

# ENTRE LA LIBERALIZACIÓN Y LA REGULACIÓN: EL MUNDO DE LAS MICROS SANTIAGUINAS DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS CHOFERES Y EMPRESARIOS DEL RUBRO (1979-2007)<sup>1</sup>

*Pedro Dosque Concha*

## *Introducción*

Quince por ciento. Máximo un veinte por ciento del boleto. Por ese monto los choferes se despertaban a las 4 de la mañana, prácticamente todos los días del año, buscaban su máquina y «corrían a cien» por las calles de Santiago durante largas jornadas, y la conectaban completamente a través de una red de recorridos. Si un día no trabajaban, no tenían dinero contante y sonante para sus gastos diarios y, para muchos, tampoco tenían para beber, despilfarrar y darle plata a las pololas y los *amigotes* que pululaban a su alrededor. Muchas veces, una micro era la inversión de un pequeño empresario que arriesgaba todo lo que tenía lanzando su capital a la calle, a competir contra el capital de otros cientos de empresarios. Cada pasajero contaba: era la ley de la oferta y la demanda —la «ley de la selva»—, pero el usuario por lo menos tenía una micro que pasara hacia donde lo necesitaba. Frecuentemente, solo nos acordamos de parte de la historia: de las micros *corriendo*, pero no del micrero ni del empresario.

Ya han pasado 10 años desde que este sistema de locomoción de Santiago fuera reemplazado por el sistema Transantiago. Muchos micreros quedaron desempleados, la mayoría de los empresarios quedaron fuera del nuevo sistema y no pudieron pagar sus deudas, mientras que la actitud de

---

<sup>1</sup> Este artículo fue desarrollado en el Seminario de Licenciatura del Instituto de Historia UC, *Historia oral y memoria: una aproximación a la historia del tiempo presente*, de la profesora Nancy Nicholls.

la gente hacia el transporte cambió de manera negativa. Esto provocó que el recuerdo que se tenía sobre el antiguo sistema de transporte se transformara. En el caso de los choferes, la memoria actual de las *micros de colores*<sup>2</sup> y las *micros amarillas*<sup>3</sup> se encuentra completamente mediada por el Transantiago, ya que se basa en la constante comparación con este último. Esa evocación se asemeja a un trauma, en el sentido de estrés extremo, ya que su implementación fue una amenaza profunda —imaginada o real— a su bienestar, mientras que su funcionamiento ha tenido consecuencias de largo plazo en la vida emocional y social de los choferes hasta el día de hoy. Pero en cambio, en el recuerdo del sistema, la experiencia humana no permanece en la memoria de muchos de los usuarios, sino solo números, frecuencias, velocidades.

En 1979 se inició una liberalización del sistema de transporte de Santiago. Entre ese año y el inicio del Transantiago en 2007 transcurrieron casi tres décadas en que las costumbres se mantuvieron y se desplazaron hacia el nuevo siglo: tal vez el sistema de locomoción se acabó, pero los trabajadores permanecieron en el rubro del transporte, trabajando en el Transantiago. La cultura no se desmarca del contexto histórico y, en este caso, las micros antiguas son reflejo de una época de liberalización de la economía chilena y una herencia de las políticas de la dictadura, y que se mantuvieron hasta dos décadas después de que esta acabara. A su vez, el regreso a la regulación en la década de 1990 ocurrió bajo el procedimiento de la licitación, que es un reflejo de la forma de provisión y regulación de los servicios públicos bajo los gobiernos de la Concertación. Por tanto, por su envergadura y efecto en la vida cotidiana que tiene el transporte colectivo, podemos decir que las micros santiaguinas fueron un paradigma de la manera de hacer políticas públicas en Chile en las últimas tres a cuatro décadas.

En este trabajo hacemos un análisis basado, principalmente, en entrevistas realizadas a personas que participaron en la provisión del transporte

---

<sup>2</sup> Este es uno de los nombres que se le da al sistema de locomoción colectiva de Santiago antes de la licitación implementada en 1992, ya que cada línea poseía sus propios colores característicos. También eran conocidas como *micros antiguas*, pero este último término algunos lo utilizan para englobar todos los sistemas anteriores al Transantiago; convención que también usaremos. También ocupamos el término *micro* de manera más amplia a la utilizada en la época de estudio para abarcar a los taxibuses o liebres, que eran de un menor tamaño que las micros.

<sup>3</sup> Este es uno de los nombres que se le da al sistema de locomoción colectiva de Santiago desde la licitación de 1992, momento en el cual se obligó a pintar todas las micros de color amarillo con techo blanco y letras negras.

público entre los años 1979 y 2007. De estas fuentes surgió una de las problemáticas principales que buscamos dilucidar en las siguientes páginas: la mayoría de los entrevistados añoran el sistema antiguo a pesar de que no quisieran volver a trabajar en tal sistema. Prefieren el Transantiago, a pesar de que varios sienten que tanto pasajeros como empresarios los miran como una parte más de la maquinaria, mientras que antes se sentían más respetados como personas. Nuestra hipótesis es que las micros antiguas corresponden a un mundo artesanal, percibido como propio por los choferes, ya que fue creado a través del emprendimiento y del esfuerzo diario de muchos conductores y empresarios. Esta sería una memoria que se contrapone al sistema actual del Transantiago, insípido y caracterizado por la tecnificación de la ingeniería. Antes estos actores trabajaban en un mundo de relaciones laborales y sociales mantenidas por ellos mismos y que, hasta cierto punto, podían manejar, mientras que en la actualidad no tienen ni voz ni voto en las operaciones de su trabajo.

Se ha estudiado mucho el *sistema* de locomoción de Santiago, pero no el *mundo* de la locomoción que se formó dentro de este sistema. La literatura formal al respecto es escasa y la podemos sintetizar como investigaciones realizadas por ingenieros y economistas sobre la eficiencia del sistema de transportes y cómo las diversas leyes promulgadas entre las décadas de 1970 y 1990 impactaron el servicio y a la ciudad. Por tanto, la investigación histórica de estos estudios ha sido realizada solamente para poseer un marco a partir del cual proponer nuevas ideas para modificar el sistema de transportes del momento<sup>4</sup>. Entonces, debido a sus objetivos, estos estudios no analizan la experiencia laboral y empresarial de lo que fue un nuevo marco de funcionamiento fundamentado en ideas neoliberales, a diferencia de lo que existió antes y después de las micros antiguas.

Junto a esta bibliografía también existe una «literatura» informal conformada por algunas páginas de internet, blogs y archivos de fotografías, así como boletos, vehículos y diversos objetos relacionados con el

---

<sup>4</sup> Algunos ejemplos destacados de esta literatura son Guillermo Díaz, Andrés Gómez-Lobo y Andrés Velasco, «Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público», Centro de Estudios Públicos (CEP), *Estudios Públicos*, 357, 2004; Oscar Figueroa, «La desregulación del transporte colectivo en Santiago: balance de diez años», *EURE*, 16: 49, 1990, 23-32; Oscar Figueroa, «Four decades of changing transport policy in Santiago, Chile», *Research in Transportation Economics*, 40: 1, 2013, 87-95; y Ian Thomson, «Urban bus deregulation in Chile», *Journal of Transport Economics and Policy*, 26: 3, 1992, 319-326.

transporte público que han recopilado algunos coleccionistas (que incluyen carteles de recorridos, adornos, réplicas en miniatura e incluso asientos, entre otros). Estos relatos se establecieron a partir de la nostalgia que surgió después de la decepcionante implementación del sistema Transantiago. Esto fue decisivo para el desarrollo de una visión nostálgica del mundo de las micros, que se alejaba de la crítica y que no se relacionaba con un análisis del sistema de locomoción. Sin embargo, y vinculado a lo anterior, en los últimos años se ha generado un estudio más profundo de la materialidad del sistema a través de carteles, boletos y fotos de micros en sus recorridos diarios<sup>5</sup>.

Por tanto, planteamos que existe un vacío en la literatura, el cual proponemos empezar a corregir mediante el análisis de entrevistas a choferes y empresarios que fueron testigos directos de esta época de las micros antiguas. Abordaremos este mundo mediante la historia oral y la memoria actual dentro de una visión holística del sistema de locomoción colectiva, ya que es necesario analizar una industria como un todo. Una industria implica una diversidad de actores, actos, acciones y lugares, y para comprenderla es necesario un estudio que abarque todas estas dimensiones y sus relaciones. Sin embargo, por la extensión de este trabajo, nuestro objetivo es más limitado. Analizaremos la industria a partir de la provisión del servicio, desde la perspectiva de los choferes de micro. Así, esperamos que el lector pueda vincular esta visión a su propia experiencia y a la literatura sobre el tema, de modo de obtener la visión holística del sistema que proponemos.

El período temporal de nuestro estudio abarca desde la promulgación del Decreto 320 de 1979 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, con el cual se inició la liberalización del sistema mediante el permiso casi automático para operar «nuevas» micros en los recorridos ya existentes, hasta la implementación del Transantiago el 2007. Por su parte, el marco espacial del estudio es toda la ciudad de Santiago, ya que las líneas de micros recorrían la ciudad de extremo a extremo. A principios de los noventa, se contaban hasta 13.000 micros, que llegaban a prácticamente todos los lugares de la ciudad. Además, la locomoción colectiva

---

<sup>5</sup> Dentro de esta literatura destaca Marcelo Mardones, Simón Castillo y Waldo Vila, *Micropolis: Historia visual del Transporte Público de Superficie en Santiago, 1857-2007*, Santiago, Consejo Nacional de Culturas y Artes, 2011; Paula Gajardo, *El Rey del Cartel*, Proyecto de Título DuocUC, 2013, <http://www.youblisher.com/p/715705-El-Rey-del-Cartel>; y el trabajo de coleccionismo y exhibición de boletos de la Agrupación de Coleccionistas de Boletos, *Boleccionistas*.

unió espacialmente a una ciudad segregada socioeconómicamente con una densa red de movilidad, que era ineficiente, pero llegaba a todas partes.

Para nuestro análisis la fuente principal será un conjunto de entrevistas orales, ya que el testimonio oral es clave para conocer la realidad de una industria privada en que se conservan pocos documentos escritos. Pero también complementamos esos testimonios con otro tipo de fuentes primarias como leyes, fotografías, revistas y periódicos de la época. Del mismo modo, utilizamos fuentes secundarias, como análisis económicos del sistema, un libro de cuentos escrito por conductores, y noticias y reportajes que recuerdan el sistema de locomoción. Con respecto a las entrevistas, realizamos diez<sup>6</sup>, lo cual es una muestra pequeña considerando la cantidad de gente involucrada en el sistema en un momento y a través del tiempo, por lo que los resultados son provisorios. Sin embargo, las respuestas de la mayoría de los entrevistados son muy coherentes entre sí.

Considerando la hipótesis que presentamos en esta introducción y las carencias de la literatura, dividimos este trabajo en tres secciones: en un primer apartado describimos el sistema de locomoción pública de Santiago y sus cambios entre la década de 1970 e inicios del siglo XXI, enfocándonos en los procesos relevantes para los choferes y empresarios. Luego, nos adentramos en el mundo de los choferes de micro ocupando como fuente principal las entrevistas realizadas para este estudio. Por último, hacemos una reflexión sobre la memoria de los sistemas de locomoción antiguos tras diez años del inicio del Transantiago.

