UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

**Modernização urbana e mobilidade:
Itinerários do bonde em Santiago do Chile, 1857-1934.**

ELISABET PRUDANT SOTO

VERSÃO CORRIGIDA

São Paulo
2018

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

**Modernização Urbana e Mobilidade:
Itinerários do Bonde em Santiago do Chile, 1857-1934.**

Elisabet Prudent Soto

Tese apresentada para o Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutora em História.

Orientadora:

Prof.^a Dr.^a Gabriela Pellegrino Soares.

VERSÃO CORRIGIDA

De acordo:

A handwritten signature in black ink, reading "Gabriela Pellegrino Soares". The signature is fluid and cursive, with the first name being the most prominent.

São Paulo
2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

P971m Prudent, Elisabet
Modernização Urbana e Mobilidade: Itinerários do
Bonde em Santiago do Chile, 1857-1934 / Elisabet
Prudent ; orientadora Gabriela Soares. - São Paulo,
2018.
260 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras
e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de História. Área de concentração:
História Social.

1. Modernização. 2. Mobilidade. 3. Bonde. 4.
Santiago do Chile. 5. Urbanização. I. Soares,
Gabriela, orient. II. Título.

RESUMO

A tese aprofunda-se na história do primeiro meio de transporte destinado à mobilidade pública e coletiva de passageiros que circulou sistematicamente pelas ruas de Santiago do Chile, além de ter sido o mais utilizado em tal cidade até a década de 1930. A análise proposta percorre uma perspectiva dialética que busca reconstruir a contribuição desse veículo para a modernização da capital chilena, reconhecendo-o, para tanto, como um artefato sócio-técnico produtor de mobilidade urbana, ao mesmo tempo que um produto emblemático das necessidades e expectativas introduzidas pelo ideário do progresso da sociedade chilena. O objetivo da tese é estudar a importância do bonde em três planos ou, melhor dito, fazendo três paradas em seu itinerário histórico: como artefato que articulou relações produtivas específicas; possibilitou a introdução de novas tecnologias para o movimento que modificariam as formas através das quais a população reconheceria a cidade; e facilitou a concepção e organização da circulação na imaginação urbana.

ABSTRACT

This thesis provides an in-depth history of the first mode of transportation intended for public and collective mobility of passengers that circulated systematically through the streets of Santiago de Chile. The tramway was the city's most used transit system until the 1930s. The proposed analysis adopts a dialectical perspective that aims to reconstruct the contribution of such vehicle to the modernization of the Chilean capital. For that purpose, the tram is conceived as a socio-technical artifact that produced urban mobility, and at the same time as an emblematic product of the needs and expectations the ideology of progress introduced into the Chilean society. The aim of the thesis is to study the importance of the tram in three levels or, rather, making three stops along its historical itinerary: as a device that articulated specific relations of production; made possible the introduction of new mobility technologies that modified the ways in which the population recognized the city; and facilitated the conception and organization of circulation in the urban imagination.

RESUMEN

La tesis se adentra en la historia del primer medio de transporte destinado a la movilización pública y colectiva de pasajeros que circuló sistemáticamente por las calles de Santiago de Chile, además del más utilizado hasta la década de 1930. El análisis propuesto recurre a una perspectiva dialéctica que busca reconstruir la contribución de este vehículo a la modernización de la capital chilena, reconociéndolo para tal efecto, como un artefacto socio-técnico productor de movilidad urbana, al tiempo que un producto emblemático de las necesidades y expectativas introducidas por el ideario del progreso a la sociedad chilena. El objetivo de la tesis es estudiar la importancia del tranvía en tres planos o, mejor dicho, haciendo tres paradas en su itinerario histórico: como artefacto que articuló relaciones productivas específicas; posibilitó la introducción de nuevas tecnologías para el movimiento que modificaron las formas a través de los cuales la población reconoció la ciudad; y facilitó la concepción y organización de la circulación en la imaginación urbana.

AGRADECIMENTOS

São vários os agradecimentos que devo expressar ao apoio que recebi durante a realização do doutorado e desta tese. A primeira pessoa a quem desejo expressar sincera gratidão é minha orientadora, a Professora Doutora Gabriela Pellegrino, por se interessar desde o princípio por minha proposta de pesquisa e me receber afetosamente em seu grupo de estudos. Com suas leituras atentas e desafiadoras, incentivou-me a ir mais além do evidente, dando-me, ao mesmo tempo, a liberdade necessária para que me aprofundasse em minhas inquietudes intelectuais. Por sua paciência, carinho e compromisso, muito obrigada.

Quero agradecer também ao Professor Doutor Stefan Rinke pelo gentil convite para que me juntasse ao Lateinamerika-Institut da Freie Universität Berlin por seis meses, durante o doutorado sanduíche, como pesquisadora convidada. No decorrer dessa estadia, pude reunir documentação valiosa em acervos que se encontram na cidade de Berlim, além de apresentar minha pesquisa no seminário de inverno organizado pela LAI, instância de discussão que enriqueceu minha investigação.

No âmbito institucional, agradeço o respaldo concedido pelo Programa CAPES PEC-PG para a realização do doutorado, assim como a confiança que a Becas Chile de CONICYT depositou em minha pesquisa. Igualmente, agradeço o apoio do Programa Sylff Research Abroad da Tokyo Foundation. Sem o financiamento concedido por esses organismos não teria sido possível avançar em minha formação, nem concluir esta etapa de minha vida acadêmica.

Sou grata aos meus colegas de grupo de estudo dirigidos pela Professora Pellegrino, que, com seus comentários sempre construtivos, me ajudaram a reconhecer os pontos fortes e fracos de meu trabalho. A Laís Olivato e Tânia Gomes que muito ajudaram com a revisão das traduções nas versões preliminares desse texto apresentadas na qualificação. Quero aproveitar para agradecer a Mariana Silveira, quem, além de ser uma parceira sempre disposta a ajudar nos momentos difíceis, nas ocasiões em que mais precisei, transformou-se em uma grande amiga a quem somente tenho palavras de carinho.

Agradeço, além disso, a colaboração prestada na compilação de fontes à distância por Luciano Fuentes e Fernanda Barrera. Sua ajuda foi valiosa durante os anos em que vivi em São Paulo.

É necessário agradecer aos amigos historiadores que, de diversas latitudes, estiveram atentos à descoberta de algum documento onde se fizesse menção aos meus bondes, preocupação que

demonstra não apenas a solidariedade entre companheiros de ofício, mas também o carinho que nos une há muitos anos. A Enzo Videla por suas sugestões bibliográficas e por me transferir seu conhecimento sempre atualizado sobre arquivos digitais abundantes em informação. A Ana Ledezma, com quem compartilho experiências carregadas de afeto, sempre visionária na disciplina historiográfica, por suas menções ao bonde nos registros populares. A Tomás Cornejo, uma das primeiras pessoas que soube de meu interesse por bondes, inclusive antes de que o projeto que daria forma a esta tese fosse gestado, por seus comentários lúcidos e pelas fontes que fraternalmente me ofereceu.

Devo igualmente agradecer aos amigos que fizeram de minha passagem pelo Brasil uma experiência feliz. Especialmente a Carolina Amaral e Fernando Seliprandy, que me acolheram na USP para em seguida me levarem a espaços mais íntimos de suas vidas. Eles me ajudaram a entender melhor a idiossincrasia paulistana e me estenderam uma mão desinteressada todas as vezes em que foi necessário. A Julia Codo, amiga querida, com quem não apenas compartilhei conversas profundas e uma ou outra cerveja, mas também os momentos culminantes da tese, originalmente redigida em espanhol, sendo ela a responsável por sua tradução final ao português.

Agradeço às minhas amigas no Chile, Macarena Liberona, Adriana Ferreira e Natalia López. Com seu afeto e preocupação, elas me deram o ânimo necessário para terminar esta tese.

Meus agradecimentos também à minha família por seu apoio incondicional, especialmente a minha irmã Daniela, meu pai José e minha mãe Sonia, por estarem sempre presentes.

Finalmente, minha gratidão a Osvaldo, companheiro de tantas aventuras, tendo sido uma delas mudar-se para o Brasil para que eu cursasse um doutorado. Por seu amor e compreensão, por fazer meus dias mais ensolarados.

Santiago do Chile, janeiro de 2018.

SUMARIO

INTRODUÇÃO	13
Sobre a problemática do estudo e seus objetivos	13
Marco temporal e espacial	15
Modernidade, mobilidade e transporte público	23
Metodologia e estrutura da tese: rumo a uma estratégia de escrita	29
 CAPÍTULO 1 – TEMPO DO CAPITAL E SINCRONIZAÇÃO DE FORÇAS PRODUTIVAS NA EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO	 33
 1.1 Nova elite empresarial do Chile e movimentos de capital local para o desenvolvimento do transporte urbano	 36
1.2 A voragem cinética do capital internacional: ingleses, alemães e estadunidenses na modernização do sistema de bondes.....	54
1.3 Uma aliança efêmera distante do teatro da Primeira Guerra Mundial: o município e a Legação Britânica no Chile	69
1.4 O Affair da Chilian Electric Tramway & Light Co. e a resposta nacionalista à expansão do capital internacional.....	73
1.5 A sincronização no mundo do trabalho do sistema de bondes	79
1.6 As imagens fixas no álbum fotográfico da “família do bonde”	88
1.7 Os trabalhadores do bonde e a ameaça do movimento social	94

CAPÍTULO 2 - A TRANSFORMAÇÃO SOCIO-TÉCNICA DO SISTEMA DE BONDES	106
2.1 O rastro do movimento na cidade: trilhos e transferência de infraestrutura para a circulação dos bondes	109
2.2 O cavalo como “motor primário”	119
2.3 A depreciação da tração animal.....	126
2.4 A eletricidade e o progresso tecnológico no imaginário da burguesia urbana	130
2.5 Os especialistas e a legitimação da força eletromotriz	135
2.6 A Inauguração da tração elétrica como espetáculo tecnológico.....	140
2.7 Entre a sedução e o medo do fluido invisível	146
2.8 A mobilidade encapsulada: material rodante e condições das viagens cotidianas.....	153
2.9 Controle do espaço pessoal e sociabilidade no interior dos carros.....	162
2.10 Os carros, a viagem e o espaço urbano.....	166
CAPÍTULO 3 - O BONDE NA PROJEÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO METROPOLITANA	171
3.1 O paradigma da circulação na chave da transformação urbana.....	175
3.2 A experiência de viagem e a imaginação urbana em Benjamín Vicuña Mackenna	180
3.3 A cidade e sua circulação a uma escala ampliada: A Memória para o estabelecimento de uma rede de ferrovias de sangue de Benjamin Vicuña Mackenna	183

3.4 A ameaça da circulação: congestionamento no centro da cidade	196
3.5 A expansão urbana e a necessidade de soluções técnicas para a cidade futura	209
3.6 A cidade como organismo e o urbanismo moderno de Karl Brunner	214
3.7 O futuro da ferrovia metropolitana subterrânea de Brunner e a contribuição do bonde na articulação da mobilidade	221
3.8 O bonde e sua sobrevivência na esfera pública	229
CONSIDERAÇÕES FINAIS	238
REFERENCIAS	242

En este mundo de vida y de muerte,
hay la muerte de los seres y la muerte de las cosas.
Los tranvías están en el lugar intermedio de la creación:
todos sabemos que son cosas,
pero nadie puede desprenderse de la idea de que también, son seres.
(“El ocaso del tranvía”, Benjamín Subercaseaux)

INTRODUÇÃO

Sobre a problemática do estudo e seus objetivos

O panorama que a historiografia elaborou sobre as sociedades urbanas latino-americanas no período que vai de meados do século XIX às primeiras décadas do século XX revela que estas enfrentavam variações significativas em sua configuração política, econômica e cultural.¹ A maioria das cidades capitais da região viveram transformações em seu desenvolvimento histórico, definindo a transição entre o modelo fisionômico da grande aldeia e o da metrópole moderna.² Essas mudanças podem ser lidas através da perspectiva da aceleração constante e irreversível do ritmo urbano, manifestado no aumento da atividade administrativa e comercial, nos fluxos migratórios de população nacional e estrangeira, no ingresso das economias primário-exportadoras no circuito internacional, no aperfeiçoamento das redes de comunicação, bem como na melhora e construção de novas vias que possibilitaram a conexão interna e entre as cidades; tarefa esta última que adquiriu conotação política ao legitimar a entidade territorial das nações.³

A cidade foi o cenário onde se viabilizaram com maior claridade as mudanças introduzidas pela modernização socioeconômica, as quais implicaram acelerar o tempo de circulação de mercadorias, pessoas e informação. À medida que o movimento aumentava, as cidades avançavam no processo de urbanização, aproximando-se das formas materiais e imateriais das grandes metrópoles. Carmen Miralles-Guasch observa que, para que “a cidade moderna

¹ ROMERO, José Luis. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2008; ALMANDOZ, Arturo *Modernización urbana en América Latina: de las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, 2013.

² ROMERO, op.cit.; ALMONDOZ, op.cit. Sobre as transformações que experimentaram as cidades durante esse período, James Scobie afirma que “no entanto, vários fatores diferenciadores, mas relacionados entre si, transformaram por completo a paisagem urbana da América Latina: o crescimento demográfico e um ritmo de urbanização mais rápido; a integração mais eficaz das economias latino-americanas na economia mundial como fontes de produtos básicos; o início do crescimento industrial em algumas zonas; a melhora dos transportes e dos serviços públicos; a integração política nacional e a centralização administrativa; maior diferenciação social e, em menor medida, o afastamento gradual de elite de seu lugar tradicional próximo à praça principal para transferir-se a bairros periféricos”. SCOBIE, James. “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1939”. In BETHELL, Leslie. (Ed.), *Historia de América Latina*, vol. 7, Barcelona: Crítica, 1991, p.205. Todas as citações textuais de documentos primários e referências bibliográficas originalmente escritas em outros idiomas foram traduzidas para o português com o objetivo de contribuir para uma leitura fluida do texto. Os trechos originais foram omitidos.

² ROMERO, op.cit.; ALMONDOZ, op.cit.

³ Conforme aponta Germán Mejía, “vias, ferrovias, vapores e telégrafos foram os instrumentos empregados para alcançar esse fim [...] É evidente – ressalta o autor – que nenhum deles pôde tomar forma sem a cidade, pois não apenas a partir delas avançaram, mas sim o fizeram precisamente com o objetivo de conectá-las”. MEJÍA, Germán. *La aventura urbana de América Latina*. Madrid: Mapfre, 2013, p. 139.

funcione é necessário que tudo circule, que tudo flua, do capital à água, da energia à população”.⁴ A sinfonia a que se refere essa autora possui uma genealogia histórica que encontra entre seus marcos fundamentais o surgimento dos sistemas de transporte urbano. Estes foram os encarregados de resolver a equação espaço-temporal da modernidade e responder às exigências de deslocamento impostas pela vida urbana, acomodando as “mais diferentes velocidades físicas, psicológicas e culturais que impregnam a nova cidade”.⁵

O bonde foi o primeiro meio de transporte destinado à mobilidade pública e coletiva de passageiros que circulou sistematicamente pelas ruas de Santiago, além de ser o mais utilizado até a década de 1930. A tese tratará da história desse veículo a partir de uma perspectiva dialética que buscará reconstruir sua contribuição à modernização da capital chilena, reconhecendo-o, para tal efeito, como um artefato sociotécnico produtor de mobilidade urbana, ao mesmo tempo que um produto emblemático das necessidades e expectativas introduzidas na sociedade chilena pelo ideal do progresso. Nesse sentido, é possível interpretar o protagonismo desse veículo como um agente que interveio em seu entorno social, espacial e cultural, repercutindo nos referenciais de uma sociedade que traduziu as mudanças materiais da modernidade em imagens fantasiosas sobre o sentido da história.

O objetivo da tese é reconstruir a importância do bonde em três planos, ou melhor, fazendo três paradas em seu itinerário histórico: como artefato que articulou relações produtivas específicas; facilitou a introdução de novas tecnologias para o movimento que modificaram as formas através das quais a população reconheceu a cidade; e possibilitou a concepção e organização da circulação na imaginação urbana. Itinerário que seria, por sua vez, condicionado pelos fatores locais e globais próprios do contexto em que esse veículo se fez presente e que limitaram seus alcances, entendendo que as possibilidades oferecidas pelo artefato estão relacionadas com o “exercício do poder social”, através de um vínculo simbiótico entre forças centrífugas e centrípetas visíveis em seu auge e declínio como dispositivo de mobilidade.⁶

Situado entre discursos que o convertiam em depositário dos valores da tríade positivista de ordem, progresso e civilização – hasteada pelo discurso liberal para conceber o destino da nação a partir de uma perspectiva evolutiva e linear – e as evidências cotidianas que informavam sobre as deficiências de um serviço considerado estratégico para o funcionamento do dia a dia da cidade, o bonde personificou as possibilidades e os limites da promessa técnica que

⁴ MIRALLES, Carmen. *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona: Editorial Ariel, 2002, p. 28.

⁵ Ibidem.

⁶ DIVALL, Colin y REVILL, George. “Cultures of transport: representation, practice and technology”, *The Journal of Transport History*, vol. 26, no. 1, 2005, p. 3.

acompanhou a modernização. Nesse cenário, muitas vezes contraditório, os atores coletivos que emergiram na sociedade urbana exerceram um papel importante. As “atitudes produtivas” assumidas pelo empresário do Chile disposto a investir no negócio do transporte público durante o século XIX e as dinâmicas do capitalismo transnacional em sua fase expansiva, que chegou à região para comercializar as mercadorias promovidas pela Segunda Revolução Industrial – especialmente novas energias e tecnologias para o movimento –, foram variáveis decisivas na evolução do sistema de bondes. Também o foram as respostas dos trabalhadores do grêmio – em particular daqueles pertencentes às camadas populares –, incluídos como mais uma parte da engrenagem para racionalizar as formas de mobilização urbana; assim como os usuários, situados em um ponto intermediário entre “o desejado e o ocorrido da viagem cotidiana”, aliados ou detratores acérrimos daquilo que seria sua principal ferramenta para o deslocamento cotidiano.⁷ Por sua vez, a capacidade ou incapacidade da administração local desempenharam um papel fundamental, mediando entre os interesses públicos e privados na supervisão de um bem considerado de primeira necessidade para a população.

Ainda que a pesquisa esteja centrada no estudo do bonde em Santiago do Chile, a leitura sobre os processos e sujeitos envolvidos propõe analisar a correspondência entre as dimensões do local, do nacional e do global, ao transitar pelo espaço social produzido por esse veículo. A rede física de circulação dos bondes e as consequências imediatas que esta gerou, circunscrevem o estudo a uma escala local, que, contudo, está definida por uma agenda nacional de tipo liberal. Essa agenda encontra-se por sua vez mediada pelos interesses da elite dirigente que, no contexto de propagação da utopia do progresso e da expansão global do capitalismo, cederiam o controle do principal meio de transporte da capital chilena a investidores provenientes das potências industrializadas. Dessa forma, superar os limites interpretativos de categorias excludentes para analisar de maneira relacional os fatores que incidiram no desenvolvimento histórico desse meio de transporte, possibilita entender de melhor maneira fenômenos que, embora sejam aparentemente específicos, encontram-se inseridos em um “tempo global”.⁸

⁷ ZUNINO, Dhan. “El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas”, *Revista Transporte y Territorio*, N°9, 2013.

⁸ PURCELL, Fernando; RIQUELME, Alfredo (ed.). *Ampliando miradas: Chile y su historia en un tiempo global*. Santiago: RIL, 2009.

Marco temporal e espacial

A pesquisa abarca o espaço temporal de 1857 a 1934, período definido em termos materiais pela construção da primeira e da última linha de bondes que percorreu a cidade.⁹ A linha pioneira ou *prototranviaria* – seguindo a definição de Cristian Werckenthien¹⁰ – corresponde ao ramal da Alameda, através do qual circularam carros sobre trilhos puxados por cavalos que uniam o centro à Estação Ferroviária. Esse não apenas foi o primeiro bonde que veria a sociedade urbana chilena, mas também o primeiro a transitar pelas ruas da América do Sul.¹¹ A última linha construída trata-se do itinerário do bonde Yungay-Pudahuel, percurso que, por meio da força eletromotriz, uniu o centro com os subúrbios da zona oeste de Santiago, passando por parcelas e áreas agrícolas para conectar uma região periurbana ao sistema de transportes e serviços da capital chilena.

A partir de um critério menos sujeito a cronologias, ainda que igualmente significativo para esta pesquisa, é possível circunscrever os anos analisados a uma fase de transição tecnológica entre a hegemonia alcançada pela circulação muscular, dependente da tração animal, àquela do transporte motorizado que privilegiaria, no caso do bonde, a eletricidade como forma de autopropulsão. Esse período de conversão mecânica condiz com a própria experiência da transição de uma sociedade organizada espacial e culturalmente pelas dinâmicas do tempo lento, cíclico e ainda não completamente urbano, a uma onde a exaltação gerada pela velocidade e o incentivo aos fluxos permanente tornou-se chave na organização da vida cotidiana da população.

É importante ressaltar a interdependência entre essas duas fases, assim como a correspondência entre elas, para pensar o papel do bonde como um vetor modernizador. Geralmente, as transformações que deram lugar à configuração das cidades modernas são problematizadas a partir das evidências impulsionadas pelo processo de metropolização, visível inicialmente na América Latina a partir das últimas décadas do século XIX e, com toda clareza, no princípio do século XX.¹² No entanto, os ciclos transformadores que atuaram sobre a fisionomia e as

⁹ Embora o bonde tenha funcionado em Santiago por meio de percursos suburbanos até 1978, sua época dourada como meio de transporte público declina significativamente em meados da década de 1930, ao ser massificado o serviço de ônibus nas ruas da cidade.

¹⁰ Por linha *prototranviaria*, entende-se a linha prototípica da rede de bondes. WERCKENTHIEN, Cristian. *El tranvía en Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones Turísticas de M. Banchik, 2007, p. 21.

¹¹ No Rio de Janeiro, o primeiro bonde de tração animal circulou em 1859, enquanto que em Buenos Aires o mesmo ocorreu em 1863. A respeito de outros países da América Latina, cabe destacar o caso do México, que contou com o primeiro bonde puxado por cavalos da região, vendo seu serviço inaugurado em janeiro de 1858, alguns meses antes que o Chile.

¹² Por metropolização a bibliografia especializada entende o conjunto de mudanças demográficas, técnicas e territoriais que as cidades viveram no início do século XX e que repercutiram diretamente em suas dimensões

formas de habitar a cidade não foram impostos de um dia para outro, assim como tampouco a tecnologia industrial foi a única ferramenta através da qual o transporte de passageiros tornou-se um agente capaz de interferir no espaço e na vida das pessoas. A tração animal também constituiu uma expressão de mobilidade que remete à vontade pública de responder às necessidades concretas ou subjetivas estabelecidas pelo aumento compassado do ritmo urbano, onde as soluções para o deslocamento – a ainda que pareçam hoje em dia tradicionais e limitadas – são relevantes por permitir projetar a complexidade da passagem de um contexto não completamente urbanizado a um moderno ou urbanizado.

A opção de estudar o bonde somente a partir de sua fase de tração elétrica, inaugurada no Chile em 1900, seria coerente com os estudos que situam no início do século XX a gestação do cenário sociocultural em que o movimento, em todas as suas expressões, fez-se presente no interior do tecido urbano. Entretanto, remontar à segunda metade do século XIX nos permite dar perspectiva aos problemas que as cronologias formuladas pela historiografia vêm evidenciando quando estuda a cidade. Assim, ao incluir a experiência sociotécnica do bonde de sangue, aborda-se uma questão fundamental como é, segundo observou Eduardo Cavières, “a intensidade e a profundidade das mudanças e das transformações” experimentadas pela sociedade urbana frente à modernização. Para esse autor, ter consciência dessa problemática implica “falar igualmente dos ritmos do movimento, de seus alcances, às vezes muito pesados, aletargados, lentos, em muitos sentidos imperceptíveis; outras vezes, rápidos, difíceis de controlar, fortes nas reformas, admiráveis na percepção do que acontece, complicados no que diz respeito a seus verdadeiros efeitos e significações.”¹³

Pensar no papel do bonde em relação a um dos principais imperativos da modernidade, como foi a produção de movimento, nos desafia a aplicar um olhar retrospectivo que identifique as peças de sua engrenagem histórica, para depois analisá-las em interdependência com o contexto social e cultural que as pôs em funcionamento. Assim, a tese engloba um período extenso que

físicas, assim como na expressividade cultural associada a novas formas de habitar o espaço. Adrian Gorelik explica que “esse fenômeno urbano, econômico, político e social que é a metropolização” dá lugar a uma “mudança qualitativa”, a vivência metropolitana, que se caracteriza por diferenciar-se dos “processos prévios de formação de uma esfera pública na cidade tradicional”. GORELIK, Adrian. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional del Quilmes, 2004, p. 21. Sobre o processo de metropolização em algumas das principais capitais da América Latina, ver: PINEO, Ronn.; BAER, James (ed.). *Cities of hope: people, protest, and progress in urbanizing Latin America, 1870-1930*. Oxford; Colorado: Westview Press, 1998; MORSE, Richard (ed.). *The Urban development of Latin America, 1750-1920*. Stanford: Center for Latin American Studies, Stanford University, 1971.

¹³ CAVIERES, Eduardo. “Entre expectativas y frustraciones. Tradición y modernización en la experiencia de la sociedad chilena”. In: RINKE, Stefan. *Cultura de masas: reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931*. Santiago: Dibam, 2002, p.14

remete a diferentes momentos no desenvolvimento da cidade e da sociedade urbana de Santiago; fases que dão conta do aumento paulatino, às vezes contraditório, ainda que quase sempre sustentado, do movimento, seja este no plano ontológico – como discurso do avanço pelo caminho da redenção, através da ruptura com a estrutura tradicional e sua inserção na frequência de mudanças anunciadas desde a Independência –, ou no plano prático – por meio da construção de infraestrutura e de uma rede de serviços pensados como instrumentos civilizadores e organizadores da convivência urbana.

Seguindo a denominação formulada por José Luis Romero, durante o período investigado, a capital chilena transitou do modelo da cidade aristocrata ao de cidade burguesa, através de um processo gradual no qual a sociedade rural se viu submetida aos esquemas urbanos.¹⁴ Essa tendência materializou-se em diversas transformações, que até o fim do século XIX se referem a mudanças na estrutura social mais que na ordem territorial das cidades. Naquela época, Santiago mantinha a hegemonia de seus traços coloniais expressos na centralidade do quadriculado histórico. O “plano quadricular concêntrico” estabelecido pelos princípios reguladores de “unidade, planificação e ordem rigorosa” assegurava o predomínio da Plaza de Armas em torno à qual localizavam-se os principais edifícios do poder político e clerical, assim como as agrupações mais significativas de habitações particulares.

Além da continuidade de padrões tradicionais de habitabilidade entre a população, por volta de 1850, foram realizadas obras que buscaram fazer de Santiago uma cidade capaz de projetar os símbolos estéticos do progresso material e cultural.¹⁵ A capital contava com serviços que pouco a pouco foram se estendendo e favorecendo em maior número a população. O centro era a área que mais se beneficiava dos avanços, contando com iluminação pública a gás e querosene nas ruas – serviço que se ampliaria por meio da eletricidade a partir do século XX. Desde 1851, a capital chilena possuía uma extensa rede de telégrafos que a conectava com outras regiões do mundo e com outras cidades do país, a qual se somariam posteriormente as linhas telefônicas em operação a partir da década 1880. Sobre seu tecido tracejaram-se estabelecimentos industriais nos quais se produziram manufaturas – alimentos, cerveja, fósforos, vestuário etc. –

¹⁴ ROMERO, op.cit., p.177.

¹⁵ O investimento em projetos públicos dinamizou regiões semiurbanas através da construção de obras arquitetônicas com fins culturais como a Quinta Normal de Agricultura e o Campo de Marte – ambas com aparição pública a partir de 1841 –, que incentivaram o crescimento da cidade na direção das zonas oeste e sul, estimulando, além disso, deslocamentos da população com motivos recreativos. Outros edifícios importantes foram construídos pelo Estado em meados do século XIX, ente os quais se destaca o prédio central da Universidade do Chile, instituição que, embora tenha sido criada em 1843, adquiriria, em 1863, um importante palácio cuja obra foi dirigida por Fermín Vivaceta, um dos primeiros arquitetos formados no país, ampliando, assim, a visibilidade do projeto republicano.

e se reparam máquinas, além de numerosas oficinas tipográficas, o que propiciou a convivência entre artesãos e um incipiente proletariado urbano.¹⁶

Por volta do fim do século XIX, Santiago fortaleceu-se como o mais importante dos centros povoados no Chile, graças a seu crescimento urbanístico e demográfico, assim como por ser o lugar de residência da elite comercial e centro do poder administrativo, impondo-se sobre as províncias do norte e do sul; isso, apesar de não ser considerada pelos observadores contemporâneos como a mais progressista das urbes do país.¹⁷ Sua população prosperou e se diversificou; multiplicou-se sua atividade comercial, artística e intelectual; modificou-se sua paisagem urbana e alteram-se os tradicionais costumes e as maneiras de pensar dos grupos sociais. Embora a cidade não contasse ainda com a típica fisionomia de uma metrópole efervescente, com inúmeros edifícios altos,¹⁸ ou um ambiente cosmopolita como acontecia com algumas de suas congêneres sul-americanas – Buenos Aires e Rio de Janeiro –, a elite ilustrada liberal ratificou a função civilizadora da capital, que se traduziu na formulação de códigos orientados pela filosofia do progresso e seu princípio organizador que incidiriam na forma física e política da cidade, assim como na abertura de sua sociedade às possibilidades econômicas e culturais provenientes da Europa. Dessa forma, como afirma Cavieres, tanto o país quanto as cidades de maior importância, especialmente sua capital, conectaram-se com o exterior “para receber os novos conteúdos da modernização da época”, uma modernização que apesar de ser material, também remete ao plano cultural: “a dos códigos e associações, a do liceu e da nova universidade, a da expansão da escola e da educação pública”.¹⁹

Por outro lado, no contexto dos avanços experimentados por Santiago, é possível observar irregularidade no ritmo de suas mudanças. A área central adquiriu um aspecto cada vez mais dinâmico, em contraposição a uma periferia que emergia precarizada e estigmatizada. Essa evidência deve ser considerada à luz das inumeráveis tensões que permearam a modernização

¹⁶ O desenvolvimento da indústria de alimentos e produtos primários relacionou essa fase com o aumento contínuo da população, assim como com as políticas de investimento favorecidas pelas massas que entraram no país após os ciclos mineradores de prata e cobre.

¹⁷ A cidade que conseguia competir com Santiago em importância e tamanho era Valparaíso, estimulada em seu desenvolvimento pela atividade portuária e presença de capitais ingleses que lhe deram, desde seu surgimento, um ar cosmopolita e progressista. Armando de Ramón observa que mais que rivalidade ou competição entre essas duas urbes, o que existiu foi um desenvolvimento complementar. DE RAMÓN, Armando. *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Catalonia, p. 133.

¹⁸ As construções em Santiago durante essa época eram majoritariamente baixas, localizadas em grandes extensões de terra, seguindo o padrão herdado desde sua fundação. Isso ocorreu, segundo explica Armando de Ramón, devido ao gosto pela “vida campestre” que primava entre a classe proprietária, traduzido no hábito de plantar árvores frutíferas, hortalças, assim como no costume de criar animais domésticos, além de manter em seus pátios interiores cavalariças para uso particular. DE RAMÓN, op.cit., p. 152.

¹⁹ CAVIERES, op.cit., p. 18.

urbana. Nos referimos à persistência da desigualdade no acesso aos benefícios materiais das agendas de transformação, assim como a convivência de expressões culturais contrapostas, algumas próprias do mundo rural que subsistia na cidade, produto da migração interna, e outras derivadas da mentalidade burguesa em formação, que fez do ambiente citadino seu espaço de conforto por excelência. Isso se expressou em uma paisagem urbana contraditória, na qual coexistiram palácios de mármore com barracos miseráveis, onde a luminosidade de parques e passeios nos quais transitavam a “gente de bem” contrastava com as ruas enlameadas, sujas dos subúrbios; no glamour dos restaurantes e cafés localizados no centro da cidade, em discrepância com a presença de restaurantes populares considerados insalubres pela autoridade; na performance aristocrática daqueles que frequentavam o Teatro Municipal, frente à algazarra das bodegas às quais recorriam cotidianamente os filhos e filhas do povo. Tais diferenças não se reduzem a hábitos de classe ou à diversidade de circuitos culturais possíveis de serem encontrados em toda a urbe, mas também na predominância de um espaço público tensionado pelo discurso de ordem imposto pela parte de cima e subvertido pela parte de baixo, no qual a cidade real se fantasiava de ideal, sem, por isso, conseguir dissipar as tensões de um povoamento precário que fervia em suas margens, chegando inclusive ao centro, para desestabilizar sua ordem letrada.²⁰

Como afirma Adrian Gorelik, o espaço público urbano remete à convergência entre forma – espaço aberto da cidade – e política – vínculos de associação e conflitos de diversos atores com o Estado.²¹ No plano da forma, o transporte público sobre trilhos foi uma ferramenta para a articulação espacial de Santiago, permitindo a incorporação de novas áreas ao estender sua rede até a periferia, transformando-se paulatinamente em um “bem democratizante” que permitiu o acesso de diferentes setores a formas mais “cômodas” e rápidas de deslocamento.²² No entanto, também contribuiu para a segregação e especialização do uso do solo ao ser utilizado em benefício do negócio da especulação de terras, o que se traduziu em um distanciamento físico

²⁰ Não apenas os setores populares que chegaram das províncias em busca de trabalho e novas oportunidades mudaram as dinâmicas de ocupação da cidade, mas também uma classe média emergente que havia se nutrido das possibilidades que o desenvolvimento do setor terciário lhe possibilitou. Vários dos indivíduos que compunham esses setores médios provinham de famílias endinheiradas de outras regiões, que, ao chegarem à capital, integraram-se à carreira da administração pública. O mesmo ocorreu com funcionários técnicos chegados no país por requisição do governo ou das empresas que precisavam de pessoal especializado. A respeito da configuração sociocultural desse grupo no interior do espaço urbano, Stefan Rinke ressalta que se tratou de “um novo setor social urbano que se depara com as exclusivas exigências de distinção cultural da classe alta tradicional, com o auge de uma nova forma de cultura de massas e, finalmente, ainda que não menos importante, com uma profunda revolução tecnológica e de comunicação”. RINKE, op.cit, p. 22.

²¹ GORELIK, op.cit., p. 157.

²² ERRÁZURIZ, Tomás. “El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago”, 1900-1927. *Historia*, 43(vol. II), 2010, p.369.

e simbólico entre os bairros habitacionais mais pobres e os eixos administrativos do poder.²³ No âmbito da política, o bonde foi situado no centro de um campo de negociação sobre os significados e custos do progresso, gerando, em diversas oportunidades, confrontos entre os empresários e a autoridade municipal, assim como com os trabalhadores e usuários provenientes das camadas mais pobres. Do mesmo modo, ao ser incluído como instrumento nos projetos que a imaginação urbana formulou para alcançar um modelo de cidade ideal, foi motivo de tensões entre atores que buscaram pôr em prática os princípios urbanísticos modernos – como higiene e circulação – e as necessidades da população em matéria de mobilidade.

O movimento de veículos destinados ao transporte privado e público foi fundamental na aceleração do ritmo urbano de Santiago. Na década de 1870, além dos 130 bondes que percorriam as principais artérias da cidade, transitavam cerca de 2.000 carros particulares.²⁴ Do mesmo modo, as carruagens públicas e cabriolés abarrotavam a cidade; nessa mesma data, era possível contabilizar 1.400 unidades, que inicialmente tinham dois assentos e, em seguida, incorporaram espaço interior para quatro ou seis passageiros, tornando-se a principal concorrente do bonde de sangue.²⁵

Quando se fala daqueles meios de transporte com maior impacto no desenvolvimento das sociedades urbanas, é lógico lembrar-se da ferrovia. Analisando sua marca no interior do estado de São Paulo, Nilson Ghirardello afirma que os “reflexos indiretos na economia urbana, bem como a confiança nos destinos locais provocados por esse verdadeiro ‘lastro’ do desenvolvimento” representaram um estímulo decisivo para o progresso das cidades.²⁶ Sua contribuição para a aceleração do compasso cada vez mais dinâmico que marcou o avanço do mundo urbano, remete, em primeiro lugar, aos efeitos práticos e simbólicos de sua infraestrutura. Em torno das estações ferroviárias, formou-se um tipo mais moderno de sociabilidade que incorporou as novas regras de controle sobre o tempo exercido pela

²³ A pesar disso, existe um consenso, como observou Miralles Guash, de que o transporte público cumpriu a função de “vencer – como elemento de reequilíbrio – os efeitos da desagregação espacial intrínseca na evolução da cidade”. MIRALLES-GUASCH, op.cit., p.12.

²⁴ CARRANZA, R. “La locomoción en Santiago. Evoluciones del tránsito público”. In: *Boletín Municipal*, Santiago, 26 de septiembre de 1930, p. 5.

²⁵ Em 1881 foi inaugurado um serviço de carruagens públicas de luxo que era servido por vagões americanos e que tinha uma tarifa superior. Em 1910, também no âmbito do transporte público, estabeleceu-se o serviço dos chamados “ônibus”, “grandes vagões de quatro rodas com *imperial* [parte superior aberta]: tinham duas escadas nas laterais. Eram arrastados três cavalos”. Para ir e vir da periferia a setores suburbanos ao centro da cidade, dispunham-se de carretas, tipo de veículo primitivo e utilizado posteriormente para trabalhos de carga e produtos agrícolas. Essas carretas “de quatro rodas, com grandes bancos laterais” tiveram capacidade para mais de 20 pessoas. Ibid, p.7.

²⁶ GHIRALDELLO, Nilson. “Cidades e ferrovia”. In: DE CAMPOS, Cristina., et.al. *Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970*, São Paulo: Alameda, 2011, p.72.

maquinaria industrial, entre cujos principais expoentes encontravam-se o relógio – que não podia faltar na cúpula de cada estação – e a própria locomotiva. A localização desses edifícios de metal e vidro nas margens das cidades favoreceu o aumento do trânsito em direção aos limites urbanos, articulando, também, uma rede de vias que conectou o interior da cidade com o território exterior.

A ferrovia reforçou o desenvolvimento do transporte público ao gerar a necessidade de locomoção das áreas centrais para as estações e vice-versa. Cristian Werckenthien relembra o caso de Buenos Aires, já que a construção dos “primeiros traçados de bonde” dessa cidade se relacionam justamente com essa urgência, estabelecendo linhas que transportavam passageiros que faziam transferência e outros que realizavam o serviço de forma independente; experiências a partir das quais “se *evoluiria* para os bondes tipicamente urbanos que com tanto vigor se desenvolveram” posteriormente.²⁷ Seria precisamente a chegada do trem, em 1857, que conectaria Santiago ao povoado de San Bernardo e posteriormente às cidades do norte e sul do país, o que justificou a construção da primeira linha de bonde de sangue na Alameda de las Delicias. Além disso, a ferrovia transferiu, para fins de locomoção urbana, tecnologia de vanguarda que possibilitou a viagem cotidiana dos habitantes. De fato, o trilho acanalado foi sua principal contribuição para o devir do transporte público no interior da cidade, na medida em que, aplicado à tração animal para o deslocamento de carros, foi a base a partir da qual operou o sistema de bondes no século XIX.

Apesar de sua evidente importância para o desenvolvimento das cidades, a ferrovia não foi usada no Chile para transportar passageiros em solo urbano. O uso da locomotiva a vapor para esses propósitos havia sido descartado na maioria das grandes cidades do mundo pelo temor que causava a possibilidade de que atingisse altas velocidades, pelo risco de explosões nas caldeiras, e o medo das autoridades políticas e sanitárias dos rastros de vapor e carvão que deixariam o ar. Além disso, suas grandes dimensões e a rigidez de sua trajetória a tornavam incompatível com a circulação de outros veículos, de modo que só atingiu os limites urbanos com o propósito de atender a conexão entre as cidades.

²⁷ WERCKENTHIEN, op.cit., p. 21.

Modernidade, mobilidade e transporte público

Refletir sobre o papel do bonde na modernização urbana exige precisar a correlação entre duas das categorias que articulam a análise proposta: modernidade e mobilidade. A seguir, abordaremos a perspectiva teórica constituída após os principais planejamentos desta tese, assim como a proposta historiográfica que a sustenta.

Por modernidade entende-se determinada experiência do tempo e do espaço que, em termos históricos e sociológicos, adquire expressão nas “formações culturais” frente aos processos de industrialização, secularização, desenvolvimento da burocracia e crescimento das cidades no mundo europeu.²⁸ Jüngen Habermas remete à ilação ontológica entre modernidade e movimento ao relacionar a renovação contínua que gerou o rompimento prévio com a tradição com os “conceitos de movimento que, no século XVIII, ou surgem junto com a expressão ‘época moderna’, ou recebem um novo significado, que segue em vigor até os dias atuais: revolução progresso, emancipação desenvolvimento, crise, espírito de época etc.”²⁹ Diante de tal horizonte, a noção de movimento adquiriu importância como regime de sentido para assumir o presente e projetar o futuro, ou seja, para conceber diferentes dimensões temporais. Isso faria com que o tempo fosse interpretado para além da concepção filosófica e transcendental que o havia dotado tradicionalmente de significado, sendo incorporada uma dimensão funcional que o situava como recurso escasso e limitado. Ao contrário do que aconteceu em épocas passadas, com a predominância do movimento, o tempo deixou de ser considerado eterno ou regido pelas coordenadas simbólicas da religião. Do mesmo modo, já não seria mitificado como um sistema independente do espaço, mas sim que confluiria com este através de medidas que os quantificariam.

²⁸ PAYNE, Michael; WILLSON, Patricia. *Diccionario de teoría crítica y estudios culturales*. Barcelona: Ediciones Paidós, 2002. A ideia de moderno tem uma genealogia complexa em torno da qual, não há consenso sobre suas origens, existindo abordagens que remontam seu surgimento ao período da queda do Império Romano, outras ao Renascimento etc. A definição que adotamos situa a categoria de modernidade na fase do Iluminismo e suas repercussões no pensamento europeu ocidental, época em que o significado dessa palavra torna-se mais preciso, na medida em que já não aparece apenas em contraposição a épocas passadas (Antiguidade ou Idade Média), mas sim em oposição à “tradição”. Marshall Berman nos proporciona uma pertinente e bela definição de modernidade, afirmando: “Há uma forma de experiência vital – a experiência do tempo e do espaço, de cada um e dos demais, das possibilidades e dos perigos da vida – que compartilham hoje homens e mulheres de todo o mundo de hoje. Chamarei – diz o autor – esse conjunto de experiências de ‘modernidade’ [...] Os ambientes e as experiências modernas atravessam todas as fronteiras da geografia e da etnia, da classe e da nacionalidade, da religião e da ideologia: pode-se dizer que, nesse sentido, a modernidade une toda a humanidade. Porém, é uma unidade paradoxal, a unidade da desunião: ela nos lança a uma viagem de perpétua desintegração e renovação, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, ‘tudo que é sólido desmancha no ar’”. MARSHALL, Berman. *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. México: Siglo XXI, 2008, p.1.

²⁹ HABERMAS, Jürgen. *El discurso filosófico de la modernidad*. España: Taurus, 1993, p. 16-17.

Lewis Mumford aponta em seu estudo sobre a técnica na Europa que a expansão territorial do capitalismo derivou do “incentivo espacial” que significou enlaçar mercados e estabelecer centros regionais de influência, “determinando novos hábitos de abstração e de cálculo na vida dos habitantes da cidade”.³⁰ Nesse processo foi fundamental a “assimilação da máquina”, cuja consequência mais tangível foi a mecanização do dia a dia da sociedade.³¹ Os artefatos da modernidade – entre os quais o transporte encontra uma posição primária – impuseram ritmos produtivos que dessacralizavam a sujeição ao espaço e à experiência temporal precedente.

A valorização do movimento como um meio e um fim em si mesmo, difundido pelo discurso que o vinculava à principal utopia da modernidade, o progresso da humanidade, repercutiu no desvanecimento das hierarquias que restringiam as possibilidades de circulação sobre o território. Santiago Castro Gómez observa a respeito que “enquanto quase todas as formações sociais pré-capitalistas foram concebidas sobre a tendência de codificar ou assignar uma territorialidade ao movimento de pessoas, desejos, bens, conhecimentos e força de trabalho, [...] o capitalismo, ao contrário, funciona mediante o estímulo constante do movimento, ou seja, opera por meio de uma permanente *desterritorialização*”.³² Dessa forma, o tempo se sobrepôs efetivamente ao espaço através de fluxos e mecanismos construídos com a finalidade de reproduzir o poder do dinheiro e da ciência, transformando, ao mesmo tempo, a percepção dos sujeitos sobre seu entorno social e material.

Contudo, cabe perguntar como a correlação entre modernidade, movimento e a convergência de tempo e espaço a que esta remete, pode ser conjugada no exercício historiográfico de analisar o papel de um determinado meio de transporte como dispositivo modernizador de uma capital latino-americana. Ainda mais quando a partir de interpretações vernáculas questionou-se, seja em chave romântica ou pessimista, a experiência da modernidade da região. A primeira coisa a apontar é que a “modernidade central” – isto é, aquela que encontra sua genealogia nos centros da economia-mundo e seu fundamento discursivo na cultura ilustrada do ocidente europeu –

³⁰ MUMFORD, Lewis. *Técnica y civilización*. Bs. Aires: Emecé Editores, 1987, p. 57-58. Mumford assinala que no mundo da arte, essa transformação se aprecia com a incorporação da perspectiva, a que “significou para a pintura a noção de profundidade e para a mente a de distância”, p.59.

³¹ MUMFORD, op.cit. GIUCCI, Guillermo. “A viagem dos objetos”, *História, Ciências, Saúde — Manguinhos*, vol. VIII (suplemento), 2001, p. 1072.

³² CASTRO-GÓMEZ, Santiago. *Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá, 1910-1930*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2009, p.13. A perspectiva desenvolvida por Castro Gómez, segundo ele próprio aponta, relaciona-se com as contribuições do filósofo Peter Sloterdijk sobre a face cinética da modernidade. As ideias do filósofo alemão também estão presentes no trabalho de Guillermo Giucci, que reconhece a influência de Sloterdijk em sua aproximação crítica ao papel cultural do automóvel e a “ascensão da automobilidade”. A esse respeito, ver: GIUCCI, Guillermo. *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Ed. Universidad Nacional de Quilmes, 2007, p.16-18.

deve ser entendida em uma perspectiva dialética com aquelas formas assumidas pelas modernidades “descentradas”.³³ Como argumentou José Joaquín Brunner, além da “genealogia filosófica ideal da modernidade” europeia, existe uma “variedade de modalidades espirituais, vitais, materiais, temporais, sociais e espaciais através das quais os elementos dessa matriz – que representa a sensibilidade moderna – combinam-se e especificam-se”.³⁴

Nesse sentido, no caso da América Latina, a modernidade não implica o ingresso de sua trajetória histórica a uma dimensão constante de movimento, ininterrupta, estável ou linear, segundo foram tradicionalmente lidos os processos modernizadores na Europa. Como explica Nicolás Casullo, “para a América Latina, essa modernidade, [verificada] em ondas modernizadoras, foi sempre crise aguçada, irracionalidade exasperante entre discurso e realidade”.³⁵ Evidência de descontinuidades e rompimentos, de expressões próprias através das quais viver uma promessa de emancipação.

Ainda que os ritmos ativados pela modernidade capitalista na região não respondessem àqueles que dirigiam o desenvolvimento das metrópoles do atlântico norte, é igualmente possível observar uma série de transformações no significado atribuído ao uso do tempo, ao movimento, à circulação, a seu suporte territorial e aos meios utilizados para recorrê-lo. Transformações que, embora possam parecer imperceptíveis aos olhos deslumbrados de quem conheceu primeiro a metrópole central, remetem a formas locais de entender as possibilidades e desafios fomentados pela experiência urbana.

A cidade, cenário construído por e para a modernidade, foi o lugar onde com maior clareza se visibilizaram tanto as contradições quanto as mudanças associadas ao paradigma do progresso. Adrián Gorelik observa a respeito que “debater o moderno na América Latina, é debater a cidade: a cidade americana não é apenas o produto mais genuíno da modernidade ocidental, mas também é um produto criado como uma máquina para inventar a modernidade, estendê-la e reproduzi-la”.³⁶ Beatriz Sarlo dirá, por sua vez, que é na “âncora urbana” onde melhor se expressa essa mescla de “modernidade europeia e diferença (local), aceleração e angústia, tradicionalismo e espírito renovador”.³⁷

A pesquisa incorpora essas variáveis para avançar não somente na direção de uma história sociocultural, mas também sócio-técnica do bonde, a partir da qual este seja entendido como

³³ BRUNNER, José Joaquín. “Modernidad: centro y periferia”. *Estudios públicos*, 2001, vol. 83, p. 241-263.

³⁴ *Ibid.*, p. 251.

³⁵ CASULLO Nicolás (ed.). *El debate modernidad-posmodernidad*. Buenos Aires: Puntosur, 1989, p.48.

³⁶ GORELIK (2003), p. 13.

³⁷ SARLO, Beatriz. *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Buenos Aires: Visión, 1988, p. 115.

artefato da modernidade, um agente produtor de mobilidade, um sistema que influi em seu entorno, ao mesmo tempo que um fator influenciado pelo meio em que opera.³⁸ A perspectiva historiográfica por trás desta pesquisa situa-se em um ponto de intersecção entre os enfoques recentes surgidos no campo da história do transporte, a nova história urbana e a história da cultura material. Isso expõe o desafio de desenvolver um olhar retrospectivo e dinâmico que supere os determinismos que definiram a relação entre transporte e cidade.

Tradicionalmente, a história dos transportes priorizou análises que relevam a atuação de determinado veículo no desenvolvimento do mercado, por meio de um exame que vincula sua existência a um fenômeno puramente econômico.³⁹ Trabalhos acadêmicos dessas características privilegiaram, como afirma Dhan Zunino, um olhar em que o transporte de objetos ou pessoas surge “como um fator externo aos assuntos públicos mais amplos”, ignorando dimensões sensíveis relacionadas ao acesso à mobilidade, assim como dimensões relativas à importância da cultura material para os processos de significação da cidade.⁴⁰

Em seu artigo “What kind of transport history did we get”, o historiador Gijs Mom argumenta que a necessidade de retomar o rumo na direção de uma história do transporte em seu conjunto, ou seja, analisando-o como um “todo envolvente”.⁴¹ Significaria, em suas palavras, superar “os muros”, dando passagem, assim, a uma “história da mobilidade”, capaz de conectar-se com uma antiga tradição da atividade humana, como é o “movimento de pessoas e bens”.⁴²

Esse olhar renovado da história do transporte foi influenciada tecnicamente por um debate gerado no seio das ciências sociais – o *mobility turn* – que aspira a desenvolver um enfoque holístico para a análise da circulação de pessoas, ideias, objetos e informação.⁴³ Tal debate proporcionou ferramentas aplicadas principalmente, como apontam Mimi Sheller e John Urry, ao estudo da globalização, os processos de “desterritorialização dos Estados-nações, [e a] movimentação de identidades e pertencimentos”, centrando-se em questões que embora sejam

³⁸ Sobre a noção de transporte como sistema, ver: DIVALL y REVILL, op.cit. Segundo expõem os autores, tal qualidade permitiu “incidir sobre o meio ambiente urbano e alterar os modos de percepção do espaço e do tempo”

³⁹ DIVALL y REVILL, op. cit.

⁴⁰ ZUNINO, Dhan. “We are We going? A discussion of Mobility History in Latin America”, *Mobility in History*, vol. 6, No1, 2015, p. 57. Para um detalhado estado da arte em matéria de pesquisas históricas sobre transporte na América Latina e, mais especificamente, no Chile, ver: ERRÁZURIZ, Tomás. “Looking for Latin American Urban Mobility History,” *Mobility in History: Themes in Transport (T2M Yearbook 2011)*, ed. MOM, Gijs (ed), Neuchâtel: Alphil, 2010; ERRÁZURIZ, Tomás. “Time for a Change: Transport and Mobility History in Chile”. *Mobility in History*, vol. 4, no 1, 2013.

⁴¹ MOM, Gijs. “What kind of transport history did we get?”. *The Journal of Transport History*, vol. 24, Nº 2, 2003, p. 121.

⁴² Ibidem.

⁴³ ZUNINO (2015), op.cit., p.54.

atuais, possuem profundas raízes históricas – como demonstrou Fernand Braudel em seu estudo sobre o comércio e as rotas de viagem que constituíram o mundo mediterrâneo.⁴⁴ No marco das reflexões proporcionadas por esse debate, a mobilidade é estendida como um elemento chave da vida social. Enquanto tal, projeta-se como um fenômeno historicamente determinado e inteligível.⁴⁵

Ao analisarmos a relação entre mobilidade e transporte, a primeira aparece como uma manifestação contextualizada, ao mesmo tempo que o segundo adquire importância enquanto parte elevada desse processo maior, permitindo adentrar neste e compreendê-lo. Tomás Errázuriz observa, a propósito dos desafios que o estudo da mobilidade apresenta à historiografia latino-americana, a necessidade de ir mais além da análise do uso e consumo de determinados sistemas destinados ao deslocamento de passageiros ou mercadorias, nas quais habitualmente predominam perspectivas econômicas e políticas, para dar lugar a outras mais sociais e culturais. Propõe, para tal, incorporar variáveis como “tráfego”, “deslocamentos”, “experiência de viagem”, entre outras.⁴⁶

Assumir esse enfoque, não significa ignorar ou excluir da análise aqueles problemas tradicionalmente abordados no estudo dos meios de transporte que acompanharam a evolução das sociedades urbanas, mas sim, pelo contrário, constituir uma nova chave de leitura para defini-los. A esse respeito, parece iluminadora a afirmação do historiador francês Bernard Lepetit ao observar que “o conhecimento histórico progride não tanto por resolver os problemas, mas sim por modificar a forma de colocá-los”.⁴⁷ Assim, ao tradicional olhar “de cima”, que centra sua atenção nos fatores econômicos e políticos para uma história do transporte, soma-se um olhar “de baixo”, que acarreta “discutir a mobilidade” e seu correlato espaço-temporal, na perspectiva dos desenvolvimentos históricos da tecnologia e da cultura, destacando a interação do bonde com o poder social em suas diversas formas.⁴⁸

⁴⁴ SELLER y URRY, op. cit., p. 210. BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII. As estruturas do cotidiano*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

⁴⁵ URRY, John. “Moving on the mobility turn”. In KESSELRING, Sven; CANZLER, Weert; KAUFMANN, Vincent (ed.). *Tracing Mobilities. Towards a cosmopolitan perspective in mobility research*. Ashgate: Aldershot, 2008. Partindo do mais geral para o mais particular, Dhan Zunino traduz o significado da mobilidade “como o movimento físico de pessoas e objetos, organizado por regulações, normas, saberes; realizado através de meios, redes e infraestrutura e experimentado através de práticas e representações”. ZUNINO (2013), op.cit., p.196.

⁴⁶ ERRÁZURIZ (2013), op.cit., p.148.

⁴⁷ LEPETIT, Bernard. “A cidade moderna na França. Ensaio de história imediata”, ANGOTTI, Heliana. (org.) *Por uma nova história urbana*, São Paulo: Edusp, 2001, p.59.

⁴⁸ DIVALL y REVILL, op.cit.

Trabalhos dessa projeção analítica ainda são escassos no panorama historiográfico regional.⁴⁹ Ainda mais se pensarmos no caso do transporte coletivo urbano, de vital importância para a ampliação e articulação do espaço público. Certamente foram produzidas numerosas pesquisas que contribuíram com antecedentes significativos para reconstruir o passado dos meios de transporte, porém, é igualmente verdadeiro que se trata esforços que, em sua grande maioria, reproduzem olhares parciais, que decididamente não avançam em sua valorização global como um agente que ativou e incorporou as possibilidades, os limites e as contradições enfrentados pela sociedade urbana após a implementação dos processos modernizadores.

Por último, cabe destacar a contribuição da história da cultura material para este trabalho, na medida em que destaca a importância dos artefatos como parte do cotidiano das sociedades e, enquanto tal, valoriza-os como agentes que informam sobre a “dimensão material da vida social”. Citando Ulpiano Bezerra de Meneses, é possível afirmar que “a compreensão dos alcances dos objetos, do mundo físico no qual se manifestam as relações sociais” é tão importante que, sem esse exercício, “a compreensão histórica das sociedades se veria comprometida”.⁵⁰

A perspectiva relacional da história da cultura material ajusta-se às exposições antes apresentadas sobre uma história do bonde a partir da mobilidade, já que não nos interessa o objeto pelo objeto, e sim o seu vínculo com os sujeitos, mediando as relações que estes estabelecem, assim como o espaço que ocupam. Bezerra de Meneses observa a respeito: “Finalmente, não se pode desconhecer que os artefatos –parcela relevante da cultura material-, se fornecem informação quanto à sua própria materialidade (matéria prima e seu processamento, tecnologia, morfologia e funções etc.), fornecem também, em grau sempre considerável, informação de natureza relacional. Isto é, além dos demais níveis, sua carga de significação refere-se sempre, em última instância, às formas de organização da sociedade que os produziu e consumiu”.⁵¹

As características físicas daquela materialidade presente na vida cotidiana representam, segundo afirma Maria Menezes Borrego, “testemunhos das transformações socioeconômicas e incitam à reflexão sobre o significado da posse de objetos, as relações pessoais por eles

⁴⁹ São exceções a esse respeito as pesquisas de Guillermo Giucci, Tomás Errázuriz, Rodrigo Booth e Dhan Zunino, que contribuíram significativamente para a reflexão proposta nesta tese. As referências a seus trabalhos estão na bibliografia.

⁵⁰ MENESES, Ulpiano. “A cultura material no estudo das sociedades antigas”, *Revista de História*, 1983, Nº 115, p. 103.

⁵¹ *Ibid*, p.107.

mediadas e o papel conformador de práticas sociais desempenhado pelos artefatos”.⁵² Trata-se, definitivamente, no caso desta pesquisa, de rastrear esse mundo social em torno do bonde, presente no cotidiano da sociedade urbana chilena ante os vaivéns da modernidade cinética.

Metodologia e estrutura da tese: rumo a uma estratégia de escrita

Ao contrário de pesquisas que partem do estudo de uma determinada fonte para a construção de argumentação histórica, esta tese se nutre de um conjunto variado de documentos, que inclui todos aqueles que possam proporcionar informação relevante sobre a relação pretérita entre o bonde, a modernização urbana e a produção de mobilidade em Santiago durante o período de 1857 a 1934. Trata-se de um conjunto de documentos que incluem arquivos municipais, fontes estatísticas e cartográficas, acervos fotográficos, índices econômicos, imprensa séria e satírica, poesia popular, legislação, memorandos de empresas e crônica de costume. Esse conjunto de fontes proporciona informações que devem ser cruzadas para dialogarem entre si. Não serão ignoradas as particularidades da produção, circulação e consumo desses documentos, entretanto, tampouco se investirá mais tempo do que o necessário nas análises das especificidades de seus suportes, posto que o interesse principal corresponde ao estudo de seu conteúdo em virtude de sua contribuição à problemática da pesquisa.

A tese se organiza em três capítulos direcionados à análise das condições de possibilidade necessárias para justificar o lugar do bonde como vetor modernizador e artefato produtor de mobilidade na sociedade urbana, durante o período que vai entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Essas condições se referem, em termos concretos, à existência de capitais dispostos a intervir no serviço de locomoção dos habitantes de Santiago; a aplicação de um sistema tecnológico que possibilitaria, além do funcionamento da rede, a significação social dos deslocamentos facilitados por esse veículo; assim como a manifestação de formas de pensamento sobre a cidade que expressariam preocupação pela circulação e viabilidade, valorizando a contribuição do bonde como instrumento para intervir nos fluxos de movimento da capital chilena. Serão então a dimensão econômica/produtiva, a tecnológica e a territorial, mediadas pelas práticas e representações dos atores coletivos visibilizados com a manifestação da modernidade, os eixos os quais esta pesquisa considerará para estruturar os resultados que serão apresentados a seguir.

⁵² DE MENEZES BORREGO, Maria Aparecida. “Artefatos e práticas sociais em torno das refeições”, *Varia Historia*, Belo Horizonte, Vol. 32, Nº 58, p. 101.

Cabe observar que a estrutura da tese responde tanto à análise daquelas dimensões pertinentes ao tema de estudo, quanto a uma estratégia de escrita. Para além de propor desenvolver um argumento linear e cronológico, esta busca expor unidades que, a partir de diferentes arestas e apostando na síntese crítica, refletem sobre uma mesma problemática, representada pela mediação de um meio de transporte público entre processos modernizadores, pela mobilidade como fenômeno associado, e pelas repercussões experimentadas pela sociedade.

O primeiro capítulo se intitula “Tempo do capital e sincronização de forças produtivas na exploração do sistema de bondes”. Neste, identifica-se o duplo movimento de ativos que possibilitou o desenvolvimento do sistema de transporte sobre trilhos em Santiago. O primeiro, durante o século XIX, em resposta ao desafio que os empresários locais enfrentaram ao expandirem seus investimentos tradicionalmente localizados no setor primário-exportador, optando, assim, pelos serviços públicos urbanos. O segundo movimento, impulsionado no século XX, refere-se aos fluxos de capital internacional, primeiro inglês, em seguida alemão e, posteriormente, estadunidense para o controle do negócio da locomoção coletiva, em direta relação com a produção e comercialização de eletricidade. A primeira Guerra Mundial representou uma conjuntura relevante já que, juntamente com contribuir para as ações das autoridades contra os investidores estrangeiros, em especial por sua forma de se relacionar com a sociedade local, engatilhou o questionamento público das consequências da liberdade de movimento com que os investidores chegavam ao país e usufruíam de um serviço básico para a população. Seria esboçada, a partir dessa conjuntura, a resposta que optaria pela centralização da administração dos bondes, que precedeu à futura nacionalização do transporte público que se iniciaria na década de 1940. Os operários do grêmio também são considerados nesse capítulo, já que foram uma peça a mais na engrenagem para a administração racional do bonde. Diante das formas de disciplinamento e controle que lhes foram impostas pelo capital, os operários resistiram por meio de greves que atacaram diretamente a mercantilização da mobilidade urbana ao paralisar o serviço e as atividades produtivas da cidade. Junto à identidade combativa do grêmio e fazendo frente às opiniões de patrões e autoridades que menosprezavam sua condição como força de trabalho, esses homens e mulheres estabeleceram formas de autoconhecimento que lhes renderam o controle de determinadas técnicas e práticas relacionadas ao ofício como trabalhadores do bonde.

O segundo capítulo intitulado “A transformação sócio-técnica do sistema de bondes” aborda, a partir de uma perspectiva que conjuga o material e o simbólico, a aplicação de determinadas ferramentas tecnológicas para o funcionamento da tração em Santiago. Analisa-se

detalhadamente a ensambladura técnica que deu forma à rede de bondes e a importância das peças que lhe permitiram colocar-se em movimento: trilhos, força motriz, material rodante. Ao mesmo tempo, partindo da premissa de que as escolhas em matéria tecnológica implicam decisões de caráter ideológico, investigam-se os imaginários que estiveram em jogo ao se legitimarem determinadas opções, assim como a importância das imagens projetadas pela utopia do progresso no contexto da *belle époque*. Além disso, são igualmente consideradas as reações geradas pelas inovações nas formas de circulação do bonde, aprofundando-se no plano das representações e no impacto causado pelas novidades da ciência. Nesse quesito, mostra-se estratégico o cenário da passagem do século XIX para o século XX, que coincide com a transição da tração animal para a elétrica. A aplicação da eletricidade como força motriz representa um marco fundamental para esta pesquisa. Incitou o entusiasmo exacerbado da elite, que avistou a oportunidade de participar do evento como promotora da modernidade. No entanto, também houve expressões de dissidência entre os setores populares, produto da distância que existia entre a linguagem científica e a percepção que estes tiveram a respeito das condições de segurança que a viagem nos carros elétricos lhes proporcionaria.

O terceiro capítulo “O bonde no imaginário urbano: projeção e organização da circulação metropolitana” analisa o lugar que se designou a esse tipo de transporte como dispositivo através do qual organizar os fluxos de trânsito na cidade expandida, entidade histórica cujas margens avançavam para além dos limites administrativos estabelecidos entre a área central de seu entorno bucólico. Conectar o território a canalizar os movimentos vitais que permitiriam que Santiago se transformasse em uma cidade moderna, foram as principais motivações por trás da formulação de projetos de intervenção urbana nos quais o transporte público adquiriu um papel importante. O capítulo aprofunda-se, especificamente, em dois momentos onde o bonde viabiliza-se como ferramenta do serviço de organização da mobilidade no pensamento sobre a cidade. O primeiro corresponde ao ano de 1863, quando Benjamín Vicuña Mackenna expôs o seu “Memória sobre o estabelecimento de uma rede de ferrovias de sangue no Departamento de Santiago”, onde proporia ligar o centro da capital com os povoados suburbanos e rurais, por meio de bondes que transportariam mercadorias e passageiros. O segundo momento se enquadra entre os anos 1929 e 1932, período que coincidiu com a primeira missão do urbanista austríaco Karl Brunner no Chile, quem, após diagnosticar “o problema da viabilidade” na capital chilena e difundir os preceitos do planejamento racional da cidade, concebeu a construção de uma ferrovia subterrânea articulada a uma rede de bondes que abasteceria a população da área metropolitana do serviço de locomoção coletiva,

descongestionando, dessa forma, o perímetro urbano. Episódios significativos já que informam sobre os imaginários e referenciais culturais que justificaram a preocupação dos reformadores a respeito da circulação e viabilidade, bem como porque anunciam o começo e o fim da idade de ouro do bonde no Chile.

CAPÍTULO 1

TEMPO DO CAPITAL E SINCRONIZAÇÃO DE FORÇAS PRODUTIVAS NA EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Entre os fatores que incidiram na existência prática e simbólica do bonde como artefato de mobilidade na cidade de Santiago entre meados do século XIX e início do século XX, encontram-se os fluxos de ativos e modelos de administração que direcionaram seu crescimento. Neste capítulo se analisará a centralidade desse meio de transporte como um vetor que mobilizou capitais locais e transnacionais dispostos a se expandirem ao setor dos serviços públicos, bem como um conjunto de lógicas produtivas em torno da exploração desse veículo que dizem muito sobre a fetichização do tempo e sua complexa assimilação em uma sociedade ainda não completamente urbanizada.⁵³

Na administração racional do sistema de bondes, é possível observar a paulatina mercantilização dos deslocamentos cotidianos da população, favorecida pelas dinâmicas que o tempo do capital introduziu nos territórios nos quais se desenvolveu. Ao falar de tempo do capital aludimos à síntese de duas instituições sociais – tempo e capital –, em função do aumento da circulação de bens materiais e imateriais, projetada discursivamente pela ideologia do progresso linear e cristalizada nos processos de modernização socioespacial.⁵⁴ Circulação que, no caso estudado, refere-se aos fluxos de investimentos diretos e critérios de medição aplicados aos itinerários que definiram o tráfego dos bondes e a rotina de trabalho de seus funcionários.

Os itinerários que o capital estabeleceu para o funcionamento do transporte público sobre trilhos traduzem o sentido prático adquirido pelo tempo – como aspecto físico, enquanto unidade de

⁵³ Sobre o tempo e sua fetichização, ver: ELIAS, Norbert. *Sobre el tiempo*, Mexico: FCE, 2015 [1984]. Embora Elias analise o processo temporal de sociedades desenvolvidas, “civilizadas”, no sentido amplo do termo, sua proposta nos esclarece a respeito os usos históricos de uma categoria que normalmente parece abstrata e difícil de aplicar.

⁵⁴ Embora tempo e capital pareçam ser duas categorias capazes de se autossignificarem e com aparente autonomia no que concerne à existência dos sujeitos, Norbert Elias expõe que, pelo contrário, são construções culturais que adquirem valor ao serem compartilhadas e acordadas coletivamente. Isto é, seriam categorias históricas, assim como ocorre com a mobilidade em nossa interpretação. A respeito da categoria do tempo, Elias afirma: “No contexto social, o ‘tempo’ ostenta a mesma e admirável forma de existência que outros fatos sociais, aos quais nos referiremos com substantivos tais como *sociedade*, *cultura*, *capital*, *dinheiro* ou *linguagem*. Trata-se de substantivos que expressam relação com algo que, em um determinado sentido, parece existir fora e independentemente dos homens. Ao analisar tais substantivos, descobre-se sua relação com fatos que supõem uma multiplicidade de homens interdependentes e que, por essa razão, possuem uma autonomia relativa, exercendo, inclusive, uma coação sobre cada indivíduo. Entre tais substantivos encontra-se também o *tempo*”. Ibid., p. 135.

medida – e ferramenta para o controle da produção – através da qual seria possível regularizar as atividades cotidianas da população – em uma sociedade que aspirava mecanizar-se para ter acesso à sequência de transformações projetadas globalmente pela revolução industrial. A paulatina sincronização entre o funcionamento do principal sistema de locomoção coletiva de Santiago e as tarefas cotidianas de seus habitantes coloca-se, nesse sentido, como manifestação do valor do tempo e da importância dos mecanismos que favoreceram sua superposição sobre o espaço, no contexto da aceleração irreversível do ritmo urbano.

Os bondes abriram espaço para a capitalização e implantação de modelos gerenciais que fizeram do transporte público um nicho comercial estratégico. Estabelecer as mudanças em seu controle permite identificar o imperativo espaço-temporal da modernidade operando, após a agenda modernizadora levada a cabo pelo Estado em aliança com o empresariado. O capítulo se aprofundará na genealogia dos investimentos que possibilitaram a construção, expansão e inovação tecnológica do sistema de bondes, reconhecendo para tal dois grandes fluxos de capitais relacionados aos ciclos da economia chilena em seus vínculos com o sistema-mundo: o primeiro entre os anos de 1857 e 1897, quando esse veículo dependia da tração animal, sendo introduzido por empresários locais, em sua maioria chilenos, que, enfrentando a necessidade de diversificar seus negócios, buscaram novos setores onde reproduzir os novos lucros obtidos na atividade primário-exportadora. O segundo grande fluxo de ativos, decisivo no período de 1898 a 1934 e causa direta da principal transformação experimentada pelos bondes – a utilização de força elétrica em substituição à força muscular – foi dirigido por acionistas que residiam em países industrializados das economias do Noroeste, as quais, diante do desafio de conseguir mercados para comercializar suas novas tecnologias, expandiram-se aos territórios transatlânticos.

A análise proposta neste capítulo, ressalta o fato de que as motivações por trás do movimento de capitais, especificamente dos empresários dispostos a investir no transporte público de Santiago, verificaram uma flutuação na valorização social deste, já que foi considerado favorável ao progresso da sociedade, para em seguida ser vinculado a práticas nocivas, como foi o caso do monopólio de fato, uma das principais características da exploração comercial do sistema de bondes no Chile.⁵⁵ Efetivamente, os ciclos de investimentos destacados remetem à

⁵⁵ No caso do monopólio de fato no ramo dos transportes sobre trilhos, identificável tanto na fase de tração animal como na de tração elétrica, houve uma diferença com relação ao que ocorreu em outros países da América Latina. Ainda que em Santiago tenham operado pequenas empresas que exploraram linhas secundárias do bonde, a pesquisa destaca a experiência dos grandes consórcios que absorveram a maioria do negócio do transporte público coletivo em diferentes momentos do período analisado.

hegemonia das grandes empresas que, de maneira sequencial e exercendo o privilégio outorgado pelos contratos assinados com a prefeitura, administraram, em sua gênese e posterior expansão, o sistema de bondes da cidade: Empresa del Ferrocarril del Sur (1857-1872), Empresa del Ferrocarril Urbano (1873-1897), Chilian Electric Tramway & Light Co. (1898-1921), Compañía de Tracción de Santiago (1922-1934).

Reconstruir os antecedentes econômicos mais importantes para o devir do sistema de bondes, exige prestar atenção na relação ora de colaboração, ora de oposição aberta entre as empresas controladoras do serviço e o município, ente responsável por fiscalizar a gestão privada. Essa variável foi decisiva para o tipo de crescimento que o transporte público sobre trilhos obteve, já que não apenas a disponibilidade do capital e de especialistas foram suficientes para projetar o êxito do projeto do sistema de bondes, mas também as relações estabelecidas com outros atores, sendo a autoridade local um dos mais relevantes pelo papel que ocupou em matéria de regulação tarifária, de percursos e horários de circulação. A negociação se transformaria, então, em um fator chave, especialmente para os capitais transnacionais que controlaram o sistema de 1898 em diante, devendo compatibilizar seus interesses com as particularidades que a estrutura social chilena apresentava.⁵⁶

A gestão privada dos bondes de Santiago, seja por empresários locais que por estrangeiros, foi viável graças à influência do liberalismo econômico, com suas ideias que diminuía o papel do Estado e deixavam o livre movimento de capitais ao arbítrio do mercado. Desde a década de 1910, momento a partir do qual fortaleceram-se os olhares críticos a esse modelo, escutou-se com força a voz de seus detratores, a partir do ângulo do nacionalismo econômico e cultural, o que difundiu, assim, um discurso favorável à municipalização/nacionalização desse meio de transporte coletivo. A Primeira Guerra Mundial representou um ponto de inflexão, já que, no marco da conflituosa relação que a autoridade local havia mantido com investidores alemães que assumiram a direção da Chilian Electric Tramway em 1905, ativou-se uma ofensiva contra as estratégias de expansão do capital internacional e seu impacto na sociedade local, tendo sido a municipalização dos bondes proclamada como alternativa. Essa conjuntura será analisada em

⁵⁶ Sobre o exercício de negociação necessário para a sobrevivência dos investimentos privados provenientes de outros países nos setores públicos urbanos da América Latina, Christopher Armstrong e Vivien Nelles afirmam: “Como os críticos nos recordaram com acentuada ênfase, a América Latina nunca foi uma folha em branco na qual simplesmente fosse possível escrever, influir ou ‘impactar’. Porém, ao nos referirmos às repercussões [destes investimentos], nunca devemos perder de vista os imperativos do contexto no qual os investidores estrangeiros precisavam ordená-las, em um contínuo processo de negociações. ARMSTRONG, Christopher; NELLES, Vivien. “La empresa corporativa en el sector de servicios públicos: el desempeño de las compañías canadienses en México y en Brasil 1896-1930”, In: MARICHAL, Carlos (coord.) *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*. México: FCE, 1995, p.126.

profundidade por representar uma quebra na legitimação com que contavam os empresários estrangeiros no setor dos serviços públicos da capital chilena.

