

LA CIUDAD EN MOVIMIENTO

*Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad
en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*

LA CIUDAD EN MOVIMIENTO

*Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad
en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*

SIMÓN CASTILLO Y MARCELO MARDONES
EDITORES

uah/Ediciones
Universidad Alberto Hurtado

LA CIUDAD EN MOVIMIENTO

Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX

© Simón Castillo y Marcelo Mardones (Editores)

Ediciones Universidad Alberto Hurtado
Alameda 1869 - Santiago de Chile
mgarciam@uahurtado.cl – 56-228897726
www.uahurtado.cl

Impreso en Santiago de Chile por C y C impresores
Primera edición abril 2021

Los libros de Ediciones UAH poseen tres instancias de evaluación: comité científico de la colección, comité editorial multidisciplinario y sistema de referato ciego. Este libro fue sometido a las tres instancias de evaluación.

ISBN libro impreso: 978-956-357-305-3

ISBN libro digital: 978-956-357-306-0

Coordinador colección Historia
Daniel Palma Alvarado

Dirección editorial
Alejandra Stevenson Valdés

Editora ejecutiva
Beatriz García-Huidobro

Diseño interior
Gloria Barrios A.

Diseño de portada
Francisca Tóral

Imagen de portada: Fotografía de Miguel Rubio con tranvía del recorrido Matadero Palma y autobús de la línea Vivaceta-Yarur-Matadero en el centro de Santiago, intersección de calles Ahumada y Compañía, 1943. Pool fotográfico Zig Zag, Colección Museo Histórico Nacional. Número de inventario N-002845.



Con las debidas licencias. Todos los derechos reservados. Bajo las sanciones establecidas en las leyes, queda rigurosamente prohibida, sin autorización escrita de los titulares del copyright, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, así como la distribución de ejemplares mediante alquiler o préstamos públicos.

ÍNDICE

<i>Agradecimientos</i>	9
<i>Prólogo. La movilidad importa: el transporte colectivo como foco de luchas sociales en el pasado y el presente</i> <i>Andra Chastain</i>	11
<i>Introducción. Un prisma histórico para la movilidad urbana desde el complejo presente</i> <i>Simón Castillo y Marcelo Mardones</i>	17
El transporte público y la movilidad en Chile urbano: experiencias, problemas y proyecciones. Notas para un balance historiográfico <i>Simón Castillo y Marcelo Mardones</i>	29
El <i>affaire</i> de la Chilian Electric Tramway & Light Co. y la respuesta nacionalista a las operaciones del capital trasnacional en el servicio de transporte público de Santiago, 1914-1920 <i>Elisabet Prudent</i>	61
La Estación Central de Ferrocarriles: construcción y reformas a una pieza urbana en la transformación de Santiago, 1857-1897 <i>Carlos Sottorff Neculhueque</i>	89
La construcción de una ciudad cableada y la extensión del tranvía eléctrico: electrificación, desarrollo técnico y nuevas configuraciones del espacio urbano. Santiago de Chile, 1890-1920 <i>Yohad Zacarías S.</i>	127

El paseo de los huerfanitos y la conformación del gremio del rodado de Santiago. Tecnología y sociedad en la capital chilena, 1916-1929	171
<i>Waldo Vila Muga</i>	
Situándose como sujeto social en la ciudad: los inicios del gremio tranviario en Santiago entre 1902 y 1919	199
<i>Malte Benjamín Seiwert</i>	
Transportes colectivos y planificación urbana. Antecedentes estatales para la construcción del ferrocarril metropolitano en Santiago de Chile, 1941-1969	233
<i>Marco González Martínez</i>	
Bibliografía general	265

AGRADECIMIENTOS

Como editores, agradecemos en primer lugar a las y los autores del libro, por la confianza depositada en nosotros: a Carlos, Elisabet, Malte, Marco, Waldo y Yohad. También a Ediciones Universidad Alberto Hurtado y la Escuela de Historia de la misma casa de estudios, por su entusiasmo en llevar a cabo esta iniciativa; en especial a Beatriz García-Huidobro, Alejandra Stevenson y Daniel Palma, así como a los evaluadores anónimos que leyeron una versión inicial de este trabajo y cuyas observaciones permitieron mejorar distintos aspectos. A Andra Chastain, por aceptar nuestra invitación a escribir el prólogo y a Pablo Larach por la traducción del mismo. A Claudia Deichler, por el trabajo de edición realizado. Y a nuestro amigo Carlos Martínez, por sugerir el título del libro. Especiales reconocimientos para el colega y amigo Guillermo Guajardo, puente de contacto con las problemáticas del transporte y la movilidad en México. Agradecemos también a ANID Chile por el financiamiento de dos proyectos que posibilitaron esta investigación: el Fondecyt de Iniciación N° 11180082, a cargo de Simón Castillo y el Fondecyt postdoctoral N° 3190533, cuyo investigador responsable es Marcelo Mardones, ambos patrocinados por la Universidad Diego Portales. Nuestros reconocimientos en particular a las Facultades de Arquitectura, Arte y Diseño y la de Ciencias Sociales e Historia, respectivamente, por su apoyo en su ejecución. Finalmente, a título personal, queremos agradecer a nuestras respectivas familias, por su permanente apoyo a nuestra labor profesional.