### *El sistema: la locomoción colectiva de Santiago*

El sistema de transportes motorizado de la ciudad de Santiago se había desarrollado de manera espontánea, desde la llegada comercial de los vehículos a motor durante la segunda década del siglo XX. Se habían convertido en «emprendedores»; muchos de ellos habían sido cocheros y, debido a la expansión de la ciudad, se dieron cuenta que había rutas que los tranvías no

---

<sup>6</sup> Podemos dividir a los 10 entrevistados en: 7 choferes, uno de los cuales fue dueño de su micro desde 1985 hasta el inicio del Transantiago, y otro que llegó a tener hasta tres micros hacia el final de las micros antiguas; 2 inspectores, uno durante las micros de colores, y otro durante las micros amarillas; y 1 empresario desde 1989. Todos excepto los dos inspectores y 1 chofer siguieron trabajando en el nuevo sistema de Transantiago.

podían satisfacer, por lo cual empezaron a cubrirlas con autobuses de todos los colores. Pronto superarían a la competencia gracias a la flexibilidad natural de sus vehículos, para más tarde consolidarse como el principal sistema de transporte de Santiago<sup>7</sup>. Así, en una completa informalidad, se originó el oficio de los que en el futuro serían llamados microbuseros o micreros.

Entre 1950 y 1970 Santiago tuvo un crecimiento demográfico y espacial vertiginoso, incluso más veloz que en los inicios de siglo. La población de la capital se expandió de 1.384.285 habitantes en 1952 a 2.125.000 en 1960 y a 2.779.000 en 1970, el doble que en 1952. Y en tal contexto, los servicios públicos de Santiago no pudieron satisfacer las crecientes necesidades de su población urbana.

Fue también en esos años en que el Estado empezó a intervenir en el sistema de transportes, con el fin de intentar regularlo. Por una parte, las autoridades solo constataron la realidad al formalizar las líneas ya diseñadas por las asociaciones que habían creado los propios microbuseros<sup>8</sup>. Pero también agregaron requerimientos para entrar al negocio, crear nuevas líneas e importar autobuses; fijaron las tarifas de los pasajes y empezó un sistema mixto de provisión del servicio, al crear la Empresa Nacional de Transportes Colectivos en 1945, llamada Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETC) después de ser completamente estatizada en 1953.

La escasez de oferta de locomoción continuó siendo la tónica y, aun más, el gobierno empeoró la situación al imponer fuertes restricciones. El sistema de transporte público simplemente no dio abasto, ya que la demanda superaba con creces la oferta de locomoción y la gente iba prácticamente «colgada» de los autobuses, porque no había espacio dentro de ellos. Miguel Quinteros, chofer de transporte público de esos años, relata que cuando empezó a trabajar en el año 1969 «al lado derecho de la puerta de subida de los pasajeros no tenían espejo. Y ahí había un gallo, 5 o 6 gallos colgando de la manilla. No sé cómo cresta manejaba uno (...). Se colgaba en las ventanas la gente. Era un sacrificio enorme para la pobre gente tomar locomoción»<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Tomás Errázuriz, «El asalto de los motorizados: El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927», *Historia*, 43: 2, 2010, 357-411. Realiza un extenso análisis de lo ocurrido en el sistema de transportes de Santiago en el primer cuarto del siglo xx.

<sup>8</sup> Figueroa, «La desregulación del...», *op. cit.* Más adelante profundizamos sobre las asociaciones.

<sup>9</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, Santiago, 19 de octubre de 2017. Actualmente tiene 71 años y es jubilado.

La calidad de las micros también dejaba mucho que desear, hasta que en la década de 1970 empezaron a aparecer lentamente las nuevas carrocerías de Metalpar, Cuatro Ases, Carromet, entre otras. Las micros más antiguas se construían a partir de motores y chasis de camiones, con carrocerías artesanales para adaptarlas al transporte de pasajeros. Incluso se mantenían en circulación máquinas como la Studebaker 37 —por el año del modelo—, el autobús, con carrocería de madera y frenos de varilla, en que Ricardo Fuentes empezó a trabajar a inicios de 1960<sup>10</sup>. Del mismo modo, las micros en que trabajó Miguel Quinteros en esa época eran muy inestables, tenían pisos de madera y lata delgada, que se rompían, y «parabrisas de corredera, para que la máquina se ventilara. Pero sale un par de palomas, te chocan y te salta todo para adentro»<sup>11</sup>.

El sistema de transportes era muy artesanal<sup>12</sup> y desordenado en su malla de recorridos. En 1978, el ingeniero Mario Gómez explicaba que hasta hacía poco en la locomoción no se planificaban los recorridos, «se confeccionaban por intuición y casi en sentido artesanal: por donde transitaba más gente, por allí pasaba la micro»<sup>13</sup>. Quinteros confirmó esto, al asegurar que él sintió que el ordenamiento surgió en la década de 1980<sup>14</sup>. Es decir, el sistema ya mostraba la desorganización causada por la atomización del servicio en varios pequeños empresarios, cada uno buscando el recorrido más rentable.

Uno de los mayores problemas dentro de este sistema, y también una causa tanto de la escasez de oferta de locomoción pública como de la mala calidad de las micros, fue la regulación del precio de los pasajes, que existió hasta 1983. La persistente inflación que hubo hasta esa época causaba el aumento de los costos operativos, pero el Estado no subía consecuentemente el precio de los pasajes por el peligro político que significaba. Esto causaba problemas a los dueños de micros para mantener sus operaciones. Esta situación se mantuvo incluso bajo el gobierno de

<sup>10</sup> Entrevista a Ricardo Fuentes, Santiago, 07 de octubre de 2017. El nombre es un seudónimo. Actualmente tiene 77 años y es conductor de colectivos, ya que por su edad fue obligado a retirarse como chofer de micro.

<sup>11</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>12</sup> Luego, como veremos, continuará siendo artesanal en su administración hasta el final del sistema.

<sup>13</sup> Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago, «Planificar es sinónimo de eficiencia», *Sobre ruedas*, Santiago, N° 1, enero de 1978, 6. Nótese que esta revista es de los empresarios del rubro, por lo que hay que matizar sus afirmaciones ya que tienen fines empresariales en su época.

<sup>14</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

Augusto Pinochet, lo cual *El Mercurio* destacó en 1977 como un caso especial dentro de la economía:

«Se diría que la política económica abierta y libre que impera en el resto de las actividades, tanto los insumos como para los precios, no rige para el sector transporte. Es notable que la importación de buses mantenga anacrónicos impuestos (...) Se diría que el régimen de libertad económica imperante en extensas áreas de la actividad económica del país tiene su excepción en el campo del transporte»<sup>15</sup>.

Había miedo tanto por parte de la autoridad como de la población de que «cuando se les autorice una tarifa libre sin restricciones, se produzcan abusos que vayan en perjuicio de los usuarios»<sup>16</sup>. Y así se les hizo notar a los dirigentes microbuseros en las entrevistas periodísticas que se les hacía en esos años. Probablemente, las manifestaciones por alzas de las tarifas de la locomoción santiaguina estaban aún en la memoria al realizar estas preguntas, ya que las alzas de pasajes habían sido motivo de las primeras manifestaciones sociales «espontáneas» de Santiago, que habían llegado a casos de violencia callejera y muertes, como en la Huelga de la *chaucha* de 1949 y las manifestaciones de abril de 1957.

Ante la situación crítica que les imponía la fijación de tarifas, los dueños de micros alegrarían por años que no podían cubrir sus costos, y más aún, que provocaba la descapitalización de la actividad, por lo que a muchos micreros no les alcanzaba para adquirir repuestos y renovar sus vehículos. En 1983, este conflicto llegó a tal punto que, como medio de presión, los micreros publicaron en su revista gremial *Sobre Ruedas* sobre suicidios de dueños de micros que no podían pagar sus deudas debido a la estrechez económica que causaba la regulación.

Por tanto, existían dos problemas principales que explicaban la baja cantidad de autobuses en la época anterior a la liberalización: i) la regulación de importación de buses y la dificultad para conseguir permisos de circulación, y ii) los acotados ajustes de tarifas que estrechaban los ingresos de los empresarios y los «sacaban de la calle». Sin embargo, el primero de estos problemas no afectaba tanto a los empresarios que ya estaban dentro del sistema, sino más bien a los que querían entrar y a los usuarios. Por esto, los alegatos se centraban en el segundo problema, como declaraba el dirigente Julio Vega en 1980: «sobre los problemas (...)

---

<sup>15</sup> *El Mercurio*, Santiago, 05 de septiembre de 1977, 3.

<sup>16</sup> *La Segunda*, Santiago, 12 de mayo de 1981, 29. Entrevista a Miguel Herane, Pdte. del Gremio de Dueños de Micros.



el más importante es el económico, ya que hay empresarios que en estos momentos tienen máquinas cancelando y no pueden dar cumplimiento, y hay otros que tienen sus máquinas pagadas y no pueden repararlas como es debido, por (...) falta de una tarifa real»<sup>17</sup>.

A pesar que las tarifas no se liberalizaron hasta 1983, la situación tuvo un punto de inflexión en 1979 después del Decreto 320 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Desde entonces se realizó una progresiva liberalización del sistema de transportes público de Santiago que duró una década y que, en 1988, llegaría a conformar prácticamente una liberalización total de la industria. El objetivo de esta política era paliar los problemas crónicos de oferta del servicio de transporte en la capital del país, la cual era causada por la regulación que manejaba el gobierno a través del establecimiento de trabas de entrada a la industria<sup>18</sup>. En consonancia con la política económica neoliberal predominante de la época, con esta liberalización el gobierno esperaba que las fuerzas del mercado llevaran al «óptimo» social, que no existía bajo la intervención del Estado. De este modo la oferta aumentaría, los precios bajarían y la eficiencia y calidad del sistema mejoraría.

Sin embargo, no fue así. Al dejar la organización del mercado de manera «natural» —sin intervención— a los oferentes, el resultado fue la colusión de los operadores<sup>19</sup> a través de sus ya antiguas asociaciones y los nuevos gremios creados especialmente para organizarse bajo las nuevas reglas. El resultado final fue la sobreabundancia de micros, el aumento sostenido de los pasajes hasta 1991 (ver gráfico 1)<sup>20</sup>, una pronunciada contaminación atmosférica y sonora, la congestión del centro de Santiago,

<sup>17</sup> Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, «Meta común», *Sobre ruedas*, Santiago, N° 4, julio de 1980, 4.

<sup>18</sup> El decreto estableció que lo único necesario para inscribir un autobús en la locomoción colectiva era un certificado de revisión técnica del vehículo en una planta autorizada por el ministerio y el itinerario ya aceptado por el ministerio al que se incluirá el nuevo vehículo o la descripción del nuevo itinerario.

<sup>19</sup> Los *operadores* son los propietarios de las micros, es decir, los empresarios microbuseros. Estos pueden ser desde un chofer que compró uno o dos vehículos, hasta empresarios que administran una flota de vehículos.

<sup>20</sup> En 1980 se estableció mediante el Decreto supremo 270 una liberación parcial de las tarifas para buses cuyo año de fabricación fuera 1976 o posterior, lo cual implicó en la práctica una incorporación gradual a la libertad tarifaria con el paso de los años. Pero fue recién en mayo de 1983 que se concedió la tarifa libre total.

y una competencia que terminó por perjudicar a los mismos choferes al generarles menos ingresos y más trabajo.