Os empresários da tração não tiveram que negociar apenas com a prefeitura para tornar viáveis os projetos econômicos que repercutiam diretamente no ritmo produtivo da sociedade, mas foi necessário fazê-lo também com seus trabalhadores. O capítulo se concluirá abordando a dimensão disciplinadora da administração do sistema de bondes, que tendeu a regularizar as funções dos operários como parte da engrenagem humana necessária para fazer funcionar a locomoção coletiva em Santiago – especialmente motoristas e cobradores, responsáveis em última instância pela circulação dos veículos. Especialização de funções, aplicação de medidas coercivas e uma política arquivista que coisificava suas imagens são algumas das expressões mais evidentes do controle dos trabalhadores nesse universo. As resistências dos trabalhadores manifestaram-se, por sua vez, em uma série de faltas cotidianas às funções que deviam desempenhar, assim como, em um nível mais organizado, greves que representaram um golpe nas expectativas dos patrões, autoridade local e usuários. No entanto, essas resistências também se expressaram no plano da apropriação de habilidades e saberes específicos, permitindo que esses trabalhadores construíssem uma identidade responsável por significá-los como agentes capazes de colocar em movimento a vida diária da cidade.

1.1 Nova elite empresarial do Chile e movimentos de capital local para o desenvolvimento do transporte urbano

A historiografia investigou amplamente as formas assumidas pelo capitalismo em sua chegada à América Latina, particularmente ao Chile, a partir do desenvolvimento da atividade primário-exportadora no norte do país (mineração de ouro, prata, cobre e salitre), que permitiu que o Estado enchesse seus cofres durante o século XIX e fortalecesse sua estrutura social no decorrer do século XX.⁵⁷ Entretanto, e assim como aponta Carlos Marichal, “a pesquisa contemporânea tende a indicar a urgência de dedicar mais tempo e energia intelectual à análise das cidades latino-americanas como motores do desenvolvimento capitalista, incluindo uma ampla gama de novas indústrias [...] de empresas de serviços [...] e de companhias de serviços públicos”,

⁵⁷ A esse respeito ver: ORTEGA, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago: DIBAM/LOM/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2005; SALAZAR, Gabriel. *Mercaderes, empresarios y capitalistas: Chile, siglo XIX*. Santiago: Sudamericana, 2014; MONTEÓN, Michael. *Chile in the Nitrate Era: The evolution of economic dependence, 1880-1930*. Wisconsin: University of Wisconsin Press, 1982.

sendo que aquelas dedicadas ao transporte de passageiros adquirem especial importância.⁵⁸ Além de motores produtivos, as cidades foram um cenário privilegiado para a confluência de diversas expressões sociais e culturais relacionadas ao frenesi da modernidade. Seguindo John Tomlinson, é possível afirmar que estas representaram “o lugar onde as forças e os frutos da modernidade – a empresa capitalista, a industrialização das máquinas, a concentração das populações e a energia de suas atividades cotidianas, o tráfego de multidões e veículos, o constante encontro com estranhos e com diferenças culturais, e a exibição caleidoscópica de produtos e experiências para comprar – se unem”.⁵⁹

A cidade da qual nos fala Tomlinson corresponde à metrópole do século XX. Para chegar a essa conformação histórica caracterizada pela condensação de processos diversos, é preciso remontar ao período anterior, na América Latina, quando o espaço urbano emerge como cenário do dinamismo introduzido pelo capitalismo e começam a operar os meios materiais necessários para tal. Os sistemas de transporte viabilizaram o fortalecimento econômico, assim como a expansão demográfica, territorial e a aceleração da vivência do tempo nas urbes oitocentistas. O lugar dos bondes nesse contexto de transformações socioespaciais relaciona-se com a figura do ator coletivo que possibilitou, concretamente, sua chegada e posterior consolidação como meio de locomoção coletivo na capital chilena: o empresariado nacional.

A gênese da iniciativa comercial que dotou a cidade de Santiago de uma rede de bondes parte da estratégia de diversificação de investimentos com as quais a elite local buscou participar, de maneira cautelosa e sem correr maiores riscos, da transição experimentada pelos países industrializados de uma experiência agrário-rural a uma industrial-urbana. Do mesmo modo, em sua gênese, esse projeto está relacionado com as aspirações culturais desse grupo, disposto a prover-se de um meio ambiente no qual moldar seu desejo de assimilar a vida das classes dirigentes das metrópoles europeias, assumindo, com isso, um papel protagonista na missão de retirar a cidade capital da letargia colonial para transformá-la em um reflexo dos valores materiais e espirituais do ocidente.

⁵⁸ MARICHAL, Carlos (coord.). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México: FCE, 1995, p. 23. O autor propõe que esses tipos de exercícios historiográficos representam uma “revisão e modificação da historiografia tradicional que focava os esforços de sua análise no diagnóstico dos setores mais vinculados à exportação: plantações e minas, ferrovias, comércio e financiamento do comércio”. Luis Ortega, embora esteja inscrito na tradição historiográfica que concentra seu olhar nos ciclos exportadores, também enfatiza a importância do espaço urbano, relacionando liderança da cidade com iniciativa empresarial, ORTEGA, op.cit.

⁵⁹ TOMLINSON, John. *The culture of speed: The coming of immediacy*. Sage, 2007. Kindle e-book.

Em meados do século XIX, surgira no Chile, o que Ricardo Nazer chamou de “nova elite empresarial, que era a base de uma burguesia nacional emergente e se diferenciava abertamente da tradicional elite proprietária de terras e mercantil”.⁶⁰ Classe que consolidou seu poder econômico graças à atividade mineradora e especulativa e que posteriormente transferiu-se para as principais cidades do país para “formar sociedades que reúnem grandes capitais e intervêm na construção de ferrovias, na organização do setor bancário e no estabelecimento de companhias de seguros”.⁶¹ Entre as características deste grupo empresarial encontra-se a afinidade com os princípios do positivismo científico, grupo ideológico que, na América Latina, relacionou ciência e progresso a serviço do projeto político e econômico das elites governantes.⁶² Como ressalta Bernardo Subercaseaux, se até a década de 1850 as liberdades políticas foram o indicador da proximidade com o ocidente, posteriormente seria a fé ilimitada na ciência aquela que, para essa elite, permitiria a vinculação das nações pós-coloniais com os novos centros irradiadores de progresso – Inglaterra, França e Estados Unidos; relação materializada em avanços quantificáveis, mensuráveis pela “quantidade de trilhos, edifícios e telefones”.⁶³

A partir da perspectiva que relaciona modernidade e mobilidade, a participação desses empresários no negócio ferroviário foi fundamental, uma vez que os incluía em uma experiência tecnológica que possibilitava, como nunca antes, a aniquilação do espaço pelo tempo na redução das distâncias físicas e mentais entre as nações de ambos os lados do hemisfério, graças às possibilidades do maquinário moderno.⁶⁴ Além disso, a ferrovia representava uma ponta de lança para que fosse possível se aventurar em novas áreas de interesse comercial, especificamente no setor de serviços públicos e de infraestrutura urbana. Nas palavras de Luis Ortega, “os trens a vapor possibilitaram não apenas que as locomoções fossem mais rápidas, mas também contribuíram para a criação de novas atividades na produção de bens e serviços e na criação de novos mercados”.⁶⁵

Será justamente a Empresa del Ferrocarril del Sur (EFS), responsável por conectar a capital com várias províncias do sul, através de suas máquinas a vapor, quem construiria, em 1857,

⁶⁰ NAZER, Ricardo. *José Tomás Urmeneta: un empresario del siglo XIX*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1994, p.68.

⁶¹ *Ibid.*, p.73.

⁶² LEYTON, César; HUERTAS, Rafael. “Reforma urbana e higiene social en Santiago de Chile: La tecno-utopía liberal de Benjamín Vicuña Mackenna (1872-1875)”. *Dynamis*, 2012, vol. 32, no 1, p.22.

⁶³ SUBERBASEAUX, Bernardo. *Historia de las ideas y la cultura en Chile (desde la Independencia al Bicentenario)*. Vol.1, Santiago: Universitaria, 2011.cit., p. 189.

⁶⁴ SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The railway journey: The industrialization of time and space in the nineteenth century*. University of California Press, 2014.

⁶⁵ ORTEGA, op.cit., p. 92.

uma dupla linha de trilhos na Alameda de las Delicias – principal artéria urbana – para que circulasse um bonde arrastado por cavalos.⁶⁶ Em um contexto de crescimento econômico e com o apoio do governo de Manuel Montt Torres (1809-1880) – quem promoveu uma série de medidas favoráveis ao empresariado, entre as quais se destaca a Ley de Sociedades Anónimas [Lei de Sociedades Anônimas] (1854) – a EFS construiu o chamado “Ramal de la Cañada”,⁶⁷ destinado a transportar passageiros e mercadorias do centro da cidade até a Estación Central, em um percurso de ida e volta que tinha a extensão de aproximadamente 6 quilômetros.⁶⁸

Figura 1 – Inauguração dos ‘Carros de sangue’. Vizcarra. Aquarela. C.1900

Fonte: *Imágenes de la Universidad de Chile*.

⁶⁶ No Rio de Janeiro, o primeiro bonde de tração animal circulou em 1859, enquanto que em Buenos Aires o mesmo ocorreu em 1863. Em relação a outros países da América Latina, cabe destacar o caso do México, que contou com o primeiro bonde puxado por cavalos da região, inaugurando seu serviço no ano de 1858, alguns meses antes que no Chile.

⁶⁷ *Cañada* é um espaço de terra que geralmente se encontra entre duas alturas pouco distantes entre si (RAE). Em português: canhada ou baixada. A Alameda de las Delicias, artéria fundamental para o traçado histórico de Santiago, foi nomeada durante a Colônia como *cañada*, por sua forma e composição. Bernardo O’Higgins, uma vez avançado o processo de independência ordenou, em 1822 remodelar esse caminho com a finalidade de transformá-lo em um bulevar, instalando, para tal, uma fileira de árvores (álamos) que o separavam em uma via dupla, melhorando o trânsito de veículos, animais e pedestres. Foi nessa ocasião que mudou seu nome oficialmente de Cañada de San Francisco para Alameda de las Delicias, atualmente Alameda General Bernardo O’Higgins.

⁶⁸ Tercer Informe Anual de la Junta Directiva del Ferro-carril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa, 1858, p.3.

O primeiro bonde de Santiago e da América do Sul está ligado, em suas origens, à chegada da locomotiva a vapor, por conta disso seu desenvolvimento comercial é subsidiário do transporte ferroviário interurbano. Como afirma María Alliende, “essa linha era um produto direto da Ferrocarril del Sur, fazendo parte dessa empresa e sendo operada por ela”.⁶⁹ A EFS era uma sociedade mista que contava com fundos do Estado e ações controladas por membros da nova classe empresarial chilena. Entre os acionistas que comandaram a construção do Ramal de la Cañada estão Emeterio Goyenechea Gallo, Matías Cousiño, Javier Errázuriz Sotomayor, Domingo Matte e José Tomás Urmeneta.⁷⁰ O nome deste último, presidente do Conselho Diretor por vários períodos, é significativo, uma vez que foi um dos principais expoentes da geração de jovens capitalistas que surgiu no contexto da inserção do país no circuito da economia internacional.⁷¹

Ao estudar os bondes do México, Georg Leidenberger identifica antecedentes no que concerne aos empresários que gerenciavam seu desenvolvimento na capital asteca, os quais possuíam várias características de classe em comum com seus congêneres sul-americanos. O autor ressalta que “o transporte sobre trilhos no Vale do México foi estabelecido graças às iniciativas de um grupo relativamente pequeno de homens que pertenciam à elite do país. Para eles, o negócio do transporte era uma das muitas atividades comerciais, já que costumavam investir em múltiplos setores da economia, como mineração, agricultura comercial, manufatura e finanças”.⁷² No México, a expansão da rede ferroviária de mulas foi caracterizada pela presença simultânea de investidores que estenderam suas linhas em diferentes direções da área metropolitana.⁷³ Em Santiago, diferentemente do que ocorreu em outras cidades latino-americanas, não houve concorrência na exploração dos bondes de sangue durante o século XIX.⁷⁴ A principal coincidência entre os empresários chilenos e os do país do Norte é, sem dúvida, a sua visão expandida a respeito das possibilidades de capitalização que a crescente necessidade de mobilização urbana lhes traria, sobretudo se considerarmos a especulação sobre as terras, o que geralmente acompanhou a extensão das linhas de bonde para a periferia.⁷⁵

⁶⁹ ALLIENDE, María Piedad. “La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913”. *Revista Austral Ciencias Sociales*, 2001, Nº.5, p. 150.

⁷⁰ Para mais detalhes sobre as fortunas dos empresários chilenos durante o século XIX, ver: SALAZAR, op.cit.

⁷¹ NAZER, op.cit., p.68.

⁷² LEIDENBERGER, op.cit., p.46.

⁷³ Ibid., p.21.

⁷⁴ É possível citar, além a Cidade do México, as cidades de Buenos Aires, Rio de Janeiro e São Paulo. MORRISON, Allen. *The tramways of Brazil: A 130-year survey*. Bonde Press, 1989; WERCKENTHIEN, op.cit.

⁷⁵ A partir da década de 1860, em grande parte graças à incipiente acessibilidade proporcionada pelos carros de tração animal, também foram construídas habitações para os novos segmentos sociais que chegavam. O empresário Domingo Ugarte, pensando na classe média, criou a Villa Ugarte, localizada perto da Estação Central. Essa Villa,

Mapa 1 - Traçado do *Ramal de la Cañada*, primeira e única linha de tração animal em circulação entre os anos 1858-1872. A *Estación de Ferrocarriles* está à extrema esquerda da figura.

Fonte: Álvaro Salas. “El tranvía de sangre: fisonomía revelada por la reconstrucción del Plano de Santiago de Bertrand (1890)”.

O propósito comercial da exploração do sistema de bondes a encargo da EFU foi auxiliar um tipo de mobilidade restrita e funcional, estabelecendo uma rota de aproximação para os passageiros que precisavam pegar os trens na Estação. O horário de funcionamento dos carros foi regularizado em função do serviço das ferrovias, circulando entre 8:00 e 20:00, com uma periodicidade de 15 minutos. O objetivo comercial inicial foi rapidamente superado, já que os próprios passageiros, através da realização de múltiplas viagens de bonde com fins diversos, foram aqueles que atribuíram valor a esse veículo como meio de transporte público.⁷⁶

conforme especifica Armando de Ramón, “foi uma das mais extensas, já que formou o vasto bairro que foi construído ao sul da Alameda, entre o Callejón del portugués (Abate Molina) e a Calle de los hermanos Ugarte (atual Calle San Afonso), chegando em sua fronteira sul até o Callejón de los Patos (hoje Antofagasta)”. DE RAMÓN, Armando, “Historia de una periferia urbana. Santiago de Chile 1850-1900”, Historia, Santiago, N°20, 1985, p.217. Historia, Santiago, N°20, 1985, p.217. Sobre o desenvolvimento histórico da área que circunda a Estação Ferroviária na ocasião da chegada do primeiro bonde puxado por cavalos, ver: DE RAMÓN (2007), op.cit., p 144.

⁷⁶ A seguir, o detalhe do número de passageiros transportados nos primeiros anos pelo Ramal de la Cañada: 1858: 46.223; 1859: 279,534; 1860: 382,440. Memorias Empresa Ferrocarril del Sur del Ferrocarril del Sur, 1858-1860.

Cabe destacar que essa linha não se destinava apenas aos passageiros que embarcariam na ferrovia, mas ao público em geral. Allen Morrison observa que “ao contrário de linhas semelhantes construídas na década de 1860 na Argentina, [...] aceitou todos os passageiros, e não apenas aqueles que chegavam ou seguiam viagem em trens de longa distância.”⁷⁷ Assim, os empresários que dirigiam o Ramal de la Cañada estenderam a oferta de transporte a uma população crescente e heterogênea que se locomovia para a região oeste da capital, por várias razões, seja para embarcar nos trens, trabalhar, chegar em suas casas, ter acesso ao comércio que começava a crescer em torno da Estação ou desfrutar dos panoramas recreativos que essa ainda semirrural parte da cidade oferecia, especialmente durante o verão.⁷⁸

Administrativamente, a EFS possuía uma estrutura simples, baseada em um Conselho Diretor liderado por um presidente eleito pelos membros da direção e respaldado pelos acionistas. As ordens técnicas e comerciais relacionadas ao sistema de ferrovias, assim como do bonde, eram executadas pelo engenheiro-chefe, quem possuía amplas capacidades. Por ser uma empresa dirigida por investidores sem experiência prévia na gestão do negócio do transporte urbano, cometeu erros que tiveram um custo significativo, não apenas em termos econômicos, mas também no desenvolvimento da mobilidade urbana. O primeiro informe à direção da EFS registra que os problemas atuais da administração “devem ser atribuídos pelos acionistas à falta de perícia e de experiência em uma empresa que é nova para nós”.⁷⁹ Uma das principais dificuldades esteve relacionada ao fato de que as permissões para a construção do Ramal de la Cañada foram concedidas informalmente, ou seja, não existiu um contrato que regularizasse o uso da principal avenida da cidade para a mobilização coletiva de passageiros. Embora os responsáveis por levar a cabo essa obra percursora tenham sido os representantes de uma classe que renegava os vícios do mundo pré-moderno, na prática, estes foram agentes que pertenciam à estrutura sociopolítica da capital chilena, ainda moldada por padrões tradicionais, em que

⁷⁷ MORRISON (2008), op.cit., p.57.

⁷⁸ Acerca da evolução socioespacial da região onde se localizava o terminal em que chegavam os trens e bondes, Patricio Basaez e Ana Maria Amadori apontam: “A localização da Estación Central [...] mudou lentamente o caráter rural do setor, que se transformou em uma zona incrementada com comércio, hotéis, pousadas, pensões e moradias. De certa maneira, transformou-se na porta de entrada a Santiago para aqueles que vinham de Valparaíso ou do sul do país, e também foi local de moradia para quem chegava para viver na cidade sem ter um destino definido. [...] tanto as atividades que se desenvolveram nessa área quanto o nível socioeconômico daqueles que a habitaram comprometeram os setores mais menosprezados da sociedade santiaguina de meados do século passado [XIX]”. BASAEZ, Patricio; AMADORI, Ana María. *Estación Central. Estación Mapocho. Construcciones Ferroviarias en Santiago*. Santiago: Universidad de Chile, 1995, p. 41.

⁷⁹ Primer Informe Anual de la Junta Directiva del Ferro-Carril del Sur presentado a los Accionistas de esta Empresa. Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1856, p. 3

conceitos como a honra, a palavra e os laços de fraternidade eram suficientes para legitimar qualquer projeto.

A passividade da EFS no momento de legalizar sua incursão no negócio do transporte público, somada à inexistência de uma política pública nessa área, manteve a iniciativa pioneira de trazer bondes para a cidade de Santiago em status de ilegitimidade. Essa situação transformou-se em um problema maior quando, na década de 1860, a prefeitura decidiu concessionar formalmente a construção de uma ferrovia urbana de tração animal que servisse a população da cidade pelos próximos 30 anos. Em 1864, Hery Meiggs, empresário estadunidense radicado no Chile que conhecia o funcionamento da burocracia estatal, comprometeu-se a implantar o sistema de transporte sobre trilhos que o município desejava, sob condições que seriam estipuladas no primeiro contrato da rede de bondes assinado entre um investidor privado e a autoridade local.⁸⁰

Diante das reclamações da EFS, que perdia seu direito sobre o Ramal de la Cañada, e o surgimento de novos desafios profissionais no Peru, Meiggs desistiu de cumprir os compromissos acordados com o município, cedendo a essa sociedade o privilégio de explorar a rede de bondes que pretendia construir em Santiago.⁸¹ A transferência de direitos e obrigações foi realizada no ano de 1872, data em que foi concretizada a primeira extensão de linhas até a Plaza de Armas e o Mercado Central da cidade, dois pontos fundamentais para o desenvolvimento do tecido urbano. Essa data mostra-se tardia, considerando que, já em 1860, a EFS havia proposto ampliar a circulação da rota pioneira.⁸² O certo é que os problemas na gestão tiveram como consequência o atraso na ramificação do transporte urbano sobre trilhos, situação que repercutiu negativamente nos fluxos de mobilização de passageiros durante o terceiro quartel do século XIX.

No ano de 1873, os acionistas da EFS se viram obrigados a vender ao Estado sua representação na administração dos trens que haviam construído, após o presidente Federico Errázuriz Zañartu, representante do bloco político dos liberais, estabelecesse a estatização da rede ferroviária. Os empresários, que ficariam unicamente com as linhas dos bondes, constituíram uma nova sociedade, dessa vez dedicada exclusivamente ao transporte coletivo de passageiros

⁸⁰ Para mais informações sobre a figura de Henry Meiggs e as vicissitudes de sua chegada ao Chile, ver: STEWART, Watt. “Henry Meiggs, un Pizarro yanqui”. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 1954, vol. 21.

⁸¹ Ainda não foram identificadas as causas exatas que levaram Henry Meiggs a ceder sua participação no contrato que mantinha com a prefeitura para a construção de uma ferrovia urbana em Santiago. No entanto, é possível considerar como antecedente o fato de que o empresário tinha planos importantes no Peru, para onde viajou em 1865 a fim de construir ferrovias e investir na especulação das terras urbanas. *Ibidem*.

⁸² Quinto Informe Anual de la Junta Directiva del Ferro-carril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa, 1860.

nas margens da cidade: a Empresa del Ferrocarril Urbano (EFU). Esta seria a responsável por cumprir o contrato de 1864.⁸³

A EFU constituiu uma sociedade anônima com capital inicial de 1.500.000 pesos representado por 3.000 ações.⁸⁴ Em sua equipe manteve vários dos investidores que haviam participado da EFS, além de outros novos, pertencentes à classe proprietária beneficiada pela expansão espacial e demográfica da cidade, que se organizaram sob a promessa de apresentarem um avanço material e cultural concreto para a sociedade. A cooperação dos capitais provenientes do setor bancário mostrou-se fundamental nessa iniciativa. A família Matte, que possuía cargos políticos relevantes e trajetória como acionista do Banco Matte i Cia., adquiriu parte ativa na direção da nova empresa.⁸⁵ Vários de seus membros foram presidentes da diretoria; a imprensa, especialmente aquela satírica, não hesitou em identificá-los como os proprietários dos bondes quando precisou buscar os responsáveis pelas deficiências dos serviços.⁸⁶

A EFU foi dirigida por um Conselho de sete membros eleitos entre os participantes da junta de acionistas. Contava com um presidente e um vice-presidente que coordenavam a transmissão das disposições gerais do Conselho à principal figura da empresa: o Superintendente. Este

⁸³ Esse contrato estabelecia que a Prefeitura de Santiago concedia “permissão por um período de trinta anos para construir e usar vias férreas em todas as ruas de Santiago e seus arredores”, devendo o empresário titular ou seus sucessores, instalar no mínimo 30 milhas de vias de bonde no período durante o qual o acordo tivesse validade. Além disso, o documento estipulava uma série de prerrogativas e obrigações que buscavam regular: o uso comercial das ruas para a implantação das linhas ferroviárias; a manutenção do espaço público em que o traçado dos bondes interviria; o pagamento ao município por milhas percorridas e carros em circulação; a fixação de tarifas por todo o período que durasse o contrato (5 centavos para a primeira classe e 2.5 centavos para a segunda classe); a promessa de compra e venda entre as partes para a aquisição das linhas, bem como todo o equipamento da empresa, uma vez expirado o contrato, o qual deveria ser pago pelo município através de bônus em no máximo de 10 anos; a isenção de impostos de importação sobre os materiais necessários para a construção e manutenção da ferrovia urbana em questão; a isenção das taxas de exportação do dinheiro com que tais insumos seriam pagos; redução do valor do frete para a transferência interna de materiais desde o local de chegada até seu destino na cidade de Santiago; arrendamento de terrenos municipais para construção de infraestrutura; bem como regras de trânsito no interior da cidade, com o intuito de harmonizar a coexistência dos bondes com pedestres e outros veículos. Cumprido o prazo de vigência do contrato que entrava em vigor em 1867, depois de que fossem entregues as primeiras 15 milhas de trilhos, o empresário, ou quem se fizesse credor de seus direitos e obrigações, devia vender os bondes e a infraestrutura necessária para sua circulação à prefeitura. *Breve Exposición de los Antecedentes del Ferrocarril Urbano de Santiago que se propone construir don Enrique Meiggs*. Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1865.

⁸⁴ O capital da empresa chegou a \$ 2.700.000 em 1894.

⁸⁵ Essa família, importante na esfera financeira nacional, facilitou empréstimos à EFU e arrecadou parte de sua renda como amortização de dívidas. A emergência das casas bancárias no Chile remonta ao ano de 1855, data em que “foram criados os primeiros bancos permanentes com moeda fiduciária: o Banco Edwards, de Valparaíso, primeiro do Chile, e os de Ossa e de Matte em Santiago, cujo funcionamento, assim como o dos que o seguiram, esteve regulado pela Ley General de Bancos [Lei Geral de Bancos] de 1860”. AGUIRRE, Beatriz; CASTILLO, Simón. “Para una comprensión del espacio público urbano en Santiago de Chile: la segunda mitad del siglo XIX y la época del Centenario”. Documento interno para discusión, Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje, Universidad Central, Santiago, 2002.

⁸⁶ PALMA, Daniel. “Las Andanzas de Juan Rafael Allende por los ‘palacios marmóreos’ y las cazuelas deleitosas. Santiago de Chile 1880-1910”, *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, N°XIII, Vol.1, 2009.

tratava-se de um elemento chave para os vínculos estabelecidos entre os empresários, a opinião pública e a autoridade local. Diferia do gerente moderno, já que, sob o seu controle, encontravam-se uma gama enorme de assuntos – tráfego, recursos humanos, informes financeiros, vínculos com a prefeitura etc. – superando amplamente as atribuições e responsabilidades desse cargo no modelo de direção estabelecido em organizações posteriores.

Segundo os Estatutos da EFU estabelecem, sua constituição buscava a obtenção dos seguintes objetivos: 1º Explorar as linhas de ferrovias urbanas existentes em Santiago; 2º Construir novas linhas nas cidade de Santiago e seus subúrbios; 3º Adquirir os bens móveis e imóveis necessários para a exploração do negócio.”⁸⁷ A decisão de ampliar a rede de bondes, levando-os até as margens da cidade, é significativa, já que, com ela, a empresa assumia programaticamente a tarefa de proporcionar acessibilidade aos assentamentos localizados a maior distância do centro comercial e administrativo, ao mesmo tempo em que transformava em mercadoria o acesso à mobilidade da população ao interior do espaço urbano. Isso ocorria em um período marcado pelo aumento contínuo da população de Santiago,⁸⁸ assim como pelo impacto de uma das maiores crises econômicas do século XIX (1873 e 1878), o que representou um obstáculo importante para a administração.⁸⁹ Em 1877, o Superintendente da EFU manifestava à junta de acionistas:

Se levarmos em conta o notório estado de pobreza que afeta o país, responsável por diminuir, dia a dia, não apenas a arrecadação desta empresa, mas também a das demais ferrovias, inclusive a da Ferrovia Urbana de Valparaíso, será possível ver que, se o presente resultado não satisfaz as aspirações dos senhores Acionistas, não há culpa alguma desta Administração.⁹⁰

⁸⁷ Estatutos Reformados de la Empresa del Ferrocarril Urbano de Santiago, 1879.

⁸⁸ Entre os anos 1875 e 1895 a população de Santiago praticamente duplicou, passando de 129.807 a 256.403. Entre os fatores que definiram o aumento da população, conta a importante oferta de trabalho que o desenvolvimento da atividade industrial produziu na cidade, assim como o da mineração na zona da cordilheira. Também foi relevante a execução prolongada de obras ferroviárias e a construção de novas obras públicas – a canais de irrigação, reparação de caminhos, ampliação da rede de água potável etc. DE RAMÓN (1985), op.cit.

⁸⁹ Igor Goicovic e Nicolas Corvalán a esse respeito destacam: “Por volta de 1873-78 duas crises se entrecruzam: a crise superficial (monetária) e a crise profunda (estrutural). O esgotamento do modo de produção colonial e sua substituição por um novo tipo (capitalista) ocorrerá em nosso país por volta de 1860-80. Essas décadas presenciaram numerosas mudanças econômicas e sociais: agrárias, mineradoras e industriais”. GOICOVIC DONOSO, Igor; CORVALÁN PINO, Nicolás. “Crisis económica y respuesta social: el movimiento urbano artesanal. Chile 1873-1878”. *Última Década*, 1993, Nº1, p.1.

⁹⁰ Séptima Memoria presentada por el Directorio de la Compañía del Ferrocarril Urbano de Santiago a la Junta Jeneral de Accionistas en agosto de 1877, p.10.

A ampliação dos percursos dos bondes contemplou a instalação, em fevereiro de 1875, da linha Yungay,⁹¹ através da qual esse veículo aproximou-se de um setor amplamente povoado, de origem social heterogênea, composto fundamentalmente por famílias das novas classes médias urbanas e das camadas mais pobres.⁹² Do mesmo modo, a linha incentivou a concentração de atividades produtivas na área, já que diversas instalações industriais que congregavam um número crescente de operários instalaram-se nas proximidades das vias da ferrovia urbana.⁹³ A inauguração do percurso foi planejada em função da abertura da Exposição Internacional, realizada no dia 6 de setembro de 1875 na Quinta Normal de Agricultura.⁹⁴ Como aponta Luis Ortega, “os deslocamentos foram um dos mais importantes fatores responsáveis pela mudança na percepção do tempo, espaço e destino do país. Tais mudanças ficaram registradas em diferentes manifestações e eventos organizados pela elite”, entre eles o mais “ambicioso e transcendente” foi a Exposição Internacional de 1875, na qual foram divulgados os avanços técnicos e industriais que o país havia alcançado desde a independência; instância onde os “grupos dirigentes chilenos fizeram uso da ocasião para fazer um balanço das conquistas de modernização, bem como para explicar sua visão de futuro.”⁹⁵

O edifício onde se realizou o evento adquiriu relevância como parte do projeto que buscava traduzir espacialmente os desejos de progresso e civilização, função reafirmada em 1876, quando passou a albergar em suas dependências o Museu Nacional de História Natural, fundado pelo francês Claude Gay (1800-1873). Dessa forma, a EFU, ao conectar o eixo político da cidade, localizado no quadrilátero histórico de povoamento, com esse centro cultural e pedagógico, construído no extremo oeste da capital, contribuiu, por meio da sincronização de seus objetivos comerciais com a agenda modernizadora do Estado, com a materialização do ideário cultural de nação cunhado pelos governos liberais.

⁹¹ Essa linha circulou pela zona oeste da capital, transitando pela Alameda de Matucana, para depois passar pelas ruas San Pablo, Rosas, com trilha paralelo pelas ruas Catedral e Chumbuco, até a Estación Central. ANSART, Ernesto. *Plano de Santiago*, 1875.

⁹² Alguns dos habitantes mais despossuídos da cidade, localizados nas imediações do Rio Mapocho – onde se encontrava a Población Portales, limitrofe à Calle San Pablo – haviam sido favorecidos com as possibilidades de mobilidade oferecidas por essa linha.

⁹³ MARTÍNEZ, Mariano. *Industrias santiaguinas*, Santiago, Imprenta y Encuadernación Barcelona, 1896.

⁹⁴ A Ferrovia Urbana preparou-se para transportar um grande número de passageiros que eram esperados para conhecer os resultados da mostra. Um ano mais tarde, a diretoria da empresa lamentava que “o fluxo de passageiros da linha Yungay não obtivera o aumento que se esperava com a Exposição Internacional. Apesar da atenção que se prestou em relação a tal e dos pequenos trabalhos que foram executados com a previsão de um aumento extraordinário, superou-se muito pouco o trânsito ordinário que lhe é peculiar”. Cuarta Memoria del Ferro-Carril Urbano de Santiago, 1876, p.8.

⁹⁵ Ibid., p.115-116.

No mesmo dia em que se inaugurava a Exposição Internacional, a EFU entregava ao público duas novas linhas, a da Recoleta e da Cañadilla, ambas extensões da linha do Matadero, na zona sul de Santiago.⁹⁶ O bonde de tração animal transformou-se em um fator de valorização para os terrenos dessa região, cujos proprietários subdividiram e arrendaram a famílias populares em busca de moradia. Para tal, utilizaram o chamariz do transporte; assim, o confirma um anúncio publicado em *El Ferrocarril*, no dia 26 de junho de 1874, onde se ofereciam “lugares ‘para pobres’ na Calle de Chiloé”, que possuíam a vantagem de estarem localizados “sobre a linha da ferrovia de San Diego”.⁹⁷

No início da década de 1880 os percursos se ramificaram na direção da periferia leste da capital. Em 1885, estabeleceu-se uma linha que chegava a Providencia, antigo Camino de las Condes, região que experimentaria um importante desenvolvimento a partir do início do século XX.⁹⁸ No decorrer dos anos 1890, foram criadas 25 linhas destinadas a cobrir os pontos mais distantes da capital⁹⁹, entre as quais figuravam, além das já mencionadas, as rotas de Camino de Apoquindo, Tobalaba e Los Guindos. A maioria desses percursos tinha como ponto de partida a Plaza de Armas, o que ocasionou, conforme se analisará no capítulo II, sérios problemas no trânsito da cidade.¹⁰⁰

⁹⁶ O trajeto da Cañadilla aproximou-se à fronteira com duas populações pobres de ultra Mapocho, as populações Ovalle e Echazzereta, localizadas fora dos limites urbanos estabelecidos pelo caminho de circunvalação. DE RAMÓN (1985), op.cit., p.275 Na direção sul, a linha de Matadero avançava até o 6^a Distrito Rural, pela Calle San Diego, para em seguida regressar na direção norte pela Calle Chiloé e Calle Magallanes. ANSART, op.cit. Essa linha transitava pelas imediações das populações Matadero, Convertillo e Hurtado, formadas durante a década de 1870 nos arredores do matadouro. DE RAMÓN (1985), op. cit., p. 275.

⁹⁷ Cfr. ROMERO, Luis Alberto, *¿Qué hacer con los pobres? Elite y sectores populares en Santiago de Chile 1840-1895*, Santiago, Ariadna Ediciones, 2007, p. 161.

⁹⁸ Como explica Patricio Gross, a linha de Providencia pode ser destacada como a primeira que abandonou o perímetro definido pela cidade projetada por Benjamín Vicuña Mackenna. Traçada inicialmente até Cajitas de Agua (início da Calle Providencia), prolongou-se, em meados de 1885, uns mil metros na direção oriente, até a Casa de Huérfanos, outorgando serviços à população camponesa residente e comunicando o centro da cidade com estabelecimentos importantes. GROSS, Patricio (et al.), *Imagen ambiental de Santiago 1880-1930*, Santiago: Universidad Católica de Chile, 1984, p.206.

⁹⁹ Ibid., p. 208.

¹⁰⁰ ERRÁZURIZ, (2010 a), op.cit.

Além de ampliar sua rede, a EFU estendeu o horário de circulação de seus carros entre as 06:00 e as 00:00 horas.¹⁰¹ Apesar da crise econômica pela qual atravessava o país, o fluxo foi positivo, sendo que o número de passageiros transportados por ano aumentou de 6.000.000, em 1874, a 21.000.000, em 1894.¹⁰² O horário diurno dos itinerários (6:00– 22:00) demonstra o protagonismo crescente que adquire a jornada produtiva da população na oferta do transporte público para o centro da cidade. Com o amanhecer, entravam em funcionamento oficinas e fábricas, iniciava-se também a rotina do comércio; compareciam empregados, operários e peões a fim de inaugurar um novo dia, no qual deviam realizar deslocamentos que abrangiam cada vez maiores distâncias. Já o horário noturno, por sua vez, estendeu-se até meia noite, servindo não apenas aos habitantes mais festivos da cidade, mas também ao público que consumia a oferta de um circuito artístico cada vez mais dinâmico.¹⁰³ Nos arredores do Teatro Municipal, assim como de outras casas de espetáculo que ficaram conhecidas por oferecer peças dirigidas aos filhos e filhas da população, foram posicionados bondes que esperavam a saída dos espectadores noturnos. À medida que a cidade oferecia diversas alternativas culturais e captava um público mais numeroso, o horário noturno dos carros foi dilatado.¹⁰⁴ Em 1890, a EFU estendeu seu serviço até as 5:00 da manhã, satisfazendo as necessidades de mobilização dos habitantes da capital chilena praticamente durante as 24 horas do dia.¹⁰⁵

¹⁰¹ O horário era estabelecido semestralmente, levando em conta as estações de verão e inverno. Durante esta última, os percursos começavam às 07:00 da manhã.

¹⁰² Memorias de la EFU, 1874-1894.

¹⁰³ CORNEJO, Tomás. *Circuitos culturales y redes sociales en Santiago de Chile (1880-1910). Un análisis microhistórico*. Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, 2012.

¹⁰⁴ Ibidem.

¹⁰⁵ O preço do serviço até as 05:00 da manhã era duplicado, e as tarifas de primeira e segunda classe custavam 20 e 10 centavos respectivamente.

Mapa 2 - Mapa de Santiago 1895. Nicanor Bolaño.

Os traços coloridos mostram os percursos das principais linhas que circularam pelas ruas de Santiago com suas ramificações de conexão.

- Línea de la Alameda
- Línea Estado-Ahumada
- Línea Yungay
- Línea Recoleta
- Línea Cañadilla
- Línea Huérfanos
- Línea Agustina
- Línea Libertad
- Línea de la Maestranza
- Línea Providencia
- Línea Carmen
- Línea Santa Rosa
- Línea Matadero
- Línea Nataniel Duarte
- Línea Parque Cousiño
- Línea Ñuñoa
- Línea Guerrero
- ▲ Plaza de Armas

O contrato do ano de 1864, documento que reunia os termos para exploração do bonde de sangue até 1897, segundo o acordo entre Henry Meiggs e a prefeitura, foi o pilar legal da complexa relação entre o capital privado investido no negócio do transporte público sobre trilhos e a autoridade local. No início, a prefeitura considerou que tal contrato assegurava “condições altamente benéficas para a comunidade”.¹⁰⁶ No entanto, o entusiasmo inicial se viu rapidamente enfraquecido pelas evidências de um serviço que não havia enchido, como se esperava, os cofres municipais, nem contentava a demanda crescente dos usuários. Na prática, a mercantilização da mobilidade urbana não havia respondido às expectativas da autoridade

¹⁰⁶ Breve exposición de los antecedentes del Ferrocarril Urbano de Santiago que se propone construir don Enrique Meiggs. Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1865, p.3.

que, frente à ausência de recursos próprios para avançar em sua modernização, teve de conciliar suas ideias sobre o futuro da cidade com a primazia de um modelo que deixava a satisfação das necessidades de seus habitantes a encargo do mercado.¹⁰⁷ Assim, a desilusão ocasionou inúmeros casos de controvérsias que foram aprofundando a relação de hostilidade com empresariado local encarregado de prover a população de transporte público.

Uma das principais críticas à EFU feitas pela autoridade foi que cada uma das extensões mais importantes dos percursos do bonde havia sido precedida por fortes tensões e falta de vontade em satisfazer as necessidades da população. O problema baseava-se no fato de que a empresa não havia sido sistemática na ampliação dos trajetos e, quando o fez, teria sido sob pressão. A prefeitura havia sido obrigada a forçar a construção de novas linhas, seja abrindo licitações para que concorressem outros interessados que poderiam disputar o mercado de passageiros com a EFU, seja recorrendo a ações legais para a abertura de percursos como compensação ao não cumprimento de alguma cláusula do acordo vigente. Embora o contrato não estabelecesse o monopólio sobre o uso das ruas, assegurava o privilégio dos capitais inicialmente comprometidos com a construção da ferrovia urbana, razão pela qual, na prática, não existisse a possibilidade de concorrência comercial. Ainda que a fórmula do monopólio, característica da história do bonde no Chile, tenha sido um estímulo para os investidores e tendeu a manter estável o financiamento do setor, também foi alvo de múltiplas polêmicas que envolveram não apenas o empresariado e a autoridade local, mas também a classe política, a imprensa e os usuários.

Em 1884, a tensa relação entre a EFU e a prefeitura não apenas ganhou proporções judiciais, mas também convocou amplamente a opinião pública. Esse ano, a prefeitura licitou a construção de novos percursos pelas ruas onde circulavam bondes. Isso após constatar que a ferrovia urbana ainda não chegava aos bairros mais afastados da capital, como acontecia em outros países, conclusão que se chegou ao serem analisados os casos da Argentina, Uruguai e

¹⁰⁷ Jordi Borja analisou as debilidades dos governos locais na América Latina considerando a inexistência de uma democracia local nos povoados coloniais como ponto de origem histórico. A respeito das consequências de tais debilidades nas formações sociais urbanas, o autor afirma: “Os governos locais não atuam quase nunca como agentes do desenvolvimento [...] são quase sempre gestores pouco eficientes (economicamente) e eficazes (socialmente) dos serviços destinados ao bem-estar da população e ao funcionamento da cidade [...] esses aspectos negativos são singularmente agravados pela escassez de recursos [...] Tais administrações locais não estão em condições de controlar o fenômeno urbano (cidades em que crescem rapidamente) nem de responder minimamente às demandas da população”. BORJA, Jordi. “Pasado, presente y futuro. De los ‘gobiernos locales en América Latina’, en HARDOY, Jorge; MORSE, Richard. *Repensando la ciudad de América Latina*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988, p.29-30.

de algumas cidades da Europa.¹⁰⁸ Apesar dos evidentes progressos viários incorporados às propostas de empresários independentes que responderam ao chamado do município, a concessão acabou sendo a atribuída à EFU, que, diante da ameaça de ganhar competidores, realizou sua própria oferta, fazendo valer seu privilégio e deslocando no caminho os competidores que queriam participar do negócio do transporte público.¹⁰⁹ A imprensa participou da polêmica acusando, em primeiro lugar, a EFU de exercer prerrogativas inaceitáveis que prejudicavam o progresso da cidade e, em segundo lugar, a prefeitura de avalizar essa imposição ao aceitar passivamente uma situação claramente daninha ao bem-estar da população de Santiago.¹¹⁰

Por outro lado, a prefeitura manifestou-se desconforme com o que considerou falta de seriedade na resposta da empresa, quando esta deveria cumprir com suas responsabilidades contratuais. As multas pelo atraso na entrega das linhas foram habituais. Outra causa de queixas esteve relacionada às piores condições em que o serviço era realizado. Em 1888, o vereador Sr. Fierro, chamava a atenção, durante uma sessão municipal, “para os abusos que são cometidos [...] ao aceitar-se maior número de passageiros do que o bonde comporta comodamente, contendo grades em péssimas condições e fazendo o serviço irregular pela escassez de carros e demora com que são feitas as corridas”.¹¹¹ Às queixas atuais adicionou-se o mal-estar pela inexistente inovação do sistema desde sua colocação em funcionamento, situação exemplificada pelo rudimentar sistema de pagamento empregado, que recolhia fichas de borracha no lugar de dinheiro como forma de pagamento, o que contribuía para diversas irregularidades.

Outro fator de tensão foi a incapacidade que os empresários mostraram no momento de evitar conflitos que punham em risco a segurança pública e o normal funcionamento do trânsito.

¹⁰⁸ Três propostas seriam apresentadas, a do Sr. Belaustegui, a do Sr. Riesgraf e uma da própria empresa questionada. As duas primeiras ofereciam benefícios concretos à mobilidade, incluindo avanços técnicos como “linhas de via estreita com trilho de aço no nível do pavimento” e a utilização de carros mais “estreitos e ligeiros”. A oferta buscava superar a técnica e a infraestrutura que a EFU dispunha, já que esta utilizava uma via de 1 metro 7/100” e carros pesados de “2 metros 35/100 de largura”. Dificultando o trabalho de tração dos cavalos e o trânsito nas ruas de pouca amplitude. Archivo Municipalidad de Santiago, 1884, vol. 316.

¹⁰⁹ Os representantes da prefeitura argumentaram que, em conformidade com o que foi disposto no contrato, ou se negava a permissão aos novos requerentes ou se concedia que eles, conjuntamente com a Empresa, estabelecessem linhas nas mesmas rotas “esta última opção não pode ser permitida, já que a maior parte das ruas de Santiago são bastante estreitas e que não há atualmente nenhuma necessidade de servir um mesmo bairro com duas linhas, levando em conta a população da cidade”. Archivo Municipalidad de Santiago, 1884, vol. 318.

¹¹⁰ A esse respeito, ver exemplares do diário *El Ferrocarril* impressos durante os meses de maio e junho de 1884.

¹¹¹ Archivo Municipalidad de Santiago, 1888, vol. 330. Em 1891, outro vereador informava ao conselho que os carros que transitavam pela Alameda deveriam circular a cada dois minutos, porém costumavam demorar até dez ou quinze minutos, o que trazia graves prejuízos à população. Chamava a atenção, além disso, para o mal estado em que se encontrava o pavimento de algumas ruas pelas quais corria o bonde devido à falta de manutenção, algo que deveria ser de responsabilidade da EFU, segundo estabelecido em contrato. Archivo Municipalidad de Santiago, 1891, vol. 200.

Algumas decisões da EFU provocaram massivos protestos sociais, sendo o aumento da tarifa um dos principais motivos. O “quebra quebra” de 1888 foi sem dúvidas um ponto de inflexão pelo caos que gerou na cidade, assim como por suas conotações políticas.¹¹² Os cem homens das camadas baixas da sociedade, que nessa ocasião mostraram seu rosto e sua indignação fazendo arder os carros da empresa, semearam o medo entre a classe dirigente, que viu nas insuficiências de um serviço imprescindível para a população uma ameaça latente à paz social. Ameaça à qual se juntariam os trabalhadores da empresa, que, com suas paralizações e transgressões à disciplina de trabalho, entorpeciam ainda mais o nível já precário do transporte público da capital.

Cabe observar que, embora os questionamentos à gestão da EFU tenham sido mantidos ao longo dos anos, a prefeitura não adotou uma postura rígida no momento de exigir melhores resultados na entrega do serviço. Apesar das denúncias e da própria inconformidade que a autoridade havia manifestado, esta assumiu uma atitude benevolente quando tentou aplicar sanções ou empreender ações que fossem perniciosas para o lucro dos empresários. Isso ocorreu uma vez que as partes optaram por negociar, buscando soluções parciais, num jogo de poder no qual a prefeitura, ao mesmo tempo em que reafirmava discursivamente sua jurisdição, mostrava-se permissiva frente à arbitrariedade com que a empresa administrava a locomoção coletiva da cidade. Dessa forma, os assuntos relacionados à ferrovia urbana ocupavam cada vez mais espaço, passando por diferentes aspectos – pavimento, trânsito etc. –, até que, finalmente, a discussão chegava ao ponto das restrições que o contrato vigente impunha e que a prefeitura atualizava em cada novo acordo celebrado, à espera de que chegasse a retribuição final: a almejada obtenção da propriedade total das linhas, uma vez caducado o contrato. O vereador Miguel F. del Fierro, na ocasião das discussões sobre a licitação de novos itinerários em 1884, realizou uma crítica certa acerca da indolência com a qual a prefeitura aceitava o monopólio de fato sobre o transporte público da cidade:

Parece-me justo e racional que a Empresa o estabeleça como condição [...] porque nele está o interesse comercial e seu lucro, e, diante deste, pouco lhe importa preterir o interesse da localidade; porém, nós, chamados pela lei para promover este último em todas as esferas, devemos servi-lo, sacrificando, se preciso, futuras entradas por mais ingentes que possam ser. A Ilustre Prefeitura deve sempre sacrificar qualquer negócio para o bom serviço comunitário.¹¹³

¹¹² GREZ, Sergio. *El Partido Democrático de Chile. Auge y ocaso de una organización política popular (1887-1927)*. Santiago: Lom, 2016. Esse episódio será abordado novamente no próximo capítulo da tese.

¹¹³ Archivo Municipalidad de Santiago, 1884, vol. 318.

Esse tipo de equilíbrio entre o capital e a autoridade – sustentado durante o século XIX graças à convivência de interesses comerciais e políticos no seio de uma elite dirigente que se projetava através do discurso da modernidade, porém permanecia aferrada aos princípios endógenos da tradição e favorável à manutenção do *status quo* – foi se dissolvendo à medida que o término do contrato se aproximava e frente à emergência de novos atores dispostos a intervir no negócio dos serviços públicos urbanos. Foi justamente após investidores estrangeiros manifestarem interesse em assumir o controle da modernização dos bondes, em uma operação que integraria o negócio do transporte e a geração de eletricidade, que as deficiências da tração animal, representada pelos empresários chilenos, exacerbaram-se.¹¹⁴ Isso, apesar de que, como apontaram estudos recentes: “o crescimento médio anual da cobertura do sistema e do número de bondes em uso superou o da população e da cidade”.¹¹⁵ Isto é, por mais que se evidenciassem problemas em termos de organização e comodidade, a rede de circulação da EFU havia se expandido consideravelmente, satisfazendo a demanda imediata pelo serviço.

Nesse contexto, e na iminência da expiração do contrato vigente, o município publicou, em 1896, suas bases para a exploração de uma nova rede de bondes, dessa vez elétricos, que substituiriam as ferrovias urbanas de tração animal utilizadas até esse momento. O documento apontava que seriam “motivos especiais de preferência, tanto o maior aperfeiçoamento dos sistema de tração que os interessados proponham, quanto a tarifa da passagem mais barata”.¹¹⁶ Dessa forma, indicava que seriam favorecidas “as propostas que [oferecessem] a tração elétrica unida à iluminação elétrica”, bem como as que se comprometessem em “fabricar no país os carros e demais utensílios cujas matérias primas existissem no Chile”.¹¹⁷ A autoridade reconheceu que, por se tratar de uma obra de “evidente utilidade pública”, representava uma oportunidade excepcional para “propender à introdução de capitais estrangeiros”, o que beneficiaria os fundos municipais e tornaria decididamente possível avançar em direção à urbanização de Santiago.¹¹⁸ Avisos foram enviados à Europa e aos Estados Unidos por meio de

¹¹⁴ Esse ponto será aprofundado no capítulo seguinte.

¹¹⁵ ERRÁZURIZ, Tomás; GIUCCI, Guillermo. “The Ambiguities of Progress: Cultural appropriation of electric trams in the Southern Cone, 1890-1950 (Chile, Argentina, Uruguay and Brazil)”. *Icon*, 2016, p. 14.

¹¹⁶ “Bases para la Explotación del Ferrocarril Eléctrico y Alumbrado Público”, In *Recopilación de las Bases, Antecedentes i Contratos con la I. Municipalidad de Santiago para los Tranvías i Concesion para Alumbrado Eléctricos de Santiago*, Santiago: Imprenta Barcelona, 1914.

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ Nota al Supremo Gobierno sobre la responsabilidad de los señores Parrish Hnos. In: *Recopilacion de las Bases, Antecedentes i Contratos con la I. Municipalidad de Santiago para los Tranvias i Concesion para Alumbrado Eléctricos de Santiago*, p.72-73. O informe de responsabilidade por atividades financeiras foi solicitado ao Lloyds Bank e ao London Bank México South América. Os irmãos Parrish tinham experiência como contratistas em ferrovias urbanas e a eles havia sido concedida a construção da rede de bondes da cidade de Calcutá, na Índia, Calcutta Tramways Act, 1880 Complete Act - Bare Act, <https://www.legalcrysal.com/act/137565/calcutta-tramways-act-1880-complete-act>

representações diplomáticas chilenas, difundindo amplamente as bases da licitação para a construção do novo sistema de bondes, assim como para a introdução, transmissão e venda de energia elétrica na cidade.¹¹⁹ Uma firma inglesa, a Parrish Brothers, se interessaria rapidamente pelo projeto, definindo, dessa forma, o início de uma nova era na exploração do transporte público a cargo de capitais internacionais.¹²⁰

1.2 A voragem cinética do capital internacional: ingleses, alemães e estadunidenses na modernização do sistema de bondes

A depreciação da força animal como motor primário e o interesse pelo desenvolvimento da eletricidade – aspectos que serão aprofundados no próximo capítulo – foram fatores catalizadores na chegada de novos empresários ao negócio dos bondes. Estes provinham dos centros produtivos e financeiros da economia mundo; ávidos por novos mercados e em permanente movimento seguiram as dinâmicas do imperialismo em sua época clássica.¹²¹ Como observa Carlos Marichal, os investimentos necessários para a atualização tecnológica dos serviços urbanos responderam a uma “complexa rede sobreposta de correntes de capital que provinham de várias das nações industrializadas do Atlântico Norte, as quais, em seu conjunto, impulsionaram processos de transformação e modernização econômica fundamentais em diversas regiões do vasto espaço latino-americano”.¹²²

Na perspectiva da mobilidade, a inserção desses investimentos mostra-se relevante, já que visibiliza trajetórias comerciais e financeiras transatlânticas na América Latina. Em aliança com setores dirigentes atentos aos dividendos políticos que lhes possibilitaria aparecer frente à

¹¹⁹ Actas municipales, 18 de noviembre de 1896.

¹²⁰ O contrato do ano de 1864 estipulava que, ao seu término, a EFU deveria vender “a preço justo [...] as linhas estabelecidas com todo o equipamento necessário, devendo a prefeitura pagar seu valor em dez anos, mediante a emissão de bônus com juros de 6% anuais, pagáveis por semestre vencido”. *Informe en derecho sobre los efectos del contrato de 9 de setiembre de 1864 celebrado entre Enrique Meiggs y la I. Municipalidad de Santiago*, Santiago: Establecimiento Poligráfico Roma, 1897, p.13. A empresa pediu a uma equipe de advogados que estudassem os alcances jurídicos dessa cláusula relativos a duas condicionantes relevantes: o estado de crise financeira em que se encontrava a prefeitura e, por conseguinte, a falta de garantias que permitissem pensar que esta poderia pagar o valor atribuído aos bens. O segundo fator se relacionava ao importante aumento de capital da empresa, que não apenas possuía linhas, carros de bondes e um grande número de cavalos, mas também numerosos bens móveis e imóveis, que não necessariamente entravam na categoria de “equipamentos” que a cláusula obrigava a vender. Seria a nova empresa já constituída como Chilian Electric Tramway que, em 1897, finalmente compraria o patrimônio da EFU, após manter negociações com o município de Santiago.

¹²¹ Para mayores antecedentes sobre este período ver HOBBSAWM, Eric. *La era del Imperio. 1875-1914*. Buenos Aires: Crítica, 1998.

¹²² MARICHAL, op.cit, p. 12.

opinião pública como gestores do progresso, esses capitais operaram em territórios onde as fronteiras nacionais se dissipavam para dar forma a mercados onde entretecer os artigos produzidos pela segunda revolução industrial – entre os quais a eletricidade foi um das mais desejados –, assignando à periferia apropriadora, desse modo, um papel determinado dentro do sistema mundo.¹²³ Por outro lado, e a partir de um olhar que inter-relaciona mobilidade e hegemonia, esses fluxos informam, através da relação que estabeleceram com seu entorno político e social, os limites que as regiões anfitriãs estabeleceram com a unilateralidade da circulação, sempre que os empresários, ao intervirem em áreas reguladas pelas autoridades municipais e precisarem de mão de obra, participaram de uma relação de interdependência sem a qual não teria sido possível materializar os projetos ultramarinos nos quais apostaram no fim do século XIX e início do século XX.¹²⁴

Em 1896, o chamado da prefeitura à licitação para a construção de uma rede de bondes elétricos buscou introduzir, na sociedade chilena, dois fatores fundamentais para a modernização urbana: conhecimento técnico e somas ingentes de capital. Dispor desses fatores se traduziria, no campo das expectativas, não apenas em um sistema de transporte público melhor, mas também em uma melhora da situação financeira do município, o que traria benefícios à população de Santiago. O vereador Manuel Ríos apontava, em 1896:

Nunca a Ilustre Prefeitura nem nenhuma outra do Chile empreendeu uma obra dessa magnitude. Para negócios dessa natureza – acrescentava o vereador – nos grandes centros capitalistas dois elementos principais são necessários: 1º. O estudo da matéria, 2º. Os capitais. Esses dois fatores *sine qua non* são sempre inseparáveis. Um não existe sem o outro [...] Para estudar os grandes negócios é indispensável um pessoal técnico competente, ajudado por um capitalista garantido. Em nosso país isso ainda é mais difícil. Não temos nem técnicos especialistas nem grandes capitalistas que proporcionem fundos indispensáveis.¹²⁵

A firma Parrish Brother de Londres, por meio de seus representantes – o engenheiro espanhol Pedro Merry del Val e Paul Millington Herrmann, administrador do Deutsche Bank de Santiago –, havia adquirido o direito sobre as águas do rio Maipo para a construção de uma planta pioneira que abasteceria a cidade de eletricidade. A firma soube antecipadamente das intenções

¹²³ NAHM, Gerard. “Las inversiones extranjeras y la transferencia de tecnología entre Europa y América Latina: el ejemplo de las grandes compañías eléctricas alemanas en Argentina”. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 1997, vol. 1.s/n.

¹²⁴ Gerard Nham observa a esse respeito: “o processo de constituição de uma economia de escala mundial caracterizou-se, durante esses anos, não apenas pelas mudanças que foram sendo produzidas na própria estrutura econômica de muitos países, mas também pelo papel que cada região foi adquirindo no conjunto da mesma. Ibid.

¹²⁵ Actas municipales, 18 de noviembre de 1896. Discurso pronunciado pelo vereador Manuel A. Ríos.

do município graças a seus contatos com Santiago Ossa – promotor da tração elétrica no Chile – o que lhe deu tempo para reunir os fundos necessários e realizar os estudos técnicos pertinentes, conseguindo, assim, vantagem sobre seus possíveis competidores. Merry del Val exerceu diversas pressões políticas para que o município encurtasse o prazo estabelecido para a formação de propostas, evitando a participação de outros consórcios europeus ou americanos.¹²⁶ As pressões feitas pela firma inglesa explicam o interesse gerado pelo novo bonde, devido a seu papel estratégico, na medida em que se transformava em um trampolim para assumir o controle da produção de eletricidade na zona central do país e projetar, a partir dali, outros investimentos em escala regional. Esse tipo de operação foi característica no processo de transformação tecnológica do transporte urbano, tanto na América Latina quanto em diversas cidades da Europa, especialmente Espanha e Portugal. Como observa George Leidenberger:

Por meio de uma associação com uma empresa de luz, uma empresa de bondes obteria preços preferenciais para adquirir força elétrica, um fator crucial dado que esse setor era responsável por um de seus principais gastos. Por sua vez, essa associação ofereceria à indústria elétrica um cliente seguro do ‘fluido’ elétrico, já que, excluindo o transporte e a iluminação pública e de certas indústrias manufatureiras e mineradoras, existiam poucas aspirações para a luz, pois o setor residencial ainda não fazia parte da clientela da empresa.¹²⁷

O fato de que não existisse um projeto com o respaldo de uma firma constituída legalmente em Londres foi significativo para o governo da cidade, já que permitia traçar uma nova aliança comercial com capitais provenientes da Inglaterra, país que havia sido considerado até então o “padrinho” da república, além de principal facilitador de sua entrada no mercado mundial como economia primário-exportadora. O temor de que o interesse dos empresários ingleses se diluísse fez com que o município finalmente reduzisse o prazo para as apresentações das propostas, desatendendo as petições de outros interessados em concorrer pela obtenção da concessão, entre os quais se encontravam um sindicato europeu e o representante da Siemens no Chile.

¹²⁶ Os enviados da Parrish Brother recorreram a razões econômicas e sociais para apresentar objeções ao prazo que o município havia estabelecido inicialmente. Argumentaram que o papel moeda estava desvalorizado e tendia a cair, razão pela qual seria preciso agilizar a transação para evitar a desconfiança dos capitais estrangeiros; que improvável surgir uma oferta melhor à apresentada, já que a Parrish Brother era, supostamente, a única que contava com recursos técnicos e financeiros para levar a cabo uma obra de tamanha envergadura; que os representantes do município partiriam de férias e não haveria quórum para votar as próximas sessões sobre o projeto idôneo; que as obras deveriam ser iniciadas o quanto antes, pois ofereceria trabalho aos operários desempregados que morriam de fome e aos mineiros que se transferiam do norte do país; assim como que haveria o risco latente de que a EFU, empresa que havia controlado até então os bondes da cidade, conseguisse ampliar seus privilégios sobre o serviço utilizando seus contatos políticos. *Actas municipales*, 18 de noviembre de 1896.

¹²⁷ LEIDENBERGER, op.cit., p.48.

A responsabilidade dos irmãos Alfredo e Dillwyn Parrish foi investigada pelo Ministro de Relações Exteriores e, após verificar-se de que se tratava de nomes respeitados no espectro financeiro internacional, contaram com a aprovação definitiva das autoridades locais. Partiu-se, então, para a assinatura do contrato de 1897, que estabelecia direitos e obrigações para a exploração comercial da tração e da iluminação da cidade nos próximos 30 anos.¹²⁸ A geração, distribuição e comercialização de força e luz devia contribuir para o progresso da cidade, não apenas por assegurar um serviço de locomoção coletiva melhorado, mas também porque proporcionaria a energia motriz necessária para que a indústria local desse o desejado salto na direção do aumento e aperfeiçoamento de sua produção.

Daí em diante, os fluxos de ativos comprometidos com a concessão que definiria o rumo dos bondes durante a primeira metade do século XX foram diversos e responderam a movimentos cada vez mais intrincados, sendo difícil rastrear sua trajetória por conta das artimanhas às quais a esfera financeira internacional recorreu. A “dinâmica expansiva do capital” posicionou na cena latino-americana países que até o momento haviam copiado a Grã-Bretanha como potencial industrial; especificamente, no caso chileno, a Alemanha e os Estados Unidos.¹²⁹ Embora as autoridades municipais consideraram que o êxito do projeto com que se daria boas-vindas à utopia cinética da modernidade estava assegurado por contar com o compromisso de investidores ingleses, na prática, estes tiveram pouca influência. Em primeiro lugar, os irmãos Parrish não eram ingleses, mas sim estadunidenses. Engenheiros de formação, fixaram domicílio na Inglaterra, ainda que apenas parcialmente, dado que um deles, Dillwyn Parrish, vivia na Alemanha e mantinha vínculos com a indústria eletrotécnica desse país. Isso explica que, em janeiro de 1899, pouco tempo depois de ter assinado o contrato com a prefeitura, a Parrish Brothers cedesse seus privilégios a uma companhia de responsabilidade limitada chamada Chilian Electric Tramway & Light Co. (ChETL).

Inscrita em Londres, no ano de 1898, pela casa Wernher Beit,¹³⁰ os representantes legais da ChETL foram os engenheiros alemães Hugo Zimmermann e Fiedrich Mertsching, este último diretor da seção de construções da Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG).¹³¹ Esta

¹²⁸ Concesión de la Ilustre Municipalidad de Santiago a Dillwyn i Alfredo Parrish, 1897. In: Chilian Electric Tramway and Light Company Limited, *Documentos*, Santiago, 1899.

¹²⁹ CASTRO GÓMEZ, op.cit., p.63.

¹³⁰ Essa firma se encarregaria da implantação da tração elétrica em países de outros continentes, como México, África do Sul e Portugal. HAUSMAN, William J.; HERTNER, Peter; WILKINS, Mira. *Global electrification: Multinational enterprise and international finance in the history of light and power, 1878–2007*. Cambridge University Press, 2008, p.86.

¹³¹ YOUNG, George. “Los bancos alemanes y la inversión directa alemana en América Latina, 1880-1930”. In: MARICHAL, op.cit., p.113-114.

constituiu-se, com um capital de £1.050.000 dividido em igual número de ações, como propriedade de ingleses e alemães, ainda que algumas delas também tenham ficado nas mãos de chilenos, responsáveis por atuar como intermediários na negociação com o município. Estes reclamariam, posteriormente, por nunca terem recebido os rendimentos.¹³² A *Escritura Social* da ChETL reconhece, entre seus objetivos, levar a cabo um convênio com a A.E.G. de Berlim, a qual a geraria a eletricidade que o sistema de bondes e a iluminação da capital chilena precisavam, externalizando, assim, um dos principais compromissos do contrato, segundo o qual deveria ser a mesma empresa administradora do transporte urbano sobre trilhos de Santiago a responsável por produzir a energia necessária para a luz e força, por meio da propriedade direta de uma central hidroelétrica que aproveitaria as águas do rio Maipo.¹³³

A ChETL foi, na prática, fundada por um sindicato de capitalistas alemães – integrado pela AEG, o Deutsche Bank e “a instituição financiadora da AEG, que era a Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen (Gesfüel)” – com o propósito de que se encarregasse de dois dos serviços públicos mais importantes para o desenvolvimento de toda a cidade: o transporte público e a iluminação. Seus objetivos comerciais não se reduziram espacialmente ao Chile, mas sim projetaram sua incursão pelo continente americano através de investimentos e da exploração de todo tipo de negócio na área da mobilidade de passageiros e mercadorias; a produção, distribuição e comercialização de eletricidade para o uso doméstico e industrial, tanto no âmbito público quanto no privado; a construção e administração de obras de vários tipos; aventuraram-se também em “fazer comércio” com uma gama ampla de especialistas entre os quais figuravam engenheiros elétricos e mecânicos, fundidores, construtores de carrocerias etc.¹³⁴ Além disso, em sua *Escritura Social* se estabelece que um dos propósitos que a guiavam seria “Executar todos ou quaisquer dos atos acima indicados, em qualquer parte do mundo na qualidade de promotor, agente, empreiteiro, negociador ou de outro tipo, ou por meio de fideicomissários ou outros agentes, e já seja por si só ou em união com outras pessoas e entidades”.¹³⁵ Cabe apontar que a organização dessa empresa respondia à estrutura administrativa das sociedades que participavam dos *holdings* alemães da indústria eletrotécnica. Entre suas características estava justamente o fato de cobrir “todas as facetas da instalação dos serviços públicos de eletricidade, incluindo a planificação dos projetos e a

¹³² Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltd., *Documentos*. Chilian Electric Tramway and Light Company Limited, 1899.

¹³³ Ibid.

¹³⁴ Escritura Social de la Sociedad denominada “Chilian Electric Tramway and Light Company Limited”, Londres, 1898.

¹³⁵ Ibid.

supervisão da construção, sozinhos ou com sócios externos”.¹³⁶

A ChETL era administrada por um Conselho Administrativo de Londres composto por um número de seis a doze diretores que cuidavam de tudo que fosse relativo aos propósitos comerciais estipulados nos estatutos da empresa. Possuíam funções de liderança, como técnicos altamente especializados e, ainda que tivessem ações como os outros sócios, representavam a profissionalização da gestão, sendo suas funções, inclusive, retribuídas com um pagamento mensal. Esse conselho nomeou, por sua vez, um Comitê Local, ou Conselho Diretor em Santiago, formado por um presidente, vice-presidente (ambos pertencentes a filiais de bancos alemães no Chile) e dois engenheiros. Todas as ações executadas e acordadas deviam constar nas atas enviadas ao Conselho Diretor em Londres e ao Grêmio Administrativo em Berlim.¹³⁷

A relatividade da distância entre o cérebro logístico que controlaria o sistema de bondes de Santiago e sua estrutura residente – encarregada de implantar processos, vigiar rotinas produtivas, ao mesmo tempo em que lidava com as vontades políticas e as exigências da população – remete à análise das dimensões da mobilidade e as vicissitudes que influenciaram em sua reconfiguração histórica. Os interesses após a mercantilização dos deslocamentos urbanos ao ritmo acelerado do tempo do capital, definiram as margens do que estava dentro ou fora das possibilidades oferecidas pelo momento histórico. Como observa Guillermo Gucci, “pensar a mobilidade das mercadorias permite que se fortaleçam categorias relacionais e contextuais, debilitando as clássicas distinções entre o interno e o externo”.¹³⁸

Durante a inauguração do bonde elétrico em Santiago, em 1900, um dos discursos pronunciados durante a cerimônia, mencionava o caráter pragmático dos capitais ingleses e lembrava a ordem emitida pelo presidente do diretório da ChETL em Londres, o senhor Verhner, quem havia mandado o seguinte recado aos seus representantes no país sul-americano: “Minhas instruções são estas: [...] que tudo seja feito rapidamente e bem, que em tudo se proceda de forma equivalente que em uma sociedade inglesa”.¹³⁹ A distância entre Londres e Santiago era aniquilada pela credibilidade da diretoria inglesa, a rapidez com que se conheciam as orientações através de ferramentas para a comunicação – telefone e telégrafo – e a existência

¹³⁶ HAUSMAN (et.al), op.cit., p.96.

¹³⁷ Entre as funções desse Comitê Local, encontravam-se: “Supervisionar a Administração da exploração, bem como escrituração de registros e contabilidade e o departamento de caixa, assim como o curso normal dos negócios. Em todos os casos não previstos – esse Comitê precisaria – obter a autorização do Conselho Diretor: devendo abster-se especialmente da aquisição de novas concessões, da renúncia de concessões já adquiridas, do estabelecimento de novas obras e da celebração de convênios que, por sua natureza, valor ou duração, excedam os limites da exploração corrente dos negócios”. Chilean Electric Tramway & Light Co. Ld, *Documentos*, 1899. P.89.

¹³⁸ GIUCCI (2007), op.cit., 21.

¹³⁹ *El Chileno*, 4.9.1900.

de uma organização que permitia cumpri-la; conjunção virtuosa que fazia desse momento um marco do progresso nacional. Entretanto, o intervalo espacial e temporal entre dois pontos podia tornar-se inacessível quando se tratava de resolver problemas domésticos, como o incômodo pelo aumento de tarifas, a precarização das condições do serviço ou os conflitos com os trabalhadores, temas que dependiam da resposta centralizada de uma diretoria que parecia desvinculada da realidade onde exercia sua influência, deixando o comitê local sem atribuições suficientes.

As decisões administrativas a respeito do futuro do transporte público sobre trilhos em Santiago se veriam afetadas pela hegemonia que as denominadas “economias de velocidade” conquistavam na região.¹⁴⁰ A influência germânica na indústria eletrotécnica consolidou-se, situação que se traduziria, no caso chileno, no aumento permanente de ações da ChETL nas mãos de bancos e empresas elétricas alemãs. Essa tendência alcançou seu ápice em 1905, quando a Deutsch-Überseeische Elektrizitäts-Gesellschaft (DÜEG), por meio de sua filial sul-americana, Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE), interveio nos bondes de Santiago, transformando-se em acionista majoritária, apesar de manter seu nome inglês e a sua direção legal em Londres.¹⁴¹ A CATE era conhecida na Argentina onde “havia se tornado a produtora monopolista de eletricidade em Buenos Aires” tendo em seguida se expando a outras capitais sul-americanas. Como destaca George Young, além de estabelecer seu predomínio nas principais cidades da Argentina e do Chile através do fornecimento de força e luz, levou suas operações ao Uruguai “ao adquirir em Montevideu duas companhias de bondes de cavalos com o objetivo de eletrificá-las”.¹⁴²

¹⁴⁰ Seguindo diversos autores que refletiram sobre esse tema, em sua leitura, Santiago Castro Gómez destaca que “as economias da velocidade (speed), diferentemente das economias de tamanho (scope), não se concentram tanto na quantidade de produção, medida pelo número de trabalhadores ou pela dimensão das instalações fabris, mas sim na *velocidade* com que a mercadoria é produzida e transportada de um lado para o outro. Isso requeria, obviamente, o desenvolvimento de novos meios de transporte rápido, não apenas de pessoas e objetos, mas também de informações”. CASTRO GÓMEZ, op.cit., p. 63.

¹⁴¹ Como aponta Ricardo Couyoumdjian “Ainda que seu domicílio legal estivesse em Londres, o controle da companhia era levado pela D.U.E.G. (CATE) diretamente de Berlim e, integrada a suas operações, [...] recebia sua energia de uma central hidrelétrica que pertencia à D.U.E.G na Flórida; o material e equipe era comprado da companhia na Alemanha, e a administração, os empregados superiores e inclusive os diretores da sociedade em Londres, eram alemães”, COUYOUMDJIAN, op.cit., p. 222.

¹⁴² No âmbito de suas operações no Chile, em 1906, a CATE adquiriria o sistema de bondes da Cidade de Valparaíso. Em 1907, a *holding* adquiriu, segundo especifica Young, a maioria das companhias de bondes de Buenos Aires ainda independentes e as unificou na Compagnie Générale de Tramways de Buenos Aires (Bruxelas). O autor agrega que “LA CATE, principal expoente do investimento direto ultramarino, ao operar nas economias em auge no Chile, Argentina e Brasil, pôde desenvolver-se até transformar-se em uma sociedade quase tão grande quanto sua matriz inaugural, a AEG, com um capital por ações, em 1914, de 150 milhões de marcos (o da AEG, em 1914, era de 155 milhões), e transformou-se, ao lado da Ferrovia de Bagdá e do petróleo romeno, em uma das três maiores empresas alemãs no exterior, na época clássica do imperialismo.” YOUNG, op.cit., p. 114-115.

Tabela 1 - Evolução da CATE na América do Sul, 1889-1910

Ano	Adquisição, criação, participação	País
1889	Construção da Fábrica de Electricidad em Buenos Aires	ARGENTINA
1901	Compra da Fábrica de Electricidad da Compagnie Générale d'Electricité de la Ville de Buenos Aires	ARGENTINA
1903	Compra da Fábrica de Electricidad da River Plate Electricity Co. de Buenos Aires	ARGENTINA
1903	Compra da Fábrica de Electricidad da Primitiva Gas & Electric Light Co. transforma em Primitiva Gas Co. de Buenos Aires	ARGENTINA
1905	Participação na Compañía de Tranvías Electricos “La transatlántica” de Montevideú: em 1920 seu capital era de 1.720.000 pesos ouro	URUGUAI
1905	Participação na Chilian Electric Tramway & Light Co. Ltd. E Santiago do Chile	CHILE
1906	Participação na Compañía de Tranvías Eléctricos de Valparaíso: em 1920 seu capital era de cinco milhões de marcos	CHILE
1906	Aquisição de uma concessão para a construção de obras hidráulicas em Santiago do Chile	CHILE
1907	Assinatura de convênio de concessão com a Prefeitura de Buenos Aires por uma duração de 50 anos para a Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE)	ARGENTINA
1910	Participação na Compañía Argentina de Electricidad (CAE) de Buenos Aires	ARGENTINA
1910	Participação na S.A. Empresa de Luz y Fuerzas de Buenos Aires-Mendoza	ARGENTINA

Fonte: DALLA-CORTE CABALLERO, Gabriela. “Empresas, instituciones y red social: la compañía hispanoamericana de electricidad (CHADE) entre Barcelona y Buenos Aires”.

