

Pasajeros mecanizados y vida metropolitana: la nueva experiencia del viaje colectivo en Santiago.

Tomas Errazuriz.

Cita:

Tomas Errazuriz (2013). *Pasajeros mecanizados y vida metropolitana: la nueva experiencia del viaje colectivo en Santiago*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/335>

Pasajeros mecanizados y vida metropolitana: la nueva experiencia del viaje colectivo en Santiago

Tomás Errázuriz

El avance de los vehículos motorizados sobre la ciudad y el surgimiento de la figura de su conductor o del *chauffeur* como quien progresivamente adquiriría el predominio en la circulación urbana, implicó inevitablemente el posicionamiento del pasajero como una nueva figura del tránsito asociada directamente y dependiente del conductor. Como el conductor, el pasajero de los nuevos medios motorizados no sólo debe su denominación al lugar y a la función que ocupa en un vehículo, y por tanto a un modo específico de desplazamiento, sino que además se distingue por su vinculación con ciertas experiencias e imágenes que dieron origen a un cierto modo de ser en los desplazamientos cotidianos. Por otra parte, aunque pasajeros existen desde la creación de los medios de movilización, la entrada masiva de tranvías eléctricos, automóviles de alquiler y autobuses que se produjo durante las décadas iniciales del siglo XX y la centralidad que adquirieron los viajes en la ciudad como parte de la rutina diaria de la población, transformaron el “ser pasajero” en una experiencia fundamental del tránsito urbano moderno.

Pero ¿cuáles fueron aquellas experiencias e imágenes que se pueden asociar al pasajero de estos nuevos medios motorizados? ¿Que fue aquello singular que distinguió a estos pasajeros de quienes con anterioridad eran trasladados de un lugar a otro bajo el mando de un tercero? ¿es posible hablar de “el pasajero” como una de las figuras fundamentales del tránsito moderno? En las páginas que siguen se sostiene que la construcción social del “pasajero” como figura fundamental del tránsito moderno se fundamenta en el surgimiento de cuatro experiencias esenciales en los viajes cotidianos por la ciudad que diferencian al pasajero urbano moderno de sus predecesores. Éstas experiencias fueron el reconocimiento de una geografía social-urbana extensa y variada, el viaje entre extraños, la legitimación del tiempo de viaje como tiempo perdido y finalmente la dependencia crónica del pasajero con los nuevos medios de movilización y sus operarios.

Reconocimiento de una geografía social-urbana extensa y variada

Esta primera condición tiene su origen en la progresiva disociación de los lugares de habitación y de trabajo que ha sido asociado al proceso de metropolización. Paralelo al proceso de valorización del suelo del área central de la ciudad y el creciente destino comercial que recibían las edificaciones de esta zona, desde finales del siglo XIX hasta nuestros días, diversos especuladores inmobiliarios impulsaron deliberadamente agresivas campañas de expansión horizontal de los límites urbanos. La cada vez mayor demanda por suelo urbano que provocaba el fuerte crecimiento demográfico y la incapacidad económica de variados sectores de la sociedad urbana de acceder al suelo urbano más cercano al centro, incentivaría inevitablemente la localización hacia las nuevas periferias de la ciudad. Este proceso de expansión urbana, tal como se vio en el capítulo dedicado a los tranvías y la metropolización, se desató con fuerza a partir de las primeras décadas del siglo XX. Si de 1875 a 1895 se pasaba de un área urbana de 1500 a 2000 hectáreas, en 1915 se aumentaba a 3000 hectáreas, en 1930 la superficie urbana alcanzaría las 6500 hectáreas. Es decir, durante este último período de tan sólo 15 años el área de la ciudad se doblaba¹.

Así, a la necesidad de viajar distancias mayores para trasladarse entre la casa y el trabajo, se sumó la posibilidad que permitieron los medios de transporte motorizados de recorrer diariamente una vasta extensión de territorio urbano. Primero el tranvía y luego los autobuses extendían permanentemente sus recorridos para alcanzar, ya fuesen la nueva clientela que se había instalado en territorios alejados que necesitaba llegar a la zona central, o bien para convencer a los futuros propietarios y arrendatarios de loteos periféricos, de la conectividad que dispondrían en sus nuevos hogares. Por otra parte, Las reducidas tarifas y la existencia, en el caso de los tranvías del pasaje de segunda clase - cuyo precio permaneció congelado por contrato hasta avanzada la década del veinte-, constituía también un incentivo a extender la opción del viaje urbano cotidiano entre los sectores populares. Esta extensa cobertura del sistema tranviario y su inclusiva tarifa permitieron que a medida que avanzaba el siglo XX cada vez un

porcentaje mayor de la población de Santiago recorriera diariamente largos trayectos para llegar a sus destinos de trabajo.

Entre las ventajas que la compañía de tranvías promocionaba en sus avisos de propaganda, era frecuente la alusión a la ciudad como un todo que puede ser recorrido en los carros eléctricos. En uno de estos avisos, la frase “lo llevarán a todas partes de la ciudad” iba acompañada de una imagen iluminadora que reforzaba el papel que jugaban los nuevos medios mecánicos en la cobertura de la nueva escala urbana generada a partir del proceso de suburbanización. El carro tranviario era representado en esta imagen como la bisagra o puente que articulaba una ciudad que se extendía desde las casas quintas de los alrededores hasta el centro del comercio y de la vida laboral. Aunque es lógico suponer que a medida que la ciudad se extendía cada vez resultaba más difícil lograr una visión de conjunto, como nunca antes las distancias recorridas diariamente habían sido tan extensas y diversas. Eran numerosos los pasajeros que podían iniciar su trayecto a varios kilómetros de la Plaza de Armas, cruzar áreas semi-rurales, zonas industriales, barrios obreros y barrios de elite, para finalmente acabar después de más de media hora en el centro comercial. Por ejemplo, la gente que vivía en la Nueva Población Ñuñoa o en la Población Gran Avenida en la zona de Macul al sur oriente de Santiago, debía recorrer más de siete kilómetros y tomar dos tranvías para llegar al centro, trayecto que les tomaría por lo menos media hora. El tranvía N° 23, era el único que llegaba a esta área, donde luego de dar la vuelta en la tornamesa al final de la Gran Avenida (actual Macul), regresaba por este loteo que mantenía extensos paños rurales y luego bajaba por la Av. Irarrázaval donde las viejas casonas de campo se mezclaban con los nuevos chalets en loteos recientemente urbanizados. Para seguir dirección al centro se debía cambiar al tranvía 3 que seguía por Irarrázaval hasta Vicuña Mackenna y luego bajaba por la Alameda, o el 34 o 35 que se iban por la elegante Avenida Pedro de Valdivia, para luego bajar por Providencia y continuar por la Alameda. Más de la mitad del total del recorrido era realizado por áreas urbanas no consolidadas, que podían ser paños rurales cultivados, áreas industriales, poblaciones de empleados, casas de obreros, o grandes palacetes.

De manera de comprender los alcances que tuvieron estas nuevas formas de viaje sobre la población es interesante atender los estudios de Néstor García Canclini sobre los viajes metropolitanos en ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XX. Este autor sostiene que al viajar y atravesar zonas que no se conocen sino desde la distancia del vehículo desde donde se observan, “los habitantes se apropian del espacio urbano”. El viaje metropolitano, comprendido como aquel viaje que se realiza en transporte motorizado y que responde a los tiempos y distancias de la escala de una metrópolis, permitiría internarse “en zonas de la ciudad que desconocemos pero que de algún modo concebimos vinculadas con la nuestra”.ⁱⁱ En este sentido el viaje cotidiano constituiría una instancia fundamental para la construcción de múltiples imágenes de ciudad que tendrían su origen en las percepciones conocimientos y vínculos emocionales que la repetición cotidiana de un mismo trayecto originaba entre los pasajeros. Guillermo Giucci se refiere a esta transformación en los siguientes términos:

el transporte mecánico contribuye a la renovación de la conciencia urbana. Incluso de la percepción de la naturaleza en el contexto de la ciudad. Referencias urbanas pasan a integrar un repertorio ficcional que utiliza los diversos puntos de la ciudad como marcos de una geografía social y emocional[...]”ⁱⁱⁱ

El recorrido cotidiano de largas distancias permitía al pasajero reconocer y mantener contacto con realidades diversas, muchas veces, absolutamente distintas a las suyas. Bastaban unas cuantas veces para que un mismo trayecto resultara conocido, y a lo largo de éste, una serie de hitos materiales y sociales comenzaran a formar parte de las imágenes y pensamientos de quien los recorría. Aunque es posible apreciar en la actualidad este mismo fenómeno de reconocimiento y asimilación en cualquiera que haya recorrido en transporte colectivo un mismo trayecto repetidas veces, existen al menos dos diferencias que nos llevan a pensar que durante los inicios de la motorización del transporte esta experiencia tuvo mayor intensidad que hoy. La primera fue la menor velocidad con que se efectuaban los viajes, que a fin de cuentas daba la posibilidad de permanecer por más tiempo en cada lugar. La segunda, probablemente la principal, fue la apertura de los vehículos hacia el exterior. No existía aquel cierre a los paisajes sonoros o la manifestación acústica de un lugar que Hildegard Westerkamp señala como la experiencia habitual del viaje en transporte motorizado en la actualidad^{iv}. En cambio, muchos de los carros del tranvía eran completamente abiertos hacia el exterior y otro número significativo, aún cuando podían disponer de un primer piso

separado por ventanas hacia el exterior, tenían imperial, que consistía en un segundo piso cubierto tan sólo por un techo o toldo que protegía a los pasajeros de la lluvia. Resulta iluminador volver sobre un relato de la novela *El Roto* de Edwards Bello, en donde se describe el viaje del protagonista, “el roto” –personaje representativo de la cultura popular chilena-, en un tranvía.

El tranvía corría. Cuanto veía ese día era como nuevo. Los plátanos orientales rozaban con sus copas verdes la imperial del tranvía. Era un baño de luz el que tomaba en ese desfile por la Alameda espaciosa. Afirmó el codo en la ventanilla y miró por el lado de las casas. ¡Qué pequeño es el mundo! En la esquina de la calle dieciocho vio a su protector, don Pantaleón Madroño. Iba con un chaqué y se balanceaba esparciendo nubecillas del cigarro. Un transeúnte le saludó dándole un abrazo y se quedó mirándole de esa manera especial que tienen de mirar los halagadores de los políticos. [...] Pasaba por una calle empedrada cuando sintió sonar en sus oídos algo tremendo, irresistible. El allá va, allá va de la cueca. Hay que ver lo que es oír el aire heroico y erótico de la cueca, de repente en las alturas de Bolivia.^v

El mundo exterior estaba lleno de estímulos que atraían la vista y azuzaban el oído, para luego pasar como imágenes de una película que se observaba desde los asientos del tranvía. Este paisaje desde el tranvía se representaba como un escenario rico en diversidad, en donde no sólo se podía mantener un contacto estrecho con la naturaleza y sentir los beneficios o inclemencias del clima, sino además desde donde se podía ser testigo de las interacciones sociales cotidianas que tenían lugar en las calles de la ciudad. Prueba de esta vulnerabilidad del vehículo a los estímulos externos es que finalmente el viaje termina con el Roto bajando a mitad de camino, siguiendo la música para perderse por dos meses con todo su sueldo en fiestas y jaranas y acabar preso. Se cumple así el vaticinio que hace Humberto Giannini cuando se refiere a la calle o espacio del pasar como el “límite de lo cotidiano: permanente tentación de romper con las normas, con los itinerarios de una vida programada”^{vi}.

El mismo Ramón Lira, mientras narra los recorridos de cada línea da testimonio de como el tranvía funcionaba como ventana de observación desde donde se reconocía, se reflexionaba y se explicaba la ciudad. Respecto a la línea número 34 que pasaba por la avenida Pedro de Valdivia, Lira describía el lugar conjugando aquello que vía, con lo que sabía de antemano y con aquello que imaginaba, definiendo a partir de esta aproximación una determinada imagen de esta área de la ciudad.