PRÓLOGO*

LA MOVILIDAD IMPORTA:
EL TRANSPORTE COLECTIVO COMO FOCO DE
LUCHAS SOCIALES EN EL PASADO Y EL PRESENTE

A cualquier observador que deambule por las calles de las ciudades contemporáneas le resultará imposible negar la importancia que el transporte tiene para ellas. Influye directamente sobre las desigualdades territoriales, la calidad de vida, la salud pública, las oportunidades económicas, y lo más esencial, sobre la dignidad de las personas en su día a día. Los editores de este libro señalan acertadamente cómo ha quedado patente la importancia que el transporte urbano tiene en la vida de las personas y el poder que este tuvo como detonante de otros malestares durante el estallido social en Chile que comenzara en octubre de 2019. Ha quedado también de manifiesto el desigual impacto que la pandemia del Covid-19 ha tenido para aquellos que tienen el privilegio de poder permanecer en casa respecto de quienes deben atravesar la ciudad para ir a trabajar y que no tienen el lujo de moverse en auto. Dicho esto, queda claro que el transporte y la movilidad urbana sí importan.

También es significativo saber cómo se ha llegado hasta aquí. Las complejas redes de movilidad y transporte y las desigualdades socioespaciales que en las ciudades se crean, no aparecen *ex nihilo* o evolucionan de manera independiente, sino que son el producto de procesos y protagonistas históricos específicos, que incluyen desde empresarios, ingenieros y funcionarios estatales hasta obreros, pasajeros y todo tipo de ciudadanos. Solo rastreando el origen de los conflictos urbanos contemporáneos y los patrones de movilidad y transporte podemos esperar comprender aquello que tenemos frente a nuestras narices e imaginar un futuro más equitativo.

* Traducción de Pablo Larach.

Este libro es un estudio indispensable para lectoras y lectores interesados en la historia del transporte y movilidad urbana en la ciudad de Santiago de Chile. En este sentido explica varios temas cruciales para su comprensión, como por ejemplo el mal afamado sistema tranviario de principios del siglo XX y la fundación de la primera compañía microbusera urbana. A lo largo de sus capítulos se puede comprobar que el descontento con el transporte urbano no es un asunto nuevo en Santiago. De hecho, la frustración con los carros de sangre y los excrementos animales que dejaban en la vía pública fue lo que creó el ambiente propicio para el advenimiento del sistema de tranvías eléctricos. Pero pronto esta nueva compañía de propiedad y administración extranjera dio pábulo a la protesta de los pasajeros y a que sus obreros convocaran la huelga, mientras al mismo tiempo la municipalidad intentaba regular el sistema. A su vez estas condiciones ayudaron a pavimentar el camino para la aparición de las primeras empresas microbuseras en Santiago, las que se vanagloriaban de su patriotismo y carácter nacional para distanciarse de la compañía tranviaria. A mediados del siglo XX la congestión provocada por los vehículos a motor y los problemas crónicos con el sector microbusero, no obstante el auge del intervencionismo estatal de los años 40 y 50, ayudaron a allanar el camino para el desarrollo del metropolitano. Estos procesos no se diferencian tanto de las contundentes críticas al sector microbusero en los años 90 y que a su vez sentaron las bases para la transformación del sistema de transporte en 2007 a través del Transantiago.

La gran importancia de estos aspectos queda de manifiesto en el análisis que se les da en el libro. Sin embargo, los capítulos no apuntan únicamente a explicar la mera transición de un tipo de transporte a otro, sino que analizan el papel que jugó el capital (nacional y transnacional) en la construcción y administración de la infraestructura del transporte público, tal y como lo demuestran los capítulos escritos por Sottorff Neculhueuque y Prudent al tratar el tema de la construcción de la Estación Central de Santiago en el siglo XIX, o el poder mostrado por la empresa de tranvías

eléctricos de capital alemán e inglés. También se analiza cómo los diferentes modelos podían coexistir al mismo tiempo. En este sentido Zacarías demuestra que los carros de sangre fueron gradualmente empujados a la periferia semirrural de la ciudad mientras que los tranvías eléctricos ofrecían su servicio a los barrios pudientes ubicados más al centro. Esto representa un importante ejemplo de la disparidad en el transporte público urbano y la desigual distribución de sus servicios e instalaciones.