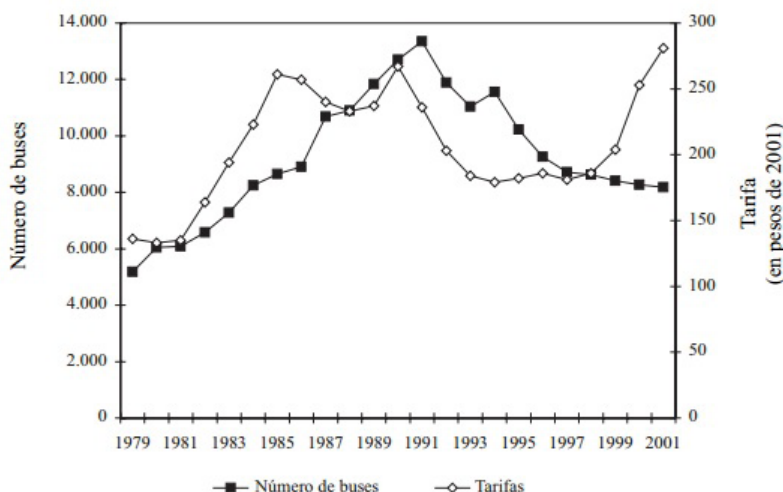


Gráfico 1. Tarifas y número de buses en Santiago, 1979-2001<sup>21</sup>.

La cartelización<sup>22</sup> de la industria se inició en la década de 1980 y se mantuvo hasta el fin del sistema de micros amarillos. Esta fue impuesta desde las asociaciones gremiales que funcionaban en cada línea de recorridos, las cuales pudieron disciplinar a sus miembros y desincentivar a sus competidores a través de tres mecanismos<sup>23</sup>. Estos consistían en premiar a los miembros que cobraban las tarifas fijadas con seguros más baratos; y si el operador bajaba su tarifa, se castigaba mediante la eliminación del orden de salida de sus micros y con el acoso de sus micros en la calle con otras micros, ya fuera mediante agresión o una competencia focalizada contra el rebelde. Este comportamiento colusorio les permitió mantener los precios de los pasajes altos en libre competencia, pero no les permitió evitar la constante entrada de nuevos operadores atraídos por las posibles ganancias. Tal situación alcanzó su punto culminante en 1990, cuando

<sup>21</sup> Díaz, *et al.*, «Micros en Santiago...», *op. cit.*, 10.

<sup>22</sup> Por cartelización entendemos el acuerdo entre empresarios o empresas para no competir entre ellos y controlar en conjunto la producción de un bien o la oferta de un servicio (por ejemplo, evitar la entrada de nuevos competidores, repartirse zonas del mercado o fijar precios de mutuo acuerdo).

<sup>23</sup> *Ibíd.*, 23-25.

el número de micros llegó a 13.698, un 250% más que en 1979, lo que colapsó las vías de la ciudad con una congestión y contaminación memorables en el centro de Santiago.

A través de este esquema de colusión, las asociaciones de microbuseros obtenían sus beneficios forzando a sus miembros a pagar altas cuotas llamadas «pagos de planilla». Camilo Valdés, chofer que llegó a tener tres máquinas durante la etapa de las micros amarillas, recuerda al respecto que

«Exigían un derecho para poder ingresar a la línea (...). Y eso hasta el 2010. Y pagábamos 40 mil de planilla que era un robo (...). Esos 40 mil pesos diarios era porque nos prestaban el recorrido para trabajar. Y eso, trabajara o no trabajara, tenía que pagar. (...) Entonces todos esos boletos los vendía la asociación, y ellos los compraban al Banco del Estado en ese tiempo, y ellos no lo vendían a nosotros. Entonces ellos los compraban a 5 pesos y a nosotros nos los vendían a 30. Ese era el negocio para los dirigentes (...). Y usted tenía que someterse porque no había otro sistema»<sup>24</sup>.

Cristóbal Sánchez confirma que esta situación era generalizada, ya que los pequeños empresarios «se veían sumidos bajo el yugo de los directores de más alto rango dentro de las líneas, porque prácticamente tenían dueño y nombre: la línea Manuel Montt-Cerrillos, la línea Matadero-Palma, Ovalle-Negrete, eran los de siempre. Las asociaciones gremiales eran verdaderos monopolios»<sup>25</sup>.

Entonces, hacia 1983, la liberalización estaba «completa». Se había facilitado la entrada de nuevas máquinas, se había establecido la libertad tarifaria y la empresa estatal ETC se había extinguido oficialmente a través del Decreto ley 3.659, de marzo de 1981. Ahora los «amos y señores de las calles» eran exclusivamente las asociaciones privadas<sup>26</sup>.

Antes de continuar el análisis, es necesario realizar una digresión para profundizar en dos aspectos claves del rubro: el espacio y las escalas de funcionamiento. Las micros cubrían Santiago con una amplia red que la

<sup>24</sup> Entrevista a Camilo Valdés, Santiago, 30 de septiembre de 2017. El nombre es un seudónimo. Actualmente tiene 75 años y trabaja en una empresa de Transantiago, aunque no como chofer por su edad.

<sup>25</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, Santiago, 29 de agosto de 2017. Cristóbal es —oficialmente— chofer de micro desde 1994, tiene 42 años y actualmente es líder sindical en una empresa de Transantiago.

<sup>26</sup> Más tarde hubo un cambio más que ya significó la liberalización total del sistema: en 1988 se decretó que cualquier operador era libre de operar el recorrido que quisiera, sin autorización previa. Esto en la práctica implicó la autorización de libre entrada y operación de micros en Santiago.

recorría y unía de sur a norte y oriente a poniente. En una época en que todavía no se ocupaban los teléfonos móviles ni el GPS, la incomunicación jugaba un rol clave en el desarrollo de las operaciones del transporte. Las distancias eran «mayores», por lo que los choferes tenían que arreglarse las solas donde estuvieran y los empresarios no tenían más remedio que confiar en lo que dijeran los choferes, o salir a la calle a deshoras para vigilar sus inversiones.

Al respecto, Miguel Quinteros recuerda que «si quedaba en pana, desde donde fuera tenía que sacar la máquina y llevarla a un taller donde la repararan, porque si no, no ganaba plata»<sup>27</sup>. Si no podía solucionar su problema, él se convertía en un problema para el dueño de la micro. Algo similar ocurría con la frecuencia: como cada chofer llegaba a un acuerdo con su patrón, los choferes tenían los máximos incentivos para cumplir a toda costa, ya que el empresario a veces «se paraba y relojeaba las máquinas y pasaban cada 5 minutos. (...) Si no pasaba en los minutos la máquina, ‘no servi’. Y por eso había una frecuencia bien pareja. No como ahora»<sup>28</sup>. Por su parte, el dueño de la micro tenía todos los motivos para desconfiar, como describe el empresario Pedro Martínez: «había que aceptar lo que dijeran los conductores (...) de lo que había pasado durante todo el día. (...) Podía haber pasado pana, hay carga de combustible, hay compra de repuestos, hay *ene* cosas que tú a la una de la mañana tienes que aceptar lo que te están diciendo y sin ninguna posibilidad de control»<sup>29</sup>.

El sistema de transportes era una red atomizada de «islas» —las micros, en palabras de Leonardo Avendaño—, incomunicadas y semiautónomas, que se unían a través de recorridos terminales que fueron cambiando a través del tiempo. En un inicio, en la década de 1970, estos terminales eran virtuales, ya que técnicamente las máquinas se estacionaban en la calle en lugares periféricos o en el centro de la ciudad.

«Entonces a la señora de la esquina le arrendaban el baño. Y la señora como gauchada también nos daba comida y nosotros estábamos parados ahí. Entonces dentro de la casa hacía almuerzo, pasábamos al baño y las micros estacionadas en la calle (...) Entonces estabai arriba de

<sup>27</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>28</sup> Entrevista a Ricardo Fuentes, *op. cit.*

<sup>29</sup> Entrevista a Pedro Martínez, Santiago, 20 de noviembre de 2017. El nombre es un seudónimo. Actualmente tiene 64 años y sigue relacionado con el transporte colectivo de Santiago.

la máquina sentadito esperando que te echaran [para empezar el recorrido...]. Pero no, no. No había nada de comodidad»<sup>30</sup>.

La gente en la calle reclamaba y esto no era cómodo para choferes ni para empresarios. Entonces, en la década de 1980, las asociaciones empezaron a arrendar o comprar terrenos grandes en la periferia de la ciudad, «peladeros» que fueron arreglando con el tiempo.

«Y ahí armaron bombas de bencina, talleres donde lavaban, engrasaban, todas esas cosas. (...) Y para uno era muy rico llegar así al paradero. Tú pasabai la planilla, te dabai una vuelta, te estacionabai, ibas al casino, te comías un sándwich, te tomabai un té, descansabai un rato, habían salas de estar donde veíai televisión, un rato jugar taca taca, ping pong, una cosa así»<sup>31</sup>.

Por otro lado, el sistema de locomoción se organizaba en varias escalas de funcionamiento, que de menor a mayor cobertura lo podríamos dividir en: la micro (o máquina), los recorridos y sus variantes, las líneas, y el sistema; todo organizado desde «abajo hacia arriba» por los dueños de las micros, por las asociaciones que dirigían las líneas y por *La Gremial*, que representaba los intereses de la mayoría de los dueños de micro ante el gobierno y los usuarios.

El sistema estaba atomizado en miles de dueños de micro, cuya mayoría poseían una o dos máquinas, lo cual se mantuvo hasta la llegada del Transantiago. En 1981 en Santiago había 4.350 máquinas que pertenecían a 3.000 personas aproximadamente (1,45 autobuses por empresario). Para Camilo Valdés, quien llegó a tener tres máquinas en un momento, «cuando mucho el que era poderoso tenía dos máquinas. (...) Muchos tenían una máquina a medias, y trabajaban como conductor los dos o uno»<sup>32</sup>. Díaz *et al.* muestran que, para el año 2001, esta situación se mantenía y 3.237 de los 3.868 empresarios tenían solo una o dos micros<sup>33</sup>.

Estos empresarios se acoplaban a líneas de recorridos autorizadas por el gobierno que eran dirigidas por asociaciones de microbuseros. Antes de que se volviera a regular el sistema con las micros amarillas en 1992, no era muy difícil crear nuevas líneas o entrar en las existentes, como cuenta Leonardo Avendaño:

<sup>30</sup> Entrevista a Leonardo Avendaño, Santiago, 18 de agosto de 2017. Actualmente tiene 59 años y es reclutador de choferes para una empresa de Transantiago.

<sup>31</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>32</sup> Entrevista a Camilo Valdés, *op. cit.* Pedro Martínez también afirma que con 3 o 4 micros uno ya tenía poder.

<sup>33</sup> Díaz, *et al.*, «Micros en Santiago...», *op. cit.*, 14.

«Usted se compraba una micro. Entonces iba a donde la asociación, no sé, Cerrillos-Villa Olímpica. [Y decía] ‘Oye, sabí que tengo una micro’, ‘No, no tráela pa’ acá’. ‘¿Si?’, ‘Ya pintala de este color, porque nuestro recorrido ahora tiene este color. (...) Y ponle al costado, ahí, Cerrillos-Villa Olímpica. Ahí están los letteros, búscate un par de choferes y trabaja’»<sup>34</sup>.