Era el recorrido más silenciosa que existía, pues pasar por esta Avenida Residencial, con su extremo follaje y verdor por doquier que se veía a ambos lados de las aceras, por los innumerables Chalets, Bungalow, y hasta Palacetes de personas de risueño provenir económico, le daba a esta arteria un inconfundible aspecto de fantástica ciudad, de esas que sólo se acostumbra a ver en las ficciones de las películas yanquis.^{vii}

Más allá de la veracidad que esconden las circunstancias y descripciones que realiza Ramón Lira sobre este recorrido, lo que interesa es ver como su propia enunciación de esta experiencia da cuenta de una apropiación de la ciudad, de un conocimiento y entendimiento de ciertas realidades que no son directamente las suyas, sino las de otros; Realidades que sólo observa regularmente desde el vehículo en que viaja y en algún punto siente como propias.

Tal como había sucedido con los tranvías eléctricos, la rápida embestida de autobuses que sorprendió a Santiago durante la década del veinte, también favoreció entre sus pasajeros el reconocimiento de un paisaje urbano extenso y diverso. Mientras durante los primeros años de funcionamiento los recorridos de los autobuses tendieron a superponerse a los que realizaban los tranvía eléctricos hacia finales de la década del veinte, estos nuevos vehículo de combustión interna sobrepasaban los límites alcanzados por el tendido tranviario llegando a nuevas poblaciones de la periferia urbana.

No sólo en la situación económica han contribuido los autobuses; también y en forma eficiente, han contribuido al progreso y al ensanche de la capital del país. Nuestras máquinas han dado vida y desarrollo a poblaciones apartadas del centro de la ciudad, permitiendo al empleado y al obrero, buscar en ellas sus habitaciones higiénicas y baratas. Como un ejemplo, basta citar las poblaciones de Hornillos, Placer, Bogotá, Huanco, Huemu, Lo Vial, Padura, La Lata, etc., etc., que hoy cuentan con servicio de autobuses.^{viii}

Los empresarios tenían clara conciencia de como los autobuses, junto con dar acceso a la ciudad a nuevas poblaciones, jugaban un rol fundamental en la expansión urbana y en el aumento de la plusvalía de suelo extra urbano. El principal freno a la expansión del servicio de autobuses durante los primeros años, la mala condición de las calles y caminos, fue notablemente mejorada durante la administración ibañista, permitiendo un rápido

crecimiento de las áreas cubiertas. Fueron habituales las solicitudes de diferentes asociaciones de vecinos de poblaciones en las afueras de Santiago a la Municipalidad de Santiago para la extensión de los recorridos permitidos para las distintas líneas^{ix}. El apoyo del municipio a estas solicitudes y el crecimiento que estos nuevos mercados ofrecían a los empresarios de autobuses permitieron la conexión de áreas antes aisladas como El Salto, Plaza Chacabuco, Lo Vial, Cerro Navia, Las Condes, San Joaquín, etc. Prácticamente todos los recorridos efectuados por los autobuses cruzaban toda la ciudad o parte importante de ella, pasando siempre por el área central. El predominio de esta clase de recorridos es testimonio de la estructura centro-periferia que tenía la ciudad durante estas primeras décadas del siglo.

En un discurso dictado por con motivo de la proclamación de la candidatura presidencial de Carlos Ibáñez del Campo, el presidente de la Asociación Central de Empresarios de Autobús Ford, tal como sucedía con la propaganda de los tranvías, se refería a la ciudad de Santiago como un territorio extenso dominado por los múltiples recorridos de los autobuses.

Nuestros humildes coches están formando un Chile nuevo con las facilidades que reportan a la enseñanza de nuestros hijos, pues ponen al alcance de todo hogar, por humilde que sea los buenos colegios llegando con nuestras máquinas hasta los barrios más apartados del centro de la ciudad[...]— El empleado y el obrero, el rico y el pobre, el grande y el chico es dueño de la ciudad y economiza tiempo y dinero con esta industria digna de mejor suerte[...]^x

Aunque esta cita no hacía una referencia directa a una experiencia de reconocimiento de un amplio territorio urbano en el marco de los viajes cotidianos, el término ser “dueño de la ciudad” aplicado a la población en su conjunto, daba cuenta de aquella experiencia de apropiación mediante el viaje cotidiano de los espacios urbanos que se recorrían. Debido a esta extensiva movilidad urbana que ofrecían los medios de transporte motorizados, aunque la ciudad creciera a un ritmo sin precedentes, resultaba a la vez más accesible, reconocible y probablemente, recordable.

Pero el escenario de los viajes cotidianos entre el hogar y el trabajo no era el único espacio de conquista y apropiación que los nuevos vehículos ofrecían a los pasajeros. La ciudad nocturna, animada por las innovaciones en alumbrado público que implementaron durante las primeras tres décadas las empresas de gas y electricidad, y recorrida por autobuses y tranvías se alzaba también como un novedoso y vasto territorio a explorar. Los horarios de los autobuses se extendían en algunos casos hasta las 12:30 y 01:00 de la madrugada para acoger a quienes trabajaban hasta esas horas y a los más bohemios que disfrutaban de la floreciente vida nocturna santiaguina. El servicio nocturno de autobuses en muchas ocasiones no contaba con el permiso municipal y era desarrollada por conductores sin licencias en máquinas que no cumplían las condiciones requeridas. Hacia 1924, cuando recién comenzaba a consolidarse el servicio de autobuses como alternativa al tranvía, un cronista defendía lo que para algunos eran los excesos e irresponsabilidades de dudosos conductores de autobús que se tomaban las calles durante las noches. Refiriéndose al caso de jóvenes que desde niños habían soñado con tener un automóvil, y luego de haber ahorrado por largo tiempo lograban comprarse una góndola, este autor afirmaba:

Realizada su ambición, iniciaron al momento una tácita campaña de reforma en la vida nocturna de la ciudad. Salieron —pasadas las diez— dirigiendo con entusiasmo enloquecido sus góndolas maravillosas. Chauffeurs improvisados, el buen humor los conducía.[...]

Un chauffeur bien humorado es impagable. Ante él, es ridible [sic] decir una palabra dura. Es preciso reconocer que son los únicos animadores del Santiago nocturno, tradicionalmente somnoliento. Los inspectores de tránsito deben ensordecer y mirar con buenos ojos toda clase de atropellos y humoradas de los chauffeurs. Así Santiago será una ciudad moderna, con espectáculos emocionantes ininterrumpidos.^{xi}

La inexperiencia y la irresponsabilidad de los conductores del transporte colectivo perdía importancia para este autor frente a la posibilidad que ofrecían de extender los horarios de la vida urbana tal como sucedía en las grandes capitales. Con el avance de los veinte, atrás irían quedando los faroles a parafina, los guardianes nocturnos y el aspecto desolado que se apoderaba de la ciudad luego de las diez de la noche. En la medida en que los teatros, las salas de espectáculos, los cines, los salones de baile, etc., proliferaban exitosos en los distintos barrios, la noche se transformaba en otro posible escenario de viaje y los vehículos motorizados en el móvil desde donde se asistía a este panorama.

El viaje entre extraños

Mientras estas nuevas posibilidades de reconocimiento de extensos y variados territorios urbanos constituyeron una novedad que distinguió al pasajero de los vehículos motorizados de sus predecesores tirados por animales, el segundo fenómeno que diferenció al pasajero como nuevo modo de ser en la circulación moderna, se refiere a las circunstancias particulares que se desarrollaban al interior del vehículo.

El pasajero del transporte colectivo motorizado, no sólo habitaba un territorio urbano que se expandía fuertemente, sino que además era habitante de una ciudad cuya población se encontraba en un intenso ciclo de crecimiento. Como ha sido estudiado en la literatura urbana clásica, este crecimiento demográfico favorecería la instauración de nuevas formas de interacción social. Al respecto, Simmel reconocía que la personalidad se acomoda para responder a las exigencias de la vida social metropolitana en la cual se ha intensificado el estímulo nervioso debido al rápido y permanente intercambio de impresiones externas e internas. Entre más estrechos son los contactos físicos, más distantes se vuelven los contactos sociales, asegurando de esta forma una “reserva mutua de individuos desligados entre sí”, lo que le permitiría al individuo gozar de una libertad personal sin precedentes^{xii}

A diferencia del escenario de acción del tranvía animal y de otros medios de locomoción colectiva que se desarrollaron durante la segunda mitad del siglo XIX –cuando la sociedad santiaguina recién mostraba en forma tímida algunas señales del proceso de metropolización-, junto con el cambio de siglo y la entrada de los vehículos motorizados, se intensificarían una diversidad de fenómenos que daban cuenta de la aceleración de este proceso en la ciudad y en la vida urbana. La fuerte expansión del área urbana, el explosivo crecimiento demográfico y la aceleración e intensificación de los ritmos de vida provocados en gran parte por el desarrollo de los medios de comunicación, inauguraban un nuevo escenario para la interacción social.

Por su parte, la creciente importancia que adquirirían los viajes diarios en la vida cotidiana Transformaron a los vehículos de transporte colectivo en uno de los espacios fundamentales de encuentro entre habitantes. Tanto el tranvía eléctrico como el autobús funcionaron como espacios en los cuales predominaba este modo de socialización de contactos físicos estrechos y contactos sociales distantes. En otras palabras, los viajes que cotidianamente emprendían los habitantes en estos vehículos, fueron viajes entre extraños, siendo habitual el desconocimiento de los otros pasajeros junto a los cuales se viajaba.

Pero, ¿quiénes eran estos otros junto a los cuales se compartía, a veces largos ratos o en una incómoda cercanía? Las bajas tarifas de la locomoción colectiva, la tardía incorporación de los automóviles como medios de circulación en función del trabajo diario y la buena cobertura y regularidad, que sumados ofrecían los autobuses y los tranvías eléctricos, aseguraban una amplia clientela de origen socioeconómico variado. Esta diversidad fue relativa durante las primeras dos décadas del siglo, debido a que los tranvías estaban divididos en sectores de primera y segunda clase, pagando 5 y 10 pesos respectivamente. La separación, en carros distintos o mediante la destinación del segundo piso abierto a quienes pagaban un pasaje más barato, implicaba que aquellos que pagaban tarifas diferentes pudieran ni siquiera cruzarse. Mientras la primera clase tenía aseguradas ciertas condiciones básicas de resguardo y comodidad, la segunda clase debía viajar muchas veces a la intemperie. La novela de Edwards Bello nos devuelve a las calles del Santiago del centenario y permite aproximarnos a lo que pudo haber sido aquella segregación del viaje en los tranvías.

Fernando esperaba el tranvía que había de llevarle al otro extremo de la Alameda. Se encontraba frente a la Universidad. Se enjugó la cara con el pañuelo nuevo, de seda.

-¿Arriba o abajo? -preguntó la conductora.

Arriba era para los pobres. Miró las puntas de sus zapatos nuevos y sonrió. Ya no era pobre pero le quedaba el tipo de pobre, moreno, con pelo negro, recio. Rasurado, con el viso azulejo que deja la navaja en los hombres de barba fuerte, las narices anchas y sensuales, los pómulos salientes y la mandíbula inferior ancha, tenía un no sé qué de cachazudo y de feroz, mitigado y hermozeado por los ojos grandes, con expresión viril de humorismo, de energía y de confianza. [...] ¿Con que arriba o abajo?, pensó. ¡Ya verían quién era él! Palpó los billetes que había cobrado en el Banco de Chile, y pensó en Clorinda con alegría. La tenía metida entre ceja y ceja. Sería suya. Clorinda le había confiado su ideal: arrendar una quinta para salir del barrio de Borja. Tendría gallinero y jardín.^{xiii}

Pese a que la tarifa de “abajo” costaba el doble, el congelamiento de los precios que afectó a la compañía de tranvías eléctricos desde su inauguración hasta avanzada la década del veinte, tendió a quebrar esta diferenciación

social según la capacidad de pago. La fuerte tendencia inflacionaria con que se iniciaban los años veinte, permitió que el pasaje en primera clase fuese cada vez más accesible a un mayor porcentaje de los habitantes. En uno de los múltiples conflictos que sostuvo la Compañía de Tranvías con la Municipalidad de Santiago para intentar subir las tarifas, la compañía señalaba que la prueba del bajo costo en que se vendían los pasajes, era que la cantidad de pasajeros de segunda clase correspondía sólo a un 20% de los de primera. El comunicado terminaba señalando que “¡Ojala los pobres de Santiago alcanzaran a solo una quinta parte de los ricos!”^{xiv}. Dos años más tarde, un informe del movimiento de tranvías elaborado por la Municipalidad de Santiago confirmaba esta tendencia cuando de los 308 tranvías en circulación, 206 correspondían a carros de primera clase y sólo 102 a los de segunda. Más aún, 10 de las 21 líneas –todas aquellas cuyos recorridos se concentraban en el área central y en los sectores de altos ingresos–, contaban sólo con carros de primera clase.^{xv} Este balance significaba que cualquiera que viviese en el sector oriente o en el centro de la ciudad –entre estos, ciertamente la elite– tendría obligadamente que compartir el carro con otros pasajeros de origen socioeconómico distinto^{xvi}. Por otro lado, se debe considerar que incluso hacia finales de la década de 1920, cuando el automóvil adquiría mayor importancia como vehículo cotidiano en la ciudad, gran parte de los recorridos de la elite y las clases medias emergentes eran realizados sobre los tranvías y autobuses. Esta situación llamaba especialmente la atención en las líneas de tranvía que se internaban en algunos de los barrios más elegantes del sector oriente.