También se hace hincapié en la historia sociocultural de la movilidad urbana. Zacarías analiza el sentir ambivalente de la población urbana hacia los tranvías dada su contradicción respecto a su eficacia acortando los tiempos en el transporte pero a su vez incrementando el riesgo a sufrir accidentes. Vila por su parte desentierra el origen del sector privado de los microbuseros en Santiago —un tema escasamente investigado pero de gran importancia dado el rápido auge y preeminencia que este sector consiguió— para demostrar como los primeros gremios de microbuseros cuidadosamente realzaron su imagen pública a través de la filantropía, no muy diferente a los métodos corporativos contemporáneos. Los gremios de los microbuseros también se aprovecharon de la mala reputación de la compañía tranviaria de propiedad extranjera para ensalzar su propio patriotismo y espíritu nacional. La importancia social del transporte representa el foco en el capítulo de Seiwert quien trata la historia de los primeros trabajadores tranviarios y su papel en algunas de las primeras huelgas en Santiago. Este autor argumenta que el compromiso político de estos trabajadores los hacía consciente de su “posición estratégica” dentro de la economía urbana como proveedores de un servicio público esencial. Esto les dio una ventaja considerable a la hora de luchar en pos de mejores condiciones laborales y salariales, una lucha que también se vio respaldada por el descontento generalizado hacia la compañía tranviaria. Finalmente apreciamos a través de la lectura de los capítulos la importancia que tuvo la acción gubernamental. En el caso de la empresa estatal de ferrocarriles y las primeras propuestas para un sistema de ferrocarril subterráneo, el Estado se posicionó

como un importante protagonista al promocionar estas iniciativas. La Municipalidad de Santiago jugó un rol crucial al intentar regular y lograr un cierto nivel de estándar para el transporte público urbano. La aparición como objeto de estudio y trabajo de la planificación urbana modificó los tópicos acerca del transporte urbano y su relación con los patrones económicos y sociales más generales de la ciudad, como lo analiza González Martínez en su capítulo acerca de los orígenes del metropolitano en Santiago. De este modo el capital, el Estado y las relaciones socioculturales influyeron decisivamente en el desarrollo de la movilidad y el transporte urbano en Santiago.

Este libro es una valiosa contribución ya que reúne nuevas e innovadoras investigaciones sobre estos temas, enfocándose en la ciudad de Santiago. Durante la última década sus editores han publicado y colaborado en un gran número de trabajos centrados en la historia de la movilidad urbana en Chile. Sus primeros dos volúmenes, en coautoría con Waldo Vila, presentan una historia visual del transporte urbano en Santiago y Valparaíso. Posteriormente publicaron un profundo análisis histórico del servicio estatal de transporte en Chile, la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, y, no hace mucho, editaron una colección de ensayos sobre urbanismo y transporte público en América Latina. Con ello se puede asegurar que no existen mejores guías que traten la historia urbana santiaguina, sus espacios, la movilidad y el transporte público que los editores de este volumen.

Aun cuando Chile sea el ejemplo reciente más destacado de cómo el descontento con el transporte público puede canalizar una especie de ajuste de cuentas más amplio relacionado con la injusticia y desigualdad social, existen otros ejemplos en contextos diferentes que atienden el mismo problema. En 2013 las protestas en contra del incremento del pasaje del transporte público urbano en São Paulo, lideradas en un comienzo por el Movimento Passe Livre, rápidamente llevaron a multitudinarias manifestaciones callejeras en contra de la corrupción política y los deficientes servicios públicos. Aquellos que al principio lideraran las movilizaciones

pronto fueron cooptados por grupos apolíticos y nacionalistas lo que significó que las esperanzas de alcanzar un futuro más igualitario no se concretase y que el movimiento fuese reemplazado por una corriente conservadora y nacionalista. Durante las masivas protestas en Hong Kong que comenzaron en 2019 debido a una controvertida ley de extradición, los manifestantes cargaron contra el sistema de metro de la ciudad. A principios de 2020 estalló una protesta en el metro de la ciudad de Nueva York a raíz del incremento de la vigilancia, la violencia policial en contra de pasajeros no blancos, y el aumento de las tarifas. A pesar de los diferentes contextos y resultados, estos ejemplos nos demuestran cuán íntimamente ligado se encuentra el transporte público con la vida de las personas y como esto se puede traducir en un descontento más generalizado en contra del Gobierno, la injusticia social y las indignidades cotidianas. Es por ello que el entendimiento de la historia de la movilidad urbana en Chile y su relación con los procesos sociales posee un gran valor informativo para los lectores que se interesen de manera más amplia por estas cuestiones.