Revista de Indias, 2006, vol. 66, no 237, p. 525.

A presença de investidores alemães na América Latina havia aumentado desde a década de 1880, fazendo com que a região se constituísse em um dos principais mercados para a transferência de tecnologia.¹⁴³ A Primeira Guerra Mundial deu um golpe certo nos capitais germânicos, especialmente naqueles investidos na modernização das cidades sul-americanas.

¹⁴³ Sobre a hegemonia que alcançaram os capitais germânicos na América Latina durante essa época, Gerado Nham afirma “em primeiro lugar, as importações se centraram na tecnologia necessária para a obtenção, transformação e transporte de seus produtos de exportação [...] Em segundo lugar, as crescentes necessidades de infraestrutura que o auge dessas economias acarretou, determinaram também o aumento das importações em campos como o transporte público, o telégrafo e o material elétrico”. NAHM, op.cit.

Não apenas pela dificuldade que enfrentaram ao importar insumos necessários para manter operativos os serviços públicos de tração e iluminação, mas também porque a guerra, seguindo a interpretação de Ricardo Couyoumdjian, “ofereceu a oportunidade de dar à empresa britânica uma posição dominante em uma indústria em crescimento como era aquela do fornecimento de energia elétrica”, da qual havia sido deslocada no início do século XX.¹⁴⁴ Em 1918, após assinado o armistício que punha fim ao conflito bélico, as ações alemãs da ChETL ficaram sob o controle da Public Trustee, sendo sua administração transferida à firma inglesa White & Company, encarregada de efetuar a transição. Como veremos mais adiante, a mudança na direção causou graves repercussões na opinião pública e, diante do temor de que a empresa fosse expropriada, decidiu-se vender as ações a uma companhia que fosse competitiva e tivesse a capacidade de estabelecer vínculos com o empresariado residente. Foi assim que, em 1919, o governo inglês arrematou as ações da ChETL, sendo estas adquiridas por “um grupo formado por Samuel Pearson & Son Limited e a Central Mining and Investment Corporation, que ofereceu um milhão de libras esterlinas”.¹⁴⁵

Entre as estratégias que a administração inglesa da CETL assumiu encontrava-se as alianças com atores que surgiram no setor da produção de eletricidade no Chile, evitando perdas pela competição direta e assegurando, por conseguinte, o monopólio no setor. Do mesmo modo, a possibilidade de estabelecer um vínculo mais direto com o cenário local, agitado pelas mudanças sociais e por discursos que viam na presença do capital estrangeiro a manifestação do imperialismo de pós-guerra, representou uma oportunidade para aquietar os ânimos. Um homem chave para esse cenário foi Juan Tonkin, engenheiro chileno de ascendência britânica que dispunha das permissões para a construção de uma usina hidrelétrica no setor de Maitenes, a 43 km de distância de Santiago, quem havia formado, junto a outros empresários, a Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica (CNFE).¹⁴⁶ Em 1921, os acionistas da ChETL se uniram com a CNFE, representada pela Tonkin, argumentando a necessidade de aumentar a produção de energia para a tração, iluminação e consumo privado no país.¹⁴⁷ Nasceria, então, a Compañía Chilena de Electricidad (CHILECTRA), que, a pesar de seu nome, era majoritariamente inglesa – 87% das ações eram de propriedade dos investidores britânicos –, encarregando-se posteriormente da administração dos bondes em Santiago. Tratou-se, finalmente, de uma

¹⁴⁴ COUYOUMDJIAN, op.cit., p 221

¹⁴⁵ Ibid., p. 223.

¹⁴⁶ Tonkin havia se apoderado da J.G.White y Cia. em Londres e Nova York. Ibid., p. 224.

¹⁴⁷ Essa fusão teria sido realizada, segundo indicam os documentos da empresa, pela “necessidade de unir esforços e multiplicar a expansão do serviço elétrico, sendo seus primeiros objetivos o crescimento de Santiago e a extensão até Valparaíso e o Vale do Aconcágua”. SA, Chilectra. *75 años, Chilectra SA*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1996, p.10.

operação conjunta que buscou, além da reprodução do capital, acalmar as tendências nacionalistas de alguns setores da elite dirigente que, após a Primeira Guerra Mundial, teria radicalizado sua visão crítica sobre a Europa e suas redes financeiras expansionistas.

Com a mudança de administração em 1921, a gestão dos bondes se renovou, tendo a diretoria afirmado, desde o início, que sua intenção era ampliar e aperfeiçoar sua estrutura para alcançar o status que lhe pertencia na cidade onde prestaria seus serviços: a capital nacional.¹⁴⁸ A empresa dividiu departamentos e seções com funções específicas na área de geração e comercialização de energia elétrica. O departamento de bondes se dividiu em três seções: “via”, “trânsito” e “oficinas”.¹⁴⁹ A seção “trânsito” foi especialmente importante, já que era a responsável por regularizar todos e cada um dos fluxos que faziam do movimento um elemento central do projeto de racionalização do serviço. Essa seção, por meio de sua Oficina del Tiempo Y Boletos, registrava os fluxos de trabalhadores e passageiros, cronometrando os itinerários dos carros que circulavam na direção dos diferentes pontos da cidade.¹⁵⁰ O organograma da nova administração contou, além disso, com um arquivo que recopilava a informação estatística da atividade dos bondes, a qual deveria se manter permanentemente atualizada.

A gestão inglesa terminará em 1928, após a Pearson vender suas ações à American and Foreign Power and Light Company de Nova York (SAPCO), na última grande transferência de capital durante o período abrangido nessa pesquisa. Como ressalta Carlos Marichal, “a preponderância dos investimentos dos Estados Unidos na América Latina começou a ser sentida apenas na década de 1920”.¹⁵¹ Stefan Rinke, por sua vez, afirma que os Estados Unidos aproveitou a oportunidade criada pela guerra econômica, transformando-se no “único país neutro que contava com os recursos e contatos necessários para substituir os europeus na América Latina”.¹⁵² Enquanto a Inglaterra, França e Alemanha enfrentavam o declive de sua influência depois de 1914, o gigante norte-americano alcançava cada vez maior presença no mercado de

¹⁴⁸ COUYOUMDJIAN, op.cit., p. 223.

¹⁴⁹ A seção “via” era responsável pela “atenção, manutenção e serviços dos postes, torres, rosetas e sustentadores da linha aérea; tudo que for relativo à colocação e distribuição de avisos comerciais na rua; a atenção, manutenção e serviço das linhas férreas e seus anexos e dependências; e a atenção, manutenção e serviço das linhas aéreas”. Por sua vez, a seção de “oficinas” era responsável pela “atenção, manutenção e serviços das oficinas, que seriam dedicadas especialmente às necessidades da via, em suas três repartições, do material rodante e dos automóveis e caminhões; a revisão e conservação do material rodante [...]; tudo o que for relativo à colocação e distribuição de avisos comerciais dentro dos bondes; tudo que estiver relacionado com os automóveis e caminhões da Companhia [...]”. *Compañía Chilena de Electricidad, Estatutos y Reglamentos de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada*, 1924.

¹⁵⁰ Ibid.

¹⁵¹ MARICHAL, op.cit., p. 12.

¹⁵² RINKE, Stefan. *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y cambio sociocultural en Chile (1898-1990)*. Santiago: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2013, p.50.

capitais, assim como na vida cultural do continente, após o impacto da sua indústria dirigida aos públicos urbanos massificados, transformando-se no novo eixo hegemônico da ordem internacional.¹⁵³ O Chile havia sido seu sócio comercial desde o início do século, além de um mercado atrativo onde era possível investir em áreas como o comércio, a mineração, os serviços públicos, a construção, os seguros e o banco.¹⁵⁴

A administração estadunidense dos bondes manteve a organização estabelecida por seus predecessores, delimitando com maior firmeza a separação entre os setores produtivos que anteriormente se condicionavam mutuamente, como era a produção de eletricidade e o transporte público. Em 1931, e como sinal dos novos tempos, a sociedade comercial responsável pelo bonde elétrico foi legalmente chamada de Compañía de Tracción de Santiago (CTS), embora já fosse conhecida por esse nome havia vários anos. A última empresa privada que atuou no transporte sobre trilhos na capital chilena precisou enfrentar um clima de crescente agitação social e política, marcado pelo primeiro governo autoritário, corporativista e nacionalista de Carlos Ibañez del Campo (1877-1960). A percepção desvalorizada das autoridades e da população, bem como a tensão constante com seus trabalhadores, propiciaram a intervenção estatal, que finalmente chegaria no ano de 1945, após a qual a CTS se tornaria uma empresa mista, para em seguida ser completamente nacionalizada em 1953.¹⁵⁵

Tendeu-se a pensar que os estrangeiros comprometidos com a exploração do bonde a partir do século XX estiveram fundamentalmente interessados em comercializar a eletricidade, descuidando do progresso da locomoção coletiva de passageiros. Por mais que tal interpretação possa parecer razoável, a verdade é que tanto os percursos quanto o número de passageiros transportados aumentaram notavelmente desde que se implantou a tração elétrica na cidade, o que inter-relaciona os movimentos e interesses do capital com o desenvolvimento da mobilidade em sua escala regional e local.

¹⁵³ MARICHAL, op.cit., p. 13. RINKE, op.cit.

¹⁵⁴ RINKE, op.cit., p.55

¹⁵⁵ CASTILLO, Simón (et.al). *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad en la ETCE 1945-1981*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017.

Figura 2 - Propaganda da *Chilian Electric Tramway & Light Co.*, c.1920. Fachada da *Estación de Fuerza Mapocho*.

Fonte: Archivo Fotografico Chilectra

Em 1910, a ChETL contava com 26 percursos que, nas palavras de Tomás Errázuriz, “cobriam praticamente toda a área urbana e se estendiam até a periferia, chegando a 130 km de vias”.¹⁵⁶ Em 1915 essa empresa, sob a administração alemã, dispunha de 500 carros circulando e havia aumentado sua circulação de passageiros, que passou de 41.000.000 em 1900 para 132.000.000 em 1918. A essa altura, o bonde havia se consolidado como o principal meio de transporte público de passageiros em Santiago, respondendo, através de seus itinerários, à demanda por mobilização nos principais horários estabelecidos pela rotina moderna da população urbana. O serviço diurno começava entre as 05:00 e 6:00 da manhã, dependendo de ser verão ou inverno, e se estendia até a meia noite ou 01:00 do dia seguinte.¹⁵⁷

Uma das principais características da organização horária praticada pelo “tempo do capital” na fase eletromotriz do bonde foi o fato de que a classificação entre o serviço diurno e noturno, herdada da administração da ferrovia urbana no século XIX, uniu-se a uma mais específica que reconhecia os horários do dia de maior afluência de passageiros e, em função desses, definia o número de assentos de primeira e segunda classe disponíveis para cobrir a demanda. Em 1923, identificavam-se como horários de pico aqueles que iam das 05:30-09:00, 11:30-14:00, 17:00-19:00, sendo que a empresa assegurava a existência de 12.000 assentos nesses horários,

¹⁵⁶ ERRÁZURIZ (2010), p. 365.

¹⁵⁷ Em 1901, o bonde circulou durante toda a noite, tendo sido o último percurso noturno programado para as 05:00 com o primeiro da jornada seguinte saindo às 06:00 da manhã.

divididos em partes iguais entre a primeira e a segunda classe.¹⁵⁸ O resto do tempo se ofereceriam 6.000 assentos para a primeira classe e 1.200 para a segunda.¹⁵⁹ Esses horários são um claro indicador dos movimentos que a população realizava para cumprir suas atividades cotidianas. Da casa ao trabalho na primeira hora do dia, ou do lar à escola, para em seguida voltar à residência, almoçar, e, então, novamente ao espaço de trabalho ou aos pontos da cidade onde prestavam-se serviços administrativos e educacionais, para, finalmente, retornar de noite ao local de residência. Durante as primeiras décadas do século XX, a capital chilena havia mudado sua fisionomia produtiva e cultural, transformando-se, apesar de todas as contradições evidenciadas pelo pensamento crítico em torno da “questão social” em uma cidade moderna.¹⁶⁰ Os estabelecimentos fabris aumentaram consideravelmente, passando, segundo detalha a historiografia, “de menos de 1.000, em 1895, a cerca de 5.000 no ano do Centenário [1910]”.¹⁶¹ Esses centros, junto com o comércio, movimentavam amplos grupos de trabalhadores, entre os quais seriam incluídas cada vez mais mulheres. Dessa forma, a promulgação da Ley de Instrucción Primaria (1871) [Lei de Instrução Primária] que assegurou a educação gratuita (1920), havia permitido a ampliação do acesso à educação formal, disposição que se traduziria no aumento de escolas e liceus. Dessa forma, homens e mulheres, trabalhadores e estudantes uniram-se aos fluxos de passageiros em circulação pela cidade, habitando o espaço através do exercício cotidiano do movimento.

Embora os horários de alta circulação tenham se mantido, foi modificada a disponibilidade de assentos de segunda classe. A tendência de reduzir o espaço reservado a aqueles que pagavam a tarifa mais barata, consolidou-se sob a administração norte-americana do sistema de bondes. Assim, em 1931, 85% dos assentos eram reservados para a primeira classe, enquanto que apenas 15% seria destinado para os usuários que pagavam a passagem reduzida.

¹⁵⁸ Estatutos y Reglamentos de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, 1924.

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Alguns dos principais representantes do diagnóstico sobre a questão social, segundo afirma Armando de Ramón, foram “Enrique Mac Iver, Francisco Antonio Encina, Luis Emilio Recabarren, Agustín Ross e Alberto Cabrero” entre outros. DE RAMÓN, Armando; GROSS, Patricio. “Algunos testimonios de las condiciones de vida en Santiago de Chile: 1888-1918”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1984, vol. 11, no 31, p. 68.

¹⁶¹ A maior parte delas eram médias e pequenas indústrias de tecido, lã, conservas, cerveja, graxa, produtos químicos e ladrilhos. SUBERCASEAUX, op.cit., Vol.II, p.234.

Mapa 3 - Itinerários do bonde pelas ruas de Santiago, c.1930.

Fonte: Carlos Tornero, *Baedeker de Chile*, c.1930.
In: “El asalto de los motorizados”.

Apesar de tudo, os bondes continuaram aumentando o número de passageiros transportados, expandindo-se, além disso, a infraestrutura necessária para tal. No início da década de 1930, a cifra de passageiros foi elevada a 168.000.000 anuais, e as vias férreas passaram a ter 325 quilômetros, números significativos, considerando que a população de Santiago se aproximava de 690.000 habitantes. Em 1934, data em que se encerra o período estudado nesta pesquisa, a CTS ampliava sua cobertura territorial, expandindo-se até a periferia distante por meio de 410 quilômetros de vias, chegando a disponibilizar 10.227 de assentos por hora de serviço e transportando mais de 200.000.000 passageiros.¹⁶²

¹⁶² “El transporte colectivo de pasajeros”, *Anales del Colegio de Ingenieros*, septiembre-octubre 1935.

Gráfico 1 - Número estimado de passageiros anualmente transportados por linhas de bonde, 1858-1934

Fonte: Elaboração própria.

Seguindo a tônica do que foi feito quando os proprietários do transporte público sobre trilhos de Santiago eram empresários residentes, o crescimento da rede de bondes elétricos enfrentou os capitais internacionais e os interesses comerciais que os guiavam, com a autoridade municipal. A esse respeito, é necessário deter-se em um momento particular de tal relação conflituosa, a Primeira Guerra Mundial, conjuntura que define um clima de questionamento aos movimentos expansionistas do capital transacional, tendo se proposto como alternativa, a localidade da gestão de transporte urbano por meio da municipalização da empresa concessionária. Nesse sentido, o conflito bélico oferece uma lente para entender as implicações sociais e políticas dos fluxos não regulados de ativos no setor de bondes, ao estabelecer uma mudança na correlação de forças entre os atores envolvidos, assim como favorecer a emergência de representações que, superando o marco da crise pela gestão de um bem público, informam sobre os imaginários culturais em torno do capital e suas formas de mobilidade.

1.3 Uma aliança efêmera distante do teatro da Primeira Guerra Mundial: o município e a Legação Britânica no Chile

No contexto da Primeira Guerra Mundial, os questionamentos à administração estrangeira dos bondes se intensificaram e tomaram um novo rumo.¹⁶³ A mudança de administração na ChETL de mãos inglesa a alemãs, não passou despercebida para a prefeitura, transformando-se em motivo de diversas críticas e causa de um diagnóstico crítico que a autoridade formulou sobre a gestão dos principais serviços públicos da cidade. Isso, embora a indústria eletrotécnica germânica contasse com um consolidado prestígio no país. Em 1900 a imprensa chilena elogiava a Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft por sua participação em um dos maiores espetáculos dedicados à exibição do maquinário da modernidade, a Exposição Internacional de Paris, onde os avanços tecnológicos dos alemães pareciam, segundo seus contemporâneos, “confundir a imaginação”. *El Mercurio* celebrava a AEG por ter investido 600.000 marcos com o único objetivo de aparecer, durante seis meses, na “magnífica galeria dos povos reunidos”, soma certamente insignificante, segundo indicava o jornal, para uma sociedade que possuía um capital de 125.000.000 marcos, sem mencionar as “quarenta ou cinquenta sociedades derivadas que juntas não representam menos de 25.000.000”.¹⁶⁴ A magnificência da AEG deslumbrava os repórteres, que não economizaram nos detalhes no momento de informar o público sobre o tamanho da empresa que chegava ao Chile para abastecer a ChETL de produtos tecnológicos que lhe permitiriam construir um sistema de bondes elétricos e uma rede de moderna iluminação pública:

Fora certos *trusts* americanos, talvez não haja no mundo uma sociedade industrial da consistência da A.E.G.; ela, sozinha, fez mais negócios e ocupou mais cérebros e mais braços que todas as casas francesas juntas. Não tem, no entanto, ainda 18 anos de existência e já pôde fazer em suas oficinas, que contam com 14.000 operários e ocupam uma superfície de 23 hectares, tudo o que concerne à eletricidade, desde os gigantes dínamos, até os filamentos de lâmpadas incandescentes. [...]

E aqui no Chile, em Santiago, a vasta obra de tração e iluminação elétrica foi realizada por essa empresa universal, da qual a Chilean Electric é uma das tantas filhas, assim como outras distribuídas em todas as partes do mundo.

¹⁶³ Para mais informações sobre o histórico dos problemas que enfrentaram a Prefeitura de Santiago com a *Chilean Electric Tramway*, ver: WALTER, Richard J. *Politics and urban growth in Santiago, Chile, 1891-1941*. Stanford University Press, 2005.

¹⁶⁴ *El Mercurio*, 25.8.1900

Ainda que, no início, a hegemonia da Alemanha na indústria da eletricidade não tenha representado uma ameaça, posteriormente, a maneira em que o capitalismo financeiro vindo desse país se introduziu na administração dos serviços públicos das principais cidades sul-americanas mostrou o contrário. Em Santiago, uma série de acusações por incumprimento de contrato, aumento injustificado de tarifas e ineficiente resolução de conflitos trabalhistas de 1905 em diante, fizeram com que a imagem desses capitais se visse rapidamente desvalorizada. Na análise do município, teriam sido os kaisers da tração, ou seja, esse “poderoso grupo de comerciantes alemães de Berlim [que haviam] adquirido a maioria das ações da ChETL e tomado a direção dela [...] aquele que realmente ignorou e faltou com as obrigações devidas às nossas autoridades locais, aquele que abusou do público e o que perpetrou uma série de falsificações e fraudes sistemáticas”.¹⁶⁵

O descalabro geopolítico gerado pela guerra possibilitou que o município se rebelasse diante desses abusos. Através de um acordo verbal com a Legação Britânica, comprometeu-se a fornecer informações confidenciais sobre a influência do país inimigo na produção e comercialização de energia elétrica, além de delatar os interesses germânicos em empresas estratégicas, como era o caso de ChETL, e de contribuir para a perda de prestígio dos investidores alemães frente a outros países do continente. Tudo isso em troca de municipalizar a administração da empresa de trânsito, uma vez finalizada a guerra, bem como da substituição dos trabalhadores alemães por outros chilenos em todas as áreas da empresa.

No final do ano de 1917, o município alertou Sir Francis Strong, ministro da Inglaterra no Chile, a urgência de intervir na ChETL e afastar os funcionários alemães, especialmente os diretores, com o objetivo de devolver à sociedade chilena um serviço de primeira necessidade.¹⁶⁶ Afirmava-se que “a adoção desse tipo de medida produziria uma impressão muito favorável nesta cidade, que é forçada a suportar as más condições e abusos de todos os gêneros [isso será, sentenciava a carta] a melhor propaganda a favor [e contribuirá para] o prestígio dos aliados neste país”.¹⁶⁷ Buscava-se recordar Strong de que pela “qualidade dos serviços que presta e suas relações com o público e as autoridades”,¹⁶⁸ a concessionária deveria ser considerada uma companhia que em seus objetivos superasse objetivos meramente mercadológicos. Embora

¹⁶⁵ MENA, Aníbal. “La municipalidad, la Compañía y el Público”, *Las Últimas Noticias*, 7.11.1918

¹⁶⁶ A ChETL não entrou nas listas negras dos aliados, apesar de ser alemã, por estar catalogada como uma empresa que prestava serviços básicos à sociedade de um país neutro; assim, foi permitido que seguisse operando com normalidade desde que não enviasse remessas à casa matriz na Alemanha.

¹⁶⁷ *Internacionalismo del capital. Consorcio inglés y alemán durante la guerra. La legación británica y la administración alemana de la Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltda.* Santiago: Imprenta y Librería Artes y Letras, 1919.

¹⁶⁸ Ibid.

fosse de conhecimento geral que a Chilian era uma empresa controlada por alemães, o delegado do rei foi advertido de que, até esse momento, o governo local havia agido conscientemente e com deferência a um ente inglês – ou seja, a pessoa jurídica denominada ChETL, por esta encontrar-se domiciliada na Inglaterra e obedecer a legislação inglesa. Nesse sentido, mais do que uma gestão diplomática, o que se solicitava ao ministro era “restaurar o prestígio e a confiança com a qual, com justiça, deve gozar o capital inglês investido neste país, divulgar e perseguir as sanções e reparações correspondentes às fraudes cometidas pelo círculo alemão que se havia apropriado da direção e administração dessa Companhia”.¹⁶⁹

Capitalizando a contribuição que poderiam realizar em termos de contrapropaganda, e conscientes do papel desempenhado em um momento crucial, os funcionários municipais previam que “uma vez que os fatos sejam de domínio público, comentados pela imprensa desta capital e de demais países americanos, o desprestígio em que cairá o comércio alemão neste Continente será considerável. Ninguém irá querer manter relações comerciais com pessoas que procedem desse modo, já não terão crédito, onde quer que estejam, e sua penetração comercial nesses países Sul-Americanos receberá um golpe mortal”.¹⁷⁰

A autoridade considerou que os atropelos realizados pelos diretores alemães do ChETL contra atores locais – município, usuários e trabalhadores – poderiam chamar a atenção da Legação Britânica e despertar seu interesse em estabelecer uma aliança estratégica para limpar o nome desse país no Chile. Isso porque, na opinião da prefeitura, seriam atacadas as bases de uma empresa que havia desacreditado a imagem pública Inglaterra, já que, apesar de se tratar de uma sociedade completamente alemã, mantinha seu domicílio legal em Londres, era regida pela jurisprudência inglesa e estava amparada pela promessa que lhe havia permitido ganhar o favor dos chilenos. Em síntese, denunciava-se, frente aos aliados, uma empresa alemã que se fazia passar por inglesa para prejudicar a imagem pública dos capitais dessa procedência, afetando, com sua manobra, o povo do Chile. Esse raciocínio justificava levar as denúncias a instâncias reservadas a fins diplomáticos, buscando, com isso, reverter e impotência de enfrentar uma companhia toda poderosa e insolente, diante da qual pouco se podia fazer com as ferramentas de fiscalização disponíveis – tribunal arbitral, força pública e imprensa.

Essa estratégia fez com que o município se distanciasse da imparcialidade proclamada pelos governos dos presidentes Ramón Barros Luco (1835-1919) e Juan Luis Sanfuentes (1858-1931). Cabe ressaltar que o Chile, assim como a Argentina, havia declarado sua neutralidade

¹⁶⁹ Ibid.

¹⁷⁰ “La municipalidad, la Compañía y el Público”, *Las Últimas Noticias*, 7.11.1918

frente à guerra, mantendo-se dessa forma, apesar da pressão exercida pelos Estados Unidos, uma vez que este havia rompido relações com as potências centrais. Para além da coerência que se pode reconhecer no discurso governamental, a posição do Estado chileno acabou se tensionado na ocasião da ofensiva propagandística e da guerra econômica levada a cabo pelos beligerantes na América Latina.¹⁷¹ Isso não ocorreu apenas de “fora” pelas decisões que violavam a soberania nacional (listas negras, pressões diplomáticas, uso de portos e águas territoriais etc.), mas também de “dentro”, por atores que se posicionaram de um dos lados da trincheira, para se beneficiarem da ruptura na hegemonia financeira e tecnológica anunciada pelo momento global.

Apesar dos esforços e das fantasias que provocou, o plano do município fracassaria já que, ao terminar a guerra, as ações do ChETL passaram diretamente para o controle do Public Trustee, entregando-se sua administração posteriormente a uma empresa inglesa, processo do qual as autoridades chilenas seriam completamente excluídas. Não apenas prescindiu-se do município para dirigir a concessionária de bondes e eletricidade nessa nova fase, como também se manteve os especialistas alemães em seus postos de trabalho, ignorando-se, assim, dois dos compromissos tácitos na colaboração prestada pela autoridade à delegação britânica no Chile: a municipalização e a retirada dos trabalhadores alemães, a fim de facilitar a incorporação dos nacionais. A ofensiva do município, apesar de tudo, teve consequências a longo prazo, uma vez que estabeleceu precedentes a respeito da necessidade de fortalecer a institucionalidade para lidar com os interesses do capital transnacional e suas estratégias de mobilidade. Por outro lado, embora os objetivos básicos não tenham sido alcançados, a colaboração do município com os interesses aliados foi decisiva para que a ChETL fosse recuperada pelos ingleses. Esta situação teve repercussões regionais, já que, após essa perda no Chile, a CATE se apressaria em transferir seus ativos na Argentina para investidores de países europeus que se mantiveram afastados da guerra, escapando, assim, do pagamento de compensações por meio de sua conversão à CHADE (Compañía Hispanoamericana de Electricidad), uma filial do consórcio financeiro internacional de capitais belgas, holandeses e alemães agrupados na SOFINA.

¹⁷¹ RINKE, Stefan. *Latin America and the First World War* (Global and International History). Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

1.4 O *Affair* da Chilian Electric Tramway & Light Co. e a resposta nacionalista à expansão do capital internacional

A aliança entre o município de Santiago e a Legação Britânica durante a guerra foi praticamente ignorada pela historiografia. Com base nas informações fornecidas por fontes inglesas, as poucas referências existentes informam que o fato de a propriedade e administração da ChETL terem ficado nas mãos dos capitais ingleses, quando o conflito bélico se finalizou, não gerou maiores resistências.¹⁷² Após revisar documentos locais, é possível estabelecer, pelo contrário, que as consequências de não ter alcançado nenhum de seus objetivos com o apoio à causa aliada desencadearam na autoridade local uma reação de exaltada animosidade, que transcendeu o espaço dos gabinetes, para instalar-se ante à opinião pública como uma inexplicável traição. Os fatos foram descritos como o *affair* da Chilian Electric Tramway & Light Co., denominação com a qual se fez referência a uma história de amor não correspondido. De fato, o uso da palavra *affair* não foi apenas um gancho para atrair a atenção dos cidadãos frente à onipotência dos interesses estrangeiros no Chile, mas também traduziu a tese do município sobre o motivo que prevaleceria em sua marginalização: a relação ilícita mantida durante e uma vez finalizada a guerra entre ingleses e alemães para manter o controle e assegurar a transferência de uma das principais áreas de produção para o desenvolvimento das nações sul-americanas: o fornecimento de eletricidade.

O chamado *affair* justificou a publicação, em 1919, de uma série de documentos que reconstituem a sequência de eventos já descritos, sob o título “El internacionalismo del capital. Consorcio Inglés y Alemán durante la guerra. La legación británica y la administración alemana de la Chilian Electric Tramway & Light Co. Ltda”. Além de divulgar os esforços do município para neutralizar o predomínio alemão nos serviços públicos, a publicação buscou submeter ao escrutínio da sociedade em geral e das comunidades estrangeiras residentes, principalmente provenientes de países em guerra, aquela que foi considerada uma aliança corrupta entre os interesses econômicos de dois dos países que protagonizaram a guerra, violando os princípios do direito internacional e o sentimento de patriotismo pelo qual tanto sangue havia sido derramado nos campos de batalha. Porém, além disso, e sendo talvez um dos elementos mais interessantes para esta pesquisa, a compilação informa sobre a visão crítica que a autoridade teve em relação à liberdade com a qual os fluxos de capital se movimentavam conforme sua

¹⁷² COUYOUMDJIAN, op.cit., p. 222

conveniência no Chile e em outros países da região, reproduzindo sua influência em detrimento da sociedade e do discurso que justificou sua chegada: o tão aguardado progresso nacional.

Cabe destacar que a mobilidade de capitais à qual nos referimos neste capítulo teve como consequência o aumento da preponderância das empresas de bonde, não apenas na esfera econômica, mas também na esfera política – por meio de lobby no parlamento e até mesmo junto ao executivo –, devido ao poder que lhes conferia controlar as áreas indispensáveis para o progresso urbano. Preponderância que, no marco do desenvolvimento das correntes do pensamento nacionalista no Chile no início do século XX, seria interpretada como resultado da propagação de interesses espoliadores vinculados aos grandes consórcios tecnológicos que encontraram seu respaldo na esfera financeira internacional. A crítica nacionalista via no desenvolvimento da indústria local, como afirma Bernardo Subercaseaux, sua “carta de luta”, “a possibilidade de realizar um novo espírito de nacionalidade [...] de ampliar o estreito imaginário de nação que predominou na ordem aristocrática”.¹⁷³ Nacionalismo econômico que, somado às variáveis cultural, pedagógica e político-partidária, dava conta de uma sensibilidade que possibilitou o consenso em torno de certas ideias, entre as quais a crítica antioligárquica e anti-imperialista.¹⁷⁴

Aníbal Mena, secretário e assessor jurídico da prefeitura, foi um homem importante para a denúncia perante a opinião pública que envolvia a administração alemã por sua maneira corrupta de operar serviços básicos e os representantes do governo inglês por sua displicência no tratamento dado à autoridade local. A pedido do ministro britânico Francis Strong, Mena havia realizado, em 1917, um cuidadoso estudo sobre as empresas elétricas presentes no país, sua relação com o governo britânico e a influência da capital alemã. Mena insistiu na ideia de que a ChETL era controlada por interesses leais às potências centrais, o que representava um absurdo, já que deveria beneficiar os aliados por se tratar de uma sociedade domiciliada em Londres e sujeita às leis do Reino Unido. A reivindicação feita por Mena a respeito da origem inglesa dessa empresa ganha sentido dentro do imaginário que havia prevalecido na elite chilena durante o século XIX, que via na Inglaterra a expressão do progresso e nos investidores ingleses “os defensores da liberdade e do direito, contra um regime autocrático baseado na força e

¹⁷³ SUBERCASEAUX, op.cit., Vol.II, p.223.

¹⁷⁴ A possibilidade de pensar o desenvolvimento industrial do país tinha suas bases na exploração da economia nacional produzida pela vitória na Guerra do Pacífico (1879-1883) e o posterior auge do ciclo do salitre. Gabriel Salazar observou a respeito que “todos os indícios apontam que entre 1885 e 1914 se realizou um dinâmico impulso industrializador que, em duas ou três décadas, situou o Chile entre as nações hispano-americanas de maior desenvolvimento fabril”. SALAZAR, Gabriel. *Mercaderes, empresarios y capitalistas (Chile, siglo XIX)*. Santiago: Editorial Sudamericana, 2011, p.615.

opressão dos povos”; regime este representado na gestão realizada pelos alemães, “corrompida e inescrupulosa, entorpecida com seu poder, que não respeitavam a autoridade constituída, que atropelava o público e explorava funcionários e trabalhadores chilenos”.¹⁷⁵

A colaboração de Mena com Francis Strange, por mais contraditória que possa parecer, é parte de sua profunda convicção nacionalista. No ano de 1915, o secretário municipal havia publicado dois artigos interessantes na imprensa, onde advertia sobre a importância da guerra mundial como conjuntura para avançar em direção ao desenvolvimento da indústria local, bem como para que o Estado assumisse protagonismo no fomento e direção daqueles setores que eram de fundamental importância para o avanço da sociedade. Lúcido a respeito das possibilidades oferecidas pelo cenário bélico no qual estavam inseridas duas das potências econômicas que mais tinham influência no Chile, Mena alertou que o que se travava entre esses dois gigantes era a “luta pela supremacia comercial” no mercado mundial. Em fevereiro de 1915, chamou a atenção da opinião pública para a passividade com que os acontecimentos do velho continente foram observados, apontando:

passaram-se seis meses desde que ocorreu o conflito europeu e, enquanto isso, o que foi feito pelos nossos ineptos governantes para tirar proveito dessa ocasião única que se apresenta ao país para acabar com a vida libertina do desperdício em que nos acostumamos a viver e desenvolver um plano bem estudado que permita colocar ordem em nossas finanças públicas e obter a desejada nacionalização de nossas indústrias e comércio?¹⁷⁶

A história dos abusos no serviço de força e luz não seria, para Mena “nada mais que uma pequena incidência do grande processo de dominação e tirania que todos os dias –afirmava ele – testemunhamos de um extremo ao outro do país com o monopólio irritante de nossas indústrias, comércio e finanças”.¹⁷⁷ Para seu pesar, os empresários locais foram “deslocados nessa luta cada vez mais intensa pela obtenção dos meios de subsistência”, situação que implicava uma latente derrota a partir da qual “somos tratados – sentenciava o político – como um raça inferior”.¹⁷⁸ Dessa forma, para Mena, a atitude imprópria assumida pela ChETL encontrava suas origens nessa “triste ideia de que o estrangeiro construiu de nossa cultura e dos governos dessas pequenas nações sul-americanas”.¹⁷⁹

A referência à América do Sul não é malograda, já que a CATE, *holding* que controlava a

¹⁷⁵ *Internacionalismo del capital...*, op.cit.

¹⁷⁶ “La Chilian Electric y sus tarifas”, *El Diario Ilustrado*, 7.2.1915.

¹⁷⁷ Ibid.

¹⁷⁸ “The Chilian Electric Tramway & Light Co. Ltd.”, *El Diario Ilustrado*, 6.2.1915.

¹⁷⁹ Ibid.

ChETL, havia conseguido monopolizar o setor elétrico na região. O expansionismo da CATE era a expressão mais tangível da voragem do capitalismo financeiro alemão, avançando indiscriminadamente pela região graças aos recursos e ao poder que possibilitavam o investimento bancário na área industrial. Ampliando as margens de seus mercados através da eletrificação dos bondes das capitais, vinculava esse negócio àquele da produção, transmissão e comercialização de eletricidade para força e luz, garantindo o consumo da mercadoria produzida e justificando os desembolsos feitos pelo banco. Assim, o mesmo consórcio integrava diversas atividades, explorando o serviço de transporte público, a produção de energia e o investimento de ativos por organismos especializados em serviços públicos de eletricidade.¹⁸⁰

A visão nacionalista de Mena se exacerbou após o ministro britânico desdenhar sua colaboração. Sem dúvidas, uma das situações que mais causaram a indignação do secretário municipal foi o fato de, após a empresa ser confiscada, um delegado inglês ter assumido sua direção e os especialistas alemães terem sido mantidos em seus cargos, sendo seu contrato renovado por mais três anos. Ainda mais inexplicável foi a demissão dos trabalhadores chilenos que haviam defendido abertamente a causa dos aliados. Mena mostrou-se desconcertado com tal decisão, apontando:

Sérios e muito graves motivos devem ter sido levados em consideração para que fosse autorizado o convênio celebrado, quando por ele se unem os interesses econômicos ingleses e alemães; quando por ele se conectam em estreita relação a empresa inglesa que contrata e a equipe alemã que presta serviços; quando foi preciso apartar-se das leis que impedem a comercialização com o inimigo, especialmente já que não era lógico esperar que aqui se mantivesse um consórcio nefasto; quando ambos lutavam nos campos ensanguentados da Europa.¹⁸¹

Para Mena, quando os novos diretores do ChETL justificavam a presença dos funcionários alemães por não haver trabalhadores qualificados suficientes no Chile, estes mentiam abertamente, prolongando uma aliança corrupta entre o capital internacional com o objetivo de subjugar os países nos quais expandiam seus interesses. Mena argumentou que, pelo contrário, os funcionários chilenos à espera de substituir os alemães estavam prontos para serem incorporados a qualquer momento e que “ao contrário de escassez”, era possível afirmar que o país tinha “excesso de pessoal técnico, muitos deles engenheiros eletricitistas formados em

¹⁸⁰ HAUSMAN (et.al), op.cit.

¹⁸¹ “Los denuncios contra la tracción eléctrica”, *Las Ultimas Noticias*, 20.11.1918

universidades europeias”.¹⁸²

Uma informação importante como catalizadora do discurso nacionalista do município contra o denominado consórcio inglês-alemão foi aquela divulgada pelo engenheiro mecânico e eletricista holandês Gerardo de Gelder, que foi o engenheiro-chefe do departamento de tração elétrica do CHETL durante vários anos e acabou sendo desligado por seu nome constar nas listas negras, embora fosse cidadão de um país neutro. Seu apoio às reivindicações apresentadas pelo governo da cidade não se baseou apenas em um provável espírito de vingança por ter sido indevidamente demitido e ainda substituído por um engenheiro alemão, mas também pelo apreço que dizia sentir por “um país jovem onde o direito é respeitado”.¹⁸³ O holandês relatou diversas expressões de deslealdade de parte dos ingleses durante a guerra, assim como de outros funcionários do ChETL que deveriam ter sido leais à causa aliada e que, entretanto, usaram seus cargos para negociar com o inimigo. Esse teria sido o caso do francês Arístides Brandalá, que havia sido o chefe de trânsito dos bondes, conhecido como “capataz de escravos” e acusado de ter “servido à administração alemã por enviar os lucros da Companhia à Alemanha, emprestando sua assinatura como francês”, e o que era ainda pior, de acordo com Gelder, “apesar de viver no país há anos, perfilava-se como seu pior inimigo – já que a qualquer pessoa que quisesse visitá-lo –referia-se ao Chile como um país de bandidos e ladrões”.¹⁸⁴

O engenheiro holandês contribuiu, dessa forma, para aprofundar entre os representantes da autoridade municipal, a ideia de que “os grandes capitalistas do mundo são internacionais” e haviam estado apenas “temporariamente separados pela guerra”.¹⁸⁵ As consequências econômicas e sociais dessa aliança se materializaram nas condições desiguais nas quais encontravam-se os agentes locais frente a um modelo de capitalismo expansionista e usurpador, que atacava abertamente o desenvolvimento nacional. A resposta deveria ser contundente na perspectiva de frear os fluxos de mobilidade que permitiam que os investimentos dos blocos industriais se posicionassem em areias pós-coloniais. Isso só seria possível através da localidade da administração comercial das empresas que controlavam áreas imprescindíveis para o progresso social material, como era o caso do transporte coletivo sobre trilhos.

Deve-se notar que a municipalização dos serviços públicos era um tema que estava sendo analisado em diferentes círculos políticos e intelectuais, razão pela qual a situação dos municípios nas principais cidades europeias havia sido minuciosamente investigada. Em 1914,

¹⁸² *Internacionalismo del capital...*, op.cit.

¹⁸³ Ibid.

¹⁸⁴ Ibid.

¹⁸⁵ Ibid.

Carlos N. Cassanova publicava sua dissertação para graduar-se na Faculdade de Leis e Ciência Política da Universidade do Chile, intitulada “Municipalização dos Serviços Públicos”. Esse trabalho reflete o espírito da época em termos de relações entre capital, autoridade local e direitos da população. Expõe as diversas teses que os autores haviam desenvolvido frente ao controle municipal dos setores essenciais para o bem-estar dos cidadãos, abordando um dos principais problemas da gestão privada de serviços como os transportes e a produção de eletricidade: o monopólio.¹⁸⁶ Este era a consequência mais contraditória do livre movimento de ativos, uma vez que levava à imobilidade, à atrofia do sistema e ao enfraquecimento das condições de acessibilidade da população a direitos que deveriam ser garantidos. Quanto aos motivos da municipalização do serviço de bonde, o texto afirma que à primeira vista são óbvios:

O povo está constantemente pedindo reduções de preço, o estabelecimento de novas linhas e um maior número de carros, maior conforto nestes, viagens mais rápidas e, ainda, garantia contra greves. Essas são demandas criadas pelas necessidades sociais e, sobretudo, pelo aumento da população e que as empresas privadas nem sempre estão dispostas ou são capazes de satisfazer, especialmente quando as obras mencionadas não lhes dão a garantia de lucro que esperam do emprego de seus capitais em um serviço de conveniência social.¹⁸⁷

A respeito da experiência internacional na municipalização dos serviços públicos, o autor mencionado reconhece a Inglaterra como principal referência. A propósito da experiência inglesa nessa matéria, Carlos Casanova afirma:

Não há dúvidas de que a municipalização dos serviços é o passo de maior relevância dado pelos povos no decorrer dos últimos séculos. A Inglaterra deu início ao movimento. A cidade de Glasgow ocupa o lugar principal no Reino Unido e no mundo; e é célebre não apenas pela quantidade de serviços públicos que municipalizou, mas também pela firmeza de tais instituições [...] Encontram-se municipalizados: o serviço de abastecimento de águas potáveis, desde 1860 [...]; o de lavadouros públicos; o da construção de casas para operários; abrigos noturnos; as ‘Family Houses’ [...]; e o da rede de esgoto e saneamento. A cidade de Manchester, que a princípio era avessa à tendência municipalizadora e que é famosa pela escola econômica que nela existiu com esse fim, rompeu com suas antigas doutrinas e hoje em dia é modelo de zelo municipalizador [...] Como estas, todas as grandes cidades da Grã-Bretanha acolheram esse movimento de municipalização como benéfico.¹⁸⁸

¹⁸⁶ CASANOVA, Carlos. *Municipalización de servicios públicos*. Memoria para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, Santiago, 1914.

¹⁸⁷ Ibid.

¹⁸⁸ Ibid.

A municipalização dos bondes também era fenômeno avançado na Inglaterra, país que, em 1870, havia iniciado a legislação geral sobre esse tema com a redação da *Tramway Act*. Na Alemanha, pelo contrário, segundo especifica Casanova, “os bondes não são considerados meios de transportes municipalizáveis e toda as tentativas feitas nessa direção não obtiveram êxito”.¹⁸⁹ A proclividade da Inglaterra em deixar a exploração dos serviços públicos nas mãos dos governos locais, pode haver despertado no município a esperança de conseguir, através da colaboração com a Legação Britânica durante a guerra, seu propósito primordial: a municipalização dos sistemas de transporte público sobre trilhos de Santiago.

1.5 A sincronização no mundo do trabalho do sistema de bondes

Este capítulo começou referindo-se à importância dos fluxos de ativos no desenvolvimento do sistema de bondes e à consecutiva comercialização da mobilidade urbana. O tempo do capital e seu propósito sincronizador presente na gestão das empresas, não só teve que harmonizar os interesses comerciais com as necessidades da sociedade através da definição de itinerários e negociação permanente com a autoridade local, mas também por meio do vínculo com seus trabalhadores. À medida que o transporte público se modernizou e começaram a operar modos industriais disciplinantes, os operários foram compelidos a deixar hábitos próprios da sociabilidade popular para se tornarem assalariados urbanos. Com a regulação dos horários de circulação dos carros e a especialização de funções para controlar a sua atividade, estabeleceu-se uma nova relação com o tempo e a técnica, situação que traria consequências para a identidade desses trabalhadores.

Na galeria de operários do sistema bonde, é possível identificar diversos sujeitos que integraram a escala de produção do serviço de locomoção coletiva da cidade. Desde os encarregados de fazer os carros andarem e coletar seus rendimentos, passando pelos responsáveis pela solução de problemas técnicos no terreno, reparação de vias e fiação elétrica, até aqueles que supervisionavam e coordenavam o funcionamento geral da rede de circulação. Conjunto heterogêneo formado por cocheiros (nos anos de tração animal), motoristas (após a força eletromotriz ser implementada), cobradores e cobradoras, assistentes de vias, inspetores, chefes de inspetores e chefes de depósito, entre outros.¹⁹⁰

¹⁸⁹ Ibid.

¹⁹⁰ Os condutores – cocheiros e/ou motoristas – cumpriram a função de dirigir os bondes, partindo dos pontos de depósito em direção aos circuitos estabelecidos pela empresa. Os cobradores e as cobradoras coletavam o dinheiro

No século XIX, o mundo do trabalho em torno do bonde respondeu à dualidade tradição-modernidade, característica da expressão histórica latino-americana. Luis Ortega observa, a propósito dos problemas da transformação da economia chilena durante esse período, que as reformas implementadas, mais que se ajustarem às exigências da modernização, responderam ao projeto oligárquico arraigado no país desde a década 1830: “A vigência daquele projeto – aponta o autor – passava pela adequação das bases sociais e materiais do poder às novas circunstâncias, porém não por sua alteração. O resultado foi a manutenção e inclusive o reforço de práticas produtivas e trabalhistas arcaicas, incompatíveis com a ‘modernização’ ou com o desenvolvimento capitalista pleno”.¹⁹¹ Esse diagnóstico explica a razão pela qual os trabalhadores da tração animal, apesar de dependerem de uma classe empresarial moderna, viam-se sujeitos a formas de controle que se localizavam entre o paternalismo e a coerção, submetidos a figuras de autoridade que substituíam, com poucas diferenças, aquelas do padrão rural que haviam conhecido antes de sua chegada à cidade.

Os homens e mulheres que se juntaram às fileiras da Empresa del Ferrocarril Urbano a partir de 1873 fizeram parte da onda de população rural que chegou às cidades após os investimentos no setor dos serviços públicos se expandirem. A migração campo-cidade foi uma das expressões mais visíveis da mobilidade associada ao desenvolvimento do capitalismo no cenário local, impactando diretamente na explosão demográfica de Santiago, que passou de ter cerca de 50.000 habitantes, em 1850, a 260.000, na década de 1890. Gabriel Salazar especifica que “depois de 1865, a população flutuante do país tendeu a transferir-se para a nova região mineradora, mas também, e sobretudo, para as principais cidades. Esse movimento se deu de forma mais acelerada no fim do século, em correspondência com a crise do velho setor minerador e a paralização do sistema de fazenda”.¹⁹² Esse contingente que chegou à capital desde as províncias do norte e sul do país em busca de emprego ou novas oportunidades de

das passagens e controlavam o acesso dos usuários aos carros. Os inspetores ou *judas*, como também foram chamados, fiscalizavam o cumprimento das disposições provenientes da administração central no que concernia à arrecadação de passagens, capacidade máxima de carros determinada pelas autoridades e ao desempenho dos condutores e cobradores durante a jornada de trabalho. Acima dos trabalhadores mencionados, hierarquicamente, estavam os chefes de inspetores, comissionados para vigilar que seus subordinados não descuidassem do importante trabalho de guarda, de acordo com os interesses da administração. No escalão ainda mais alto, encontravam-se os chefes de depósitos, responsáveis pelas principais estações de bondes, aquelas que representavam os pontos articuladores da rede, funcionassem de maneira sincronizada, para assegurar o correto funcionamento dos itinerários. Existiram, ainda, uma gama de empregados que cumpriram funções administrativas para as empresas de tração elétrica (secretárias, telefonistas, técnicos etc). Nesta seção se prestará especial atenção aos que participaram diretamente do trabalho de colocar os bondes em movimento, figuras centrais na política de nacionalização do serviço.

¹⁹¹ ORTEGA, op.cit., p.36.

¹⁹² SALAZAR, Gabriel. *Labradores, peones y proletarios: formación y crisis de la sociedad popular chilena del siglo XIX*. Santiago: Lom, 2000, p.232-234.

sobrevivência, estabeleceu-se inicialmente nos barracos levantados após a subdivisão de grandes extensões de terras urbanas, para em seguida ocupar os cortiços dos bairros que circundavam o centro da cidade, onde conviveram em paupérrimas condições, resultado da especulação efetuada pela classe proprietária em matéria habitacional.

Em 1898, a EFU possuía um total de 1.500 trabalhadores entre chefes, inspetores, cocheiros, cobradores, porteiros, mecânicos, guarda-chaves e empregados de toda a classe, dos quais 750 eram diaristas ocupados com trabalhos de construção de linhas.¹⁹³ Os trabalhadores que pertenciam aos escalões mais baixos da hierarquia (cocheiros, cobradores, guarda-chaves e construtores de vias) integraram o conglomerado social que a historiografia denominou “*peonaje urbano*” [peonada urbana] ou “incipiente proletário industrial”, com pouca instrução e escassa capacidade de organização.¹⁹⁴ Em seu desempenho como trabalhadores urbanos, valeram-se de habilidades tradicionais, como o controle dos animais. Esse foi o caso dos cocheiros, ofício que muitas vezes foi precedido pelo dos domadores de cavalos, que em muitos casos iniciavam-se nessa atividade ainda crianças. Diferentemente de outros trabalhadores pobres e marginalizados do fim do século, que em sua maioria recebia pagamentos não monetizados (fichas para receber alimentos, direito a cama e comida), os operários da tração cobravam por uma diária de trabalho. Os cocheiros recolhiam até \$1,50, enquanto os cobradores arrecadavam a \$1,00 por dia, quantia que se somava a um pagamento mensal, do qual se subtraía previamente as multas aplicadas por mal comportamento.

Esse conjunto de trabalhadores foi percebido pelo empresariado e pela autoridade como uma massa díscola que, por sua sociabilidade tradicional, resistia a incorporar-se à formas de trabalho assalariado, produzindo em seu novo habitat, a cidade, uma relação com o tempo e com a experiência produtiva que estava mais de acordo com seus “costumes” do que com as urgências produtivas impostas pela reprodução do capital.¹⁹⁵ Foram responsabilizados pelo mal serviço dos bondes, já que descuidavam de suas funções, incentivando, com seu mal exemplo, uma série de violações aos bons costumes no espaço público. Foram acusados de beber em horário de trabalho, causando vários acidentes; de abandonar os carros em plena via pública para se juntarem às festas espontâneas que surgiam nas inumeráveis cantinas santiaguinas, assim como de não respeitar hierarquias nem status sociais, envergonhando, com seu

¹⁹³ Segundo memorial presentado a la Ilustre Municipalidad por la Chilian Electric Tramway & Light Co., Santiago, 1899.

¹⁹⁴ GREZ, Sergio. *De la "regeneración del pueblo" a la huelga general: génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Santiago: RiL Editores, 2007.

¹⁹⁵ A respeito da noção de costumes na cultura popular, ver o clássico trabalho de THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum: Estudos sobre a cultura tradicional*. São Paulo: Companhia da Letras, 1998.

comportamento, os personagens mais distintos da região. Dada a importância do bonde como agente socializador, seus trabalhadores deveriam espelhar o princípio da urbanidade, no entanto, seus corpos transformaram-se, aos olhos da elite civilizadora, em uma ponte pela qual um contingente suburbano transgredia os limites da cidade decente e suas prerrogativas morais, para tomar conta desse meio de transporte, desvirtuando sua função cultural.¹⁹⁶

As cobradoras dos bondes merecem uma menção à parte, já que, por estarem entre as primeiras mulheres que despontaram na esfera pública como assalariadas, tiveram de conviver com toda a classe de preconceitos e receberam, das autoridades, imprensa e inclusive de seus companheiros de classe, inumeráveis ofensas que questionavam implacavelmente sua honra. A permissão para que mulheres se empregassem nesse ofício surgiu a partir de uma conjuntura pontual, a Guerra do Pacífico (1879-1883).¹⁹⁷ Com a migração de mão de obra masculina ao norte do país, um número importante de mulheres começou a ocupar postos de trabalho antes reservados aos homens das classes populares. As demandas de uma economia que, apesar da crise derivada do contexto bélico, exigia potencializar os serviços urbanos básicos, permitiram que uma porcentagem crescente de mulheres ingressasse nesse setor. Embora tenham sido consideradas substitutas temporárias, acabaram sendo parte ativa da organização, permanecendo em seus postos de trabalho por mais várias décadas.¹⁹⁸ Em 1883, dos 80 bondes que circulavam pela cidade, 75 contavam com cobradoras mulheres.¹⁹⁹ Era possível candidatar-se a uma vaga a partir dos 15 anos de idade, e a maioria delas era formada por trabalhadoras que provinham de ofícios urbanos considerados femininos, como era o caso das criadas, cozinheiras, lavadeiras, ou funcionárias de fábricas de manufatura que existiam na cidade.

O “problema” do trabalho feminino associado à “questão social” e personificado na figura dessas mulheres, foi retratado em caricaturas, poemas e crônicas de costumes que faziam referência a elas diariamente nas páginas dos meios impressos de comunicação os quais,

¹⁹⁶ Em uma carta de reprimenda da prefeitura dirigida ao superintendente da empresa em 1895, manifestava-se a preocupação que causava a indolência desses trabalhadores quando deveriam zelar pelo bom comportamento dos passageiros: “é óbvio [afirmava a mesma] que esses empregados [que] têm condições de impedir o acesso aos carros de embriagados e demais pessoas que por algum motivo possam incomodar os passageiros, deveriam ser os primeiros a dar o exemplo sobre essa questão”. Comunicación dirigida al Superintendente de la Empresa del Ferrocarril Urbano por parte de la Municipalidad, 4 de junio de 1895.

¹⁹⁷ Não existiram mulheres que exercessem a profissão de cobradoras de bonde em outras cidades da América Latina.

¹⁹⁸ PRUDANT, Elisabet. “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2009; PRUDANT, Elisabet. *Oficios femeninos urbanos y representaciones sexuadas. Santiago de Chile y Buenos Aires en la vuelta del siglo XIX al XX*. Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos, Centro de Estudios Culturales Latinoamericanos, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Chile, 2010.

¹⁹⁹ LIRA, op.cit., p.226.

naqueles anos, circularam no mercado de bens culturais. Elas foram representadas ora como vítimas das más condições em que viviam as famílias trabalhadoras, ora como mulheres de vida fácil, maus hábitos, desonestas e vulgares, sendo para tal utilizada uma linguagem degradante que as transformava em uma expressão corpórea dos vícios do mundo popular.²⁰⁰ Essas referências da imprensa demonstram de maneira escancarada a violência diária a que foram expostas, não só por desafiarem a divisão de gênero estabelecida entre as esferas do público e privado, mas também por deixarem o espaço produtivo da fábrica para darem movimento aos seus corpos através de um ofício dinâmico que lhes permitia circular visivelmente pelas ruas.²⁰¹

As cobradoras experimentaram como poucos em seu tempo o significado do ditado popular “ninguém é profeta em sua própria terra”. Viajantes estrangeiros de passagem pela cidade opuseram-se aos maus-tratos cotidianos que essas mulheres sofriam, identificando nelas a expressão de certo progressismo na sociedade chilena e até mesmo ressaltando as qualidades que demonstravam no cumprimento de seu ofício, destacando-se sobre seus colegas homens. Após sua viagem ao Chile em 1895, Juan Gabriel Serrado escreveu suas impressões de Santiago, abordando as características do serviço de locomoção coletiva e o fato de que as cobradoras fossem mulheres, um aspecto, para ele, a se ressaltar: “Isso, que chamou a atenção de muitos, faz com que o serviço não seja interrompido, como muitas vezes acontece em hotéis e confeitarias, que tantas vezes são deixados sem serviço por conta da embriaguez (masculina) tão generalizada”.²⁰² Alguns anos depois, uma das principais revistas argentinas do tipo magazine, *Caras y Caretas*, dedicava uma extensa matéria a essas mulheres e fazia um pedido para que a iniciativa de contratar funcionárias no sistema de transporte sobre trilhos fosse copiada em Buenos Aires, apontando:

Uma das coisas que mais chamam a atenção dos argentinos que vão ao Chile são os bondes [...] Em primeiro lugar, porque os cobradores ou ‘controladores’ são mulheres. Elas realizam sua missão corretamente. São atentas aos passageiros. [...] A diferença no serviço é notável. Apesar da pouca cultura que possui uma mulher do povo, ela é sempre mais respeitosa do que um homem sem educação. Não seria de todo ruim se a empresa Anglo – e a citamos por se tratar de uma empresa que opera em toda a cidade – oferecesse vários cargos de cobradores a mulheres honestas.²⁰³

²⁰⁰ Ibidem.

²⁰¹ PRUDANT (2009), op.cit.

²⁰² SERRADO, Juan Gabriel. *Visita a Chile en 1895*. Buenos Aires: 1898, p. 43. Cfr. DE RAMÓN (1984), op.cit., p.74.

²⁰³ “Las mujeres mayores de Santiago”, *Caras y Caretas*, Nº634, 26.11.1910.

Além das opiniões citadas, que representam exceções por seus elogios às cobradoras, em termos gerais, os trabalhadores do bonde de tração animal foram considerados pela opinião pública um grupo de camponeses rudimentares. As deficiências que o sistema de transporte da capital apresentou acabaram sendo personificadas na figura desses trabalhadores. Eram eles que lidavam diretamente com os usuários, carregando nas costas, por um lado, o desconforto gerado pelas limitações de um sistema de locomoção que não respondia às necessidades de uma sociedade urbana crescente e, por outro, a indignação que causava sua própria figura como homens e mulheres populares que assumiam o controle de um dos símbolos da vida diária urbana por excelência: o bonde.

Com o propósito de educar os trabalhadores dos bondes como agentes do progresso e obstaculizar sua tendência a evadir formas de disciplina trabalhista, a intendência dirigida em 1873 por Benjamín Vicuña Mackenna redigiu um regulamento que seria aplicado pela polícia da cidade, de forma coordenada com a EFU, em que se prestava especial atenção ao comportamento que cocheiros e cobradores deveriam manter, identificando a questão da aparência física como um dos aspectos importantes a intervir. O objetivo era mudar a fisionomia camponesa dos trabalhadores para a de funcionários urbanos, sendo uma das disposições estabelecidas a de que os homens deveriam deixar de usar “poncho” e “*chupalla*”²⁰⁴ durante o horário de trabalho. Em 1894, em sessão municipal, um dos vereadores vinculava, como parte do mesmo problema disciplinar, o fato de os trabalhadores terem uma aparência descuidada, com modos impróprios que exibiam diariamente. Esta última foi exposta como situação especialmente irritante quando eram mulheres a cometer faltas, justificando-se, inclusive, a violência contra elas como forma de correção:

os cocheiros devem usar um traje decente, e não as *chupallas* e os trapos com os quais andam frequentemente [...], as condutoras [cobradoras] são mulheres chulas, de má aparência e piores maneiras, que a todo momento insultam os passageiros e travam com eles contendas descorteses e desagradáveis, que acabam algumas vezes por chegar às vias de fato, castigando, a insolência dessas mulheres sem a menor amostra de comedimento e educação, alguns cavalheiros.²⁰⁵

Tanto a prefeitura quanto a imprensa fizeram um chamado para que ao menos a aparência dos trabalhadores, já que não o seu comportamento, deixassem de inspirar “repulsa nos passageiros”. De fato, uma das circunstâncias mais celebradas pela opinião pública, uma vez

²⁰⁴ Chapéu de palha utilizado tradicionalmente por homens populares de origem rural no Chile.

²⁰⁵ Actas Municipales, 22 de junio de 1894.

anunciada a participação do capital estrangeiro na administração do sistema de bondes elétricos, foi o compromisso da nova empresa de uniformizar seus trabalhadores. Alfonso Calderón lembra que, no dia da inauguração da primeira linha de bondes elétricos, em setembro de 1900, os jornais, juntamente com destacar “todos têm luz elétrica”, noticiaram com entusiasmo que tanto os maquinistas quanto os cobradores usavam “um traje azul-marinho, com boné numerado e uma bolsa com diferentes compartimentos, enquanto que, no verão, o traje será substituído por um de brim e um boné branco.”²⁰⁶ A importância atribuída ao traje, mais do que uma simples canalização das críticas direcionadas a determinados atores sociais, remete, como apontou Cecilia Moreira, ao papel da roupa como “elemento básico através do qual os corpos se tornam sociais.”²⁰⁷ Nesse sentido, a zombaria e as reações de desprezo ao aspecto desses trabalhadores, referem-se à importância adquirida pela sua visibilidade cotidiana no espaço público. Visibilidade que os obrigava a padronizar e impor uma retórica corporal capaz de destruir a figura do sujeito bucólico na cidade.

Quando a tração elétrica começou a operar, a ChETL quis desvincular-se da má reputação do serviço prestado pela EFU no século passado, modernizando as bases sociais e materiais de sua estrutura produtiva. Pedro Merry del Val, engenheiro-chefe e primeiro diretor da companhia, observava, em um informe apresentado à prefeitura, em 1899, que as deficiências do serviço apenas desapareceriam por completo com a “introdução do sistema novo [elétrico], com seu material aperfeiçoado [carros], o que permitirá disciplinar o pessoal e uniformizá-lo, exigindo-lhe um melhor serviço, que hoje em dia, com os elementos atuais – apontava o engenheiro espanhol – é impossível obter”.²⁰⁸ Conjunção técnica e estética projetada pelo bonde elétrico na qual os trabalhadores foram incluídos como parte do novo mecanismo, sujeitos ao impacto modernizador da tecnologia, para o movimento que se dispunha a operar na capital chilena, da mesma forma que as outras peças da engrenagem.

Um dos principais desafios que os investidores estrangeiros tiveram de enfrentar no que diz respeito a seus trabalhadores foi fazer com que estes se submetessem à autoridade da gerência e não abandonassem suas rotinas de trabalho; somente assim se avançaria na sincronização do

²⁰⁶ CALDERON, Alfonso. 1900. Santiago: Pehuen Editores, 1999, p. 303.

²⁰⁷ MOREIRA, Cecilia. “La ropa, lo masculino y lo civilizado la vestimenta de los hombres en Córdoba (Argentina), siglo XIX”, *Temas Americanistas*, [online], N°33, 2014, p.89.

²⁰⁸ Não apenas a imposição de utilizar uniformes avançava nessa direção, mas também o uso de identificações numéricas nos trabalhadores, que os diferenciavam em suas funções. Na prática, a placa com um número visível nos maquinistas e cobradores (as) visava facilitar a inspeção secreta e as queixas do público e da polícia. Segundo Memorial presentado a la Ilustre Municipalidad por la Chilian Electric Tramway & Light Company, Contratista de la Tracción i Alumbrado Eléctricos de Santiago, 12 de junio de 1899, Santiago, Imprenta, Litografía i Encuadernación Barcelona, 1899; Reglamento de Tranvías Eléctricos, 1902. In Actas Municipales, julio 1902.

serviço. Para tal, estabeleceram um severo sistema de sanções monetárias aplicadas sobre cada falta cometida por motoristas e cobradores (as), o que significou uma redução considerável no salário dos multados. Embora as empresas da tração elétrica tenham procurado tomar distância do tipo de administração que caracterizou os investidores locais, no momento de submeter seus empregados a normas, recorreram a uma prática tradicional, como o sistema de multas, utilizado compulsivamente pela EFU durante o século XIX. Esse tipo de sanção já havia sido criticado pela imprensa operária, que o interpretou como um abuso intolerável contra os trabalhadores. Em 1890 o jornal satírico *La Pimienta* ressaltava, a propósito das arbitrariedades a que eram submetidos os filhos e filhas do povo:

Os empresários são cruéis com os trabalhadores, a Empresa del Ferrocarril Urbano lhes paga uma mixaria, pois ainda que não os castiguem numa jaula, por outro lado, suspende, expulsa ou multa os cocheiros ou cobradores, privando-os, muitas vezes de nove das dez partes de seu pagamento do mês ou da semana.

Não por serem pobres, deve-se permitir que se abusem dos cocheiros e cobradoras até lhes fazer insuportável a existência.

Levemos em conta que, com o trabalho e suor desses pobres, os empresários ganham cifras extraordinárias.

Já é tempo de que os cocheiros e cobradoras se unam para pedir a suspensão da obrigatoriedade de possuir licença e das exações ou multas com que lhes roubam o produto de seu honrado trabalho.²⁰⁹

O sistema de multas atualizado e enrijecido pelos capitais internacionais se transformaria em uma das principais causas de mobilizações e greves do grêmio. Além das reduções nos salários, quase sempre inapeláveis por pesar mais a palavra dos inspetores ou espiões encarregados da vigilância, os trabalhadores corriam o risco de serem suspensos temporariamente ou inclusive expulsos se cometessem algumas das faltas mais comuns, entre as quais encontravam-se as ausências no trabalho, o não cumprimento de responsabilidades, roubo de passagens, descuido no trato com o público e o mais prejudicial para o sistema de mobilidade, abandono dos carros em via pública. A obstrução do tráfego foi considerada uma falta grave que não apenas afetava os itinerários, como também expunha a própria empresa a ser multada pela autoridade municipal. Em casos de faltas que ameaçavam a livre circulação em vias da cidade, assim como o fornecimento do transporte público da população, a prefeitura exigia a expulsão definitiva dos trabalhadores envolvidos.²¹⁰

²⁰⁹ “Empresarios i conductores”, *La Pimienta*, 4.9.1890.

²¹⁰ O regulamento de bondes de 1916 especificava que “quando a interrupção do trânsito seja produzida por culpa exclusiva dos empregados da Empresa e a falta seja grave, será solicitado o afastamento do empregado ou empregados culpados, coisa que a empresa deve realizar no prazo de vinte e quatro horas, sob multa de dez a vinte pesos por cada dia de atraso. Os empregados afastados do serviço por essa causa não poderão voltar a ele a não

Juntamente com o modelo coercivo de sanções monetárias, foram formulados regulamentos que buscavam definir as funções dos trabalhadores e delimitar suas atribuições nos bondes. O regulamento de 1898, que serviu de base para aqueles que foram escritos mais tarde, foi inspirado nas disposições operacionais das capitais europeias, além de incluir vários aspectos do código do sistema de bondes aplicado em Buenos Aires. Da mesma forma, na elaboração do referido documento, foram usadas como base as normas vigentes para a tração animal, redigidas em 1873 por Benjamín Vicuña Mackenna.²¹¹ A regulamentação de 98 abordou a preocupação das autoridades e dos empresários em manter as rotas sem interrupções, bem como a especialização de tarefas entre os responsáveis diretos pelo funcionamento do serviço: motoristas e cobradores. Seus corpos, embora em constante movimento, deviam permanecer estáticos no espaço interior, cobrindo os flancos de entrada e saída para se tornarem extensões dos carros manobrados. A versão do regulamento de 1905 estabelecia que os bondes deveriam contar com dois funcionários, “um desses funcionários atuará como maquinista ou motorista e será colocado na parte anterior, e o outro terá a função de cobrador e ocupará a parte posterior”.²¹² Além disso, enfatizava-se que “por nenhum motivo é permitido aos motoristas ou cobradores se afastarem do bonde que dirigem; quando tenham que fazê-lo, obrigados por força maior, como acidentes na linha, intervenção da polícia etc., deverão comunicá-lo à Empresa ou aos respectivos inspetores, etc., para evitar a paralização prolongada do bonde e a consequente interrupção do trânsito”.²¹³ Como medida de segurança, acrescentava-se a respeito que “caso o motorista tenha que abandonar o bonde, mesmo que momentaneamente, deverá pressionar a alavanca e remover a manivela”, evitando, desse modo, que os carros fossem roubados ou usados por terceiros com fins distintos que aqueles reservados à exploração da locomoção coletiva da cidade.²¹⁴

Os regulamentos definiram o correto desempenho no vínculo cotidiano com os usuários como uma das obrigações dos trabalhadores que realizavam o serviço, tentando, assim, acabar com os maus-tratos sofridos pelos passageiros, expressão concreta da falta de urbanidade em um serviço que deveria ser, por oposição, expressão do progresso urbano.²¹⁵ Educar esses

ser após transcorridos ao menos três meses”. DEL FIERRO, Guillermo. *Disposiciones legales y municipales de policía y beneficencia: que reglamentan los servicios de supervigilancia de la I. Municipalidad de Santiago y especialmente sobre tránsito y estacionamiento de vehículos*, Santiago, 1916, p. 40 y ss.

²¹¹ Memoria de la Dirección de Obras Municipales, 1898.

²¹² Reglamento para la tracción eléctrica, 1905. In DEL FIERRO, op.cit.

²¹³ Ibid.

²¹⁴ DEL FIERRO, op.cit, p.40.

²¹⁵ Nas palavras do influente economista liberal Jean Gustave Courcelle Seneuil (1813-1892), que deixaria uma marca nos círculos letrados chilenos, “a urbanidade é uma continuação e, até certo ponto, um apêndice da Moral [...] O homem de uma moralidade perfeita seria urbano naturalmente”. COURCELLE, Jean. “Filosofia moral, la

empregados à moral e os “bons modos”, fez-se fundamental. Nos diversos regulamentos repetia-se a cláusula relativa a que “era dever de maquinistas, cobradores ou inspetores ser corteses e respeitosos com o público, sendo absolutamente proibido, sob pena de multa de um a dez pesos, proferir palavras indecorosas ou provocar discussões que possam dar lugar a incidentes desagradáveis”.²¹⁶ As brigas ou desavenças não só afetavam a convivência e os ânimos no interior dos carros, como também acabavam por atrasar sua saída, sempre que, ao iniciarem-se situações de violência e ser necessária a intervenção da polícia, os bondes precisavam interromper seus trajetos.

Além, os motoristas deveriam ser pessoas de honra comprovada, para tanto exigiu-se, a partir de 1902, que se registrassem na *Junta de Matricula de Cocheros*, sob pena de dois pesos de multa “sempre que sejam encontrados no serviço sem o número de cadastro correspondente”.²¹⁷ Cabe observar que, para matricular-se em tal junta, era necessário ser maior de idade e dispor de recomendações de pessoas “honradas e fidedignas”. Nesse sentido, reafirmava-se a obrigação dos inspetores municipais de “exigir ainda recomendações aos já cadastrados sempre que, por sua conduta, mau aspecto, ou por ter alguma nota no livro, não ofereça as devidas seguranças ao público”. Quando algum cocheiro era condenado pelo juizado, expulsavam-no do grêmio.²¹⁸

1.6 As imagens fixas no álbum fotográfico da “família do bonde”

A partir de 1921, sob a administração de pós-guerra e em um ambiente de crescente conflito, os trabalhadores da Chilian Electric Tramway foram submetidos a novos regimes disciplinares que contemplavam sua inserção no campo das obrigações e deveres do capitalismo benfeitor. Esse período é importante para o movimento operário do Chile, já que, ao mesmo tempo que aperfeiçoou suas formas de organização, precisou fazer frente ao populismo e suas estratégias para frear o impacto dos discursos reivindicatórios. Ainda que a legislação social tenha avançado paulatinamente sob os governos de Arturo Alessandri Palma (1868-1959) e de Carlos Ibáñez del Campo (1877-1970), as exigências para melhorar as condições de trabalho da classe trabalhadora (regulação de contrato, proteção em caso de acidentes ou doenças, organização

urbanidad”. *Anales de la Universidad de Chiel*, Julio de 1880, p.424.

²¹⁶ DEL FIERRO, op.cit.

²¹⁷ Além dos maquinistas, os cobradores e cobradoras também deviam matricular-se em tal junta, segundo estipulado no Reglamento de Tranvías Eléctricos de 1902. In: *Actas Municipales*, julio de 1902.

²¹⁸ Junta de Matrícula de Cocheros. In: *Actas Municipales*, enero de 1901.

sindical, direito a greve etc.) mantiveram-se vigentes engatilharam diversas manifestações de protesto.

Esse cenário social alertou o empresariado a respeito da importância de cooptar suas forças produtivas, para o qual recorreu a formas de assistência e vigilância que fariam frente à recepção dos projetos revolucionários.²¹⁹ A direção da ChETL implantou uma política de articulação em seu quadro, sobre a base de que cada um dos empregados era importante para o funcionamento do “organismo” representado pela instituição. Os trabalhadores não eram apenas valiosos por sua energia aplicada à produção do serviço público, mas também por serem parte fundamental de um coletivo que pregava a unidade e oferecia a possibilidade de que os mais fracos fossem protegidos dos vaivéns do mercado, podendo estes aspirar o progresso em função de méritos próprios. Esse enfoque se traduziu em um discurso que promovia a ascensão dos trabalhadores na hierarquia interna da empresa, valorizando, para tal, fatores como a boa conduta, o tempo de serviço e a vontade de superação.

Dessa forma, a empresa conseguiu intervir nas dinâmicas de articulação política de seus trabalhadores. Em 1923, criou um sindicato tutelado que competiria com as sociedades de resistência e com o Consejo de los Tranviarios, instancias nascidas da própria trajetória de organização do grêmio. Além disso, formou um departamento de bem-estar, que, ao prestar auxílio em temas de moradia, educação, esporte e saúde, introduziu-se na esfera íntima dos operários. Buscando se impor aos vínculos de classe que promoviam uma identidade combativa, inculcou formas de relacionamento que fortaleciam o imaginário de comunidade, ao mesmo tempo que fragmentavam a experiência comum por meio da estratificação dos trabalhadores.