[...]Se presentaban a diario casos verdaderamente sarcásticos de contrastes dignos de una novela de Gorky, Puchkine, Dostoiewski, o Tolstoy [sic][...]

Cuando juntos en un tranvía eléctrico que bajaba del chic Barrio Alto santiaguino hacia el centro de la gran ciudad, y venían hermanados, sentados en un mismo asiento, juntos, cuerpo con cuerpo, la pobreza, el desaliño, el hastío reflejado en la cara de un obrero de la construcción, junto con la dama opulenta, que se dirigía evidentemente al centro a una vanidosa reunión mundana, fuera esta llamada con palabras ajenas a nuestro rico idioma patrio, como ser: Garden-Party, o un Tea Five o'clock, etc.^{xvii}

Testimonios de diversas personas que vivían en el sector oriente de Santiago durante la década de los veinte y los treinta confirman la diversidad social que se producía al interior de los tranvías, la cual era, en parte el reflejo, de la diversidad social que caracterizaba al “barrio alto” en sus orígenes^{xviii}. La condición pluriclasista asociada a los viajes en tranvías desde la década del veinte refuerza la idea propuesta por algunos historiadores del transporte que han catalogado al espacio del viaje como espacio público o como un espejo de los fenómenos que se desarrollan en el espacio público^{xix}. La diversidad e inclusividad de este espacio cotidiano no sólo estaba dado por su posibilidad de reunir en el mismo a grupos sociales diversos, sino sobre todo por su carácter móvil que le confería un alcance metropolitano, y con ello conseguía una multiplicidad y representatividad que podía incluso haber estado ausente en aquellos lugares tradicionalmente señalados por la literatura urbana como espacios públicos por excelencia.

Si bien en situaciones tan dispares como en el viaje del obrero junto a la elegante señora, difícilmente se producía interacción social, el viaje en transporte colectivo fue un escenario habitual de intercambio y encuentro entre habitantes de diverso origen. La inusual e involuntaria cercanía entre los cuerpos de desconocidos o su confinamiento obligado en un espacio común, incentivaba el enfrentamiento de los rostros, el juego de miradas y posibles conversaciones casuales y espontáneas entre dos o más desconocidos. Aunque estos casi siempre fuesen manteniendo aquella distancia emocional, que permitía bajarse en cualquier momento del vehículo y continuar con las actividades de la vida cotidiana.

—Yo creo —dijo un pasajero— que el peligro más grave es el desarrollo del alcoholismo. Se está envenenando la raza. Muchos obreros dejan de acudir al trabajo porque el día anterior bebieron con exceso. En los tranvías los ebrios ofrecen espectáculos penosos.

—Pues yo creo que es mucho más grave —le contesto un amigo— el alza de los precios de los comestibles. El pueblo se está desnutriendo, y, como efecto de ello, aumentan las enfermedades, y sobre todo la tuberculosis.

—¿Y qué me dice usted del aumento de la delincuencia? Consulte usted las estadísticas. Dan miedo.

—Es que usted no ha pensado en las consecuencias que traerá la crisis de la minería. Del norte llegarán muchedumbres de cesantes.

—¿Y la falta de habitaciones higiénicas? Mucha gente no tiene dónde vivir.^{xx}

Aunque al parecer esta conversación no la sostenían dos desconocidos, tenía aquel carácter transitorio y general de un intercambio verbal al pasar. Se habla de los problemas urbanos, de las causas que han desencadenado una

cierto estado actual de la vida en la ciudad. Se podría hablar también del clima o de algún evento que haya sido noticia reciente. Y mientras hablaban, seguramente otros pasajeros viajaban atentos al desarrollo de la conversación, enterándose de las experiencias y pensamientos de estos desconocidos, asintiendo o discordando con las opiniones que se exponían. El mismo Daniel de la Vega nos sumerge en otra conversación sobre un tranvía.

-¡Buenas tardes!

Su saludo es vibrante. Vibrante como una trompeta, como una bandera, como una ráfaga. El nuestro, como de regreso de un largo camino, cae cansado:

-Buenas tardes.

-¿Ustedes viven por aquí?

Su pregunta viene preñada de interés. Nuestra respuesta apenas entrega su sílaba fría:

-No.

Son las tres de la tarde. El sol, rabioso, embriaga. Vamos en un tranvía de Providencia, y de pronto sube este hombre nervioso, correcto, satisfecho, nuevecito y atento, y se lanza contra nosotros con una impetuosa ansias de conversar. Trae hambre de palabras. Nos mira, nos sacude la solana, nos pregunta:

-¿Mucho trabajo?

[...]¿Cómo le explicamos a este hombre amabilísimo que no tenemos nada que decirle? ¿Cómo le hacemos entender que, a pesar de hallarnos juntos en el tranvía soñoliento, somos habitantes de distintas estrellas? Apenas nos conoce este individuo[...]^{xvi}

Es el encuentro de dos personas distintas, de dos extraños, de dos voluntades contrapuestas cuya evidencia se esconde bajo la palabra amable. Uno desea hablar, interactuar y conocer al otro, pero ese otro no tiene interés alguno en entablar un diálogo. En este sentido, los pensamientos finales de quien es interpelado a interactuar expuestos en el último párrafo, son precisos para referirse a aquella diversidad y otredad que distinguía a los demás pasajeros con los que se viajaba. La situación contraria es ilustrada por Braulio Arenas, en sus crónicas de Santiago durante 1929. Luego de pasar el día con su enamorada Olga, el joven Leopoldo se subía a una destartalada góndola para volver a su casa.

Se sentía animoso y feliz. Por muy poco que alguno de los pasajeros le hubiera dirigido una palabra amable, él no hubiera trepidado en contarle su vida entera, agregando de paso cuán encantadora le parecía su amiga Olga. Llegó a su casa, sin que ningún pasajero o transeúnte le dirigiera la palabra [...]^{xvii}

Las emociones contenidas del joven Leopoldo esperaban impacientes algún interlocutor, cualquiera, a quien poder contarle lo feliz que se sentía aquel día. Necesitaba compartir con alguien este sentimiento, lo que había vivido con Olga, pero esta entre extraños, quienes contrario a sus deseos lo rodean distantes. Lo que se expone es aquella condición inherente del espacio público metropolitano en que la persona, aún cuando está y se muestra frente otros, se mantiene en un estado de anonimato, como un extraño cuyos deseos y pensamientos permanecen hundidos y ajenos en su individualidad. Otro autor, haciendo alusión a las actitudes de las mujeres al interior de los vehículos, se reía de esta condición de anonimato y escasa interacción que se volvía común en los viajes cotidianos en transporte colectivo.

¡Ah! y otra cualidad especial más de estas hermosas diarias reuniones, y uniones de nuestros semejantes en tranvías, buses, micros y troles, es que vamos rodeados y circundados de mujeres en una proporción de un 80% ellas por cada piloso varón, y todas ellas, toditas viajan... ¡tan calladitas! ¿Se puede imaginar algo tan raro, pedir y exigir algo más extraño y algo más hermoso? Un espacio lleno de mujeres por lado y lado y... todas se mantienen mudas! ¿Qué lindo verdad?^{xviii}

Este espacio de aparición frente a los otros, este viaje entre extraños, variaba significativamente en su dinámica según los horarios del día. Mientras durante algunas horas la cantidad de pasajeros recordaba aquellos tiempos en que eran pocos los que utilizaban el tranvía como vehículo de transporte diario, en otros momentos una multitud se apoderaba de los carros y las góndolas. Bajo esta última situación, la condición del viaje entre extraños adquiría un matiz distinto y absolutamente inédito que hablaba del surgimiento de una sociedad de masas, en que el viaje diario se volvía un objeto más de consumo masivo.

Claro que este cambio en los modos de trasladarse era posibilitado por la innovación tecnológica en el sistema de transporte urbano. La electrificación del sistema tranviario y la aparición de los vehículos a motor con grandes carrocerías, alteró significativamente las capacidades de carga que podían soportar los medios de transporte

colectivo. Mientras, la fuerza de tiro de los animales determinaba antes cuanto se podía cargar un vehículo, la fuerza de los motores no encontraba freno en la cantidad de gente que subiera a un carro o a un tranvía. En cambio, el límite estaba en el tamaño de las carrocerías y la destreza de los pasajeros para subir y mantenerse sobre ellas.

Cada vez se volvió más común la experiencia de compartir el interior de los vehículos en una proximidad que tenía por límite el propio cuerpo. Si bien se pueden encontrar referentes previos de la experiencia del tumulto o de la multitud en concentraciones sociales diversas, como eran las protestas, levantamientos, carnavales, procesiones, etc., todas ellas corresponden al ámbito de lo excepcional. Como nunca antes en Santiago la experiencia de la multitud adquiría un signo cotidiano. Incluso varias veces al día podía un habitante común y corriente encontrarse atrapado entre una aglomeración de personas que se desplazaban a sus lugares de trabajo o que volvían a sus casas a almorzar. Las 12 del día era una de las horas más congestionadas. Aunque tanto para los autobuses como para los tranvías eléctricos existían ordenanzas que limitaban el número de pasajeros que podían viajar de pie, las numerosas denuncias en los medios de prensa y revistas de la época confirman el incumplimiento generalizado de estas normativas. La revista de la Asociación de Autobuses de Cambio, anunciaba respecto a la sobrecarga de pasajeros en los tranvías:

Esto pueden confirmarlo todos (con un poco de sinceridad), particularmente si a medio día contemplan uno de los célebres convoyes 36 que atraviesan por el centro. [...]soportando, fuera de sus asientos, más de 80 pasajeros, no digamos de pie, porque negaríamos la hazaña, sino en montones de pecha y equilibrio; aferrados de los postes de plataforma hasta el techo, unos a caballo sobre los otros, varios alcanzando a ocupar la imperial que no tiene y algunos casi colgados del toma corriente.^{xxiv}

Aunque este testimonio pueda por momentos parecer exagerado, la crisis del sistema tranviario durante la década del veinte, provocó que durante largos períodos éste fuera el panorama de los viajes en tranvía en los horas punta. Así lo confirman también numerosas fotografías de época en donde, literalmente, los pasajeros se toman de lo que encuentran con tal de no quedarse abajo del vehículo. Pero quienes mantenían intereses en el negocio de los autobuses, los mismos que generalmente lideraban los ataques contra la compañía de tranvías, tampoco se salvaban de las denuncias por exceso de pasajeros en sus máquinas. Si bien las carrocerías hasta finales de los años veinte eran visiblemente menores, no por eso era menor la congestión de personas que podían llegar a presentar.

iban todos juntos entre sí, en unos departamentos del ancho del aguantador y sufrido chasis, para 5 pasajeros muy bien apretaditos y todos muy juntitos.

*[...] a veces estas terrestres góndolas llevaban a cuestras increíblemente una cantidad tal de gente, que iban ocupados por atrás, por delante y sus lados laterales, cual si fueran un pedazo de queso plagado de hormigas.
[...]^{xxv}*

¿Qué consecuencias tenía esta condición de viaje en la experiencia diaria de los pasajeros? La opinión generalizada consideraba el viaje bajo estas condiciones como molesta. La incomodidad y los peligros de los desplazamientos en estas condiciones fueron señalados repetidamente como una de las principales deficiencias del sistema de transporte colectivo, que provocaba el rechazo y desaprobación de sus usuarios.