Estos aspectos interrelacionados no están destinados a desaparecer. Incluso ahora que la pandemia del coronavirus ha vaciado el transporte público, ha reducido la movilidad y forzado a que muchos permanezcan en casa, el transporte público sigue siendo una necesidad básica para la población urbana. De hecho, el mismo sistema político y económico subyacente tras las desigualdades económicas, el racismo y la falta de responsabilidad gubernamental que han dado forma al descontento aún sigue en pie. Al escribir estas líneas los chilenos y chilenas decidirán en un plebiscito si desean reescribir la constitución de la era dictatorial. A pesar de que los movimientos sociales y el malestar popular sigan acumulándose, la corporación de Metro de Santiago continúa proyectando confianza a sus inversores con el propósito de construir una nueva línea. Esto a pesar de las numerosas estaciones de metro destruidas entre 2019-2020, el acusado descenso en el número de pasajeros durante la pandemia y la dependencia tarifaria de la empresa como medio de financiar sus operaciones. Aun cuando no se pueda

predecir el futuro, es muy probable que el transporte público continúe siendo el foco de un descontento social más generalizado. Para entender el presente y organizarse para un futuro más justo, todos por igual –los habitantes urbanos, los pasajeros y los académicos– deben comprender la complejidad del pasado que ha llevado hasta aquí. Sin duda que con este libro lectoras y lectores tendrán las herramientas necesarias para lograr este propósito.

ANDRA B. CHASTAIN
Washington State University Vancouver
Octubre 2020

INTRODUCCIÓN

UN PRISMA HISTÓRICO PARA LA MOVILIDAD URBANA DESDE EL COMPLEJO PRESENTE

Simón Castillo y Marcelo Mardones

El 18 de octubre de 2019, mientras las y los autores de este libro preparaban sus artículos, comenzó el estallido social más masivo y prolongado registrado en la historia del Chile contemporáneo. Sus causas –variadas y aún discutidas– tuvieron un factor detonante: el alza en la tarifa del transporte público en Santiago, en particular de su tren subterráneo, el Metro, convertido en el principal medio de movilización para la población capitalina tras la desastrosa puesta en marcha de Transantiago en 2007. Su imposición como nuevo sistema para una ciudad de casi siete millones de habitantes –sin un periodo de marcha blanca ni adaptación para los usuarios– provocó una crisis en la locomoción colectiva, caracterizada por un latente malestar en los servicios y una sobrecarga del Metro, pese a su permanente expansión mediante nuevas líneas. Aunque las subidas en las tarifas eran una constante desde hace casi una década, una semana antes de la crisis de octubre, las y los estudiantes secundarios comenzaron con evasiones masivas en diferentes puntos de la red, que luego derivaron en protestas callejeras y, finalmente, en los incendios de decenas de estaciones del ferrocarril urbano. Se masificó entonces una frase reveladora: “No son 30 pesos, son 30 años”. Pocos días después, las manifestaciones se habían extendido a prácticamente todo el país. Tal como en 1888, 1949 y 1957 –entre otras ocasiones y más allá de las diferencias

entre esos diversos momentos históricos— el alza tarifaria desencadenó una revuelta que terminó en un malestar y cuestionamiento mucho más amplio.

Resulta evidente que, en tanto detonador del estallido social —que llegó incluso a cuestionar el orden democrático vigente— el transporte urbano evidenció con fuerza el rol central que cumple en la ciudad. Quedó así patente su relevancia para el cotidiano de las personas, debido a la transversalidad de su uso y pese al impacto de otras formas de movilidad masiva como el automóvil. Ese protagonismo se manifestó sobre todo porque los tiempos y calidad de viaje se han convertido en uno de los ámbitos socioeconómicos más relevantes para la vida urbana y en expresión contundente de las marcadas desigualdades territoriales que caracterizan a las principales ciudades chilenas. No es de extrañar tampoco que, a partir de marzo de 2020, la pandemia de Covid-19 reflatara estas problemáticas, evidenciando la dependencia de autobuses y la red del Metro por parte de los habitantes de periferias y barrios vulnerables, así como el hecho de que la propia inmovilidad para evitar el contagio constituye un privilegio al cual los sectores populares difícilmente pueden acceder, ya sea por hacinamiento residencial o por la precariedad laboral propia de la economía informal¹. Con todo, hay que subrayar que el transporte colectivo es diferente a la movilidad: esta última consiste en la suma de los movimientos y desplazamientos, incluyendo “los flujos de personas y cosas junto con la circulación inmaterial de información habilitada por estos flujos”².