Foi fundamental a criação de um Arquivo Fotográfico por meio do qual a administração da empresa promoveu uma política de memória integradora. A função dada à fotografia foi ideológica, enquanto ferramenta de conhecimento e catalogação, tornando-a parte, nas palavras de Tomás Cornejo, de uma estrutura de “saberes-poderes” que produziu representações e reafirmou ética e esteticamente o trabalhador moderno.²²⁰ Retratando corpos uniformizados, trabalhadores e comprometidos com a memória da instituição, precisou-se da imagem desses

²¹⁹ Sobre o desenvolvimento da legislação social no Chile, ver: FLORES, Jorge. *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)*, Santiago: DIBAM, 1993; YAÑEZ, Carlos. *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial, 1907-1932*. Santiago: Red Internacional del Libro, 2008.

²²⁰ Sobre os usos da fotografia por atores comprometidos com os processos modernizadores que o Chile experimentou no final do século XIX, ver: CORNEJO, Tomás. “Fotografia como factor de modernidad: territorio, trabajo y trabajadores en el cambio de siglo”. *Historia (Santiago)*, 2012, vol. 45, no 1, p.33.

operários, codificando-os visualmente segundo os critérios exigidos pela implantação de uma racionalidade capitalista moderna que estivesse de acordo com a mercantilização do serviço do transporte público da cidade.

Maria Ciavatta propõe uma analogia entre os vínculos de parentesco e as relações sociais que permeiam o mundo do trabalho – ambas formas constitutivas de laços familiares –, destacando a importância da “memória fotográfica para a coesão do grupo familiar”.²²¹ A condição de sujeitos trabalhadores foi o elemento comum e unidade significativa da “família operária” que a autora identifica nas fotografias fabris do Rio de Janeiro e São Paulo na virada do século XIX para o século XX.²²² As imagens fotográficas dos empregados e empregadas do sistema de bondes remetem à lógica do “álbum familiar”, cumprindo com o duplo objetivo de conservar a memória da empresa através do registro visual de seus trabalhadores, assim como de “educar o olhar”, ou seja, ensinar através da fotografia e como “parte de um processo maior”, o lugar que corresponde a cada indivíduo.²²³

Figura 3 – Retrato coletivo de motoristas do bonde, 1924.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra.

²²¹ CIAVATTA, María. “Educando al trabajador de la gran ‘familia de la fábrica’. Memoria, historia y fotografía”. In: AGUAYO, Fernando; ROCA, Lourdes coords. *Imágenes e investigación social*. México D.F.: Instituto Mora, 2005, p. 363.

²²² CIAVATTA, María. “O mundo do trabalho em imagens: Memórias, histórias e fotografia”. *Revista de Psicología*. Vol. 12, Tomo 1, 2012.

²²³ CIAVATTA (2005), op. cit., p. 364.

Figura 4 – Cobradoras do bonde posando em retrato coletivo, 1929.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra.

Esse álbum, junto a suas funções patrimonial e educativa, fomentou o trabalho de “culto” aos trabalhadores merecedores de reconhecimento do capital por terem respondido às expectativas que recaiam sobre a mão de obra moderna: a constância e imutabilidade no âmbito da divisão social do trabalho.²²⁴ O retrato individual ou grupal foi o gênero escolhido para esse fim. Assim, a empresa fotografou sistematicamente os homens e mulheres que mais tempo estavam em suas fileiras, destacando a quantidade de anos que haviam cumprido na execução de suas tarefas.

²²⁴ Sobre o valor de “culto” na fotografia, ver: LEITE, Miriam. *Retratos de família. Leituras da fotografia histórica*. São Paulo: Editora da USP, 1993. Cfr. CIAVATTA (2005), op. cit.

Figura 5 - Sr. Guillermo Ortega.
Motorista N°116, Old Employee,
Joined C° 1900. 1922.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra

Figura 6 - Dona Margarita ao
completar 25 anos de serviço,
1923.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra

Os retratos do álbum da “família do bonde”, dão conta de códigos gestuais e representacionais particulares, reflexo de convenções sociais sobre a forma em que se devia posar diante da câmara segundo a origem social da pessoa fotografada. Os empregados de categorias mais baixas (assistente de vias, cobradores (as), motoristas) foram retratados sob o signo da passividade, resignados ante a solicitação de fazer parte do fato fotográfico, do mesmo modo em que deviam participar submissamente da ordem produtiva na qualidade de mão de obra. Na maioria dos retratos desse tipo, o olhar é frontal, opção convencionalizada que não é aleatória, posto que, tal como explica Jhon Tagg, “olhar de frente, tão característico da simples fotografia de retrato, era uma pose que seria lida em contraste com as estudadas assimetrias da postura aristocrática [...] A rígida frontalidade significava a brusquidão e a ‘naturalidade’ de uma classe culturalmente simples”.²²⁵ Quando o empregado retratado possuía maior autoridade, sua pose era indicativa do lugar que ocupava na escala de poder interna da empresa, transmitindo distintos “sinais de status”.²²⁶

²²⁵ TAGG, John. *El peso de la Representación*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2005, p. 53

²²⁶ CIAVATTA (2005). op.cit., p. 364.

Figura 7 - Inspetor de bondes, 1923.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra.

Figura 8 - Motorista de bondes, 1925.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra.

O gênero retrato foi bem estudado por sua conotação disciplinar e ideológica. John Tagg afirma que, com a perda do “valor de culto” das imagens,²²⁷ produto dos avanços tecnológicos que permitiram baratear o custo dos retratos e popularizar seu consumo, assim como com a incorporação da fotogravura na imprensa ilustrada,

o eixo da representação se [inverteu] por completo, visto que ser reproduzido em imagem já não era um privilégio, mas sim o lastro da nova classe de vigiados [...] Uma imagem que tem menos a ver com a produção mercantil que com seu requisito prévio: o exercício de um novo gênero de poder sobre o corpo social, que gera novos gêneros de conhecimento e meios novamente aperfeiçoados de controle.²²⁸

Os efeitos que as fotografias de trabalhadores tiveram na reprodução do poder se fundamentaram em uma série de opções ideológicas que classificavam e catalogavam os indivíduos através de convenções sociais e tecnológicas institucionalizadas, relacionadas diretamente com uma política de arquivo oficial que tornava a experiência desses homens e

²²⁷ Ver BENJAMIN, Walter. *La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica [urtext]*. México D.F.: Ítaca, 2003.

²²⁸ TAGG, op. cit., p. 79.

mulheres estática. Essas convenções, tendentes a legitimar certas “manipulações” na montagem e nas posteriores etapas de produção da imagem, tiveram por objetivo facilitar sua leitura e decodificação por parte de quem as interpretaria, de acordo com “convenções históricas preestabelecidas”.²²⁹ Serão aquelas “regras” de leitura compartilhadas, encarregadas de guiar a interpretação da mensagem fotográfica, que atuarão, por sua vez, educando o olhar e fixando o lugar que correspondia a cada indivíduo no interior da ordem social.

Essas fotografias reduzem a complexa realidade do “mundo do trabalho” do bonde, invisibilizando as tensões que permearam a convivência entre os empregados e as autoridades da Compañía Chilena de Electricidad. A memória fotográfica dessa empresa ignorou o exercício cotidiano de controle que os trabalhadores exerciam sobre a máquina. Dessa forma, também ignorou as dinâmicas de agenciamento entre os trabalhadores, desconhecendo as diferenças que se expressavam no interior da pretendida “família do bonde”.

1.7 Os trabalhadores do bonde e a ameaça do movimento social

Os trabalhadores do bonde não foram passivos frente às imposições disciplinares que pretenderam controlar seu comportamento, usufruir de sua força de trabalho e fixar suas imagens no sentido oposto ao exercício em movimento que os significava cotidianamente dentro do espaço urbano. A sindicalização e os chamados às greves foram a fórmula de organização política com que esses operários responderam à racionalidade produtiva dos capitais internacionais.²³⁰ Entre 1902 e 1925, o grêmio sustentou 14 greves de grande impacto sobre a cidade; interrupções organizadas do serviço de bondes em Santiago que tiveram como objetivo reivindicar o fim dos sistema de multas, e redução da jornada de trabalho, reajustes salariais, reconhecimento de direitos sindicais, liberdade de organização política, entre outras. A visibilidade das demandas desses trabalhadores se viu favorecida pela atenção que a imprensa lhe deu, assim como pelo embate público que acompanhou a celebração do primeiro centenário da república em 1910; conjuntura na qual se analisaram as precárias condições de vida dos setores populares e o mau desempenho da elite como regente na construção política, econômica e cultural da nação. Javier Pinedo afirma, a propósito do período que “se inicia com o século e se encerra com a promulgação de uma nova constituição política em 1925”, que a sociedade

²²⁹ O autor agrega sobre esse ponto: “É unicamente nesse marco institucional que adquirem peso e podem ser impostos significados que, de outro modo, poderiam ser discutíveis”. TAGG, op. cit., p. 9.

²³⁰ DE SHAZO, Peter. *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2007, p.363.

chilena se encontrava definida pelo imaginário da crise: “a situação operária e o socialismo, o início da classe média e a queda da oligarquia, as discussões entre parlamentarismo e presidencialismo, e o tema educacional”; todas essas questões que afirmavam, a partir de um “olhar múltiplo”, o impacto da pobreza e da injustiça social.²³¹

As greves dos trabalhadores dos bondes traduzem a ambivalência do movimento como imperativo da modernidade. Enquanto manifestações engatilhadas pelo desenvolvimento do movimento operário no Chile, são parte do conjunto de alterações que modificaram a estrutura social; demonstração da experiência de sujeitos que se constituíram como tal a partir da ressignificação do lugar objetivo que lhes foi designado nos projetos de modernização socioeconômica. Dessa forma, ao interromper a atividade laboral indispensável para o funcionamento de um dos artefatos que organizavam a cotidianidade urbana – como foi o caso do bonde elétrico –, as greves representaram um ponto de inflexão no princípio de circulação permanente e irreversível da modernidade cinética. Efeito colateral da expansão do capital que acabava por paralisar a cidade e as dinâmicas produtivas de sua população, tal como apontava um jornal em 1918, na ocasião da erupção de um novo episódio de mobilização social protagonizado pelos operários dos bondes na capital chilena: “Em uma cidade tão extensa quanto Santiago, esse serviço de mobilização constitui uma importantíssima artéria vital cuja paralização vem a interromper muitas atividades, causando prejuízos que poderiam ser avaliados em centenas e milhares de pesos ao comércio e às indústrias, sem contar às próprias partes que intervém nessa controvérsia”.²³²

As greves não apenas provocaram a suspensão dos fluxos de passageiros por meio da interrupção de funções que deixavam a população sem acesso ao sistema de bondes, mas também através da utilização de estratégias de boicote derivadas da influência anarquista na articulação política do grêmio. O abandono inesperado dos carros no meio da rua e o roubo das manivelas ou alavancas para dificultar seu retorno aos depósitos, foi parte das ações diretas que os trabalhadores levaram a cabo. Esses atos foram repudiados pelos diretores das empresas e as autoridades municipais, sendo considerados justificativa para fechar as portas para qualquer tipo de diálogo. Durante uma greve ocorrida em 1921, o gerente da empresa Juan Tonkin anunciava, a respeito dos termos em que se negociaria o fim do conflito, a expulsão dos grevistas que haviam participado desse tipo de eventos e sua substituição imediata por novos

²³¹ PINEDO, F. Javier. “Apuntes para un mapa intelectual de Chile durante el Centenario: 1900-1925”. *América sin Nombre*. N. 16, 2011, p.29-31.

²³² “Una huelga lamentable”, *La Nación*, 21.4.1918.

empregados: “Não considerarei grevistas os funcionários que abandonaram os bondes em via públicas, mas sim infratores de um artigo do regulamento que rege a Empresa e que está também no interior dos bondes. Esse artigo diz clara e nitidamente que serão despedidos de seus postos empregados que abandonem o bonde em via pública estando este em serviço”.²³³ Já o intendente da cidade respaldou as palavras de Tonkin e não hesitou em definir essa greve como “revolucionária”, “pois o fato de abandonar o bonde em via pública e a mercê de qualquer evento, levando suas ferramentas, para obstruir de todas as formas possíveis a boa vontade e atividade dos inspetores, é simplesmente um caso de aleivosia cometido contra os interesses da empresa”.²³⁴

As paralisações dos trabalhadores dos bondes avivaram um clima de conflito no seio da sociedade chilena. Como observam Tomás Errázuriz e Guillermo Giucci, durante as primeiras décadas do século XX, “o bonde encarnava a opressão do capital em um contexto de crescente consciência política entre a população urbana”.²³⁵ Na opinião pública confluíam as vozes que criticavam as paralizações por suas consequências na rotina produtiva da cidade, e aquelas que consideravam justas as reivindicações dos trabalhadores, culpando os empresários estrangeiros pelos cenários reiterativos de crise derivados da exploração de seus empregados e do aumento das tarifas, situações que afetavam diretamente as camadas mais pobres da população, favorecendo o mal-estar no mundo popular. A negativa dos empresários em negociar, alegando constantes perdas nos lucros e insistindo em que o valor das passagens era muito baixo, razão pela qual era impossível responder às demandas de seus operários, foi interpretada como manifestação do espírito abusivo do capital. Em 1910, a revista *Sucesos* apontava, a propósito de uma greve dos empregados da oficina, à qual se juntaram cobradores e maquinistas da tração elétrica:

É preciso dizer as coisas claramente: o público está do lado dos grevistas, porque já está completamente cansado da informalidade e abusos que a empresa comete com os habitantes de Santiago; e deseja que as autoridades tomem parte mais ativa na solução desse assunto [...] No entanto... não acreditamos nisso. A empresa está emprenhada em fazer com que o público acredite que perde dinheiro e que seus acionistas não receberam a porcentagem que esperavam e a que julgavam ter direito; e impondo essa situação, é muito duvidoso que se sujeite a pagar maior salário aos seus funcionários.²³⁶

²³³ “La huelga de los tranviarios”, *Zig Zag*, 23.7.1921.

²³⁴ *Ibid.*

²³⁵ ERRÁZURIZ; GIUCCI, op.cit.

²³⁶ “La huelga de los operarios de la tracción en Santiago”, *Sucesos*, 28.7.1910.

Anton Rosenthal afirma, em um de seus trabalhos sobre a chegada do bonde elétrico a Montevideu e as respostas sociais relacionadas a esse marco, que a tensão entre a elite e trabalhadores evidencia em seu âmago, posições divergentes a respeito da natureza do progresso e seu sentido linear.²³⁷ Por ser o bonde um “símbolo imaginário da modernidade”, os conflitos vinculados a esse artefato adquirem uma dimensão ampliada que supera o meramente funcional para evidenciar as contradições no discurso que exaltava as virtudes da tecnologia estrangeira e seu espírito empresarial. Um serviço de má qualidade, somado ao regime de exploração da força de trabalho, demonstrava que os avanços prometidos não eram necessariamente progressivos, surgindo, a partir desse diagnóstico, formas diversas de significar o espaço público. Nesse sentido, o bonde era, segundo este autor, mais que um mero meio de transporte, e sim, mais precisamente, uma “máquina que encapsulava ideologias antagônicas dentro de sua operação diária, transformando-se em um campo de batalha onde se travava continuamente o conflito de classes”.²³⁸

Questionando certos consensos historiográficos, Rosenthal rebate a ideia de que a sensibilidade civilizada tivesse vencido completamente a sensibilidade bárbara na projeção de um espaço público moderno na capital uruguaia do início do século XX. Essa interpretação pode ser aplicada ao caso chileno, especialmente diante das cenas de carros desmantelados e contingentes de trabalhadores protestando, obstaculizando o trânsito, sendo necessário enfrentar a violência policial e os excessos do movimento popular na rua. Mas não só as reivindicações públicas da classe trabalhadora ameaçavam a trajetória linear do progresso como utopia social e cultural. Também o faziam as imagens que mostravam o retorno de meios de transporte substituídos pelas tecnologias industriais, que, na ocasião da paralização do serviço de bondes elétricos, atualizavam-se como alternativas para a mobilidade da população, apesar de se situarem nas antípodas do maquinário introduzido na sociedade urbana pela modernidade cinética.

Em 1916, a revista *Zig Zag* publicava uma reportagem intitulada “A locomoção pitoresca” onde comentava, em tom anedótico, como a greve recente dos trabalhadores dos bondes havia favorecido o ressurgimento de um tipo de locomoção coletiva que se considerava erradicado do espaço urbano: carretas puxadas por cavalos com assentos de palha improvisados, através das quais se mobilizava a população que precisava chegar aos pontos centrais da cidade. A

²³⁷ ROSENTHAL, Anton. The Arrival of the Electric Streetcar and the Conflict over Progress in Early Twentieth-Century Montevideo. *Journal of Latin American Studies*, 1995, vol. 27, no 2, p. 320.

²³⁸ *Ibid.*, p. 321.

matéria começa com a afirmação categórica que relativiza certamente a inerência do avanço que conduziria o do progresso: “O movimento humano é uma cadeia sem fim, e sempre estamos voltando ao ponto de partida”. Em seguida, ironiza a verdade estabelecida de que os produtos da tecnologia só poderiam ser substituídos por outros mais modernos, em uma cadeia infinita onde todo objeto fazia-se antiquado sob o ritmo incessante da ciência que aplicava sua evolução na criação de mecanismos especializados na produção de movimento:

Nós, os santiaguinos, mudamos o vetusto e clássico ‘carrinho de sangue’, com cavalos esqueléticos e seus inevitáveis *postillones*²³⁹, pelo reluzente bonde elétrico [...] Em poucos anos voltamos à ‘carroça’ e Oh, aberração do progresso humano! A carroça venceu a eletricidade no limpo e honrado torneio da rapidez.²⁴⁰

Finalmente, a reportagem questiona a vinculação ontológica entre o progresso tecnológico e a emancipação dos sujeitos sociais, refutando no caminho as convenções sobre a função normativa do bonde e o uso regulamentado de seu espaço interior:

Nós, os homens livres do despotismo do bonde elétrico, fumamos com toda liberdade [...] a fumaça não incomoda as senhoras porque o ar se encarrega de dissipá-la [...] estabelecemos uma grande intimidade entre os viajantes, conversamos em família. Enquanto isso, deixamos para trás bondes e mais bondes, com suas intermináveis paradinhas nas esquinas. Seguimos em uma marcha triunfal, vencendo a maga do século: a eletricidade [...] ultrapassamos meia dúzia de bondes, e demos um pontapé no progresso.²⁴¹

Não apenas a condição da mão de obra subalterna foi importante na afirmação de uma experiência coletiva que servisse de suporte para a reivindicação gremial entre os trabalhadores do bonde, também o foi o conjunto de saberes compartilhados que remetiam à consolidação de destrezas para a produção de movimento. Colin Divall e George Regill observam a respeito que, atrás da figura dos trabalhadores dos meios de transporte, encontram-se os vestígios de identidades individuais e grupais, “formadas no exercício da habilidade e do conhecimento do desenho, da construção e da operação das diversas tecnologias”.²⁴²

²³⁹ Cavalo forte que, acompanhado de um cavaleiro, era usado em casos de emergência para ajudar no reboque dos bondes, quando estes ficavam parados devido à exaustão dos demais cavalos que realizavam o serviço.

²⁴⁰ “La locomoción pintoresca”, *Zig Zag*, 23.12.1916.

²⁴¹ Ibid.

²⁴² DIVALL; REVILL, op.cit.

A implantação da tração elétrica significou para os trabalhadores a necessidade de adaptar suas habilidades aos desafios que a inovação tecnológica lhes impôs para o desempenho cotidiano de suas atividades. A expressão mais concreta a esse respeito foi o processo de aprendizagem pelo qual os antigos cocheiros tiveram de passar para se transformarem em maquinistas, tendo que assumir eles mesmos os custos de manterem-se como motoristas do bonde.

As primeiras observações sobre as diferenças e semelhanças que existiam entre comandar um bonde puxado por cavalos e um que dependia da eletricidade, encontram-se no debate sobre a idoneidade do “fluido invisível” como força motriz, cenário discursivo no qual se fazia “sobreviver o animal no mecânico”, a propósito da modernização do sistema de bondes de Santiago.²⁴³ Em 1895, o engenheiro Enrique Vergara Montt, em uma exposição sobre os benefícios da energia elétrica aplicada à tração, ressaltava a figura do condutor – *motorman* – para explicar de maneira didática a simplicidade do novo mecanismo e a naturalidade com que uma pessoa que antes controlava os cavalos podia passar a dirigir os carros movidos por cabos aéreos: “O fio, antes de chegar aos motores, passa pelas rédeas manejadas pelo *motorman*, com as quais pode introduzir resistências na corrente, que gradua da maneira que for necessária, e inverter seu sentido para fazer o carro andar para trás ou para frente, ou para que os motores ajam como freio”.²⁴⁴

Em 1896, outro engenheiro, Luis Cousin, apresentava um informe detalhado sobre diversos aspectos relacionados à segurança dos bondes, realizando um paralelo entre as habilidades e exigências às quais estavam submetidos os motoristas dos carros elétricos em relação aos cocheiros da tração animal. Fatores tais como a suavidade, manobrabilidade e precisão do mecanismo eletromotriz permitiam sugerir um vínculo colaborativo entre técnica e otimização do trabalho, fazendo com que a tecnologia cumprisse, nesse sentido, com sua missão de proporcionar melhores condições à sociedade para o desenvolvimento de suas forças produtivas:

Em ambos os casos, os vagões andam isolados e possuem um freio; mas o motor de sangue não é tão dócil como um mecanismo. O cocheiro está ocupado e preocupado com a condução dos animais e o manejo das rédeas, enquanto o motorista de um carro elétrico somente cuida das alavancas do comutador e do freio. Nos cruzamentos das ruas, o cocheiro previne os acidentes com seus cavalos que enxergam antes que o carro, e raras vezes este se choca com os demais veículos; no carro elétrico, não existe essa vantagem; mas se manobra o freio com mais precisão e rapidez, e o motorista, que não está aturdido pelo ruído de seus cavalos, escuta as carruagens nas ruas

²⁴³ A ideia da persistência do animal no maquinário cinético em GIUCCI (2007), op.cit., p.141-143.

²⁴⁴ VERGARA, Enrique. “Valor mecánico i económico de la electricidad en los usos i necesidades de la industria”. *Anales del Instituto de Ingenieros*, Tomo VIII, N°57, 15 de octubre de 1895.

transversais antes de chegar ao cruzamento.²⁴⁵

Para além dessas aproximações teóricas sobre o que era conduzir um carro elétrico, os trabalhadores encarregados de tal função tiveram de aprender, por meio de exercícios práticos, a se relacionarem com a nova tecnologia. Os primeiros bondes elétricos foram dirigidos pelos engenheiros responsáveis pela construção da rede. Estes e seus assistentes capacitaram os futuros maquinistas, que, em sua maioria, haviam sido cocheiros da tração animal. Seriam, contudo, apenas os jovens os que poderiam se preparar para a era da eletricidade, sendo os mais velhos recolocados em outras posições. Ramón Lira menciona que a preparação ou prática inicial durava 15 dias, período durante o qual os aspirantes não recebiam salário. Este talvez tenha sido o motivo da primeira mobilização dos trabalhadores contra a administração estrangeira do final do século XIX, já que, ao mal-estar causado pela mudança de funções, somava-se o fato de precisarem trabalhar durante duas semanas sem receber remuneração, o que representava um custo absurdamente alto para trabalhadores provenientes de setores populares.²⁴⁶ Ramón Lira especifica que quando os candidatos a maquinista “faziam prova e saíam-se bem [...] concediam-lhe um salário de um peso por dia de trabalho. Se comportavam-se bem e passavam dos seis meses, aumentava-se uma quarta parte, \$0,25, para que se chegasse à remuneração de \$ 1,50 diário, o máximo que podiam ganhar”.²⁴⁷ Esse salário aumentaria nas décadas seguintes, variando entre \$4,50 e \$5,00 em 1924.

Ainda que a aprendizagem forçada de determinadas técnicas para o controle do bonde tenha sido motivo de resistência, também se tornou um elemento de diferenciação e autoconhecimento. Assim, frente ao juízo ambivalente que a sociedade urbana manifestou na direção dos trabalhadores do grêmio, estes responderam apoderando-se de seu ofício e dando valor ao trabalho realizado, inclusive quando este não dependia dos avanços da tecnologia, mas sim de habilidades tradicionais. É possível reconhecer vestígios da identidade desses trabalhadores nos textos produzidos sob o registro de gêneros interpretativos como a

²⁴⁵ Informe del Ingeniero señor Luis Cousin, 27 de diciembre de 1896, en *Antecedentes relativos al contrato de Tracción y alumbrado eléctrico de Santiago*, op.cit.

²⁴⁶ Essa greve obrigou a Chilian Electric Tramway & Light a solicitar a colaboração de policiais para dirigir os bondes, favor ao qual retribuiria com passes livres para que utilizassem o transporte público sem pagar a correspondente passagem. Cfr. MARDONES, Marcelo. *El Estado sobre ruedas: trabajadores tranviarios e intervención pública em el transporte colectivo. Organización sindical, política pública y cuestión urbana. Santiago, 1937-1953*. Tesis para optar al grado de Doctor en Estudios Urbanos, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2017, p.71.

²⁴⁷ O autor afirma, ainda, que “o descanso dominical não era conhecido, eles deveriam tirá-lo por sua conta, sem pagamento. Se desejassem obter 30 dias de salário por mês, precisariam também trabalhar os justos e precisos 30 dias”. LIRA, op.cit., p.105.

reportagem e a entrevista, interessados em retratar personagens urbanos como parte do exercício de indagação na trama urbana da modernidade. Apesar desses relatos encontrarem-se mediados pelas perguntas dos repórteres ou pela seleção de conteúdos que seguia a linha editorial das publicações onde se difundiriam, proporcionam dados sobre a forma em que esses trabalhadores perceberam seu ofício. Transformados em corpos patrimoniais, os operários mais antigos foram interrogados sobre seu passado e seu presente, oportunidade na qual definiram a si mesmos como trabalhadores do bonde.

As difamadas cobradoras apareceram em diferentes reportagens da imprensa ilustrada. A revista *Zig Zag* publicou, no ano de 1924, uma matéria com o título “Cuarenta y un años de servicio en los tranvías”, onde mencionava que essas trabalhadoras haviam provocado “sempre dois comentários: o irritado e o irônico”. Sugeria-se, além disso, que as pessoas estavam acostumadas a vê-las cotidianamente circulando pelas ruas da cidade, considerando-as apenas “como um complemento do bonde”, sem despertar “curiosidade nenhuma”, mas, pelo contrário, “sorrímos – afirmava o texto – quando as vemos desfilar, cantando canções revolucionárias nos dias de greve”.²⁴⁸ A reportagem se propôs a ir mais além das referências superficiais sobre essas mulheres para indagar sobre o ofício que desempenhavam, motivo pelo qual concedeu-se a palavra a uma representante do grêmio – Lucía Hormazabal – que, com mais de quatro décadas de experiência, havia conhecido o que era trabalhar nos bondes de sangue para depois ocupar-se dos carros elétricos. Além de dar uma série de antecedentes a respeito das adversidades que deviam enfrentar seus colegas diariamente (doenças, multas, falta de proteção social etc.), a cobradora realiza um paralelo entre as duas eras da força motriz, destacando que “o atual trabalho [na tração elétrica] é muitíssimo mais duro e mais difícil que o daqueles anos [quando os bondes eram puxados por cavalos]”. A tecnologia não havia sido suficientemente compassiva para evitar as inclemências do tempo recaíssem e os rigores de um ofício de lhes exigia fisicamente muito mais do que o imaginário patriarcal reconhecia. Sua fortaleza, todavia, foi motivo de aflição e assim o reconhece ao ressaltar: “sofrer esse golpe do carro durante tantos anos, sofrer com as chuvas e o frio; estar de pé durante tantas horas... Só sendo de ferro para resistir!”.²⁴⁹

²⁴⁸ “Cuarenta y un años de servicios en los tranvías”, *Zig Zag*, 12.7.1924.

²⁴⁹ Ibid.

Figura 9 - Lucía Hormazabal. Quarenta e um anos de serviço no bonde, 1924.

Fonte: *Zig Zag*, 12 de julio de 1924.

Figura 10 - Lucía Hormazabal. Comentando questões do serviço. Quarenta e um anos de serviços nos bondes”.

Fonte: *Zig Zag*, 12 de julio de 1924.

Os avanços da ciência não necessariamente facilitaram o desempenho dessas trabalhadoras, expondo-as a novos problemas e riscos que tiveram de contornar com base na perícia adquirida no dia a dia. Frente às acusações que recaiam sobre elas e que feminizavam supostas debilidades no cumprimento de suas funções, a cobradora Lucía Hormazabal reafirmava sua habilidade para resguardar a segurança dos passageiros, apesar de que isso despertasse, em muitos casos, a antipatia destes:

Felizmente, nunca me aconteceram desgraças consideráveis; nunca cortei a perna de ninguém nem sofri acidentes. Tomara que chegue até o fim livre de calamidades, coisa bastante difícil de acontecer, agora que todo mundo anda correndo e não presta atenção quando sobe ou quando desce do carro. Eu sempre tive muito cuidado com isso, sobretudo com crianças [...] Eles nos insultam, mais o pobrezinhos não se dão conta de que somos assim para o próprio bem deles. Muitas vezes, os mesmos passageiros ficam bravos conosco e nos enfrentam injustamente. Fazer o quê!²⁵⁰

No exercício de suas atividades essa cobradora posiciona-se contra o discurso que a coisificava por sua condição de mulher e operária de um meio de transporte no qual aparecia apenas como um apêndice. Tomando distância do objeto, sua fala se torna sujeito: “Imagine o senhor se eu não vi coisas em quarenta e um anos que estou aqui; passeando pelas ruas, atendendo todo tipo de gente [...] eles não se importam se olhamos para eles; pensam que somos algo como um dispositivo de transmissão ou uma alavanca; uma coisa e não uma pessoa”.²⁵¹

A revista *Contacto*, órgão dos empregados da Compañía Chilena de Electricidad, utilizando um registro discursivo que procurou contribuir para a harmonia entre a força de trabalho e a direção da empresa, também entrevistou os trabalhadores mais longevos do grêmio. Em seu primeiro número, dedicou uma extensa matéria a Policarpo Robles Cubillos, que, com mais de 38 anos de serviço, transitou por diferentes posições na gama de ocupações, sendo considerado por seus companheiros um exemplo, um sobrevivente. Robles entrou no grêmio em 1892, segundo detalha uma resenha biográfica feita por colegas e aperfeiçoada por suas próprias impressões a respeito do que para ele significava ser um trabalhador do sistema de bondes. Embora a revista o destacasse como um bom operário, exemplo de “lealdade e constância” com a empresa, há aspectos que escapam aos propósitos editoriais para dar conta da memória alegórica desse homem que via em sua experiência como condutor dos carros de sangue, quando ainda era uma criança, o auge de sua carreira no sistema de bondes da cidade:

²⁵⁰ Ibid.

²⁵¹ Ibid.

Com 11 anos [chegou] a Santiago [vindo do campo], e foi pedir trabalho no antigo posto da velha Empresa de Tranvías, na Calle Chacabuco [...] Queria ser cocheiro nos carros. Porém, sendo muito criança para tal função, somente conseguiu que lhe dessem trabalho como *cambiador* [guarda-chaves] na Alameda na frente da Libertad [...] Lá esteve até que, graças a sua boa conduta, conseguiu que lhe dessem uma ocupação nos carros, o que era sua aspiração, e então começou a trabalhar na linha de La Palma. Depois disso, fez-se amansador. Naqueles tempos era costume utilizar os cavalos em meia doma [...] Robles sentia-se feliz com as rédeas em uma mão e o chicote sonoro na outra. Haveria orgulho maior para um menininho de 12 anos que conduzir a dupla [de cavalos] de um vagão de La Palma, uma das linhas de maior extensão daquela época? ²⁵²

O foco temático da narração ganha uma linguagem poética quando o outrora o cocheiro recorda seu carro circulando pelas ruas da cidade ao cair da noite, descrição carregada de melancolia pela lembrança daqueles que considerava seus anos mais felizes: “Robles sorri satisfeito diante dessas lembranças de sua infância, e nos conta que de noite aqueles bondes, vistos à distância, avançando sobre a linha mal engendrada, com luz de querosene abrindo a sombra e um balanço para frente e para trás, pareciam uma lancha que navegava sobre mar espesso”. ²⁵³

O retrato surpreende ao contrastar a memória do homem que recorda quando foi uma criança enfrentando as bestas, alardeando sua destreza, herança de uma outra vida que lhe permitiu subsistir na cidade e alcançar, como ele mesmo aponta, “a glória” sobre os bondes, com a reminiscência abatida de quem olha seus anos de juventude truncada pelas vicissitudes da técnica moderna e a chegada intempestiva de uma força motriz que o desgraçou:

Chegaram os tempos da tração elétrica, e o cocheiro tornou-se motorista. Mas em suas novas funções feriu-se gravemente. Na parada de Cueto, saltando de um bonde ao outro [...] tropeçou porque um deles movimentou-se inesperadamente e foi pego por baixo. Isso ocorria em 1903. Esteve dois anos tratando-se, mais mal do que bem, mas constatando que não melhorava, a empresa o hospitalizou [...] um dia sobreveio a gangrena e foi preciso amputar sua perna esquerda [...] Saindo do hospital, Robles já não podia voltar ao seu bonde. Já não era o mesmo. Tinha que procurar uma ocupação mais sedentária. Tinha que voltar a ser *cambiador*, como havia começado. ²⁵⁴

²⁵² “El decano de los obreros de la Compañía”, *Contacto*, septiembre, 1930.

²⁵³ *Ibid.*

²⁵⁴ *Ibid.*

Figura 11 - Policarpo Robles Cubillo

Fuente: *Contacto*, setembro 1930.

Os relatos em primeira ou terceira pessoa sobre as vicissitudes da vida da cobradora Lucía Hormazabal e do cocheiro Policarpo Robles, estão cruzados por referências às vias férreas, os carros, o tipo de força motriz empregada, assim como a outros elementos que faziam parte do sistema de bondes e que não só tiveram significado para esses trabalhadores, mas também para o resto da sociedade urbana. A dimensão tecnológica da mobilidade introduzida pelo bonde, suas características materiais, bem como seu impacto cultural, são aspectos fundamentais para compreender a transformação histórica desse veículo, motivo pelo qual serão analisados detalhadamente no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2

A TRANSFORMAÇÃO SÓCIO-TÉCNICA DO SISTEMA DE BONDES

Refletir sobre a contribuição do bonde para o desenvolvimento da mobilidade urbana em Santiago do Chile nos leva a reconhecer a importância da dimensão tecnológica em seu devir como meio de transporte público. Anton Rosenthal ressaltou a importância desse veículo como um marcador tecnológico e cultural de tal cidade latino-americana, capaz de atuar como mediador entre sua forma física e psíquica ao incorporar os diversos significados que os atores urbanos lhe atribuíram.²⁵⁵ O tecnológico e o cultural interagem, na avaliação desse autor, para superar as definições da engenharia e dar conta da importância adquirida pelos atributos simbólicos dos artefatos da modernidade em sociedades marcadas pela tensão permanente entre forças de fragmentação e integração.²⁵⁶

Os instrumentos materiais e as concepções científicas necessárias para a construção e manutenção do sistema de bondes de Santiago fazem parte do acervo da civilização técnica à qual a sociedade chilena adentrou em seu propósito de avançar pelas veredas do progresso universal. Trilhos, motores musculares, dínamos elétricos, cabos aéreos e carroceria integraram um sistema de transporte específico que impactou tanto a paisagem da cidade como a maneira pela qual a sociedade urbana conheceu e habitou dinamicamente a metrópole em formação. Elementos estes que, ainda que respondam a distintos níveis do processo industrial, fazem parte da cultura material e, por isso, são elementos tecnológicos com implicações de ordem políticas e sociais.²⁵⁷

O capítulo analisa, a partir de uma perspectiva sócio-técnica, a “aplicação” dos elementos que integraram o sistema tecnológico do bonde, especificamente aqueles fundamentais para que este cumprisse sua função como dispositivo de produção de mobilidade na capital chilena: via férrea, força motriz e material rodante. De acordo com Gij Mom, entende-se por “aplicação” de uma determinada tecnologia de mobilidade o campo de considerações externas e locais, incluindo as “expectativas” e “práticas” que nos permite analisar o uso de um veículo em seu contexto; assim como “a competição entre as diversas tecnologias e as operações complexas

²⁵⁵ ROSENTHAL, Anton. “The Streetcar in the Urban Imaginary of Latin America”. *Journal of Urban History*, 2016, Vol. 42, Nº 1, p. 162.

²⁵⁶ Ibid., p.165.

²⁵⁷ NYE, David. “Technology and the Production of Difference”. *American Quarterly*, 2006, Vol. 58, Nº 3, p. 597.

que enfrentam os usuários da época”.²⁵⁸ O bonde introduziu na sociedade urbana de Santiago ferramentas necessárias para a mecanização do transporte, gerando um impacto material e simbólico que remete à interação entre a técnica e o plano do social. Nesse sentido, entendemos as palavras de Lewis Mumford ao assinalar que “não basta explicar a existência dos novos instrumentos mecânicos: é igualmente necessário explicar a cultura que estava pronta para aproveitá-los tão extensivamente”.²⁵⁹

A relevância tecnológica dos trilhos está relacionada, especificamente em sua fase de implantação na cidade, à interdependência tecnológica que existiu entre bonde e trem, este último uma peça que se destaca na galeria de artefatos difundidos pela modernidade cinética. Por outro lado, os trilhos que guiaram o avanço do bonde pelas ruas da cidade, embora introduzidos com o propósito de facilitar a mobilidade, pertencem ao plano dos objetos materiais imóveis. Esse é um aspecto que vale a pena destacar, já que se refere à importância da imobilidade como componente necessário para a organização dos fluxos intermitentes de pessoas e mercadorias no novo cenário urbano.²⁶⁰ As vias férreas representam, nesse sentido, unidades físicas que atuaram como barreira, limitando, canalizando e regulando o movimento dos vagões.²⁶¹

O estudo das forças motrizes utilizadas pelo bonde possibilita, por sua vez, uma aproximação histórica à disponibilidade de recursos energéticos com a qual a sociedade chilena de meados do século XIX e início do século XX enfrentou as necessidades derivadas das novas formas de circulação urbana. Assim, do mesmo modo, permite reconhecer a intervenção de ideologias políticas na escolha de determinados avanços científicos em detrimento de outros e os significados culturais das opções em matéria de tecnologia para a mobilidade. A primeira força motriz utilizada pelo bonde corresponde à tração animal e seu mecanismo primitivo de aproveitamento do motor muscular. A revitalização que a potência equina experimentou a partir da demanda do sistema de transporte sobre trilhos, tendo sido atualizado o uso do cavalo como parte da fase de “preparação cultural” que precedeu a implantação da eletricidade,²⁶² será um

²⁵⁸ MOM, Gijs. “Compétition et coexistence: la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine”. *Le Mouvement Social* 2009/4, N° 229, p. 14.

²⁵⁹ MUMFORD, Lewis. *Técnica y civilización*. Bs. Aires: Emecé Editores, 1987, p.33.

²⁶⁰ SELLER; URRY, op.cit

²⁶¹ Ibid.

²⁶² Paula Vera afirma que a noção de preparação cultural proposta por Mumford “alude ao processo simbólico, material e cultural a partir do qual uma tecnologia encontra terreno fértil para se instalar e se desenvolver em um momento histórico específico – e não em outro –, assim como a razão pela qual há tecnologias que parecem estar ‘em dissonância’ com sua época e lugar, conduzindo-as ao fracasso”. VERA, Paula. “Imaginaros tecnológicos y procesos de construcción urbana en la ciudad moderna. El ferrocarril, el automóvil y las TIC”. *URBS, Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, Vol. 3, N°1, 2013, p.12.

aspecto no qual este capítulo buscará aprofundar-se. Da mesma maneira, serão observadas as consequências ambientais da introdução de milhares de cavalos na cidade e a depreciação do uso da tração animal no marco da modernização dos serviços públicos da capital chilena.

O declínio do bonde de sangue e, com ele, da hegemonia equina nos percursos de curtas distâncias pelo interior da cidade, está diretamente relacionado ao ideal estético e científico da *belle époque*, que via na chegada da eletricidade a possibilidade concreta de inserção da sociedade chilena no cenário mundial da modernidade. A inauguração do bonde elétrico como parte de um projeto que, nas palavras de Tomás Errázuriz e Guillermo Giucci, “foi promovido como símbolo de modernidade em um contexto que justapõe elementos característicos do período colonial e burguês”,²⁶³ despertou o entusiasmo da classe dominante e da opinião pública, assim como o medo e a desconfiança de alguns setores da sociedade urbana que tencionaram a imagem sublime do artefato mobilizado por uma força invisível.²⁶⁴ Santiago Castro Gómez sugere que, durante esse período, “um imaginário social centrado na velocidade e aceleração permanente da vida” instalou-se nas sociedades das periferias do capitalismo.²⁶⁵ Será justamente esse imaginário o responsável por legitimar a aplicação da eletricidade como alternativa à força animal, transformando-a em objeto de desejo da burguesia urbana.

Finalmente, o capítulo se aprofundará na relevância dos bondes como espaços de mobilidade encapsulada, suporte físico dos passageiros e local de geração de experiência de viagem cotidiana. Os vagões nos quais viajaram os passageiros foram fundamentais para a engrenagem mecânica que possibilitou, junto com os trilhos e a força de tração, sua utilização como meio de transporte público. As características físicas dessas caixas contentoras mostram-se relevantes, já que nos orientam a respeito dos critérios que prevaleceram na organização interna do bonde, assim como na acomodação dos passageiros. Aprofundar-se nesses aspectos permite, do mesmo modo, um maior entendimento sobre a forma em que os habitantes da cidade viajavam, os códigos escritos e gestuais que incidiram em tal prática, assim como sobre as representações produzidas em torno da experiência cotidiana de deslocar-se a bordo do principal meio de transporte público.

²⁶³ ERRÁZURIZ; GIUCCI, op.cit., p.59.

²⁶⁴ Como salientam Tomás Errázuriz e Guillermo Giucci, compreender as representações como expressões em disputa é fundamental para a história social da tecnologia, já que dá conta da “trajetória de certas ideias, projetos e usos dos dispositivos tecnológicos na vida cotidiana”. Esse exercício será especialmente claro ao observarmos os documentos que nos contam sobre o potencial simbólico do bonde elétrico, cujas representações “foram cruciais para a validação social tanto da instalação quanto da propagação do sistema, bem como de sua posterior supressão”. Ibid., p.56.

²⁶⁵ CASTRO-GÓMEZ, op.cit, p.12.

A leitura proposta neste capítulo procura transitar, dessa forma, entre as características técnicas e a valorização social dos componentes que integraram a engrenagem do bonde com o intuito de precisar sua contribuição para um duplo exercício de mobilidade: aquele que se refere à incorporação da infraestrutura necessária para dar suporte ao serviço coletivo de locomoção de Santiago e aquele de fornecer os objetos tecnológicos que dinamizaram as representações sobre as mudanças da vida urbana; representações ambivalentes na medida em que informam sobre a hegemonia da racionalidade científica no discurso modernizador da elite chilena, bem como do caos e perigo que podiam introduzir esses avanços em matéria de mobilidade.²⁶⁶ Cabe assinalar que as reações geradas pelas mudanças associadas às novas formas de deslocamento, assim como a intervenção de elementos materiais necessários para a operação do bonde no espaço público, representaram, em diversas ocasiões, um choque com temporalidades que evocavam épocas anteriores à modernidade. Trata-se de tensões que evidenciam as contradições da “promessa tecnológica” de progresso, especialmente quando os custos do cumprimento dessa promessa deveriam ser pagos pelos passageiros. Reconhecer essas resistências significa compreendê-las em diálogo com a reação vacilante que o próprio discurso modernizador gerou nos habitantes da capital chilena, aqueles que, em sua maioria, não estavam familiarizados com a linguagem do conhecimento científico, de modo que nem sempre perceberam a tecnologia como um bem inócuo.

2.1 O rastro do movimento na cidade: trilhos e transferência de infraestrutura para a circulação dos bondes

Durante o século XIX, o bonde foi conhecido por diversos nomes, tendo a denominação *ferrocarril urbano* [ferrovia urbana] obtido grande popularidade. A palavra *ferrocarril* quer dizer, segundo sua primeira acepção em castelhano, “caminho de duas barras de ferro paralelas, sobre os quais rodam os trens”.²⁶⁷ Em termos genéricos, também faz-se referência ao “conjunto de instalações, veículos e equipamentos que constituem o trem”.²⁶⁸ Parece desproporcional a

²⁶⁶ O princípio da racionalidade científica moderna, explica Bernardo Subercaseaux, “responde à convicção de que a ciência e a tecnologia são as formas fundamentais para se atingir a plenitude do homem e da sociedade. Implica uma confiança cega na razão (sobretudo no racionalismo empírico) como força emancipadora e como instrumento para o progresso da humanidade. [...] Implica, além disso, a ideia de que é necessário um projeto racional para uma sociedade que também se supõe racional e homogênea, e instalada em um trilho que avança inevitavelmente na direção da modernização”. SUBERCASEAUX, Bernardo, Vol. 1, op.cit., p. 362.

²⁶⁷ Dicionario de la Real Academia Española. <http://dle.rae.es/?id=HnmdJ5y>

²⁶⁸ Idem.

analogia entre um meio de transporte relativamente pequeno, puxado por uma dupla de cavalos que percorriam as ruas estreitas da cidade, e uma locomotiva a vapor, arrastando vagões com cargas enormes pelas ramificações que uniam as principais urbes do país. As dimensões físicas desses dois artefatos eram objetivamente dissimilares, no entanto, o fato de ambos terem utilizado vias férreas como suporte primário para o avanço de carros destinados ao transporte de passageiros e mercadorias, foi o que alimentou tal equivalência.²⁶⁹

A aproximação léxica à qual nos referimos não é apenas uma questão que remete ao uso de uma mesma ferramenta tecnológica ou à adaptação desta a um cenário físico particular, mas também está relacionada a vínculos de caráter econômico, político e cultural entre os dispositivos de mobilidade que representam a modernização capitalista. Entre o bonde e o trem produziu-se uma correspondência sociotécnica que superou a nomenclatura para anunciar a posição desses veículos na galeria do “maquinário da urbanidade moderna”.²⁷⁰ Foram artefatos que representaram o paradigma do maquinismo e sua “semântica do progresso” para a sociedade latino-americana, encarnando os “sonhos e desejos” de uma modernidade antes almejada que apreendida.²⁷¹ Em torno da ferrovia, conforme destacou Paula Vera, “articulavam-se as significações de progresso social e econômico, a velocidade na corrida em direção ao futuro – sempre melhor – e a força do maquinário moderno”.²⁷² O bonde, por sua vez, transformou-se em uma projeção do discurso modernizador onde “a virtude do objeto mecânico” residia, segundo analisa Guillermo Giucci, na “promessa, na futuridade, na dimensão coletiva, na visibilidade pública, na apropriação, no consumo”.²⁷³

Em diversas cidades que começaram a experimentar transformações importantes em seu tecido físico e social a partir de meados do século XIX, o desenvolvimento do bonde “ocorreu simultaneamente ao da máquina a vapor”.²⁷⁴ As metrópoles do mundo industrializado incorporaram gradualmente, desde o surgimento da locomotiva, transformações decisivas em suas redes de conectividade urbana e suburbana, o que se traduziu em “uma crescente especialização espacial de seu território”.²⁷⁵ A onda expansiva das ferrovias originada no

²⁶⁹ Em outros países, como o México, o bonde foi chamado simplesmente de trem.

²⁷⁰ VERA, op.cit., p.10.

²⁷¹ CASTRO GÓMEZ, op.cit., p. 17.

²⁷² Ibidem.

²⁷³ GIUCCI, Guillermo. “El tranvía de la modernización”. *Nuevo Texto Crítico*, 1999, vol. 12, no 1, p. 142.

²⁷⁴ GUTIÉRREZ, Diego. *Aquellos tranvías de Madrid...* Madrid: Ediciones La Librería, 2007, p. 33. Esse diagnóstico é aplicável especialmente a cidades da América do Norte, da América Latina e cidades médias da Europa.

²⁷⁵ A ferrovia foi uma das principais contribuições da revolução industrial ao sistema-mundo e o primeiro grande expoente da revolução dos transportes direcionada a superar os obstáculos para a circulação do capital em seus mercados transatlânticos; incidindo em nível regional, nacional e transnacional. FERLA, Luis. “El maquinismo

coração da Inglaterra na década de 1820, seria sentida relativamente rápido na América Latina, onde esse veículo se transformaria em depositário do discurso da elite dirigente empenhada em vencer a desintegração política e geográfica nas jovens repúblicas.²⁷⁶

A ferrovia representa a contribuição mais importante introduzida pelo trem à cidade oitocentista; transferência tecnológica imprescindível para a implantação de redes de deslocamento capazes de dinamizar a mobilidade da população.²⁷⁷ O valor dos trilhos, peça fundamental da engrenagem mecânica dos bondes, residiu tanto em suas faculdades materiais – ao melhorar as condições de viagem de passageiros e veículos – como em sua contribuição para a expansão das margens urbanas, introduzindo a modernização social e econômica ao espaço interferido. Sarmiento já o havia declarado, na década de 1850, a respeito do caso argentino: “os caminhos de ferro fazem dos campos que atravessam simples arrabaldes das cidades”.²⁷⁸ Algo similar manifestou o advogado e engenheiro chileno Santiago Cruz Guzmán, quase meia década mais tarde, na ocasião do VII Congresso Científico, ao afirmar que “nas regiões em que os trilhos penetram, nasce a vida, a prosperidade, a indústria e o comércio”.²⁷⁹

A instalação dos trilhos no espaço urbano supôs uma reconfiguração técnica que diz respeito ao processo global de apropriação das ferramentas tecnológicas trazidas pelo trem.²⁸⁰ A

urbano hecho celuloide (1925-1936) FERLA, Luis. “El maquinismo urbano hecho celuloide (1925-1936)”. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 2012, vol. 34, p. 208.

²⁷⁶ A historiografia chilena destacou que “cerca da década de 1830, em vários setores da vida nacional, surgiu o desejo de modernizar os sistemas de transporte, utilizando as inovações tecnológicas personificadas fundamentalmente nas ferrovias. O novo meio de comunicação encurtava o tempo das viagens. Com a grande capacidade de carga, diminuía o custo dos fretes, enquanto os passageiros começavam a gozar de comodidades desconhecidas até então. A febre de construir ferrovias, que havia invadido a Europa, chegaria também ao Chile. Tanto por iniciativa privada como estatal, começou-se a configurar o que seria um verdadeiro sistema ferroviário”. VILLALOBOS, Sergio (dir.). *Historia de la Ingeniería en Chile*. Santiago: Instituto de Ingenieros de Chile-Librería Francesa, 1990, p. 126.

²⁷⁷ Ainda que o emprego de trilhos para o tráfico de carros com pequenas rodas girando sobre um eixo tenha sido anterior à era da locomotiva, é com a chegada da ferrovia às margens das cidades que estes, primeiro de ferro fundido e depois de aço, tiveram uma aplicação direta na melhora das condições de deslocamento dos habitantes urbanos. Ian Thompson e Angerstein Dietrich afirmam que, na Idade Média, trilhos de madeira eram utilizados no transporte de materiais para os trabalhos mineiros. No Chile, segundo esses autores, “no início do século XIX já se conheciam os trilhos de madeira usados em trechos curtos na mineração de carvão e de cobre”. THOMSON, Ian; DIETRICH, Angerstein. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1997, p. 17.

²⁷⁸ SARMIENTO, Domingo Faustino. “Los primeros ferrocarriles”. Cfr. NITSCH, Wolfram. “La Argentina a finales de la época del caballo: Imaginaciones literarias de los medios modernos de transporte y de sus efectos culturales”. *VII Congreso Internacional Orbis Tertius de Teoría y Crítica Literaria 18, 19 y 20 de mayo de 2009 La Plata. Estados de la cuestión: Actualidad de los estudios de teoría, crítica e historia literaria*. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Centro de Estudios de Teoría y Crítica Literaria, 2009.

²⁷⁹ “Sobre los caminos públicos de Chile”, *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Año IV, nº1, 1904, p.21.

²⁸⁰ H. Hinnenthal afirmava, em 1910: “A Inglaterra, país de nascimento das ferrovias, foi no início, durante decênios, de influência determinante na construção de material rodante. A longo prazo, a imitação dos modelos ingleses não foi suficiente, porque em cada país outras condições e antecedentes tornaram-se determinantes para a construção dos veículos: configuração do solo e clima, densidade da população e exigências do trânsito,

inovação necessária para que a via férrea fosse operada na cidade não procedeu da Inglaterra, país onde a infraestrutura ferroviária havia alcançado seu maior desenvolvimento, mas sim do gênio francês Alphonse Loubat, comerciante vinícola que se encontrava nos Estados Unidos ao inventar, no início da década de 1850, o trilho com ranhura, conhecido com trilho T.²⁸¹ Este tinha o mérito de ficar no mesmo nível da pista, superando os obstáculos que os trilhos superficiais apresentavam no trânsito das grandes urbes. Como afirma o historiador Arnaud Passalacqua, a ranhura no trilho “permitiria que as rodas – do bonde – funcionassem em uma fenda, desse modo, os trilhos podiam, portanto, ser fundidos à terra, nivelados com a superfície da rua, o que possibilitava que o resto do tráfico utilizasse a via sem ser excluído pelos trilhos sobressalientes. Usando essa invenção, ele (Loubat) pôde melhorar o bonde da Broadway, em Nova York [...] e com isso relançou os bondes da América”.²⁸² Cabe destacar que o primeiro bonde circular sobre trilhos foi criado no ano de 1832 nos Estados Unidos, unindo Nova York a Harlem. No entanto, essa linha pioneira utilizava um trilho que sobressaía do pavimento, provocando incidentes que obstaculizavam a circulação, especialmente a diagonal. Daí vem o impacto tardio do novo veículo urbano em outras latitudes, já que teve de esperar duas décadas para ver aperfeiçoado seu mecanismo e obter popularidade em diversas capitais do mundo.²⁸³

Juntamente com a reconfiguração técnica que acompanhou a adaptação da ferrovia ao espaço urbano, sua aplicação para fins de trânsito foi mediada pela participação de especialistas que possuíam o conhecimento teórico e prático necessário para construir linhas na cidade. Em Santiago, a contribuição dos engenheiros americanos que constituíram a equipe técnica responsável pelo desenvolvimento da ferrovia no norte do país foi fundamental. Walton Evans (1817-1886) seria responsável, em 1857, pelo projeto e pela obra do Ramal de la Cañada localizado sobre a Alameda de las Delicias.²⁸⁴ O historiador Allan Morrison afirma, em referência à biografia desse engenheiro, que este havia chegado ao país em 1850 para “ajudar Allan Campbell a construir a primeira ferrovia a vapor do Chile em Copiapó e havia, depois

condições políticas, financeiras e estratégicas, capacidade produtora e produtos de sua própria indústria e agricultura”, HINNENTHAL, H. *Eisenbahnfahrzeuge – I. Die Lokomotiven*. Leipzig, 1910, p. 7. Cfr. GREVE, Ernesto. *Historia de la Ingeniería en Chile*. Tomo III. Santiago: Imprenta Universitaria, 1938, p. 48.

²⁸¹ Vukan Vuchic afirma que, com a incorporação do trilho T, “a tecnologia da estrada de ferro encontrou sua primeira aplicação urbana específica”. VUCHIC, Vukan R. *Urban transit systems and technology*. John Wiley & Sons, 2007, p.10.

²⁸² PASSALACQUA, Arnaud. “Reluctant capitals: transport mobility and tramways in London and Paris 1830-1950”. *Town Planning Review*, 2014, vol. 85, no 2, p. 207.

²⁸³ CUDAHY, Brian J. *Cash, tokens, and transfers: A history of urban mass transit in North America*. Fordham Univ. Press, 1990. Cfr. PASSALACQUA, op.cit.

²⁸⁴ Evans formou-se no *Rensselaer Polytechnic Institute* e trabalhou durante anos na New York & Harlem Railroad. MORRISON, op.cit., p.99.

disso, supervisionado a construção da ferrovia Arica-Tacna no Peru”.²⁸⁵ Com respeito à sua experiência em transporte urbano sobre trilhos, o autor afirma que “enquanto estava em Nova York, Evans observou os quatro novos sistemas de bonde que tinham sido inaugurados desde sua partida em 1850”, experiência que quis repetir em Santiago, para a qual “encomendou equipamento” e conseguiu um assistente bem capacitado chamado Charles Hillman.²⁸⁶

Evans assumiu com entusiasmo a missão de dotar Santiago de um sistema de bondes, expressando bastante cedo sua preocupação em estender as rotas para diversos pontos da capital. Quando retornou aos Estados Unidos em 1860, enquanto realizava a travessia de barco, escreveu um texto no qual sua voz como narrador se distancia da figura de especialista para assumir aquela de passageiro em trânsito, quem, em um estado de devaneio, compõe um relato de cunho afetivo onde justapõe a figura do bonde que ele mesmo construiu em Santiago com o da cidade que tinha como referência em seu imaginário:

Avançando em direção à rua principal, chego [...] na ‘Cañada’, uma grande ‘Alameda’ de duas milhas de comprimento e alinhada de cada lado por uma tripla fileira de árvores. Entre as árvores de um de seus lados corre uma Ferrovia Urbana que trabalha vigorosamente transportando passageiros pela cidade, da e para a Estación Central de Ferrocarriles del Sur. Tenras memórias do lar e a impressão de um passeio ao longo da 6ª Avenida (sic) vieram até mim quando escutei o tilintar das campainhas e olhei para os famosos nomes de Eaton Gilbert & Co. Troy, NY sobre os carros. Essa ilusão desapareceu quando subi no carro e este partiu e as jovens senhoras elegantemente vestidas começaram a conversar em castelhano.²⁸⁷

Antes que os trilhos acanalados se estendessem por Santiago e os primeiros bondes de tração animal comessem a circular, seus habitantes moviam-se em carroças, carruagens ou diretamente no lombo de cavalos sobre as ruas de pedra e terra presada, como era a grande maioria das vias da cidade em meados do século XIX.²⁸⁸ Os trilhos diminuíram o coeficiente de fricção no arrastamento dos veículos, possibilitando o aumento do peso transportado e ampliando, assim, o número de passageiros por viagem. Seu uso permitiu ao mesmo tempo aumentar a velocidade média de circulação e melhorar as condições em que os deslocamentos eram realizados, favorecendo o conforto dos passageiros. Uma das melhorias associadas ao uso

²⁸⁵ Ibid., p.57.

²⁸⁶ Charles Hillman, também engenheiro americano, teve uma destacada participação dentro da Empresa del Ferrocarril del Sur, onde atuou como engenheiro-chefe desde 1869. Ibidem.

²⁸⁷ Extrato do texto manuscrito de Walton Evans reproduzido em MORRISON, op. cit., p.99.

²⁸⁸ Recaredo Tornero informa que por volta de 1870 havia na cidade 1.400 carruagens públicas, que cobravam uma passagem de 10 centavos por pessoa na área urbana, e um preço a combinar fora desta. TORNERO, Recaredo Santos. *Chile ilustrado: guía descriptivo del territorio de Chile, de las capitales de provincia, y de los puertos principales*. Agencias del Mercurio, 1872, p.92.

do trilho no transporte urbano foi justamente o amortecimento do cambaleio que caracterizava os deslocamentos pelas ruas de reminiscência colonial; bamboejamento que provocava inclusive sofrimentos físicos frequentemente manifestos pela persistência de dor na região inferior das costas, resultado da falta de amortecimento do impacto com objetos que se interpunham no caminho, o que repercutia negativamente nos corpos dos passageiros. Carlos Silva (1870-1939), jornalista e editor do jornal *El Mercurio*, referindo-se à contribuição dos primeiros bondes de sangue em uma crônica de memórias publicada em 1930, ressalta que “Santiago era – em meados do século XIX – uma aldeia muito extensa, e como viajar em carruagens através de suas ruas sem pavimento produzia a doença do ‘rim solto’, os carrinhos prestavam ótimos serviços”.²⁸⁹

Os trilhos rapidamente se ramificaram pela cidade, primeiro em torno do centro expandido e depois em direção à periferia distante, integrando comunidades suburbanas ou rurais de Santiago ao tecido urbano. A capital chilena passou a contar de 6 km de linhas de bonde construídas em 1857 a 410 km em 1934. A disposição dos trilhos dependia do fato de as rotas utilizarem a via simples ou a via dupla, assim como da quantidade de desvios a que os carros deviam recorrer para se incorporarem a seu trajeto. Os bondes de tração animal instauraram principalmente a via simples, ou seja, os percursos de ida e/ou volta eram feitos por um único trilho, sendo necessário que os carros se detivessem na lateral da rua para mudar de direção.²⁹⁰ O jornalista e caricaturista chileno Jorge Délano (1931-1970) lembra, em suas memórias, que “na Calle Catedral havia uma linha de tração a sangue. Os carros deviam subir e descer pela mesma via. Para que isso fosse possível, a cada duas quadras existiam desvios, e o carrinho que chegasse primeiro deveria esperar ali, cedendo a passagem ao que vinha na direção contrária”.²⁹¹ Esse sistema gerou constantes reclamações de moradores e passageiros, especialmente pela demora que causava na saída dos trajetos. Com a implantação da tração elétrica, o sistema de via dupla seria massificado, sendo que com ele os carros seguiam uma direção constante em uma rua e a direção oposta na rua adjacente, o que permitia que o número de ruas servidas pelas ferrovias urbanas fosse maior.

²⁸⁹ “Recuerdos Tranviarios, *Contacto*, N°1, Septiembre de 1930.

²⁹⁰ Em 1896, o engenheiro F. Garcés Puelma informava a respeito da longitude das vias do *Ferrocarril Urbano* de Santiago que as 44 linhas de via simples de tração a sangue que atravessavam a cidade, juntamente com seus respectivos desvios, somavam um total de 63.548 metros (pouco mais de 63 quilômetros), enquanto as quatro linhas de via dupla, incluindo seus desvios, instaladas nas principais artérias da cidade (Alameda de las Delicias, Franklin, Recoleta e Independencia) totalizavam 19.881 metros (quase 20 quilômetros). Informe de D.F. Garcés Puelma, 28.12.1896, en Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltda, *Recopilación de las Bases, Antecedentes i Contratos con la I. Municipalidad de Santiago para los Tranvías i Consesión para Alumbrado Eléctrico de Santiago*, Santiago: Imprenta Barcelona, 1914, p.54

²⁹¹ DELANO, Jorge. *Yo soy tú*. Santiago: Tajamar Editores, 2002, p. 23.

Os trilhos do bonde representaram, por sua vez, uma oportunidade valiosa para que a edilidade pública respondesse, mesmo que parcialmente, às exigências de melhorias nas condições de circulação em Santiago. No polêmico contrato que a prefeitura assinou com Henry Meiggs em 1864 e que regeria a exploração do bonde de tração animal ao longo de todo o século XIX,²⁹² especificava-se que o empreiteiro não poderia “usar na construção de vias destinadas ao trânsito trilhos com menos de oito polegadas de largura sem a permissão do intendente (20,32 cm), a fim de que por eles seja possível viajar livre e confortavelmente as demais carruagens que circulam na cidade, mas sem prejuízo para os bondes”.²⁹³ O contrato acrescentava que o empresário deveria “deixar os trilhos de suas vias desobstruídos em toda a extensão do trajeto para que possam traficar quaisquer outros veículos, devendo estes não provocar impedimentos, nem prejudicar o tráfego dos bondes”.²⁹⁴ Em 1916, quando a maioria dos bondes eram movidos por eletricidade, ainda era permitido que outros veículos pudessem utilizar seus trilhos. O “Reglamento de tránsito” empregado pela polícia da cidade registra esta situação, especificando que “os veículos que transitarem pelas vias dos bondes, sejam na mesma direção ou na direção oposta dos mesmos, deverão sair de tal via ao se aproximarem de um bonde”.²⁹⁵

²⁹² Ver capítulo I.

²⁹³ *Breve exposición de los antecedentes del Ferrocarril Urbano de Santiago que se propone construir don Enrique Meiggs*. Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1865, p.6.

²⁹⁴ *Ibidem*. Além de carruagens, pelos trilhos dos bondes também circulavam, ocasionalmente, máquinas a vapor que transportaram as mercadorias que vinham da capital nas ferrovias provenientes do sul do país. Eram pequenos trens a vapor que inicialmente faziam seu trajeto da Estación Central de Ferrocarriles até o centro, para depois, com a ampliação do trajeto dos trilhos, chegar diretamente até o mercado central. O nome da primeira locomotiva a vapor que utilizou os trilhos do bonde para o transporte de frutas, hortaliças, grãos, trigo, coro e carnes mortas era “Mapocho”. Junta Directiva Empresa del Ferrocarril del Sur, *Quinto Informe Anual*, Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1860, p. 9. O fabricante dessa locomotiva foi a Rogers & Cia e o modelo contava com uma potência de 155 cavalos de força.

²⁹⁵ “Reglamento del tráfico”, en *Disposiciones legales y municipales de policía y beneficencia*, 1916, p. 46.

Figura 12 - Trabalhadores realizando reparos nas linhas férreas do bonde, c. 1920.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra.

Juntamente ao valor paliativo atribuído aos trajetos de bonde para enfrentar as dificuldades com que a normatização da mobilidade era realizada na capital chilena, estes receberam um valor político, como elemento de negociação entre as empresas que controlavam o mercado do transporte urbano e a prefeitura. Em diversas ocasiões discutiu-se a utilização das vias para o transporte, sem custo, de mercadorias consideradas de primeira necessidade para a população (carnes mortas) ou de importância estratégica (insumos militares); isso como medida de compensação exigida pelas autoridades locais ante o não cumprimento dos contratos em que os investidores participaram. Em 1883, em um documento de advertência que punha fim a um tenso período de disputa entre a Empresa del Ferrocarril Urbano e a prefeitura, estabelecia-se: “A Companhia é obrigada a permitir que a prefeitura faça circular carne morta para o abastecimento da população pelas linhas, em carros de propriedade municipal e sujeitos à sua administração, não podendo cada carro fazer mais que duas viagens por dia nem carregar uma carga superior a trinta quintais métricos”.²⁹⁶

²⁹⁶ Archivo Municipalidad de Santiago, Vol. 315. Esse privilégio pactuado no que diz respeito ao uso dos trilhos foi estendido ao longo dos anos. Em 1931, a *Compañía Chilena de Electricidad*, que controlava as linhas dos trens elétricos que serviam a cidade, afirmava que “a Prefeitura poderá servir-se das linhas do bonde durante o dia para

Apesar da contribuição dos trilhos para o desenvolvimento do transporte urbano, bem como para a circulação de outros veículos e mercadorias, os incômodos causados à população pela execução de obras de instalação de estrutura ferroviária, geraram inúmeras queixas dos moradores mais afetados. A própria fisionomia da cidade foi modificada após o constante exercício de destruição-criação que causaram a instalação e reparação de trilhos, com seus respectivos desvios, afetando o espaço dos pedestres em sua circulação pelo espaço habitado. A cidade havia começado a modificar seu rosto e, para isso, as estruturas da tecnologia seriam impostas, transformando a paisagem. O desmonte da estética colonial que recordava tranquilidade e atraso para o progresso material da cidade, implicou entrar, assim, em uma fase constante de obras, entre as quais foram fundamentais aquelas necessárias para instalar e estender os trilhos do bonde.

Figura 13 - Esquinas das ruas Alameda e Amunátegui. Transformação das linhas do bonde, 1925.

Fonte: Archivo fotográfico Chilectra

efetuar o transporte de carnes mortas do Matadouro ao Mercado. A Corrente elétrica será fornecida gratuitamente pela Companhia”. Contrato celebrado entre el Gobierno de Chile, el Fisco, la Municipalidad de Santiago y las Compañías Chilena de Electricidad Limitada y de Tracción y Alumbrado de Santiago, 1931, p.39.

Em 1899, quando já se havia iniciado a modernização do sistema de bondes no marco da substituição da força animal pela elétrica, a Chilean Electric Tramway & Light fazia um pronunciamento na imprensa sobre as “justas queixas da vizinhança” devido aos transtornos causados nos encanamentos e ladrilhos das calçadas. Apontava, em sua defesa, que as obras eram dirigidas por engenheiros com experiência e inclusive pelo mesmo empreiteiro que havia realizado as obras de instalação de trilhos para a tração elétrica em Buenos Aires. De modo que a justificativa da nota de imprensa assinada pelos representantes da companhia estrangeira, afirmava que “é impossível remover todas as calçadas e o pavimento de muitas ruas, sem causar incômodos e pequenos prejuízos à vizinhança, mas uma Empresa que celebrou um contrato que deve ser cumprido em sete anos e que está decidida executá-lo em três anos, merece alguma consideração por parte da população”.²⁹⁷

Embora os trilhos tenham se imposto como elemento permanente e fundamental na fisionomia das cidades onde a modernidade técnica chegou para transformar as dinâmicas de deslocamento de seus habitantes, o estabelecimento de um sistema de bondes urbanos exigiu contar com uma força motriz que possibilitasse o movimento efetivo do material rodante. O tipo de tração implementada dependeria da disponibilidade e do acesso a motores, no início primários e, posteriormente, mecânicos, apropriados para circular pelo espaço urbano. A esse respeito, Vukan Vuchic afirma que uma das consequências associadas à introdução dos trilhos em benefício da circulação dos bondes foi a preferência generalizada do cavalo, como força motriz útil e superior por seus custos e benefícios, a outras fontes de energia disponíveis naquele então como era o vapor.²⁹⁸ O cavalo, máquina viva presente na evolução da sociedade havia mais de seis milênios, viu, então, sua valorização social ampliada, paradoxalmente, graças à chegada de um dispositivo tecnológico de vanguarda como era o trilho acanalado. Nesse sentido, fazem-se pertinentes as exposições de Gijs Mom, quem especifica que para a consolidação de uma determinada tecnologia, em seu momento inovadora, foi necessária a sobrevivência e atualização daquelas forças que, ainda que parecessem primitivas, revelavam-se compatíveis com as necessidades que a técnica incorporada buscava paliar.²⁹⁹ Esse foi o caso da utilização da força motriz equina para a sistematização dos deslocamentos mais curtos e pré-estabelecidos, como eram aqueles que começavam a ser consolidados nos itinerários das cidades capitais em meados do século XIX. Assim, a aplicação dos trilhos, peça produzida pela tecnologia

²⁹⁷ *La Tarde*, 27.10.1899

²⁹⁸ VUCHIC, Vukan R. *Urban transit systems and technology*. John Wiley & Sons, 2007, p.11.

²⁹⁹ MOM, Gijs; KIRSCH, David. A. “Technologies in tension: horses, electric trucks, and the motorization of American Cities, 1900-1925”, *Technology and Culture*, Volume 42, Number 3, July 2001, pp. 492.

industrial, estimulou um tipo de energia pré-moderna ou tradicional, amplamente empregada com propósitos utilitários, presente na história da urbe desde o momento exato de sua fundação: o cavalo.

2.2 O cavalo como “motor primário”

A relevância do cavalo como força propulsora de movimento imprescindível para a modernização das cidades foi amplamente estudada em países da Europa e América do Norte; o mesmo não ocorreu na América Latina, onde são poucas as pesquisas sobre sua contribuição nos processos de urbanização. Clay McShane e Joel Tarr destacam, em seu estudo sobre esse tema nos Estados Unidos, que os humanos não podiam ter construído nem vivido em grandes metrópoles geradoras de riqueza, sem contar com a presença de tal animal.³⁰⁰ Para esses autores, a relação entre cavalo e sociedade foi em tal época simbiótica, sendo que, mais que dominação da espécie humana sobre a besta, o que existiu foi uma coevolução.³⁰¹ Do mesmo modo, afirmam que no terceiro quarto do século XIX, período de rápida urbanização em cidades como Boston, Filadélfia, Chicago e Manhattan, os cavalos floresceram, tendo sido a espécie urbanizada inclusive mais rapidamente que os próprios habitantes de tais centros.³⁰²

Nas cidades latino-americanas o cavalo esteve presente muitos anos antes que sua utilização como motor muscular se tornasse indispensável para o sistema de bondes. A percepção, interação e exercício de ostentação dos sujeitos no meio ambiente que habitavam esteve mediada pela figura ativa desse animal.³⁰³ Durante o período da conquista (século XVI), além de suas qualidades como fonte de energia, o cavalo foi portador de uma aura de prestígio que se veria incrementada durante a Colônia (século XVII-XVIII). A paisagem das “cidades patricias”³⁰⁴ incluiu numerosos cavaleiros em um trânsito que corria lento, sem vertigem ou congestionamento. James Scobie ressalta que “todos os que podiam se permitir percorriam as ruas a cavalo em vez de a pé”.³⁰⁵ Esses homens e suas bestas eram parte da sociedade rural que

³⁰⁰ McSHANE, Clay; TARR, Joel. *The horse in the city. Living Machines in the Nineteenth Century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007, p.1.

³⁰¹ Ibidem.

³⁰² MCSHANE, Clay; TARR, Joel. “The decline of the urban horse in American cities”. *The Journal of Transport History*, 2003, vol. 24, no 2, p.177

³⁰³ NITSCH, op.cit.

³⁰⁴ DE RAMÓN, op. cit., p. 219.

³⁰⁵ SCOBIE, James. “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1939”. En Bethell, L. (ed.), *Historia de América Latina*, v. 7. Barcelona: Crítica, 1991, p. 205.

se instalava no seio das “grandes aldeias”, remetindo ao espetáculo bucólico da relação senhorial e lúdica entre o amo e a besta.

O uso utilitário do cavalo na sociedade urbana chilena contribuiu diretamente para as comunicações e o transporte. Assim aponta Gustavo Donoso, pesquisador das origens de sua presença no Chile, ao afirmar que “no transporte rápido de correspondência e mensagens: os avisos urgentes e auxílios, todos deveriam ser efetuados por meio do uso” desse animal.³⁰⁶ Até início do século XIX os equinos foram principalmente utilizados para montar e pouco ou nada se empregou para tração, trabalho assignado à mulas e burros. Com o decorrer dos anos, começou-se a evidenciar a necessidade de se utilizar a força dos cavalos para tração, primeiramente como sinal de distinção, em uma cidade que iniciava seu processo de ebulição e fazia das formas de deslocamento de seus habitantes uma experiência de diferenciação social. E posteriormente, com a chegada do bonde, como valiosa força motriz para pôr em funcionamento, graças a sua potência física, um sistema de transporte público em expansão.