Sin embargo, más allá de la incomodidad asociada a esta condición del viaje, interesa ahondar en las nuevas experiencias e imágenes que este amontonamiento de personas en movimiento ofrecía. Elías Canetti señala en torno a la experiencia de la multitud que, pese a que existe un terror en el hombre a ser tocado por lo desconocido, cuando se está entre la multitud este miedo se pierde, pudiendo incluso transformarse en lo contrario. La multitud a la que se refiere Canetti, como la del transporte colectivo en las horas punta, es aquella densa y compacta en donde los cuerpos se aprietan unos con otros con tal intensidad que la persona deja de preocuparse por quien pueda estar tocándolo.^{xxvi} El cuerpo como noción de límite, pierde relevancia frente a una sobreexposición que anula la discriminación del tacto. El mismo Leopoldo de la novela de Braulio Arenas, que deseaba interactuar con los demás pasajeros, en otro de sus viajes en góndola encontraba entre el tumulto de gente que lo rodeaba una cierta tranquilidad y comodidad.

El vehículo iba atestado de pasajeros, pero Leopoldo no se sentía molesto con tantos apretones. En cierto modo le alegraba el bullicio de esta gente, pues le impedía rememorar la angustiosa escena, sus cavilaciones de la noche anterior en el dormitorio.^{xxvii}

Sin interés en demostrar si la experiencia de la multitud en el transporte colectivo era una fuente de tranquilidad y comodidad, lo que interesa de este fragmento, correspondiente a una novela de corte realista, es, por una parte, la cotidianeidad de la experiencia de la multitud contenida en una góndola, y por otra, la condición de extraños y el estado ajeno a sus problemas y preocupaciones en que se mantienen los demás ocupantes del vehículo. Leopoldo, en la línea de lo que señala Canetti formaba parte, junto a los demás pasajeros, de un sólo cuerpo compacto. Mediante esta comunión o este abandonarse en la multitud, el protagonista lograba librarse, al menos durante lo que durase el trayecto, de sus propios pensamientos que lo atormentaban.

Tal como se vio en los capítulos de la primera parte, el retiro de gran cantidad de carros y recorridos que efectuaría la empresa de tranvías, pese a la incorporación de los autobuses, no lograba satisfacer cómodamente las necesidades de viajes de una población que crecía rápidamente. Pese a numerosos intentos por legislar al respecto y fiscalizar que no se produjeran estos tumultos al interior de los vehículos, nada podían hacer los chóferes, maquinistas o los guardianes del tránsito contra una masa de pasajeros que no tenía otro modo de desplazarse y estaba dispuesta sacrificar comodidad y seguridad por una rápida llegada a destino. El incumplimiento del máximo de 10 pasajeros parados impuesto en 1926 sería la norma.

En esta misma línea de la comunión de los cuerpos, la experiencia del tumulto en los nuevos medios de transporte ofrecía posibilidades de contacto e interacción entre hombres y mujeres. Mientras en un espacio público cotidiano como la plaza o las calles, el contacto físico entre extraños difícilmente sobrepasaba el roce casual, los tranvías eléctricos y autobuses, durante las horas de mayor congestión, atestados de personas obligaban a un contacto consciente y prolongado entre hombres y mujeres. En las horas de mayor congestión, sin necesariamente buscarlo ni esperarlo, y en un movimiento de subida y/o bajada de pasajeros, dos o tres o más personas podían quedar unidas como en un sólo cuerpo hasta que un nuevo movimiento reorganizara los cuerpos en una nueva disposición.

Otra cosa que es una gran ventaja de estos tumultos[...] es que vamos rodeados y cercados constantemente de cuerpos femeninos, de varias edades, pero al fin, hijas de la Sra. Eva. Tan estrechamente juntos, que en otra ocasión no se nos presenta nunca jamás otra oportunidad, de estar tan cerquita de una desconocida rubia (¡no empujen pues!) despampanante, o que una trigueña los meta sin consideración su suave codo (¡siguen empujando!) por nuestros riñones, o aquella otra morena (¿hasta cuando empujarán?) de voluptuosas miradas picarescas que casi oímos el sofoco y palpitar de su corazón tan junto a nosotros, o aquella otra rubia de extranjero ancestro, que viajamos todo el camino ¡tan corto y escaso desgraciadamente! tan juntito a ella (¡no vuelvan a atropellar otra vez pues!) tan cerca de su escultural forma, y oler casi su fragancia femenina, que más de algún pasajero habrá dicho para su interior: Con estas beldades ¿De qué cosa está ufano Hollywood? Y después todas estas hermosas, simpáticas, "glamorasas" mudas bellezas, compañeras ocasionales nuestras, vecinas cotidianas de viajes en vehículos capitalinos, que muchos de ellos (¡ah! ¡bribón!) quedan indirectamente prendados fugazmente un poquito de ellas, que al término del viaje no las volvieron a ver nunca más en parte alguna.^{xxviii}

Si bien para algunos esta situación representaba una oportunidad de compartir una cierta intimidad física sin esfuerzo alguno con quien, en condiciones normales, probablemente no le sería posible intimar, para otros implicaba una indudable incomodidad y molestia. Sin embargo, no siempre la fortuna acompañaba al pasajero que buscaba la cercanía de una bella mujer. El autor describe luego la desgracia que podía significar si en vez de una atractiva mujer le tocaba compartir el espacio íntimo con una de las "infaltables veteranas voluminosas, adiposas, con sus ajadas caras horriblemente maquilladas", las que ante alguna posibilidad de sentarse son capaces de barrer con la fuerza de rugbista hasta a los más pesados hombres que se interpongan en camino al asiento.^{xxix}

Las consecuencias de un tiempo perdido

Una tercera experiencia que distinguió el viaje diario de los pasajeros en los medios motorizados guardan relación con la legitimación, desde una perspectiva mercantilista, del tiempo de viaje como "tiempo perdido". Tal como se analizaba en el capítulo anterior dedicado a los conductores, la eficiencia en los desplazamientos y la reducción de los tiempos del viaje comenzó a ser cada vez una mayor preocupación entre los habitantes del Santiago de estas primeras décadas del siglo. Conocida es la importancia que adquirió la medición del tiempo en los procesos de industrialización de la producción y de metropolización de la ciudad impulsados por el sistema económico capitalista. La eficiencia y estandarización de las actividades productivas dependían de un estricto control sobre los tiempos de

ejecución. Esta misma lógica se trasladaría luego a los tiempos del viaje urbano cotidiano. Lewis Mumford, señala al reloj antes que la máquina a vapor, como la máquina que da pie a la era industrial moderna. Éste no sólo habría determinado las actividades productivas, sino que habría establecido además “una rutina cuidadosa e ininterrumpida” tanto en el ámbito de los negocios como en el placer.

El desperdicio del tiempo se convirtió para los predicadores religiosos protestantes, como Richard Baxter, en uno de los más horribles pecados. El perder el tiempo en simples cuestiones de sociedad o hasta en el sueño, era cosa reprobable.^{xxx}

Si bien en Santiago no existía la raíz protestante desde la cual se condenaba la improductividad, la fuerza que adquiriría el modelo capitalista implicaba la instauración de una nueva concepción del tiempo. Como en otras capitales, la estandarización del tiempo y la prisa se instalaron también como conductas habituales, disponiendo del reloj de pulsera o el de bolsillo como principales instrumentos de organización y aprovechamiento de este escaso bien^{xxxi}. En este afán de controlar los tiempos para alcanzar mayores rendimientos, también los viajes diarios debían ser medidos y regulados. Tranvías y autobuses debían fijar un horario de salidas y por lo tanto calcular tiempos de recorrido.

Una propaganda de la compañía de tranvías, buscando dar garantía del cumplimiento de ciertos tiempos y horarios de viaje, se preguntaba “¿Quién viaja en tranvía?” y respondía: “Los empleados porque tienen que llegar a una hora fija a su trabajo. Otro aviso aseguraba que cada 4 minutos promedio debía pasar el tranvía esperado y luego sostenía “Viaje en ellos y no sufrirá retrasos, pues tienen itinerario fijo”. Por supuesto, como en muchos otros aspectos, el funcionamiento real del tránsito distaba del planificado o normado. No obstante, incluso sabiendo que los tiempos estipulados generalmente no se cumplían, quien subía a un tranvía o un autobús, conocía cuales eran los márgenes de tiempo que le tomaría desplazarse de un lugar a otro. Existía probablemente un cálculo previo, a veces no del todo consciente, del tiempo que le tomaría caminar hasta el lugar donde abordaría el vehículo, la espera de éste, el tiempo de viaje y la caminata a destino.

El predominio de la valoración instrumental del viaje como forma de trasladarse de un sitio a otro a sido asociada por la literatura a una necesidad imperante en los pasajeros de llegar a destino y abandonar el vehículo^{xxxii}. El pasajero se sube pensando en bajarse. ¿Pero qué sucede con aquel tiempo que transcurre mientras se está sobre el vehículo? Bajo esta lógica instrumental, el viaje es productivo sólo en la medida que traslada a una persona de un lugar a otro, sin embargo, el trayecto no es productivo en si mismo, es una espera necesaria para llegar a destino. Goffman define estos tiempos de espera como situaciones sociales en que los presentes tienen un propósito imperativo, que no requiere en si mismo, de la atención o preocupación de ellos. En esta categoría se podrían incluir los viajes en transporte colectivo, en ascensores, el paso por salas de espera, etc. El autor sostiene que bajo estas circunstancias, quienes participan de este espacio de encuentro, pueden verse obligados a buscar un foco de atención o alguna actividad de manera de no parecer frente a los demás como completamente desconectados de la situación y del lugar.^{xxxiii} Así Mientras en las salas de espera las revistas permitirían parecer que se está en algo, en el viaje colectivo, si bien el periódico y otros elementos pudieron cumplir esta función, las circunstancias muchas veces no permitían mucho más que esperar el paso del tiempo para llegar a destino. En una brillante novela que transcurre sobre un tranvía en el Madrid de las décadas finales del siglo XIX, Benito Pérez Galdos nos introduce en el interior del vehículo compartiendo con lector algo de aquella sensación de confinamiento obligado con una fuerte orientación hacia el fin del viaje.

[...]recorriendo con la vista el interior del coche, examiné, uno por uno, a mis compañeros de viaje. ¡Cuán distintas caras y cuán diversas expresiones! Unos, parecen no inquietarse ni lo más mínimo de los que van a su lado; otros, pasan revista al corrillo con impertinente curiosidad; unos están alegres; otros, tristes; aquel, bosteza; el de más allá, ríe, y, a pesar de la brevedad del trayecto, no hay uno que no desee terminarlo pronto; pues entre las cosas fastidiosas, ninguna aventaja a la que consiste en estar una docena de personas mirándose las caras sin decir palabra, y contándose, recíprocamente, sus arrugas, sus lunares, y este o el otro accidente observado en el rostro o en la ropa.^{xxxiv}

Ya fuese porque la persona no traía algo en que enfocar su atención, o porque el tumulto no le daba posibilidad alguna de sacar algo, o porque sencillamente no existía aquella necesidad típicamente anglosajona a la que se refiere Goffman de mantener una determinada compostura social, el espacio de los desplazamientos colectivos

constituyó un lugar donde era posible no hacer nada productivo sin ser juzgado por ello. Así, en trayectos que podían extenderse hasta por 30 minutos, cuando las distancias eran largas, los pasajeros podían dedicarse a observar a su alrededor, sumirse en cavilaciones personales o simplemente dormir.

El tranvía va casi vacío. La modorra viciosa de la hora nos mantiene ausentes. Lejos de las ideas y de las cosas, en esa zona, en esa penumbra, en ese paréntesis en donde el sueño y el olvido silenciosamente, se estrechan las manos.^{xxxv}

Aunque algunos optaban por dormir, probablemente la práctica más habitual para “matar el tiempo” durante el viaje cotidiano era la observación e imaginación sobre el entorno inmediato con un interés especial en el resto de los pasajeros. Esta práctica fue captada de manera aguda por un artículo aparecido en la revista *Zig-Zag* en 1923. El autor, luego de describir la enorme diversidad de personas que se podían encontrar al interior de un tranvía, afirmaba:

Pero lo más grave es que toda aquella gente reunida allí por breves minutos se aburre, y para matar el fastidio se dedica a observarse mutuamente. Durante el trayecto, las damas elegantes se analizan y se critican, y a veces los hombres, que no pueden fumar y que no llevan periódico, clavan en ellas los ojos con molesta insistencia. En fin todo el mundo aburrido y obligado a una mutua contemplación, se siente en el tranvía, como en ninguna otra parte, en el apogeo de su espíritu crítico.