Siguiendo ese planteamiento, es necesario recordar que Santiago y otras ciudades chilenas tienen diversos tipos de movilidad, pero además diferentes velocidades según territorios y segmentos sociales: no es similar la velocidad del automovilista que reside en el pericentro o en los exclusivos condominios cerrados de sectores aledaños a la ciudad, respecto a la de aquellos que habitan las periferias populares. En estas últimas el viaje a los lugares de trabajo es en general prolongado y extenuante, la dependencia del transporte público es apremiante y las dificultades para la movilidad implican

consecuencias mayores, como el reforzamiento de la segregación urbana. Como indica Jacques Donzelot para el caso de Francia, “la movilidad obligada de los habitantes de la periferia [...] el famoso desplazamiento donde dejan una parte muy considerable de sus tiempos”³. El problema se agrava cuando en algunos sectores periféricos la delincuencia organizada toma el control del espacio y “así es como la inmovilidad va a la par con el aislamiento”⁴, una suerte de reclusión obligada al espacio residencial, más allá de los imprescindibles desplazamientos vinculados al ámbito laboral.

En ese contexto, tanto la crisis sanitaria como el estallido social plantearon desafíos para la construcción de una movilidad segura y sostenible en medio de un contexto ya complejo, los que han generado un creciente debate sobre la diversificación de su oferta, mediante una masificación ya en marcha de la bicicleta. Cada vez más inserta en las discusiones respecto a los planes estratégicos para su articulación en el transporte masivo de la ciudad, la movilidad ciclista es una apuesta cuya agenda es promovida por diversos actores, que van desde centros académicos a organizaciones ciudadanas. Ellos han mostrado una influencia relevante en la opinión y políticas públicas sobre la materia, abriendo el debate por aspectos de justicia territorial y sostenibilidad, con una mayor incorporación de los vehículos a tracción humana⁵. Así, crisis higiénica y social repercuten sobre la movilidad y el transporte al punto de alterar sus ofertas tradicionales e incentivar la búsqueda de nuevos paradigmas, como es la bicicleta. Ello impone además la necesidad de reflexionar de manera histórica sobre sus desarrollos y preguntas pendientes, entre ellas, por cierto, la misma historia local de dicho medio de movilización.

En ese marco de debates y propuestas por la circulación en la ciudad, sin duda la puesta en marcha del mencionado Transantiago (hoy rebautizado Red de Transportes Metropolitanos, RED), reforzó el planteamiento de preguntas sobre la movilidad urbana contemporánea, tanto en sus aspectos técnicos como también alrededor de los alcances políticos y sociales de su desarrollo e implementación⁶. En este sentido, la gran revuelta iniciada en

octubre de 2019 puso de nuevo en la palestra un ámbito cuyo funcionamiento no termina de convencer ni al Estado, ni a los privados ni, por supuesto, a los usuarios. Siguiendo esas premisas, la pretensión de este libro es clara: estudiar, desde una perspectiva histórica, uno de los ámbitos más sensibles de las ciudades contemporáneas, como lo es el transporte y la movilidad con relación al desarrollo urbano y social. La invitación a las y los autores de los diversos artículos fue hecha a partir de esa premisa, teniendo como eje unificador a Santiago y dejando a criterio individual enfatizar en cuestiones de infraestructura, planificación, tecnología, alcances sociopolíticos u otros.

Varios de estos investigadores participaron en dos instancias de exposición y discusión: las XXIII Jornadas de Historia de Chile, organizadas por la Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad de Chile y el Segundo Congreso Iberoamericano de Historia Urbana, a cargo de la Universidad Autónoma de México, UNAM. En el primer caso, el evento debió ser cancelado por –sugerente coincidencia– el estallido social de octubre de 2019. De este modo, fue en Ciudad de México, un mes después, donde al fin se pudieron debatir aspectos de la historia del transporte y la movilidad, a partir de presentaciones en la mesa titulada “Infraestructura, transporte y sociedad. Chile urbano en el siglo XX”, que han derivado en algunos de los artículos aquí incluidos. En este sentido, el libro es, en buena medida, el resultado de un diálogo y reflexión entre pares, que ha tenido como caso de estudio primado a la ciudad de Santiago.