En 1980 había 79 líneas, las cuales aumentaron a 108 en 1990, y se diferenciaban por los sectores de la ciudad que recorrían, por su tamaño en cantidad de micros y empresarios, y por su antigüedad. Por ejemplo, la línea Ovalle-Negrete era una de las líneas más grandes y, en 1981, contaba con 256 máquinas en 23 recorridos entre Quilicura y el sur de Santiago. Ellos afirmaban ser autobuseros de tradición que «tienen vínculos en ella que se remontan a sus padres y abuelos, que trabajaban las antiguas góndolas, de los tiempos en que Santiago aún parecía una gran aldea»<sup>35</sup>. Por su parte, en ese mismo año, la línea Maipú-Cerrillos-Villa Olímpica contaba con 129 empresarios, dueños de 169 máquinas, en 7 recorridos y variantes. Esta línea se caracterizaba por tener más del 60% de sus máquinas de menos de 5 años de antigüedad, lo que le permitía acceder a la tarifa libre<sup>36</sup> (debido a un decreto oficial de 1980 que permitía acceder a dicha tarifa en la medida en que los servicios se efectuaran con los vehículos modelo 1976 o posterior). Estas líneas obtenían poder, como recuerda Camilo Valdés que trabajó en la línea Intercomunal 24: «llegamos a ser como 300 máquinas (...) porque después fueron teniendo 3, 4 máquinas y así. (...) Éramos grandes, poderosos, con 300 máquinas había poder territorial (...) No se nos metía cualquier máquina, cualquiera otra empresa, cualquier otra asociación a invadirnos. Porque no nos podían invadir porque éramos más»<sup>37</sup>.

Las asociaciones eran las que manejaban todo. Ellos tenían los cupos para ingresar a las líneas que les permitían cobrar derechos para trabajar los recorridos. También mantenían el control sobre las rutas, y eran flexibles con respecto a la demanda, a pesar de que el Ministerio de Transportes oficializaba ciertos recorridos (con Cartones de Recorridos que entregaba):

<sup>34</sup> Entrevista a Leonardo Avendaño, *op. cit.*

<sup>35</sup> Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, «Así son las líneas», *Sobre ruedas*, Santiago, N° 13, junio de 1981, 9.

<sup>36</sup> Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, «Así son las líneas», *Sobre ruedas*, Santiago, N° 14, julio de 1981, 7.

<sup>37</sup> Entrevista a Camilo Valdés, *op. cit.*

«Pero en la ruta mandaba el empresario, mandaban las micros (...) Sobre todo antes del año 1992 (...) Si un recorrido era bueno, seguía, si no era bueno, se sacaba, sino, se modificaba, se acortaba, se alargaba (...) No pedían un permiso (...) Ese era el desorden. No sé si era un desorden controlado por decir así, porque funcionaba la cosa (...) Y así se hacía, hasta 1992 en que se licitó los recorridos. Pero también ocurrió que, a partir del año 1992, al principio partió todo ordenado con los recorridos licitados, pero después también fueron modificándose»<sup>38</sup>.

Finalmente, la mayoría de estas líneas estaban asociadas a *La Gremial*. La asociatividad de los dueños de micros se profundizó a finales de la década de 1970 con el fin de enfrentar los problemas financieros que tenían, debido a la regulación de tarifas que les imponía el Estado. Por esta razón, en enero de 1980, se fundó la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros —*La Gremial*— que representaba alrededor del 75% de los microbuses de principios de 1980 y que reemplazó al antiguo Sindicato General de Dueños de Autobuses de Santiago, que había sido fundado en 1931. Esta asociación profundizó su acción en el ordenamiento y planificación de los recorridos —o «parcelar el territorio»—, la compra de suministros, repuestos y máquinas, la administración de seguros y la defensa gremial ante el Estado. Sin embargo, en opinión de Pedro Martínez, la administración se mantuvo muy artesanal, ya que la mayoría de los dueños de micros seguía siendo gente sin conocimientos financieros ni legales; solo eran operadores con experiencia en el rubro<sup>39</sup>.

Durante el retorno de la democracia, ante la congestión, contaminación y altas tarifas de las micros de colores, el gobierno de la Concertación decidió intervenir el sistema de transporte público de Santiago. La herramienta que eligió para esto fueron las concesiones de recorridos a través de licitaciones públicas<sup>40</sup>. El resultado principal de esta nueva reglamentación fue la disminución de máquinas, la renovación del parque

<sup>38</sup> Entrevista a Álvaro Morales, Santiago, 16 de octubre de 2017. Actualmente tiene 44 años y trabaja en el rubro de sistemas computacionales. Fue inspector durante el período de las micros amarillas, pero desde joven estuvo ligado al sistema de locomoción a través del coleccionismo.

<sup>39</sup> Entrevista a Pedro Martínez, *op. cit.*

<sup>40</sup> La primera licitación de 1991 solo abarcó 2.8 km<sup>2</sup> del centro de Santiago, que era la zona con mayores problemas de tráfico. La segunda licitación de líneas de transporte fue en un perímetro mucho mayor de 75 km<sup>2</sup>. Por el tamaño de esa licitación, en 1994 se empezó a percibir en una mayor envergadura la nueva regulación estatal al estilo concertacionista de concesiones de los servicios y bienes públicos a privados.

microbusero... y que las micros a partir de ese momento fueron pintadas todas amarillas. Sin embargo, se mantuvieron prácticamente los mismos recorridos, la atomización y carácter artesanal de la administración, y la competencia en las calles por cortar más boletos no se acabó. En muchos aspectos, el cambio fue solo una capa de pintura superficial, y las bases del sistema de transportes se mantuvieron inalteradas hasta la llegada del sistema Transantiago, en 2007.

Por tanto, las micros amarillas fueron una herencia de los años 1980 en las décadas de 1990 y 2000, que reflejaron las políticas económicas neoliberales características de la época y los problemas urbanos que Santiago sufría debido a su rápido crecimiento demográfico. Pero también, más allá de la particularidad del sistema, fue un caso de libre competencia que permitió que un grupo de emprendedores, en la mayoría de los casos de escasos recursos, invirtiera y reestructurara el sistema de manera «natural», en el ejercicio del oficio. Durante casi tres décadas, el sistema de transporte santiaguino fue una industria en movimiento, que mutaba constantemente según la satisfacción de la demanda que podían proveer los conductores de las micros amarillas. Con esto, a la vez que generaban soluciones puntuales de transporte, creaban problemas generales como la congestión y la inseguridad del sistema.

Entonces, el cambio del sistema de micros antiguas de colores a micros amarillas que ocurrió el 16 de octubre de 1992, a pesar de su impacto inicial, fue más que nada un impacto visual y un reordenamiento «a medias». Para Manuel García fue, principalmente, un cambio para que las máquinas fueran por lo menos presentables, ya que las micros antiguas eran «*pencas* [y...] todos ganaron con el cambio de las *cacharros* con las amarillas»<sup>41</sup>. Pero el sistema siguió desarrollándose según lo que pidiera la demanda y quién pudiera satisfacerla. Inicialmente, las micros se renovaron por los requisitos de la licitación, pero pronto el parque envejeció nuevamente. También, en un principio, los precios bajaron por la competencia en las licitaciones, pero en la licitación de 1998 los micreros lograron revertir la caída de las tarifas, ya que «extrañamente» en el 76% de las líneas solo hubo un oferente y por la tarifa máxima posible<sup>42</sup>. Por último,

---

<sup>41</sup> Entrevista a Manuel García, Santiago, 10 de septiembre de 2017. Actualmente tiene 67 años y es chofer en Transantiago.

<sup>42</sup> Díaz, *et al.*, «Micros en Santiago...», *op. cit.*, 4. En el gráfico 1 se puede observar el aumento de los pasajes tras la tercera licitación de 1998.



y a pesar de que los recorridos se licitaran, otras micros comenzaron a utilizarlos, violando la supuesta exclusividad que tendrían los ganadores<sup>43</sup>.

No es que no haya cambiado nada, pero en la práctica el mundo de las micros se mantuvo sin grandes transformaciones; es decir, fue más bien una actualización de la locomoción pública. Si lo viéramos como una narración, para los choferes fue más una complicación transitoria que un conflicto, por lo que más tarde —en el siguiente «acto»— la nueva situación se reconciliaría con el mundo inicial y los actores volverían a él solo levemente cambiados. Por su parte, quince años después, el Transantiago sí cambiaría el sistema y el mundo laboral de los choferes de manera drástica, en un conflicto bajo la estructura clásica de la narración occidental.

Este sistema de transporte es un caso de liberalización de un mercado dentro de las políticas neoliberales de la dictadura. Pero lo que lo hace tan especial es su impacto en la vida cotidiana de la gente. Muchas personas se movilizaban en las micros, por lo que experimentaron los cambios de manera directa y diaria. Desde el punto de vista de los usuarios, el sistema había mejorado después del cambio de 1992, pero los vicios continuaban. En 2001, un estudio encargado por la CORBAT (Corporación de beneficencia para los accidentados de tránsito) mostró que aunque la mayoría de los usuarios reconocía el avance en la calidad de las máquinas, la locomoción seguía siendo insegura. Más del 60% alegaba por malos tratos, la descortesía por parte de los choferes y la inseguridad en el viaje; y más del 70% criticaba problemas como viajar con las puertas abiertas, maltratos a escolares, exceso de velocidad y maniobras peligrosas, entre otros vicios<sup>44</sup>. La mayoría de esos problemas se acarrearán desde hacía décadas y demostraban que el sistema, en realidad, no había cambiado mucho.

La principal razón de estos problemas era que no se había solucionado la competencia fundada en un «sistema de ingresos perverso»<sup>45</sup>, que se basaba en el corte de boletos de pasaje. Con ese sistema, los dueños de micros trasladaban el problema de la variabilidad de sus utilidades a los choferes, al fijarles un sueldo completamente variable. Esta situación, sumada a la atomización de la propiedad de las máquinas, provocaba que las líneas pelearan en las calles por cada pasajero, ya que los recorridos se topaban en algunos segmentos, especialmente en el centro de la ciudad e

<sup>43</sup> Entrevista Camilo Valdés, *op. cit.*

<sup>44</sup> *Emol*, «Pasajeros disconformes con servicio de la locomoción colectiva», 11 de abril de 2001, en <http://www.emol.com/noticias/nacional/2001/04/11/51862/pasajeros-disconformes-con-servicio-de-la-locomocion-colectiva.html>.

<sup>45</sup> Entrevista a Pedro Martínez, *op. cit.*

incluso dentro de las mismas líneas, ya que cada chofer tenía que «matar a su propio chanco»<sup>46</sup>. Con esto los choferes referían a que, aunque fueran compañeros de trabajo en la misma línea, cada cual debía velar por hacerse su propio sueldo durante el día. Entonces los micreros se «tiraban» las máquinas encima, corrían por las calles sin respetar las leyes del tránsito, se rompían los vidrios entre sí, entre otras acciones que ponían en peligro al pasajero. Al final, eran solamente «islas» de choferes, cada uno tratando de sacar el máximo beneficio posible.