O fato de o cavalo chileno ter sido empregado durante gerações para ser selado, somado às deficiências em sua manutenção, fez com que a raça local não desenvolvesse qualidades reais para o arrasto. O naturalista francês Claudio Gay, encomendado pelo Estado chileno para percorrer o território nacional e escrever uma história física e política do país, afirma, por volta de 1840, que na zona central “o serviço das carretas, aquele das diligências, etc. e as grandes melhorias que os caminhos experimentaram, exigem que se substitua [o cavalo autóctone por exemplares europeus], ao menos até que a raça chilena possa oferecer cavalos mais fortes e mais aptos para estes rudes trabalhos”.³⁰⁷ Da mesma forma, Gay advertia que:

para alcançar esse fim, o cavalo chileno precisa ser muito trabalhado. Geralmente pequeno e tendo até o momento conservado suas qualidades exclusivas de cavalo de montaria, como o prova sua forma reta e suas pernas dianteiras, não se conseguirá que sirva para tração, a não ser que, após uma escolha inteligente, seja possível obter uma casta de maiores proporções, e isso não será difícil se os nutrirem bem em seus primeiros anos, porque, como dizem os ingleses, o tamanho está na aveia.³⁰⁸

³⁰⁶ Gustavo Donoso, “Resumen histórico de la introducción del caballo en Chile”. p.11. Até meados do século XIX a distribuição do correio era feita por três linhas, uma terrestre interior, outra terrestre andina e uma marítima. Os correios de primeira classe utilizavam as ferrovias, as carruagens e o lombo do cavalo. Inclusive depois da implantação dos sistemas de carruagens e ferrovias, a forma mais utilizada para transmitir informações através de curtas e medias distâncias, foi a cavalgada, estabelecendo-se assim um tipo de “especialização funcional” da força motriz segundo os requerimentos espaço-temporais da transmissão da notícia. Uma explicação do termo de especialização funcional em: MOM; KIRSCH, op.cit.

³⁰⁷ GAY, Claudio. *Historia física y política de Chile*. Santiago, 1852, p. 365.

³⁰⁸ A partir da década de 1840, foram introduzidas novas espécies com o objetivo de “produzir” animais mais potentes. Gay informa que o governo havia se “associado a essa obra de regeneração, mandando buscar na Inglaterra um cavalo pai e oito éguas, de vinte escolhidas entre as raças de tração mais estimadas da Europa. Três desses animais [...] pertencem à raça *clydesdale*, quatro éguas eram da raça pura de *cleveland* e as outras duas da

Figura 14 - Gravura de uma cobradora em carro de tração animal, c.1890.

Fonte: *Reminiscencias de um viejo editor*.

Figura 15 - Bonde de tração animal rua Puente, c.1880

Fonte: Archivo Fotográfico Museo Histórico Nacional

raça *suffolk*. O país também possui [acrescenta o francês] percherões, raça muito lucrativa por sua rusticidade, por sua integridade para resistir à fadiga e suportar uma longa abstinência”. No entanto, o próprio Gay desconfiava dos cuidados que foram investidos na criação, criticando que, apesar das enormes despesas que envolvia a importação de espécimes de puro sangue, na prática, deixava-se “quase ao azar a arte das combinações”, sem obter “nenhuma firmeza nos produtos, apesar dos elementos oferecidos pelo país para alcançar os melhores resultados”. Ibid, p. 389-390.

À medida em que o bonde avançava no processo de estruturação da cidade, o número de motores primários adequados para o arrasto teve de ser aumentado, recorrendo-se, para isso, à oferta de criadouros nacionais, assim como outros no exterior, entre as quais destacaram-se aqueles localizados na província de El Cuyo, Argentina.³⁰⁹ Foi imposta a ideia de que, embora a seleção no cruzamento de espécies fosse um fator relevante para superar as deficiências que o cavalo chileno podia apresentar, mais importante seria fornecer-lhes cuidados básicos que permitissem aproveitar ao máximo sua capacidade física, sem, por isso, aumentar o custo total de sua manutenção. Para este fim, tanto a Empresa del Ferrocarril del Sur quanto a Empresa del Ferrocarril Urbano investiram na subsistência de suas máquinas vivas. Alugaram poteiros onde os animais engordavam em momentos de descanso,³¹⁰ bem como estábulos onde eram abrigados quando estavam em período de serviço. Os cavalos tinham ferraduras, o que protegia suas patas e evitava o problema crônico de coxeadura, que afetava o ritmo do trote que os animais podiam alcançar. Além disso, à medida em que as rotas dos bondes se estendiam para as periferias distantes e, apesar das moléstias que causava aos passageiros, foi implementada a modalidade do revezamento, com o qual buscava-se evitar a fadiga e o decesso de cavalos por excesso de exposição à rotina diária. Finalmente, as empresas investiram na pavimentação das ruas, uma questão que, embora fosse um requisito do município estabelecido por contrato, era fundamental para evitar ferimentos invalidantes nos animais.

Tabela 2 - Número de cavalos que possuía a Empresa del Ferrocarril Urbano durante o período 1875-1895 e valor aproximativo de cada exemplar.

Ano	Nº de cavalos	Valor médio por exemplar (pesos)
1875	1.266	\$37
1884	1.492	\$22.76
1895	3.087	\$47.16

Fonte: elaboração própria a partir dos registros anuais da empresa.

O cavalo manteve, assim, graças a sua atualização como força motriz a serviço do bonde, sua hegemonia no transporte de passageiros e mercadorias para o interior de Santiago. Isso se

³⁰⁹ PRADO, Uldarico. *El caballo chileno, 1541-1914. Estudio zootécnico e histórico hípico*. Santiago: Imprenta Santiago, 1914, p.288.

³¹⁰ Esses poteiros recebiam animais todo o ano e “duram quase sempre de oito a dez anos”, GAY, op.cit., p. 306.

confirma ao verificar-se o aumento da população equina na cidade e, em particular, o incremento do número de exemplares identificados nos estoques comerciais das empresas, como pode ser visto na tabela Nº1. O aumento da demanda por esse animal de tração foi traduzido na alta em seu preço em 58,9% entre as décadas de 1870 e 1890, encarecimento que, apesar de significativo, mantinha o limiar de conveniência para a tração animal. A esse respeito, cabe ressaltar que a vigência e a promoção do cavalo como motor primário estavam diretamente relacionadas a seu índice de utilidade, já que, em termos de despesas totais – considerando o consumo de combustível (alimento) e o valor pago pela aquisição e manutenção –, acabou por ser a opção mais barata, especialmente em comparação com a máquina a vapor, única alternativa possível no Chile até o final do século XIX. Os estudos sobre transporte demonstravam o fracasso da tração a vapor nas rotas urbanas, posto que poluía e exigia mais infraestrutura, bem como a participação ativa e permanente de especialistas que aumentavam demasiadamente os custos na produção de mobilidade por meio do bonde.³¹¹

Figura 16 - Bonde de tração animal, c.1900.

Fonte: Archivo Fotográfico Museo Histórico Nacional

³¹¹ GROSS, Patricio (et.al.) *Imagen ambiental de Santiago*. Santiago: Ediciones Universidad Católica, p. 5.

No entanto, a viabilidade econômica do aproveitamento da potência animal para o transporte no Chile não respeitou os princípios básicos da zootecnia, ciência que inculcava os cuidados de higiene e, sobretudo, de alimentação para melhorar o rendimento equino. Esta advogava pela exploração racional do animal, enfoque a partir do qual o cavalo era considerado uma máquina capaz de transformar sua energia calórica em energia muscular e esta, por sua vez, em capacidade de tração, chegando inclusive a projetar sua potência como unidade de medição universal através da denominação “cavalos de força”.³¹² Em um documento intitulado “Inventario y clasificación de los caballos y mulas” que a EFU entregou à prefeitura em 1897 ao vencer o contrato que lhe dava privilégios na exploração do bonde de sangue (ver tabela Nº2), e como parte do processo de alienação de bens estipulado em tal contrato, especificava-se que, nessa data, havia nos estábulos e poteiros da empresa um total de 3.030 cavalos, os quais eram classificados em diferentes categorias, sendo a maior porcentagem deles cavalos “em serviço”, ou seja, animais que circulavam ativamente pelas ruas da cidade. Nesse mesmo inventário se estabelece o estado dos equinos e afirma-se que 61% eram cavalos considerados “regulares”, já que que não alcançavam o tamanho nem o peso necessário para executar de modo satisfatório a labuta diária de tração, enquanto que uma porcentagem não menor que 15% correspondia a cavalos denominados “maus” por apresentarem deficiências visíveis que lhes impediam de serem utilizados no serviço de transporte de passageiros.

Tabela 3 - Resumo geral dos cavalos, mulas e potros entregues pela Empresa del Ferrocarril Urbano à Prefeitura de Santiago no ano de 1897.

Cavalos de Serviço	Bons	Regulares	Maus	Inúteis	Somas
Cavalos de serviço	577	1.713	426	60	2.776
Secadores	21	27	4	.....	52
<i>Postillones</i>	76	38	....	.....	114
Especiais	18	2	.....	.....	20
Mulas	24	10	4	.....	38
Potros	.....	.....	.....	.....	.....
TOTAIS	716	1.790	434	60	3.030

Fonte: Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltda. *Documentos*, c.1899.

³¹² MCSHANE; TARR, op.cit., p. 179.

O fato de que 79% dos cavalos utilizados para a tração se encontrasse em estado regular, mau, ou inútil, foi uma realidade que preocupou a opinião pública.³¹³ Os números indicavam que as medidas adotadas pela companhia para cuidar de seus animais foram insuficientes para assegurar o bem-estar dos mesmos. O escritor chileno Carlos Peña Otaegui recorda, em suas memórias sobre a Santiago oitocentista, que “os populares ‘carinhos urbanos’ [...] eram puxados por duplas de cavalos fracos e sujos, peludos e sem força”.³¹⁴ A imprensa recriava incessantemente imagens dos cavalos que mal podiam sustentar-se de pé por falta de energia, devido à violência a que eram submetidos. Em 1901, um jornal vespertino protestava pela situação dos equinos deixados pela EFU e que ainda eram empregados pela Chilean Electric Tramway à espera de que fossem comprados, isso apesar de que a força eletromotriz já havia sido implantada em algumas rotas;

e a *elétrica* também possui cavalos. Não são esses os de força, mas sim os de debilidade e fraqueza, esses que puxam outros carros, esses eternamente famintos, açoitados sem piedade pelos cocheiros brutos; que empacam a cada cinco trancos, os cavalos que olham tristemente como se pedissem alfafa; esses que mostram os arcos de suas costelas, esses pobrezinhos que ninguém quis comprar.³¹⁵

As cenas a que a matéria faz referência dão conta de um dos principais problemas apresentados pelo bonde de sangue: o estado de desnutrição crônica em que se encontravam os cavalos, o que equivalia a dispor de veículos de transporte de passageiros sem o combustível necessário para colocá-los em circulação constante. Os relatórios das empresas (EFS-EFU) estabelecem que a forragem incluía farelo, cevada, palha, grama seca e grama verde. No entanto, a proporção por tipo de ingrediente não é especificada, sendo possível inferir que no marco de produção de receitas para a alimentação científica que a zootécnica vinha experimentando, apostou-se em fórmulas de baixo teor calórico, úteis apenas para a sobrevivência dos animais, sem potencializar sua capacidade para puxar. O que acaba de ser exposto quer dizer que não foi proporcionado aos cavalos o coeficiente adicional de proteínas que estes deviam consumir para, além de se manterem vivos, cumprir com a missão de transportar pesos significativos. O

³¹³ Entre setembro de 1897 e janeiro de 1898 morreram 102 dos cavalos contabilizados no inventário apresentado, o que informa sobre as reais condições dos animais que faziam o serviço de bonde. Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltda., *Documentos*, 1899.

³¹⁴ PEÑA OTAEGUI, Carlos. *Santiago de siglo en siglo*. Santiago: Editorial Zig-Zag, 1945, Cfr. GROSS, op.cit., p. 44.

³¹⁵ *La Tarde*, 20.05.1901.

agrônomo Julio Figueroa, especialista em alimentação racional de cavalos, condenou em duros termos as condições em que se encontravam a frota equina das companhias de bonde, ressaltando que:

Quando se tentou implantar pela primeira vez na Europa a alimentação do cavalo sobre as bases racionais e econômicas, as únicas objeções formuladas contra a alimentação científica desse generoso animal, foram os protestos dos membros de algumas sociedades protetoras de animais.

Esses protestos, baseados unicamente no sentimentalismo, não produziram nenhum efeito; ao contrário, os estudiosos seguiram adiante em seus importantes estudos. Estes eram acusados de que, ao estudarem a alimentação do cavalo baseando-se na ciência, buscavam unicamente aumentar rendas, diminuindo pura e simplesmente a ração dos cavalos.

Quem diria que essas mesmas objeções que faziam os antigos defensores dos cavalos, teriam sua melhor aplicação no caso de nossas ferrovias urbanas, onde carros são puxados por cavalos mantidos a pura ração de fome!

Na grande maioria das ferrovias urbanas que existem no Chile, participa-se desse modo criminal de proceder contra um animal digno de melhor tratamento.³¹⁶

2.3 A depreciação da tração animal

Ainda que a utilidade do cavalo como motor primário tenha sido revitalizada com o aumento de sua potência de arrasto quando o trilho ferroviário foi aplicado na superfície urbana, o fim do século XIX marcou uma nova fase de consciência tecnológica, definida em termos da transformação do bonde por meio da depreciação da força motriz muscular. No ano de 1896 o diário *El Ferrocarril* publicou uma matéria que revela a evolução da opinião pública a respeito do bonde de sangue e da necessidade de substituí-lo, apontando:

A tração com cavalos é **lenta e insegura**. É **anti-higiênica** pelos estábulos que mantém e pelo esterco que deixa nas ruas. É **incômoda** pelas detenções, uso do chicote e de expressões que o cocheiro utiliza. É **reduzida** pelo poder limitado dos cavalos, não sendo possível fazer viagens longas sem trocá-los. É **imprópria** porque destrói o pavimento. É **anti-humanitária** porque é um constante exemplo da crueldade dos homens. É antiquada porque vem sendo *apartada* de toda nação *civilizada*.³¹⁷

Essas críticas estão relacionadas tanto com a “sensibilidade” moderna que exacerbava a figura das novas tecnologias para a mobilidade, sendo estas capazes de se imporem sobre a natureza

³¹⁶ FIGUEROA, Julio. *Alimentación racional del caballo*. Santiago: Imprenta Mejia, p.285.

³¹⁷ *El Ferrocarril*, 14.05.1896.

por meio da autopropulsão, como com impossibilidade latente de sustentar uma convivência inócua com um grande número de bestas circulando pela cidade.³¹⁸ O fundo discursivo da citação remete ao contexto que precedeu a legitimação da eletricidade como a melhor opção para a modernização do sistema de transporte público da capital chilena e infunde no senso comum a ideia de que o cavalo era insuficiente como ferramenta para a locomoção urbana por ter um ritmo compassado, por ser perigoso para o trânsito, insalubre, desagradável, bárbaro pelo trato a que era exposto e, por último, ícone do atraso material e cultural de uma cidade que devia modernizar-se.

A importância adquirida pelo argumento da velocidade condiz com o imaginário da modernidade cultural que reivindica o imediatismo e promove a mecanização das formas de deslocamento cotidiano.³¹⁹ Cabe assinalar que, em termos históricos, tal como sustenta Carmen Miralles-Guash, “os aumentos de velocidade são o resultado, não apenas das novas capacidades tecnológicas, como também da nova morfologia da cidade moderna e dos hábitos de seus cidadãos”.³²⁰ Em meados da década de 1890, Santiago contava com mais de 250.000 habitantes, que em sua maioria não haviam desenvolvido padrões de circulação como pedestres, situação favorecida pelo mal estado das ruas e as baixas tarifas que democratizavam o acesso ao transporte público.³²¹ Do mesmo modo, a cidade havia ampliado suas margens, passando de 1.500 hectares urbanos em 1875 para 2.000 dez anos mais tarde.³²²

Diante dessas mudanças demográficas e espaciais argumentou-se que a tração animal não contribuía para o dinamismo do transporte público da cidade, impedindo que este alcançasse a rapidez exigida pela vida diária de uma capital nacional. Apesar disso, existia um regulamento da polícia local que proibia qualquer veículo de circular a mais de 12 quilômetros por hora; velocidade média do trote dos cavalos que rebocavam os bondes. Tal regulamento operaria inclusive sobre as novas tecnologias que pudessem ser incorporadas, aquelas que embora se encontrassem designadas a acelerar o ritmo dos deslocamentos cotidianos, não poderiam fazê-

³¹⁸ Sobre a sensibilidade moderna e seus objetos mecânicos em movimento pela cidade, ver: GIUCCI, Guillermo. “A viagem dos objetos”, *História, Ciências, Saúde — Manguinhos*, vol. VIII (suplemento), 2001.

³¹⁹ TOMLINSON, op.cit.

³²⁰ MIRALLES-GUASH, op.cit., p.49.

³²¹ Durante o século XIX, o preço da passagem manteve-se a 5 centavos na primeira classe e 2,5 na segunda, sem que se concretizassem altas graças às reclamações dos setores populares frente as tentativas de modificar os preços por parte dos empresários, assim como por exigência de uma cláusula no contrato do ano de 1864 que obrigava a conservar as tarifas durante o tempo em que vigorasse o contrato. A primeira alta de preço ocorreu em 1906, quando as tarifas de primeira e segunda classe dobraram, para posteriormente registrar-se um segundo aumento em 1926, momento em que a viagem passou a custar 20 centavos e 10 centavos, respectivamente.

³²² DE RAMÓN, Armando. “Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile, 1850-1900”. *Historia*, 1985, vol. 20, p. 209.

lo por ir contra as disposições legais vigentes.³²³ Apelava-se, nesse sentido, para o que Jean Robert denominou “velocidade tecnológica” sobre a “velocidade de circulação”, ou seja, as possibilidades que as máquinas cinéticas da modernidade ofereciam em contraposição às dependentes da tração animal, ignorando-se as limitações que o contexto impunha na hora de difundir o potencial motriz das novas tecnologias.³²⁴

Por outro lado, as dinâmicas sócio-espaciais de uma cidade em crescimento tornaram insustentáveis a coexistência da população urbana com um número elevado de cavalos circulando pelas artérias urbanas.³²⁵ Em 1893 calculava-se em 12.000 a população de animais que a cidade de Santiago abrigava.³²⁶ Cifras estimativas expõem que até meados da década de 1890 havia um animal para cada 20 ou 25 pessoas na capital chilena.³²⁷ Rodrigo Booth afirma que o problema da poluição ambiental pela “animalização” da circulação foi um fator decisivo para o declínio dos bondes de sangue. As críticas esboçadas pelas teorias médicas, sistematizadas através de agendas higienistas, agiram de maneira reativa às formas de mobilidade equina.³²⁸ Booth sugere que “os profissionais de saúde reprovaram a combinação entre a produção massiva de resíduos biológicos gerados pelo trânsito de animais e pela má qualidade das calçadas, geralmente de terra, como elementos propícios para a difusão de doenças”.³²⁹ O cavalo passou, dessa forma, a ser considerado um agente poluente, na medida em que seus resíduos, depositados na rua e acumulados nos estábulos ou diretamente no espaço público, mesclavam-se com a terra e a chuva, produzindo uma composição tóxica que se diluía em um pó fino, o que enturvava o ar e proporcionava o contágio de afecções como a cólera e o tifo.

³²³ A velocidade dos bondes aumentaria paulatinamente à medida em que a norma de trânsito se flexibilizava e a aceleração do tempo urbano se impunha. Se cerca de 1895 a velocidade máxima de circulação dos bondes de sangue era de 12 quilômetros por hora, em 1926, ao ser utilizada a força eletromotriz, esta aumentou para 20 km/h, passando para 30 km/h em 1930 e 40 km/h em 1933.

³²⁴ ROBERT, Jean. *Le temps qu'on nous vole: contre la société chronophage*. Éditions du Seuil, 1980. Cfr. MIRALLES-GUASCH, op.cit., p.49

³²⁵ É importante considerar que os cavalos se juntavam a um contingente de outros animais que circulavam pela cidade. James Scobie aponta que “a presença rural parecia disposta a sobrecarregar a cidade em todas as partes. Animais perdidos, sobretudo porcos e cachorros, vagavam pela cidade buscando comida [...] algumas vacas, conduzidas de porta em porta, traziam o leite diário aos lares dos ricos. Do forma similar, mulas, asnos e cavalos transportavam mercadorias e alimentos de casa em casa, ao mesmo tempo que manadas de animais que iam ao mercado ou transportavam mercadorias até finais do século XIX”. SCOBIE, op.cit., p. 205

³²⁶ VERGARA MONTT, Enrique. “El servicio de ferrocarriles para Santiago”, *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Tomo V, Nº 32, 1893, p.470.

³²⁷ Rodrigo Booth, “Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900”, *ARQ (Santiago)* [online]. 2013, Nº85, p. 52.

³²⁸ Ibid.

³²⁹ Ibid.

Perante esse diagnóstico, os cavalos foram considerados difusores de doenças e de mortalidade entre a população. O Instituto Bacteriológico informava que por volta de 1895 a mortalidade média em Santiago alcançava os mesmos índices de cidades da Ásia e do norte da África. Considerava-se que a aglomeração urbana em convivência cotidiana com animais propiciava o surgimento de epidemias. A substituição da força equina pela força eletromotriz foi recomendada como resposta adequada a uma necessidade de primeira ordem como era a salubridade pública. A esse respeito, o Instituto argumentava “os bondes elétricos não sujam as ruas com o guano ou a urina dos cavalos, nem mantêm estábulos sob tetos que conservam a humidade, constante produtora de miasmas e pestilências”.³³⁰

Assim como o argumento ambiental foi importante para a depreciação da tração animal, também o foi a análise moral sobre a imagem cotidiana do maltrato dos cavalos que os habitantes da cidade deviam presenciar. Embora durante o século XIX tenha sido imposto um olhar racional sobre o corpo equino, que o via como uma máquina possível de ser refinada cientificamente – não como um ser capaz de sentir³³¹ –, começaram a surgir vozes que criticavam a crueldade a que a espécie era submetida, situação que representava, em sua dimensão mais concreta, a brutalidade do homem primitivo em sua relação com o resto dos seres vivos.

O problema da crueldade com animais de tração retratado vivamente nas páginas da imprensa, onde fez-se um efusivo chamado às autoridades públicas para que evitasse os episódios de violência nas ruas contra os cavalos que serviam os bondes da cidade; cenas que, segundo se expunha, “a moralidade pública aconselha evitar”.³³² Apesar das inumeráveis reclamações por tal situação, a defesa dos animais submetidos a trabalhos na via pública só teria respaldo institucional no início do século XX.³³³ Em 1913, a Prefeitura de Santiago aprovou um decreto de proteção que favorecia os cavalos, levando em conta que “a autoridade deve regulamentar o uso dos animais na via e lugares públicos, impedindo os atos de crueldade ou maltrato destes” e evitando, dessa forma, atos que foram considerados “incompatíveis com a cultura” e

³³⁰ VERGARA MONTT, Enrique. “Valor mecánico y económico de la electricidad en los usos y necesidades de la industria”. *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Tomo VIII, Nº57, 1895, p. 244.

³³¹ McSHANE, Joel; TARR, Joel, op.cit, p.2

³³² *La Tarde*, 13.5.1897.

³³³ Ainda que no ano de 1876 tivesse sido criada, no Chile, a Sociedade Protetora de Animais, com o objetivo de combater situações de maltrato, seguindo o exemplo de outras organizações europeias e norte-americanas estabelecidas com o mesmo propósito – como a ASPCA nos Estados Unidos, fundada em 1866, que prestava especial atenção à situação dos cavalos que serviam as ferrovias urbanas –, não existiu, na prática, maior incidência contra as formas de crueldade, já que a organização chilena não possuía atribuições policiais.

“abusivos do direito sobre os animais”.³³⁴ Entre as medidas consideradas por esse regulamento, mencionava-se “suprimir o uso dos objetos empregados como instrumentos de crueldade”, entre os quais encontravam-se picas com pregos e esporas. Além disso, proibia-se “o emprego de animais fatigados, ou com claros sinais de esgotamento, ou excessiva magreza, ou com feridas visíveis no corpo”. A propósito dos terríveis costumes de arrastar cavalos desmaiados pelo cansaço até chegar aos estábulos, sem importar se estes estavam mortos ou moribundos, o regulamento estabelecia que “sempre que os animais caiam nas ruas, seus condutores deverão desenganchá-los e ajudá-los a se levantarem, sem forçá-los com golpes de pau ou chicote e sem empregar nenhum meio de violência”, além de estabelecer que “quando os animais sejam feridos o sofram qualquer acidente grave, seus condutores deverão solicitar o auxílio da polícia para conduzi-los sem tormento à respectiva estalagem ou estabulo”.³³⁵ A infração a qualquer disposição do regulamento seria, desse momento em diante, penalizada com uma multa de 5 a 20 pesos.³³⁶

2.4 A eletricidade e o progresso tecnológico no imaginário da burguesia urbana

Diante dos diagnósticos que desaconselhavam a tração animal, anunciava-se a chegada de uma nova fonte de propulsão que contribuiria para a modernização do transporte público sobre trilhos em Santiago,³³⁷ antessala da principal transformação experimentada pelo sistema tecnológico do bonde: a aplicação da eletricidade como força motriz. Em 1896, a prefeitura publicou suas bases para a exploração de uma rede de ferrovias urbanas moderna e eficiente, privilegiando o emprego da eletricidade como potência propulsora, ao mesmo tempo que como fonte de iluminação pública e doméstica.³³⁸ Xavier Tafunell expõe que a “sequência de aplicação da eletricidade” na América Latina considerou a chegada da iluminação pública junto com a tração ou força mecânica, em operação diferente da que se deu historicamente nas

³³⁴ Protección a los animales, Decreto de 23 de octubre de 1913. *Disposiciones legales y municipales de la policía y beneficencia*, 1916, p. 154-155.

³³⁵ Ibidem.

³³⁶ Ibidem. Um novo decreto do ano de 1975 acrescentava, entre as condutas consideradas maltrato dos animais, expô-los à tração de cargas excessivas de mercadorias e passageiros, assim como mantê-los detidos por mais de quatro horas. Protección a los animales, Decreto de 4 de julio de 1915, aprobado por la Ilustre Municipalidad el 22 de julio de 1915. *Disposiciones legales y municipales de la policía y beneficencia*, 1916, p. 155-157.

³³⁷ Embora a utilização dos cavalos como força motriz tenha diminuído consideravelmente com a aplicação da eletricidade nos bondes da cidade, a tração animal não desapareceu, mantendo-se como uma alternativa útil em alguns trajetos suburbanos da zona oeste e sul da cidade. Dessa forma, os motores musculares conviviam com veículos elétricos de combustão interna até avançada a década de 1930.

³³⁸ Ver capítulo I.

economias industrializadas, onde se “transitou da iluminação à tração e, em terceiro lugar, à provisão de força industrial”.³³⁹ Embora em Santiago tenha havido ensaios prévios à licitação realizada pelo município, foi graças a esta que a eletricidade se tornou uma possibilidade concreta para a cidade.³⁴⁰ A esse respeito, Sergio Villalobos explica que “até 1897 [...] a produção e distribuição da energia elétrica teve um caráter instável e transitório. Foi a aplicação da eletricidade a serviço dos bondes o que levou à criação da primeira companhia que, de forma organizada, levou a cabo os serviços de transporte e iluminação pública e particular”.³⁴¹

O interesse da prefeitura em acessar um tipo de energia amplamente difundida no imaginário tecnológico da modernidade, faz-se evidente nos privilégios concedidos às propostas comprometidas com o emprego da eletricidade em dois dos serviços públicos mais importantes da capital chilena: o transporte e a iluminação. O encantamento exercido por esse “fluido invisível” está relacionado às aspirações estéticas e políticas da classe dirigente urbana, que, atuando a partir de suas plataformas de influência – entre elas a prefeitura –, e apoiada pela oligarquia tradicional, plasmou seus desejos em uma agenda empreiteira centrada no progresso da capital chilena.

Tal como afirmam Tomás Errázuriz e Guillermo Giucci, seguindo a interpretação de José Luis Romero, a instalação do bonde elétrico na América Latina relaciona-se diretamente com o devir da “cidade burguesa” situada historicamente entre as décadas de 1880 e 1930.³⁴² As burguesias urbanas, fascinadas com as mudanças promovidas na França e Inglaterra, projetaram suas ideias sobre o passado e seu projeto de futuro, através de um imaginário de transformação amparado na “necessidade moral de expansão industrial” e na urgência de levar “a cada canto habitado, os benefícios da tecnologia, da ciência e do progresso que emanam do ocidente branco.”³⁴³

³³⁹TAFUNELL, Xavier. “La revolución eléctrica en América Latina”. Ponencia al Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica. *CLADHE II, México*. 2010, p.5

³⁴⁰ As primeiras aplicações da eletricidade no Chile se deram na década de 1860. Foram pequenos experimentos que não tiveram maior êxito nem continuidade, devendo a sociedade urbana esperar até o ano de 1883 para maravilhar-se com sua exibição no espaço público da capital. Nesse ano, iluminou-se o epicentro de Santiago, eixo do poder político e local de instalação das primeiras vitrines nas quais o capital e suas mercadorias exibiam-se orgulhosos, quilômetro zero em torno do qual se construiu física e socialmente a capital da República, a Plaza de Armas: “Dois faróis de cinco luzes – cada uma capaz de iluminar cerca de trinta e duas velas –, para a Plaza de la Intendencia, um em frente ao Portal Mc Clure e outro em um dos lados do Portal Fernández Concha, constituíram o primeiro equipamento elétrico que obteve a permissão de instalação da Prefeitura de Santiago, em fevereiro de 1883. Em março, as luzes de Edison, dispostas em nada menos que trinta e quatro lâmpadas, assombravam os passantes do Passaje Matte”. SA, Chilectra. *75 años, Chilectra SA*. Ediciones Universidad Católica de Chile, 1996, p.8.

³⁴¹ VILLALOBOS, op.cit., p. 211.

³⁴² ERRÁZURIZ, GIUCCI, op.cit., p.23

³⁴³ Ibid., p.24-25.

O relato da modernidade difundiu o fetiche do progresso universal, desenvolvendo, na burguesia, o desejo de alcançar os avanços do saber especializado. Ter acesso ao conhecimento científico e a seus produtos tecnológicos permitia que essa classe em formação replicasse as condições econômicas e culturais do mundo civilizado no meio ambiente em que habitava, avançando, assim, na satisfação de suas expectativas de classe.³⁴⁴ Os frutos do desenvolvimento da ciência, cuja principal plataforma de exibição foram as exposições internacionais – aquela realizada em Paris em 1881 adquire especial relevância por estar dedicada à eletricidade³⁴⁵ –, somaram-se ao repertório de referências com o qual a burguesia pensou o progresso das cidades e seus sistemas de mobilidade. Assim, cidade e transporte aparecem imbricados em torno de um ideal de vida urbana possível de ser alcançado por meio de reformas materiais favoráveis, segundo se esperava, ao fomento de uma nova e cobiçada cultura.

A eletricidade foi uma das principais expressões da “evasão estética” que acompanhou o sonho burguês da cidade moderna; impulso nervoso capaz de bombear a energia necessária para que fosse possível aproximar-se aos modelos de metrópoles europeias e norte-americanas que tanta admiração geravam na burguesia latino-americana.³⁴⁶ No século XIX, falar de progresso significava falar de ciência, enquanto que, no século XX, falar de ciência implicava falar de tecnologia.³⁴⁷ Ambas analogias se entrecruzam em um cenário sociocultural, no qual, segundo expõe Amara Rocha:

A eletricidade é um dos principais produtos, criado e aperfeiçoado pelo desenvolvimento científico da época, que se transforma em valiosa mercadoria. Como fonte de energia mais potente e higiênica, se comparada ao vapor e ao gás, incorpora elementos simbólicos de um imaginário fascinado pela ciência e pelo seu “ilimitado” poder. Integra uma rede de significados que remonta ao iluminismo, em que **luz** simbolicamente estaria associada a **progresso** e **civilização**, fundamental à sua configuração como mercadoria emblemática da *belle époque*.³⁴⁸

³⁴⁴ VICUÑA, Manuel. *La belle époque chilena*. Santiago: Sudamericana, 2001.

³⁴⁵ Foi justamente na Exposição de Paris de 1881 que um bonde elétrico apareceu em público pela primeira vez. Um panorama da dimensão sócio-técnica das exposições universais em: FOOT, Francisco. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; BENJAMIN, Walter. *Libro de los pasajes*. España: Ediciones Akal, 2005.

³⁴⁶ ALMONDOZ, op.cit., p. 112.

³⁴⁷ ROCHA, op.cit., p.52-54.

³⁴⁸ Ibid, p. 55.

Os setores dirigentes que residiam em Santiago negaram-se a conceber uma rede de transporte público diferente ao das principais capitais do hemisfério norte, logrando projetar, através das possibilidades que a eletricidade trazia, suas aspirações cosmopolitas.³⁴⁹ A imprensa fez eco da sensibilidade pela inovação tecnológica que acompanhava a substituição da força motriz no sistema de bondes. Em 1896, o diário *El Ferrocarril* valorizava os termos em que se havia concebido a licitação da prefeitura para a construção de um bonde elétrico, já que priorizava a necessidade de “dotar a capital de uma ferrovia urbana mais nova [que aquela que se tinha], mais aperfeiçoada, mais conveniente e mais em harmonia com os progressos científicos e industriais que atualmente dominam nos centros tanto ou mais especializados que o nosso”.³⁵⁰ *La Ley* explicava, por sua vez, que “o sistema de tração [elétrica] que se pensa instalar em Santiago já está em uso em todas as cidades de alguma importância dos Estados Unidos e as seguintes do velho continente: Liverpool, Hamburgo, Bruxelas, Milão, Lyon, Le Havre, Bordeaux, Florença, Liège, Munique, Leipzig, Gênova, Dresden, Genebra, Estrasburgo etc.”³⁵¹

No debate público que legitimou a mudança da tração animal pela elétrica, o bonde ganhou importância como vetor capaz de transportar, até o coração da república, a potência necessária para incrementar sua “base técnica” e, com isso, favorecer o progresso material de toda a nação.³⁵² O desenvolvimento virtuoso de um meio de transporte urbano capaz de fomentar as forças produtivas ao empregar energia industrial conduzida pelo território, permitia, no imaginário burguês, relativizar as hierarquias espaciais – o local e o nacional, o regional e o global –, encurtando as distâncias impostas pela natureza e pelo desenvolvimento desigual das economias que integravam o sistema mundo.³⁵³ Assim, as escalas pareciam reduzir-se ao observar-se a estreia do Chile na era da eletricidade e seu aparecimento no mapa transacional de países produtores dessa fonte de poder.

Os resultados internacionais do avanço científico permitiam que os defensores da tradição elétrica pudessem prever seu êxito e destacar sua importância no marco do projeto de modernização nacional. O argumento que estabelecia uma relação de interdependência entre bonde, eletricidade e progresso industrial foi revelado antes que a prefeitura publicasse suas

³⁴⁹ ZUNINO Singh, Dhan. “We are We going? A discussion of Mobility History in Latin America”, in *Mobility in History*, Volume 6, Number 1, January 2015.

³⁵⁰ *El Ferrocarril*, 9.10.1896.

³⁵¹ *La Ley*, 13.11.1896.

³⁵² Sobre a relação histórica entre eletrificação e metropolização, ver: LIERNUR, Jorge; SILVESTRI, Graciela. *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires, 1870-1930*. Buenos Aires: Sudamericana, 1993, p.13

³⁵³ ROCHA, op.cit., p.52

bases para a exploração de uma rede de transporte sobre trilhos que utilizasse a eletricidade como potência de arrasto.

Em 1892, o empresário Santiago Ossa já havia ordenado realizar estudos para a produção de força hidráulica na bacia do rio Maipo, no vale central do Chile. Um ano mais tarde, apresentou sua primeira solicitação formal ao município para construir um bonde elétrico que comunicasse Bajos de Mena, a 25 quilômetros de Santiago, com o Mercado Central.³⁵⁴ Ao analisar a opinião dos parlamentares que defendiam esse projeto na Câmara de Deputados, em 1894, é possível identificar como o argumento de emular as nações mais desenvolvidas em assuntos de planificação de transporte através da aplicação da eletricidade foi considerado um caminho para alcançar formas de organização espacial e cultural que estivessem mais de acordo com o discurso civilizatório da filosofia do progresso. O deputado Abraham Gazitúa, a propósito das observações dos incrédulos que não consideravam ser possível um avanço dessa magnitude no Chile, afirmava:

os descobrimentos da ciência e da arte moderna têm uma mesma aplicação em todos os lugares: o telefone e o fonógrafo funcionam bem tanto no gabinete de Edison quanto em Santiago, e os bondes elétricos podem se mover aqui da mesma forma que nos locais onde eles foram inventados. Da mesma maneira, a transformação da força motriz hidráulica em força motriz elétrica é um fato verificado em qualquer lugar, desde que na aldeia de Lauffen, na Suíça, foram feitas as instalações necessárias, apresentadas na Exposição de Frankfurt, para transmitir a força por meio de fios elétricos.³⁵⁵

Avalizada pelo imaginário tecnológico da *belle époque*, a eletricidade foi promovida como a melhor opção para substituir os animais no sistema de bondes de Santiago. Além de seus atributos que a vinculavam prática e simbolicamente com a cultura “civilizada”, suas qualidades

³⁵⁴ Santiago Ossa foi um dos principais promotores do projeto que buscava produzir energia elétrica na zona central do país com o objetivo de capitalizar a movimentação de passageiros e mercadorias. Em seu projeto do ano de 1892, o bonde implementaria fluxos de conexão entre o centro de abastecimento da cidade e os campos situados no extremo sul do limite estadual, onde se localizavam parcelas de produção agrícola. O fato mais significativo era que, através de seu percurso, esse veículo moveria, a fins de treinamento, a eletricidade até o coração da capital chilena, abastecendo a indústria local que clamava por uma matriz energética favorável a seu desenvolvimento. Embora o projeto tenha contado com a permissão necessária das prefeituras de Santiago e de Victoria para usar as ruas e caminhos na exploração do bonde pelo prazo de dez anos, além da autorização do governo para o aproveitamento das águas do rio Maipo, a discussão final a respeito da garantia exigida pelo Estado a esse investimento considerado de “interesse nacional”, acabou encurralada no congresso. A proposta de Ossa expunha, a respeito das possibilidades do rio Maipo que “a força de água de que se pode dispor chegará provavelmente aos 10.000 cavalos, sobrarão uma quantia de 9.400, pois para a ferrovia apenas serão necessários 600. Em vista da distância de 25 quilômetros a que se encontra situada a instalação, será possível fazer chegar facilmente a Santiago 5.000 cavalos para serem utilizados nas pequenas e grandes indústrias”. Câmara de Diputados, 27 de outubro de 1894.

³⁵⁵ Câmara de Diputados, 27.10.1894.

técnicas seriam impostas sobre as outras forças motrizes disponíveis, graças ao respaldo oferecido pelos especialistas chilenos e aqueles procedentes dos países industrializados.³⁵⁶

2.5 Os especialistas e a legitimação da força eletromotriz

Gillermo Giucci afirmou, em seus estudos sobre o transporte urbano na América Latina, que “as periferias se modernizam antes de estar técnica e socialmente equipadas para a modernidade”.³⁵⁷ Essa afirmação é constatada no caso chileno na escassez de especialistas locais com participação empírica na construção de infraestrutura e manejo da técnica necessária para dirigir a transformação do sistema de transporte público por meio da aplicação de novas tecnologias. Embora no século XIX não houvesse engenheiros elétricos no Chile, o país contava com profissionais de engenharia que entraram no debate sobre as vantagens do uso da eletricidade, avalizando sua superioridade econômica e técnica a partir da opinião que tinham formado após o acesso a produção acadêmica especializada proveniente da Europa. Os engenheiros chilenos realizaram, nesse sentido, um trabalho importante apresentando as características do novo fluido em uma sociedade que desconhecia seus fundamentos científicos.

Os primeiros estudos sobre a aplicação da eletricidade no sistema de bondes na capital chilena remontam ao ano de 1893. Por ocasião da proposta de Santiago Ossa, o engenheiro Enrique Vergara Montt, quem fazia parte da equipe técnica que apresentava a solicitação ante a autoridade local, publicou nos *Anales* do Instituto de Ingenieros de Chile (Instituto de Engenheiros do Chile) informes compilatórios sobre as ferrovias urbanas em diversas cidades da Europa e Estados Unidos.³⁵⁸ Em seu trabalho intitulado “Opiniões da imprensa científica

³⁵⁶ Paula Vera relata que sob a hegemonia do paradigma positivista, “o conhecimento adquirido por meio da técnica é mais verdadeiro, sendo o técnico, o científico e o profissional os sujeitos que possuem o saber e, com ele, a verdade”. Técnicos e engenheiros foram reconhecidos como portadores de um saber legítimo difusores da racionalidade científica e seu olhar benevolente em direção à inovação tecnológica. op.cit., p.11.

³⁵⁷ GIUCCI, Guillermo. “El tranvía de la modernización”. *Nuevo Texto Crítico*, 1999, vol. 12, Nº 1, p. 142.

³⁵⁸ Em 1888, foi fundado o *Instituto de Ingenieros de Chile*, em cuja publicação, os *Anales*, diversas figuras da engenharia local expressaram sua autoconsciência a respeito da importância que lhes cabia como propagandistas e construtores da obra de progresso material empreendida pelo Estado. Não apenas engenheiros participaram desse feito, expressando sua vontade de participação política, mas também economistas e arquitetos de renome. Entre esses últimos, parece revelador o artigo intitulado “A profissão do arquiteto”, de Carlos Donoso, onde faz-se um duro diagnóstico do estado de banalidade em que se encontrava a sociedade chilena de fim de século, produto da mesquinha presença da burguesia local e da “inexistência de trabalho inteligente, esse que fornece aplicação científica à exploração da matéria bruta”. No que concerne às necessidades do país e a vigência de uma política educacional que descuidava o ensinamento técnico, Donoso afirma: “Acredito que ninguém deixará de compreender que antes de continuar fomentando essa falsa cultura, é de suma necessidade ter homens de vigor intelectual, capazes de trançar canais, construir navios, beneficiar nossos minerais, fundir e elaborar nossos metais, explorar as madeiras, construir estradas, vias férreas, levantar edifícios, pontes e estabelecimentos industriais, fabricar produtos químicos ou industriais.” *Anales Instituto de Ingenieros de Chile*, Tomo VII, Nº48, p.25.

sobre a tração eléctrica e estatísticas desta”, o engenheiro esclarece dúvidas sobre a idoneidade da força eletromotriz, citando diversas revistas acadêmicas francesas e inglesas.³⁵⁹ Os informes de Vergara Montt são relevantes não apenas porque legitimam, a partir do saber científico, uma determinada opção tecnológica em detrimento de outras como o vapor, mas também porque trazem informação a respeito da transferência de conhecimento técnico entre o hemisfério norte e a América Latina.

Parece interessante que Vergara Montt priorize a contribuição das publicações da França e Inglaterra, países cujas capitais não promoveram a expansão dos sistemas de bonde a um ritmo acelerado. A influência de especialistas desses países no Chile pode ser entendida à luz da autoridade que alcançaram como porta-vozes da experiência acumulada no transporte público de duas das mais importantes metrópoles da época: Paris e Londres. Como argumenta Arnaud Passalacqua, tradicionalmente difundiu-se a ideia de que essas metrópoles haviam desempenhado um papel “crucial na promoção de sistemas técnicos como soluções universais”, entre os quais destacam-se o ônibus e o metrô em matéria de mobilidade urbana.³⁶⁰ No entanto, o mesmo não ocorreu com o bonde, que, segundo o autor, foi implantado em muitas cidades europeias, mas que somente encontrou uma aceitação reticente em Londres e Paris”.³⁶¹ De fato, dentre “as principais soluções técnicas que o mundo do transporte experimentou desde a industrialização, o bonde é o único originado fora da Europa”.³⁶² Daí a importância que teriam as cidades dos Estados Unidos como exemplo a ser analisado nas revistas europeias, tendo sido estas transformadas em referência empírica indireta para os especialistas chilenos.

Entre os tópicos expostos pelo engenheiro Vergara Montt e aqueles citados pela experiência internacional, encontram-se “as vantagens, a superioridade e a economia da tração por eletricidade sobre a tração por cavalos”³⁶³, além da eficiência que os eletromotores, em cenários físicos semelhantes ao de Santiago, onde os desníveis do terreno foi um fator a ser considerado, dadas as características geográficas da cidade e o maior índice de resistência para o arrasto que apresentava. Considerou-se também a velocidade potencial que a tração eléctrica podia dar aos

³⁵⁹ Ernesto Greve afirma, sobre o caso chileno, que “Dentre as revistas francesas de engenharia que maior número de leitores tiveram [...], encontram-se los *Annales de Ponts et Chaussées*, *Le Génie Civile* e a *Revue Générale des Chemins de Fer*”. GREVE, Tomo III, op.cit., p.106.

³⁶⁰ PASSALACQUA, op.cit., p. 203.

³⁶¹ Ibidem.

³⁶² Ibid., p. 206.

³⁶³ Em relação à conveniência econômica da eletricidade, o relatório de Montt afirma que “suprimindo os cavalos, elimina-se, de um só golpe, a custosa manutenção dos animais, os enormes gastos inerentes às vastas construções especiais e a inumerável quantidade de mordomos e empregados. Resumidamente, [...] é possível fixar matematicamente o custo de sua exploração, que se faz absolutamente mecânico”. *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Tomo V, Nº35, p.690.

deslocamentos urbanos, assim como a higiene e a importância social de um sistema de transporte público elétrico para democratizar o acesso à mobilização dos operários que viviam a maior distância dos centros produtivos.³⁶⁴ Do mesmo modo, foram analisados os perigos que a eletricidade poderia causar em caso de descargas de 500 volts em seres humanos.³⁶⁵

Vergara Montt levou as implicações econômicas e culturais ao debate técnico após a escolha do mecanismo que possibilitaria a transmissão da energia para o reboque dos carros, considerando, em sua análise, as principais formas através das quais os bondes elétricos haviam funcionado em outras partes do globo: o cabo aéreo (*trolley*) e acumuladores de carga. A primeira dessas opções era a mais econômica e havia sido implantada na maioria das urbes norte-americanas, no entanto, exigia a instalação de postes nas ruas, necessários para sustentar os cabos transmissores de eletricidade, possibilidade que o município de Santiago negara, em primeira instância, por considerá-la antiestética e perigosa.³⁶⁶ Vergara Montt ironizou tal situação, apontando que a hesitação das autoridades locais certamente estava relacionada à proibição vigente em Paris de intervir nas ruas com postes, por se considerar que afetavam a cidade, contrapondo essa reação à atitude prática dos estadunidenses. Referindo-se a esse tema, o engenheiro afirma esperar que

muito em breve, em Paris, haverá condições para sua implantação, mas, onde a beleza estética é amada – adverte –, certamente não será possível colocar postes para estabelecer a rede aérea, que é a mais econômica. Se a instalação da tração elétrica gerou resultados tão esplêndidos nos Estados Unidos, é porque a praticidade de seus habitantes facilitou totalmente o seu estabelecimento e desenvolvimento, sem instituir obstáculos que são impróprios para um povo trabalhador e modesto.³⁶⁷

³⁶⁴ Entre as qualidades que exaltavam a eletricidade, encontra-se o que se identificou como sua “elasticidade”, que permitia “sem acrescentar consideravelmente os gastos, maior rapidez e rendimento no serviço, seja aumentando a velocidade ou arrastando outro carro comum com o motor elétrico”. Tal atributo possibilitava retirar os cavalos e otimizar o serviço em dias de maior presença de público, como eram aqueles de festa, em que a tração animal não podia satisfazer a demanda. VERGARA MONTT, op.cit., p.690

³⁶⁵ Ibid., p.689.

³⁶⁶ Sergio Villalobos em sua *Historia de la Ingeniería* afirma que se considerou “inaceitável a colocação de fios aéreos dentro da cidade por avaliar que era impropriedade obrigar os habitantes a suportar a existência de postes que, além do mais, prejudicavam o trânsito. O sistema de transmissão por cabo aéreo, aquele mais econômico que naquele momento se podia utilizar, acabou condenado; recomendava-se, por outro lado, a adoção de carros com acumuladores elétricos”. VILLALOBOS, op. cit., p.211.

³⁶⁷ VERGARA MONTT, op.cit., p. 696. Arnaud Passalacqua refere-se ao “conservadorismo estético”, após a resistência à instalação de cabos e postes para tração elétrica na capital francesa, observando que o impedimento que operou para que os bondes por *trolley* circulassem nos bulevares da cidade – “componentes axiais da mística da capital” – estava relacionado aos determinismos sociais que instrumentalizaram o argumento da preservação da paisagem. op.cit., p.207.

Na discussão que se estabeleceu no ano de 1893 sobre as possibilidades técnicas da tração elétrica fizeram-se públicas as reflexões de outros dois engenheiros chilenos, Luis Zegers e Jules Cousin, ambos defensores da transmissão da nova energia por cabos aéreos. Zegers, em uma exposição lúcida que buscava mostrar-se realista frente aos prejuízos e ao ideário estético de uma burguesia urbana alheia às necessidades e possibilidades da sociedade chilena, destacou:

O inimigo do bom é o melhor. Nós não podemos pretender implementar as aplicações da ciência, a não ser de forma muito econômica. Nosso país é pobre e, portanto, é necessário procurar procedimentos industriais que possam ser implantados economicamente. Se Bremen, Boston e muitas outras cidades mais bonitas do que Santiago, sem questionamentos, aceitam condutores aéreos, não vejo por que deixaríamos de aproveitar as vantagens de um avanço tão grande, sob o pretexto de que estes afetam a cidade.³⁶⁸

O fato de que, na América Latina, a transferência e recepção de avanços tecnológicos tenha sido realizada antes de que as condições necessárias existissem, implicou, como estudou Laura Bodolani no caso das transformações das ferrovias na Argentina, que a “nova” tecnologia chegasse acompanhada, não apenas dos investimentos indispensáveis para o seu desenvolvimento, mas também daqueles que possuíam o conhecimento prático necessário, principalmente engenheiros e outros especialistas, bem como mão de obra qualificada”.³⁶⁹

Os técnicos europeus enviados como porta-vozes dos empresários ingleses a quem havia sido concedido o contrato para a construção de uma rede de bondes elétricos em Santiago no ano de 1897, desempenharam um papel decisivo na legitimação da proposta vencedora frente à autoridade local. Estes conseguiram o que os engenheiros chilenos não puderam fazer em 1893, justificando incondicionalmente a necessidade de se incorporar a eletricidade no transporte urbano da capital chilena; consagrando a superioridade desse fluido sobre qualquer outra força motora, assim como a idoneidade do cabo aéreo para o desenvolvimento do sistema elétrico no cenário local. A credibilidade desses especialistas se fundamentou tanto em sua trajetória prática, reconhecida por seu trabalho em outras capitais da Europa e da América do Sul, como por sua capacidade de produzir documentos técnicos que incorporavam a linguagem científica no respaldo aos interesses comerciais por trás da exploração da potência eletromotriz.

³⁶⁸ VILLALOBOS, op.cit., p.212

³⁶⁹ BADALONI, Laura Irene. “Ferrocarriles e ingenieros: Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales”. *H-Industri@*, 2015, vol. 9, no 16, p. 3.

A comissão que avaliou as propostas apresentadas ao município após a publicação de suas bases para a exploração de um bonde elétrico em Santiago, apontava que o memorial técnico do engenheiro espanhol Pedro Merry del Val, representante da empresa Parrish Brothers e, mais tarde, da Chilean Electric Tramway, era “detalhado e extensa [...] acompanhado de planos e modelos, ilustrando o sistema que propõem empregar, [...] manifestando até em seus mínimos detalhes as grandes vantagens da tração elétrica.”³⁷⁰ Os outros projetos recebidos, ao contrário, não incluíram planos, estudos topográficos ou hidráulicos, eram apenas esboços de ideias sem suporte empírico, razão pela qual foram relegados, quase que de imediato, a segundo plano.³⁷¹ O relatório a que se faz referência corresponde, de fato, a um estudo detalhado das condições que tornariam possível a execução do projeto, tanto no que se refere à produção de força hidráulica, como também à transmissão de energia para mover os bondes até o centro da cidade, levando consigo a eletricidade das usinas até as habitações privadas para consumo doméstico e industrial, por meio do sistema de *trolley*.³⁷²

No resumo desse documento, o engenheiro espanhol remete às qualidades da eletricidade, assumindo um lugar de enunciação que lhe confere autoridade e lhe permite estabelecer não apenas que se trata da melhor opção para a autopropulsão dos bondes, mas também a única possibilidade para o desenvolvimento do transporte público no caso chileno:

Uma longa experiência em todos os países do mundo demonstrou que o sistema de tração elétrica é mais seguro, mais higiênico, mais econômico e mais eficaz do que qualquer outro de tração mecânica. De fato, as máquinas de petróleo, parafina, benzolina, gás e outras, chamadas máquinas explosivas, não oferecem, senão em menor grau, nenhuma das vantagens que acabamos

³⁷⁰ Acta de la Apertura de Propuestas, en Chilian Electric Tramway & Light Co., *Recopilación de las Bases, Antecedentes i Contratos con la I. Municipalidad de Santiago para los Tranvías i Concesion para Alumbrado Eléctricos de Santiago*, Santiago: Imprenta Barcelona, 1914.

³⁷¹ Ver capítulo 1.

³⁷² O engenheiro Mery del Val, que se tornaria diretor da Chilean Electric Tramway, observava, em 1897, em mais uma tentativa de legitimar a transmissão por cabos aéreos que “quanto ao uso dos acumuladores – principal alternativa ao *trolley* – não há o que dizer além de que, se existe um sistema que tenha proporcionado decepções amargas para aqueles que se esforçaram em aplicá-lo, é precisamente o dos acumuladores. Em teoria, não há dúvida de que esse sistema oferece grandes vantagens, aproximando-se mais do que qualquer outro à perfeição; porém, foi demonstrado de forma incontestável e em data muito recente que, por enquanto, no mínimo é preciso obrigatoriamente relegá-lo ao campo dos ideais científicos que muito diferem da verdadeira ciência prática. Seria muito desejável que não fosse assim, já que o capital que seria preciso investir na construção do *Ferrocarril Urbano de Santiago* seria reduzido significativamente, assim como os seus custos de exploração, caso conseguissem descobrir algum acumulador cujo peso, limpeza, segurança e eficácia, justificassem a sua utilização para serviços de tração pública; mas não é assim, e há razões científicas muito essenciais para que não seja [...] O sistema aéreo, o do *trolley*, é o que é utilizado hoje em todos os lugares com excelentes resultados; e, sobretudo, com a eliminação dos postes na maioria dos casos, não oferece qualquer tipo de inconveniência. Dada a perfeição com que são fabricados hoje postes de aço tubular, de diâmetro muito pequeno e grande resistência, aos quais são dadas formas muito estéticas, seu uso não irá ofender a vista nos poucos lugares onde sua instalação seja indispensável e pode servir como suporte para faróis elétricos”. Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltda. Memoria Técnica del Ingeniero Pedro Merry del Val, *Documentos*. Santiago, 1899, p. 144-145.

de mencionar. Os testes recentes em carruagens, bondes, velocípedes e outros veículos movidos por qualquer um dos muitos sistemas demonstraram plenamente que estão em sua infância e parece pouco provável que sejam suficientemente aperfeiçoados para que uma cidade importante os adote como forma de locomoção urbana [...] São muitos os engenheiros – acrescenta o documento – que desistiram de perseguir suas experiências nessa direção, convencidos de que somente a tração elétrica reúne as condições desejadas, e que, contra ela, não há concorrência possível.³⁷³

Pedro Merry contou com a assistência do reconhecido engenheiro alemão Hugo Zimmerman, quem possuía vasta experiência em obras de eletrificação, o que, além de conferir-lhe uma excelente carta de apresentação frente à opinião pública, o habilitava como especialista para transmitir seus conhecimentos aos técnicos locais que desejavam participar da experiência de modernização tecnológica da rede de transporte da capital. Essa possibilidade atribuía uma vantagem adicional à proposta técnica da Parrish Brothers, já que existia um compromisso dos empresários ingleses com a capacitação dos trabalhadores chilenos através da cooperação nas fases de implantação e desenvolvimento do sistema de bondes de Santiago. Em 1898 o próprio Merry del Val destacava:

O senhor Zimmermann [...] é um eletricista de grande competência, e entre muitas outras obras importantes realizadas por ele, posso citar a V.Sa. as instalações de iluminação elétrica de Madrid, Barcelona, Sevilha entre outras. Cito de preferência essas instalações para indicar a V.Sa. que o senhor Zimmermann domina perfeitamente nosso idioma, e construiu uma das maiores instalações da Europa. O referido engenheiro virá acompanhado exclusivamente de um pequeno número de especialistas no ramo de bondes elétricos e conta com encontrar no Chile os demais técnicos que lhe sejam necessários e cujo número, sobretudo durante o período de construção, não será depreciável.³⁷⁴

2.6 A Inauguração da tração elétrica como espetáculo tecnológico

A inauguração de bondes elétricos foi um dos eventos mais propagandeados na cidade espetáculo do final do século XIX e início do século XX. A aplicação da nova energia teve um impacto direto na vida material e psíquica da população de capitais latino-americanos, convocando ativamente a imprensa ávida em capturar os aspectos sócio-técnicos do fenômeno

³⁷³ Memoria Técnica del Ingeniero Sr. Pedro Merry del Vial, *Recopilación de las Bases, Antecedentes i Contratos con la I. Municipalidad de Santiago para los Tranvías i Concesion para Alumbrado Eléctricos de Santiago*, Santiago: Imprenta Barcelona, 1914.

³⁷⁴ Memorial presentado a la Ilustre Municipalidad por los Contratistas de la tracción i alumbrado eléctrico de Santiago, 7 de marzo de 1898, Santiago: Establecimiento Poligráfico Roma, 1898, p.15.

testemunhado. O projeto político e estético da burguesia urbana foi posto em movimento, aproximando irreversivelmente a tecnologia à vida dos habitantes da cidade, primeiro através de testes amplamente disseminados e, após a abertura oficial, com o acompanhamento das falhas apresentadas pelo o novo sistema de transporte sobre trilhos.

Após a fase de legitimação da tração elétrica e, uma vez concessionado o serviço aos capitais internacionais que implantaram a infraestrutura necessária, pela primeira vez em Santiago um bonde dependente de força eletromotriz foi colocado em funcionamento. A estreia oficial foi precedida por dois testes que acionaram os veículos em viagens curtas. O primeiro deles ocorreu em 31 de março de 1900 em um “elegante carro” que circulou pela rua San Pablo sob a direção dos engenheiros Hugo Zimmermann e Federico Mersching.³⁷⁵ O segundo teste foi realizado no dia 16 de maio do mesmo ano e, além dos especialistas mencionados, puderam subir no veículo os jornalistas da mídia impressa da capital chilena. A imprensa reuniu, em seus relatos, alusões às características técnicas e estéticas da nova ferrovia urbana. O conforto oferecido pelos carros azuis – cor que identificava a empresa operadora – e a facilidade com que se locomoviam foram fatores que impressionaram positivamente os repórteres.³⁷⁶

Depois de tais testes e diante de uma opinião pública ansiosa, em 2 de setembro de 1900, mês em que se celebra a Independência do Chile e os principais marcos pátrios, a tração elétrica fez sua entrada triunfal em Santiago. A imprensa descreveu com entusiasmo a comemoração e a atmosfera de efervescência que se vivia nas ruas. Tratou-se de uma festa cívica à qual participaram agentes do governo, representantes da diplomacia britânica e alemã, bem como membros da direção da Chilean Electric Tramway. A presença de representantes da elite política e econômica reforçava a solenidade do evento, bem como a vontade do Estado de capitalizar o potencial simbólico das maravilhas técnicas da modernidade junto à população.³⁷⁷

Além do objetivo prático que a modernização do sistema de bondes cumpria em Santiago, o evento transformou-se em uma oportunidade para pregar a importância da coesão social e fortalecer o discurso indenitário nacional.³⁷⁸ Eulogio Altamirano, político, jurista e membro do

³⁷⁵ *La Tarde*, 1.3.1900

³⁷⁶ O vespertino, *La Tarde* descreveu esse trajeto de teste nos seguintes termos: “O passeio, que durou de dez a quinze minutos, foi feito em condições esplêndidas, tendo os passageiros admirado a suavidade do veículo e a facilidade com que eram detidos ou era regulada sua velocidade [...] Os carros são elegantes e mais estreitos do que os atuais. Têm capacidade para 36 pessoas e, se necessário, podem andar acopladas. A haste que coloca o carro em contato com o fio aéreo é giratória e de fácil manejo. Em seu interior, cada carro carrega três lâmpadas elétricas e uma de força dupla na parte exterior”. *La Tarde*, 17.05.1900.

³⁷⁷ Guillermo Giucci argumenta: “Que essa tecnologia interaja com o mundo político não é nenhuma novidade. Mas o artefato tecnológico, independentemente de seu vínculo com os representantes do poder oficial, é produtor do sentimento do maravilhoso moderno”. GIUCCI (1999), op.cit., p. 142.

³⁷⁸ ERRÁZURIZ; GIUCCI, op.cit., p.60.

diretório da Chilean Electric Tramway, pronunciou um extenso discurso no dia da inauguração em que enalteceu a feliz aliança entre empresários e engenheiros para o avanço da sociedade chilena, destacando a figura de Santiago Ossa, “o precursor, o sonhador da ferrovia elétrica”, assim como o engenheiro Pedro Merry del Val, “quem estudou, apresentou na Europa e fez com que se aceitasse este projeto, contribuindo em seguida poderosamente com energia e talento para sua eficaz execução”.³⁷⁹

Em seu discurso, Altamirano desenvolveu uma “semântica de progresso” que projetava a imagem do Chile como um país conectado ao mundo graças à associação entre capital e ciência para colocar em circulação os primeiros carros alimentados por eletricidade.³⁸⁰ Outorgando uma importância vital aos investimentos feitos em matéria de transporte e geração da nova força motriz, o anfitrião identificou no interesse das potências estrangeiras pelo país sul-americano o início de um pacto duradouro. Os bondes foram decorados com flores e com as bandeiras do Chile, Alemanha e Inglaterra, numa referência explícita aos laços políticos e econômicos para o progresso nacional:

É justo não esquecer, senhores, que devemos esse novo avanço ao capital inglês e à ciência alemã, por isso nossa bandeira percorreu as ruas da cidade hoje, unida às bandeiras da Inglaterra e da Alemanha, e por isso quisemos que nos honrassem com sua companhia os representantes desses dois grandes impérios que fizeram e ainda farão tanto para impulsionar nosso progresso.³⁸¹

O discurso de Altamirano não poupou elogios para referir-se à participação dos consórcios europeus no projeto de construção de um sistema inovador de transporte público para a capital do Chile. A Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft seria responsável por fornecer os dínamos, projetar o plano de eletrificação das vias dos bondes, além de elaborar a estratégia para a construção de uma usina que aproveitaria as águas do rio Maipo na produção de eletricidade. A poderosa empresa alemã já havia sido mencionada anteriormente na imprensa, em várias matérias que destacavam seu protagonismo na cena das grandes sociedades industriais do mundo. Altamirano ressaltava que a simples presença dos técnicos dessa empresa em território nacional era garantia de que as obras teriam êxito, completando os objetivos estabelecidos por contrato, com toda a segurança, antes do prazo estipulado.

Ter acesso à eletricidade, uma tecnologia considerada a expressão tangível do aperfeiçoamento material e cultural das sociedades que a possuíam, ativou representações que vinculavam as

³⁷⁹ Ibidem.

³⁸⁰ CASTRO GÓMEZ, op.cit., p.14.

³⁸¹ *El Chileno*, 4.9.1900.

façanhas dos pais da pátria aos ilustres personagens que haviam possibilitado a construção do bonde elétrico em Santiago. Altamirano transmitiu, assim, uma mensagem fundacional que reivindicava a posição perdida pelo Chile em matéria de liderança tecnológica a nível regional; protagonismo desatendido durante as últimas décadas do século XIX, resultado da passividade da classe dominante frente aos desafios da modernidade.³⁸² Dispor da tração elétrica representava um salto qualitativo que permitiria avançar na missão dos próceres fundadores, a quem se deveria honrar trabalhando para o progresso da nação. A esse respeito, Altamirano apontava:

Como podem ver, trata-se de uma obra considerável, [...] manifestação de avançada cultura e [...] satisfação patriótica, pois hoje provamos que, nesta nobre e santa luta do progresso, a única que deve existir nas repúblicas americanas, empenhamo-nos em ganhar o território perdido em anos de culpável indolência. Fomos os que encarrilhamos os primeiros trilhos na América do Sul e, no entanto, o evento que celebramos hoje, alvoroçados, é um feito vulgar e já velho em outras capitais americanas [...] Unamo-nos e ofereçamos este progresso como homenagem à venerada memória dos Pais da Pátria. Esforcemo-nos para celebrar sempre os aniversários patrióticos com alguma nova conquista no campo do progresso moral, intelectual ou material. Essa será a melhor maneira de nos reabilitarmos diante de nossa própria consciência e provar ao mundo que seguimos sendo filhos dignos de nossos ilustres progenitores.³⁸³

O “espetáculo da viagem inaugural”³⁸⁴ incluiu uma descrição detalhada da produção do movimento para a circulação dos novos bondes, processo que começava na sala de máquinas onde os motores a vapor produziam energia vital. O jornal *El Chileno* publicou uma interessante reportagem que permite analisar como hálito místico do maquinismo deslumbrou os repórteres que acompanhavam as autoridades até a estação de força – localizada no bairro Mapocho –, para observar de perto como era produzida a força invisível que permitia o movimento dos veículos. O brilho incandescente da infraestrutura metálica foi um dos pontos que mais chamou a atenção, sendo que o funcionamento das máquinas foi descrito por meio de analogias que remetiam à linguagem do positivismo e do higienismo. Recorrendo à imagem metafórica da máquina-corpo, a imprensa caracterizou as instalações onde os motores estavam localizados como um “gigantesco organismo que tem ali seus pulmões e grandes vísceras, e seu cérebro nos homens de fraque”.³⁸⁵

³⁸² Cabe observar que as capitais sul-americanas já contavam com sistema de bonde elétrico havia alguns anos. O Rio de Janeiro inaugurou seu primeiro bonde por força eletromotriz em 1892, enquanto Buenos Aires o fez em 1897.

³⁸³ Ibidem.

³⁸⁴ FOOT, op.cit., p.24.

³⁸⁵ *El Chileno*, 4.9.1900.

O relato sobre o funcionamento da estação de força ressaltava a percepção de que o tempo em seu interior corria aceleradamente graças ao acionamento de dispositivos de alta precisão, que, colocados em ambientes assépticos, projetavam a imagem redentora da tecnologia na sociedade:

Quando S. Exa. e a comitiva adentraram a grande sala de máquinas, os três grandes dínamos começaram a mover-se majestosamente e, em seguida, ao ser acelerada a marcha, atingiram uma velocidade surpreendente, tendo desencadeado as grandes rodas geradoras do fluido elétrico um verdadeiro furacão de vento [...]

Aqueles monstros silenciosos da indústria moderna fazem seu trabalho colossal em salas espaçosas, cheias de ar e luz, resplandecentes de pulcritude e esperada limpeza e que mais parecem salões de festas que oficinas de trabalho [...]

Em todos os lugares, a mesma precisão e simplicidade característica das obras-primas: tudo é amplo, correto e cheio de esmero e, ao mesmo tempo, em todos os detalhes deste grande palácio de eletricidade, brilha, como prova e anúncio de um sucesso completo, uma austera e sábia economia.³⁸⁶

A estética do sincronismo permeou as descrições que buscavam transmitir aos leitores as características das instalações que serviam à tração elétrica, augurando, com seu funcionamento, a entrada da sociedade chilena em um tempo mecanizado no qual tudo se tornava possível: “Ao lado da seção de força, uma sala baixa e fresca está repleta de acumuladores que, em um espaço muito pequeno, armazenam enormes quantidades de fluidos invisíveis e misteriosos, energias capazes de mover milhares de passageiros em bondes, de iluminar uma cidade inteira, de matar instantaneamente um exército e que, no entanto, à simples vista ocupam menos espaço do que uma folha de papel”.³⁸⁷

O impacto que a inauguração do serviço produziu na opinião pública, resultou na disseminação da fórmula que combinava o progresso material e moral da sociedade urbana chilena com o slogan da “utopia higienista”. Como observa Diego Armus, o discurso da higiene reunia as promessas de progresso e ciência, tendo se tornado esta última “uma espécie de grande conselheira, uma especialista na arte de observar, corrigir, melhorar ou mudar radicalmente a saúde do corpo social em seu conjunto”.³⁸⁸ O bonde elétrico foi, para vários repórteres que relataram suas primeiras excursões, um agente asséptico, deixando em sua passagem um rastro de ablução que suprimia o passado bucólico e pré-urbanizado, para transportar seus benefícios até a periferia mais atrasada da capital:

³⁸⁶ Ibid.

³⁸⁷ Ibid.

³⁸⁸ ARMUS, Diego. “Un médico higienista buscando ordenar el mundo urbano argentino de comienzos del siglo XX”. *Salud colectiva*, 2007, vol. 3, no 1, p. 72.

Desde ontem, nossa velha cidade sente-se atravessada por uma força nova e para ela desconhecida, que significa um avanço mais, uma força propulsora que esperamos que importe [...], sua entrada em uma era de limpeza e avanço. Com os antigos carrinhos desengonçados, sujos e mal pintados, repugnantes às vezes [...], comboio de calamidades itinerantes, um pedaço do passado desaparece para sempre, sinônimo este [...] de falta de limpeza e de infecção. [...]

Uma nova força, seiva misteriosa da própria terra, ramificando-se sob o chão desigual de paralelepípedos e calçadas; ramificando-se como uma enorme rede, como um enorme sistema arterial, pelo subúrbio lamacento e miserável e o centro asseado a duras penas, parece despertar na velha cidade, adormecida em um atraso colonial”.³⁸⁹

Santiago Castro Gómez propõe que a nova relação dos sujeitos com o movimento, definida pelo contato entre seus corpos e as máquinas industriais, permitiu o “surgimento de algumas *subjetividades cinéticas* capazes de tornar real a ordem social imaginada pelas elites liberais do século XIX”.³⁹⁰ A imagem messiânica da modernidade, na qual o tempo conseguia se impor sobre o espaço, materializava-se nas possibilidades oferecidas pela eletricidade, energia que se aplicava como força motriz e transformava o bonde em uma máquina capaz de reestruturar social e espacialmente a cidade. A circulação dos primeiros carros elétricos teve um impacto profundo na percepção da opinião pública sobre os processos urbanizadores que a capital chilena havia experimentado desde meados do século XIX, contrastando a cidade do passado, aferrada a suas bases tradicionais, com a urbe utópica que pouco a pouco exibía o rosto embelezado de uma cidade moderna:

Não é preciso dirigir o olhar a uma distância maior que trinta ou quarenta anos que qualquer um tenha vivido real ou idealmente para constatar: que mudanças! Que cônicos contrastes se veem!

[Quem] pensaria [...] que, no tempo atual, por aquelas sujas, imundas e danosas ruas de Santiago iriam traficar tão poeticamente esses carros azuis? [...] Santiago, com sua Calle del Peumo, com sua velha Calle San Diego, com suas largas e pastosas ribeiras do Mapocho, com seu incômodo [...] rochedo de Santa Lucía, caverna de ladrões e bandidos [...], Santiago, em meio a seu sono de cemitério velho, vislumbraria em algum momento a pintura ideal de uma cidade que, depois de trinta anos, também se chama Santiago, que tem jardins e palácios como na Europa, e fábricas e oficinas, e população e dimensões e comércio, atividade e movimento que desejariam muitas cidades europeias?³⁹¹

Ainda que as apreciações positivas a respeito do potencial urbanizador do bonde elétrico tenham sido majoritárias, formuladas estas em uma chave evolucionista que o incorporava a

³⁸⁹ *La Tarde*, 3.9.1900.

³⁹⁰ CASTRO GÓMEZ, op.cit., p.12

³⁹¹ *La Tarde*, 1.9.1900.

uma somatória de avanços para a redenção da cidade, na imprensa também existiram opiniões críticas que destacavam as contradições presentes em uma sociedade urbana que superestimava determinadas melhorias, esquecendo-se das inúmeras tarefas pendentes que seriam necessárias para fazer da capital chilena uma verdadeira metrópole. Para um tipo de crônica jornalística que pretendia distanciar-se dos relatos rasos de repórteres encantados pelo bonde elétrico, este parecia mais uma promessa e esperança de modernização técnica porvir, que uma meta alcançada:

Parece-nos assistir ao belo despertar de uma nova vida para esta cidade [...] Porém, certamente, essa satisfação que o orgulho desperta, desaparece muito cedo, diante do espetáculo muito triste, na verdade, dos outros serviços da cidade. Hoje temos carrinhos elétricos elegantes, luxuosos; mas continuamos respirando um ar de esgoto, sem pavimentação e no escuro [...]

Quando alguém chega em Santiago, depois de ter visitado uma cidade melhor, sente uma inocultável impressão de tristeza. Surge, então, a triste comparação [...] E é conveniente falar com clareza desses assuntos e não chamar Santiago de grande cidade em nossas crônicas. Eu entendo que nenhum progresso poderá ser alcançado se acreditarmos que realmente estamos vivendo em uma grande cidade. O caminho de todo o progresso costuma ser o espetáculo do ruim, exposto a olho nu [...]

Enfim, que este primeiro avanço [...] seja o prenúncio de outros maiores. As reformas, os progressos não vêm nunca sozinhos. Um traz ou outro, que o complementa”.³⁹²

2.7 Entre a sedução e o medo do fluido invisível

A “faculdade invisível” da tração elétrica não deixou de surpreender as pessoas comuns que observavam o espetáculo à distância. A imprensa recolheu as impressões de rua de alguns personagens populares que, surpresos, não podiam acreditar no que seus olhos viam. Até aquele momento, o movimento dependia de motores musculares, bestas que em seus corpos carregavam as marcas do esforço e graças às quais os bondes se locomoviam. Ao operar a nova energia, a engrenagem do movimento deixou de ser visível e, apesar das múltiplas explicações sobre o funcionamento da eletricidade difundidas na mídia impressa da época, esta continuou a parecer, aos olhos da população não familiarizada com o conhecimento científico, mais um ato de magia que a expressão do desenvolvimento tecnológico aplicado ao sistema de transporte da capital chilena.