De este modo, se presenta una serie de trabajos –todos inéditos– que abarcan un marco temporal que va desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1970, cubriendo un período de la historia capitalina donde se incorporaron diversos medios: desde ferrocarriles, tranvías de tracción animal (los carros de sangre) y tranvías eléctricos, los primeros autobuses particulares (conocidos como taguas y góndolas), trolebuses y buses estatales, hasta

el inicio del proyecto Metro a fines de los sesenta. Un factor crucial es que varios de estos servicios cohabitaron en una urbe que crecía demográfica y territorialmente, a un ritmo que no volvería a repetirse; por dar solo una referencia, entre 1920 y 1970 –apenas medio siglo– Santiago sextuplicó su población, pasando de quinientos mil a tres millones de personas, momento en que la ciudad perdió su carácter de “gran aldea” para reafirmarse como una de las principales metrópolis latinoamericanas⁷. Más que meros recambios tecnológicos, las y los autores postulan que las diversas innovaciones o repliegues en materia de transporte público se pueden ligar a los cambios urbanos acelerados que vive la capital chilena desde 1850 hasta el último tercio del siglo XX, ya sea como necesidad de adaptación a la nueva escala que imponía la ciudad o a los proyectos de modernización levantados por la élite en el periodo.

Por ello, los distintos artículos que integran este libro comprenden esas modalidades en su dimensión tecnológica, pero también desde una amplia cantidad de protagonistas asociados a ellas: en un arco que parte en los privados y luego incorpora al Estado y los partidos políticos, a los trabajadores del rubro, a los ciudadanos comunes y corrientes, a las tecnocracias y las discusiones intelectuales sobre la actividad. Esta variedad de sujetos, discursos e intereses es un buen reflejo de la multitud de actores sociales involucrados en la implementación y funcionamiento de estos servicios urbanos. La coexistencia de diversos modos de locomoción, así como de sus protagonistas, distó de ser una relación armónica y más bien se mantuvo en un precario equilibrio, aunque no exento de tensiones. En este sentido, esta obra se inserta en un panorama mayor de estudios históricos sobre movilidad y el transporte que se ha venido desarrollando desde aproximadamente una década, por lo cual se busca ofrecer una paleta de artículos que reflejan problemáticas que han movilizado el interés de los investigadores más recientes.

La ciudad en movimiento: la composición y estructura de un libro colectivo

Los textos que componen el libro abordan un arco temporal que va desde la década de 1860 hasta el año 1969, esto es, más de un siglo de historia de Santiago. Dado el mencionado origen de los diálogos que han originado este libro, este no pretende entregar una mirada “total” a la movilidad y el transporte colectivo en el siglo XX. Por ello, los artículos corresponden a recortes temáticos y temporales, siendo a nuestro juicio un mérito de estos el mostrar diversas aristas de los medios de circulación existentes, más que un *continuum* temporal. Ello explica, por ejemplo, que no se hayan incorporado –pese a su relevancia– publicaciones referidas *in extenso* a las décadas de 1930 y 1940.

Los autores muestran así desde la puesta en marcha del ferrocarril hasta el inicio de las obras del Metro, siendo decidior que tres de los seis trabajos investiguen al tranvía eléctrico y sus ramificaciones políticas, sociales y culturales: no hay que olvidar que, desde su estreno en 1900, estuvo más de cincuenta años circulando por las arterias capitalinas, siendo en sus primeras décadas el medio más utilizado y un emblema de lo que se consideraba una ciudad moderna. Más allá de esta convergencia, un factor común entre los diversos artículos es considerar a las diversas tecnologías como parte de un proceso de ruptura en la formación de la ciudad moderna –con recambios permanentes que a su vez transformaron las conductas sociales– sosteniendo así que las modificaciones en las infraestructuras y los medios de transporte impactaron en el desarrollo urbano y este, a su vez, condicionó las formas de circulación y el propio modo de vida cotidiano.

Partiendo de esa base, cabe recalcar que, dado el mencionado origen de los encuentros que han originado esta obra (jornadas de estudio y congresos) y pese a sus mencionados elementos en común, los artículos tienen una variedad tanto en sus temáticas como enfoques. En esa senda y junto con proporcionar los resultados de dichos encuentros de investigadores, se busca ofrecer un

cuadro amplio de la producción contemporánea con respecto a este problema en las tres principales casas de estudio capitalinas (Universidad de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile y Universidad de Santiago). Ya sea por su formación de pregrado o por un postgrado actual o finalizado, las y los autores de los artículos provienen de esas corporaciones y han presentado recientemente tesis que han servido de base para estos trabajos. Esto se refleja en la variedad de los enfoques que se proporcionan, lo que a nuestro entender permite plasmar, al menos en parte, la sinergia generada entre pares.