El fin empezó con el nuevo milenio. El presidente de la República Ricardo Lagos Escobar había anunciado un nuevo sistema de transportes para Santiago que cambiaría todo. A los dirigentes gremiales no les gustó la idea, ya que se sentían expropiados y estigmatizados<sup>47</sup>. El 12 de agosto del 2002 la discusión con el gobierno llegó a su punto más álgido, y los dirigentes microbuseros bloquearon la ciudad, con el fin de paralizar todas sus actividades. Allí sentenciaron su propio fin. El gobierno invocó la ley de seguridad del Estado y encarceló a los dirigentes, y su imagen ante los santiaguinos se desacreditó aún más. Ya no había cómo detener el cambio y el Transantiago empezó el 2007, dejando a muchos choferes sin trabajo y a varios pequeños empresarios fuera del sistema y endeudados.

### *El mundo: las micros de colores y amarillas*

Ya hemos hablado un poco sobre el mundo de las micros antiguas dentro del análisis del sistema de locomoción pública de Santiago. Al discutir sobre el sistema nos detuvimos en las relaciones estructurales, las fuerzas externas y el ambiente en que se desarrollaba la locomoción de la ciudad. Sin embargo, quisiéramos detenernos más profundamente en «el mundo» desde la perspectiva de los choferes y empresarios de las micros. Para este fin, definiremos un mundo como el entorno o el conjunto de personas y relaciones, los puntos de vista y valores, la materialidad, y las

---

<sup>46</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*, y entrevista a Leonardo Avendaño, *op. cit.*

<sup>47</sup> *Emol*, «Microbuseros a 10 años del bloqueo de Santiago», 11 de agosto de 2012, en <http://www.emol.com/noticias/nacional/2012/08/10/555087/lideres-microbuseros-a-10-anos-del-bloqueo-de-santiago-la-gente-pregunta-si-volveran-las-amarillas.html>.

circunstancias (biografías) relacionadas con un grupo y compartidos por sus miembros<sup>48</sup>.

Seguir esta línea de investigación implica adentrarnos en la subjetividad de los trabajadores y empresarios, y la forma en que ellos adaptan el sistema —y son afectados por este— según sus capacidades, necesidades e intereses. En el caso de los choferes, en el que profundizaremos más, consideraremos dimensiones específicas de este mundo: la biografía, las emociones y sentimientos, las relaciones, la materialidad y la memoria<sup>49</sup>.

### 1) *Los pequeños empresarios microbuseros*

La mayoría de los dueños de las micros santiaguinas eran pequeños empresarios, muchas veces los mismos micreros, que gestionaban artesanalmente una o dos micros. La mayoría aprendió el negocio en la práctica, ya fuera porque era el hijo de un empresario microbusero que siguió los pasos del padre, la esposa viuda o una hija que heredó las micros de su padre, o porque era un chofer que logró invertir y comprarse su propia máquina, completa o compartida con otro chofer o inversor. Como sintetizaba el presidente del gremio Miguel Herane en 1982, «todo lo que hacemos es por y para el gremio: queremos mantenernos en el sector porque nacimos micreros»<sup>50</sup>.

Fueron pocas las familias que lograron formar grandes flotas de 20 o más micros. En realidad, la mayoría eran empresarios de escaso capital, que lo arriesgaban «lanzándolo a la calle». Por esto, sus ingresos podían ser muy volátiles, especialmente por la posibilidad que se les parara una máquina. Consecuentemente, no podían pagar sueldos fijos a los choferes, como demostró más de un intento fallido realizado en la década de 1990. Miguel Quinteros recuerda que trabajó dos veces con sueldo. Pero el problema fue que «los dueños de micro también eran igual que nosotros los choferes. Malos administradores del dinero, muy malos administradores

<sup>48</sup> Esta definición se formuló a partir del diccionario de Google, octava acepción, en [www.google.cl](http://www.google.cl) y de Henry Pratt Fairchild, *Diccionario de Sociología*, México, Fondo de Cultura económica, 1949, 194.

<sup>49</sup> Nos inspiramos en Trinidad Vega, *Estabilidad laboral de trabajadores independientes en el sector informal. El caso de un grupo de trabajadoras cuenta-propistas del sector de Achupallas en la Región de Valparaíso, Chile*, en Felipe Ruiz (ed.), *Panorámica del trabajo en el Chile neoliberal*, Santiago, Universitaria, 2016, 207-245.

<sup>50</sup> Estrategia, Santiago, 05 de enero de 1982, 7. En entrevista Miguel Herane.

(...) Llegaba final de mes para cancelar, y no tenía[n] plata para pagarnos el sueldo»<sup>51</sup>.

Pedro Martínez, que ingresó al rubro en 1989, dice que lo que más le sorprendió fue ver lo informal que era la administración. No conocían de finanzas, no tenían acceso al crédito en bancos, y compraban las micros a los importadores pensando solamente si es que las ganancias de cada mes alcanzaban para pagar las cuotas y sin fijarse en las altas tasas de interés que les cobraban. A esto se agregaba que muchos tenían un desconocimiento total de la legislación laboral o tributaria<sup>52</sup>. Por todo esto, lo que en realidad hacían los empresarios era ajustarse a la forma de trabajar que les imponía el sistema y que venía «funcionando» desde hacía décadas.

Por último, quisiéramos agregar que, en su revista gremial, los empresarios demostraban constantemente una autopercepción trágica de su quehacer. Se declaraban como un gremio con historia, sacrificado e incomprendido por el público, y desde su primera edición expresaban que

«El empresario de la locomoción colectiva es un tipo extraño: tiene mucho que perder y, sin embargo, lo arriesga todo. Todo su capital. Y (...) ni siquiera él mismo maneja su capital (...) sino que un tercero y además, está expuesto a cualquier tipo de accidente [...] Si la máquina queda detenida (...) el empresario no come (...) es algo así como si a un enfermo grave se le corta[ra] el suministro de oxígeno cuando más lo necesita»<sup>53</sup>.

## II) *La vida sobre la micro: la experiencia laboral de los choferes*

### a) Biografía

Antes de trabajar como chofer, había que entrar al sistema de locomoción. Como varios entrevistados señalaron, a primera vista este no era el oficio más atractivo. Las dos principales maneras en que los entrevistados llegaron a trabajar como choferes o inspectores<sup>54</sup> de micro fue porque conocían a otros choferes y vieron desde pequeños cómo era el trabajo, o porque perdieron su empleo anterior o tenían deudas que pagar y su

<sup>51</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>52</sup> Entrevista a Pedro Martínez, *op. cit.* Esta visión se corrobora con el continuo recuerdo, repetición y explicación de leyes que realizaba la gremial a los empresarios a través de su revista *Sobre Ruedas*.

<sup>53</sup> Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago, «Solución a los problemas», *Sobre ruedas*, Santiago, N° 1, enero de 1978, 20.

<sup>54</sup> Los inspectores eran quienes fiscalizaban que los choferes entregaran y recaudaran el dinero correspondiente.

única oportunidad fue la locomoción. Varios pensaron que sería solo algo temporal, pero luego encontraron que, si bien era un trabajo sacrificado, les permitía tener ingresos que nunca podrían haber tenido en otra parte.

De los entrevistados, Avendaño, Sánchez y Morales tuvieron problemas mientras estudiaban, en tanto que Valdés y Díaz perdieron su trabajo durante las crisis de 1973 y 1977, respectivamente. Por su parte, Arévalo fue discriminado por ser hombre y nunca se pudo dedicar al secretariado; García tampoco se pudo dedicar a su sueño de ser jinete de caballos por ser muy grueso; y Quinteros perdió su expectativa de ser contador; y por último, Fuentes fue estafado y lo perdió todo cuando tenía menos de 20 años. Martínez fue el único que entró al sistema de transportes deseándolo, al ver que era una oportunidad de negocios. Sin embargo, ninguno se arrepintió nunca de haber entrado.

Tampoco es que fuera terrible llegar a ser micrero. La mayoría de las personas en Chile se dedicaba al trabajo que pudiera: no es que tuvieran muchas opciones para elegir. Incluso a muchos futuros micreros o inspectores les gustaba manejar o estaban fascinados por las grandes máquinas desde pequeños. Tal vez Fernando Marín lo relata mejor en su cuento autobiográfico:

«Aún recuerdo que uno de mis hermanos se levantaba muy temprano en la mañana y yo, mientras él se afeitaba, me levantaba y encendía el motor de la máquina para juntar aire, todo un logro para mí; luego él se iba y yo me acostaba feliz, porque consideraba le había dado vida a ese gran vehículo (...) Con mi otro hermano la relación con el bus fue más estrecha ya que no solo le encendía el motor, sino que también me la llevaba al paradero (...). Imagínense, yo llegando con mis pocos años manejando a la casa y a veces estaba la niña que me gustaba, así yo inflado me sentía el rey de la villa»<sup>55</sup>.

Tal como se relata en el cuento, los choferes —y los inspectores también— aprendían su oficio en la práctica con otros choferes, muchas veces sin licencia y manejando de noche, cuando había pocos carabineros<sup>56</sup>. Según Fernando Díaz, en ese tiempo cualquiera era micrero, «le faltaba un chofer a un empresario, ‘ya, oye, yo tengo una persona’ y a veces hasta sin documentos manejaban. Entonces era muy al lote». Incluso él mismo no sabía nada sobre conducir autobuses cuando lo contrataron<sup>57</sup>. Sin

<sup>55</sup> Fernando Marín Pinto, «Mi historia, quizás también la tuya», en *Historias Sobre Ruedas. Recopilación de cuentos del primer concurso literario*, Buses Vule S. A., 2017, 72. Fernando es chofer de Transantiago.

<sup>56</sup> Entrevista a Leonardo Avendaño, *op. cit.*, y entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

<sup>57</sup> Entrevista a Fernando Díaz, Santiago, 15 de septiembre de 2017. Actualmente tiene 62 años y es chofer de Transantiago.

embargo, esta situación también se debía a que siempre hubo escasez de choferes en el sistema, tal vez por lo demandante que era el trabajo, por el riesgo o por las malas condiciones laborales.

Una vez dentro del sistema de locomoción, el trabajo era sacrificado. Los choferes de micro sufrían largas jornadas laborales que los obligaban a despertarse a las 3 o 4 de la mañana, o llegar a su casa a esa misma hora de la madrugada. Solo imagine el trabajo más madrugador que pueda y luego piense que debe haber alguien que lleve a esas personas al trabajo: ese es el micrero. La jornada de trabajo tenía usualmente la estructura de lo que se llamaba la «larguicorta», la cual consistía en trabajar durante una tarde-noche entera, para luego trabajar toda la mañana del día siguiente y luego pasarle la micro al compañero de máquina, quien realizaba la misma jornada.

Muchas veces, como no valía la pena volver a sus casas, los choferes dormían en el mismo bus, en el paradero. Cristóbal Sánchez recuerda que «eso sí que era demoledor. Sobre todo en invierno, que siempre ha sido helado. Uno lo tomaba como costumbre. Ahí con colchoneta en el pasillo. ¿Y cuánto tenía? ¿26 años? ¿27 años? Mientras mis amigos a veces salían todos, yo no podía hacer eso. No lo hacía»<sup>58</sup>; o algunos simplemente no dormían y «carreteaban». Los que tenían más suerte podían llevarse la micro para la casa, donde la custodiaban. Para los que tenían menos suerte, el compañero no llegaba y debían continuar otra jornada «larguicorta», sin detenerse. Sin embargo, lo que sí era cierto era que no podían enfermarse ni faltar, porque no ganaban plata. Tenían que trabajar todo el año, Fiestas Patrias, Viernes Santo y Año Nuevo incluidos. «Y a veces habían jornadas donde tu compañero se iba de vacaciones y tú tenías que asumir el mes solo. Un mes solo trabajando mañana, noche, mañana, noche. Claro, porque uno dice que no se cansaba tanto, porque ganabai muchas lucas. Hay lucas»<sup>59</sup>.