³⁹² *La Tarde*, 3.9.1900.

Os setores populares da cidade mantiveram vivo o folclore camponês e a galeria de representações que o alimentavam, aplicando-as ao cenário urbano para interpretar o que lhes parecia incompreensível ou simplesmente misterioso. A crença em seres fantásticos e míticos alimentou sua interpretação das inexplicáveis aparições da tecnologia moderna. A imprensa capturou as vozes desse mundo plebeu e lhes deu espaço na recriação das impressões, após a inauguração do serviço elétrico; vozes que recorreram em muitas ocasiões à figura do maligno para se referir ao fato de que um carro pudesse correr sem que fosse necessária uma força física visível. *La Tarde* divulgou as impressões de uma vendedora de jornal que teria dito, após testemunhar o esperado evento: “Quem teria imaginado! Vejam como correm esses demônios sem cavalos nem nada! Estou vendo isso e não acredito... não posso acreditar. Parece mentira!”³⁹³ A mesma reportagem baseou-se na opinião dessa mulher para subestimar o discurso da testemunha ocular do fato tecnológico: “Quem sabe se a teimosa velha teria razão em sua senil ignorância. Para ela, o fenômeno que testemunhou deveria ter todos os contornos do sobrenatural, do maravilhoso. Ela que [...] talvez nunca na vida tenha andado em outro veículo mais confortável que a carroça chiadora, pesada, dura, arrastada a um passo de tartaruga por um grupo de bois”.³⁹⁴

No entanto, não eram apenas as vozes femininas populares que consideravam a nova força motriz um fruto do mal. Isso se releva em uma crônica de costumes publicada na revista *Contacto*, em 1930, que aponta que mulheres de “família” e boa posição social, chamadas “senhoras”, também fizeram tais comparações supersticiosas: “O público não aceitou com facilidade os bondes elétricos – afirma a crônica. As senhoras tinham medo deles. Bastaram alguns pequenos acidentes sem importância para fazê-las acreditar que nunca algo mais diabólico havia sido inventado”.³⁹⁵ Mulheres pertencentes às classes trabalhadoras e outras de reconhecido status social aparecem, assim, relacionadas pelo sistema de interpretação patriarcal que as reconhecia como herdeiras do obscurantismo na sociedade do início do século XX.

Os acidentes referidos na citação anterior correspondem, nesse momento inicial, fundamentalmente aos curtos-circuitos causados pelo cruzamento entre os cabos aéreos que conduziam a eletricidade e os elementos técnicos ou naturais que já faziam parte da paisagem urbana. Os cabos da empresa telefônica representaram um grande problema para a circulação dos bondes, pois estavam estendidos a poucos metros da superfície, dificultando a passagem

³⁹³ *La Tarde*, 1.9.1900

³⁹⁴ *Ibid.*

³⁹⁵ “Recuerdos tranviarios”, *Contacto*, Nº1, septiembre 1930.

dos carros que tinham *imperial*³⁹⁶ e que eram maiores, o que causou diversos incidentes e falhas durante o percurso. De fato, a inauguração da tração elétrica atrasou vários meses, uma vez que foi necessário reinstalar os fios telefônicos, levando em conta a localização dos postes que sustentariam os fios transmissores. Isso fez com que os tecidos telefônicos precisassem ser desmontados e reinstalados em vários setores, desencadeando a reação da The Chili Telephone Company, o que gerou constantes desentendimentos e disputas pela hegemonia do espaço aéreo da cidade.

A imprensa ecoou o temor que a população sentia dos acidentes que pudessem ser causados por defeitos elétricos da nova ferrovia urbana. Oito meses antes da circulação do primeiro bonde com força eletromotriz, foi publicado um artigo jornalístico onde um dos engenheiros assistentes da Chilean Electric Tramway, de sobrenome Schaefer, respondeu detalhadamente sobre os casos hipotéticos que preocupavam os habitantes da cidade, como o rompimento dos fios subterrâneos que, instalados sob os trilhos, devolviam a eletricidade à sua fonte de produção; cortes nos fios aéreos de tração e sua queda sobre os transeuntes; bem como os perigos aos quais as pessoas que empinavam pipas eram expostas, quando a linha destas tocava algum cabo transmissor de eletricidade.³⁹⁷

O Corpo de Bombeiros de Santiago transformou-se em um agente ativo no momento de solicitar informações sobre os riscos aos quais seus membros e a população em geral ficavam expostos em caso de incêndio, considerando sobretudo que o jato de água poderia tocar os cabos do bonde. O professor de física da Universidade do Chile, Luis Zegers, informou sobre os eventuais riscos desse cenário, observando que “basta que o fio aéreo destinado à mobilização dos carros seja posto em contato com o material das companhias, para que ocorram acidentes que podem ter consequências fatais”. Como medida de defesa, recomendou que os bombeiros utilizassem luvas e sapatos com solas de ebonite ou de borracha.³⁹⁸

O gênero da poesia popular conseguiu interpretar, através de uma linguagem coloquial e cotidiana, a desconfiança causada pelo desconhecido poder da tração elétrica entre os habitantes que não pertenciam aos circuitos letrados da população. Não era necessário entender perfeitamente os mecanismos através dos quais a eletricidade era transmitida até os bondes para perceber os riscos associados a um sistema de transporte que, ao enfrentar os obstáculos do

³⁹⁶ Parte superior aberta dos bondes chilenos, onde viajavam aqueles que pagavam o bilhete de segunda classe.

³⁹⁷ *La Tarde*, 17.3.1900.

³⁹⁸ *La Tarde*, 24.3.1900.

cenário urbano, segundo acreditava-se, poderia ser mortal para os passageiros. Os bondes por *trolley* não deveriam apenas encarar os cabos telefônicos, mas também as vicissitudes climáticas. O senso comum indicava que a água era um condutor de corrente elétrica, o que aconteceria então nos dias chuvosos, quando as tempestades típicas do inverno de Santiago agitassem os fios que impulsionavam a ferrovia urbana? ³⁹⁹

Os poetas populares, provenientes das camadas pobres, que haviam deixado o campo para ir à cidade, escreveram décimas sobre diferentes temáticas, entre as quais a cidade como um “espaço referencial real”; do mesmo modo, os acontecimentos que nela se passavam também ocuparam um lugar relevante. O poeta V. Castillo em seu caderno intitulado *El Festivo*, publicado no ano 1900, escreve as seguintes décimas a respeito dos perigos que representavam os “carros urbanos sem cavalo”:

I.

Esses carros sem cavalos,
Que andam pela grande cidade,
Que perigosos os acho!
Pode haver ao fim e ao lapso
Uma grande mortalidade.

II.

O fio condutor
Da elétrica corrente
É o único motor
Desses carros, e há temor
Que ocorram acidentes.

III.

A eletricidade faiscante
Quando estiver bem alterada
Fará vítimas o bastante;
Poderá deixar o viajante
Sem costelas nem queixada.

IV.

É um pecúlio quantioso
Sem cavalos andar os carros;
Mas em dias borrascosos
Poderá um carro, (não é duvidoso)
Fazer o que bem entende

V.

Do viajante a subida
Nesses carros modernos;
É para expor a vida
E talvez a grande partida
Para o céu ou o inferno.⁴⁰⁰

³⁹⁹ Ibid.

⁴⁰⁰ CASTILLO, V. “Los carros urbanos sin caballo”. *El Festivo*. Primer cuaderno de poesías populares. Santiago, 1900.

Juan Rafael Allende conhecido como o Voltaire chileno – importante jornalista, escritor, dramaturgo e poeta popular – publicou em seu jornal satírico *El Tinterillo* alguns versos interessantes sob o título “Condenado a carro eléctrico”. Neles, relaciona a pena capital da cadeira eléctrica, aplicada desde a década de 1890 nos Estados Unidos, com a sentença que recaía sobre os pobres de Santiago que, quando viajavam na *imperial* dos bondes, ficavam expostos a choques eléctricos, caso tivessem contato com os cabos do *trolley*. Através de uma refinada e afiada abordagem satírica, Allende extrapola os perigos da viagem eléctrica do bonde para o destino de um povo, que, submetido a exploração, miséria e fome, já estava destinado a morrer. A colisão dos cabos, como também dos interesses das empresas “gringas” em disputa pelo céu da cidade, acabou expondo os corpos da classe trabalhadora, sentenciada nessa ocasião não pelos juízes que, sem compaixão, enviavam-na ao cadafalso, mas pela filha predileta da modernidade urbana, a eletricidade:

Dizem que têm os ianques
Sua famosa cadeira eléctrica,
Onde ao condenado à morte
Aplicam a última pena?
Pois aqui também temos
Essa engenhosa maneira
De matar um sentenciado
E toda a multidão
Que assiste à execução,
O que é já costume velho.
O juiz do crime não tem
Que escrever mais que quatro letras
À Empresa Telefônica
E à Tração Eléctrica,
Dizendo: “Meus Senhores,
Muito lhes agradeceria
Que tal dia, e a tal hora,
Na Praça ou Alameda,
Emaranhassem seus fios
E um incêndio produzissem
Que a morte lhes causasse,
Sem torturas nem incômodos,
Tanto ao que espera na capela
Quanto ao que morrer não espera.
Porque... também os curiosos
Que comparecem a essas festas
Merecem que lhes sejam aplicadas
A mesma, a mesma pena.
Isso sim, tenham cuidado
Para que enrolado não me veja
Em seus fios mortíferos,
Que não respeitam os juízes
Ou os gringos obedecem,

E fazem ao pé da letra
 Uma hecatombe maiúscula,
 Depois da qual não resta
 Para sua história contar
 Ninguém com cabeça.⁴⁰¹

Figura 17 – Gravura “Condenado a carro eléctrico”.

Fonte: *El Tinterillo*, 5 de octubre de 1901.

Os versos de Allende acompanharam uma gravura na qual se mostra um *roto* – o sujeito que Benjamín Vicuña Mackenna descreveria como “o filho do vício e da miséria, da *chicha* e da *quincha*”⁴⁰² –, representante por excelência da fisionomia cultural do homem do povo, sendo conduzido pela polícia a um bonde eléctrico, como quem é levado à força, ao pavilhão de fuzilamento ou à cadeira eléctrica, como indicada o título das décimas, para cumprir a sentença que lhe fora atribuída por seus crimes, nesse caso: ser pobre e não ter dinheiro para pagar a tarifa da primeira classe.

⁴⁰¹ “Condenado a carro eléctrico”, *El Tinterillo*, 5.10.1901.

⁴⁰² *Chicha*: bebida fermentada feita de milho muito consumida na região andina. *Quincha*: espécie de barraco. MACKENNA, Benjamín Vicuña. *La transformación de Santiago*. Imprenta de la Librería del Mercurio, 1872, p.89.

Aplicar a força eletromotriz ao sistema de transporte sobre trilhos implicou a incorporação de novos objetos na paisagem urbana, infraestrutura imprescindível que não foi facilmente assimilada pela população e tornou-se um fator de risco associado à transmissão da eletricidade. Junto ao perigo representado pelos cabos aéreos, despontava o problema da localização dos postes que os sustentavam. Se no início a autoridade municipal recusou-se a instalá-los na cidade, empunhando argumentos estéticos, com a tração elétrica eles se massificaram pelas ruas, transformando-se em uma ameaça por estarem localizados extremamente perto da área de circulação dos veículos (meia vara), o que, de acordo com a imprensa, constituía “um verdadeiro perigo para os passageiros que desejam descer durante a corrida, pois é muito perigoso chocar-se com esses trambolhos de ferro”.⁴⁰³

A decisão a respeito de onde deveriam estar localizados os postes pertenceu ao município, contrariando a recomendação dos engenheiros sobre “colocá-los muito próximos das paredes”.⁴⁰⁴ Por causa de constantes acidentes, a imprensa informou sobre casos que afetavam não só os usuários, mas também os próprios trabalhadores. Poucos meses após a inauguração do bonde elétrico, um jornal relatou o acidente que envolveu um motorista quando o veículo se locomovia “com muita rapidez”:

pôs a cabeça para fora do carro para olhar para trás. Nesse mesmo instante, chocou-se com um dos postes de ferro que servem para sustentar o *trolley*. Foi tão forte o golpe que recebeu, que no ato caiu no piso do veículo, ficando com parte do corpo sobre a rua. [...] O acidente merece ser levado em conta, pois vê-se claramente que a colocação dos postes junto aos trilhos trará bastante problema.⁴⁰⁵

⁴⁰³ *La Tarde*, 17.03.1900. Embora não fosse permitido, era comum, especialmente no caso dos homens, o hábito de descer “durante a corrida”, isto é, não aguardando a parada completa do carro para o desembarque, mas aproveitando o impulso para aterrissar na rua, em uma demonstração de agilidade que fazia parte da exposição dos corpos masculinos no espaço público. Esse hábito era encorajado, na prática, pela imprecisão dos sistemas de freio que atrasavam a parada completa das máquinas. As mulheres, por outro lado, por causa do uso de um vestuário pouco apropriado – saias longas, corpete – e devido às normas de gênero que lhes exigiam passividade, não foram vistas subindo ou descendo do bonde em movimento. Sobre a relação entre gênero e uso dos transportes públicos, ver: SCHMUCKI, Barbara. “On the trams: women, men and urban public transport in Germany”. *The Journal of Transport History*, 2002, vol. 23, no 1, p. 60-72.

⁴⁰⁴ *La Tarde*, 17.03.1900.

⁴⁰⁵ *La Tarde*, 23.10.1900

Figura 18 - Ilustração de um acidente em que um passageiro se chocou com um poste ao descer do bonde.

Fonte: *Corre y Vuela*, 6 de diciembre de 1916.

2.8 A mobilidade encapsulada: material rodante e condições das viagens cotidianas

Os carros cumpriram uma função prática fundamental no sistema tecnológico do bonde, como suporte primário para o transporte dos usuários. Suas dimensões, composição interior, acessórios etc., fazem parte da estrutura que conteve os corpos em movimento. Do mesmo modo, representam o lugar onde se constituiu a figura do passageiro moderno, moldado no exercício do deslocamento diário para o interior da cidade. Essas duas facetas do material rodante, a física e a simbólica, fundamentais para a produção de mobilidade, serão analisadas na última parte deste capítulo como aspectos da evolução tecnológica do bonde.

As características materiais dos carros utilizados por esse veículo respondem, em primeira instância, aos critérios mercantis e geoeconômicos dos controladores dos negócios de transporte público na capital chilena. Isso se traduziu no fato de que a maior parte deles fosse importada dos países com os quais se mantinha uma relação de dependência tecnológica ou econômica. Durante o século XIX e até o início do século XX, a carroceria dos bondes foi trazida dos Estados Unidos, das fábricas John Stephenson Co. e J.G.Brill Co., da Filadélfia.⁴⁰⁶ Com a chegada da eletricidade, foram introduzidos os carros alemães das fábricas Waggonfabrik A.-G vorm P. Herbrand e Zypen & Charlier, localizadas na cidade de Colônia, assim como de outras unidades industriais de Hamburgo.⁴⁰⁷ Os carros norte-americanos chegariam novamente ao Chile após a Primeira Guerra Mundial, como alternativa ao fornecimento de material rodante germânico.

Em Santiago, circulavam vagões de um ou dois andares, que podiam ser parcialmente abertos ou fechados. Os primeiros carros que atravessaram a Alameda de las Delicias no final da década de 1850 tinham carroceria de madeira, “capacidade para 32 passageiros sentados; 8 janelas em cada lado e duas escadas”, uma traseira e uma dianteira.⁴⁰⁸ Eram cinco carros de Primeira Classe e cinco de Segunda⁴⁰⁹, estabelecendo uma modalidade que seria mantida no Chile até a década de 1930 e que tem relação com a separação dos segmentos sociais de acordo com sua capacidade de pagamento por meio de tarifas diferenciadas. Esses carros tinham um andar, como os vagões abertos incorporados à frota em 1890, caracterizadas por terem suas partes laterais desimpedidas, com apenas cortinas para marcar os limites difusos entre o espaço exterior e interior do bonde.

⁴⁰⁶ Em 1873, a Urban Railroad Company introduziu bondes de dois andares em Santiago, comprados da empresa John Stephenson Co., proporcionando, assim, cerca de 100 carros novos à capital chilena. Em 1887, também teriam sido comprados vagões da J.G.Brill Co, que se caracterizavam por seus assentos cruzados e sua estrutura aberta, permitindo o contato direto dos passageiros com o exterior. MORRISON, op.cit., p. 59.

⁴⁰⁷ O primeiros carros alemães foram encomendados, em 1898, pela Chilian Electric Tramway e entrariam em circulação apenas em 1904, quando o processo de eletrificação das ferrovias havia avançado. Allan Morrison detalha que todos eles foram de quatro rodas e tiveram motores AEG e equipamento elétrico. Em 1904, foram encomendados 60 novos carros da Zypen & Charlier, 10 de dois andares e 50 de um andar. MORRISON, op.cit., p.59, 65.

⁴⁰⁸ Lira, op.cit., p.34. Esses carros foram comprados pela Empresa del Ferrocarril del Sur da Eaton, Gilbert & Co, que abastecia algumas das principais cidades dos Estados Unidos, onde a tração sobre trilhos havia sido convertida na principal ferramenta para a locomoção pública: Filadélfia, Brooklyn, Baltimore, Chicago e Boston. Em 1859, a oficina da Empresa del Ferrocarril del Sur estava pronta para operar em Santiago, agilizando com isso a entrada em circulação de novos veículos, ao dispor de instalações e especialistas capacitados para armar as peças que chegavam do exterior. Junta Directiva Empresa del Ferrocarril del Sur, Tercer Informe Anual, Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1859, p. 15.

⁴⁰⁹ Ibid., p.57.

Figura 19 - Carro de Primeira Classe com carroceria de madeira utilizado na inauguração do Ramal da Alameda em 1857.

Fonte: *Los viejos tranvias se van*

Os carros de um andar não eram necessariamente os mais populares, já que a maioria dos que realizavam serviços de passageiros na era da tração animal tinha dois níveis, com a parte superior ou *imperial* destinada à viagem daqueles que pagavam a tarifa mais barata.⁴¹⁰ Esse espaço habilitado em cima da cobertura não contava com teto, apenas com fileiras frontais de assentos e um toldo que cumpria precariamente a função de proteger os passageiros das intempéries meteorológicas. Ainda que esses carros tenham agradado o público, especialmente nos calorosos dias de verão, durante o inverno representaram um problema, já que o vento e as chuvas atingiam diretamente os usuários.

O uso de vagões com *imperial* permitiu aumentar o número de pessoas transportadas por percurso, podendo viajar cerca de 24 passageiros sentados no interior e 30 na superfície.⁴¹¹ Além de fazer parte da estrutura física dos carros, esse espaço representou um símbolo na politização da discussão pelo direito dos setores mais pobres ao transporte público, já que era onde viajavam os trabalhadores, vendedores ambulantes, meninos de rua e um número infinito de sujeitos populares urbanos. Quando os empresários atacaram essa unidade sócio-material

⁴¹⁰ No ano de 1873, a Empresa del Ferrocarril Urbano introduziu bondes de dois pisos em Santiago, comprados da empresa norte-americana John Stephenson Co., dotando a capital chilena do início da década de 1880 de cerca de 100 novos bondes que circulariam por suas ruas. MORRISON, op.cit., 59.

⁴¹¹ Lira, op.cit., 45.

elevando a tarifa de segunda classe ou quiseram aboli-la, com o objetivo de equiparar o preço da passagem, o povo se rebelou e a cidade foi vítima de um motim popular. Isso aconteceu em 1888, quando a Empresa del Ferrocarril Urbano aumentou meio centavo do preço da passagem para viajar em segunda classe, razão pela qual foi organizada um encontro de resistência que terminou com 27 carros do bonde incendiados, nessa que foi considerada uma das piores cenas de barbárie que a cidade havia testemunhado até o momento.⁴¹²

A implementação da força eletromotriz não influiu majoritariamente no design dos carros do bonde, mas sim no tamanho destes e no volume de peso que podiam transportar. Graças à nova capacidade de tração, era comum ver vagões de um andar circulando acoplados – um carro motor e outro a reboque. No caso dos carros de dois níveis, no início, mantiveram a *imperial* descoberta para depois incorporar um toldo a ela, mantendo, de todo modo, as bordas laterais abertas e os corpos dos passageiros protegidos somente por grades. Entre 1907 e 1908, a Chilian Electric Tramway adquiriu 35 carros alemães que se caracterizaram por alcançar grandes dimensões, transformando-se nos “maiores bondes do Chile”.⁴¹³ Esses carros não foram testados na Alemanha, tendo sido construídos para serem usados exclusivamente na capital chilena.

A incorporação de material rodante de maior tamanho visava aumentar a quantidade de passageiros transportados, chegando o número de usuários que viajavam sentados a atingir uma média de 50, quantidade que poderia ser triplicada ao se somarem a eles as pessoas de pé, posicionadas nos corredores e nas laterais, durante os períodos de maior demanda. A tendência, desde meados dos anos 20, foi justamente ampliar a capacidade dos vagões para reduzir o número de unidades que compunham a frota de bondes, modo através do qual a empresa diminuía o custo de circulação das máquinas à custa de sacrificar as condições em que os usuários viajavam. Em 1926, a prefeitura apontava que se abusava da população ao serem

⁴¹² O Partido Democrático, primeiro órgão político com representação parlamentar que reuniu as camadas mais pobres e membros dos setores médios progressistas, coordenou uma campanha com o objetivo de exigir dos empresários a revogação da medida. A manifestação reuniu milhares de participantes no centro da cidade que, enfurecidos, atacaram o principal bem da empresa: seus carros. Os membros do diretório do Partido foram encarcerados e a população, longe de se amedrontar, ameaçou a continuar expressando abertamente sua indignação. Diante da possibilidade de novos incidentes que acabariam com a ordem pública da cidade, a empresa restituiu a tarifa e manteve seu valor até o fim do contrato. GREZ, Sergio, *De la regeneración del pueblo a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago: RIL Editores, 2007, p.685. A jornada de protesto de 29 de abril de 1888 é considerada uma das mais significantes do século XIX no Chile, tanto pela presença massiva como pelo nível de organização que a precedeu. Também porque foi um marco na história do movimento popular urbano e inaugurou uma tensa fase entre o capital, a autoridade local e os usuários populares que saíram às ruas para exigir garantias de acesso a um bem básico, na conjuntura de uma disputa maior que, nas palavras de Henri Lefebvre, canaliza-se na luta histórica pelo direito à cidade. LEFEBVRE, Henri, *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Ediciones Península, 1969.

⁴¹³ MORRISON, op.cit., 65.

utilizados carros com espaço para maior número de passageiros de pé do que sentados, observando, ainda, que “a Companhia realiza um negócio de transporte e, para transferir um passageiro de um ponto ao outro, deve dar-lhe o conforto necessário, porque os passageiros devem ser diferenciados dos animais”.⁴¹⁴

A autoridade local tentou repetidas vezes proibir que os passageiros viajassem de pé, estabelecendo multas para os responsáveis pela administração do serviço e ordenando que a polícia expulsasse aqueles que não estavam sentados, o que gerou queixas e desordens espontâneas em oposição a essas medidas. Os empresários ameaçaram paralisar o serviço, enquanto os usuários resistiam a deixar o veículo à força, argumentando que faltava assentos disponíveis e que não era possível esperar por carros vazios quando deviam responder às obrigações da vida cotidiana. Diante da dificuldade prática de controlar todos os bondes em circulação, o município foi concedendo permissão para que os cidadãos viajassem de pé, tendo autorizado a presença de 10 passageiros nessas condições em 1926 e passando tolerar um número indefinido deles em 1931, devendo-se respeitar, como única condição, que as pessoas localizadas nas áreas de trânsito não obstruíssem o embarque e desembarque das demais.⁴¹⁵ Nesse sentido, o tamanho dos carros era fundamental, já que as características de cada veículo eram impostas pelo número total de usuários que poderiam ser transportados. Em 1933, o regulamento municipal indicava que dentro dos bondes podiam viajar “até quatro passageiros em pé por cada metro quadrado de espaço livre”, regulação claramente difícil de implementar e constantemente infringida, conforme mostram as fontes fotográficas e crônicas urbanas que descrevem os permanentes amontoamentos do transporte público da cidade.⁴¹⁶

No que se refere à renovação da frota de automóveis, cabe assinalar que esta não se produziu exclusivamente em função da incorporação de carroçaria importada. Em 1921, quando o controle dos transportes públicos sobre trilhos foi assumido por capitais britânicos e iniciou-se a reestruturação gerencial da empresa com o propósito de modernizar a gestão e amenizar o déficit financeiro que a administração alemã havia deixado, optou-se pela remodelação do material rodante. Ernesto Greve ressalta que os carros do bonde foram modificados como parte de um processo maior de redesenho de infraestrutura que considerou, junto com a intervenção dos carros, a reinstalação de trilhos na maior parte das ruas da cidade. O autor aponta que os vagões de dois andares, que até aquele momento haviam sido os mais usados, foram

⁴¹⁴ Boletín Municipal, 19.10.1926.

⁴¹⁵ Boletín Municipal, 16.3.1931.

⁴¹⁶ Boletín Municipal, 11.2.1933.

“reconstruídos como de um andar, os carros que funcionavam a reboque foram motorizados, novos bondes foram construídos na Companhia da Calle Mapocho e todo o equipamento foi pintado de amarelo”, sendo superada, assim, a fase dos carros azuis da administração anterior, em um exercício de diferenciação que ultrapassava a estética para dar conta de um posicionamento público de identidade empresarial.⁴¹⁷

A oficina, localizada no cruzamento da Avenida Brasil com a Avenida Balmaceda, no bairro de Mapocho, foi o principal estabelecimento destinado a esses propósitos. Em suas dependências, não só eram montados e reformados vagões, mas também foram construídos os primeiros carros de fabricação nacional. Em 1928, após um consórcio dos EUA assumir a gestão da empresa, a fabricação local foi incentivada, uma realidade possível devido ao incentivo que a indústria chilena experimentou com a política estatal de desenvolvimento interno.⁴¹⁸ O funcionamento desses carros foi amplamente difundido, levando consigo avisos publicitários que divulgavam o trabalho dos operários chilenos e a contribuição da empresa de bondes para o desenvolvimento nacional.

⁴¹⁷ GREVE, op.cit., p.71.

⁴¹⁸ Sobre essa fase da política econômica chilena ver: SALAZAR, Gabriel; PINTO, Julio. *Historia contemporánea de Chile*, Volumen III, Santiago: LOM, 2002; COLLIER, Simon; SATER, William. *Historia de Chile 1808-1804*, España: Editorial Cambridge University Press, 1998.

Figura 20 – Carro alemão de dois andares, 1920.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra

Ainda que a reciclagem dos carros tenha sido uma constante, cada acordo entre a prefeitura e as empresas, por conflitos relacionados à violação dos contratos vigentes (aumento de tarifas, multas não pagas, infração de regulamentos etc.), considerava a compra de novos carros que prometiam modernizar o serviço nas principais linhas do sistema de bondes, renovando, ao mesmo tempo, a fisionomia de Santiago com material rodante anunciado como de última geração. Dessa forma, incorporaram-se carros cada vez mais novos, entre os quais destaca-se, pelo impacto que causou na população, o modelo St. Louis que começou a circular em 1925. O escritor Ramón Lira recorda que:

eram muito modernos para sua época [...] a sua passagem pelas ruas da capital fez com que estas parecessem mais ‘europeizadas e modernas’ [...] Traziam muitas novidades em seu equipamento, traziam assento especial para o recebedor das passagens, o cobrador. E outra evolução muito singular, traziam caixa registradora do dinheiro dos passageiros [...] Fora das belas carrocerias, esses carros traziam uma novidade nos freios, eram a ar. Eliminava-se com isso, pela raiz, a arcaica e esgotadora alavanca de freios de braço, que destruíam lentamente as costas e os pulmões dos motoristas. Outra coisa nova, campainha elétrica para as paradas e partidas, bonitos e macios assentos forrados com junco. E outra super novidade para esse ano de 1925, o abrir e fechar automático das portas.⁴¹⁹

⁴¹⁹ LIRA, op.cit, p.282

O fator estético na avaliação do serviço de bonde foi muito importante. Uma cidade que aspirava tornar-se uma metrópole deveria projetar sua imagem através de artefatos que traziam os símbolos de uma sociedade em que operavam as premissas do higienismo e os princípios culturais do progresso. Por isso, a aparência dos carros, bem como a limpeza e decoração oferecidas à população, eram motivo de preocupação constante. Procurou-se, dessa forma, deixar para trás a imagem oitocentista de carros decompostos, sujos e precários em sua infraestrutura, avançando na promoção da automatização.⁴²⁰ O contrato de 1930 entre o município e a Compañía Chilena de Electricidad estabelecia que “os novos bondes deverão ter forma, dimensões e características de acordo com a estética exigida pelos serviços da capital da República, e deverão sempre ser mantidos em boas condições de serviço e limpeza externa e interna”. Especificava-se, do mesmo modo, que “dentro de um prazo de dez anos [...] todos os bondes em serviço deverão ter freios a ar ou melhores”.⁴²¹

Figura 21 - Bonde modelo St. Louis, centro de Santiago, 1926.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra

⁴²⁰ Um vereador apontava, em 1894: “chama a atenção a notória falta de asseio dos carros, tanto interior que exteriormente, alguns viajavam até remendados com latas e todos desconjuntados, em péssimo estado”. Acta de sesiones Ilustre Municipalidad de Santiago, 22 de junio de 1894.

⁴²¹ Municipalidad de Santiago, *Contrato celebrado entre el Gobierno de Chile, el Fisco, la Municipalidad de Santiago y las Compañías Chilena de Electricidad Limitada y de Tracción y Alumbrado de Santiago*, Santiago, 1931, p. 38

Os acessórios dos carros também variaram em relação aos critérios indicados, combinando propósitos práticos e ornamentais em sua funcionalidade. Entre os elementos essenciais para a circulação do bonde encontravam-se aqueles relacionados à segurança e sua convivência com o trânsito urbano. As luzes externas e internas foram fundamentais para tal. Antes da era da eletricidade, os carros carregavam lanternas esféricas na parte dianteira e estas projetavam uma cor específica associada à rota realizada. O repórter Rafael Carranza aponta, em suas memórias históricas sobre carros puxados por cavalos, que estes “eram iluminados com lâmpadas de querosene e, na parte dianteira, colocava-se um farol esférico, que era atravessado por uma faixa de vidro colorido, onde estava estampado o nome da linha. Assim, por exemplo, a cor do vidro do veículo da linha Alameda era branca; o da Catedral, vermelho; o de Matadero, azul; o de Huérfanos, azul e vermelho; Agustinas, verde, etc.”⁴²² Em seu interior, os carros eram iluminados com lâmpadas de querosene, que foram posteriormente substituídas por lâmpadas elétricas, tendo sido aumentado o número de uma ou duas por carro, para uma a cada oito lugares.⁴²³

A simbologia cromática foi posteriormente substituída por números que serviam de referência ao percurso feito pelos carros. A informação associada ao transporte público deveria ser facilmente decifrada pela população. Considerando que uma proporção significativa desta era analfabeta, recorrer à numeração foi, nesse sentido, uma medida prática.⁴²⁴ Assim estabeleceu-se por uma ordem municipal de 1931, onde também são fornecidos detalhes sobre o formato do suporte através do qual o itinerário seria divulgado: “Cada percurso de bonde aprovado pela prefeitura terá um número determinado e uma denominação estabelecida, número e determinação que deverão ser expostos ao público por meio de letreiros colocados nas extremidades dianteiras e traseiras e nas laterais de cada veículo. As cifras poderão ser iluminadas em fundo escuro ou pintadas de preto sobre um fundo branco, e sua dimensão não poderá ser inferior a dez centímetros de altura”.⁴²⁵

No ano de 1933, foi estabelecido que os carros deveriam contar com salva-vidas, espécie de estrutura metálica instalada na parte dianteira, que evitaria que passageiros distraídos, no afã de subir nos carros, tropeçassem, fossem arrastados e seus corpos desmembrados. Além disso, esse ano passou a ser obrigatório que todos os vagões em circulação tivessem a carroceria

⁴²² CARRANZA, Rafael. “El ferrocarril urbano de Santiago. Recuerdos históricos”, Boletín Municipal, 7.12.1928.

⁴²³ Ibid.

⁴²⁴ Bernardo Subercaseaux afirma que, no Chile, por volta de 1895, cerca de 30% da população sabia ler, enquanto que, em 1920, esse número subia para mais de 50%. As cidades eram as que agrupavam a maior proporção de cidadãos alfabetizados. Op.cit., Vol. 2, p.237

⁴²⁵ Boletín Municipal, 11.2.1931.

completamente fechada, sendo as janelas e portas o único contato com seu exterior. O uso das portas também foi regulamentado e restringido, à mediada que se incorporavam mecanismos automáticos. Para evitar acidentes, o uso das portas foi restrito, devendo a entrada ser sempre pela porta traseira.

Outro acessório imprescindível dos carros foi o dispositivo que emitia sinais acústicos para avisar os outros veículos e transeuntes que o bonde se aproximava. Anteriormente, a função da buzina era executada por uma corneta, depois disso, era um sino que deveria ser tocado sempre que ele se detivesse em uma esquina, entrada de rua ou parada. Posteriormente, seriam instaladas campainhas de aviso, acionadas por uma correia que atravessava toda a longitude do veículo, que cumpria também com a função de permitir que os próprios passageiros dessem o sinal quando desejassem descer, deixando de depender, assim, do auxílio do(a) cobrador(a).⁴²⁶ Esse avanço que hoje em dia pode parecer menor, é relevante, já que diz respeito à autonomia que os passageiros paulatinamente foram adquirindo em seu acesso ao transporte público nas sociedades mecanizadas, evitando que os trabalhadores que se ocupavam do serviço ficassem sobrecarregados.

2.9 Controle do espaço pessoal e sociabilidade no interior dos carros

Cada carro do bonde deveria ter em sua interior informação indicativa das condições em que se prestava o serviço, incluindo normas de comportamento para os passageiros a bordo. Códigos textuais que incluíam referências ao número de assentos, itinerários com os horários combinados entre as empresas e a prefeitura, preço de tarifa correspondente a cada classe, uma cópia da permissão de circulação, placas numeradas identificando o motorista e o cobrador, letreiros promovendo viagens e destinos turísticos ou proibindo hábitos inconvenientes como cuspir e fumar.

⁴²⁶ Boletín Municipal, 11.2.1933.

Figura 22 - Regulamento e anúncios no interior de um carro de bonde, 1932.

Fonte: Archivo Fotográfico Chilectra

A capacidade dos veículos em circulação estava entre as informações que estes deveriam disponibilizar de maneira precisa. Quando o bonde havia alcançado a cota máxima de passageiros que podia suportar, deveria carregar um letreiro em sua parte dianteira que dissesse: “lotado”, o qual ficaria dobrado em caso contrário. Se um carro circulasse com a capacidade máxima que permitida pela norma, não deveria parar para deixar que novos passageiros subissem, evitando, assim, a percepção subjetiva do espaço interior que incentivava a viagem em condições de amontoamento.

O não cumprimento dessa condição foi um dos principais motivos das multas aplicadas pelo município às empresas operadoras do serviço de tração. Como ressalta Anton Rosenthal, o respeito à lotação do carro pode ser entendido como uma extensão do cuidado do espaço pessoal.⁴²⁷ A proximidade excessiva dos passageiros tinha diversas consequências relacionadas

⁴²⁷ ROSENTHAL, op cit., p.28

fundamentalmente ao tema da segurança durante a viagem. Os roubos incentivados pelas aglomerações foram frequentes, assim como as brigas e desordens causadas pela viagem entre estranhos, onde a possibilidade de conflitos por roçadelas, olhares e dizeres indevidos estava sempre presente. As revistas de circulação massiva destinadas à leitura do público urbano representaram inumeráveis cenas onde as consequências de amontoamento cotidiano nos bondes foram reconstruídas.⁴²⁸

Velar pelo espaço de separação entre os passageiros era também uma medida que buscava evitar a propagação de doenças por contágio direto. O bonde exercia a função de barômetro da saúde pública, transformando-se em foco de atenção cada vez que uma pandemia assolava a população de Santiago. Os carros deviam ser desinfetados constantemente, uma resolução que se tornava mais rígida nos cenários de crise sanitária. Em 1930, o município solicitou que Empresa de Tracción Eléctrica utilizasse creolina, um desinfetante derivado da destilação de madeira, a fim de eliminar a pulga ‘cheopis’, propagadora da peste bubônica.⁴²⁹ Em 1933, um surto de tifo epidêmico assolou a cidade, razão pela qual foi proibida a circulação de passageiros de pé em todos os tipos de vagões, a fim de evitar a possibilidade de contágio, medida que foi estendida a outros espaços de presença massiva, como eventos esportivos e reuniões no hipódromo.⁴³⁰

Do mesmo modo, o cuidado com o espaço pessoal nos carros pode ser relacionado ao status de agente civilizador que havia sido conferido ao bonde, já que este estabelecia uma ponte entre a periferia urbana, com seus habitantes pobres de raízes camponesas, e o centro letrado da capital. Os vagões foram “espaços públicos ambulantes que fomentam a socialização”⁴³¹ por meio da concorrência de indivíduos pertencentes a diferentes classes sociais, não todos familiarizados com os códigos da urbanidade. Tal convivência exigia normas de comportamento social.

Diversos foram os regulamentos que a autoridade municipal e os mesmos empresários formularam para controlar os hábitos dos passageiros dentro dos vagões. Estes apontavam em geral para a imobilização, evitando o contato entre os corpos daqueles que compartilhavam o espaço de viagem. A massificação do uso do bonde propiciada pela tração elétrica, foi na

⁴²⁸ A título de ilustração, sobre esse tema ver: “Un drama en el carro Matadero”, *Corre y Vuela*, mayo 1914; “Apuntes del tranvía”, *Corre y Vuela*, mayo 1916.

⁴²⁹ Boletín Municipal, 23.3.1930.

⁴³⁰ Boletín Municipal, 22.7.1933.

⁴³¹ GIUCCI (1999), op.cit., p.144.

direção contrária às normas, já que o aumento dos passageiros favoreceu a “proximidade corporal”.⁴³²

Assim, os regulamentos buscavam fazer com que os passageiros mantivessem uma conduta recatada nos modos e na linguagem, evitando comportamentos inapropriados ou arriscados que ameaçassem a sua segurança pessoal ou a de outros usuários do serviço. O código para os carros de tração elétrica, nesses aspectos, não era ostensivamente diferente daquele aplicado nos bondes de sangue. Em 1904, a Chilian Electric Tramway instaurou as normas que a prefeitura havia estabelecido para os carros de tração animal na década de 1870, após o intendente Benjamín Vicuña Mackenna manifestar preocupação a esse respeito, ocupando-se ele próprio da redação do documento oficial. Sobre a conduta dos passageiros, o regulamento do ano de 1904 estabelecia: “É dever dos passageiros adotar uma postura conveniente nos bondes e não incomodar os demais com palavras descomedidas e atos censuráveis [...] Os cobradores farão descer dos bondes os passageiros que se encontrarem em estado de embriaguez [...] assim como aqueles que tentarem permanecer quando o bonde esteja lotado e não seja dia de chuva ou de serviço extraordinário”.⁴³³

As disposições de controle originaram expressões de transgressão que contrariavam abertamente as normas das viagens cotidianas, ressignificando as possibilidades do espaço interior dos bondes como local de sociabilidade. Enquanto para as autoridades os carros deviam privilegiar a contenção do movimento corporal, para outros era lugar para projetar uma convivência dinâmica e festiva. Em 1885 o diário *El Chileno* publicava a reclamação de um habitante ilustre de Santiago a propósito das condutas das massas populares no bonde de sangue:

Existe um abuso grave de que são réus tanto as cobradoras quanto os inspetores [...] e que a direção da empresa deve corrigir por respeito ao público e à moralidade [...] Nos referimos ao costume de permitir que a *imperial* dos carros se transforme em uma taverna ambulante, onde miseráveis cantoras soltem sua voz de cigarra, arranhem a viola e se [entreguem aos] aplausos de gente embriagada [...] Que essa cena semibárbara tenha lugar em tais carros, ainda mais quando atravessam o centro da cidade, é verdadeiramente coisa intolerável, e que a polícia, como guardiã pública, deveria impedir. Nas noites de verão, em que muitos cavaleiros e famílias inteiras da melhor sociedade sobem na *imperial* para gozar de [ar] fresco, tais pessoas são expostas a um verdadeiro tormento com semelhantes desordens, sendo obrigadas a abrir mão

⁴³² Ibid, p. 141-153.

⁴³³ “Reglamento para el servicio de tranvías eléctricos”, *Boletín de la Policía de Santiago*. Publicación Bimestral, Tomo IV. Santiago: Imprenta de la Prefectura de Policía, 1904, p.301. A respeito das medidas de segurança relacionadas especificamente com a tração elétrica o regulamento apontava: “Art. 18. É absolutamente proibido tocar o dispositivo transmissor de eletricidade, subir ou firmar-se na mesa de proteção, apoiar-se ou sentar-se nas grades e subir na imperial com objetos metálicos que possam tocar o fio condutor de eletricidade”.

de uma recreação honesta ou a descer imediatamente [...] Um estrangeiro que vê uma turba de bêbados e cantoras atravessar o centro de Santiago gritando a seu bel-prazer e insultando o público, acredita estar, sem dúvidas, no centro da Araucanía.⁴³⁴

A viagem nos carros do bonde com fins recreativos, não foi apenas uma possibilidade aproveitada pelos setores populares. Ramón Lira aponta que por volta de 1900 este era considerado um “veículo de turismo [...] caboclo, caseiro, íntimo”, disfrutado inclusive por famílias da *société* santiaguina.⁴³⁵ O fato dos vagões diferenciarem seu público segundo a capacidade de pagamento, permitiu que deslocar-se nesse meio de transporte fosse considerado, durante algum tempo, uma experiência de “bom tom”, favorecendo a distinção daqueles que podiam pagar a tarifa da primeira classe e, com isso, a *performance* da nova burguesia urbana.⁴³⁶ Em algumas ocasiões, o bonde foi privatizado ao realizar itinerários com propósitos particulares. Ramón Lira cita uma matéria publicada no *El Mercurio*, poucos meses depois de inaugurada a tração elétrica, onde informa-se sobre a viagem que um grupo de jovens ofereceu a suas famílias e amigos, organizando uma excursão, na qual viajavam senhoras, cavalheiros, senhoritas e jovens”, partindo da “Calle Catedral até a estação às 9:30 [p.m.]” para seguir pela “Alameda até Providencia. Na volta, os passageiros desceram alguns minutos no Parque Florestal. Chegando à Plaza de Armas, celebraram com um jantar em um café da Calle Estado”.⁴³⁷

2.10 Os carros, a viagem e o espaço urbano

Como afirma Guillermo Giucci, “o passeio de bonde abre novos espaços imaginativos”.⁴³⁸ Os costumes, hábitos e valores associados a esse veículo estabeleceram um regime cultural modelado por múltiplas representações que relacionaram a vida na cidade com a experiência de percorrê-la como forma de habitá-la. Durante do século XIX, a *imperial* foi uma plataforma

⁴³⁴ Região rural do sul do Chile onde vivem o povo mapuche.

⁴³⁵ LIRA, op. Cit., p. 132.

⁴³⁶ Em diversas ocasiões, as famílias abastadas disfrutaram de viagens com propósitos puramente recreativos, beneficiando-se da programação de percursos especiais. Entre os itinerários extraordinários figura aquele que se dirigia ao Club Hípico, o qual, após fazer o serviço completo, chegava inclusive até as aristocráticas tribunas. Outro percurso especial era o que tinha como destino o Hipódromo Chile nos dias em que havia corrida de cavalos. Também disponibilizou-se um serviço excepcional de bondes noturnos, destinados a transportar o público que assistia às noites de gala na Opera de Santiago, aguardando até o término de tais eventos para levar os participantes da Plaza del Teatro até os seus lares. LIRA, op. cit., p. 122.

⁴³⁷ Ibid., p.132.

⁴³⁸ GIUCCI (1999), op.cit. p. 150.

privilegiada para a observação e tradução da informação proporcionada pelo espaço urbano, muitas vezes desconhecido para aqueles que subiam pela primeira vez nesse meio de transporte. O poeta e romancista chileno Samuel Lillo (1870-1958) registra em suas memórias as viagens de reconhecimento que fez por Santiago na plataforma de um carro de tração animal, após chegar de Concepción para cursar estudos universitários no ano de 1889. Seu relato como jovem do interior e estudante que se aventurava pelas ruas da capital, demonstra como o bonde era acessível, em especial se a viagem era realizada na *imperial*: “já mais confiante em meus conhecimentos topográficos, e tendo perdido a timidez do primeiro dia, saí para conhecer, por minha conta, os diversos bairros santiaguinos. Essas excursões eram baratas, porque os *carritos*, como então se chamavam os bondes, custavam cinquenta centavos na parte de baixo e uma ficha, ou seja, dois centavos e meio em cima, na *imperial*, onde os passageiros se sentavam de costas uns para os outros nos longos bancos paralelos enfileirados, sem teto nem toldo que os protegessem do vento e da chuva”.⁴³⁹

A experiência sensorial de percorrer a cidade nesse veículo foi significativa para o escritor, tendo este se reconhecido impactado pelos gritos e alvoroço que pareciam ser exacerbados ao serem percebidos da plataforma dos carros: “A primeira vez que ouvi os gritos e as corridas em uma das ruas centrais, pensei que se tratasse de um incêndio ou outra catástrofe do gênero. E quando o bonde passou cheio de gente que, de cima, gritava e animava os cavalos, convenci-me de que era um bando de loucos escapados de um manicômio. Mas nos acostumamos a tudo na vida. Depois, a frequência com que assistia a esses espetáculos me fez olhá-los com a indiferença de um santiaguino”.⁴⁴⁰ Além do caos sonoro próprio do movimento urbano, a *imperial* permitia que esse jovem desfrutasse dos estímulos do clima, fazendo de seu percurso uma experiência prazerosa “disfrutava-se de uma magnífica vista e de um ar fresco no verão. Desse modo fiz todas as minhas viagens de reconhecimento. Assim, conheci não apenas os bairros centrais, como também as linhas que chegavam aos arredores da cidade: Cañadilla Matadero, que eram as mais longas, Alameda, que só chegava até a Calle Lira, Providencia, que voltava ao centro a partir da Avenida Manuel Montt e, por fim, a pitoresca e quase campestre Ñuñoa”.⁴⁴¹

Em 1931, uma crônica de memórias publicada na imprensa olhava com melancolia para o fim das *imperiais*. Os carros já não contavam com as plataformas abertas que haviam servido de

⁴³⁹ LILLO, Samuel. *Espejos del pasado. Memorias Literarias*. Santiago: Editorial Nascimento, 1947, p. 92-93.

⁴⁴⁰ Ibidem.

⁴⁴¹ Ibidem.

galeria privilegiada para observar o ritmo da cidade, suas transformações materiais e a vida psíquica de seus habitantes. Os vagões haviam sido convertidos em espaços cada vez mais herméticos, percebidos como jaulas, onde os passageiros sentiam-se presos, asfixiados pelo calor e mal odor dos corpos amontoados: “Temos saudade da *imperial* durante o verão – afirma o autor anônimo do texto –; os longos percursos até os subúrbios, tomando ar fresco; as resplandecentes noites com lua. Mais felizes são os portenhos⁴⁴²: de manhã e de tarde têm o prazer de viajar na *imperial*, ao longo da costa; nós o devemos fazer enjaulados e nos afogando de calor”.⁴⁴³

A tendência foi encapsular a viagem por meio da utilização de carros onde o contato com o espaço exterior era reduzido ao máximo.⁴⁴⁴ De fato, a quantidade de janelas diminuiu paulatinamente, o que se supõe ter sido um impacto na percepção do entorno pelos passageiros, reduzindo as possibilidades criativas e contemplativas desenvolvidas no exercício do deslocamento cotidiano a bordo do bonde. Como evidência, cabe ressaltar que em 1926 os vagões da Carr Brothers tinham um andar, 11 janelas em cada lado e 42 pés de comprimento.⁴⁴⁵ Os 30 carros Master Unit adquiridos em 1930 da fábrica Brill possuíam apenas 9 janelas em cada lado, enquanto que os próximos 30 vagões que se integrariam ao sistema contavam com somente 7 janelas.⁴⁴⁶

Na criação literária, a viagem dos carros foi valorizada como figura e fonte de inspiração. Enquanto espaço físico e metafórico, o interior do bonde transformou-se em cenário para a produção de múltiplas narrativas sobre a vida na capital chilena. Seu impacto foi importante nos relatos de infância como “memórias do cotidiano”, onde a plataforma móvel de observação se transformaria em “instrumento de formação e informação”.⁴⁴⁷ O escritor chileno Benjamín Subercaseaux dirá, recordando a importância que o bonde teve durante sua infância e em sua própria vocação artística: “Lembro que quando o tédio era excessivo minha avó me dizia: ‘Filhinho, vamos dar a volta do pavão?’ Esta consistia em pegar o bonde em frente de casa, chegar à Estación Central, e dar a volta inteira até chegar novamente em casa. Viajei muito

⁴⁴² Pessoa nascida ou que vive em Valparaíso, cidade portuária do Chile.

⁴⁴³ Boletín Municipal, 17.3.1931

A importância das aberturas laterais reduziu-se à função de canalizadoras da ventilação. Em 1933, uma norma municipal estabelecia que “o recinto destinado aos assentos será inteiramente fechado ao exterior por meio de janelas e portas que se fechem automaticamente”. Boletín Municipal, 11.2.1933.

⁴⁴⁵ MORRISON, op.cit., p. 73.

⁴⁴⁶ Ibid., p.76.

⁴⁴⁷ MARTÍN, Nicolás. “El viaje como formación: ejemplos de la literatura europea del siglo XVIII”. *Historia De La Educación*, (30), 2011, 129-143.

através dos cinco continentes, mas não me lembro de outra viagem em que minha imaginação tenha sabido extrair um prazer mais puro e completo”.⁴⁴⁸

Anton Rosental, em seu trabalho sobre o lugar do bonde elétrico nos imaginários urbanos observa que “o carro proporcionava uma espécie de balcão móvel a partir do qual os passageiros podiam observar as mudanças na moda urbana e no comportamento das ruas, a variedade de bens de consumo exibidos nas vitrines e as greves cada vez mais frequentes, geradas pela imposição de regimes de trabalho industrial”.⁴⁴⁹ Evidencias estas do mundo material e social da modernização que experimentavam as metrópoles em formação. A escritora María Flora Yáñez (1898-1982) retrata vivamente em suas memórias a imagem fetichista que projetavam as novas mercadorias exibidas na capital, despertando o desejo daqueles que as observam de suas poltronas ambulantes:

eu ia ao colégio em um carro que pegávamos ao chegar na Plaza de Armas pela Calle Monjitas. O carro atravessava as quadras da Calle Estado e seguia para a estação pela Alameda de las Delicias, deixando-me na porta do colégio. O trajeto era longo, mas do meu assento eu me divertia olhando as vitrines e lojas da Calle Estado e depois as casonas da Alameda. Todas as manhãs e no mesmo lugar, meu coração começava a bater: era porque já íamos chegar na frente do Bazar Alemán de Kraus, a loja de brinquedos mais importante de Santiago... O carro passava sempre no instante preciso em que o dono da loja de brinquedos girava a chavinha na fechadura e abria a grande porta. Meus ávidos olhos conseguiam avistar a aglomeração de maravilhas guardadas dentro. E as cores vivas daqueles brinquedos, dispostos em fileira até o teto, cegavam-me por um instante, produzindo-me uma espécie de vertigem.⁴⁵⁰

Barbara Schmucki argumentou que “o bonde é um lugar que nos permite estudar as inter-relações do espaço urbano, da tecnologia do transporte e da formação de identidades de gênero”.⁴⁵¹ Os documentos históricos evidenciam que por serem todos os carros lugares nem completamente públicos nem completamente privados, em seu interior os limites da intimidade feminina tornavam-se franqueáveis, deixando as mulheres expostas a serem coisificadas, transformadas em mercadoria por um público masculino que as percebia em exibição e fazia delas parte de um jogo de sedução onde o consentimento não era relevante, de acordo com os padrões da masculinidade dominante.⁴⁵² No entanto, os carros também podiam ser espaços nos

⁴⁴⁸ LIRA, op.cit., p. 30.

⁴⁴⁹ ROSENTHAL, Anton. The Streetcar in the Urban Imaginary of Latin America. *Journal of Urban History*, 2016, vol. 42, no 1, p. 163.

⁴⁵⁰ YAÑEZ, Maria Flora. “Visiones de infancia”. Cfr. CHILECTRA, *Luces de modernidade*, 2003.

⁴⁵¹ SCHMUCKI, op.cit., p. 61.

⁴⁵² GIUCCI (1999), op.cit., p. 151.

quais as mulheres significavam a mobilidade como foco estético; tribunas para consumir – através da leitura – ou produzir – em relatos imaginativos – experiência criativa e libertária. Dimensões contraditórias que remetem às próprias tensões da modernidade e ao modelo de vida urbana que esta inculcava. Vicissitudes que também farão parte da projeção e organização do espaço urbano, onde o bonde, como agente da projeção e regulação da circulação, terá papel relevante.

CAPÍTULO 3

O BONDE NA PROJEÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO METROPOLITANA

Até o momento, o percurso proposto pela tese buscou avançar na direção de reconstruir a importância do bonde como vetor modernizador e artefato produtor de mobilidade urbana, fazendo para tal duas escalas: uma na esfera do capital e suas lógicas produtivas manifestadas na mercantilização do transporte público sobre trilhos, e outra na esfera sócio-técnica, aprofundando-se na relevância prática e simbólica dos elementos que deram forma ao sistema tecnológico do bonde. Neste capítulo, propõe-se uma terceira parada, especificamente no âmbito da planificação territorial dos fluxos de circulação, condição fundamental para a configuração da cidade moderna.

A circulação como valor absoluto orientou várias formas de conceber as mudanças que as capitais latino-americanas deveriam experimentar para se transformarem em entidades capazes de projetar o poder articulador do Estado e do mercado. Empregando-se a analogia organicista para o bem-estar da cidade-corpo, foram elaborados discursos, representações e projetos, na chave da transformação, que consideraram o desenvolvimento de redes de trânsito e comunicação como uma de suas prioridades – ao lado das reformas sanitárias, habitacionais e outras de caráter estético. O aumento da mobilidade de pessoas e mercadorias foi um propósito da agenda liberal convertido em problema após a expansão da urbe. Nesse cenário relacionado historicamente com a passagem da cidade tradicional à metrópole moderna, o transporte público e, particularmente, o bonde, transformou-se em uma peça estratégica para determinados planos de intervenção espacial que buscaram ordenar processos produtivos, estruturar o território e resolver anomalias como o congestionamento viário, do qual, diga-se de passagem, esse veículo também fez parte.⁴⁵³

Nessa perspectiva, o capítulo aprofunda-se no papel que a “imaginação urbana” atribuiu ao bonde em relação do paradigma da circulação. Por imaginação urbana entende-se, nas palavras de Adrián Gorelik, “uma dimensão da reflexão técnico-política (em geral concentrada em um conjunto de profissionais: arquitetura, urbanismo, planejamento) sobre como a cidade deve

⁴⁵³ Sobre a relação entre urbanismo, tecnologias de transporte e mobilidade, ver: MIRALLES, op.cit., p.82-85.

ser”.⁴⁵⁴ “Horizonte projetual” que buscou estabelecer uma correlação entre a ordem social e o ordenamento territorial, privilegiando a circulação enquanto condição básica para o desenvolvimento da cidade e atribuindo aos meios de transporte uma função específica.

O capítulo está organizado em torno da análise dos momentos específicos em que a imaginação urbana formulou projetos relativos ao desenvolvimento da circulação, nos quais o transporte público ocupou papel central e, em particular, o bonde foi significado como meio facilitador da articulação territorial. O primeiro desses episódios remonta ao ano de 1863, quando o importante político, administrador e intelectual chileno Benjamín Vicuña Mackenna (1831-1886) formulou seu projeto para a construção de uma rede estendida de bondes de tração animal que estabeleceria conexão direta e expressa entre a cidade central – a Santiago construída em torno do quadrilátero histórico – e os centros agrícolas, mineradores e populacionais que a rodeavam, por meio da ligação com a estrada de ferro que atravessava a província. Essas regiões posteriormente darão forma à periferia da Santiago ampliada e definirão a direção de seu alargamento. O projeto – analisado detalhadamente pela importância que outorga ao bonde como meio de transporte possibilitador de uma rede de trânsito pensada em função dos fluxos metropolitanos, inclusive antes de que Santiago experimentasse uma expansão territorial significativa – mostra-se excepcional por seu caráter visionário.

Os marcos estabelecidos para a análise de fenômenos relativos à metropolização na América Latina reconhecem as últimas décadas do século XIX e fundamentalmente as primeiras do século XX como referência temporal dos processos que teriam exigido o planejamento do trânsito a uma escala ampliada – explosão demográfica, expansão da área urbana para além dos limites da cidade, necessidade de aperfeiçoar serviços públicos, superpopulação de veículos.⁴⁵⁵ No começo de 1860, Santiago apenas via iniciadas essas mudanças; as formas de povoamento eram majoritariamente concêntricas, existia apenas uma linha de bonde e, até o momento, a concepção de um sistema de transporte para a cidade não aparecia como prioridade na agenda das autoridades locais. Entretanto, Vicuña Mackenna, adiantando-se ao “problema da viabilidade”⁴⁵⁶ que mais tarde afetaria dramaticamente o desenvolvimento da capital, formulou sua “Memória sobre o estabelecimento de uma rede de ferrovias urbanas no Departamento de

⁴⁵⁴ GORELIK, Adrián. “Imaginarios urbanos e imaginación urbana. A la memoria de José Luis Romero, Richard Morse y Ángel Rama”. En GORELIK, Adrián. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2004, p.260.

⁴⁵⁵ PINEO, Ronn F.; BAER, James A. *Cities of hope: people, protests, and progress in urbanizing Latin America, 1870-1930*. Westview Press, 1998; ALMONDOZ (2013), op.cit.; ROMERO (2005), op.cit.

⁴⁵⁶ Empregaremos aqui a palavra “viabilidade” na acepção de: condições de tráfego de uma via pública.

Santiago”⁴⁵⁷, onde aplicou os preceitos sobre a circulação urbana que havia observado anos antes durante suas viagens de exílio à Europa e aos Estados Unidos.

O plano de Vicuña Mackenna situa a análise na véspera da profissionalização do urbanismo no Chile e refuta o olhar tradicional que atribui o desenvolvimento do pensamento sobre a cidade exclusivamente à chegada dos “padrinhos europeus”, para dar conta de iniciativas que surgiram como fruto da inquietude de intelectuais liberais preocupados com o futuro da capital nacional, assim como da necessidade que esses identificaram de fomentar, de maneira controlada, as expressões do movimento sobre o território.

O segundo momento que estrutura o capítulo se enquadra entre os anos 1929 e 1932, durante a primeira visita do urbanista austríaco Karl Brunner ao Chile, quando este foi contratado pelo governo de Carlos Ibáñez del Campo para assessorar a seção de urbanismo do Departamento de Arquitetura do Ministério de Obras Públicas.⁴⁵⁸ O vienense realizaria um estudo minucioso sobre a situação de Santiago, a partir da qual estabeleceria que um dos principais problemas que esta apresentava era a questão da viabilidade. Entre as medidas consideradas inicialmente por Brunner para a formação da cidade futura, esteve a construção de uma ferrovia metropolitana subterrânea que estenderia suas linhas principais de norte a sul e de leste a oeste, para em seguida conectar-se na superfície com linhas de bonde que avançariam transversalmente pelas regiões mais densas e povoadas, contribuindo, desse modo, para o duplo trabalho de descongestionar o centro da cidade e proporcionar melhores condições de acessibilidade à população que vivia na periferia. O projeto foi apresentado pela primeira vez na conferência de inauguração do Seminário de Urbanismo da Universidade do Chile que Brunner ministrou em maio de 1930; programa acadêmico de pós-graduação do qual o vienense foi fundador e que se transformou no primeiro de tal gênero na América Latina. O texto seria publicado meses mais tarde pela revista *Comuna y Hogar* com o objetivo de difundir em outros setores da sociedade as ideias sobre transporte concebidas pelo urbanista. Finalmente, Brunner faria referência à rede subterrânea em seu livro intitulado “Santiago de Chile. Su estado actual

⁴⁵⁷ O projeto de Vicuña Mackenna foi divulgado através de duas publicações em *El Mercurio de Valparaíso* nos dias 13 e 14 de novembro de 1863.

⁴⁵⁸ Karl Brunner visitou o Chile em duas oportunidades. A primeira viagem ocorreu entre o fim de 1929 e o início de 1932 e, além de prestar assessoria governamental, Brunner foi contratado como professor na Escola de Urbanismo da Universidade do Chile, onde fundaria o Instituto Nacional de Urbanismo. Sua segunda viagem ao país sul-americano se concretizaria em 1934, graças ao acolhimento da prefeitura e, ainda que tenha permanecido no país apenas alguns meses, teve tempo de formular junto a seus discípulos o Proyecto de Plan Regulador de Santiago [Projeto do Plano Regulador de Santiago] que seria implantado anos mais tarde e que seria o primeiro desse tipo. GROSS, Patricio. “Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1991, vol. 17, no 52, p. 33.

y su formación futura”, de 1932. Porém, nessa que é sua obra mais conhecida e estudada, o projeto original apareceria substituído por uma versão reduzida e apenas como anexo do programa de planejamento geral para a capital chilena.

No primeiro documento que trata da necessidade de conceber a futura ferrovia subterrânea metropolitana para a população de Santiago, o bonde aparece como parte da causa e da solução a um dos principais obstáculos que enfrentou a cidade em sua transformação como metrópole moderna: o caos viário. Na medida em que as linhas de bonde saturavam o centro, competindo com outros veículos motorizados, fazia-se necessário realocar o traçado ferroviário como parte do conjunto de medidas que, devendo ser coerentes, faziam parte do plano global para a construção da cidade moderna. Por outro lado, sem a contribuição do bonde, a possibilidade de articular a circulação na área metropolitana através da conexão era inviável. A posição subsidiária do bonde na rede idealizada por Brunner é relevante, já que se refere à chegada de novas tecnologias que permitiam enfrentar de maneira atualizada os desafios da expansão urbana, assim como da complementariedade nas formas de mobilidade, condição necessária para fazer frente à metropolização de Santiago.

A partir da busca de uma solução científica ao problema do trânsito em termos do que foi proposto por Brunner, outros atores da sociedade participariam do debate, seja o Departamento de Trânsito da prefeitura, seja a imprensa, valorizando o bonde, para além da posição que lhe foi conferida pela disciplina urbanística, como o melhor meio de transporte público da capital, inclusive apesar das deficiências que o serviço pudesse apresentar. Os usuários igualmente deram sua opinião a respeito. Tratava-se de um consenso positivo sobre o uso do bonde que o incluía no futuro da cidade, mas que, no entanto, não frearia seu ocaso no fim da década de 1930, fato influenciado decisivamente pela presença cada vez mais hegemônica de seu adversário direto no transporte público de passageiros: o ônibus.

Tanto a memória difundida por Vicuña Mackenna como a proposta de Brunner foram projetos nos quais, com maior ou menor protagonismo, o bonde apareceu como mediador entre a cidade real e a cidade ideal. Ambos, alternadamente, referem-se a cenários representacionais que se situam na esfera do pensamento mais do que na da ação. Isto é, não se concretaram, ou ao menos não da forma e no prazo que seus autores gostariam que tivesse ocorrido. Sua principal contribuição foi informar a respeito do lugar que ocupou esse veículo no pensamento urbano entre meados no século XIX e o início do século XX, primeiro com ferramenta para projetar o aumento dos fluxos de mercadorias e passageiros que fariam da capital chilena um sistema espacial aberto, integrado, inclusive além dos limites administrativos que definiam o urbano e

o suburbano, e, em seguida, como parte de um sistema intermodal que avançaria na solução científica do problema da viabilidade gerado pela falta de planejamento orgânico em matéria de tráfego. Além disso, contribuem para entender a função do bonde em convergência com a de outros meios de transporte – a ferrovia e o trem subterrâneo – e como parte de uma realidade urbana complexa, à qual era preciso conferir características de modernidade.

Cabe observar que os critérios historiográficos que definem a seleção de momentos e projetos analisados nas próximas páginas, estão relacionados, em primeiro lugar, com a legitimidade de seus promotores, ambos referências em matéria de urbanismo no Chile, pertinentemente situados no início e no fim do período compreendido por esta pesquisa, o que permite uma visão panorâmica sobre a relação pretérita entre transporte, circulação e pensamento urbano. Posição cronológica estratégica, já que abrange, por sua vez, uma experiência colateral que representará posteriormente a principal ameaça à circulação urbana: o problema do trânsito. Do mesmo modo, é indispensável tratar de projetos nos quais o objeto do estudo desta tese, o bonde, aparece contribuindo para a produção da mobilidade a partir da perspectiva territorial, um ângulo importante e que até o momento não havia sido majoritariamente considerado. Finalmente, é importante ressaltar que as fontes que informam sobre tais projetos não mereceram, ao nosso ver, atenção suficiente por parte dos especialistas, o que gera uma oportunidade valiosa para a geração de conhecimento sobre matérias que atravessam o capítulo. Este último aspecto é especialmente alusivo ao projeto proposto por Benjamín Vicuña Mackenna, já que os dois artigos de imprensa que apresentaram suas ideias fundamentais não foram mencionados pelos estudos centrados na figura desse intelectual, nem tampouco por aqueles que analisam o desenvolvimento histórico dos meios de transporte no vale central do Chile.

3.1 O paradigma da circulação na chave da transformação urbana

Uma das categorias presentes neste capítulo, e que será útil para visualizar o papel do bonde na imaginação urbana, é a circulação. Ainda que antes tenha sido incluída para referir-se aos fluxos de capital que foram ativados com os processos modernizadores, nesta seção o objetivo é situá-la anteriormente em relação ao espaço e ao movimento. Como parte das metáforas corporais que viam na cidade um organismo vivo, essa categoria foi recorrentemente utilizada por aqueles que quiseram entender a realidade urbana oitocentista, assim como pelos que difundiram os

princípios do urbanismo moderno no século XX. Como observaram Carlos López e Dhan Zunino, analisar a circulação como um problema histórico, torna inteligível os discursos e imaginários de seus defensores, grupo de especialistas para quem “o movimento é intrinsecamente saudável e símbolo de vitalidade” e razão pela qual a “circulação necessita somente da combinação correta de canais (normas) e moldura (infraestrutura) para facilitar seu desenvolvimento supostamente natural”.⁴⁵⁹

O paradigma da circulação, aplicado à organização do espaço urbano, remonta ao século XVIII, quando os planejadores europeus, influenciados pelas teorias higienistas e reformistas, começam a pensar a cidade como um organismo. Richard Sennet analisou com precisão a transferência das noções de circulação e respiração que partiram da ciência médica e alcançaram a reflexão sobre a cidade. Esse autor atribui aos descobrimentos de William Harvey sobre o movimento contínuo do sangue e à revolução científica que estes ocasionaram um impacto profundo na forma de pensar o corpo, seja no que concerne à saúde física ou à sua dimensão espiritual.⁴⁶⁰ Os conceitos científicos de Harvey contribuíram, nas palavras de Sennet, para a interpretação do espaço urbano como um metabolismo que necessitava de circulação permanente, assim como da respiração constante, para manter-se saudável.⁴⁶¹

Do mesmo modo, esse autor observa que as novas concepções sobre o corpo, aplicadas ao estudo e planificação do espaço, “coincidiram com o nascimento do capitalismo moderno e contribuíram com a grande transformação social que denominamos ‘individualismo’. O indivíduo moderno – nas palavras de Sennet – é, acima de tudo, um ser humano móvel”.⁴⁶² Essa ideia está presente no clássico texto de George Simmel “A metrópole e a vida mental”, onde se relaciona a individualidade na metrópole com a intensificação dos estímulos nervosos experimentada pelo sujeito urbano. Desse sujeito surgirá, na reflexão de Simmel, “o grito de liberdade absoluta de movimento para o indivíduo em todas as relações sociais e intelectuais”.⁴⁶³

⁴⁵⁹ GALVIS, Carlos López; SINGH, Dhan Zunino. “The dialectics of circulation and congestion in history”. *The Journal of Transport History*, 2012, vol. 33, no 2, p. 253.

⁴⁶⁰ SENNET, Richard. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial, 1997, p. 273.

⁴⁶¹ Os descobrimentos de Harvey relacionados à circulação de sangue e respiração conduziram as novas ideias acerca da saúde pública e, durante o século XVIII, os planejadores aplicaram essas ideias à cidade. Estes buscavam transformar a cidade em um lugar pelo qual as pessoas pudessem se locomover e respirar com liberdade, uma cidade com artérias e veias fluidas, nas quais as pessoas circulassem como saudáveis corpúsculos sanguíneos. Para esses engenheiros sociais, a revolução médica parecia ter substituído a moralidade pela saúde no modelo de felicidade humana, e a saúde estava definida pelo movimento de circulação”. *Ibid.*, p. 274

⁴⁶² *Ibidem*.

⁴⁶³ SIMMEL, Georg. “La metrópolis y la vida mental”. *Bifurcaciones*, 2005 [1903], vol. 4, p. 9-10.

Um dos exemplos mais emblemáticos de transferência da metáfora médica que relacionava o princípio da circulação sanguínea aos fluxos de movimento na cidade-corpo, encontra-se o projeto de transformação de Paris dirigido pelo barão George Eugène de Haussmann entre os anos 1853 e 1870, durante o Segundo Império de Napoleão III. Dentre os propósitos de Haussmann estava facilitar a mobilidade por meio de um sistema de artérias viárias que libertariam o trânsito, descongestionando a malha medieval da cidade. Arturo Almondoz afirma a respeito que “além de sua inovadora utilização da expropriação como instrumento, a circulação, higiene e monumentalidade, despontaram como os três primeiros princípios do ‘urbanismo de regularização’ de Hassmann, chamado a desenredar o velho tecido parisiense através de um novo sistema de circulação e uma grande cirurgia de espaços abertos”.⁴⁶⁴

A influência de Haussmann na imaginação urbana dos planejadores latino-americanos foi amplamente documentada. Seu modelo de renovação foi predominante na intervenção de diversas capitais da região.⁴⁶⁵ Amparados nas utopias das elite dirigente e no ideário estético da *Belle Époque*, os reformadores locais impulsionaram melhoras sanitárias e arquitetônicas, fomentando a expansão residencial e a renovação urbana através do aperfeiçoamento das redes viárias.⁴⁶⁶ Com ressalta Jorge Hardoy, as cidades da América Latina foram os cenários espaciais onde mais veementemente se fizeram sentir as influências das ideologias provenientes do hemisfério norte. Problemas como “saúde, abastecimento, pavimentos, circulação e traçado das ruas, abertura de praças e parques, transporte público, edifícios para a administração e serviços hospitalares e educacionais” foram enfrentados pela administração local, fazendo com que recorressem às “soluções” que eram aplicadas nas principais cidades da Europa em matéria urbanística.⁴⁶⁷

A recepção ideal de circulação moderna na América Latina durante o século XIX se relaciona com a transmissão do modelo de transformação urbana, materializado em planos que, segundo Beatriz Aguirre e Simón Castillo, “definiam-se ao mesmo tempo como interpretação e como

⁴⁶⁴ ALMONDOZ, op.cit., p.78

⁴⁶⁵ ALMONDOZ, op.cit., p.78-79. Apesar de tal influência, cabe observar que as repercussões do modelo francês na América Latina não se expressaram em reproduções fieis às intervenções de Haussmann. Como ressaltou Elisa Radovanovic, “o grande projeto transformador de Paris afetou globalmente a cidade. No resto do mundo as limitações baseadas nesse principal referencial apenas modificaram um setor da trama urbana. Nas capitais de países latino-americanos, como Buenos Aires, ao operar sobre os velhos centros fundacionais, destruiu o tecido que persistia do tempo colonial, desfigurando um dos traços principais de sua identidade”. RADOVANOVI, Elisa. *Bs. Aires. Ciudad moderna, 1880-1910*, Bs. Aires: Ediciones Turísticas, 2002, p. 61.

⁴⁶⁶ ALMANDOZ, Arturo. “Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960”. *Iberoamericana*, 2001, p. 62.

⁴⁶⁷ HARDOY, Jorge. “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850-1930. Su traslado a América Latina”, en HARDOY, J; MORSE, R. (Comp). *Repensando la ciudad de América Latina*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988, p.98.

projeto, processo sustentado em que a representação de modernidade ia criando a realidade urbana, que, por sua vez, reforçava a representação desse ideal”.⁴⁶⁸ Esses projetos informam, nas palavras de Heliana Angotti, sobre “Representações mentais de longa duração, como as de ‘regeneração’ ou de recomeço, [que] coexistem com a tomada de consciência, própria do tempo, de que era preciso romper com o passado, fazer transformações como as que ocorriam por toda parte, adotar medidas modernas de urbanismo, próximas daqueles dos países do ‘mundo civilizado’”.⁴⁶⁹

No Chile, diversos projetos na chave da transformação deram relevância ao tema da circulação e ao desenvolvimento da viabilidade como suporte físico para os fluxos de movimento de mercadorias e passageiros. Enquanto no século XIX as palavras transformação e circulação foram sinônimos de progresso urbano,⁴⁷⁰ na primeira metade do século XX, sob um enfoque científico que propôs entender a cidade globalmente, a relevância desses tópicos se atualizariam como parte da projeção de soluções técnicas aos problemas urbanos. Desse modo, os projetos propostos no Chile, primeiro por intelectuais e políticos oitocentistas e, em seguida, por “técnicos” estrangeiros que chegavam ao país na década de 1920, priorizaram sucessivamente temas relativos às vias de acesso à cidade, a abertura de ruas, a construção de diagonais, a ampliação das rotas internas de movimentação e a organização do trânsito moderno.⁴⁷¹

Benjamín Vicuña Mackenna, apesar de ser um intelectual do século XIX, foi considerado o primeiro reformador chileno a desenvolver um olhar integral sobre a capital nacional; precursor, nesse sentido, do urbanismo moderno no Chile. Seu Plano de Transformação de Santiago, formulado em 1872, expressa, segundo observaram diversos especialistas

⁴⁶⁸ AGUIRRE, Beatriz; CASTILLO, Simón. “El espacio público moderno. Sueños y realidades de Karl Brunner en Santiago de Chile, 1929-1934”. *Diseño Urbano y Paisaje*, 2004, no 3, p.7. Na América do Sul foram emblemáticas as remodelações de Buenos Aires em 1880, dirigida pelo Intendente Torcuato de Alvear e do Rio de Janeiro em 1902, implantada por Pereira Passos; capitais onde a transformação passou por grandes intervenções que consideram a construção de “avenidas diagonais, parques, passeios, que provocaram o orgulho dos nacionais e a admiração dos estrangeiros, que reconheceram nessas cidades o selo inequívoco da Paris Imperial”. GROSS, Patricio. “Santiago de Chile: ideología y modelos urbanos”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1990, vol. 16, no 48, p.77.

