

SIMÓN CASTILLO Y MARCELO MARDONES (EDS.)

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

Santiago, Ediciones UAH, 2021, 282 pp. ISBN 978-956-357-305-3

Este libro es el resultado de la selección de siete artículos sobre el transporte colectivo y la movilidad urbana en Santiago de Chile, que al momento de su preparación quedó atravesado por uno de los estallidos sociales más grandes que ha tenido el Chile contemporáneo. Posteriormente, antes de su publicación, otro hito histórico comenzó: la pandemia del Covid-19. Lo interesante de estos dos sucesos y la conexión que tienen con el libro, fue lo enlazados que estuvieron con la variable del transporte colectivo, el cual se dibujó como un problema en ambos acontecimientos. Como lo mencionan Simón Castillo y Marcelo Mardones en la introducción del libro, el transporte urbano, sobre todo en el estallido social de octubre de 2019, “evidenció con fuerza el rol central que cumple en la ciudad”<sup>1</sup>, ya que fue la subida de precio del pasaje del Metro de Santiago que “detonó” las primeras protestas y el enojo generalizado.

Es, justamente, ese el objetivo de este libro, estudiar la conexión y relación que hay entre el transporte colectivo y la movilidad urbana con el desarrollo urbano y social. Este trabajo histórico tiene diferentes variables que lo atraviesan; así lo evidencian los siete artículos que lo componen: problemas de infraestructura, desarrollo e introducción de nuevas técnicas y tecnologías, disputas entre lo privado y lo público, creación y desarrollo de sindicatos, conflictos sociales, entre otras, las cuales originaron cambios urbanos, sociales y políticos desde mediados del siglo XIX hasta el siglo XX. Es así como la hipótesis central del libro asume que “las modificaciones en las infraestructuras y los medios de transporte impactaron en el desarrollo urbano y este, a su vez, condicionó las formas de circulación y el propio modo de vida cotidiano”<sup>2</sup>, siendo parte de un proceso de ruptura en la formación de la ciudad moderna.

En el primer capítulo, titulado *El transporte público y la movilidad en Chile urbano: experiencias, problemas y proyecciones. Notas para un balance historiográfico*, sus autores, Castillo y Mardones, proponen analizar una selección de los más relevantes y recientes estudios historiográficos nacionales sobre transporte urbano, movilidad, construcción de la ciudad y redes de servicios, atravesados por una pequeña historia de la historiografía, donde podemos ver los principales hitos que se estudiaron y cómo el problema mismo de la movilidad y el transporte surgieron como objetos de estudio. Además, a la vez que hace un recorrido por la historia de los estudios urbanos y la ausencia de estudios historiográficos sobre el tema, establece un marco metodológico en cuanto a las principales fuentes utilizadas.

Más adelante en el libro nos encontramos con el estudio de Elisabet Prudent, *El affaire de la Chilian Electric Tramway & Light Co. y la respuesta nacionalista a las operaciones del capital trasnacional en el servicio de transporte público de Santiago, 1914-1920*, quien hace un interesante estudio sobre las maneras de habitar la ciudad y los cambios

<sup>1</sup> Simón Castillo y Marcelo Mardones, *La ciudad en movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, Santiago, Ediciones UAH, 2021, p. 18.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 22.

que produce la implementación de nuevas formas de movilidad, a partir del análisis de “las repercusiones del quiebre en la hegemonía que había definido la presencia de activos transnacionales en el negocio del transporte público”<sup>3</sup> de Santiago. Todo esto a través de la investigación del *affaire* de la Chilian Electric Tramway, empresa privada de capitales alemanes que controlaba el sistema de tranvías eléctrico y la red de iluminación pública, con la administración local, encarnada en la Municipalidad de Santiago, y con la Legación Británica en Chile. Este capítulo hace un recorrido de la historia y problemas que tuvo la empresa alemana con los usuarios, trabajadores y autoridades, y cómo esto llevó a que, entre otras cosas, se pensara en la municipalización del tranvía eléctrico y de otros servicios públicos, todo bajo el contexto de la Primera Guerra Mundial.

El libro retrocede unos años con su tercer capítulo, titulado *La Estación Central de Ferrocarriles: construcción y reformas a una pieza urbana en la transformación de Santiago, 1857-1897*. Aquí, Carlos Sottorff hace un recorrido por las diferentes modificaciones y remodelaciones que se le hicieron a la Estación Central de Ferrocarriles desde la acción privada y pública, planteando que “el posicionamiento de la Estación Central como elemento destacado del imaginario colectivo y urbano de Santiago es consecuencia del rol desempeñado por el Estado”<sup>4</sup>, por medio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Por lo que fue el aparato público el impulsor de las principales y más importantes modificaciones que se realizaron en la Estación Central, siendo motivadas por razones económicas, por sobre las urbanas. Sin embargo, Sottorff sugiere que los proyectos de reforma no deben estudiarse por separado, sino como un grupo de intervenciones que se llevaron a cabo debido al crecimiento de la actividad ferroviaria en todo el país, y que tenían como fin la modernización del conjunto de la Estación Central y su logística.