[...]En el “carro” se mide, pues, la mundología de las personas. Allí el psicólogo, o cuando menos el observador, puede sacar gran partido.^{xxxvi}

Una vez más, sirve volver sobre la obra de Goffman para entender las motivaciones tras estos comportamientos. Este autor sugiere que cuando se produce una interacción social, es decir, cuando una persona se encuentra con otras, los involucrados intentarán “descubrir los hechos característicos de la situación” a partir de la información limitada de la que disponen, mientras lo que se desconoce será sustituido por “señales, tanteos, insinuaciones, gestos expresivos, símbolos de status”. La lectura de estos elementos que forman parte de las apariencias, permitiría hacer predicciones sobre una realidad que no es perceptible en un primer encuentro.^{xxxvii} En otras palabras, la barrera de desconocimiento hacia los otros resultaba terreno fértil para la atribución de estereotipos. Estos podían estar contruidos a partir de la observación de variables físicas como la edad, el género, el fenotipo, el peso, la vestimenta, el aseo personal; psicológicas como ciertas actitudes, reacciones o gestos; o teniendo como fuente principal, el propio deseo e imaginación del pasajero que observaba. Bajo esta mirada, el espacio del viaje diario congregaba eventualmente, no sólo a una diversidad de figuras reconocibles de la idiosincrasia santiaguina, sino también a un amplio rango de posibles desviaciones de estos arquetipos.

Considerando que un encuentro sobre uno de estos vehículos podía prolongarse hasta por media hora y no necesariamente existía una actividad o foco de atención que desplazara a esta lectura del otro a un plano secundario, las predicciones de la realidad podían alcanzar una intensidad poco habitual para un encuentro pasajero y fortuito. Así, en el espacio-tiempo de un viaje, un pasajero podía pasar del completo anonimato a incluso llegar a entablar un vínculo emocional con otro, quien en ocasiones, ni siquiera había notado la presencia del primero.

[...]pago su pasaje y se puso a mirarla con atención, porque una idea aguda había entrado en su cabeza y le preocupaba: “Esa mujer sería ramera”; otra voz en su consciencia le decía: “¿Por qué, cuando hay tantas mujeres sensuales que son buenas esposas, que guardan su ardor para el marido?...”

Pero la primera idea triunfaba: “Esa mujer acabará mal”.

Se veía que era virgen esa muchacha de voz aflautada, con pechos pequeños y erectos como medios limones, y caderas angostas. “¿Por qué ha de acabar así?” volvía a preguntarse Fernando, siempre seguro de que esa mujercita sucumbiría. Dando vuelta a sus recuerdos, buscando la causa que le llevaba a esa conclusión radical, una reminiscencia luminosa brotó en su cabeza: recordó las bodas populares en California, paseando su cortejo risueño por las calles de un pueblo limpio y feliz: nunca había visto en Chile una boda popular mostrándose al público; sería por eso que la pobre empleadita acabaría de ramera; porque nadie fomentaba en su patria el matrimonio de los plebeyos; porque la boda pobre era cosa inusitada, hecha a escondidas; porque el noviazgo de la criada o la obrera escandaliza a los amos.^{xxxviii}

En este breve relato, Joaquín Edwards Bello, nos abre la puerta hacia el mundo de las percepciones y reflexiones de uno de sus personajes mientras viaja en el tranvía. Probablemente sin que ella notara que estaba siendo cuidadosamente observada y analizada, el protagonista sellaba en un pensamiento su suerte y su destino en la vida. Aunque no hubiese sobre aquella mujer ninguna prueba de terminaría como una ramera, las asociaciones, las

predicciones y los prejuicios se combinaban para llenar aquellos vacíos que la realidad no lograba clarificar. Lo observado con cuidadoso afán se confundía, entonces, con las ideas sobre las cosas, los recuerdos y los deseos, para finalmente formar fuertes núcleos de coherencia.

Y cuando las observaciones y lecturas eran conclusivas o cuando la persona se encontraba en medio de esta asimilación social, en fin, en cualquier momento, el observado podía dirigirse a la puerta, bajarse del vehículo y perderse para siempre. Tal como había llegado de imprevisto, se marchaba sin despedirse. Pérez Galdos señalaba al respecto que “al entrar, ya encontramos a alguien; otros vienen después que estamos allí; unos se marchan, quedándonos nosotros, y, por último, también nos vamos”^{xxxix}. Se trata de un movimiento permanente en el cual observadores y observados se renuevan se intercambian y se encuentran, sin previo aviso. Quien en un momento podía estar rodeado, al siguiente estaba sólo.

Entre otros fenómenos, estas condiciones favorecieron el establecimiento de un conjunto de relaciones pasionales que se desarrollaban habitualmente entre los pasajeros de un tranvía o de un autobús. Mientras algunos obtenían la simpatía de aquellos a quienes observaban, otros podían llegar incluso a ser aborrecidos durante los pocos minutos que durase el encuentro^{xl}. Entre todo este mundo de pasiones furtivas, las que ciertamente predominaron entre los relatos que han quedado son aquellas cuyo móvil era el amoroso.

Algunos testimonios tempranos de la carga erótica que podía adquirir el viaje colectivo en el imaginario de la población se pueden apreciar en los omnibuses parisinos de la segunda mitad del siglo XIX. Aunque tirados por animales, estos vehículos se insertaban en un contexto social que, a diferencia de Santiago, ya mostraba un fuerte movimiento metropolizador. La diversidad, concentración y alternancia de personas sobre estos pequeños vehículos era el escenario perfecto para el encuentro amoroso. En el estudio de Belensky, se sostiene que desde sus comienzos el ómnibus fue asociado con una pérdida de moralidad. Esto debido a que mientras que en la mayoría de los otros espacios públicos el acceso de las mujeres era todavía severamente restringido, en los asientos del ómnibus, sentados uno junto al otro, se producía una inédita oportunidad de encuentro, intimidad y fácil seducción entre hombres y mujeres^{xli}.

Varias décadas más adelante, en los tranvías y autobuses de Santiago, hombres y mujeres compartían también reducidos espacios. Aunque el encuentro amoroso o sexual tomaba lugar generalmente sólo en la imaginación de quienes lo protagonizaban, el confinamiento obligado de estas personas en un espacio reducido, funcionaba como un fuerte estimulante de esta imaginación.

Íbamos en un tranvía 36, hacia el centro. En los últimos asientos iba un hombre de rostro malhumorado, que llevaba un paquete de herramientas. De pronto este hombre descubrió entre los pasajeros, que viajaba de pie, a una hermosa mujer. Era alta, moreno ocre, y con unos ojos espléndidos. El hombre de las herramientas le tocó el brazo ligeramente, y le ofreció su asiento. La mujer aceptó con una pequeña sonrisa, y el hombre quedó de pie junto a la belleza. Parecía su guardián, su centinela, y cada instante la contemplaba con satisfacción. Le parecía que por su galantería de haberle ofrecido su asiento, había conquistado un derecho sobre ella. La contemplaba con vanidad de propietario.

Los demás pasajeros, que la habían mirado con entusiasmo mientras ella permaneció de pie, ahora no se atrevían a dirigirle una sola mirada, por temor a que el hombre de las herramientas sacase un formón y los atravesase. Estaba el amo gozando plenamente de su dominio, cuando el tranvía llegó a la calle ahumada, y la bella mujer abandonó su asiento y bajó del tranvía. El hombre de las herramientas quedó en una ridícula viudez, en una viudez espectacular, que él no podía disimular.^{xlii}

No fue necesario más que un tocar el brazo y un ofrecimiento aceptado, para que el hombre de las herramientas enfocara el resto de su viaje en aquella mujer que ahora se sentaba en su lugar. Lo que para ella pudo haber sido sólo un gesto amable, para él ciertamente era un detonante que ponía a funcionar su imaginación. La eventualidad de una intensa amistad, de un amorío furtivo, de una relación profunda y duradera, de una vida juntos, o sencillamente la imagen de ambos teniendo relaciones sexuales, eran todos escenarios factibles que podían haber pasado por la mente del hombre de las herramientas. Lo que interesa, más allá de lo que este hombre pueda haber imaginado, es aquella posibilidad de imaginar y de soñar sobre alguien y con alguien que brindaba la reclusión por un determinado tiempo en un espacio reducido de personas diversas que no se conocen entre ellas, ni tienen muchas posibilidades más que estar y observar. En ningún otro espacio público del Santiago de la época, podría el “hombre de las herramientas” permanecer a pocos centímetros de una mujer totalmente desconocida y quizás

inalcanzable, mirándola en forma posesiva y sin decir palabra alguna. Pues en caso de que así ocurriese, seguramente sería tomado por un desadaptado social o un maniaco sexual. Lo mismo sucedía en el caso de quien quedaba sentado, codo con codo, junto a una bella mujer. En cualquier otro espacio, serían tomados por una pareja, sin embargo en un tranvía o en un autobús eran la mayor parte del tiempo, sólo pasajeros reunidos casualmente por un tiempo acotado. Se decía que esta sola posibilidad de ser parejas animaba a algunos hombres que, ante la eventualidad de encontrar una bella mujer sentada junto a una ventana, tomaban el puesto a su lado “para hacer creer que viaja con tan arrogante compañera” y “adoptar una actitud envanecida de hombre dichoso que viaja junto a su encantadora amiga”^{xliii}.

Pero no todos los amoríos corrían por el lado de la imaginación. No siempre se trataba de una corriente de deseos no correspondidos. Tal como sucedía en los omnibuses del París decimonónico, las condiciones del viaje sobre los autobuses y tranvías eléctricos, en muchas ocasiones, facilitaban los encuentros amorosos. Y la relación que se había iniciado con un par de miradas al interior de uno de estos vehículos podía eventualmente sobrevivir más allá del contexto del viaje. Así lo soñaba, por ejemplo, la niña que desde su asiento sacaba de su cartera un espejo para arreglarse el rouge, y mientras se retocaba los labios “aprovecha el espejo para ver si atrás viene un hombre simpático”^{xliii}. Aunque el relato cuenta que la mayor parte de las veces, esta muchacha se encontraba con “unas barbas de bandido o la cara inmensa de una señora obesa”, el hombre encantador, de buena situación económica, con quien las mujeres vislumbraban un futuro juntos también podía habitar este espacio de desplazamientos cotidianos.

[...]suponed que un señor de esos que son “un gran partido” y que busca, con el entusiasmo que algunos ponen en suicidarse, una pasión que “llene” el vacío de su existencia, sube a un tranvía y toma asiento frente a una mujercita maravillosa, que le entusiasma desde el primer momento; suponed que se cambian recíprocamente miradas, curiosas al principio y amables en seguida; suponed que nuestro hombre, que es un poco dado a la quimera, fabrique rápidamente su castillejo de ilusión y que va en el tranvía como en una nave que lo llevara al soñado paraíso, que diría un poeta trasnochado. Suponed, en fin, que la cosa haya adquirido todos los caracteres de una pasión fulminante, cuando de pronto la damita se desentiende de sus miradas y empieza a dar muestras de la más viva inquietud, hasta que al final grita:

-¡Haga parar!

La damita se levanta torpemente de su asiento, tropieza, se coge de la persona más cercana —que desgraciadamente no es nuestro personaje— y con paso vacilante se dirige a la plataforma. Va a bajar, pero se da cuenta que aún falta una cuadra para llegar al lugar de su destino. La cobradora la increpa y ella empieza a dar explicaciones, mirando a todo el mundo con una cara de azoramiento que da pena. Por fin desciende dando trastabillones y hasta que no está en tierra firme, no recobra la tranquilidad. Nuestro personaje que tiene cierto amor por la armonía de las cosas, se siente abrumado ante tan lamentable espectáculo y abandona la conquista que, andando el tiempo, tanta influencia hubiera podido tener en su vida.^{xliii}

Aunque esta historia se construye en base a puras suposiciones, lo que el autor finalmente deseaba probar era que algo tan insignificante y vulgar como puede ser el viaje cotidiano por la ciudad en un tranvía o en una góndola, podía eventualmente transformarse en un acontecimiento crucial y definitivo en la vida de una persona. El mensaje era que de no ser por el atolondramiento de la joven, quizás hubiese encontrado en aquel momento al amor de su vida. Con esto, el autor en ningún caso pretendía señalar a estos vehículos como un lugar conveniente donde las señoritas Santiaguinas podrían encontrar marido, sino simplemente resaltar que la riqueza de experiencias asociadas al viaje cotidiano trascendía con creces a la mera función instrumental que comúnmente se vinculaba a éste.