⁴⁶⁹ SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2001, p.136.

⁴⁷⁰ MARTÍNEZ, René. “La teoría y la práctica del urbanismo en Santiago”. *La Huella de Europa-Chile*, Santiago: Centro de Arquitectura, Diseño y Geografía, Universidad de Chile, 1996.

⁴⁷¹ Durante o período estudado é possível identificar a produção de diversos programas de transformação de Santiago, vários dos quais não conseguiram ser aplicados devido às resistências da classe dirigente já que estes atentavam contra o status quo, ou por falta de recursos do Estado. Cabe mencionar os projetos dos anos de 1872 Benjamín Vicuña Mackenna); 1894 (Manuel H. Concha); 1912 (Comisión Mixta de Senadores y Diputados); 1912 (Carlos Carvajal); 1913 (Ernesto Coxhead); 1915 (Ismael Valdés Vergara); 1925 (Santiago Luis Phillips); 1928 (Carlos Pinto Durán); 1930 (Smith Solar-Smith Miller).

pela primeira vez, um campo de ideias projetuais que aspiram, seja no plano ou no documento, uma importante organização urbana, onde a noção de moderno, ou melhor, a aparição de certas ideias modernizadoras, fica associada principalmente a operações de nova infraestrutura viária, redes de serviços urbanos, espaços e equipamentos públicos e melhoramento de bairros, sobre a persistência de certas formas e fatos históricos.⁴⁷²

Nesse plano, a ideia de circulação aparece subordinada à projeção de uma cidade ideal (higiênica e monumental), segregada, delimitada em seu perímetro urbano por um caminho de circunvalação que a separaria das periferias e na qual a edilidade pública teria responsabilidade direta.⁴⁷³ Ainda que esse projeto represente, até os dias atuais, a principal referência sobre o pensamento urbano de Vicuña Mackenna, não é, a nosso juízo, onde se expressa de maneira mais complexa e transcendente a importância que este deu à circulação como paradigma na organização do território. Por esse motivo, a análise se centrará em um trabalho que Vicuña Mackenna formulou previamente, sua “Memória para o estabelecimento de uma rede de ferrovias de sangue no Departamento de Santiago”, de 1863, onde, embora não desenvolva uma visão integral sobre a realidade urbana, introduz à cidade central uma escala territorial ampliada, que permitia pensá-la, por meio da estruturação de seus fluxos de movimento e da função protagonista atribuída aos meios de transporte, a partir das coordenadas da modernidade. Analisar em detalhe a Memória de 1863 – fruto praticamente desconhecido da imaginação urbana de Vicuña Mackenna, na qual o bonde de sangue mostra relevância como veículo articulador de uma Santiago “integrada”, em oposição à “segregada”, na qual apostou quando foi intendente da cidade – exige que nos detenhamos em alguns traços do perfil biográfico e intelectual desse reformador. Do mesmo modo, é pertinente prestar atenção nas viagens às principais metrópoles do mundo que realizou anos antes, enquanto momentos chave para a formação do referencial material e simbólico que orientará sua leitura e intervenção sobre a realidade socioespacial da capital chilena.⁴⁷⁴

⁴⁷² ROSAS, José, et al. “La idea de “ciudad moderna” de Karl Brunner en tres líneas: el plano oficial de urbanización de la comuna de Santiago, de 1939”. *Revista 180*, 2015, no 35, p.11.

⁴⁷³ VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Transformación de Santiago*. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, 1872.

⁴⁷⁴ Cabe assinalar que não é o propósito deste capítulo realizar uma reconstrução da vida e/ou obra desse “intelectual de ação”, um dos mais influentes da história do Chile, mas sim situar suas ideias sobre a circulação, a mobilidade e a planificação da capital no cenário em que foram produzidas.

3.2 A experiência de viagem e a imaginação urbana em Benjamín Vicuña Mackenna

Além de ser um reconhecido letrado e influente intelectual dentro e fora das fronteiras nacionais,⁴⁷⁵ Benjamín Vicuña Mackenna foi um burocrata e técnico a serviço do progresso urbano. Expoente destacado do liberalismo nacional, utilizou as distintas plataformas da vida pública nas quais se posicionou – como escritor, historiador, jornalista, parlamentar, candidato à presidência da república – para difundir sua crítica à herança colonial hispânica atualizada no Chile pelos governos conservadores e preservada pela constituição de 1833. Americanista e bolivariano por convicção, renegou qualquer influência proveniente da Espanha e dirigiu seu olhar, do mesmo modo que outros intelectuais de sua geração, aos países mais avançados em matéria de desenvolvimento econômico e organização política, professando sua admiração pela Inglaterra e pela França; este último país considerado o centro irradiador dos valores fundamentais para a construção da república.

Vicuña Mackenna integrou a Sociedad de la Igualdad (1850) junto com figuras do liberalismo chileno, como Francisco Bilbao (1823-1865), Santiago Arcos (1822-1874) e José Victorino Lastarria (1817-1888). Essa organização, inspirada nas revoluções europeias de 1848, propôs a transformação da sociedade em aliança com setores operários ilustrados, enfrentando os ultramontanos que representavam o atraso do projeto nacional.⁴⁷⁶ Após participar ativamente das revoltas de 1851, que posicionaram a Sociedad de la Igualdad como parte da resistência armada contra o governo de Manuel Montt, Vicuña Mackenna foi condenado à morte, pena da qual escapou embarcando rumo a essa que foi sua primeira viagem de exílio político, entre os anos 1852 e 1855.⁴⁷⁷ Durante esse período, conheceu diversas cidades, entre as quais é possível mencionar São Francisco, Nova Orleans, Filadélfia, Nova York e Boston, nos Estados Unidos, além de Londres, Paris, Florença, Veneza, Roma e Amsterdã, na Europa. Com apenas 20 anos de idade, esse percurso marcou sua vida e permitiu encontros com importantes figuras intelectuais, como Claudio Gay, Alexander Humboldt, Bartolomé Mitre e Domingo Faustino

⁴⁷⁵ Rubén Darío o recordará, após sua morte em 1886, como um “grande político, grande historiador, tribuno, viajante, poeta em prosa, literato, cronista incomparável, monstro da natureza [...] seu nome é o mais conhecido de todos os americanos”. Homenagem escrita em fevereiro de 1886, em Manágua. ORREGO, Claudio. *Vicuña Mackenna: chileno de siempre*. Santiago: Editorial del Pacífico, 1974, p. 25-30.

⁴⁷⁶ Mais informações sobre a Sociedad de la Igualdad em: GAZMURI, Gazmuri Riveros. *El "48" chileno: igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos*. Santiago: Editorial Universitaria, 1992.

⁴⁷⁷ Seu segundo exílio por motivos políticos, também por se opor a governos conservadores, ocorreu entre os anos 1859 e 1861, na Inglaterra.

Sarmiento. Do mesmo modo, na ocasião dessa viagem, publicou diversas obras e inclusive fez parte de destacadas sociedades científicas.

Marcelo Sanhueza analisou como a “prática da viagem à Europa e aos Estados Unidos [...] transformou-se, para os hispano-americanos, em uma das formas de encontrar um lugar no mundo e de entrar na modernidade”.⁴⁷⁸ Por meio dos percursos realizados em cidades antes mais imaginadas que conhecidas, os viajantes aproximaram-se da figura do *flâneur*, o que fez com que vivenciassem “a subjetividade crítica da experiência urbana”, descrita em suas obras e projetada nos planos de intervenção sobre o espaço que formulariam posteriormente.⁴⁷⁹ Nesse sentido, a viagem de exílio representa uma marca indelével na imaginação urbana e no discurso indenitário de Vicuña Mackenna, construído no exterior como uma somatória de elementos culturais e políticos que davam sentido a sua interpretação sobre o passado, o presente e o futuro das sociedades pós-coloniais.

A atenção que Vicuña Mackenna concede às cidades pelas quais transita relaciona-se à importância que estas têm como símbolo do esplendor de um ocidente que concebe como civilizado, fonte de inspiração para a cultura urbana que buscará propagar entre a elite chilena. A dimensão espacial do progresso o deixa maravilhado, captando com lucidez a vinculação ideológica entre cidade e modernidade. Através de suas excursões urbanas, Vicuña Mackenna aproximou-se do “cânone estético” das metrópoles burguesas, entre as quais Paris foi a principal e mais deslumbrante de todas.⁴⁸⁰ Foram itinerários didáticos e expectantes por museus, teatros, bairros aristocráticos e periféricos, parques e presídios, registrados cuidadosamente em “Páginas de mi diario durante tres años de viaje 1853-1854-1855”. Graças a esses contatos estabelecidos em cada lugar ao que chegou, pôde ter acesso aos organismos administrativos e avaliar o funcionamento dos serviços públicos, entre os quais a ferrovia e a diversidade de possibilidades que esta oferecia ao conectar-se com veículos de posta seria de suma importância para suas futuras propostas de circulação.

⁴⁷⁸ SANHUEZA, Marcelo. “El viaje a París de Domingo Faustino Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna: modernidad y experiencia urbana de dos flâneurs hispanoamericanos”. *Universum (Talca)*, 2013, vol. 28, no 1, p. 205.

⁴⁷⁹ *Ibid.*, p.203.

⁴⁸⁰ ALMONDOZ, op.cit., p.77. Ao recordar sua chegada à capital francesa, Vicuña Mackenna dirá: “Estava já em Paris, realizando o sonho de metade de minha vida e a minha imaginação adormecida outra vez em novos sonhos de admiração e portento. Estava na capital do mundo, o coração da humanidade em que tudo parece arfar com as pulsações gigantescas que o espírito dos povos envia a esse centro de vida e de inteligência. Miniatura do universo, aqui existe tudo o que foi criado”. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Páginas de mi diario durante tres años de viaje 1853-1854-1855*, Santiago: Universidad de Chile, 1936, p. 281.

De passagem por Paris, é possível identificar dois elementos que ficarão na imaginação urbana desse intelectual e que explicam, em parte, seu impulso por construir uma rede de bondes de sangue capaz de articular o trânsito de mercadorias e pessoas no Departamento de Santiago. O primeiro tem a ver com um olhar ambivalente sobre o movimento, registrado nas observações sobre a cidade que deixou como parte de suas memórias de viagem. A respeito, Marcelo Sanhueza observa que, em seus relatos, Vicuña Mackenna,

Para fazer inteligível sua experiência urbana aos possíveis leitores chilenos, [...] elabora uma retórica do passeio por meio da utilização de sintagmas como: ‘movimento’, ‘alvorço de confusão e ruído’, ‘variedade’, ‘tumulto’, ‘inquietação voraz’, ‘um mundo revirado’. Retórica que acentua e aprofunda sua visão crítica sobre o movimento e o caos que observa na cidade moderna, especialmente nos bulevares.⁴⁸¹

O movimento era a representação tangível da experiência da modernidade na capital das luzes. No entanto, como não existia uma manifestação de dinamismo equivalente na cidade que o intelectual havia conhecido e habitado no Chile, o movimento tornou-se tanto um objeto de desejo, condição elementar para entrar em contato com a modernização, quanto um fator de risco caso fosse introduzido sem antes contar com a infraestrutura básica para direcioná-lo de maneira estruturada através do território. Organizar a necessária celeridade de deslocamentos por meio de redes de circulação bem estabelecidas, seria, então, uma medida importante para aproximar a capital chilena da condição de cidade moderna, evitando, dessa forma, perturbações para a população.

O segundo aspecto tem a ver com o lugar que ocupavam os meios de transporte na articulação estratégica do espaço urbano projetado pelo urbanismo de regeneração haussmaniano. Além da construção de amplas artérias por onde circulariam os veículos, o projeto de Paris propôs-se a melhorar o tráfego por meio da ligação das estações de ferrovias com centros destinados a fins comerciais e recreativos.⁴⁸² Essa foi uma referência que, sem dúvidas, orientou o reformador chileno para realizar seu estudo programático sobre a construção de um sistema de bondes capaz de conectar o centro da cidade com os eixos produtores localizados nas regiões rurais e suburbanas que a circulavam.

⁴⁸¹ SANHUEZA, op.cit., p.21

⁴⁸² HARDOY, op.cit., p.105.

3.3 A cidade e sua circulação a uma escala ampliada: A Memória para o estabelecimento de uma rede de ferrovias de sangue de Benjamin Vicuña Mackenna

Em novembro de 1863 Vicuña Mackenna publicou no diário *El Mercurio* sua “Memória para o estabelecimento de uma rede de ferrovias de sangue no Departamento de Santiago”, na qual propôs a construção de um sistema de locomoção para o transporte de mercadorias e o movimento de passageiros entre a área central da capital chilena e as regiões suburbanas e agrícolas que a rodeavam.⁴⁸³ O estudo foi dedicado ao então intendente Francisco Bascuñán Guerrero (1824-1873), funcionário que havia conquistado sua admiração por tomar a iniciativa de cuidar da ornamentação da cidade e que se faria posteriormente credor do reconhecimento de toda a sociedade por como enfrentou a maior catástrofe que atravessaria Santiago no século XIX, o incêndio da Iglesia de la Compañía, no qual morreriam mais de 2.000 pessoas.⁴⁸⁴

Em sua Memória, Vicuña Mackenna é claro ao precisar que a proposta tratava da construção de uma “rede” e não de uma linha. Essa ênfase tem relação com a importância atribuída à função articuladora do sistema de bondes, projetado na perspectiva de abrir a cidade capital, de maneira planificada, aos fluxos de movimento de mercadorias e população que consolidariam seu caráter primado entre as urbes do país. Essa rede, juntamente com representar a possibilidade de realização do paradigma da circulação, mudaria a forma do próprio traçado histórico da cidade, ao fortalecer o poder irradiador dos novos núcleos localizados na periferia suburbana. Dessa forma, o intelectual esboçava, por meio de seu projeto, o sentido modernizador que organizaria o território durante as próximas décadas, em espacial a partir de 1872, quando foi nomeado intendente. Enrique Fernández expõe, a respeito das transformações vividas pela capital chilena no marco da modernização urbana e das mudanças em sua condição de cidade fechada e autocentrada a cidade aberta e conectada:

O processo de modernização do espaço urbano santiaguino provoca uma redefinição de suas funções, uma reestruturação de seus espaços físicos e psicológicos e desenvolve uma nova escala de intercâmbios socioeconômicos

⁴⁸³ O Departamento de Santiago era a uma divisão administrativa. Como aponta René León, após a promulgação da constituição de 1833, o país se dividiu em províncias, que por sua vez se subdividiram em departamentos, estes em subdelegações e estas últimas em distritos. A província de Santiago estava dividida em seis departamentos Santiago (capital Santiago), La Victoria (capital San Bernardo), Melipilla (capital Melipilla), Rancagua (capital Rancagua), Casablanca (capital Casablanca), Valparaíso (capital Valparaíso). LEÓN, René. *Historia de Santiago*. Tomo II. Santiago: Municipalidad de Santiago, 1975, p. 62.

⁴⁸⁴ Após o incêndio ocorrido em 8 de dezembro de 1863, Bascuñán Guerrero fundou o Corpo de Bombeiros de Santiago, do qual também participou como voluntário Benjamín Vicuña Mackenna. FIGUEROA, Pedro Pablo. *Diccionario Biográfico de Chile*, Tomo. I, Santiago: Imprenta i Encuadernación Barcelona, 1897, p.189.

[...] A ideia de rede urbana é introduzida de forma progressiva como desenvolvimento de intercâmbio de circulação de capitais e informação, como espaço de mobilidade dos habitantes da cidade e, sobretudo, de fluxos cotidianos. A capital chilena transforma-se em um lugar aberto às circulações na qual as técnicas de transporte, a mobilidade dos fluidos e a concepção das vias urbanas são chaves na organização espacial da cidade.⁴⁸⁵

A rede de bondes projetada por Vicuña Mackenna contaria com duas seções, uma rural e outra urbana, que ao conectar-se com a linha da ferrovia que cruzava a zona central do país, permitiria a confluência de vias de acesso aos centros produtivos do corredor Santiago-Valparaíso. Como apontou Armando de Ramón, o desenvolvimento da capital e da cidade portuária esteve historicamente inter-relacionado, vendo-se favorecido pela realização de obras destinadas a encurtar as distâncias geográficas entre os dois eixos. Na medida em que se uniram, primeiro através da estrada de terra construída em 1792 e em seguida pela ferrovia, no ano de 1863, ambas as cidades se fortaleceram.⁴⁸⁶ Nesse sentido, a proposta de Vicuña Mackenna avançava na direção da consolidação do vínculo que havia se tornado favorável para a expansão comercial e territorial desses núcleos urbanos.

Segundo o que se estimou, a rede teria uma extensão de cerca de 40 ou 50 milhas e interligaria as regiões onde havia minas de cobre, carvão, gesso e cal; fazendas produtoras de trigo, cevada, milho, hortaliças e lenha; além dos moinhos e fábricas, aos centros de armazenamento e distribuição, entre os quais se encontravam o Mercado Central e o Matadero Municipal [Matadouro Municipal], em Santiago, e a zona portuária em Valparaíso.⁴⁸⁷ Transportaria uma média anual de 2.000.000 quintais de produtos agrícolas, industriais e mineiros, ao mesmo tempo em que permitiria a locomoção de 5.000.000 passageiros, população flutuante que se transferia com frequência à cidade central para comercializar suas mercadorias ou encontrar algum trabalho esporádico quando as circunstâncias exigiam.

⁴⁸⁵ FERNÁNDEZ, Enrique. “Estudio sobre la génesis y la realización de una estructura urbana: la construcción de la red de alcantarillado de Santiago de Chile (1887-1910)”. *Historia (Chile)*, 2015, vol. 48, no 1, p. 166.

⁴⁸⁶ A estrada de terra construída no final do século XVIII proporcionou para Santiago a possibilidade de dispor de uma via de acesso e saída que fosse transitável. A Calle San Pablo, pela qual se saía de Santiago, viu aumentar o número de estabelecimentos situados ao longo de sua extensão, assim como de casas comerciais entre as quais se encontravam pousadas e restaurantes, ampliando o limite urbano até a região oeste da cidade. Valparaíso, por sua vez, disporia, por meio dessa estrada de terra, de uma rota através da qual os artigos produzidos na região central do país chegariam até a zona portuária. DE RAMÓN (2000), op.cit., p.120-122.

⁴⁸⁷ Especificamente em sua seção rural, a rede uniria os povoados localizados no Cajón del Maipo, as fazendas orientais de Ultra Maipo, o distrito de Ñuñoa, a fábrica de açúcar, as chácaras de alto Mapocho, os moinhos da margem norte do rio Mapocho, La Chimba em toda sua extensão, as chácaras do baixo Mapocho e as chácaras da planície central do Maipo.

Figura 23 - Plano Topográfico e Geológico da Província de Santiago, Amado Pissi, 1857. Identificam-se caminhos de primeira e segunda categoria, além dos limites da Província e do Departamento de Santiago.

Vicuña Mackenna foi pessoalmente aos povoados que pretendia incluir na rede; quando não pôde fazê-lo, solicitou informação detalhada a pessoas nas quais confiava – habitantes ou proprietários –, com o objetivo de reunir os antecedentes que lhe permitiriam justificar a conveniência de sua proposta. A construção da malha de bondes tinha, a seu entender, uma importância capital, já que serviria ao departamento mais “próspero da república, por sua agricultura, sua indústria sua nascente mineração e a extraordinária acumulação de seus habitantes”.⁴⁸⁸ Efetivamente, o Departamento de Santiago era, desde a era colonial, o mais rico e povoado, devido à dinâmica de “autoalimentação” que havia tornado hegemônica a sua capital, Santiago, o que, nas palavras de Armando de Ramón, significaria que esta, “por ser mais rica, atraía mais população; por ser mais povoada, atraía mais capitais e comércio; por ser

⁴⁸⁸ *El Mercurio de Valparaíso*, 13.11.1863.

o primeiro centro comercial do Reino, atraia riqueza e população”, irradiando esse ritmo de crescimento às regiões aldeãs em um processo que só aumentaria nas décadas seguintes.⁴⁸⁹

A imaginação urbana de Vicuña Mackenna projetava, através dessa Memória, uma escala territorial que situava a cidade capital dentro de um sistema integrado por localidades e unidades produtivas autônomas, distante da representação cartográfica hegemônica que posteriormente a apresentaria como uma entidades fechada, delimitada por cursos de água, terrenos baldios ou extensões agrícolas sem população.⁴⁹⁰ Nesse sentido, seu projeto informa sobre o lugar em que se encontrava o intelectual a respeito da sequência de mudanças que definiriam a organização espacial de Santiago. A respeito, é possível apontar que Vicuña Mackenna redige essa proposta em um momento de transição entre a vigência das formas de articulação territorial que havia primado durante o fim do período colonial e a implantação de modalidades de intercâmbio que darão lugar à modernização urbana experimentada desde meados da década de 1870.

A ideia de construir uma rede de bondes para além do centro histórico tem entre seus antecedentes, além da experiência de viagem de exílio mencionada anteriormente, elementos provenientes de acontecimentos locais, entre os quais se encontrava o legado da fase de urbanização originada na região central do Chile por volta de 1800. As reformas borbônicas, além de impulsionar obras públicas e a modernização institucional do regime, promoveram, como aponta José Rosas, a formação de “populações de base urbana como fatores de transformação da sociedade, economia e organização político-administrativa do território”.⁴⁹¹ Política de populações que fomentaria os fluxos de circulação entre a cidade configurada e os novos assentamentos que a rodeavam por meio de caminhos abertos ao trânsito de veículos primitivos, sobretudo carroças. Vicuña Mackenna pensava em utilizar justamente esses mesmos caminhos para instalar os trilhos pelos quais avançaria o bonde de tração animal, unindo-os com a linha central da ferrovia.⁴⁹² Isso permitiria reduzir os custos na construção de uma malha mediterrânea de trilhos: “a via férrea – pela qual circularia o bonde – serviria para manter

⁴⁸⁹ DE RAMÓN (2000), op.cit., p.94.

⁴⁹⁰ Sobre a organização espacial da capital chilena em escala territorial no século XIX, ver: ROSAS VERA, José; STRABUCCHI, Wren; FERNÁNDEZ, Pilar. “Santiago, Ciudad Capital: Las formas de la periferia, 1836-1875”. *Estudios del Hábitat*, 2016, vol. 14.

⁴⁹¹ Segundo esse autor, “destaca-se que a política de concentração de população rural dispersa em centros urbanos implicou também uma repartição de chácaras e quintas, promovendo a intensificação de terrenos e estâncias agrícolas, simultaneamente com a outorga de títulos de propriedade, questão que facilitou a transformação do solo rural em território urbano, ao mesmo tempo que projetos de urbanização dispersos”. ROSAS, op.cit., p.4.

⁴⁹² O censo do ano de 1865 detalha que a Província de Santiago, contava na época com 103 estradas de terra com 2.680 quilômetros que serviam para comunicar os diversos pontos da província. 4º Censo de la Republica, 1865.p. 168.

transitáveis esses mesmos caminhos que no inverno são verdadeiros lamaçais e atendê-los; o serviço comunitário, longe de sofrer um monopólio, encontraria um poderoso auxiliar na própria obra que vai disputar, de forma barata e rápida, com a velha e lenta locomoção da rotina e da carroça”.⁴⁹³

A motivação fundacional implícita na formação de um espaço de circulação departamental, visível nas políticas do regime de dominação hispânica – duramente criticado por Vicuña Mackenna por suas consequências para o atraso da sociedade chilena – seria atualizada sob as aspirações dos Estados Nacionais na América Latina, que buscariam a articulação de seus territórios soberanos. Germán Mejía afirma a respeito que, embora povoar tenha sido uma das estratégias adotadas nessa direção, “igualmente importante foi comunicar esses povoados e cidades entre si, tarefa fundamental para a ordem política e social, e os mais importantes centros urbanos com o exterior, assuntos básicos para o capitalismo que irrompia na região”.⁴⁹⁴

No contexto de transição entre formas e ritmos de urbanização em Santiago, a circulação se consolidou como o paradigma que orientaria as ideias sobre o enlace do território. O bonde, por sua vez, ao ser o meio de transporte que possibilitaria a mobilidade funcional necessária para tal propósito – uma mobilidade de aproximação – transformava-se na ferramenta de realização possível. Ferramenta prática e também ideológica, já que traduzia um objetivo político, esse que Arturo Almondóz denominou de o “legado econômico e territorial do liberalismo oligárquico”, que incluiria entre suas prioridades “a articulação do vale central” do Chile.⁴⁹⁵ O princípio articulador do liberalismo, posteriormente tingido de um progressismo nacionalista, se afirmará por volta do fim do século XIX com a agenda de modernização institucional propiciada pelo governo do presidente José Manuel Balmaceda, quem afirmará enfaticamente: “não deixarei de promover a construção de vias, caminhos e pontes, de cais e de portos, que facilitem a produção, que estimulem o trabalho, que alentem os fracos e que aumentem a seiva por onde circula a vitalidade econômica da nação”.⁴⁹⁶

Recorrendo à metáfora organicista, Vicuña Mackenna refere-se à importância que terá a rede de bondes para “nutrir” a artéria madre, em referência à linha da ferrovia que cruzava do Departamento de Santiago. A propósito, observa: “O que está construído até aqui, efetivamente,

⁴⁹³ *El Mercurio de Valparaíso*, 14.11.1863.

⁴⁹⁴ MEJÍA, Germán. *La aventura urbana de América Latina*. Madrid: Mapfre, 2013, p.139.

⁴⁹⁵ Arturo Almondóz aponta que, além do “fortalecimento do comercial e ferroviário do eixo Santiago-Valparaíso”, os fundamentos do liberalismo aplicados à organização do território expressaram-se na ligação entre “o núcleo mineiro de Copiapó e o porto de Caldera; a pacificação da Araucanía e a ocupação da região de Magallanes, com a fundação do Fuerte Bulnes, mais tarde chamado de Punta Arenas”. ALMONDOZ, op.cit., p.56.

⁴⁹⁶ José Manuel Balmaceda, “Discurso en La Serena”, Cfr. ALMONDOZ, op.cit., 57.

é somente o esqueleto de nossa via férrea principal. Agora é preciso esculpir todos os membros, todos os mecanismos que compõem sua organização e lhe dão vida”.⁴⁹⁷ O intelectual foi crítico ao apontar que o trânsito da locomotiva a vapor na região havia

buscado unicamente a linha reta, mas de nenhuma maneira centros de produção, por isso seus construtores as levaram por um distrito comparativamente estéril e pouco povoado [...] Podemos dizer sem exagero que [...] a linha percorre os campos menos produtivos, menos subdivididos e menos povoados da província de Santiago [...] Aproximar, pois, esse departamento, esses centros de produção hoje isolados, da linha reta de ferrovias, eis aqui o problema que nos propomos a solucionar neste estudo.⁴⁹⁸

Vicuña Mackenna incluiu, como parte de sua justificativa ao modelo de circulação que propunha na imprensa, a experiência de ligação entre trens e veículos de aproximação que havia observado nas principais metrópoles do mundo durante as viagens realizadas anos antes: “O que precisamos é fazer o que se pratica na Europa e nos Estados Unidos: isto é, formar nosso sistema de ferrovias depois de haver traçado essas linhas transversais, a rede de ramificação, depois da via central”.⁴⁹⁹ Dessa forma, tratava, por meio de seus argumentos, de uma das falhas reconhecidas dos projetos de modernização territorial empreendidos pelos estados latino-americanos no âmbito das obras públicas, no que diz respeito ao avanço de seu principal referencial, a ferrovia. A chegada da locomotiva às cidades capitais da região havia respondido a uma decisão que foi, nas palavras de Guillermo Gueisse “política, mais que econômica”. Gueisse afirma que “parecia que o estado queria centralizar fisicamente na capital a circulação de produções que não estavam em suas mãos. Isso foi quase um reflexo direto da posição intermediadora das classes burguesas. Onde essas redes ferroviárias foram completadas, tal fato produziu o triunfo definitivo da cidade capital sobre o resto do sistema urbano e sua metropolização”.⁵⁰⁰

Além de unir os centros produtores nas localidades rurais com a via central da ferrovia, por meio de uma malha de trilhos que avançava até a parte urbana de Santiago para circundá-la, Vicuña Mackenna propôs que os bondes transitassem por núcleos dinamizadores do movimento comercial e demográfico na periferia imediata do quadrilátero histórico. Assim, seriam providos de acessibilidade estabelecimentos suburbanos que, embora cumprissem uma função fundamental como centros irradiadores de movimento, estavam pobremente conectados com o

⁴⁹⁷ *El Mercurio de Valparaíso*, 13.11.1863.

⁴⁹⁸ *Ibid.*

⁴⁹⁹ *Ibid.*

⁵⁰⁰ GEISSE, Guillermo. “Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1986, vol. 13, no 38, p.26

resto da região. O planejador estava pensando, especificamente, na articulação dos limites norte e sul da cidade configurada, regiões em que se havia manifestado a primeira expansão da capital por via do povoamento informal e da localização de centros relevantes para a futura urbanização. Tais núcleos deveriam se conectar entre si por meio da penetração dos trilhos no centro da cidade, o que representou, pela primeira vez, a possibilidade de que o transporte público de Santiago se ramificasse, no momento em que existia apenas uma linha de bondes transitando pela Alameda de las Delicias. A esse respeito, a Memória de Vicuña Mackenna aponta:

É preciso advertir que a rede que propomos, para que seja completa e não apenas circule Santiago como uma cintura de ferro, como se pratica ultimamente em Paris com a ferrovia chamada de *cinture*, deve atravessar em um sentido longitudinal seu centro, de Norte a Sul, já que de leste a oeste está de certa maneira ligada, em sua parte urbana, pela via férrea da Alameda [Ramal de la Cañada], e em seus distritos rurais pela própria via que nos propomos a construir.⁵⁰¹

Um dos eixos estratégicos na seção urbana da rede seria o Matadouro Municipal construído em 1847 na Calle San Diego, a via mais importante da zona sul e rota de acesso à cidade central. Vicuña Mackenna considera o estabelecimento e seus arredores um foco de grande dinamismo: “Basta transitar qualquer manhã na direção da Calle de San Diego e particularmente da Plaza de Abasto que existe em seu centro, para que seja possível ter ideia do imenso movimento de carga e, em especial, de passageiros, que circulam em todas as direções e particularmente na do Matadouro”.⁵⁰² Do mesmo modo, reconhece-o como um “elemento de prosperidade” para essa parte da cidade, já que, além de ser uma obra municipal que visava melhorar a higiene urbana por meio da venda centralizada de carne, antes insalubrememente comercializada, havia propiciado o assentamento de oficinas e pequenas indústrias que utilizavam as matérias primas que podiam conseguir no próprio abatedouro para sua produção de bens.⁵⁰³

Embora esse estabelecimento estivesse fora do traçado fundacional da cidade, para Vicuña Mackenna, era a porta de acesso de sua rede de bondes à área “propriamente urbana”. Germán Hidalgo e Waldo Vila consideram, de fato, que a inauguração do Matadouro foi a origem da “extensão da cidade até o limite sul de Santiago”.⁵⁰⁴ Além das oficinas, chegou até essa região

⁵⁰¹ *El Mercurio de Valparaíso*, 14.11.1863.

⁵⁰² *Ibid.*

⁵⁰³ HIDALGO, Germán; VILA, Waldo. “Calles-que fueron-caminos: intensificación de la trama de calles al sur de la Alameda en Santiago de Chile hasta fines del siglo XIX”. *Historia (Santiago)*, 2015, vol. 48, no 1, p.214.

⁵⁰⁴ *Ibid.*, p. 213.

uma quantidade considerável de habitantes que sobreviviam em precárias condições, formando-se, nessa margem da cidade, um dos assentamentos mais precários chamado “El Conventillo”. Pouco a pouco a fama do lugar foi se transformando na de um bairro perigoso, criminalizando a população que ocupava os barracos instalados após a subdivisão de terras que serviria ao negócio da especulação urbana.⁵⁰⁵ A numerosa população assentada nessa parte da cidade era motivo para pensar que a rede de bondes seria bem aproveitada, já que não apenas permitiria o transporte de carnes mortas, mas também de passageiros; mão de obra ocupada nas atividades do próprio matadouro ou disponível para servir às necessidades da economia local.

Outro dos pontos considerados por Vicuña Mackenna na seção urbana de sua rede de bondes, foi o Mercado Central, que já se havia aprovado construir. As obras desse estabelecimento começariam em 1868, na Calle de San Pablo, margem sul do rio Mapocho e margem norte da cidade.⁵⁰⁶ Para o futuro intendente, esse mercado estaria situado em uma posição estratégica, já que ficaria no “apenas a uma distância de quatro ou cinco quadras da via que desce de Chimba até a ferrovia de Valparaíso”, setor onde se produzia boa parte da hortalíça consumida na cidade. Proporia então, junto com a linha que chegaria até o estabelecimento, a construção de uma ponte – a ponte dos carros – entre as duas margens do rio, com o objetivo de ligar o mercado com toda a região produtora de Santiago. Com isso, dinamizava-se a atividade do bairro Mapocho – nome dado devido ao rio que o percorria –, que teve seu desenvolvimento histórico fortemente influenciado pela presença da infraestrutura do bonde.⁵⁰⁷

⁵⁰⁵ A propósito desse povoado e de outros que posteriormente se construíram entorno do Matadouro, ocupadas por trabalhadores do mesmo recinto, Armando de Ramón se refere à reputação “sinistra” do setor, afirmando que seus habitantes eram acusados de “serem arruaceiros, insensíveis à dor, devido a seu ofício, e de cortarem um pescoço ou abrirem um ventre com a mesma frieza com que matava ou destroçava o gado”. DE RAMÓN (1985), op.cit., p.229.

⁵⁰⁶ A construção do mercado se concluiria em 1873 e representaria uma das obras de arquitetura mais emblemáticas da cidade. Seu projeto foi realizado pelo arquiteto chileno Fermín Vivaceta e seu teto de ferro foi construído na Inglaterra.

⁵⁰⁷ A intensa circulação de pessoas e mercadorias entorno desse local público se somaria posteriormente o afluxo de trabalhadores do grêmio que chegavam até o armazém de manutenção construído no lado norte do rio, assim como o de inspetores, cocheiros e cobradores que se dirigiam diariamente e essa zona para dar início a seus trabalhos. A ponte dos carros ou Puente del Ferrocarril Urbano, seria transformada posteriormente em uma importante passagem de pedestres que conectava os dois mundos separados pelo rio; construção que não apenas foi útil para a circulação dos bondes, mas também para os pedestres que transitavam pela região.

Figura 24 - Santiago desde o bairro norte da Chimba, gravura 1889.

Fonte: *Santiago de Chile: Catorce mil años*.

Figura 25 - A antiga “ponte dos carros”, c. 1880.

Fonte: Urbatorium

A ideia de Vicuña Mackenna na parte urbana da rede, foi conectar o bonde que circularia pelo matadouro ao que passaria pelo mercado, unindo os dois estabelecimentos e formando com isso um eixo viário de norte a sul, complementado pelo Ramal de la Cañada, que transitava pela Alameda na direção Leste-Oeste.⁵⁰⁸ Dessa forma, segundo o mesmo planejador expressava, “o mercado estaria ligado a todos os centros que devem alimentá-lo: as chácaras, as quintas, as fábricas, os moinhos e, sobretudo, o matadouro”.⁵⁰⁹

O projeto do intelectual chileno considerou como um de seus objetivos o transporte da população que habitava o Departamento de Santiago, ocupada nas lidas agrícolas e mineiras dos povoados que abasteciam a cidade central com seus produtos. Por meio da rede de bondes, propôs avançar na construção de um sistema de transporte público que servisse ao “constante fluxo e refluxo da população agrícola que chega à cidade e volta a sair no mesmo dia”.⁵¹⁰ Em sua Memória, referiu-se às localidades rurais que registravam maior porcentagem de componente demográfico, identificando entre os focos irradiadores de movimento de passageiros, as fazendas Pirque e El Principal, localizadas além do rio Maipo e que tinham uma “população sumamente viajante, pois está composta de modo significativo de chacareiros e abastecedores de Santiago, calculada em 5.000 ou 6.000 habitantes”.⁵¹¹ Também referiu-se ao distrito de Ñuñoa, que era “extraordinariamente povoado”, tendo seus habitantes “a peculiaridade de moverem-se com uma frequência extraordinária, visto que seu ofício é abastecer os mercados da capital”.⁵¹²

A preocupação manifestada por Vicuña Mackenna em relação à população flutuante da cidade está vinculada à necessidade latente da elite de controlar o assentamento irregular do componente camponês no raio urbano. Ao colocar à disposição dessa população um meio de transporte que facilitava o retorno ao seu local de residência, seria possível evitar que esta pululasse pela cidade até assentar-se em seus limites em precárias condições, impulsionada pelas crises cíclicas no sistema de fazendas vivenciava. Enrique Robira observa a respeito: “O crescimento populacional provocou inquietudes na elite dirigente. Se esse crescimento fosse deixado à deriva, poderia ser caótico no futuro e gerar alterações na ordem social. Por isso, a instituição municipal deveria desempenhar um papel regedor através de regulamentos e

⁵⁰⁸ Essa linha partiria do matadouro pela Calle de San Diego, conectando-se, na frente da igreja homônima, com a ferrovia urbana que transitava pela Alameda, dando a volta pela Calle de las Recogidas e a Calle Cancha de Gallos (e quando não fosse possível, pela Calle Dieciocho e a Calle Canal Negrete, para unir-se ao mercado). *El Mercurio de Valparaíso*, 14.11.1863.

⁵⁰⁹ Ibid.

⁵¹⁰ Ibid.

⁵¹¹ Ibid.

⁵¹² Ibid.

intervenção”.⁵¹³ Controlar o movimento e os fluxos de entrada à cidade, através de um sistema de transporte que permitia assegurar a circulação e a permanência funcional de camponeses no espaço público, ao mesmo tempo que seu retorno a seus pontos de origem, mantendo assim o status quo central, tornava-se possível graças à contribuição do bonde a uma forma de mobilidade que mostrava-se moderna pela diversificação de seus objetivos.

Como já mencionado na introdução do capítulo, o projeto de Vicuña Mackenna não seria realizado na escala que havia previsto. Fez um chamado a que os construtores de ferrovias, capitalistas e inclusive o governo se comprometessem com o êxito da iniciativa. No entanto, somente conseguiu despertar o interesse para a parte urbana da rede, ficando excluídos os territórios rurais, ao menos durante o século XIX, já que, durante o século XX, e com a expansão dos limites da cidade, muitos destes seriam integrados à periferia, sendo alcançados por bondes elétricos. Será um amigo de Vicuña Mackenna, o empresário estadunidense Henry Meiggs, quem solicitará autorização municipal para a construção de uma ferrovia urbana de tração animal que, além das linhas até o Matadouro e o Mercado, pudesse avançar em outras direções à medida que o crescimento de Santiago fosse se projetando.⁵¹⁴ Habitado a especular com o negócio da compra e venda de terrenos, assim como com os serviços públicos, Meiggs viu na preocupação pela circulação expressa no projeto de Vicuña Mackenna, a possibilidade de um bom negócio. Dessa forma, e sem licitação prévia, em 1864 assinou um contrato com a Prefeitura de Santiago para a exploração de um sistema de bondes que circularia pelas ruas da cidade e que seria chave, conforme analisado no capítulo I, para a evolução do transporte público da capital.

⁵¹³ ROBIRA, Enrique. “Reformas urbanas latinoamericanas: el caso de Santiago de Chile”. *Épocas*, 2014, no 7, p.60.

⁵¹⁴ Meiggs havia chegado ao Chile fugindo das autoridades da cidade de São Francisco (EUA) por desfalque e falsificação de documentos. Apesar de sua má reputação, ganhou o respeito das autoridades chilenas ao ser capaz de concretizar um dos mais importantes projetos para o progresso da nação, a construção de uma ferrovia que conectou Santiago a Valparaíso e às cidades do sul do país. STEWART, Watt. *Enrique Meiggs en Chile*. Imprenta universitaria, 1938.

Figura 26 - Ilustração do Mercado Central de Santiago, 1909.

Fonte: Museo Histórico Nacional

A iniciativa de Meiggs não teria sucesso, tendo sido a construção de linhas até os limites de Santiago atrasada até 1872, mesmo ano em que Vicuña Mackenna foi nomeado intendente da província. Apenas nesse momento veria materializada a construção da linha do bonde na direção norte, até o Mercado Central, e sul, até o Matadouro, pontos estratégicos em seu projeto formulado já havia quase 10 anos.

Figura 27 – Fachada do Matadouro de Santiago antes de sua primeira remodelação, 1909.

Fonte: *Por la güeya del Matadero: memoria de la cueca centrina*.

Ainda que o modelo de uma rede de bondes em escala ampliada defendido por Vicuña Mackenna acabasse inconcluso, teve grande relevância em termos históricos por representar um antecedente único durante o século XIX no que se refere à projeção de um espaço de circulação não somente urbano, mas também metropolitano, consolidando na imaginação urbana desse planejador a perspectiva que via, de maneira inter-relacionada, o progresso da cidade capital com os novos centros que seriam anexados a ela. A importância atribuída por Vicuña Mackenna à conexão do Departamento de Santiago, não foi exagerada já que valorizou uma das regiões mais importantes do país, visualizando a influência econômica e demográfica dos povoados na forma territorial da capital nacional. Do mesmo modo, o projeto advertia a preeminência da periferia em relação ao futuro da cidade histórica. Cabe observar que, durante esses anos, como mostrou o trabalho de José Rosas junto a outros autores, “não obstante a separação e dispersão geográfica, [as localidades rurais] mantêm relações de conectividade e integração com a cidade histórica, o que, visto na escala do território, toma a forma espacial que na atualidade registra a metrópole como um sistema com múltiplas centralidades”.⁵¹⁵

⁵¹⁵ ROSAS, op.cit., p. 7.

Embora Vicuña Mackenna tenha sido um visionário, a incidência da circulação na forma da futura cidade não previu o excesso de trânsito após o transporte público ingressar no centro da cidade. De fato, para ele, não seria necessário o movimento de carros dentro do traçado histórico, dadas as reduzidas dimensões das vias e a distância relativamente curta entre o centro e suas margens, por onde esperava-se construir avenidas espaçosas que aumentassem as possibilidades de mobilidade da população. A respeito, o reformador afirma: “Em geral, nós não somos decididamente partidários das ferrovias urbanas nas ruas estreitas e retangulares da nossa Santiago [...] entre nós, num raio de meia milha da Plaza (que é a distância desta até a Alameda e a Chimba) ninguém entraria num carro puxado por cavalos, porque chegaria mais rápido que estes com seus próprios pés”.⁵¹⁶ Contradizendo essa suposição, foram milhares os passageiros que chegaram ao coração da cidade configurada nos bondes, assim como cada vez mais veículos que abarrotavam as estreitas ruas, competindo por espaço e prenunciando a paralização do tráfego da capital. Isso ameaçaria gravemente o princípio da circulação defendido em seu projeto de 1863.

3.4 A ameaça da circulação: congestionamento no centro da cidade

Durante o século XIX, o congestionamento de veículos apresentou-se improvisamente e como resultado da falta de regulamentação sobre as mudanças que o trânsito começava a vivenciar.⁵¹⁷ Nesse momento, priorizou-se dotar a capital chilena de novas formas de locomoção, desenvolvendo a mobilidade em função dos interesses comerciais e culturais vinculados aos imaginários da modernidade. Os sintomas evidenciados pelo paulatino colapso do centro foram subestimados. Pensou-se que o “trote do cavalo” guiando os carros da ferrovia urbana não representava maior risco, ignorando-se, assim, o fundamental antecedente mencionado por Vicuña Mackenna: a debilidade na estrutura viária do quadrilátero fundacional.

Com a penetração dos bondes no centro e sua posterior expansão, aquele território que parecia livre para ser ocupado por novos meios de transporte se tornaria estreito e até mesmo asfíxiante, parafraseando a metáfora orgânica. Cabe apontar que o espaço de circulação do traçado histórico não se encontrava vazio no momento da inauguração dos percursos do bonde, já que

⁵¹⁶ *El Mercurio de Valparaíso*, 14.11.1863.

⁵¹⁷ As normas municipais ditadas durante o século XIX em matéria de meios de transporte diziam mais sobre o funcionamento dos veículos e o comportamento de empregados e passageiros do que sobre sua locomoção no espaço público.

existiam outros veículos que contribuía para a mobilidade e que, longe de desaparecerem, seguiram presentes, aumentando inclusive de quantidade em alguns casos.

Armando de Ramón, o historiador chileno que de maneira mais diligente reconstruiu a história de Santiago, reafirma esse diagnóstico ao observar que a cidade enfrentou diversos “problemas de aglomeração” a partir de meados do século XIX, com consequências cada vez mais difíceis de solucionar para as autoridades. Para de Ramón, “o primeiro e principal se referia ao trânsito público, em especial aos bondes”.⁵¹⁸ Isso depois que, em 1875, encontrando-se o serviço nas mãos da administração da EFU, autoriza-se que as linhas tenham como ponto de partida e parada final a Plaza de Armas, epicentro administrativo, comercial e político da capital. Em 1889, como aponta esse autor, a EFU contava com “158 carros com 138 deles em serviço e manteria nove linhas principais das quais sete partiam da Plaza de Armas”.⁵¹⁹

Junto aos carros do bonde, nesse local estacionavam carruagens públicas e privadas, além de carretas que se dirigiam até a mina de Las Condes carregadas de passageiros, e as que chegavam das chácaras vizinhas para comercializar produtos agrícolas entre a população urbana.⁵²⁰ Núcleo histórico de transações, esse espaço público reuniu, além disso, um número considerável de vendedores, operários, empregados e passantes de todo tipo, que conviviam com a chegada e saída dos veículos, assim como com animais de tração posicionados no local. Conglomerado heterogêneo que, ao deter-se, acabava obstaculizando a circulação, não apenas na praça, mas também nas ruas aldeãs.

⁵¹⁸ DE RAMÓN (2000), op.cit., p.181.

⁵¹⁹ Ibid, p.157.

⁵²⁰ Ibid, p.181

Figura 28 - Bondes de tração animal na rua Compañía em frente à Plaza de Armas, c.1882.

Fuente: Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile.

O fato de que as soluções em matéria de viabilidade não fossem parte das prioridades reconhecidas pela autoridade, deixava nas mãos das empresas privadas a busca de estratégias com as quais enfrentar o tráfico.⁵²¹ Em 27 de julho de 1887, a EFU enviou uma carta à Prefeitura de Santiago solicitando autorização para tomar medidas que buscavam descongestionar a praça, as quais seriam assumidas pela própria empresa em benefício, segunda a mesma indicava, do

⁵²¹ PEREZ, María Isabel. “Temprana modernidad del urbanismo en Santiago de Chile”, In: MAWROMATIS, C. Karl Brunner en Chile. *Urbanismo Revisitado. Santiago de Chile, Chile: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile*, 2015, p.26.

bem público da cidade. Em primeiro lugar, propunha-se a construção de uma curva que permitisse unir os percursos dos bondes por ruas perpendiculares à esplanada – Calle Monjitas e Calle 21 de Mayo – com o objetivo de “evitar que todos os carros das linhas de Carmen, Santa Rosa e Providencia circulem nos cantos da Plaza de Armas ao irem trocar de cavalos”.⁵²² Isso se dava já que a empresa mantinha alguns de seus equinos estacionados no setor, à espera da substituição dos que chegavam com os carros que haviam finalizado seus itinerários.

A troca de cavalos – requerimento de natureza técnica – foi considerada um obstáculo para a circulação, especialmente pelos passageiros que deviam esperar que se realizasse a mudança de animais para ver reiniciado o serviço.⁵²³ A carta da EFU referia-se aos inconvenientes que provocava a falta de espaço na Plaza de Armas para levar a cabo essa operação, o que provocava a demora na reincorporação dos bondes aos seus percursos, afetando com isso o itinerário do dia: “acontece também que, estando um ou vários carros estacionados para a partida no desvio em frente ao Portal Fernández Concha [...], os que precisam mudar de cavalos não podem passar enquanto não saem os que estão adiante, o que atrasa a troca no momento da partida”.⁵²⁴

Cabe destacar que a Plaza de Armas, centralidade evocadora de poder colonial e religioso, congregava edifícios emblemáticos como a Catedral Metropolitana, a Intendencia – antiga Real Audiencia –, a Casa Central dos Correios – antigo Palacio de los Gobernadores – e a Prefeitura – antigo Cabildo. Com a atualização das funções administrativas, políticas e culturais desses prédios durante a república, a esplanada podia chegar a reunir contingentes excepcionais de visitantes e carros particulares que chegavam para a celebração de atos públicos, liturgias, funerais, desfiles etc., paralisando por completo o fluxo de veículos da região.

Do mesmo modo, por algumas das ruas afluentes da praça – como era o caso da Calle Ahumada e Calle Estado – encontrarem-se povoadas de lojas comerciais, qualquer percalço que afetasse a infraestrutura destas ou a convocatória habitual de compradores, acabava incidindo

⁵²² Archivo Municipalidad de Santiago, Legajo 328, julio de 1887.

⁵²³ Em 1895, uma carta dirigida à Empresa del Ferrocarril Urbano chama a atenção para o incômodo dos moradores do bairro Recoleta pela dupla parada que os bondes realizavam na linha que passava pelo setor; uma para que o cobrador entregasse o dinheiro arrecadado durante o trajeto, e outra para a troca de cavalos. “Essas paradinhas – explica o texto – ocasionam naturalmente o emprego do tempo em prejuízo dos passageiros e do tráfego”. Acrescentando os minutos que cada uma dessas paradas acarretava, a espera podia chegar a ser eterna para os passageiros que tinham pressa; por esse motivo, a nota sugeria: “Nada mais natural que aproveitar o tempo que se emprega na entrega do dinheiro para trocar, ao mesmo tempo, a tração”. Carta al Superintendente de la Empresa del Ferrocarril Urbano, 3 de agosto de 1895.

⁵²⁴ A missiva da EFU propunha, com objetivo de desafogar parcialmente esse ponto congestionado da cidade, que alguns percursos não se detivessem na praça, mas que dessem a volta por ruas paralelas, o que implicava necessariamente prolongar os trilhos. Além disso, advertia que, no caso dessa medida ser autorizada, seria importante tomar providências para evitar o choque dos carros que subiam com os que desciam, já que as ruas não contavam com mão dupla. Ibid.

diretamente no funcionamento do serviço de bondes. Na carta mencionada, a EFU alertava o município sobre as anomalias que poderiam ser originadas em determinadas datas ou por ocorrência de inconvenientes, sugerindo, como medida de contingência, a mudança eventual de percursos para novas rotas com o objetivo de evitar o trânsito dos carros pelo epicentro urbano:

Seria conveniente unir as linhas das ruas Estado e Ahumada na Avenida de las Delicias para evitar aglomerações de carros nos dias de funções religiosas ou de paradas militares na Plaza de Armas, nos casos de incêndio no centro do comércio, assim como no serviço do cemitério no mês de novembro, em que a afluência de pessoas é tal que nunca há um número suficiente de carros, apesar de haver nesses dias serviço especial triplicando o número ordinário de carros.⁵²⁵

A resposta da autoridade foi esquivada, negando-se em diversas oportunidades a autorizar soluções que implicassem o aumento dos trilhos sobre as pistas centrais – extensão de vias, construção de desvios etc. – Buscava-se, dessa forma, favorecer a circulação de outros veículos, especialmente das carruagens privadas que transportavam passageiros, cujos proprietários também precisavam pagar taxas ao município e tinham contatos públicos no interior no conselho municipal. A influência dos empresários desse grêmio, manifestada primeiramente na oposição a que as linhas de bondes se expandissem pela cidade e, em seguida, nas pressões exercidas para preservar seu lugar nas praças onde habitualmente pegavam passageiros, incidiria no alcance das medidas a serem adotadas para fazer frente ao aumento de veículos no quadrilátero histórico.⁵²⁶

⁵²⁵ Ibid.

⁵²⁶ Recaredo Tornero indica que por volta de 1870 havia cerca de 1.400 carruagens privadas para o transporte de passageiros que, além de estacionar na Plaza de Armas, faziam o mesmo na Plaza Argentina, em frente à Estação Central, local de partida de bondes e ponto de grande congestionamento na zona oeste da cidade. TORNERO, op.cit., p.92.

Figura 29 - Bonde cheio de passageiros observando um desfile na Alameda, 1905.

Fonte: Archivo Fotográfico Museo Histórico Nacional

Por sua vez, as propostas da EFU não consideraram a possibilidade de retirar definitivamente os percursos do bonde do centro, o que diz respeito à importância que tinha a Plaza de Armas como ponto de concentração de transeuntes dispostos a utilizar o serviço. Os usuários do transporte público de Santiago não haviam feito desta uma “walking city” como era Buenos Aires na época,⁵²⁷ ainda que a capital chilena tivesse menores dimensões. Por isso, já que a praça representava o epicentro da cidade, lugar ao qual se deveria chegar por diversos motivos, sua forma de acesso era mediada pelo uso do bonde, sem que a população manifestasse interesse de caminhar das avenidas mais amplas situadas ao norte e ao sul, preferindo de todas as formas ingressar no trânsito das ruas congestionadas, embora a chegada ao destino se mostrasse mais demorada. O diário *El Ferrocarril* realizava, em 1896, um diagnóstico sobre tal situação,

⁵²⁷ Zunino, Dhan. “La metrópolis estrangulada. Una historia cultural de la circulación y congestión en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y principios del XX”. XI Jornadas de Sociología, Buenos Aires: 2015.

relacionando os hábitos de deslocamento dos habitantes da cidade às dinâmicas de utilização do bonde:

Pela incapacidade de se oferecer um bom pavimento, uma boa iluminação e uma boa polícia, não se acostumou a população a mover-se a pé nem a sair de noite, e daí vem sua inclinação por usar primeiro o cavalo, mais tarde a carroça, depois a caleche e o cabriolé, e, por último, a carruagem e o bonde. De tal modo que hoje estes são usados para andar duas quadras [...] A característica, pois, dos bondes de Santiago, é recorrer grandes distâncias em meio a uma população de uma densidade relativamente baixa, porém que sempre busca a comodidade da locomoção. Isso explica o fato de que em uma população menor que 300.000 habitantes o bonde mobilize 40.000.000 de passageiros por ano.⁵²⁸

Para transportar esse número crescente de passageiros, os bondes tiveram de realizar múltiplos trajetos, pondo em movimento diariamente seus carros, além de centos cavalos considerados um elemento a mais na somatória de fatores que produziam o engarrafamento. Como se viu no capítulo anterior, como a maioria dos animais encontrava-se em paupérrimas condições, empacavam na via pública, gerando lentidão no trânsito e impedindo a movimentação fluida de veículos. A prefeitura chamava constantemente a atenção do superintendente da empresa pelo estado de seus cavalos, ordenando que corrigisse esse problema a fim de que “o tráfego dos carros não sofra as interrupções das quais padece”.⁵²⁹

A acumulação de bondes na Plaza de Armas apenas se reduziria, em parte, no final da década de 1890, quando o terminal dos mesmos foi transferido para um novo local, situado nas proximidades do rio Mapocho, em frente ao Mercado Central. No entanto, o transporte público sobre trilhos continuou seus percursos pelas ruas laterais da praça, junto com outros veículos

⁵²⁸ *El Ferrocarril*, 14.5.1896. É preciso acrescentar a respeito que a decisão de transitar pela cidade em meios de transporte e não caminhando, estava relacionada, no caso do bonde, com a baixa tarifa do serviço, o que o fazia mais acessível à população, situação que justificou a feroz oposição às tentativas de subir a passagem de preço. Vale lembrar que, durante o século XIX e os primeiros anos do século XX, a tarifa manteve-se intacta. Apenas em 1902 a passagem de primeira e segunda classe dobrou de preço, razão pela qual a Chilean Electric Tramway justificaria sua decisão através de uma carta enviada à imprensa onde explicava a situação nos seguintes termos: “Devemos essa explicação ao povo que vê nos bondes o mais cômodo e barato dos meios de locomoção que dispõe [...] Se tomarmos distância do que com propriedade podemos chamar a tarifa chilena de cinco e de dois e meio centavos, convém que o público se dê conta de que realmente se trata de uma tarifa única no mundo, e que além disso foi praticada em Santiago de forma também não proporcional à extensão das corridas. Nossas quatro linhas mais longas têm as seguintes dimensões: Mercado-Matadero, somente ida, 5.150 metros; Alameda-Cementerio Católico, 4.200 metros; Catedral (Tres Montes até Estación), 4.600 metros. Na Europa, nos Estados Unidos, no Brasil e Buenos Aires, as corridas de semelhante extensão se dividem ao menos em duas e, em algumas ocasiões, em três corridas. De modo que, em outras nações, por andar a mesma extensão que em Santiago, cobra-se duas ou até três vezes mais pela mesma tarifa”, *La Tarde*, 5.3.1902.

⁵²⁹ Comunicación al Superintendente de la Empresa del Ferrocarril Urbano, 6 de mayo de 1897. Em 1894, um regedor municipal reclamava que “os cavalos utilizados pela EFU são fracos e debilitados, o que faz com que perturbem o trânsito dos demais veículos e atrasem os passageiros, prejudicando seus negócios ou interesses”. Actas Municipales, Sesión 11ª ordinaria, 22 de junio de 1894.

que se somariam ao cenário local. Assim, com o início do novo século, o congestionamento veicular, longe de melhorar, aumentou, já que o bonde, então movido por impulsão elétrica, além de conviver com carruagens e carroças, precisou dividir a rua com automóveis e ônibus. O intelectual e diplomata chileno Darío Ovalle Castillo (1882-1949) discorrerá, em 1930, sobre a paisagem caótica que observava na área central da cidade:

Cada día faz-se mais impossível o trânsito na capital do Chile, e a questão não parece ter remédio, a não ser com ruas largas e praças amplas [...] Ofuscam essas vias centrais tais como Bandera, Ahumada, Estado e Huérfanos [...] Sobre a Plaza de Armas nem digo nada. Atravessada por linhas de bonde em todas as direções, obstruída por automóveis parados e em movimento, dá a sensação de ser uma praca de estação de trens em urbe moderna.⁵³⁰

Figura 30 - Cartão postal com ilustração do Terminal de bondes na margem do rio Mapocho, 1920.

Fonte: Archivo Fotográfico Museo Histórico Nacional.

Durante o século XX, a redução do espaço disponível para a circulação se manifestaria de forma dramática, devido à superposição de meios de transporte e o frenesi da competição pelo negócio da locomoção pública. A emergência dos ônibus merece especial atenção, já que sua incursão

⁵³⁰ OVALLE CASTILLO, Darío. “La transformación de Santiago”, *Comuna y Hogar*, N°13, julio de 1930.

em Santiago não apenas representou a disputa cotidiana com o bonde pelas ruas e seus passageiros, mas também anunciou o “começo do fim” da era do transporte sobre trilhos da capital chilena. Ainda que durante os anos compreendidos nessa pesquisa o ônibus não tenha conseguido ocupar a posição do bonde como principal meio de transporte coletivo – pela quantidade de passageiros transportados, a valorização pública do serviço oferecido, assim como por sua projeção na imaginação urbana –, influirá em sua perda de potencial como artefato da modernidade. Na medida em que o ônibus passa a fazer parte da gama de automotores fortalecidos pelo imaginário da velocidade e do desenvolvimento tecnológico da indústria norte-americana, acabaria impondo-se entre os artefatos da mobilidade urbana a partir da segunda metade do século XX.⁵³¹

Como novo mecanismo para o transporte de passageiros, esses veículos foram, no início, bem recebidos, já que representavam uma alternativa à situação de crise na qual encontrava-se o serviço de bondes, graças às sucessivas greves dos trabalhadores, as pressões da empresa para impor tarifas mais altas, o não cumprimento dos itinerários, assim como o piorado estado do material rodante e a redução de carros nas ruas da cidade. Marcelo Mardones junto a outros autores, observa que os ônibus “tinham como vantagem, se comparados os bondes, uma série de características: não precisavam de uma infraestrutura custosa para operar e manter-se em funcionamento, gozavam de maior autonomia para chegar a setores novos da cidade, podiam manobrar melhor em suas ruas e, com isso, reduzir os tempos de viagem, e, em geral, o serviço tinha menores custos de operação”.⁵³²

Segundo informa a pesquisa de Tomás Errázuriz, os ônibus circularam pela primeira vez em dezembro de 1917, respondendo inicialmente à demanda por locomoção coletiva nas linhas centrais, de maneira que já entre 1922 e 1925 “passaram de ser um serviço escasso e confinado a certos percursos, a construir uma perigosa concorrência para a companhia de bondes”.⁵³³ A administração municipal apontava, em 1924, que nessa data a frota de ônibus da capital reunia cerca de 500 veículos, que receberam desta “todas as facilidades possíveis”.⁵³⁴ O intendente

⁵³¹ Esta tese não se aprofunda na consolidação do ônibus como meio de transporte coletivo em Santiago, mas sim o reconhece como um agente presente no período final da era de ouro do bonde na capital chilena, especificamente no âmbito das mudanças experimentadas pelo trânsito. Analisar como esse outro artefato da modernidade cinética consegue impor-se é parte de uma fase futura da pesquisa que neste momento apenas podemos enunciar. Em contraposição, as próximas páginas enfocarão a importância que o bonde seguiu tendo até meados da década de 1930, apesar da concorrência com as novas tecnologias.

⁵³² MARDONES, Marcelo (et al), *Micropolis. Historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007*. Santiago: LOM, 2011, p.30-31

⁵³³ ERRÁZURIZ (2010b), op.cit., p.390.

⁵³⁴ O intendente adicionava: “Indiscutivelmente, esse não é um serviço público modelo, porém, se levamos em conta a rapidez com que foi implantado e a ausência de um regulamento que o dirija, será possível observar que

mencionava que, embora os ônibus tenham surgido espontaneamente na ocasião de uma greve dos bondes que deixou a cidade sem transporte, estes estabeleceram-se e propagaram-se rapidamente, sentenciando que “a qualidade dos bondes e o grande capital investido neles, sete milhões de peso mais ou menos, e o interesse sempre crescente dos empresários para melhorar o serviço, são garantia efetiva de que esse meio de movimentação pode ser considerado definitivamente implantado em nossa vida nacional”.⁵³⁵

Os ônibus foram operados por empresários independentes, o que representou um contraponto ao monopólio histórico na exploração dos bondes. Contudo, o fato de que cada proprietário gerisse sua permissão municipal para trabalhar em determinado percurso, sem que existisse uma ou mais empresas concessionárias, acabou sendo problemático, já que dificultou a regulamentação do sistema e favoreceu a desordem viária. A disparidade na qualidade dos veículos utilizados e por conseguinte no serviço oferecido, assim como a falta de uma estrutura organizativa e as resistências individualistas a qualquer forma de controle durante a primeira fase de expansão do sistema, seriam fatores que acabaram incidindo em sua rápida depreciação. Dessa forma, o olhar benéfico sobre sua contribuição ao desenvolvimento do transporte público em Santiago mudou, conforme constata Luis Phillips, intendente municipal, em uma entrevista realizada em 1927, onde aponta os ônibus como culpados dos problemas apresentados pelo trânsito na cidade:

Os ônibus nascidos como consequência de uma greve prolongada dos trabalhadores da Tração Elétrica, encontraram a prefeitura desprevenida. Não existia para eles regulamentação alguma.

Foi dessa forma que começaram de uma vez a circular milhares de veículos das formas e dimensões mais variadas. Foram vistos até carretos de mudança com bancos para passageiros em sua cobertura. Esses veículos detinham-se em qualquer lugar, corriam em velocidade injustificada, disputavam os passageiros em correrias loucas, cobravam tarifas caprichosas, circulavam na hora em que seu proprietário bem entendesse.

Ao ser iniciada a regulamentação, começou igualmente a resistência. Ninguém se conformava em respeitar a autoridade.⁵³⁶

A circulação de veículos automotores tornou mais complexo o trânsito urbano, já que estes podiam alcançar maiores velocidades e, como não precisavam de trilhos para se locomoverem,

foi necessário batalhar muito, primeiro para fomentá-lo, e depois para ir dia após dia colocando-o à altura das necessidades públicas”. UGARTE, Rogelio. “Memoria de la Administración local de la capital correspondiente al período comprendido entre el 9 de abril de 1923 y el 9 de abril de 1924”, Santiago, 1924, p.116.

⁵³⁵ Ibid.

⁵³⁶ *Boletín Municipal*, 1.4.1927.

sua trajetória tornava-se imprevisível.⁵³⁷ A liberdade de movimento lhes permitia invadir as vias por onde transitavam os carros de tração elétrica e inclusive ultrapassá-los na competição por passageiros. E isso ocorria embora os bondes possuíssem a preferência na direção do trânsito pelas ruas. Tomás Errázuriz menciona uma regulamentação do ano de 1917, na qual se ordenava que os automóveis “seguissem a direção dos bondes nas ruas de mão dupla, mantivessem a esquerda de ida e volta nas ruas em que o bonde estivesse ao centro, seguissem a mesma direção do bonde quando este fosse para um dos lados, e circulassem em qualquer direção, sempre mantendo-se à esquerda naquelas ruas em que não circulassem bondes”.⁵³⁸

Apesar da existência dessa norma, a necessidade de captar passageiros foi motivo suficiente para que os motoristas dos ônibus atravessassem as vias da tração elétrica ou se detivessem no meio da rua para seus usuários que subissem o descessem, provocando grande congestionamento, especialmente nos horários de maior movimento, como era a hora do almoço. Uma vez que o trânsito se tornava impossível, fazia-se também perigoso. Os acidentes por colisão ou atropelamentos foram cada vez mais comentados pela imprensa e nas sessões municipais, onde se expressou reiteradamente a preocupação a respeito desse tema. Em 1927, um estudo sobre o trânsito nas grandes urbes apontava que “mais da metade dos acidentes que ocorrem nas ruas se devem a cruzamentos de pedestres e atropelamentos por veículos, os restantes ao descuido dos ciclistas, ao pouco cuidado dos cocheiros e, sobretudo, de choferes [assim como também] ao [ato de] subir e descer dos bondes em movimento”.⁵³⁹

⁵³⁷ ERRAZURIZ (2010b), op.cit., p.381

⁵³⁸ Ibid., p. 384.

⁵³⁹ Boletín Municipal, 25.11.1927.

Figura 31 - Fotografia que ilustra o congestionamento na rua Ahumada, no centro de Santiago, 1926.

Fonte: Zig-Zag, 27.11.1926.

Por sua trajetória e velocidade regular, o bonde não foi o principal protagonista de acidentes por colisão, sendo superado amplamente nesse quesito pelos automóveis e ônibus. Não foi o caso dos atropelamentos, dos quais lamentavelmente participou de forma ativa, apesar de que boa parte destes tenha ocorrido graças à imprudência dos pedestres, assim como às precárias condições de segurança dos carros que nem sempre contavam com a estrutura frontal que servia para evitar desgraças em casos de atropelamento. Um dos acidentes mais comuns, como indica o estudo recém mencionado, esteve relacionado à subida e descida descuidada nos carros. Em 1930, uma nota enviada pelo município à direção da companhia de bondes alertava a respeito dessa questão: “é comum que nas ruas onde os bondes correm pelo centro da pista, quando estes chegam à esquina, seus motoristas e cobradores permitam que os passageiros desembarquem de qualquer um de seus lados. Essa prática inadequada [...] ocasionou acidentes que, em sua

maioria, são graves”.⁵⁴⁰ A comunicação solicitava expressamente que se cumprisse a norma referente a tal prática, recordando que a “subida e descida de passageiros deve ser feita exclusivamente na calçada correspondente ao lado em que está o veículo e, nos casos daqueles que andam pelo centro da pista, deverá ser feita pelo lado direito”.⁵⁴¹

A emergência do transporte motorizado engatilharia uma nova fase na interpretação dos transtornos que o trânsito veicular experimentava. Já não se tratava de uma expressão de dinamismo relacionada à vitalidade da capital, mas sim que propunha novos desafios cada vez mais complexos para a autoridade, que, até meados da década de 1920, não havia conseguido regulamentar a convivência dos meios de locomoção nas principais ruas.⁵⁴² Ainda que o problema do congestionamento tenha se iniciado com a tração animal, no horizonte reflexivo da imaginação urbana, as novas tecnologias da mobilidade e o aumento no total de veículos circulando pela cidade, fizeram com que a concepção do denominado “problema do trânsito” se transformasse em uma preocupação central para a autoridade e seus técnicos. O arquiteto chileno Ismael Valdés Vergara entendeu lucidamente a relação problemática que o novo século havia estabelecido entre transporte e organização do território. Em seu *Plan de Transformación de Santiago*, de 1917, dirá que: “Os meios de locomoção obrigam a mudar as condições das cidades, as ruas primitivas apropriadas para o trânsito a pé ou a cavalo, mostram-se inoperantes para as carruagens, impossíveis para os automóveis e bondes e especialmente para os ônibus; esse progresso nas condições de locomoção obrigam as cidades a progredir em seu desenvolvimento”.⁵⁴³

O congestionamento veicular foi o sintoma de um problema cada vez mais presente nas observações daqueles que interpretavam a condição atual e o nascimento da cidade: a viabilidade. No entanto, não será até o fim da década de 1920, em parte graças ao impulso vivenciado pela economia chilena e a recepção das ideias fundamentais do urbanismo moderno, que se estabelecerá uma agenda de trabalho tutelada pelo estado para transformar Santiago em função das necessidades que lhe urgiam, entre elas a modernização das vias de circulação e a organização dos meios de transporte público. Será nesse cenário que o bonde verá revitalizada sua função como ferramenta da planificação territorial na imaginação urbana de um dos

⁵⁴⁰ Boletín Municipal, 3.3.1930.

⁵⁴¹ Ibid.

⁵⁴² A Ordenanza del Tránsito [Ordenança do Trânsito], ditada em 1925 representa um avanço nessa direção, já que, como afirmou Tomás Errázuriz: “responde, por meio de um texto regulatório, ao complexo cenário que representa a circulação de veículos na capital”, superando a ênfase na ação dos motoristas para “instalar o trânsito urbano, em geral, como foco de atenção”. ERRAZURIZ (2010b), op.cit., p. 400.

⁵⁴³ VALDES, Ismael. *La transformación de Santiago*, 1917. Cfr. DE RAMÓN, Armando; GROSS, Patricio (ed.). *Santiago de Chile: Características histórico ambientales, 1891-1924*, Londres: Nueva Historia, 1985, p.8.

urbanistas mais importantes que visitou o Chile durante a primeira metade do século XX, o austríaco Karl Brunner, que o considerará parte da futura rede de transporte público metropolitana para a capital chilena.

3.5 A expansão urbana e a necessidade de soluções técnicas para a cidade futura

O colapso do trânsito de veículos na área central foi expressão direta da transformação da cidade tradicional em metrópole moderna; manifestação plausível dos transtornos que tal desenvolvimento histórico provocaria no conjunto da sociedade urbana. A estrutura social e territorial de Santiago havia mudado significativamente desde o final do século XIX, tendo sua população se tornado mais densa e suas ruas mais largas. Germán Mejía recolhe dados relevantes a respeito: a capital chilena passou de ter 150.000 habitantes em 1870 para ter 696.000 em 1930, aumentando a concentração de população nacional de 7,2% para 16,2% nesses anos.⁵⁴⁴ Tal crescimento respondeu ao aumento vegetativo, mas, sobretudo, à chegada de novas ondas de migrantes vindos das pequenas e médias cidades do país. A figura da metrópole, abastecida de serviços, com oportunidades de trabalho, infraestrutura moderna e circuitos culturais diversos, apresentada com ares fabulosos nos programas de rádio de televisão, motivaria a população rural a empreender viagem em direção à capital.

José Luis Romero refere-se ao período gestado a partir da Primeira Guerra Mundial como aquele em que as cidades massificadas tomam forma, expandidas sob o signo da “explosão urbana” originada nas mudanças demográficas e sociais que acompanharam a industrialização. Esse autor aponta que foi nessa fase que se constituiu a massa das cidades latino-americanas, “esse conjunto heterogêneo, situado ao lado de uma sociedade normalizada, diante da qual se apresentava como um conjunto anômico”, cuja fisionomia iria se urbanizando para constituir-se finalmente como “uma sociedade congregada e compacta que, em cada cidade, opôs-se à outra sociedade congregada e compacta que já existia”.⁵⁴⁵

⁵⁴⁴ Esse autor afirma que, durante o período analisado, as principais cidades da região aumentaram de dimensão a uma velocidade tal que colocaram as autoridades em alerta, especialmente porque estas começaram a centralizar parte importante da população nacional. Buenos Aires passou de 187.000 habitantes em 1870 para mais de 200.000 em 1930, concentrando nessa data 18,3% da população nacional. A Cidade do México também deu um salto quantitativo importante, passando de 230.000 habitantes em 1870 para mais de 1.000.000 em 1930. MEJÍA, op.cit. p.213.214.

⁵⁴⁵ ROMERO, op.cit., 336.