También era cierto que este tipo de jornada provocaba un trabajo a deshoras con respecto al resto de la familia. Leonardo Avendaño, quien era padre de familia, cuenta que «me levantaba a las 12 del día, por ejemplo, porque entraba a las 2 [p.m.] ¿cierto? Pero a esa hora no estaba ni mi señora ni mi hijo, porque se fue a trabajar y los niños se habían ido al colegio. Vuelvo a la noche, cuando yo vuelvo están todos durmiendo ¿cierto? No veo a nadie. (...) Y al otro día me levanto de nuevo y salgó primero

<sup>58</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

<sup>59</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

que ellos».<sup>60</sup> Cristóbal Sánchez, que también fue hijo de un chofer de micro, explica que «eran las reglas del juego. (...) Más que nada eran las madres las que llevaban el barco. Pero los padres eran muy ausentes»<sup>61</sup>.

El trabajo de conducir se desenvolvía en la plena competencia en las calles. El conflicto empezaba ya con los mismos compañeros de recorrido, tanto con el que iba adelante como el que iba atrás, ya que si uno alcanzaba a ver al que iba adelante, este se iba a llevar a todos los pasajeros; y así en una cadena hacia atrás con todas las micros. Peor si se trataba de una «collera», otra línea paralela —de otra empresa— que en algún segmento del recorrido se topaba con la propia línea.

«Entonces ahí había un *sapo*<sup>62</sup> que te avisaba, ‘el de Barnechea pasó hace tres minutos, y vai 10 minutos del que va adelante tuyo’, por mi lado. ‘Aah, ya’, entonces ahí te decías tú ‘¿a ver, me quedo, o voy, paso a la competencia y me voy adelante?’ y ahí se armaban las peleas, poh. Nos tirábamos las máquinas encima, nos quebrábamos los espejos, con las colas, las puertas de los buses. (...) no interesaba si era dueño [de la micro] o no. Él te iba quitando los pasajeros tuyos. Esa era la pelea»<sup>63</sup>.

Esto claramente era peligroso, ya que se realizaba con los pasajeros dentro de la micro, andando hasta a 100 kilómetros por hora. Como señala Fernando Díaz, «habían muchos accidentes, mucha muerte en choques. Para qué decir en Tobalaba-Las Rejas, que en ese minuto fue muy famosa, le decían ‘las camino al cielo’»<sup>64</sup>. Cristóbal Sánchez y Pedro Martínez recuerdan haber ido a los funerales de muchos compañeros y empleados. Esta fue una situación que se mantuvo por todo el período de estudio, y una de las grandes críticas al sistema por parte de los pasajeros.

Sin embargo, entre nuestros entrevistados hay diferentes versiones sobre la competencia, lo cual podría explicarse porque trabajaron en diferentes recorridos y porque el nivel de competencia también dependía de la persona y de la cantidad de ingresos que deseaba. Para algunos, como Fernando Díaz,

<sup>60</sup> Entrevista a Leonardo Avendaño, *op. cit.*

<sup>61</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

<sup>62</sup> *Sapo* era una persona que, por iniciativa propia, se paraba en la calle a medir el tiempo que había entre las micros a cambio de unas monedas que le entregaban los choferes por la información (*sapear* en *chileno*).

<sup>63</sup> Entrevista a Leonardo Avendaño, *op. cit.*

<sup>64</sup> Entrevista a Fernando Díaz, *op. cit.* En 1978, el Departamento de Choques de la *Gremial* atendió 15 choques diarios, y según los peritos el 98% era por falla humana. Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago, «Solución a los...», *op. cit.*

«era un infierno», pero para otros, como Manuel García, «nunca fue una competencia a muerte como se decía (...) éramos todos amigos»<sup>65</sup>.

Los ingresos que obtenían los choferes eran altos, mucho más de lo podrían haber conseguido en otros oficios, pero eran variables. Era un «sistema de ingresos perverso» que provocaba mayor competencia en las calles, y por tanto tomar mayores riesgos y más accidentes; y que también hacía que los choferes trabajaran más horas para poder ganar más dinero. En un inicio, los conductores obtenían el 20% del boleto, pero después con el tiempo, en la década de 1990, empezó a aumentar la competencia y bajó al 15%, aunque algunos negociaban con sus patrones para mejorarlo a 18% o 20%. Sin embargo, ese porcentaje se «complementaba» con la evasión: el robo de boletos, del que hablaremos más adelante.

#### b) Emociones, sentimientos y satisfacción

Lo primero que tenemos que señalar aquí es que los micreros se sentían más respetados en los tiempos de las micros antiguas, ya que tenían más autonomía para actuar y eso les daba autoridad en su trabajo. Autoridad, flexibilidad y autonomía era un trinomio de facultades que les daba una sensación de poder y control para hacerse respetar. Hoy, con el Transantiago, no tienen esas facultades, y es una de las razones principales por la que añoran el sistema de locomoción antiguo.

Como señala Valdés, un chofer era la autoridad de su micro y

«Antes uno hacía un recorrido y todos pagaban. Normalmente nos pedían por favor si nos llevaban por 200 pesos. Por favor. Entonces nos respetaban como seres humanos (...) Ahora el conductor no tiene autoridad para echar a nadie para abajo (...) Y antes no. Paraba la máquina y ‘ya, te bajaste’ y se bajaba poh. Ahora voy a reclamar qué, si los mismos que van arriba le *echan ropa*, porque de 10, 9 no han pagado»<sup>66</sup>.

Aunque a veces llegaban hasta utilizar medios violentos para mantener su autoridad e imponer respeto, ya que andaban con palos, cuchillos o incluso armas de fuego para defenderse: «uno no poh, uno andaba con su bate, con cualquier cosa y apechugabai y nadie se le paraba. A lo mejor era más inseguro, pero a nosotros nos respetaban. Hoy día no poh»<sup>67</sup>.

---

<sup>65</sup> Entrevista a Manuel García, *op. cit.* Nótese que Manuel era de los micreros que no competía y ganaba poco dinero en comparación a otros choferes, incluso ganaba un tercio de lo que otros llegaban a hacer.

<sup>66</sup> Entrevista a Camilo Valdés, *op. cit.*

<sup>67</sup> Entrevista a Manuel García, *op. cit.*



Antes también los choferes tenían más flexibilidad y autonomía sobre el recorrido en la práctica; los horarios podían ser negociables con el patrón, ya que existía una relación más cercana y familiar; y también tenían opinión sobre la mantención y calidad de las máquinas. Como decía Manuel «teníamos voz y voto», mientras que hoy todo es regulado desde arriba, por un ente que muchas veces ni siquiera conocen<sup>68</sup>.

Otra de las características de la vida del micrero era que, para muchos de los entrevistados, había una extendida vida casi bohemia entre los choferes, en el sentido de llevar una vida poco organizada, sin preocupaciones de largo plazo. Los choferes ganaban mucho dinero bajo el sistema de cortar boletos, y en plata «contante y sonante», ya que era el mismo chofer el que administraba el dinero conseguido. Al final del día sacaban de «la pecera» —la caja de la micro— su porcentaje correspondiente a los boletos cortados, más todo lo que lograron evadir, y se lo llevaban para la casa, en efectivo. Y mientras más se arriesgaran en la calle e hicieran jornadas más extensas, mayor era su sueldo, el cual podía llegar a cifras que inicialmente no se habrían imaginado, tal como señala Cristóbal Sánchez: «el dinero que ganaba era más que algunos amigos que tuve de infancia que estaban ya titulados. O sea, ¡yo! los invitaba a ellos a servirse algo, ¡yo! los invitaba de vacaciones. Era increíble. Era increíble»<sup>69</sup>.

Pero el dinero se despilfarraba. El conductor se destacaba por ser bueno para comer, beber y para las mujeres. Y es que tenían dinero todos los días y el trabajo les dejaba poco tiempo y con horarios libres a deshoras. En la mañana temprano, llegaban al casino del terminal a comer churrascos, sopaipillas y empanadas; en la tarde tendían más a la comida chatarra y pollos fritos, y sobre la micro andaban con las botellas de bebida de dos litros para tomar mientras andaban sentados todo el día. Entre jornada y jornada «mucho trago. Mucho de pasarla bien (...) Mucha de esa gente ya no está porque terminaron todos con diabetes, infartos cerebrales, cardíacos. Todos con sobrepeso. Imagínate tú trabajar con ese ritmo, no alimentarse bien, beber alcohol, fumar en cantidades excesivas. El desenlace era fatal poh»<sup>70</sup>.

Fuentes entró a trabajar en los años sesenta, y aclara que desde esos años ya era común que «en la noche se amanecían tomando. Y al otro

---

<sup>68</sup> Ídem.

<sup>69</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

<sup>70</sup> Ídem.

día trabajaban»<sup>71</sup>, sin «problemas». Era un tema endémico en la locomoción: el Consejo de Defensa del Estado estableció que entre 1980 y junio de 1981, 3.079 conductores que manejaban ebrios fueron encarcelados y el 70% de los accidentes graves fueron causados por choferes que ingirieron alcohol. En 2001, más de la mitad de los encuestados en el estudio de la CORBAT había visto choferes manejando en estado de intemperancia o drogados<sup>72</sup>.

También eran muy mujeriegos y aprovechaban el hecho de viajar sin comunicación por toda la ciudad para encontrarse con varias mujeres. En palabras de Miguel Quinteros: «muy buenos para las niñas, claro. ¿Y por qué? Porque resulta que (...) para las mujeres era un imán el pololear con un chofer porque andaba con monedas siempre poh. Y el hecho de la moneda ya le daba un *look* especial»<sup>73</sup>. Más allá del estereotipo, el chofer era una persona que andaba por todo Santiago y muchas veces por zonas de pocos recursos, y tenía dinero a la vista, por lo que atraía amigos y mujeres.

El chofer ganaba más plata que sus conocidos, y como explica Cristóbal Sánchez: «hacían de todo. Y los veía, y si bien es cierto que les decía ‘oye viejo, cuídate’. Pero en su entorno era feliz, era su único relajo (...), te daba un poco esa sensación de decir ‘mira todo lo que me gané’ (...) había un derroche, por esos días de ‘mira todo lo que me gané’»<sup>74</sup>. Más que justificar, es preciso aclarar esta actitud. No es que muchos choferes fueran «flojos, mujeriegos y borrachos», porque eran personas trabajadoras, tal como ya evidenciamos. El problema era que la rutina de trabajo provocaba un sentido de vacío, de no tener rumbo. Para muchos, la vida iba a seguir igual todos los días, porque «el conductor sabía que el otro día iba a ganar lo mismo, iba a tener lo mismo, iba a recibir lo mismo»<sup>75</sup>. Así que si nada iba a cambiar en el tiempo, mejor se «farreaba» el dinero hoy, se bebía hoy, se disfrutaba hoy. Pero eran trabajadores y todos los días había que salir a sembrar para comer. Álvaro Morales, que los observó como inspector, señala que «muchos choferes [eran] muy responsables, dueños de familia (...) No era porque les naciera ser irresponsables, [... sino] porque era un rubro que era altamente tenso, un rubro que era altamente competitivo»<sup>76</sup>.