Para quien no tenía la suerte de cruzar miradas y directamente flirtear con algún otro pasajero, o quizás sentarse o permanecer de pie junto a alguien deseado, siempre estaba la alternativa de mirar. Aunque probablemente existieron excepciones, el acto de mirar, admirar y desear sexualmente otros cuerpos junto a los cuales se viajaba era claramente una costumbre asociada a los hombres. Tranvías y autobuses ofrecían, en este sentido, instancias variadas para la contemplación de sus ocupantes femeninas^{xliii}.

La más popular de todas era el momento en que una mujer subía o bajaba de uno de estas máquinas. La altura a la cual se encontraba el primer escalón, que fácilmente podía distanciarse del suelo en más de 40 centímetros, dejaba al descubierto las pantorrillas generalmente ocultas detrás de las largas faldas que durante aquellos años imponía la moda o la moral y las buenas costumbres. Cuando el observador era afortunado, incluso las rodillas podían asomar repentinamente si un escalón alto era abordado por una mujer de falda estrecha. Este develamiento era

habitualmente celebrado por los medios de prensa y revistas de la época, cuyos periodistas buscaban detener en una fotografía aquel momento preciso en que la piel se descubría, y ojala pillar a la vez a aquel transeúnte o pasajero que sin pudor volteaba para admirar la escena.

Sin embargo, para los más atrevidos y descarados, existía otra instancia que podía reportar placeres aún mayores a la vista. Al menos durante todo el tiempo en que circularon los tranvías con imperial las mujeres que pagaban segunda clase debían obligadamente subir por alguna de las dos escaleras de caracol que tenía el tranvía en ambos extremos. Mientras esto sucedía, no era de extrañar que uno o varios hombres que deliberadamente escogían viajar al pie de las escaleras, levantaran la vista justo en el momento en que la combinación de la altura y el ángulo ofrecían un panorama que difícilmente encontrarían en otro espacio público de la ciudad.

Pues al subir por ese cruel caracol metálico, sabían todas ellas, jovencitas, chiquillonas, jóvenes o maduras mujeres, de antemano, que mientras subirían esos interminables peldaños hacia arriba, abajo, en el principio de esa escala sensual, escandalosamente profanadora y cómplice sin querer de intimidades femeninas, habrían atisbando ansiosos, hambrientos y desesperados ojos, pupilas de sátiros y faunos varones, que poco faltaba para que observaran la subida o bajada de la caracoleada escalera con ... catalejos marinos.^{xvii}

Sin embargo, más allá de estas instancias particulares que casi siempre contaban con fieles espectadores, el trayecto completo constituía una posibilidad de mirar, admirar o desear sexualmente a otra mujer. Y en caso de que faltase una mujer entre los pasajeros, siempre estaba la cobradora que desde la Guerra del Pacífico, hacia 1880, había reemplazado al hombre en la tarea del cobro de los pasajes.

La cobradora era una mujercita delgada y nerviosa. Representaba unos diez y ocho años; bonita, con sus ojos sensuales y su boca diminuta y roja; sucia, pero apetitosa como breva caída en la tierra, hacía una revolución entre los rotos de la imperial cada vez que subía a cobrar. En cuanto partió el tranvía comenzó a oírse el barullo de arriba: las risas de los rotos y las protestas de la muchacha.

-¡Déjese! ¡Asqueroso no más! ¿Quiere que llame al guardián? ¡Roto atrevido!

Pero bajó de la misma manera como había subido: sonriendo con su risa pasiva de tonta bonita, arreglándose el jubón que marcaba sus senos duros, pero pequeños, con ese gesto desmayado que era uno de sus atractivos.^{xviii}

Dependencia y desaprobación

La cuarta y última experiencia distintiva de la nueva condición del pasajero en los servicios de transporte motorizados fue la situación de dependencia hacia el medio de locomoción y sus operarios. Como nunca antes, los viajes colectivos en los medios de transporte moderno adquirían un incuestionable signo de necesidad. Tal como se mencionó anteriormente, esta necesidad estaba directamente asociada al progresivo distanciamiento entre el lugar de habitación y aquel de trabajo que comenzó a afectar a parte significativa de la población urbana. Ante este escenario, el tranvía eléctrico y los autobuses constituían los vehículos indispensables que permitían el movimiento diario de estas personas, condicionando su sustento económico. Nunca antes un grupo tan significativo de la población urbana había dependido en forma tan clara de un medio de movilización colectivo para efectuar sus viajes cotidianos. Nunca antes el número de viajes al año había alcanzado las cifras que mostraba durante la década del veinte. Tal como se vio en capítulos anteriores, sólo los tranvías transportaron 155 millones de pasajeros al año en 1920, superando con creces los 40 millones alcanzados durante los años del cambio de siglo. Diez años más tarde el número de pasajeros transportados entre tranvías y autobuses, casi alcanzaba los 290 millones al año. Diariamente decenas de miles de personas salían de sus casas y esperaban encontrar un tranvía o un autobús que los llevaría a sus lugares de trabajo. Ahora bien, si a esta dependencia infranqueable se agregaba la estandarización de los tiempos que comenzaba a distinguir la vida metropolitana y por lo tanto, la necesidad de cumplir con ciertos horarios preestablecidos, el grado de dependencia con el medio de transporte se intensificaba.

Buscando dar respuestas a las nuevas demandas horarias de la vida urbana moderna la recién reestructurada línea de autobuses Av. España, comunicaba a sus consumidores su itinerario diario en tiempos:

Este recorrido hace su servicio ajustándose a un horario que le permite despachar una máquina cada tres minutos desde cada terminal, en las horas de más movimiento y cada 4 minutos en las horas de menor movimiento. Cada máquina pone 22 minutos desde Mercado a Mapocho y 23 minutos desde Mapocho a Mercado, lo que permite mantener un servicio constante y oportuno con sus 20 máquinas.^{xlix}

Ese mismo año las autoridades del tránsito emitían órdenes para organizar y estandarizar los distintos itinerarios de los recorridos de autobuses, fijando a cada línea un horario particular. Tal como se había establecido en la línea Av. España, se estipulaban las horas de salida, el intervalo de tiempo entre la partida de un autobús y el siguiente, y las horas de llegada al terminal. Sin embargo, estas órdenes como muchas otras, no parecían trascender del ámbito de las intenciones¹. Los mismos dueños de diversas líneas de autobuses reconocían hacia 1930 la imposibilidad de cumplir con los horarios impuestos².

Para entender las causas principales que impedían el cumplimiento de estos horarios, es conveniente recordar algunas características del servicio de transporte colectivo. Contrario a los intereses de las autoridades del tránsito, las ganancias de los empresarios del servicio de autobuses no dependían de la cantidad de recorridos realizados, sino que del número de pasajes vendidos. En consecuencia el ritmo que seguían las máquinas estaba dado por el pulso de la demanda de cada recorrido en una hora y trayecto determinado. A esta variable incontrolable se agregaba la férrea competencia que se libraba, esquina a esquina, entre autobuses y tranvías por conseguir los pasajeros en las horas de mayor movimiento.

Por su parte, la impredecible marcha del autobús no era mejor en el servicio de tranvías eléctricos, los que durante gran parte de la década de 1920 fueron reconocidos por su irregularidad, las constantes interrupciones en los trayectos, la escasez de vehículos y el retiro de varios de sus recorridos.

Pero ¿que sucedía cuando por una parte aumentaba progresivamente la dependencia para con un medio de transporte y se requería que éste facilitara el cumplimiento de un horario preestablecido, y por otra, los servicios de transporte disponible se distinguían por la irregularidad e impredecibilidad de sus trayectos, horarios y cobertura? Un medio anunciaba, por ejemplo, que al producirse una interrupción en el servicio de tranvías “el público se abalanza a las góndolas y las toma como por asalto, sin importarle un ápice las negativas del cobrador”ⁱⁱⁱ. En esta misma línea otro medio anunciaba que era frecuente, bajo condiciones normales, ver góndolas y tranvías atestadas de pasajeros, cuyos conductores

*[...] se declaran impotentes para hacerlas acatar [las disposiciones referidas al número máximo de pasajeros], atribuyendo al público toda la culpa de lo que a este respecto ocurre, ya que toma casi por asalto a los vehículos y se niegan a descender los pasajeros en exceso aún cuando se les inste a ello con gran energía.*ⁱⁱⁱ

Las grandes aglomeraciones de pasajeros, que recién se analizaban, sobre tranvías y autobuses en las horas punta fueron el testimonio más claro del signo de necesidad que habían adquirido estos medios de movilización para una parte significativa de la población. Parecía ser preferible la incomodidad o inseguridad de un viaje entre el tumulto, antes que la espera del siguiente vehículo y el retraso en la hora de llegada a destino. Esta máxima era especialmente cierta cuando no existía seguridad de cuanto tardaría o siquiera si pasaría otro vehículo.

En forma paralela al proceso de introducción de tranvías eléctricos y autobuses y extensión de sus recorridos por la ciudad, crecía la dependencia de la población hacia estos medios. Y una vez que se instalada esta dependencia se estaba sólo a un paso de aquella frustración y ansiedad que Georg Simmel señalaba como distintiva de la vida metropolitana^{iv}. Estos sentimientos serían especialmente evidentes ante un sistema de transporte colectivo en pleno proceso de domesticación, en donde la norma y lo deseado parecían categorías ilusorias frente a las circunstancias específicas en que se desarrollaban estos medios en las calles. ¿Cuánto tiempo más deberé esperar antes de que pase el siguiente vehículo? ¿alcanzaré a llegar a la hora? ¿pasará todavía otro tranvía? ¿Hará este autobús el recorrido habitual? ¿habrá espacio suficiente en el siguiente autobús? Estas fueron seguramente algunas de las preguntas que, como nunca antes, pueden haber inquietado y afligido a un porcentaje significativo de la población que ocupaba el transporte motorizado de la época. Un relato sobre la reacción de una de las pasajeras de un tranvía, frente a un inesperado contratiempo, ilustra en forma vívida el frágil equilibrio del cual pendía esta cadena de dependencias, frustraciones y ansiedades que en, mayor o menor grado, afectaba a todos quienes requerían de los servicios del transporte colectivo.

Cuando la señora estaba más apremiada por el tiempo, se interrumpió la corriente y el tranvía se detuvo. Después de esperar angustiosamente unos minutos, la señora se desbordó! No pudo contener su inmenso infortunio.

Empezó por protestar contra el servicio de tranvías, y después contó a los pasajeros que tenía que hacer numerosas diligencias, ir a ver a su prima enferma, comprar unos comestibles, pasar a la notaría. Dijo que había dejado la casa a cargo de una niña pequeña. Habló de su reumatismo. Confesó que aún no había almorzado. Y cuando vació todas sus desventuras, el tranvía reanudó su marcha, como hombre que ya ha oído bastante y sigue su camino convenientemente informado.^{lv}

Evidentemente el corte de la corriente y consiguiente detención del tranvía no era la causa del desborde de la señora, sino sólo la gota que rebalsaba el vaso. Este inesperado episodio que nos presenta el cronista Daniel de la Vega era una manifestación extrema de la ansiedad y frustración que podía generar la dependencia con el medio de movilización. Toda la programación de aquel día, múltiples personas, y situaciones parecían depender de este sencillo viaje que emprendía la señora. Pero, tal como señala el autor, la máquina no tenía ni ojos ni sentimientos y poco podía importarle la desventura y aflicción que su descomposición generaba sobre los pasajeros.

Pero no sólo las alteraciones en los itinerarios y horarios de recorrido evidenciaban el estado de dependencia y consecuentes frustraciones que envolvían la suerte de los pasajeros. También se hacía visible esta sujeción en la tolerancia que el pasajero desarrollaba frente a las condiciones habitualmente deficientes del viaje y del vehículo, o en el acto de fe que, todo quien viajaba, debía hacer diariamente en su conductor, permanentemente cuestionado como figura en la opinión pública. Esta tensión infranqueable entre la obligatoriedad del viaje colectivo y los permanentes cuestionamientos y deficiencias que lo aquejaban favoreció una tendencia a participar de un sentimiento de desaprobación y antipatía hacia el sistema de transporte colectivo y sus operarios, que en el transcurso del período de estudio se transformó en una imagen predominante entre la opinión pública.