Esta serie de recortes temáticos y temporales ya señalados es también un llamado a nuevas producciones. En efecto, quedan varios medios y modos de circulación para estudiar por futuras investigaciones: taxis, taxis-colectivos, bicicletas y movilidad peatonal, por nombrar algunos de los más relevantes. Habrá que sumar también los diferentes usos según género y edad. Por otro lado, también merece ser destacado que, tal como se desprende de un problema que admite numerosas miradas, como es el transporte y la movilidad, las fuentes documentales que constituyen la base argumental de los capítulos del libro dan cuenta de esa variedad, integrando proyectos de ingeniería, prensa de gran circulación, publicaciones periódicas de gremios, fotografías y croquis, entre otras.

En ese panorama, Elisabet Prudent indaga en un episodio poco conocido, el “*affaire* de la Chilian Electric Tramway”, ocurrido en la década de 1910. La trama se urdió en el contexto de las repercusiones de la Primera Guerra Mundial en América Latina y envolvió a las autoridades municipales, a la Delegación Británica en Chile, a los trabajadores del gremio tranviario y a la administración extranjera del sistema de transporte público de la capital (la Ch. E. Tramway). El texto analiza aquellos factores que adquieren relevancia al informar las contradicciones en y por el acceso a la movilidad.

Carlos Sottorff explora la construcción de la Estación Central de ferrocarriles y su impacto en el desarrollo urbano del sector poniente capitalino durante las décadas finales del siglo XIX. El

escrito plantea que el terminal –el primero en su tipo que tuvo la ciudad– debe ser entendido como un objeto más complejo, una pieza urbana, centrando su mirada en la interacción entre el tren, la infraestructura (conformada por hangares, bodegas y talleres) y el entorno, en especial la Alameda y calles aledañas.

Yohad Zacarías aborda una de las renovaciones tecnológicas cruciales de finales del siglo XIX e inicios del XX: la electrificación. La autora fija su interés en los efectos para el servicio de tranvías (el reemplazo de los “carros de sangre”), para el alumbrado público y también para el propio paisaje urbano, generando una serie de representaciones sociales sobre los significados de la nueva tecnología y sus efectos ambientales. En este caso, el artículo revisa los principales lugares que vivieron estos cambios, que estuvieron en el centro de Santiago y en específico en su casco histórico.

Waldo Vila explora una actividad filantrópica como vía para introducirse en la historia del gremio microbusero, surgido durante la década de 1910: “el paseo de los huerfanitos”. Este recorrido de caridad ocurría una vez al año, cuando cientos y luego miles de niños eran llevados de paseo sin costo alguno a un gran parque santiaguino. Para el autor, esta era una forma de reivindicar una tecnología aún novedosa, como eran las “góndolas” (autobuses) y asimismo una manera fomentar la cooperación gremial, que sería importante para establecerse como empresariado del rubro y así posicionarse en el ámbito público.

Malte Seiwerth expone una de las dimensiones poco conocidas del mundo tranviario: los obreros y su organización sindical a inicios del siglo XX. Investigando los años de la “cuestión social”, el objetivo es establecer algunas relaciones entre el gremio tranviario y su posicionamiento en la ciudad, a través de masivas huelgas de conductores, cobradores y maquinistas, las que paralizaban la capital y que desembocaron en fuertes controversias por las condiciones laborales de la empresa.

Para finalizar, Marco González entrega una mirada panorámica sobre los antecedentes institucionales que posibilitaron la construcción del Metro, cuyas obras empezaron a finales de los años

sesenta. El autor se centra en proyectos de ferrocarril subterráneo elaborados por diferentes organismos estatales relacionados con el transporte colectivo, todos con el objetivo de solucionar los graves problemas de movilidad. En ese escenario, el estudio enfatiza en la importancia que tuvo la planificación urbana para la concreción de esta obra.