<sup>71</sup> Entrevista a Ricardo Fuentes, *op. cit.*

<sup>72</sup> *Emol*, «Pasajeros disconformes...», *op. cit.*

<sup>73</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>74</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

<sup>75</sup> Entrevista a Fernando Díaz, *op. cit.*

<sup>76</sup> Entrevista Álvaro Morales, *op. cit.*

Esta actitud también fue cambiando con el tiempo, con el cambio generacional de conductores. Los choferes que empezaron a llegar en la década de 1990 eran más educados, antes muchos ni siquiera sabían leer. Por su parte, la mayor competencia que se generó por los puestos de conductor de micro, llevó a una mayor profesionalización. Así, los «vicios de la gente antigua» fueron menguando paulatinamente<sup>77</sup>.

Por último, el micrero ganaba mucha plata, pero en parte no le correspondía, ya que engañaba al patrón. «Decían ‘¡no!, nosotros ganábamos más cuando eran amarillas, cuando eran de colores’ (...) Pero eso era una cuestión entre comillas, una cuestión ficticia (...) Porque el conductor era *mañoso*, o sea el conductor si podía al patrón *pasarle por el voladero*, lo pasaba»<sup>78</sup>. Con el tiempo crearon técnicas para desviar el dinero de los boletos, para que este fuera directamente para ellos. Entre estas se contaban las *palomas* —reventa de boletos—, las *minifaldas* —dar medio boleto—, o técnicas para engañar a los inspectores, como las *metralletas* —unir con pegamento boletos no correspondiente— y el *echar boletos pa’ atrás* —sacar boletos antes de mostrárselos al inspector antes de salir del terminal—, o para engañar a los pasajeros como la falsificación de boletos o simplemente dar boletos que no correspondían a la línea, entre otras formas.

Para paliar esta situación, los empresarios crearon estrategias o campañas para que la gente exigiera su boleto, y que fuera el correcto. Estos iban desde simpáticos concursos reales como el «Boleto feliz», que regaló mensualmente grandes premios entre 1980 y 1981, hasta estrategias que eran derechamente mentiras, como falsos concursos en las líneas o imprimir en los boletos «Cuide su boleto, es su seguro de vida» en caso de choque, lo cual era completamente falso, pero mucha gente lo creía, según señalan los inspectores Leonel Arévalo y Álvaro Morales. Sin embargo, los dueños de micro nunca pudieron frenar el robo, y este continuó hasta la llegada de la tarjeta *Bip!* con el Transantiago.

### c) Relaciones con otros actores del sistema

La primera y más importante relación de los choferes era con su patrón, si es que ellos mismos no eran su propio jefe. Sin embargo, el

<sup>77</sup> Entrevista Cristóbal Sánchez, *op. cit.* También Entrevista a Fernando Díaz, *op. cit.*, y Leonardo Avendaño, *op. cit.*, señalan razones similares. Avendaño hoy se dedica a reclutar nuevos conductores para Transantiago.

<sup>78</sup> Entrevista a Fernando Díaz, *op. cit.*

contacto entre ellos era escaso, ya que el empresario perdía el nexo debido a que la estructura del servicio era muy dispersa en el espacio como para realizar un control exhaustivo. Por esta razón, el conductor manejaba todas las operaciones diarias. Esto era lo que en parte permitía las situaciones destacadas más arriba de beber, apropiarse de parte de la recaudación y tener una mayor autonomía en el trayecto. Como señalaba Martínez, «la relación con el vehículo exclusivamente se da[ba] en la hora que el conductor llega[ba] a última hora de la noche a rendir cuentas (...) a veces esperando a las una de la mañana para hacer el cierre de la jornada»<sup>79</sup>.

Sin embargo, en comparación a la situación en Transantiago, los entrevistados consideran que la relación con el empresario era más cercana, de amigos, hasta familiar, a pesar de los roces. Todo se negociaba directamente con el patrón, por lo que el porcentaje de comisión sobre los boletos dependía de la relación que se establecía y de la confianza que se lograba con él.

Con respecto a los contratos y las condiciones laborales, lo que más recuerdan es la vulneración de las imposiciones, que era una situación generalizada en Chile en esa época. Cuando eran jóvenes no les preocupaba negociar este aspecto, incluso —y por iniciativa propia— muchos negociaban que se les impusiera por el sueldo mínimo, ya que así podían conseguir comisiones superiores al 15% de los boletos. Hoy que están jubilados o pronto a hacerlo se arrepienten completamente de haber realizado tales acuerdos, de haber sido jóvenes despreocupados por su futuro.

Los dueños de las micros sabían que les robaban: que había robo de petróleo, de repuestos, y de dinero, directamente y a través de la evasión de boletos. Pero lo interesante es que igual lo dejaban pasar, en tanto el chofer fuera rentable. Era lo que se conocía como «el ladrón comercial»<sup>80</sup>: el patrón permitía que le robaran, en la medida que el chofer le trajera ganancias al final del día. Del mismo modo, el chofer permitía que no le pagaran las imposiciones, en la medida que obtuviera un buen sueldo —en parte por el robo—. Es decir, se permitían el robo recíproco siempre y cuando fuera mutuamente beneficioso. La relación se estropeaba cuando el micrero robaba y no rendía, ya que hubiera sido muy «caradura» de su parte atreverse a robar sin dejarle lo suficiente al patrón. Pero si el chofer no estaba contento con las condiciones de trabajo, por ejemplo, porque no le pagaban las imposiciones, mala suerte, el patrón podía contratar a otro chofer... que probablemente también le iba robar, ya que «no era

<sup>79</sup> Entrevista a Pedro Martínez, *op. cit.*

<sup>80</sup> Ídem.

tanta la cantidad de conductores que estaban capacitados para trabajar (...) Entonces por eso [...uno] después daba unas vueltas por aquí, por allá y hablaba con una persona, ‘no, ya, yo te tengo una pega al tiro’. Y volvían a integrarlo»<sup>81</sup>.

Por último, los empresarios sí tenían una percepción de lo desordenado y poco preocupados que eran los choferes. Esta se reflejó en las motivaciones para abrir la Escuela de Conductores en 1981, ya que entre las cosas que se proponía enseñar, además de los conocimientos técnicos, se encontraba: «buenos modales, tino, precaución, sentido de la responsabilidad, autocontrol del sistema nervioso, comprensión hacia los ancianos y los escolares, humanización ciento por ciento, evitando carreras desenfrenadas (...)»<sup>82</sup>. Hasta el día de hoy, una de las ambiciones de los empresarios es la profesionalización del trabajo de conducción de autobuses, para lo cual han generado múltiples cursos de capacitación.

La relación con otros conductores era buena, de amistad, a pesar de la competencia en las calles. Aunque a veces la rabia estallaba y se llevaban las peleas de las calles a los terminales, terminando a golpes, pues no toleraban que se les pasara por encima; la competitividad se dejaba de lado la mayor parte del tiempo. La relación entonces se movía entre la competencia violenta en la calle, donde cada uno tenía que rendirle a su propio patrón, y la «chacota» continua, con mucho humor, apodos, y compartir mediante la comida y el fútbol amateur.

Por su parte, en las micros los choferes se relacionaban con un grupo de «amigotes» y pololas que pululaban a su alrededor, así como con los inspectores de ruta que subían de improviso a fiscalizar. Por supuesto, siempre estaba la presencia del pasajero.

La incomunicación le permitía al chofer tener varias mujeres a su lado, que a veces le ayudaban a cortar los boletos y llevar la plata. Camilo Valdés recuerda que «a los choferes no les faltaban las *pololas*. Dos, tres *pololas*. Y gordos así... (...). Y el gallo más *penca* tenía dos minas»<sup>83</sup>. Y aunque varios eran casados, podían escaparse hacia la casa de la polola diciendo que iban a dormir en el paradero para salir temprano debido a la jornada «larguicorta». También los entrevistados consideraban que era la plata la que llamaba, y por eso «llegaban los *amigotes*. (...) Porque

<sup>81</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>82</sup> Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, «Escuela de conductores», *Sobre ruedas*, Santiago, N° 6, octubre de 1980, 2.

<sup>83</sup> Entrevista a Camilo Valdés, *op. cit.* A veces también era la esposa o la hija la que acompañaba al chofer.

sabían que el chofer andaba siempre con plata. (...) Por eso andaba un submundo de gente rodeándolo como polillas»<sup>84</sup>. El dinero también le permitía al conductor de micro tener ayudantes, llamados «bicicletas», que hacían los recados ya que ellos debían mantenerse manejando, o amigos que los ayudaban en la noche a cambio de unas monedas.

Necesitaban esa compañía especialmente en las noches y cuando entraban a poblaciones peligrosas que no podían evitar por el recorrido de la línea. El nivel de sensación de violencia que experimentaban los entrevistados es variable, lo cual es entendible ya que trabajaban en distintos sectores de una ciudad segregada espacialmente. Por eso hay experiencias de sensación de peligro, como el de Cristóbal Sánchez que, como otros, tenía que «contratar» guardaespaldas para que lo protegieran: «en ese tiempo estaba mucho la pasta base. El trago. Y mientras tú le dierai a ellos, andaban arriba contigo, y esa era la forma de protegerte. (...) andabai con 2 o 3 que eran... malos también. Imagínate el peligro si alguien se subía y ellos también iban con hechizas»<sup>85</sup>. Esas vivencias contrastan con otras de «relajo total», como decían Leonardo Avendaño y Camilo Valdés, a pesar de haber sido asaltados más de una vez. Pero en lo que sí están de acuerdo los testigos, es que la violencia aumentó mucho a lo largo de los años. Primero, en la década de 1990, después del fin de la represión de la dictadura, y luego hoy en día, en que consideran que el santiaguino se ha vuelto violento, desde el delincuente hasta el pasajero común, incluyendo a las «barras bravas» que secuestran a choferes junto a sus buses.

Los inspectores eran los encargados de conservar el orden en el sistema. Ellos mantenían la frecuencia de salida de las micros —aunque a algunos se les podía dar unas monedas para obtener ventajas<sup>86</sup>— y fiscalizaban en terreno que los choferes entregaran los boletos. Eran empleados contratados por las líneas para mantener un control interno, por lo cual no tenían autoridad frente a los pasajeros, pero sí ante los choferes y los empresarios (para que compraran los boletos de la línea). Si un inspector encontraba una cantidad de boletos revendidos, por ejemplo, eso le costaba el puesto al chofer en cuestión, lo que causaba que los choferes tuvieran conflictos con los inspectores, que los amenazaran, y que algunas veces llegaran incluso a las *golpizas*<sup>87</sup>.

<sup>84</sup> Entrevista a Álvaro Morales, *op. cit.*

<sup>85</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*, hablando sobre la década de 1990.

<sup>86</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>87</sup> Entrevista a Leonel Arévalo, Santiago, 07 de octubre de 2017. Actualmente tiene 52 años y es artesano.

