas*, N°101, mayo de 1992.

Figura 7. Fotografía del interior de la Fábrica de Carrocerías durante la realización de ceremonia de dirigentes AGMTP.



Fuente: Fábrica de Carrocerías, Sobre ruedas, N°98, febrero de 1992.

Para desarrollar esta labor, las instalaciones como su personal debieron ser certificados por las autoridades del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, quien debía vigilar el correcto funcionamiento de los filtros a través de la fiscalización en las calles. Para entonces, los directivos llamaban a todos los asociados de la AGMTP a realizar el arreglo de sus vehículos en el Fábrica de Carrocerías, indicando que el beneficio económico era innegable, ya que contaban con el mejor precio del mercado, considerando también que ofrecían “un servicio de primera”²⁹.

Se puede comprender así de qué manera el tema de la lucha contra la contaminación se convirtió a inicios de la década de 1990 en el incentivo más dinámico para el crecimiento de la Fábrica de Carrocerías, la que luego de una década había prosperado considerablemente y logrando convertirse en un negocio rentable, prestando una buena calidad de

²⁹ “FAMECAR. Un servicio de primera”, *Sobre ruedas*, N°115, agosto 1993.

servicio, aunque ello no fue suficiente para paliar el mal estado y antigüedad del parque de autobuses de Santiago. Por lo mismo, al retorno de la democracia, la administración de Patricio Aylwin (1990-1994) llevó adelante una profunda reforma al sistema de transporte público de Santiago, la cual se basó en retomar las atribuciones que la autoridad había perdido con el proceso desregulatorio llevado adelante durante la década de 1980. Exigiendo al gremio una modernización sustancial de material rodante, e imponiendo un nuevo esquema de regulación del servicio. Bajo este nuevo panorama, el gremio se fue concentrando en defender su posición, más que continuar con el desarrollo de sus proyectos de inversión, como la era la Fábrica de Carrocerías, por lo que desde entonces su actividad tendió a disminuir, desapareciendo a los pocos años.

CONCLUSIONES

El análisis de la Fábrica de Carrocerías de Santiago permite matizar las interpretaciones que asocian automáticamente la desregulación neoliberal con procesos de modernización productiva y empresarialización. En el caso del transporte público urbano de Santiago, las reformas aplicadas durante la década de 1980 facilitaron un aumento significativo del parque vehicular y estimularon la actividad de mantención y reparación, pero no dieron lugar a una transformación estructural del sector privado. Por el contrario, reforzaron una lógica gremial profundamente arraigada en la historia del rubro.

La experiencia estudiada revela una paradoja central: el derrocamiento del Estado empresario —encarnado en la ETCE— no dio paso a un empresariado moderno del transporte, sino que permitió la consolidación de un taller de carácter artesanal, con límites técnicos evidentes frente a una economía liberalizada y a una industria carrocera ya existente y en expansión, como el caso de Metalpar. En este sentido, la llamada “fábrica” operó más como una extensión institucionalizada de los antiguos garages de los hombres-máquina que como una industria en sentido pleno.

Este hallazgo sugiere interpretar la Fábrica de Carrocerías no como una expresión de modernidad, sino como una forma de adaptación regresiva “hacia adelante”: una recreación técnica de prácticas históricas de reparación y ensamblaje, funcional a la supervivencia del gremio, pero incapaz de responder a los desafíos de inversión, estandarización y renovación que imponía el nuevo contexto económico. La posterior imposición de la empresarialización del sistema, ya en democracia y sin

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

respaldo político ni social para el gremio, terminó por evidenciar los límites de esta vía gremialista.

En definitiva, el caso analizado contribuye a una comprensión más compleja del transporte urbano chileno, mostrando cómo las decisiones políticas que dismantelaron al Estado empresario abrieron espacio no a una modernización privada, sino a la persistencia de formas técnicas y organizativas arcaicas, cuya vigencia se extendió hasta comienzos de la década de 1990.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES DE ARCHIVO.

ARCHIVO NACIONAL DE LA ADMINISTRACIÓN (ARNAD). FONDO SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE.

EL CHOFER

EL MERCURIO

LA LIEBRE

SOBRE RUEDAS

ZIG-ZAG.

LIBROS Y ARTÍCULO.

Almandoz, Arturo (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago: Colección del Instituto de Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile.

Casals, Marcelo (2023). *Contrarrevolución, colaboracionismo y protesta. La clase media china y la dictadura militar*. Santiago: Fondo de Cultura Económica.

Castillo, Simón, Marcelo Mardones y Waldo Vila, (2017). *El estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

Castillo, Simón y Waldo Vila (2023). “La desregulación de la locomoción colectiva. Antecedentes y aplicación del proyecto neoliberal en el transporte de pasajeros en Santiago de Chile, 1974-1983”, *Revista Tiempo Histórico*, N°26, pp. 15-36.

Castillo, Simón y Waldo Vila (2024). “Los efectos ambientales de la desregulación de la locomoción colectiva: el surgimiento del smog como problema urbano. Santiago de Chile, 1975-1989”, *Revista Historia de la UdeC.*, N° 31, pp. 1-35.

Escritos del padre Fernando Vives Solar (1993). Santiago: Fuentes para la Historia de la República, Volumen V, Centro de Investigaciones Barros Arana, Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos.

Figueroa, O. (1990). “La desregulación del transporte colectivo en Santiago: balance de diez años”, *EURE*, N°49, pp. 23-32.

García Heras, Raúl (1994). *Transportes, negocios y política. La compañía Anglo-Argentina de tranvías, 1876 – 1981*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Garcés, Mario y Gonzalo de la Masa (1985). *La explosión de las mayorías: protesta nacional 1983-1984*. Santiago: Educación y Comunicación.

Hardoy, Jorge (1988). “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina”, en Jorge Enrique Hardoy y Richard Morse (comps.), *Repensando la ciudad de América Latina*, Buenos Aires, GEL.

Krebs, Stefan y Heike Weber (edit.)(2021). *The persistence of technology. Histories of repair, reuse and disposal*. Berlín: Transcript.

Mardones, Marcelo y Waldo Vila (2023). “Desmontando lo público, Neoliberalismo, racionalización y cierre de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) en el Chile urbano, 1974-1982”, *Estudios Avanzados*, N°38, pp. 16-33.

Mardones, Marcelo (2014). “Santiago en guerra. La crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1938-1941”, *Revista Tiempo Histórico*, N°8, pp. 115-134.

Adaptar y reparar. La industria de carrocerías y el transporte público urbano de Santiago de Chile bajo las políticas neoliberales, 1983-1993

Miralles-Guasch, Carme (2002). *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.

Morrison, Allen (2008). *Los Tranvías de Chile*. Santiago, Ediciones Ricaventura.

Pérez, Claudio (2022). “*Todos juntos y al mismo tiempo* contra la dictadura de Pinochet. El paro nacional del 2 y 3 de julio de 1986”, en Viviana Bravo Vargas y Claudio Pérez Silva (edit.), *Huelgas, marchas y revueltas. Historia de la protesta popular en Chile, 1870-2019*. Santiago: Fondo de Cultura Económiba, pp. 261-297.

Prudent Soto, Elisabet (2018). “Modernização urbana e mobilidade: Itinerários do bonde em Santiago do Chile, 1857-1934”, Tese apresentada para o Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutora em História, Sao Paulo.

Romero, José Luis (1976). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.

Vila, Waldo (2021). “El paseo de los huerfanitos y la conformación del gremio del rodado de Santiago. Tecnología y sociedad en la capital chilena, 1916-1929, en Simón Castillo y Marcelo Mardones (edit.), *La ciudad en movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.