Aunque la inauguración de cada nuevo sistema de movilización pública era acompañado por toda clase de elogios y ensalzamientos, pasado el período de novedad, lo más frecuente era que tanto vehículos como operarios fuesen cubiertos de un velo de críticas. El desgaste y la falta de mantenimiento de las carrocerías o el incumplimiento de los decretos municipales que ordenaban su renovación fueron algunas de las principales causas que contribuyeron a la formación de esta imagen adversa del transporte público. Las vastas distancias que se abrían entre las exigencias (generalmente irreales y desmedidas) de las autoridades y las condiciones reales en que se encontraban los vehículos, eran denunciadas constantemente por la prensa con perjuicio para quienes representaban parte del servicio de transporte colectivo. Poco importaba si los cambios exigidos eran inaplicables en los tiempos y con los recursos disponibles. Eso sólo lo sabrían los empresarios del transporte y quizás las autoridades. Lo que finalmente interesaba a la opinión pública era que estaban recibiendo un mal servicio, cuando por ley, las condiciones del transporte debían ser completamente distintas. Hacia 1928 la máxima autoridad del tránsito catalogaba públicamente al servicio de tranvías y de autobuses como “deficientes”.

Faltan tranvías en las diversas líneas para atender a la demanda de pasajeros; es necesario que se modernicen cuanto antes los carros ya viejos existentes, en forma que Santiago pueda presentar un tipo único y cómodo; que se instruya más al personal acerca de sus obligaciones para con el público y con las autoridades.

[...]La mayoría de las góndolas son estrechas e incómodas, debido a que hay resistencia ahora para invertir capitales en la adquisición de coches modernos y adecuados. Si se cancela el permiso a aquellos autobuses que guardan muy poca relación con la decencia de nuestras calles centrales, no habría con qué reemplazarlos y el servicio se haría en forma más angustiosa que en la actualidad, por falta de medios.^{lvi}

Además de este estado deficiente de las carrocerías, abundaban en los medios de prensa de la época las críticas que, tal como se vio con anterioridad, denunciaban la insuficiencia de vehículos para trasladar al número de pasajeros que los requerían. Al respecto una revista de automovilistas declaraba que si el público estaba pagando un servicio no se podía permitir el “viaje entre apretujones siempre molestos, y en forma tan incómoda, que sólo se tolera por falta de medios mejores de transporte”^{lvii}. El mismo órgano oficial del gremio de autobuses, reconociendo las deficiencias en las condiciones del servicio entregado, publicaba el diálogo que habría presenciado un pasajero en una góndola mientras recorría la Alameda de las Delicias.

El cobrador.-Alameda señorita a a a suba señorita, atracito hay asiento. La señorita sube.

Señorita.-¿Cuál es el asiento?

Cobrador.-Alameda a a a Vamosnoo.

Señorita.-Pero niño, cuál es el asiento.

Cobrador.-Alameda Vámonos o o o.

Y uno de los señores sede el suyo, yo por curiosidad cuento los pasajeros son 50 y el cobrador sigue gritando, Alameda vámonos o...o o, suba caballero, suba; y un caballero que va cerca de mí cansado de ir de pié, y doblado en dos, pues, es bastante alto, se indigna y protesta, ¿hasta cuando piensa meter pasajeros?

El cobrador.-Estué ñor... que es suya la góndola?, no chilla el burro y chilla el aparejo. Si no quiere ir con naide váyase en un carretón... y el pasajero indignado por la contestación le dice: mira bribón, y viendo su impotencia para castigar la insolencia, pide al público paciencia contra esta plaga mugrienta de mocosos, harapientos que tratan al pasajero en forma por demás intolerable.^{lviii}

Tal como se aprecia en esta escena, la antigüedad e insuficiencia de las máquinas parecía ser sólo una de las causas de la difusión de las imágenes de reprobación con que habitualmente se juzgaba el servicio de transporte colectivo. El otro bastimento de críticas y descalificaciones tenía su origen directamente en los operarios de estos vehículos. Además de los cobradores, los conductores como los responsables del modo en que circulaba, eran también objeto de duras críticas. Costumbres arraigadas como el carreteo^{lix} o los excesos de velocidad, ya fuesen por captar más pasajeros o por otros motivos, recibían constantemente el reproche de los pasajeros y de la opinión pública en general. Mientras el primero retrasaba el trayecto de quienes viajaban, el segundo, más grave aún, ponía en riesgo la integridad física de estos.

Sin embargo, los conductores no sólo eran juzgados por su modo de conducir, sino que parte importante de las críticas apuntaban a su actitud frente a los pasajeros, sus modales y su forma de vestir. Similar, pero en menor grado sucedía con los cobradores de estos vehículos. En una carta escrita por el Director del Tránsito al presidente de la Asociación de Autobuses Ford en 1928, éste le advertía sobre la necesidad de cambiar los hábitos de sus conductores.

Aprovecho esta oportunidad para manifestarle, que hay además, conveniencia de hacer que el personal haga un sacrificio por presentarse en condiciones decentes al servicio. Los chóferes y cobradores dejan mucho que desear en lo que respecta al aseo de sus personas; unos no usan cuello, otros andan sin botines, los más con el uniforme destrozado, con los parches de los bolsillos descosidos; muchos tienen la costumbre de usar las alpargatas o zapatos para boxear en el servicio; casi ninguno acostumbra a llevar limpios sus zapatos, etc., etc.^{lx}

Un año más tarde la autoridad del tránsito fijaba los plazos para que el personal de servicio de autobuses en Santiago usase el uniforme que había sido previamente decretado^{lxi}. Si a través de la vía de los decretos y su posterior fiscalización se podía eventualmente corregir el aseo y vestimenta de estos operarios, la rectificación se complicaba cuando el problema se refería a las actitudes y modales de conductores y cobradores. Mientras algunos esperanzados creían que con la renovación de algunas líneas, la competencia haría necesario “tratar a los pasajeros con más cultura^{lxii}”, otros, en un punto medio entre el pesimismo y el realismo, se reían de esta situación. En una caricatura donde se narraban las reflexiones de un *gringo* a partir de sus experiencias de tránsito en Santiago, este personaje apuntaba en su cuaderno de notas:

El incesante subir y bajar de los pasajeros es saludado por los individuos llamados “cobradores”, con una andanada del más puro y pintoresco vocabulario “folklórico”. Tan es así, que yo me he aperado de un micrófono y de un aparato de radio portátil, a fin de transmitir estas novedades “folklóricas” chilenas a mis colegas de la International Society of Folklore, de Nueva York.^{lxiii}

Al revisar la revista de la Asociación de Empresarios de Autobuses de Cambio, *El Autobús*, son numerosos los artículos que acusan a los principales medios de prensa de estar confabulados en una campaña de desprestigio en contra del servicio de autobuses de la capital. Los defensores del sistema de transporte colectivo motorizado sostenían que esta deliberada ofensiva de la prensa, que día a día vertía en sus columnas “artículos o informaciones mal intencionadas contra estos servicios”, sería la principal responsable de la actitud hostil hacia el gremio de chóferes^{lxiv}. Otros acusaban directamente a conocidos medios como *El Mercurio* y *Las Últimas Noticias* de promover entre sus páginas la “góndolofobia^{lxv}”. Pero, sin duda, uno de los artículos que causó mayor indignación entre quienes defendían al servicio de autobuses fue uno publicado en el diario *Los Tiempos*, donde el atacante de seudónimo “Barba Azul” se refería al autobús como “ese artefacto informe, descacharrado, crujiendo y aullando por todas sus juntas, inmundo y hediondo, parecía un castigo apocalíptico si no fuera tristonamente ridículo^{lxvi}”.

Resulta interesante al analizar la imagen habitualmente negativa que adquiere el transporte colectivo en Santiago durante la década de 1920, revisar también las imágenes que ya se asociaban a los automóviles de alquiler desde mediados de la década anterior. Un articulista de la revista *Zig-Zag* denunciaba “Santiago tiene los peores autos de posta que existen en el mundo. No tienen ni cristales, ni cortinas, son desvencijados, contagiosos, repugnantes, indignos”^{lxvii}. Las similitudes con la imagen que se asociaba al transporte colectivo eran evidentes. El mal estado de las máquinas y las dificultades para introducir mejoras y renovaciones^{lxviii}, la campaña de desprestigio iniciada por la prensa^{lxix}, los infructuosos intentos de las autoridades del tránsito por imponer los uniformes a los conductores^{lxx}, pero sobre todo la falta de cultura y malos modales de los chauffeurs de los automóviles de alquiler^{lxxi}, fueron noticias recurrentes.

Al igual como sucedía con los tranvías eléctricos y autobuses, la progresiva dependencia de la población sobre los medios de transporte motorizados, favoreció la intensificación del espíritu crítico hacia estos medios, y contribuyó en la construcción de una imagen negativa que surgía como expresión de las tensiones entre los intereses económicos del servicio y los intereses públicos. Como las expectativas de los pasajeros tenían por techo las promesas de las autoridades, el idílico escenario del transporte colectivo que las revistas de sociedad importaban de las grandes capitales del mundo moderno, o incluso entre algunos, la comodidad del viaje en automóvil particular, el contraste de las condiciones reales del transporte público en Santiago parecía intensificar aquel sentimiento de frustración natural de las interdependencias metropolitanas. Aunque en el día a día los viajes no necesariamente estaban teñidos por una sensación de decepción y reprobación, la imagen general del transporte público se configuraba básicamente a partir de estos componentes.

La creciente dependencia de los pasajeros se volvía más patente en la medida en que aumentaba la utilización del automóvil como vehículos destinados a los viajes cotidianos. La progresiva autonomía y libertad en los desplazamientos que ganaban los dueños de estos vehículos contrastaba con el condicionamiento de los viajes cotidianos que efectuaba la mayoría de la población. Si bien, tanto los tranvías eléctricos como los autobuses democratizaban parte importante de los beneficios de la motorización del transporte, alterando drásticamente las posibilidades de desplazamientos de los habitantes, nunca lograrían proveer de algunas de las experiencias fundamentales de las que gozaban quienes tenían a su disposición un automóvil.

ⁱ De Ramón, Armando, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Sudamericana, 2000, pp. 151, 184, 197.

ⁱⁱ García Canclini, Néstor; Castellanos, Alejandro; Rosas Mantecón, Ana, *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. México, D. F.: Grijalbo, 1996, p. 12, 24.

ⁱⁱⁱ Giucci, Guillermo. “Amor sobre ruedas: el automóvil en los trópicos”, *Cuadernos Hispanoamericanos*, 601-602, Julio-Agosto, 2000, p. 31.

^{iv} Hildegard Westerkamp, “Bauhaus and Soundscape Studies - Exploring Connections and Differences”, Lecture presented at Symposium Von Bauhaus zu Soundscape: Klangologie-ein neuer Horizont des Designs, Goethe Institut Tokyo, October 5-9, 1994. Revised March 2002.

^v Edwards Bello, Joaquín. *El Roto*. Santiago: Editorial Universitaria, 1973. [primera edición, Paris:1918 (parte I); Santiago, 1920 (parte II)], p. 28-29.

^{vi} Giannini, Humberto. *La “reflexión” cotidiana. Hacia una arqueología de la experiencia*. Santiago: Editorial Universitaria, 2004, p. 38-39.

^{vii} Lira, Ramón, *Los viejos tranvías se van*, Santiago: Imprenta de la Central de talleres de Abastecimiento, 1955, p. 200.

^{viii} “Memorial presentado por la Asociación de Autobuses de Cambio al señor Ministro del Interior, don Carlos Ibañez del Campo”, *El Autobús*, vol. 1, núm. 5, Julio, 1927.

^{ix} El detalle de las distintas prolongaciones que se van haciendo a los recorridos existentes y la creación de nuevas líneas ha quedado registrado en la revista *El Autobús*.

^x “La asociación Central de Empresarios de Autobuses Ford”, *El Chofer*, núm. 24, Mayo, 1927.

^{xi} “La fiesta nocturna”, *Zig-Zag*, núm. 1026, 18 de Octubre, 1924.