En el cuarto capítulo, *La construcción de una ciudad cableada y la extensión del tranvía eléctrico: electrificación, desarrollo técnico y nuevas configuraciones del espacio urbano. Santiago de Chile, 1890-1920*, Yohad Zacarías aborda el cambio que se desarrolló en la ciudad y en sus habitantes debido a avances técnicos y tecnológicos de la mano de la electricidad, y a través del análisis de la yuxtaposición de lo viejo (tranvías de sangre) y lo nuevo (tranvías eléctricos); es decir, por medio de la confrontación técnica. Esto tuvo diferentes impactos, tanto negativos como positivos, en el transporte y en la reacción de los habitantes a esta nueva tecnología. Aquí, la autora resalta la importancia de la planificación urbana y de la adecuada inversión en el transporte, pues se generaron accidentes debido a los cables y a los mismos carros, y se creó un monopolio del transporte en los barrios del centro de Santiago, produciendo diferencias entre los diversos sectores de la ciudad.

El quinto capítulo, titulado *El paseo de los huerfanitos y la conformación del gremio del rodado de Santiago. Tecnología y sociedad en la capital chilena, 1916-1929*, se complementa muy bien con el anterior, sirviendo como continuación de la historia del transporte de la capital. Su autor, Waldo Vila, quiso indagar en la fiesta de los huerfanitos realizada por el gremio del rodado como parte importante del “complejo proceso de aceptación del automóvil, como una nueva tecnología que formó parte de la modernización que registró la sociedad urbana de la

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 63.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 91.

época”<sup>5</sup> y de la unión del mismo gremio del rodado. Ambos fenómenos, nos dice el autor, son parte de las nuevas dinámicas sociales y son representativos de los cambios que experimentaron las personas que vivieron la adopción de estas nuevas formas tecnológicas de transporte: automóviles y autobuses. En concordancia con el capítulo anterior, los autobuses serían lo nuevo y llegarían para sustituir a los carros eléctricos. Así, el autor realiza un análisis de la conformación de las primeras empresas de autobuses y del gremio del rodado, de la mano de su organización social (sindicatos y sociedades de socorros mutuos) y de la realización de la fiesta de los huerfanitos como la consolidación de su poder político e influencias como gremio.

Retrocediendo un poco en el tiempo, pero siguiendo con el tema de los gremios, encontramos el sexto capítulo *Situándose como sujeto social en la ciudad: los inicios del gremio tranviario en Santiago entre 1902 y 1919*, de Malte Seiwert, quien analiza el gremio tranviario desde su conformación como actor social, proponiendo que en la primera década del siglo XX “el gremio fue desarrollando una conciencia de su ‘posición estratégica’ en la economía urbana, transformándose en un actor urbano [...] que podía ocupar también sus espacios como estrategia de lucha en pos de mejoras sociales”<sup>6</sup>. Esto lo aborda mediante el estudio de la lucha gremial -originada por diversos problemas sociales y problemas con en el mismo servicio del tranvía- y el desarrollo en el tiempo de sus estrategias de movilización y de su relación con la empresa, el gobierno y la opinión pública. Esto provocó, entre otras cosas, que existiera una mayor intervención estatal en los conflictos, lo que creó una “noción de servicio público que debía obtener un trato diferenciado”<sup>7</sup>.

Alejado cronológicamente de los demás, encontramos el séptimo capítulo titulado *Transportes colectivos y planificación urbana. Antecedentes estatales para la construcción del ferrocarril metropolitano en Santiago de Chile, 1941-1969*. Su autor, Marco González, analiza “algunos de los antecedentes estatales que permitieron concretar las obras de construcción del ferrocarril metropolitano de Santiago de Chile en 1969”<sup>8</sup>. Para esto, estudia las discusiones que se dieron en torno al Estado y sus atribuciones, los diferentes proyectos y leyes que permitieron pensar en otras alternativas a lo que ya existía en el transporte de la ciudad, y cómo se dio importancia a la relación entre la planificación urbana y el transporte colectivo. Este capítulo se relaciona con los anteriores porque da continuidad a la discusión sobre la intervención del Estado en el desarrollo del transporte público.

Esta selección de artículos representa un interesante acercamiento al transporte colectivo y su relación con la movilidad urbana, los cambios sociales y el desarrollo urbano. Es un buen estudio que piensa las políticas públicas y la planificación urbana desde diversas aristas, tratando de abarcar todo tipo de hito que ayude a construir la historia del transporte y la ciudad como un todo.

ISABEL FARÍAS VELÁSQUEZ\*  
Universidad de Chile

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 171.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 201.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 220.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 233.

\* Programa de Doctorado en Historia, Universidad de Chile. Santiago, Chile. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3351-1870>. Correo electrónico: [isabel.farias@ug.uchile.cl](mailto:isabel.farias@ug.uchile.cl)