Por su parte, la relación con los pasajeros era variable, ya que uno de los problemas de la locomoción pública es la amplitud de usuarios con diferentes necesidades. Algunos deseaban llegar lo más rápido posible, mientras que otros se preocupaban más de la seguridad. Pero en lo que sí están de acuerdo los entrevistados es que en esa época el santiaguino era más cordial y menos estresado. En hora punta, los pasajeros siempre han tenido que estar apretados, en «una densidad vejatoria para todos»<sup>88</sup>, y como Fernando Escobar recuerda en su cuento autobiográfico: «las idas al colegio no estaban exentas de peligro, debido a que repetidas ocasiones uno se iba colgando en la pisadera para llegar puntualmente a clases. En más de una oportunidad tuve que rogar al Tata Dios que me protegiera para llegar sano y salvo al colegio», pero se cuestiona, como los entrevistados, «en que momento de nuestra vida dejamos de querernos (...) ¿Qué micro tomamos que nos ha puesto tan egoístas, prepotentes, soberbios?»<sup>89</sup>.

El peligro y la competencia del sistema se sintetizaba en la relación que tenían los micreros con los estudiantes. El problema era claramente grave, según los pasajeros y reconocido por varios choferes, ya que incluso muchos de ellos mismos lo habían sufrido siendo jóvenes. El conflicto residía en que los estudiantes pagaban un pasaje rebajado y a los choferes, como ganaban una comisión por pasaje<sup>90</sup>, no les convenía llenar su micro con estudiantes, especialmente porque subían «en manada» afuera de los colegios. Esto provocaba que los conductores intentaran eludirlos, no les abrieran las puertas, o peor aún, que los estudiantes tuvieran que «lanzarse» hacia dentro de la micro en segunda vía para poder entrar, con el claro peligro de sufrir un accidente. Este maltrato a los escolares, menores de edad que no tenían la capacidad de pagar un transporte como los adultos, refleja la perversidad hasta la que podía llegar este sistema, que fomentaba una competencia peligrosa para todos los involucrados.

### III) *La materialidad de la máquina*

Para el chofer, la micro era como su oficina. Ellos la manejaban, la reparaban, muchas veces la custodiaban en su casa y administraban el

<sup>88</sup> *El Mercurio*, Santiago, 7 de julio de 1981, A3.

<sup>89</sup> Fernando Escobar, «Vida juvenil en micro», en *Historias Sobre Ruedas*. Recopilación de cuentos del primer concurso literario, Buses Vule S. A., 2017, 90 y 92.

<sup>90</sup> Algunos dueños de micro evitaron este problema dándole el 100% del valor de los pasajes de los estudiantes.

dinero dentro de esta. Aunque no fuera suya, la sentían como propia, y le tomaban cariño a la máquina. Manuel Moreno presenta este «amor motorizado» de la siguiente manera: «pero todo se olvida cuando el despachador lo llama por su nombre, se sube a la máquina y la enciende... y es que cuando estás arriba de ese ‘monstruo con ruedas’ que parece rugir al encenderla y esperar que cargue el aire para ponerla en marcha... solo se puede pensar en ella, como si fuera ‘la mejor de las amantes’»<sup>91</sup>.

La micro era un objeto preciado, y se preocupaban que fuera propia. Por eso la máquina se «enchulaba» y a los choferes «les gustaba marcarlas, escribiendo sus nombres, apodos o el nombre de su mujer o amada. Además incluían algunas frases célebres de cada uno, tales como: ‘El parrandero’ o ‘El patraña’ (...) que nacían de chiste internos»<sup>92</sup>. Fue en la década de 1980, junto a la liberalización del sistema, en que se puso de moda el «enchular» la micro. Según Miguel Quinteros, «a nosotros todos nos encantaba. Yo creo que era la única parte, en lo único en que uno gastaba la plata con mucho, así con muchas ganas (...) ponerles unas cortinas adelante con unos flequitos dorados para abajo. Ponerles unos espejos aquí en el medio así para mirar para atrás. Luces. Las mejores radios»<sup>93</sup>. Y el empresario también estaba «*chocho* de ver sus buses bonitos», por lo que muchos también ayudaban a sus empleados a decorarla, dándoles adelantos. Entonces, entre ambos se dedicaban a hermohear la micro.

La variedad de decoración iba desde las luces, los asientos, las manillas, los volantes, los parachoques, las tapas de ruedas, las cortinas, y agregados como pegatinas, zapatitos, banderines de equipos de fútbol, entre otras cosas. Y los choferes se dedicaban a cuidarla porque «había también un poco una competencia de los demás colegas de quien tenía la máquina más linda»<sup>94</sup>. La decoración era una forma de expresión del chofer, incluso de los que no las querían decorar para que se viera «limpia», como Fernando Díaz que encontraba que a veces se exageraba y «parecían discoteques (...) con luces amarillas, unas ruedas y una música (...) una locura»<sup>95</sup>. Entonces la micro se apropiaba, se «vendía», se invitaba a pasar, se pedía que pasara, ya que la mejor micro atraía más pasajeros.

<sup>91</sup> Manuel Moreno Jara, «Un hombre sencillo», en *Historias Sobre Ruedas. Recopilación de cuentos del primer concurso literario*, Buses Vule S. A., 2017, 176.

<sup>92</sup> Entrevista a Álvaro Morales, *op. cit.*

<sup>93</sup> Entrevista a Miguel Quinteros, *op. cit.*

<sup>94</sup> Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

<sup>95</sup> Entrevista a Fernando Díaz, *op. cit.*



Eran objetos artísticos andantes que chocaban en competencia y recorrían Santiago dándole una imagen característica.

### *Memoria a 10 años del Transantiago*

Han pasado ya 10 años desde que se implementó el Transantiago. El fracaso rotundo que significó sus inicios aún persiste en la memoria de los santiaguinos, a pesar de las mejoras que ha tenido con el tiempo, y pareciera como si en la mente de los usuarios fuera a quedar encasillado durante toda su existencia según la imagen que generó ese 10 de febrero de 2007. Para los choferes de la locomoción pública, sin embargo, ha sido un cambio con claroscuros. Este evento posterior a la existencia de las micros antiguas ha modificado completamente la memoria del sistema antiguo y la encuadra en una permanente comparación, ya que parecieran ser dos sistemas completamente opuestos: mientras uno era artesanal, el otro es tecnológico, mientras uno era familiar, el otro es impersonal, mientras uno era precario y fatigoso, el otro es moderno y con mejores condiciones laborales.

Por eso se ha formado una nostalgia particular por parte de los choferes de micro: no volverían al sistema antiguo, pero lo añoran porque era familiar, porque tenían cierta cuota de poder y porque ellos lo habían formado en su labor diaria. No era un pasado glorioso, pero era un pasado construido por ellos mismos. Mientras que en el Transantiago son parte de un sistema insípido, impersonal y odiado por la gente. Es cierto que tienen más estabilidad y les ha permitido proyectarse en su vida; en sus palabras, es mejor, pero no es suyo, es impuesto, y sin flexibilidad, sin autonomía ni autoridad, además de ser menos «humano».

Para sistematizar, las tres principales razones por las que se produce esta comparación constante con el sistema de locomoción actual de Transantiago, según lo que hemos podido percibir a través de las 10 entrevistas realizadas, son:

- i) La relación con el pasajero empeoró considerablemente. Existe, además, una impotencia porque no pueden hacer nada para solucionar el problema de la evasión, y antes controlaban todo lo que pasaba en su máquina. Ahora el usuario tiene el poder. Esto los estresa más, a pesar de que trabajan menos y su sueldo es fijo, como cuenta Camilo Valdés: «yo no me canso de manejar el bus, me canso del sistema, del

trato de la gente. Eso es lo que me cansa. Me deprime. Y yo como ya soy viejo, miro para el lado nomás»<sup>96</sup>.

- ii) La profesionalización y mecanización de las relaciones afectan la memoria del pasado. Existe una añoranza por un pasado más artesanal y familiar, en que si bien había conflictos, la relación con el patrón era directa. Hoy existen grandes empresas con miles de trabajadores, y los choferes no ven a sus jefes ni tienen compañeros de trabajo estables.
- iii) Las mejores condiciones laborales actuales. Las mejores oportunidades de desarrollo gracias a la estabilidad laboral y salarial hacen olvidar el mayor poder que tenían antes. Han aceptado su posición actual a cambio de una mejor calidad de vida. El micrero ganaba mucha plata antes, sin embargo, como no lo ganaba por contrato, no podía, por ejemplo, pedir créditos ni tarjetas, mientras que en el Transantiago, sí<sup>97</sup>. También por el despilfarro se ahorra poco o nada, pero ahora que tienen sueldo mensual, han podido organizarse mejor.

En su cuento autobiográfico, «Manejando mi vida», Manuel Pérez Ahumada sintetiza muy bien la transformación en la vida de los choferes de bus con el Transantiago, que también encontramos en nuestros entrevistados: «el Transantiago llegó para cambiar todo, para mejorar todo, la vida desordenada llegaba a su fin, ahora ya no había dinero diario para malgastar, ahora había un sueldo mensual [y] todo se ordenó, la vida en familia mejoró, hay más tiempo para compartir, todo es más ordenado»<sup>98</sup>. La conclusión de la mayoría de los entrevistados es corta y simple: «no volvería al sistema antiguo». Basta con añorarlo.

---

<sup>96</sup> Entrevista a Camilo Valdés, *op. cit.*

<sup>97</sup> «Podemos ver que la gente ha surgido, mucha gente ha podido acceder a los créditos, todos han renovado y tienen vehículos que antes no tenían, por lo demás han optado a tener mejor calidad de salud, ya que han podido adquirir planes de salud en ISAPRE, han podido sacar carreras de sus hijos en la parte estudiantil (...). La tasa de accidentes ha mermado categóricamente. (...) disminuyeron los asaltos. Ya no podemos contar con que siempre estábamos teniendo bajas en compañeros». Entrevista a Cristóbal Sánchez, *op. cit.*

<sup>98</sup> Manuel Pérez Ahumada, «Manejando mi vida», en *Historias Sobre Ruedas. Recopilación de cuentos del primer concurso literario*, Buses Vule S. A., 2017, 163.

## Conclusión

En estas páginas hemos intentado crear una imagen de los sistemas de locomoción pública de Santiago entre 1979 y 2007, una imagen desde una perspectiva que muchos de los santiaguinos no vieron, la de los choferes y empresarios de las micros antiguas. Por espacio hemos realizado una pincelada general y no hemos profundizado en varios temas, como la delincuencia, las perspectivas de otros actores como los inspectores, los pasajeros, la pasión por el fútbol que se daba en el gremio y el momento del cambio al sistema Transantiago. Por tanto, falta mayor investigación y realizar más entrevistas, pero esperamos haber dado una imagen justa de la complejidad del mundo laboral dentro de este gremio.

Es difícil crear políticas públicas de transporte de pasajeros, especialmente en una ciudad de seis millones de habitantes y mal planificada como Santiago. El Transantiago teóricamente es un *sistema integrado*, que es el paradigma actual de un buen sistema de transporte, pero a pesar de esto no funcionó y se ha tenido que mejorar por partes en la medida que aparecen los problemas. Sin observar las dinámicas de la ciudad y la historia de más de un siglo de transporte, la implementación falló. Tampoco se consideró el problema desde la dimensión subjetiva, ni la práctica desde el quehacer de los choferes y empresarios: nadie les preguntó nunca sobre su experiencia en el sistema. Sin embargo, los choferes no creen que haya que volver hacia atrás, sino que hay que mejorar el sistema actual, y a partir de sus experiencias pasadas y comparativas ofrecen espontáneamente sus recomendaciones durante las entrevistas. Si bien es cierto que los choferes tienen una visión nostálgica de su rubro, hoy también tienen una visión propositiva de cómo hacer un mejor sistema de transportes para la ciudad de Santiago.