^{xii} Para explicar lo que aparentemente sería comprendido como una disociación, pero que en la práctica implicaba un nuevo modo de socialización, Simmel argumenta que “si uno respondiese positivamente a todas las innumerables personas con quien se tiene contacto en la ciudad —como sucede en las pequeñas localidades donde uno conoce a todos aquellos a quienes se encuentra y en donde se tiene una relación positiva con casi todo el mundo— uno se vería atomizado internamente y sujeto a presiones psíquicas inimaginables” [Simmel, Georg. “La metrópolis y la vida mental”, *bifurcaciones* [online]. núm. 4, primavera 2005. World Wide Web document, URL: <www.bifurcaciones.cl/004/reserva.htm>. ISSN 0718-1132]

^{xiii} Edwards Bello, op. cit., p. 27.

^{xiv} Compañía Chilena de Electricidad Limitada. *La Tesis Municipal sobre el asunto de los tranvías*. Santiago de Chile: Imp., Lit. y Enc. “La Ilustración”, 1922, p. 16

^{xv} “N. 51, remite informe sobre movimiento de los tranvías”, *Boletín Municipal*, núm. 272, martes 16 de Febrero, 1926, p. 2.

^{xvi} Distinta era la situación de otras líneas cuyos recorridos cubrían exclusivamente algunos de las áreas más populares hacia el sur y hacia el poniente de Santiago. Un ejemplo de esta condición marginal asociada al tranvía es el que nos entrega Nicomedes Guzmán en su novela *La sangre y la esperanza*, publicada en 1947, donde se recrea el Santiago popular de los primeros años de la década de 1920.

^{xvii} Lira, op. cit., 189-191.

- ^{xviii} Estos testimonios y la tesis del origen pluriclasista del "Barrio alto" constituye parte de los resultados de la investigación Fondecyt #1020877: "Valparaíso, Santiago y Concepción: formación de sus "barrios altos" entre la búsqueda de calidad de vida y la construcción de identidad social (1892-1964)" a cargo de Francisco Sabatini y Gonzalo Cáceres.
- ^{xix} Al respecto se pueden ver los trabajos de Barbara Schmucki, "On the trams. Women, men and urban public transport in Germany", *Journal of Transport History*, 23/1; Belenky, Masha. "From transit to transitoire: The omnibus and modernity", *Nineteenth-Century French Studies* 35, No. 2, Winter 2007; Freedman, Alisa. "Commuting gazes. Schoolgirls, salarymen, and electric trains in Tokyo", *Journal of Transport History*, Mar2002, Vol. 23 Issue 1, p23, 14p.
- ^{xx} De la Vega, Daniel. *Ayer y Hoy: Antología de artículos*, Santiago de Chile: Universitaria, 1997.
- ^{xxi} De la Vega, Daniel. *Manzanas Prohibidas. Gavillas de diciembre y otros epigramas*. Santiago de Chile: 1926, pp. 23-24.
- ^{xxii} Arenas, Braulio. *Adiós a la Familia. Crónica del año 1929*, Santiago de Chile: Editorial del Pacífico, 1966. p. 69.
- ^{xxiii} Lira, op. cit., pp. 280-281.
- ^{xxiv} P. B. V. "Los pasajeros de pie en los tranvías y en los autobuses. ¿Por qué las autoridades proceden parcialmente?", *El Autobús*, vol. 3, núm. 37, Marzo, 1930.
- ^{xxv} Lira, op. cit., pp. 264, 267. Las condiciones mínimas que aseguraban las nuevas carrocerías son un testimonio de las deficiencias de las máquinas en que comúnmente se trasladaban los pasajeros en Santiago: "Todas las góndolas deberán ser del tipo salón, con dos puertas a cada costado, para la subida y bajada de los pasajeros. Asientos en los que se reservará un espacio de 40 por 40 centímetros a cada pasajero y carrocería que no tenga más de 2.40 de ancho. Ésta deberá ser pintada de color crema o marfil con una franja de otro color que indique el recorrido" [*El Chofer*, núm. 32, Enero, 1928, p. 14]
- ^{xxvi} Canetti, Elías, *Crowds and power*. New York: Farrar Straus Giroux, 1984, p. 15.
- ^{xxvii} Arenas, op. cit., p. 60.
- ^{xxviii} Lira, op. cit.
- ^{xxix} Ibid.
- ^{xxx} Mumford, Lewis. *Técnica y civilización*. Buenos Aires: Emecé, 1945, p. 23. En La ética protestante y el espíritu del capitalismo, Max Weber, recalca la importancia del trabajo como valor esencial de la cultura protestante. En su análisis recurre a las máximas propuestas por Benjamin Franklin: "Considera que el tiempo es dinero. Aquel a quien le está dado ganar diez chelines por día con su trabajo y se dedica a pasear la mitad del tiempo, o estar ocioso en su morada, aun que destine tan solo seis peniques para sus esparcimientos, no debe calcular sólo esto, sino que, realmente, son cinco chelines más los que ha gastado, o mejor, ha derrochado" [Weber, Max. *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*. Buenos Aires: Editorial Gradifco, 2004, pág. 46].
- ^{xxxi} Cáceres, Gonzalo. "Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931". Tesis (Licenciado en Historia) Pontificia Universidad Católica de Chile, 1995, pp. 190-191.
- ^{xxxii} Morris Davis and Sol Levine. "Towards a sociology of public transit", *Social Problems*, vol. 15, núm. 1 (Summer, 1967), p. 86.
- ^{xxxiii} Goffman, Erving. *Behavior in public spaces. Notes on the social organization of gatherings*, New York: The Free Press, 1966, p. 51.
- ^{xxxiv} Perez Galdos, Benito. *La Novela en el tranvía*, Santiago, Chile: Ercilla, 1936, pp. 33-34.
- ^{xxxv} De la Vega, Daniel. *Manzanas Prohibidas...*, op. cit., pp. 23-24.
- ^{xxxvi} "El arte de viajar en tranvía", *Zig-Zag*, 945, 31 de Marzo, 1923.
- ^{xxxvii} Goffman, Erving. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 1971, pp. 265-266.
- ^{xxxviii} Edwards Bello, op. cit., pp. 66-67.
- ^{xxxix} Perez Galdos, op. cit.
- ^{xl} Al respecto Perez Galdos comenta: "también hay un mundo chico de pasiones en miniatura, dentro de aquel cajón. Muchos van allí que se nos antojan excelentes personas, y nos agrada su aspecto, y hasta los vemos salir con disgusto. Otros, por el contrario, nos revientan, desde que les echamos la vista encima; les aborrecemos durante diez minutos; examinamos con cierto rencor, sus caracteres frenológicos, y sentimos verdadero gozo al verles salir" [ibid.]
- ^{xli} Belenky, Masha, op. cit.
- ^{xlii} de la Vega, Daniel. "Crónicas y glosas afines en relación de Daniel de la Vega", en Lira, op. cit., p. 739.
- ^{xliii} Op. cit., pp. 739-740.
- ^{xliv} Op. cit., p. 736.
- ^{xlv} "El arte de viajar en tranvía", op. cit.
- ^{xlvi} Un interesante estudio sobre la observación y el deseo en el contexto de los primeros viajes masivos ha sido desarrollado por Alisa Freedman para el caso de la ciudad de Tokyo en la primera década del siglo XX. Este trabajo analiza y contextualiza el cuento corto publicado por Tayama Katai en 1907, denominado "The Girl Fetish". En esta historia un comerciante que se traslada todos los días en tranvía desde su casa en los suburbios al centro de la ciudad, se dedica en el transcurso del viaje a observar obsesivamente a las jóvenes estudiantes que viajan con él al interior del carro. En uno de estos viajes, en que el tranvía iba repleto de personas, su obsesión por las estudiantes lo llevaría a la muerte luego de caer del carro y ser arrollado por otro vehículo por tener la atención puesta en una mujer y no en sujetarse. Freedman señala que sólo cinco años después, en Tokyo -siguiendo el ejemplo implementado en algunas ciudades norteamericanas-, comenzaría a circular un carro exclusivo para mujeres [Freedman, op. cit.]
- ^{xlvii} Lira, op. cit., p. 135.
- ^{xlviii} Edwards Bello, op. cit., p. 66.
- ^{xlix} "Con el nuevo Presidente de la Asociación Av. España", *El Autobús*, vol. 2, núm. 19, Septiembre, 1928.
- ⁱ "Malas prácticas que serán extirpadas de raíz", *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito*, núm. 12, 10 de Octubre, 1928, p. 10.
- ⁱⁱ "La Asociación Ñuñoa necesita mejorar su servicio", *El Autobús*, vol. 3, núm. 36, Febrero, 1930; "Sobre las horas de circulación se dirige la Asociación Alameda al Director del Tránsito", *El Autobús*, vol. 3, núm. 36, Febrero.
- ⁱⁱⁱ "Sobre los pasajeros de pie en las góndolas", *El Autobús*, vol. 3, núm. 37, Marzo, 1930.
- ⁱⁱⁱⁱ "Exceso de pasajeros", *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito*, núm. 13, 15 de Octubre, 1928, p. 10.
- ^{iv} Respecto a las posibles derivaciones que podían surgir de esta progresiva subordinación de los desplazamientos cotidianos este autor sostiene que "entre más grande es la ciudad, más frecuente resulta que la interdependencia se

manifieste como una frustración, y detrás de sí, un mayor residuo subliminal de ansiedad" [Morgan, Elaine. *La ciudad en crisis*. Barcelona: Editorial Pomaire, 1979, pp. 66-67].

^{lv} Daniel de la Vega, "Crónicas y glosas afines...", op. cit., p. 740.

^{lvi} "Las altas autoridades del tránsito", *Boletín Oficial de la Dirección del Tránsito*, núm. 7, 15 de Julio, 1928, p. 17-20.

^{lvii} "Los servicios de góndolas", *Auto y Turismo*, núm. 178, Junio, 1930, p. 331.

^{lviii} [...], *El Chofer*, núm. 9, Febrero, 1926, p. 28.

^{lix} Término utilizado para referirse a una reducida velocidad de desplazamiento que se asemeja al que es propio de las carretas y otros vehículos de carga tirados por animales.

^{lx} *El Chofer*, núm. 36, Mayo, 1928.

^{lxi} "La Municipalidad se refiere al uniforme del personal", *El Autobús*, vol. 3, núm. 27, Mayo, 1929.

^{lxii} "Se modernizan los servicios de locomoción en Santiago", *Auto y Aero*, núm. 142, Abril, 1927, p. 238.

^{lxiii} "Las Aventuras de Mr. Ripeapple", *Zig-Zag*, núm. 1252, 16 de Febrero, 1929.

^{lxiv} "Campaña de desprestigio", *El Autobús*, vol. 1, núm. 2.

^{lxv} "Se Comenta", *El Autobús*, vol. 1, núm. 2.

^{lxvi} "Al pasar" [sección de noticias breves de interés para los dueños y conductores de autobuses], *El Autobús*, vol. 1, núm. 8, Octubre, 1927.

^{lxvii} "Santiago, la ciudad incómoda", *Zig-Zag*, núm. 1111, 5 de Junio, 1926.

^{lxviii} "Los taxímetros", *Auto y Aero*, núm. 110, 31 de Enero, 1920; "Grandeza y decadencia de los automóviles de alquiler", *Zig-Zag*, núm. 926, 18 de Noviembre, 1922; "Cómo Manejar un Automóvil", *El Autobús*, vol. 3, núm. 32, Octubre, 1929; "Por la higiene de la capital", *Auto y Aero*, núm. 120, Septiembre, 1920.

^{lxix} "La condena injustificada del gremio", *El auto Chileno*, Agosto de 1930, p. 213; Salfate Ramos, Luis A., "Crónica Porteña", *El Chofer*, núms. 18-19, Noviembre y Diciembre, 1926, p. 17.

^{lxx} "El tránsito en Santiago y sus deficiencias", *Auto y Aero*, núm. 92, 30 de Abril, 1919, p. 380; "Los uniformes de los chauffeurs del servicio público", *Auto y Aero*, núm. 122, Octubre, 1920; "Uniformes", *El Chofer*, núm. 29, Octubre, 1927.

^{lxxi} "Una solución a los problemas del tránsito poco acertada", *El Auto Chileno*, Vol. I, núm. 2, Marzo, 1930, pp. 48-49; "Manifiesto del Directorio de la "Manuel Montt" dirigido al gremio", *El Chofer*, núm. 50, Julio, 1929, p. 5; Aguirre, Conrado L., "Eduquemos a nuestro Gremio", *El Chofer*, núm. 23, Abril, 1927; Freire, Vicente, "Lo que dice un chauffeur a sus compañeros", *Auto y Aero*, núm. 50, 31 de Julio, p. 791.