En todos los capítulos de *La ciudad en movimiento*, se resalta la vinculación entre los diversos ámbitos de la ciudad (materialidad, tecnología, política, entre otros) y la sociedad que la habita (autoridades municipales, usuarios, empresarios y trabajadores). Dicho de otro modo, la interacción entre el transporte y la movilidad con la ciudad y lo urbano. Creemos que la omisión de dichas vinculaciones –que finalmente muestra la crisis del propio rol del ciudadano– constituye un error de conocimiento histórico, pero asimismo una grave invisibilización al momento de pensar la ciudad y el territorio desde las políticas públicas. Esto último, algo evidenciado con la liberalización efectuada durante la dictadura militar o la puesta en marcha de Transantiago en los años de la Concertación de Partidos por la Democracia. Este trabajo no entrega soluciones para ello, pero proporciona una primera mirada que, esperamos, sea un pequeño aporte para los futuros estudios referidos al tema y, asimismo, un impulso para el desarrollo de investigaciones similares respecto a otras ciudades del país.

Notas Introducción

- ¹ Como plantea Paola Jirón, “privilegio de inmovilidad que nos ha develado la fragilidad, precariedad y desigualdad del sistema en el que vivimos hoy”. Paola Jirón, “Tiempos de crisis: ¿Cómo afecta la in/movilidad la vida en ciudad?”, *Palabra Pública*, edición especial “Pandemia”, abril de 2020. recuperado de <https://palabrapublica.uchile.cl/2020/04/09/crisis-movilidad-vida-ciudad/> (revisado el 30 de mayo de 2020).
- ² Colin Divall, “Mobilities and Transport History”, en Peter Adey *et al.* (eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities*, Routledge, Abingdon, 2014, p. 36. En general, el término movilidad ha sido de una cada vez más amplia discusión considerando su relevancia en el contexto globalizado de las últimas décadas, sus alcances sociales, de género e inclusión: así, “...las movilidades son prácticas sociales con sentido, por lo tanto, experiencias que son representadas y producen cultura, así como expresan y producen relaciones sociales y de poder. Los objetos de estudio de la movilidad suelen ser híbridos (humanos y no humanos) especializados y mediados por redes, normas, infraestructuras”; Guillermo Giucci, Paola Jirón y Dhan Zunino, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires, Biblos, 2018, p. 13. Este texto ofrece un acercamiento a los debates y conceptos asociados a la noción de movilidad que lo hace especialmente relevante para cualquier discusión teórica ligada al mismo.
- ³ Jacques Donzelot, “La ville à trois vitesses: gentrification, relégation, périurbanisation”, en *Esprit* núm. 303 (3/4) (Mars-avril 2004), pp. 14-39 (Traducción de los editores).
- ⁴ *Ibid.*
- ⁵ Durante el año 2020 estas demandas se han vuelto más recurrentes, debido a las necesidades derivadas de la pandemia, pero también del alto número de ciclistas muertos por atropellos. Véase Diego Istúriz, “¿La hora de las bicicletas? Uso se duplicó en zonas de Santiago por problemas del Metro”, *La Tercera*, 30 de octubre de 2019, recuperado de <https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/884207/884207/> (revisado el 15 de junio de 2020); Marco Fajardo y Emilia Aparicio Ulloa, “Estallido social y pandemia propician que uso de la bicicleta comience a ganarle terreno al automóvil”, *El Mostrador*, 6 de mayo de 2020, recuperado de <https://www.elmostrador.cl/cultura/2020/05/06/estallido-social-y-pandemia-propician-que-uso-de-la-bicicleta-comience-a-ganarle-terreno-al-automovil/> (revisado el 15 de junio de 2020). Una reflexión más amplia en Marc Augé, *Elogio de la bicicleta*, Gedisa, Barcelona, 2009, así como un acercamiento al desarrollo de las políticas ligadas a este vehículo en el contexto norteamericano en James Longhurst, *Las batallas de la bici*, Katakarak, Iruñea-Pamplona, 2019.

- ⁶ Si bien no hay trabajos historiográficos sobre el desarrollo y puesta en marcha de Transantiago, hay lecturas desde los Estudios Sociales de la Ciencia o la Administración Pública que permiten contextualizar las dinámicas que promovieron el cuestionado proyecto de modernización al transporte colectivo de la capital chilena: Mauricio Olavarría Gambi, *¿Cómo se formulan las políticas públicas en Chile? El Transantiago*, tomo 3, Universitaria, Santiago, 2012; Sebastián Ureta, *Transantiago o el fallido ensamblaje de una sociedad de clase mundial*, Universidad Alberto Hurtado, Santiago, 2017.
- ⁷ La mejor referencia para entender la evolución histórica de Santiago continúa siendo el ya clásico texto de Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*, Sudamericana, Santiago, 2000. Una mirada a escala regional en el también clásico libro de José Luis Romero, *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004 (2ª edición).