O aumento numérico da população circulante despertou a atenção daqueles que faziam parte dos grupos tradicionais de Santiago. No início, o dinamismo que os novos habitantes impregnaram na paisagem pode ser interpretado como símbolo do progresso e motivo para imaginar a cidade, já envolvida no cenário mundial das metrópoles modernas. Em 1915, o intendente Alberto Mackenna, em uma conferência ministrada na Biblioteca Nacional sobre a transformação de Santiago, destaca o fato de que a cidade enfrentava um “movimento geral de transformação” evidente tanto nas iniciativas para melhorar a infraestrutura urbana quanto no clima que se percebia em cada um de seus cantos: “Em Santiago se observa hoje o movimento intenso de uma população que circula em todas as direções dando um aspecto variado e às vezes pitoresco aos diversos bairros da cidade. Por onde quer que se vá notam-se sintomas de vida e de movimento, coisas que não aconteciam em anos anteriores”.⁵⁴⁶

No entanto, seu olhar positivo sobre essa afluência humana rapidamente seria confrontado pelas precárias condições com que a cidade receberia os recém-chegados. A Santiago massificada foi, desde o começo – e até os dias de hoje – uma cidade cindida, o que se manifestaria em formas de habitar o espaço mediadas pela desigualdade no acesso aos serviços e à infraestrutura pública. Os serviços básicos, como rede de esgoto, água, limpeza, vias de acesso etc., não estavam disponíveis para os mais pobres ou eram insuficientes para satisfazer as necessidades de uma população que aumentava constantemente. Lacuna que também se revelaria no tipo de habitações ocupadas pelos diferentes grupos sociais; no intervalo espacial entre os bairros e o centro neurálgico; assim como nos meios disponíveis para enfrentar as distâncias sem sacrificar o tempo livre, que já começava a ser escasso.

O aumento de população originaria a expansão da área urbana na direção leste, sul e noroeste da cidade, sendo anexados terrenos agrícolas onde se constituíram povoamentos para os setores médios, assim como por via de ocupações precárias das camadas mais pobres.⁵⁴⁷ Os hectares

⁵⁴⁶ MACKENNA, Alberto. *Santiago futuro. Conferencias sobre los proyectos de transformación de Santiago*. Santiago: Imprenta Litografía Barcelona, 1915, p.35

⁵⁴⁷ Rodrigo Hidalgo, junto a outros autores, aponta que o aumento da população verificado a partir o fim do século XX “repercutiu diretamente sobre a morfologia urbana, tanto em sua extensão no plano, quanto na intensidade da ocupação do território. Os novos habitantes da capital estabeleceram-se perfeitamente além dos confins da cidade delimitada pelo Caminho de Circunvalação traçado pela intendência de Vicuña Mackenna, ocupando, portanto, as subdelegações rurais que bombardeavam a cidade. O assentamento nesses novos territórios significou para Santiago, pela desesperada situação de muitos migrantes, uma proliferação de bairros pobres, cujas características comuns eram a carência de habitações higiênicas e as deficitárias condições de vida que deviam enfrentar aqueles que as habitavam”. HIDALGO DATTWYLER, Rodrigo; ERRÁZURIZ INFANTE, Tomás; BOOTH PINOCHET, Rodrigo. *Las viviendas de la beneficencia católica en Santiago: instituciones constructoras y efectos urbanos (1890-1920)*. *Historia (Santiago)*, 2005, vol. 38, no 2, p. 327.

urbanos aumentariam consideravelmente no primeiro terço do século XX, passando de 3.000 em 1915 a 6.500 em 1930, o que representa um aumento de mais de 100%.⁵⁴⁸

A anterior cidade histórica onde a burguesia havia se alojado se transformaria, durante essa época, no centro da nova urbe expandida, onde as atividades comerciais e administrativas conviveriam com a subdivisão de propriedades para o aluguel de quartos a migrantes que, embora possuísem um trabalho, não contavam com renda suficiente para adquirir uma propriedade independente.⁵⁴⁹ Por outro lado, o núcleo da cidade ficaria mais denso devido à verticalização das novas construções, sendo possível constatar um aumento na altura dos edifícios, segundo o modelo de edificação norte-americano que o imaginário ianque propagandeava como maravilha futurista.⁵⁵⁰

O aumento demográfico, a distância entre as periferias e os centros, a insuficiente oferta de transporte, assim como a fraca estrutura viária, dava conta do crescimento “inorgânico” da cidade, que, longe de autorregular-se ameaçava piorar até fazer inabitável essa entidade territorial.⁵⁵¹ Diante dos problemas derivados da “explosão urbana”, a autoridade precisou assumir uma posição ativa no processo de planejamento. Essa atitude foi possível em parte graças a variações na estrutura social e política do país, que viu como a antiga figura do político proveniente da oligarquia nacional era substituída pelo técnico, na busca de soluções coordenadas por entidades públicas.⁵⁵² Patricio Gross oferece um diagnóstico certo a respeito das condições a partir das quais se operaria um novo olhar sobre a cidade:

As mudanças iniciadas na sociedade chilena pareciam propícias para acolher os processos de transformação urbana, caracterizados por uma inércia que tardaria anos em concretizá-los. No campo social, assumiu o poder a mesocracia, de inspiração tecnocrática, substituindo uma oligarquia decadente

⁵⁴⁸ DE RAMÓN (2010), op.cit., p.184-185.

⁵⁴⁹ Esses tipos de habitações serão denominadas *conventillos* [cortiços]. Rodrigo Hidalgo afirma que: “Essa forma de habitar está fundamentalmente associada a uma moradia coletiva, e teve vários matizes, assim como diversas origens. Por um lado, essa tipologia corresponde à definição observada pelo Dr. Puga Borne; nesse caso, tratava-se de construções precárias concebidas originalmente como cortiços para serem postas em regime de aluguel no mercado. Por outro lado, os cortiços também foram formados pela ação deliberada de antigos proprietários de casas posicionadas na zona central de Santiago, que as subdividiram e começaram a alugar as habitações de forma separada. Nesse último caso, o processo ocorreu a partir do abandono dessas localizações pelos grupos aristocráticos, que, posteriormente, e com um baixo nível de investimento, recondicionaram aquelas moradias para obter benefícios econômicos”. HIDALGO, Rodrigo. “Vivienda social y espacio urbano en Santiago de Chile: Una mirada retrospectiva a la acción del Estado en las primeras décadas del Siglo XX”. *Eure (Santiago)*, 2002, vol. 28, no 83, p. 85.

⁵⁵⁰ RINKE, Stefan. *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y cambio sociocultural en Chile (1898-1990)*. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2013, p.162-171.

⁵⁵¹ GROSS, Patricio. “Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1991, vol. 17, no 52, p. 30.

⁵⁵² ERRÁZURIZ, Tomás. “La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)”. *Historia (Santiago)*, 2014, vol. 47, no 2, p. 315.

e voltada a si mesma que governou até 1925, com isso se realizou uma modernização e desenvolvimento econômico consideráveis, representados na cidade através da realização de projetos de serviços básicos.

No campo político, a promulgação da Constituição de 1925, no final do governo de Arturo Alessandri Palma, consagra um Executivo forte [...] clara tentativa de superar o liberalismo individualista do século anterior. Privilegiava os direitos sociais sobre os pessoais, com uma visão mais ampla, de acordo com as novas mudanças mundiais”.⁵⁵³

Fundamental na nova forma de abordar os problemas urbanos, seria a ascensão ao poder do general Carlos Ibáñez del Campo, em cujo primeiro governo (1927 a 1931) implementaria uma série de reformas que lhe valeriam o apoio das massas, já que representavam a expressão concreta do progresso para o conjunto da sociedade, assim como oportunidades de trabalho para os operários desempregados que haviam chegado à cidade após a crise que afetava a atividade do salitre no norte do país. Ibáñez del Campo propôs a construção de um “Chile Novo” por meio de um mandato populista e corporativista que teve como propósito a modernização do Estado, com a conseguinte desburocratização de sua estrutura, além do fomento a instituições de crédito e a implementação de um projeto de obras públicas nunca antes visto. “Modernização autoritária”, como aponta Gonzalo Cáceres, que estabeleceu a transformação de Santiago como um de seus objetivos. Como propõe esse autor, a preocupação do governo nessa matéria “respondia à constatação de um severo dilema: a capital da República, o mais populoso de todos os centros povoados situados em território nacional, distanciava-se muito de ser um modelo a ser imitado pelas restantes cidades adscritas ao sistema urbano”.⁵⁵⁴ Era preciso, portanto, fazer de Santiago uma metrópole exemplar, onde se expressariam os avanços materiais e culturais que o novo governo se propunha a alcançar. Abastecer a população do equipamento necessário foi, então, uma prioridade, tentando assim superar problemas no âmbito da pavimentação, iluminação, trânsito público, além de buscar corrigir certas situações que fraturavam a experiência urbana como eram a vagabundagem, a sujeira dos bairros pobres, a poluição sonora e o encarecimento da vida”.⁵⁵⁵

Durante os governos de Ibáñez, o problema do trânsito público seria abordado com um novo enfoque, já que não “paliativo”, mas sim preventivo e, para tanto, diversas medidas foram dispostas, entre as quais, segundo o que estudou Tomás Errázuriz, encontravam-se “um profundo trabalho de transformação da infraestrutura urbana, de fortalecimento das instituições

⁵⁵³ GROSS, op.cit., p. 28

⁵⁵⁴ CÁCERES, Gonzalo. “Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1995, vol. 21, no 62, p. 100.

⁵⁵⁵ *Ibidem*.

públicas relacionadas ao transporte, de educação da população urbana em matéria de trânsito, além de uma mudança radical na eficiência dos trabalhos fiscalizadores”.⁵⁵⁶ O autor afirma, além disso, que foi durante esses anos que o transporte motorizado consolidou sua presença na cidade, já que se estabeleceu um espaço de circulação moderno que o situava ao centro do planejamento de trânsito levado a cabo pelas autoridades.

A preocupação com o caótico crescimento da capital, assim como com os problemas sociais e de infraestrutura que este acarretou, esteve relacionada à recepção dos preceitos do urbanismo moderno e do planejamento sistematizado da cidade na América Latina, especificamente a partir dos anos 1920.⁵⁵⁷ Os congressos e encontros de arquitetos celebrados no Chile e no exterior facilitaram o contato com essas ideias.⁵⁵⁸ Esses eventos difundiram, do mesmo modo, a noção de que era preciso um saber específico para intervir nas consequências da explosão urbana, com a qual se propiciou a intervenção de especialistas provenientes de centros acadêmicos da Europa, onde o urbanismo já se havia consolidado como disciplina. Assim, chegaram urbanistas afamados, convidados pelos governos ou municípios regionais, para participar como conselheiros na elaboração de projetos de transformação e estruturação das principais cidades do continente.⁵⁵⁹ Beatriz Aguirre e Simón Castillo afirmam que, nessa operação, foi importante, junto com os fatores locais, “a situação mundial do período entreguerras, a agitação política do comunismo e do fascismo e a grande depressão de 1929, que contribuíram para explicar o interesse desses pensadores urbanos pela busca de um ambiente construído, distinto ao próprio, mas ao mesmo tempo apropriado para aplicar suas ideias”.⁵⁶⁰

Entre os modelos de planejamento urbano que se aplicaram nas cidades latino-americanas, é possível identificar o modelo funcionalista francês, vinculado aos congressos internacionais de arquitetura moderna (CIAM), que propiciava a fórmula da tabula rasa, e entre cujos expoentes mais destacados se encontrava Le Corbusier. Em oposição a essa proposta, encontrava-se o

⁵⁵⁶ ERRAZURIZ (2014), op.cit., p. 314.

⁵⁵⁷ GOOSSENS, Maarten. “La lenta materialización de la ciudad moderna”. *DEARQ-Revista de Arquitectura/Journal of Architecture*, 2013, no 12.

⁵⁵⁸ Cabe destacar a importância que tiveram, nesse sentido, os congressos pan-americanos de arquitetura, assim como uma série de eventos que propiciaram o encontro de especialistas de diversos países da região. Arturo Almondoz identifica entre os mais importantes o *Primer Congreso de Arquitectura y Urbanismo*, realizado no Chile em 1934, seguido do *Primer Congreso Internacional* de Buenos Aires, em 1935. O autor faz menção, do mesmo modo, ao *Primer Congreso de Municipalidades* de Havana, em 1938, e o Segundo, realizado em Santiago em 1941. ALMONDOZ (2007), p. 65.

⁵⁵⁹ MEJÍA, op.cit., p.220-221.

⁵⁶⁰ AGUIRRE, Beatriz; CASTILLO, Simón. “El espacio público moderno. Sueños y realidades de Karl Brunner en Santiago de Chile, 1929-1934”. *Diseño Urbano y Paisaje*, 2004, no 3, p.8.

urbanismo alemão, que considerava necessário começar pelo entendimento profundo das condições específicas da entidade territorial, para assim especificar quais eram as medidas possíveis a serem adotadas no âmbito da aplicação de uma estratégia integral. O austríaco Karl Brunner, representante dessa última corrente, seria o escolhido pelo governo chileno para assessorar a Seção de Urbanismo do Departamento de Arquitetura do Ministério de Obras Públicas, de onde estabeleceria as bases para um projeto de regulação da futura expansão de Santiago, programa no qual seriam fundamentais o planejamento do transporte como agente articulador e a organização das correntes de circulação.⁵⁶¹

3.6 A cidade como organismo e o urbanismo moderno de Karl Brunner

Entre o momento em que a imaginação urbana de Vicuña Mackenna se projetou sobre as formas de circulação em Santiago e a incorporação de Karl Brunner como especialista em temas de regulação da cidade, passaram-se sete décadas caracterizadas, como se viu nas páginas precedentes, pela metamorfose que a paisagem vivenciou, produto da entrada de novas tecnologias para a mobilidade, do crescimento demográfico e da expansão territorial. A chegada do urbanista austríaco esteve relacionada justamente com a necessidade de intervir no presente convulsionado da capital chilena, assim como também definir os critérios para controlar, no futuro, sua inevitável expansão. Nas palavras de Constantino Mawromatis, Brunner foi o “catalizador de um processo que levaria o Estado chileno a encaminhar o desenvolvimento das cidades a partir de um planejamento urbano moderno”.⁵⁶²

Ao chegar ao Chile, no fim de 1929, naquela que seria sua primeira missão no país – além de sua primeira viagem à América Latina –, o urbanista levava consigo uma bagagem prática e teórica sobre a qual é necessário deter-se brevemente, já que coincidiria com sua forma de interpretar a realidade urbana de Santiago.⁵⁶³ A respeito, Jonás Figueroa reconhece como parte

⁵⁶¹ O governo de Ibáñez havia criado a “Seção de Urbanismo” do Departamento de Arquitetura da Direção de Obras Públicas com o objetivo de que propusera regulamentos e ordenanças, controlando temas de edificação e se encarregando de todos aqueles aspectos que tivessem a ver com o urbanismo no país, para o qual assessoraria o governo e os municípios”. MAWROMATIS, Constantino (ed). *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*. Santiago de Chile, Chile: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015, p.21.

⁵⁶² MAWROMATIS, op.cit., p.8.

⁵⁶³ Além de suas duas missões no Chile, entre os anos 1929 e 1934, Brunner trabalhou como assessor urbanista e acadêmico na Colômbia e no Panamá. MAYA, Tania. “Karl Brunner (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle”. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2004, vol. 1, no 8.

da “entidade urbanística” de Brunner, os antecedentes históricos que definem sua experiência e, conseqüentemente, dão suporte a seu olhar como especialista na ciência da cidade:

Sua presença traz um exercício disciplinar assentado no modelo alemão, vinculado às grandes transformações que as cidades vivenciaram no fim do século XIX e início do século XX; urbanismo de manual altamente técnico, preocupado com aspectos higiênicos, com os transportes e a viabilidade; relacionados com temas sociais surgidos da queda dos impérios coloniais; com uma prática que se inicia com a incorporação dos grandes artefatos que marcam as metrópoles europeias nesse momento – muralhas medievais e edifícios institucionais, principalmente – na espacialidade pública e começo de uma atenção prioritária às necessidades de moradia da população e dos retornados dos territórios de ultramar.⁵⁶⁴

Desde o fim da Primeira Guerra Mundial, Brunner havia participado ativamente na busca de soluções em matéria de moradia popular e unifamiliar em Viena, onde estudou e adquiriu prática como urbanista.⁵⁶⁵ Ali se impregnou das ideias de Camilo Sitte e Otto Wagner, relacionadas à valorização das evidências proporcionadas pela história sobre a evolução da cidade, assim como à importância do planejamento e da incorporação de novas tecnologias. Cultivador, nas palavras de Constantino Mawromatis, de um modernismo contextualizado, indenitário, ético e pragmático, Brunner projetaria, no plano teórico, uma “visão ampliada das cidades”, através da qual buscou realçar a totalidade sobre as partes fragmentadas, através do exercício da “abstração e da síntese”.⁵⁶⁶

Em sua primeira conferencia apresentada no Chile intitulada “Problemas atuais de urbanização”, o vienense expôs os princípios de seu olhar científico sobre os elementos que deveriam ser considerados na análise das cidades: “O Urbanismo atual considera, em primeiro plano, o aspecto cultural e de higiene social de sua missão relacionada aos problemas político-econômicos, em seguida, o aspecto ‘técnico-engenheirístico’ dos problemas e das necessidades que cria e, em terceiro lugar, o aspecto estético-artístico, destinado a criar um conjunto harmônico no quadro da cidade”.⁵⁶⁷ A redução dessa escala de análise simplificaria, na opinião

⁵⁶⁴ FIGUEROA, Jonás. “Abrir, situar, fluir: la entidad urbanística de K. H. Brunner”. In: MAWROMATIS, op.cit., p.67.

⁵⁶⁵ BANNEN, Pedro; SILVA, Carlos. “Santiago de Chile: comprensión y configuración de una ciudad moderna a partir de la visita de Karl Brunner, 1932”. *Estudios del Hábitat*, 2016, vol. 14, p.4.

⁵⁶⁶ Entre as ferramentas técnicas que o urbanista utilizou para acessar esse olhar ampliado sobre a construção morfológica, arquitetônica e viária da cidade encontrava-se a fotografia aérea. Brunner era piloto, o que lhe permitiu compilar um importante registro de imagens capturadas das alturas. MAWROMATIS, Constantino. “Karl Brunner y el urbanismo desde la vista a ‘vuelo de pájaro: lecciones de una visión integral’”. In MAWROMATIS, op.cit., 17-18.

⁵⁶⁷ BRUNNER, Karl. “Problemas actuales de urbanización”. Conferencias dadas en el Salón de Honor de la Universidad de Chile los días 29 de octubre y 14 de noviembre de 1929.

do técnico, a complexidade da entidade territorial, promovendo projetos idealizados que não contribuíam para a solução de dificuldades estruturais. Sob a multiplicidade de aspectos salientados em seu enfoque disciplinar, encontrava-se a concepção de uma cidade orgânica que exigia ser estudada profundamente em cada uma de suas partes e funções, sempre de maneira inter-relacionada. Apelando para a metáfora, Brunner observa: “Uma conquista do urbanismo moderno é a consideração sociológica e econômica do conjunto de uma cidade. Seu organismo requer uma distribuição de partes de distinto caráter e uma limitação adequada às respectivas necessidades”.⁵⁶⁸

O austríaco também havia sido acadêmico na Universidade Técnica de Viena, onde fundou o seminário livre de urbanismo, experiência valiosa que faria com que fosse contratado como professor na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Chile (1930-1932). Um de seus alunos em Viena, o arquiteto Rodolfo Oyarzun, seria o responsável por recomendá-lo ao governo chileno na qualidade de especialista. Oyarzun manifesta, a respeito dos critérios que justificaram a escolha de Brunner como assessor político, a importância dada ao fato de que este proviesse da Europa, em particular, de um dos indiscutíveis centros urbanos da cultura ocidental:

A Europa mostrava (ao contrário dos Estados Unidos) uma grande ponderação, maturidade e sabedoria no crescimento de suas cidades e em sua direção evolutiva. Suas legislações, ensinamentos; a preparação e renovação de seus planos reguladores eram exemplares, dentro da complexidade inerente do urbanismo [...] A oportunidade que teríamos com a cultura europeia era evidente ao decidir sobre o urbanista que deveria vir do Chile.⁵⁶⁹

A participação de Brunner em instâncias acadêmicas é significativa porque o posiciona diante da análise historiográfica não apenas pelo viés técnico, mas também intelectual. A importância que outorgou ao elemento sociológico na análise do tecido urbano, verifica-se em sua preocupação pelo plano da cultura, assim como na interpretação dada às implicações que a modernidade deveria ter na forma física e simbólica da cidade. A concepção de modernidade desse urbanista, embora tenha como ponto de enunciação a tradição eurocêntrica, valoriza as características do componente urbano local, assim como os esforços para aproximar-se aos

⁵⁶⁸ A interpretação orgânica da cidade, reconhecia a importância que cumpriam os elementos que a integravam e a contribuição destes ao conjunto urbano. Territorialmente, essa ênfase expressou-se na valorização do zoneamento por atividades, definindo “o bairro cívico e comercial; a zona limítrofe de escolas, escritórios, habitações, armazéns, de edificação densa; a zona claramente residencial, seja burguesa ou operária; e a zona mista ou industrial, dependendo da participação de fábricas na edificação”. BRUNNER, Karl. *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. Santiago: Imprenta La Tracción, 1932, p.15-16.

⁵⁶⁹ OYARZÚN, Rodolfo. “El profesor Dr. Karl Brünner. Su estadía en Chile entre los años 1929-1934”, Cfr. GROSS, op.cit., p. 32-33.

cânones estéticos universais e a realização de obras graças as quais seria viável projetar um futuro inclusivo, que considerasse todos os estratos sociais como beneficiários do progresso urbano.

Após sua chegada a Santiago, no final de 1929, Brunner realizaria um diagnóstico no qual destacava o trabalho prévio dos próceres da edificação, ressaltando tudo o que a capital chilena possuía para oferecer enquanto cidade – edifícios, ruas e avenidas. Para Brunner, Santiago era uma cidade moderna em construção. Situava seu desenvolvimento em um ponto avançado de progresso material, reconhecendo a surpresa que lhe gerou encontrar-se com uma urbe “progressista”, apesar de que esta estivesse isolada inclusive do resto do continente americano por barreiras morfológicas. Seu assombro não era apenas o de quem visitava pela primeira vez o Chile, mas também o de europeu que “atravessava o oceano” para observar uma realidade à qual somente havia tido contato por meio de leituras e relatos de terceiros:

Quem, na alta montanha, longe de cidades, do trânsito e dos últimos núcleos povoados, no meio da natureza solitária e bravia, encontra-se repentinamente em um hotel confortável, com todas as instalações necessárias para a vida civilizada, admira-se com o progresso da técnica e a façanha dos homens que conceberam e realizaram tal obra.

Quanto deve ser admirada a obra de uma nação e de seus homens, que longe dos centros da antiga civilização e cultura humana, separados ainda das nações do continente vizinho por uma das cordilheiras mais altas do universo, conseguiram formar em poucos decênios uma metrópole moderna? Uma cidade que ostenta muitas vantagens e conquistas realizadas em cidades europeias e norte-americanas e, ainda mais, que em muitos casos conta com os defeitos daquelas.⁵⁷⁰

O que então, segundo Brunner, faltava para que a capital chilena alcançasse definitivamente a modernidade? Em termos culturais, para o vienense era imprescindível difundir os princípios da civilização a todos os setores que compunham a sociedade, já que, embora tenha reconhecido os méritos da infraestrutura na região urbana a qual chegou, local de residência da burguesia e da população estrangeira, também foi lúcido ao identificar que os setores mais pobres, localizados em bairros precários, não tinham acesso a tal equipamento. Realista e pragmático, reconheceu a urgência de democratizar os elementos materiais do progresso urbano, levando-o até aqueles que haviam ficado historicamente fora das agendas modernizadoras. Assim, Brunner atesta que as qualidades que o maravilharam em seu primeiro contato com Santiago estavam destinadas a apenas setores ocupados pela classe dirigente situada de costas para a periferia onde localizava-se a maioria desabastecida:

⁵⁷⁰ BRUNNER (1932), op.cit., p.7.

Santiago dá, desde o primeiro momento, em seus setores de mais importância, a impressão de ser um centro social e cultural do Ocidente. Isso não quer dizer que todos os seus bairros estejam modernizados, já que a maioria da extensão da cidade possui um caráter modesto, até pobre de cidade antiga, e é juntamente na comparação desses bairros modestos com os bairros centrais e residenciais das classes burguesas e colônias estrangeiras, parques e estabelecimentos de esporte, onde melhor é possível avaliar o progresso e o esforço realizado.⁵⁷¹

Seria então necessário “modernizar todo o sistema de vida do país”, particularmente “o das classes populares mestiças”. A distância de Santiago das capitais da Europa e dos Estados Unidos manifestava-se, na opinião de Brunner, nas “condições de vida do chileno ‘maltrapilho’ em comparação com as classes proletárias de outras latitudes, “tão somente dessa reflexão se deduz um programa urbanístico. Programa que exige seguir modernizando todos os setores da capital e estender essa ação a bairros populares”.⁵⁷²

À ênfase democratizadora do olhar ampliado do urbanista sobre a sociedade chilena, somava-se o apreço pelas particularidades locais envolvidas na corrente do progresso, discordando do espírito melancólico relacionado ao ideal de vida europeu que dizia perceber entre os chilenos de ascendência estrangeira e aqueles pertencentes às famílias tradicionais da oligarquia da capital. A partir das coordenadas difundidas pelo discurso civilizatório da modernidade, Brunner observava: “Surpreende ao estrangeiro, encontrar nessa cidade e em sua sociedade [...] um desejo e nostalgia em direção à vida europeia. É decididamente um erro que chilenos cultos atribuam esses sentimentos à insuficiência cultural do ambiente pátrio. Deveriam ter presente que a cultura é um patrimônio universal e que uma pessoa culta no ‘último rincão do mundo’ com maior razão deve considerar-se incorporada ao currículo cultural do velho mundo”.⁵⁷³

Como técnico urbanista, Brunner concebeu a modernidade, do mesmo modo que outros de seus contemporâneos, também em termos de magnitude.⁵⁷⁴ Seria o crescimento futuro da capital chilena, tanto na superfície quanto no componente demográfico, o que permitiria pensar estratégias de renovação e planejamento. O vienense projetava, no início de 1930, que, durante as próximas três décadas, a capital chilena alcançaria um milhão de habitantes, razão pela qual

⁵⁷¹ Ibid., p.8

⁵⁷² Ibid.

⁵⁷³ Ibid.

⁵⁷⁴ BRANNEN; SILVA, op.cit., p. 5

necessitaria de 3.000 hectares de terreno para urbanizar.⁵⁷⁵ Sobre essa base, desenvolveu estudos de densidade, edificação e comunicação. A respeito mencionava:

As tarefas e problemas mais importantes que [...] precisam ser resolvidas para preparar um organismo bem articulado da futura cidade de um milhão, compreendem: a determinação de novas zonas residenciais nas zonas de extensão e os problemas de habitação popular por si próprios; uma distribuição equilibrada das zonas industriais e das futuras áreas verdes; o traçado ou regulação das principais vias de trânsito, das ferrovias de superfície e subterrâneas.⁵⁷⁶

A ideia da articulação parece fundamental no projeto de expansão que esse urbanista apresentaria antes de deixar o Chile em 1932, condição básica para melhorar a habitabilidade da cidade e resolver os problemas derivados da motorização dos veículos. Por isso, considerou como parte da estratégia de planejamento o alargamento de avenidas, a construção de diagonais, e o mais relevante para esta pesquisa: a construção de novas redes de transporte público. A cidade como organismo devia facilitar a circulação de redes de mobilidade que permitissem, à população atual e futura que residiria nas periferias, ter acesso ao centro, suprimindo o problema do congestionamento.

O projeto preliminar para a construção de uma ferrovia metropolitana subterrânea, transmutada em bonde ao chegar à superfície, conjugava o desafio cultural da cidade moderna ao aproximar articuladamente os setores pobres com benefícios do progresso urbano, abordando, ao mesmo tempo, o desafio da escala da modernidade e suas magnitudes, isto é, da expansão demográfica e territorial que viveria a capital chilena nos próximos anos.

⁵⁷⁵ No momento em que Brunner realizou seus estudos, Santiago contava com uma população de cerca de 700.000 habitantes e 2.200 hectares urbanos dos quais uma porção importante deveria passar por fase de renovação. BRUNNER (1932), op.cit., p. 86.

⁵⁷⁶ Ibid.

Gráfico 2 - Projeção do crescimento da população de Santiago até a década de 1960.

Fonte: “Conceptos urbanísticos de Santiago”

3.7 O futuro da ferrovia metropolitana subterrânea de Brunner e a contribuição do bonde na articulação da mobilidade

No dia 6 de maio de 1930, Karl Brunner ministrou, no Salão Nobre da Universidade do Chile uma conferência intitulada “Conceptos Urbanísticos de Santiago”, na ocasião da inauguração do Seminário de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura. Nessa apresentação, expôs aos jovens profissionais – arquitetos e engenheiros – as matérias pertinentes ao urbanismo moderno, estabelecendo um programa que as organizava de maneira sistemática, conforme o modelo do Seminário Urbanístico de Viena (1924). De acordo com seu olhar integral, que relacionava os antecedentes históricos ao enfoque científico para o estudo da cidade, Brunner indicava ao público: “Quanto mais ligados estejam os problemas da técnica com os da vida socioeconômica, maior será a importância de chamar a atenção, com exemplos práticos, para as aplicações que a doutrina pode encontrar na vida real”.⁵⁷⁷ Daí sua decisão de começar a conferência expondo um caso concreto: a situação da cidade de Santiago e os processos que deviam fazer parte do planejamento que a converteria em uma metrópole moderna.

Com esse exercício, o urbanista austríaco apresentava as bases de seu projeto de expansão e transformação da capital chilena, tendo como um de seus principais objetivos regular o crescimento futuro, razão pela qual se fazia imprescindível contar com uma margem de ação entre trinta e quarenta anos. Nesse momento inicial, o plano considerava como medidas fundamentais o zoneamento da cidade, a criação de áreas verdes ou espaços livres e a reestruturação do traçado dos meios de locomoção.⁵⁷⁸ A respeito desse último ponto, Brunner propôs avançar a formas ideais de circulação, eliminando as barreiras que impediam os fluxos de crescimento em direção à zona sudeste de Santiago e projetando a construção de uma ferrovia metropolitana subterrânea que contribuiria para resolver o problema do congestionamento.⁵⁷⁹

Ainda que no projeto de Brunner o protagonista em matéria de transporte público tenha sido o que hoje em dia se conhece como metrô, sua análise mostra-se pertinente para esta pesquisa

⁵⁷⁷ BRUNNER, Karl. “Conceptos urbanísticos de Santiago”. Conferencia inaugural del Seminario de Urbanismo, 6 de mayo de 1930.

⁵⁷⁸ Esses aspectos serão posteriormente analisados no livro “Santiago de Chile. Su estado actual y su formación futura”, de 1932, onde são resumidos os aspectos do plano de Brunner para o futuro da capital chilena.

⁵⁷⁹ A respeito da superação de obstáculos para a circulação e crescimento da cidade, Brunner faz referência fundamentalmente à localização da linha da Ferrovia de Circunvalação e a localização de suas estações, que deveriam ser transferidas a regiões onde não obstaculizassem a expansão urbana. BRUNNER (1930), op.cit., p.886.

centrada no bonde, já que, de todo modo, este será incluído em seus planos para a cidade conectado à ferrovia subterrânea e como parte de uma rede metropolitana – subterrânea e superficial – idealizada para alcançar dois propósitos: liberar o centro da sobrecarga de veículos e aproximar os setores que habitavam nas periferias ao raio urbano. Nesse sentido, o que sugere o projeto, em sua versão inicial, é a convivência funcional dos meios de transporte cujas finalidades, em termos de mobilidade, encontravam-se inter-relacionadas, devendo andar articuladamente para terminar com o problema do trânsito e permitir uma circulação fluida na metrópole futura.

Cabe deter-se em duas questões fundamentais antes de entrar na análise mais detalhada do projeto de Brunner. A primeira relaciona-se com a reflexão e se centrará fundamentalmente na ideia original do urbanista austríaco ou no que poderia ser considerado o pré-projeto dessa rede, exposto ao público durante a mencionada conferência de 1930. Trata-se de um momento específico, favorecido, no campo da imaginação do urbanista, pelo entusiasmo inicial de sua chegada à capital sul-americana, distinto do que o levará a publicar, em 1932, seu conhecido livro “Santiago de Chile. Su estado actual y su formación futura”. Em tal obra, embora se refira à ferrovia metropolitana subterrânea, ele mesmo aponta que o cenário de ação teria mudado fundamentalmente, graças à crise de 1929, o que o obrigaria a apresentar uma versão de emergência, situando a possibilidade de sua construção em um tempo distante. A segunda questão está relacionada ao fato de o projeto de Brunner para a construção de um metrô não ter sido o primeiro a ser elaborado no Chile. Como ele mesmo reconheceria posteriormente, dois modelos prévios foram formulados por técnicos chilenos sem que tenham sido concluídos ou incluídos entre as referências do vienense, o que chama a atenção, uma vez que ele mostrou-se ser um estudioso de todos os antecedentes que pudessem proporcionar informação sobre a realidade territorial e as origens dos processos nos quais se buscava intervir.⁵⁸⁰

No projeto da futura ferrovia metropolitana, Karl Brunner, da mesma forma que Benjamín Vicuña em sua memória para a construção de uma rede de bondes de Sangue, não pensa na região central, mas sim na Grande Santiago, ou seja, na cidade expandida que incluía, além do

⁵⁸⁰ Sobre tal questão, Brunner afirma, em 1932: “Depois de ter elaborado esse anteprojeto do traçado do F.C. Metropolitano, com base em meus estudos sobre as necessidades da cidade futura, fui informado de que já há alguns anos o engenheiro Sr. Don Luis Laguardie elaborou um projeto da mesma natureza, que constituiu a primeira iniciativa em prol do futuro trânsito subterrâneo da capital e que também dentro do Departamento de Ferrovias da Direção Geral de Obras Públicas estudaram-se esses problemas com todos os detalhes. Eu não conheço – completa o urbanista vienense – esses projetos, razão pela qual faço referência somente a meus estudos pessoais, porém, gostaria de fazer constar que no desenvolvimento desses problemas sempre será preciso reconhecer a previsão e o esforço do primeiro motor dessa grande obra futura que contribuirá consideravelmente para a prosperidade da cidade”. BRUNNER (1932), op.cit., p.135-136.

centro, as comunas de Ñuñoa, Quinta Normal, San Miguel, Conchalí e Renca; setores estes onde haviam se instalado os bairros residenciais e operários através de um povoamento que avançava nas quatro direções cardeais.⁵⁸¹ Será precisamente essa cidade ampliada que chegaria nos próximos anos a um milhão de habitantes, aquela que esperava beneficiar-se com o serviço oferecido pela rede de transporte metropolitana.

Interpretando o adensamento nos setores adjacentes e a dinâmica radial dos deslocamentos de seus habitantes, sob os critérios da economia política que valorizava o tempo na lógica produtiva, Brunner afirmava: “Uma grande parte da população teria de realizar um percurso diário a seu trabalho de cerca de 10 quilômetros de distância, o que representaria uma perda de tempo muito grande nesses percursos com os meios de locomoção atuais. No futuro, o trânsito estará tão sobrecarregado que não será mais possível movimentar o público apenas em bondes”.⁵⁸² Ao estudar as necessidades de mobilização da Santiago expandida, Brunner estabelece que será justamente “o movimento diário das classes trabalhadoras e de empregados”, residentes em comunas periféricas, que determinará a intensidade da futura locomoção. Dessa forma, projeta que “apenas com a desobstrução desse tráfego” seria possível aliviar o trânsito da cidade toda.⁵⁸³

⁵⁸¹ Nesse momento, fala-se em comuna, e não distritos, já que, em 1891, havia mudado o sistema de divisão administrativa com a promulgação da *Ley de Comuna Autónoma*, que teve conotações edificadoras e também políticas. A respeito, ver: FERNÁNDEZ, Enrique. *Estado y sociedad en Chile, 1891-1931: el Estado Excluyente, la lógica estatal oligárquica y la formación de la sociedad*. Santiago: LOM, 2003.

⁵⁸² BRUNNER (1930), op.cit., p. 889.

⁵⁸³ Ibid.

Figura 32 - O centro da cidade de Santiago e as direções do movimento diário, 1930.

Fonte: “Conceptos Urbanísticos de Santiago”

Os resultados sobre a densidade da população mostrados pelo censo de 1920, seriam de serventia para que Brunner pudesse projetar o traçado da ferrovia subterrânea e as linhas do bonde. O fato de que os setores residenciais da cidade estivessem dispostos em forma de cruz seria vantajoso, pois oferecia a possibilidade de considerar linhas que teriam como ponto de cruzamento uma área próxima ao centro comercial da cidade, região onde se localizava a maioria dos destinos finais das viagens cotidianas.⁵⁸⁴ Embora o desenho definitivo tivesse de ser aprovado pelas autoridades e empresários que participavam do processo, o projeto propôs a construção de dois eixos que contribuiriam para os propósitos de articulação e descongestionamento veicular. Um Norte-Sul, seguindo a direção de algumas das ruas onde o trânsito se encontrava mais obstaculizado, podendo ser Bandera ou Ahumada, com prolongação até o Llano de Subercaseaux. O outro eixo estaria localizado na direção Leste-Oeste, avançando pela linha de Alameda. Para evitar que o cruzamento dos eixos se produzisse justamente no centro congestionado, seriam estabelecidos desvios que fariam as linhas passar pelo Barrio

⁵⁸⁴ Ibid., p.882.

Cívico, obra em construção também imaginada por Brunner e que tinha uma importância capital na projeção da presença do Estado como agente organizador da sociedade.⁵⁸⁵

A esse traçado subterrâneo se somariam as linhas de bonde que avançariam pelas diagonais até as comunas suburbanas rurais. Os bondes cumpririam duas funções nessa rede de circulação metropolitana: uma de aproximação dos passageiros, a partir de seus locais de residência, nos limites desagregados, até as estações da ferrovia subterrânea que os levaria ao centro, e outra como extensão superficial da própria linha subterrânea, ampliando, assim, seu alcance territorial. Dessa forma, o bonde via reafirmado seu papel como facilitador da expansão urbana, projetando sua utilidade na direção do futuro, na medida em que contribuía para a realização da cidade moderna e melhor equipada para direcionar os deslocamentos da população multitudinária que albergaria.

Embora o papel desse veículo como artefato produtor de mobilidade tenha sido atualizado com o uso que lhe foi atribuído na cidade expandida, também foi decretada sua desapareção do centro histórico. De fato, o objetivo era retirá-lo do raio do congestionamento, para deixar espaço para a circulação de automóveis e pedestres. Na estratégia de articulação de mobilidades para o melhoramento do trânsito, não houve concorrência entre metrô e bonde, como a que havia predominado entre este último e o ônibus, mas sim um vínculo de complementariedade entre os meios de transporte sobre trilhos, um subterrâneo e outro superficial. Assim, Brunner projetava uma solução para as duas correntes circulatórias que caracterizavam os deslocamentos da população de Santiago: a circulação nas ruas centrais e a circulação de e para a periferia.

Como eixos importantes do traçado da rede metropolitana se identificavam os terminais dos bondes nas regiões que tradicionalmente tinham sido ocupadas como paradas: A Plaza Argentina, na frente da Estação Central, e a Plaza Venezuela, nas proximidades do Rio Mapocho. A ferrovia subterrânea ascenderia à superfície nesses pontos que tinham se transformado espontaneamente em centros comerciais secundários, para aliviar o centro histórico da afluência excessiva de pedestres. Brunner reconhecia a respeito que “a importância

⁵⁸⁵ O projeto indicava que a linha Norte-Sul “poderia ser desviada entre o Congreso e o Palacio de los Tribunales para a Calle Morandé [...] a fim de poder dispor paradas nos novos espaços livres do Barrio Cívico e para evitar um aumento do trânsito de pedestres no cruzamento da Calle Bandera com a Alameda, devido a uma parada da Ferrovia Metropolitana”. BRUNNER, (1930), op.cit., p.890. O Barrio Cívico é uma das mais emblemáticas obras idealizadas por Brunner no Chile. Esteve relacionada ao interesse do governo de Ibáñez del Campo, como observou Alberto Gurovich, em “concentrar os serviços estatais para um melhor controle e coordenação administrativa, integrando ao discurso justificativo a finalidade de ‘embelezamento urbanístico’ e a oportunidade de alcançar a união viária entre o centro e os bairros do sul e sudeste da capital”. GUROVICH, Alberto. “150 años y 50 imágenes en torno a la realización del Barrio Cívico de Santiago de Chile: 1846-1996”. In MAWROMATIS, op.cit., p.44.

espacial que possuem os centros secundários e os pequenos mercados consiste em que contribuam para o descongestionamento do tráfego radial na direção do centro das cidades”.⁵⁸⁶

O austríaco sabia que a realização do plano integral, com a extensão completa do traçado, apenas poderia concretizar-se quando a cidade alcançasse as dimensões que justificassem sua construção. No entanto, a urgência do problema do trânsito não permitiria postergar completamente a obra, razão pela qual propôs um avanço parcial, considerando que a cidade estivesse preparada para tal. Propôs, então, a construção do eixo Norte-Sul, que se estenderia até o outro lado do rio, onde tomaria forma de bonde, para dividir-se em duas linhas pelas faixas nas laterais da Avenida La Paz, até bifurcar-se na Avenida Independencia e na Avenida Recoleta. Pelo Sul, chegaria até Zanjón de la Aguada para em sua superfície avançar através das linhas do bonde até San Bernardo e Puente Alto. Com a construção dessa fase preliminar do traçado, Brunner afirmava que “estariam comunicados todos os setores residenciais do futuro à ferrovia metropolitana”.⁵⁸⁷

A defasagem com que os efeitos da Grande Depressão de 1929 seriam sentidos no Chile, deram a Brunner uma margem de tempo para pensar as transformações que a Santiago que encontrou em sua chegada, deveria experimentar para transformar-se na metrópole do futuro que o governo de Ibáñez havia encomendado projetar. No entanto, as consequências da queda da Bolsa de Nova York terminariam mostrando-se presentes no país, um dos mais afetados do mundo, o que repercutiria profundamente no plano de reformas impulsionado pelo Estado, paralisando o gasto público na modernização da infraestrutura urbana. Inserido nesse contexto, Brunner se referia novamente ao projeto da ferrovia metropolitana em uma conferência no Colégio de Engenheiros do Chile, em 1931, documento compilado no já mencionado livro *Santiago de Chile. Su estado actual y su formación futura*. Nessa oportunidade, Brunner entregaria mais antecedentes técnicos da obra, mas seu pessimismo era evidente em comparação com a primeira vez que se referiu ao projeto:

Desde o início de meus estudos [...], um ano e meio se passou, a situação mudou, e o futuro parece mais obscuro. Passará muito tempo até que se possa enfocar a realização do F.C. Metropolitano de Santiago, em toda sua amplitude. Entretanto, o congestionamento do trânsito e a dificuldade de estacionamento no centro se manterão, e a execução de uma via subterrânea, que ao menos atravesse o centro, será de urgência inadiável dentro de poucos anos.⁵⁸⁸

⁵⁸⁶ BRUNNER (1930), op.cit., p.881.

⁵⁸⁷ Ibid., p.892.

⁵⁸⁸ BRUNNER (1932), op.cit., p.136.

Diante desse panorama, Brunner reafirma a importância de construir um trecho básico da ferrovia subterrânea, mais curta que a proposta no início, apenas da Alameda até Mapocho. As menções aos bondes se reduzem, aparecendo como um complemento no traçado superficial que perdia importância ao ser descartado o caráter metropolitano da rede a curto e médio prazo. Apesar de tudo, Brunner insiste na ideia de que se trata de uma solução parcial, já que “uma combinação das linhas do bonde existentes com uma fração subterrânea foi elaborada ao ser considerado um **programa de emergência** para o caso que se pense ocupar um grande número de operários em uma obra que produza benefícios diretos, com o menor gasto possível de investimentos”.⁵⁸⁹ O projeto inicial, por mais distante que pudesse parecer, deveria ser implantado algum dia caso se desejasse resolver o problema do trânsito e prover a cidade de um sistema de mobilidade que estivesse realmente de acordo com uma metrópole moderna.

Apesar do reduzido traçado de emergência, não foi possível assegurar uma renda satisfatória para a linha, o que dificultava ainda mais sua construção. Em uma entrevista realizada várias décadas mais tarde, o arquiteto e urbanista Juan Parrochia Beguin, contemporâneo de Brunner e quem realizou vários dos processos propostos pelo vienense, entre eles a construção do metrô de Santiago, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1975, afirma que o principal obstáculo ao projeto da ferrovia metropolitana havia sido a escassa densidade da população, fator que o tornava inviável no momento histórico em que foi proposto.⁵⁹⁰ Nesse sentido, a contribuição do projeto de Brunner, nas palavras de Parrochia, foi ter “criado a consciência do advento ineludível da Santiago metropolitana, promovendo – em tempos de crise, quando não se pode fazer nada, dizia Brunner – o exercício de pensar a cidade e seus projetos do futuro”.⁵⁹¹

A importância que Brunner deu à ferrovia metropolitana, apesar das dificuldades evidentes que implicava sua realização, relaciona-se tanto com o lugar que ocupava na estratégia integral para reorganizar a cidade e imaginá-la no futuro quanto com seu valor enquanto símbolo do moderno; sistema de transporte representativo das metrópoles cuja experiência Brunner conhecia de perto, assim como daquelas que inspiravam o pensamento sobre a modernização urbana no Chile.

⁵⁸⁹ Ibid, p. 140.

⁵⁹⁰ Brunner reconhecerá posteriormente que a população de Santiago se encontrava demasiado estendida e pouco concentrada, o que dificultava a construção de redes de transporte expandidas pelo custo que representavam.

⁵⁹¹ “Reencuentro con Karl Brunner y testimonio de una época. Entrevista al Arquitecto Urbanista Juan Parrochia Beguin, Premio Nacional de Urbanismo 1996”, Entrevista de María Isabel Pavez. In MAWROMATIS, op.cit., p.117

Vale a pena perguntar-se por que Brunner pensou o bonde como o veículo adequado para complementar o alcance da ferrovia subterrânea, e não em uma rede intermodal com ônibus, que se expandiam por toda a cidade com facilidade por não depender de trilhos e escolher livremente seus percursos. Como hipótese, é possível inferir que o bonde era, naquele momento, a melhor opção para alcançar um tipo específico de mobilidade, o da aproximação. Esse atributo permitia projetar os alcances do sistema metropolitano, favorecendo o princípio da articulação entre as partes da cidade organismo. Além disso, seus deslocamentos eram previsíveis, razão pela qual a sincronização e planificação do modelo era facilitada. Finalmente, a administração do bonde estava centralizada e existia uma relação de longa data entre as empresas que o exploravam e o governo da cidade, ao qual já havia sido manifestada a intenção de realocar o traçado para descongestionar o trânsito nas ruas do centro.⁵⁹² Nesse sentido, é possível pensar que a mudança na forma em que a empresa explorou o serviço do transporte público sobre trilhos desde meados da década de 1920, mostrando maior interesse por manter boas relações com as autoridades, assim como com o público, legitimou a preferência do bonde sobre o ônibus no cenário local, antecedente que pode ter sido considerado na escala da análise de Brunner.⁵⁹³

É possível ressaltar que, após a assinatura do contrato de 1925, com o qual se resolveria a maioria das desavenças pendentes entre o município e a empresa, a opinião pública sobre o bonde melhorou consideravelmente. Em 1930, a imprensa informava a respeito da circulação de 30 novos carros pela cidade, acontecimento que o prefeito se Santiago não duvidou em destacar como uma iniciativa extraordinária, um vez que favorecia a “melhora de um dos principais serviços locais, como é o bonde”, ressaltando sua contribuição ao bem público: “Calculou-se que, com esse aumento na quantidade de bondes da cidade, o problema da movimentação dos passageiros no raio urbano será em grande parte resolvido, evitando-se os inconvenientes dos grandes congestionamentos dos carros e as esperas excessivas pela escassez de bondes em algumas linhas”.⁵⁹⁴ No final desse mesmo ano, *El Mercurio*, fazendo referência ao serviço de bondes de Santiago reconhece os esforços da empresa nessa direção, incentivando-a a seguir melhorando o serviço e também a expandi-lo em benefício do trânsito da cidade:

O público pôde perceber, nos últimos meses, um determinado empenho da Empresa de Tracción y Alumbrado de Santiago em melhorar o serviço [...]

⁵⁹² Em 1930, chegaria ao país um perito estadunidense contratado pela direção da empresa para fazer um estudo sobre o impacto do bonde no trânsito público, além de sugerir mudanças de percurso em função das recomendações da autoridade e dos usuários do serviço.

⁵⁹³ Essa mudança de atitude tem relação direta com a competição que se travava entre bondes e ônibus, nas ruas e nas páginas da imprensa, pela hegemonia do mercado do transporte público da capital chilena.

⁵⁹⁴ *La Nación*. In: Boletín Municipal 6.10.1930.

Ressaltamos especialmente o aumento dos bondes nos horários de maior movimentação, medida que resolve o problema de uma cidade que tem um movimento muito intenso entre as 11 e 13 horas e entre as 19 e 21 horas para diminuir muito em outros momentos do dia e da noite [...] Santiago necessita que se multipliquem os bondes bons, que sejam retirados os muito velhos, que ainda existem em algumas linhas, que se ajuste o serviço noturno nos bairros em que este se justifique; que os horários sigam sendo objeto de estudo cuidadoso, como sabemos que o são na atualidade [...] No momento, devemos reconhecer que a opinião pública realizou uma apreciável evolução em seus sentimentos e juízos a respeito da Empresa.⁵⁹⁵

Do mesmo modo, o bonde possuía características técnicas que o faziam superior ao ser comparado ao ônibus, já que ocupava menos espaço na rua por passageiro transportado que seu concorrente. Em 1934, os bondes transportavam quase 190.000.000 de passageiros por ano, enquanto os ônibus levavam aproximadamente 110.000.000 deles. Esses sistemas percorriam praticamente a mesma quantidade de quilômetros de vias – os bondes, 410 km e os ônibus, 400 km – dos quais 75% foram de percursos comuns entre ambos veículos.⁵⁹⁶

Fatores políticos e técnicos foram considerados para incluir o bonde em um sistema metropolitano que se direcionava ao futuro através do planejamento da cidade moderna; atributos que contribuíram para confrontar o imaginário negativo que, influenciado pelas lógicas do mercado, condenava esse veículo à desapareição por ser um artefato que já não respondia às supostas exigências da sociedade urbana. Será a conexão do bonde com uma nova tecnologia, como era a ferrovia subterrânea, o que permitiria sua sobrevivência e atualizaria sua contribuição como meio de transporte público na imaginação urbana sobre a capital chilena.

3.8 O bonde e sua sobrevivência na esfera pública

Patricio Gross observou a respeito do impacto da figura de Brunner no Chile que “seu trabalho foi ampliando-se notoriamente à medida que se verificavam seus êxitos. Iniciado no âmbito municipal, expandiu-se à Universidade, aos ministérios; dos projetos pontuais de transformação, acabou abarcando toda a cidade”.⁵⁹⁷ Ao imaginar a metrópole moderna articulada por um espaço de circulação dinâmico, no qual convergiam distintos interesses e sujeitos da sociedade, o vienense havia contribuído também para revitalizar a preocupação pelo

⁵⁹⁵ *El Mercurio*. In Boletín Municipal, 30.12.1930.

⁵⁹⁶ “El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago”, *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Septiembre-Octubre de 1935.

⁵⁹⁷ GROSS (1991), op.cit., p.33.

urbano na esfera pública, em um período onde esta se transformava radicalmente, produto das consequências da modernização, gerando, assim, a possibilidade de que os atores da sociedade pudessem intervir em assuntos dos quais em algum momento foram privados – como eram as condições de viagem, a convivência cotidiana com o trânsito etc. – e que passaram a ser propostos como questões de interesse geral. Dessa forma, as vicissitudes da capital chilena transformaram-se em uma oportunidade para que se pudesse expressar opiniões diversas por meio da plataforma oferecida pela imprensa.⁵⁹⁸ Embora fosse possível observar esse processo a partir do fim do século XIX, na ocasião da primeira estadia do urbanista austríaco, o interesse pelo futuro da cidade e pelo papel do bonde como possibilitador de uma melhor experiência de mobilidade urbana, tornou-se especialmente claro.

A linguagem do urbanismo científico que Brunner havia levado consigo no Chile, seria rapidamente difundida por diversas plataformas onde se discutiam os problemas de Santiago e suas possíveis soluções. Suas conferências acadêmicas foram publicadas no *Boletín Municipal*, e, na imprensa, as notícias de seus encontros com autoridades locais para o planejamento da cidade futura fizeram-se habituais. Nos jornais, repetiam-se as reportagens que faziam referência à organização racional do espaço, à construção de vias diagonais, à liberação de vias de trânsito, ao alargamento de artérias, manifestando, de maneira cada vez mais clara, as opiniões de diversos interlocutores que, paralelamente à perda da viabilidade do projeto de Brunner para uma rede de transporte metropolitana, esboçavam estratégias que buscariam descongestionar a cidade, reafirmando a utilidade do bonde como ferramenta no momento presente. Dessa forma, ao planejamento centralizado, dirigido pelo Estado e projetado pelo urbanista em favor da cidade do provir, somaram-se interpretações não acadêmicas que simplificavam as soluções possíveis para a urgência do caos viário de Santiago.

No início da década de 1930, e apesar da popularidade que os veículos automotores haviam conquistado como alternativa para a locomoção coletiva, o bonde manteve sua importância e, inclusive, viu-se revitalizado como artefato de mobilidade. Longe de diminuir sua importância, a opinião pública o colocou ao centro de propostas para reorganizar o trânsito e melhorar as condições de habitabilidade da cidade, considerando-o um agente relevante, que, embora fosse preciso ser supervisionado e aperfeiçoado para que contribuísse com os desafios da

⁵⁹⁸ Seguimos Jürgen Habermas em sua definição de esfera pública como espaço de discussão com implicações políticas. HABERMAS, Jürgen. *Historia y crítica de la opinión pública: la transformación estructural de la vida pública*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981. Sobre as transformações da esfera pública no contexto de modernização a partir do estudo do bonde, LEIDENBERGER, op.cit.

metropolização, mantinha seu lugar hegemônico entre os meios de transporte coletivos que existiam na cidade.

A imprensa utilizou sua tribuna para referir-se à situação do trânsito, propondo diversas medidas que permitissem pensar, a curto prazo, e considerando os interesses da população, soluções práticas ao caos viário. Aproveitando a boa disposição que a Compañía de Tracción Eléctrica havia mostrado em colaborar com a autoridade nesse tema, a imprensa enfatizou a importância de modificar os percursos dos bondes, seja corrigindo seu traçado ferroviário, unindo percursos, ou criando novas linhas que abastecessem os bairros de operários e de classe média, localizados nos subúrbios da capital.

O *Diario Ilustrado*, dirigindo-se à gerência da empresa no fim de 1930, apontava a necessidade de construir linhas transversais entre pontos de grande afluência de passageiros que não dispunham de vias diretas, como era o eixo Alameda-Mapocho. Para exemplificar a importância da medida, a publicação observava: “Com a falta de linhas transversais, uma pessoa que vive na parte central da Alameda [...], para locomover-se ao bairro de Mapocho, precisa dar uma volta enorme pela Estação ou pela Plaza de Armas [...], com sua conseguinte perda de tempo”.⁵⁹⁹ A solução, propunha o diário, era simples e econômica, construir linhas que, aproveitando as vias existentes por meio de conexões, avançassem de maneira contínua para unir os destinos mais concorridos com as avenidas principais da cidade. Sugeriu, além disso, escolher ruas largas para a construção das linhas que facilitariam esse tipo de percurso, como eram Brasil e Cumming, ambas localizadas no setor oeste da cidade. O benefício que essa medida proporcionaria seria imenso, se comparado ao baixo custo de sua implementação. Justificando a proposta em função de uma economia de tráfego coerente com as necessidades da vida na cidade, o jornal afirmava: “essas linhas teriam um movimento enorme de passageiros e trariam, ao mesmo tempo, um grande benefício para uma parte considerável da população”.⁶⁰⁰ A disponibilidade de percursos transversais contribuiria, igualmente, para descongestionar a cidade, já que estes evitariam a passagem obrigatória dos carros do bonde pelo centro comercial, cuja saturação veicular, segundo indicava uma reportagem dedicada aos problemas urbanos, “já não admitia medidas paliativas, mas sim soluções radicais”.⁶⁰¹

Recomendava-se, do mesmo modo, a “organização racional das linhas de bonde” como ocorria em “Buenos Aires, Nova York e outras grandes cidades de grande amplitude e forma regular:

⁵⁹⁹ *El Diario Ilustrado*. In Boletín Municipal 1.12.1930.

⁶⁰⁰ *Ibid.*

⁶⁰¹ *El Diario Ilustrado*. In Boletín Municipal, 22.12.1930.

um sistema de linhas longitudinais, e outro, tão completo como o anterior, de linhas transversais, que permitam o trânsito expresso em todas as direções, sem sobrecarregar o centro”.⁶⁰² As referências a essas cidades pelas semelhanças morfológicas que apresentavam com Santiago foram constantes, o que fez com que fossem tomadas como exemplos para a modernização da circulação na capital chilena. A propósito do modelo observado nas metrópoles mencionadas, *El Diario Ilustrado* observava em 1931:

O único meio racional para tal [o descongestionamento] é adotar a mesma distribuição de bondes estabelecida, desde tempos imemoriais, pelas grandes metrópoles de plano semelhante ao nosso, como são Nova York e Buenos Aires.

O tabuleiro de xadrez característico das cidades americanas facilita a distribuição do movimento de bondes em linhas longitudinais e transversais, alternando a ida e a volta.

[...]

A solução definitiva, aquela que deveria ser adotada, sem dúvidas, de forma corajosa, antes que as circunstâncias a imponham de forma pressurosa, é a adoção do sistema de Nova York e Buenos Aires: linhas longitudinais que percorram a cidade do extremo leste, em Los Leones e Ñuñoa, até o limite oeste, em Chuchunco, Lourdes, Yungay; linhas transversais que, cruzando a Alameda e o Mapocho, cheguem dos confins do sul até os subúrbios do norte [...] Sem essa mudança, nosso centro formará, dentro de pouco tempo, um verdadeiro nó górdio, no qual todo o movimento da cidade ficará paralisado”.⁶⁰³

Uma das principais contribuições significativas da imprensa santiaguina, no contexto da efervescência pela tomada de consciência da “explosão urbana” e suas derivações, “o problema do trânsito” e o “problema da viabilidade”, foi ter dado voz aos usuários, que confirmavam, através de suas opiniões, a importância que ainda tinha o bonde como principal meio de transporte público da capital chilena.

Entre março e abril de 1931, o diário *El Mercurio* realizou uma pesquisa dirigida aos moradores de Santiago para que estes dessem seu parecer sobre as futuras mudanças que se pensava incorporar nos percursos dos bondes. A iniciativa convidava quem utilizava esse meio de transporte a enviar suas propostas por via escrita para, em seguida, difundi-las nas páginas do

⁶⁰² Reivindicando as vias diagonais, um dos elementos que o pensamento urbano mais havia difundido no Chile, o jornal completa: “Atualmente, a cidade de Santiago carece quase que em absoluto de linhas transversais, o que faz impossível a movimentação cômoda e expressa de norte a sul, no setor central, e de leste a oeste, nos bairros de ultra Mapocho e ultra Alameda. As linhas da ferrovia urbana foram se estendendo na direção de maior trânsito, tendo sido considerado apenas o negócio das empresas, e não o bom serviço ao público. Felizmente, a atual demonstrou um critério mais amplo. E estamos seguros de que seus altos funcionários, vindos dos Estados Unidos, influenciarão em que seja adotada, em toda sua extensão, a norma seguida em tal país por todas as empresas que servem ao público: a de que o melhor negócio é deixar este último sempre satisfeito”, *Ibid.*

⁶⁰³ *El Diario Ilustrado*. In Boletín Municipal, 13.4.1931.

jornal. O prefeito havia manifestado interesse pelos resultados, dando a entender que os consideraria em suas negociações futuras com a companhia, com o objetivo de que as necessidades mais urgentes dos usuários recebessem a atenção merecida. O *Boletín Municipal*, órgão do município de Santiago, reproduziria as opiniões do público por considerá-las, segundo se mencionava, “de interesse geral”.

A ideia do jornal obteve muito êxito, tendo chegado a suas redações centenas de recomendações. *El Mercurio* dedicou uma seção que era apresentada nos seguintes termos: “A pesquisa promovida pelo *El Mercurio*, com o intuito de que o próprio público expressasse suas opiniões sobre as projetadas fusões das linhas de bonde e mostrasse as aspirações que beneficiariam os bairros em que viviam, despertou intenso interesse em todos os circuitos”.⁶⁰⁴ As respostas foram tão numerosas que precisaram ser agrupadas tematicamente, de acordo com o tipo de melhorias solicitadas, caso contrário, teria sido impossível, segundo reconhecia o próprio jornal, divulgar todas elas. Os nomes e pseudônimos daqueles que enviaram suas observações dão indícios de um amplo leque social, representativo da diversidade de sujeitos que habitavam a cidade. Isso é possível ser visto nas assinaturas de diferentes tipos, entre as quais se encontravam: “operário”, “empregados”, “vizinho”, “mãe”, “pai de família”, “passageiro de segunda classe”, “proprietário”, “sócio de clube”, “estudante universitário”.

O propósito de receber solicitações que orientavam a redefinição dos percursos do bonde foi amplamente superado ao serem diversificados os tópicos levantados pelos usuários. O jornal *El Mercurio* resumiu as solicitações, uma vez terminado o processo, apontando que, como resultado de um “movimento de opinião”, “movimento que pode estabelecer um belo precedente”, era possível reconhecer entre as exigências dos passageiros: a fusão de linhas; criação de novos percursos; prolongação de percursos já existentes; instalação de via dupla em algumas ruas; reposição de trajetos suprimidos; instalação do serviço noturno em todas as linhas de hora em hora; reincorporação do serviço na saída dos teatros; reforma do trânsito nos terminais de bondes (Plaza Argentina); supressão dos carros acoplados por conta dos acidentes em que se envolviam; implementação dos sistemas de boletos de conexão para não ser preciso pagar mais de uma passagem por utilizar vários itinerários, quando não existisse linha direta; implantação de um sistema de bilhetes mensais ou semanais; troca de equipamentos em mau estado que se encontravam em circulação; estabelecimento de número limitado de passageiros

⁶⁰⁴ *El Mercurio*. In *Boletín Municipal*, 18.4.1931.

por carro; exigência de “cultura” ao pessoal do serviço; suspensão da circulação de bondes no centro da cidade.⁶⁰⁵

Nas solicitações dos passageiros esteve latente a consciência de que seu parecer era importante para a empresa, já que, da atenção que esta lhe prestasse, dependeria seu êxito diante da concorrência: os ônibus. Essa era, de algum modo, uma moeda de troca aos custos que as transformações no serviço de bondes implicariam: investir, ainda que moderadamente, para dar melhores condições aos usuários e, assim, evitar que estes optassem pelos veículos automotores.⁶⁰⁶ Sem deixar de reconhecer os problemas do serviço, os passageiros expressaram uma proximidade com o bonde tendo em vista o reconhecimento geral de dois atributos: a passagem de segunda classe era a opção mais barata, acessível para operários e empregados, e prestava um serviço mais cômodo que os ônibus.

Há opiniões que, embora fossem minoritárias e, pela mesma razão, não tenham entrado no resumo feito pelo jornal *El Mercurio*, mostravam-se extremamente interessantes por exibir um olhar lúcido sobre a importância do transporte público e sua utilidade para a sociedade, distanciando-se dos lugares comuns difundidos pelo discurso do urbanismo moderno. Assim, um remetente que se identificava como “um sócio do Club de la Unión”, apontava, a propósito do congestionamento veicular, problema central da agenda de regulação sobre o centro da cidade, que a única maneira de o eliminar seria restringindo o estacionamento de automóveis nas ruas. Acrescentava que os bondes “transportam milhares de passageiros, enquanto os automóveis particulares e de aluguel, relativamente poucos; os primeiros devem ter preferência”. Criticava, além disso, contra a opinião geral, a política de ceder espaço para o estacionamento de veículos privados, responsáveis pela obstrução do trânsito: “se não fosse pelos automóveis estacionados nas beiradas da pista, ônibus e bondes circulariam com mais rapidez, economizando tempo, que é dinheiro para as centenas de milhares de pessoas que não podem se dar ao luxo de manter um automóvel”.⁶⁰⁷

⁶⁰⁵ *El Mercurio*. In Boletín Municipal, 24.4.1931.

⁶⁰⁶ Um exemplo claro e didático é apresentado pela reflexão de um usuário a favor de um sistema de bilhetes mensais ou semanais: “que existe em quase todas as metrópoles do mundo. É o caso de Valparaíso, Berlim, Buenos Aires etc. Obviamente, o passageiro que frequenta o bonde ou, de forma indiferenciada, o ônibus se veria obrigado, pelas garantias que oferece esse tipo de bilhete, a pegar o bonde [...] Exemplo: o que escreve esta carta é pai de quatro filhos: dois profissionais e dois estudantes, que fazem quatro viagens diárias em dois bondes, ou seja, oito viagens [...] É preciso acrescentar as viagens que devemos fazer os de casa. Aproximadamente 5 viagens, ou seja, 25 viagens diárias em toda a família, que são feitas em bonde ou ônibus, indistintamente. Total: \$5 diários. Se a empresa de bondes estabelecesse o sistema de bilhetes mensais, faria com que se deduzisse dos ônibus todas essas viagens, gerando, assim, dois benefícios: a Empresa seria favorecida, pois contaria seguramente com esse número de passageiros, e o público também se beneficiaria, já que teria melhor serviço a menor custo”. *El Mercurio*. In: Boletín Municipal, 22.4.1931.

⁶⁰⁷ *El Mercurio*. In Boletín Municipal, 22.4.1931.

O resumo proposto por *El Mercurio* pode ser complementado com aspectos observados no conteúdo das opiniões, que dão conta da relação entre as demandas por um melhor serviço de locomoção pública e a identidade dos signatários. Os moradores de bairros localizados nos subúrbios reclamavam da situação de abandono em que se encontravam, especialmente aqueles das regiões mais populares, que se diferenciavam dos da classe média, instalados na zona leste da capital. A Comuna de Quinta Normal, um dos bairros “mais abandonados pelas autoridades, certamente por ser o mais populoso e industrial da cidade”, nas palavras de quatro habitantes, necessitava urgentemente de conexão com o centro e com o setor de Mapocho.⁶⁰⁸ Os passageiros dessa região alegavam ter menos acesso aos serviços urbanos que outros municípios. Assim, ressaltava-se que essa populosa comuna, que possuía 3.000 habitantes a mais que Providencia, a qual dispunha de diversas facilidades, estava composta em 95% por população operária. Providencia contava, por outro lado, com “três bons serviços de bonde e uma porcentagem de 20% de habitantes operários, os demais são pessoas abastadas que, em sua maioria, possui automóvel”.⁶⁰⁹

Diversos passageiros de classe média, por sua vez, reconheceram pagar a tarifa de segunda classe, diferenciando-se dos setores operários mais por questões culturais que por disponibilidade de recursos para gastar na locomoção. Um usuário que se identificava como “passageiro de segunda classe” exigia que todos os percursos tivessem vagões com tarifa reduzida, já que se o público

acode a esses bondes é porque seus serviços lhe são necessários; portanto, longe de serem suprimidos, devem ser aumentados. Seu maior número evitaria a aglomeração de passageiros, única causa de perigo que apresentam. Sua supressão – apontava a carta – prejudicaria não necessariamente a classe operária, mas também a nunca lembrada classe média, que está composta por empregados que ganham um salário miserável e que precisam manter um lar composto por esposa e filhos. Um jovem ocupado em uma importante casa comercial, que ganha 500 pesos mensais, deve manter certa decência e ocupar uma casinha decente. Porém, se esse jovem deve fazer quatro viagens diárias de bonde, se suprimidas as de segunda classe, esse gasto se duplica.⁶¹⁰

Os setores operários, por sua vez, ainda que não apareçam tão representados nessa pesquisa como os empregados, já haviam se manifestado anteriormente na imprensa a respeito da relevância que o bonde possuía para eles, que se consideravam o estrato social mais beneficiado

⁶⁰⁸ *El Mercurio*. In: Boletín Municipal, 21.4.1931.

⁶⁰⁹ *El Mercurio*. In: Boletín Municipal, 23.4.1931.

⁶¹⁰ *El Mercurio*. In: Boletín Municipal, 21.4.1931.

por esse veículo.⁶¹¹ A conjuntura da discussão pelo problema do trânsito foi particularmente incitadora do posicionamento a favor do transporte sobre trilhos, este que havia sido considerado desde suas origens o mais democrático de todos. Em 1930, o diário *La Nación* apresentava um estudo elaborado pelo Consejo Social Obrero [Conselho Social Operário] ao presidente da comissão organizadora do Segundo Congreso Nacional de Alcades [Segundo Congresso Nacional de Prefeitos] onde lhe manifestava seu interesse em “fazer um pequeno esboço acerca do complicado problema de trânsito”, no qual, ao mesmo tempo que se referia aos antecedentes e fazia uma defesa pública dos motoristas, evidenciava o apreço do povo pelo bonde em seu cotidiano circular pelas “verdadeiras artérias de ebulição humana” que eram as ruas de Santiago. Por meio de um exercício que contrapunha as características dos distintos meios de transporte disponíveis na capital, a central operária dizia a respeito do bonde: “é um elemento de importância dentro da cidade e constitui um fator de valia para o comércio e para a indústria e uma vantagem indiscutível de locomoção para todas aquelas pessoas a quem a fortuna não lhes concedeu maiores comodidades”.⁶¹² No entanto, também visibilizava a variável que finalmente inclinaria a balança em favor de sua queda durante as décadas seguintes. Embora o bonde fosse o meio de transporte mais acessível, cômodo e presente no imaginário urbano da população, tal como corroboraram as opiniões dos passageiros que participaram na pesquisa recém mencionada, o principal atributo de seu concorrente direto, o ônibus, era imprescindível na cidade massificada: a rapidez.

Quem nunca se viu obrigado em algum momento de sua existência pela premente necessidade de uma missão em que estivesse em jogo a vida de uma pessoa, a saúde de um doente etc., e sua primeira preocupação tenha sido a de utilizar os serviços motorizados, suplicando a seu motorista a máxima velocidade?

Quantas pessoas não terão feito viagens rápidas, para locomoverem-se às estações contando os minutos, a fim de chegarem a tempo e não perderem o trem?

É lógico e de senso comum, então, que aceitemos as velocidades dos veículos motorizados para as ocasiões convenientes?⁶¹³

O fato de que o bonde tenha sido a ferramenta escolhida pelo urbanismo para dar à metrópole moderna um sistema de mobilidade articulado, ou que a população da cidade o tenha considerado imprescindível e superior ao seu concorrente, não foi definitivamente suficiente

⁶¹¹ Sobre esse tema, mostra-se ilustradora a crítica feita por organizações operárias católicas ao aumento das tarifas do bonde em 1922. Mais informações em: *Contribución al Pueblo de \$450.000.000 o Alza de las tarifas tranviarias. Defensa que hacen las asociaciones obreras católicas*. Santiago: Imprenta Chile, 1922.

⁶¹² *La Nación*. In Boletín Municipal, 19.11.1930.

⁶¹³ Ibid.

para que, no futuro, se assegurasse seu predomínio como meio de transporte público. O ônibus, nesse sentido, não se impôs por suas qualidades subjetivas. Não existiu um imaginário cultural em torno a sua entrada no mercado da locomoção pública que o avalizasse, mas foram as diferenças na administração do transporte sobre trilhos que lhe deram a oportunidade de chegar para ficar. O potencial tecnológico dos veículos de combustão interna, assim como os novos interesses econômicos após o surgimento da indústria dos automotores, serão fatores importantes para compreender sua consolidação no mercado latino-americano. No entanto, esses são antecedentes que correspondem a uma fase que não está contemplada nessa pesquisa, razão pela qual apenas foram anunciados. Por ora, é possível apontar que os problemas na gestão comercial do sistema de bondes, responsáveis por abrir as portas para seu concorrente, seriam atualizados após acabar a “lua de mel” entre a empresa, a autoridade e a população representada pela assinatura do contrato de 1925. Seria iniciada, então, uma nova fase de tensões que teria sua expressão mais completa na declaração que o município realizaria, em 1934, no Congresso Nacional, solicitando oficialmente a nacionalização das indústrias produtoras de energia elétrica, serviços de bonde e iluminação.⁶¹⁴ Tal declaração constituiu um precedente direto da fase de administração estatal do bonde sob a promessa – novamente – de modernizar o sistema e fazê-lo sobreviver; antecedente também que remete a uma próxima fase no horizonte dessa pesquisa.

⁶¹⁴ Boletín Municipal, 4.7.1934.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A civilização humana é, em síntese, um conjunto de ideias superiores ancoradas no tempo. A maneira em que os objetos derivados da realização das ideias se compõem existe no espaço e no tempo. Possui duração temporal e espacial.

Devido a isso, as coisas e os objetos continuam existindo, mesmo depois de desaparecidas as condições espirituais que os fizeram surgir.

Existe, no entanto, uma contínua relação de vanguarda entre as ideias, em função do tempo, e os objetos, em função do espaço. Produz-se, do mesmo modo, o fenômeno da sobrevivência da matéria em relação a determinada ideia. E os objetos que permanecem no espaço, uma vez transcorridos os pensamentos que lhe deram origem, formam posteriormente verdadeiros obstáculos materiais para a execução de obras que sintetizem ideias atuais ou novas, reduzindo também o grau de eficiência do intelecto coletivo.⁶¹⁵

No fim de 1930, a revista *Comuna y hogar* publicava em suas páginas um artigo do arquiteto ucraniano, desenhista e tipógrafo radicado na Argentina, Wladimiro Constantinovsky, mais conhecido como Wladimiro Acosta. O texto intitulado “Notas de vaga filosofia sobre la ciudad en función de nuestro tiempo”, de onde foi retirada a citação inserida a modo de apresentação dessas breves considerações finais, sintetiza a perspectiva de análise que se quis incluir como cenário dessa pesquisa: o lugar que ocupam os objetos entre as ideias que lhes deram origem e o horizonte espaço-temporal onde interagiram com a sociedade. A partir dos argumentos presentes nesta tese, tal perspectiva se traduziu no estudo do bonde como produto das manifestações materiais e discursivas da ideologia do progresso na sociedade urbana do Chile, durante o período que vai de meados do século XIX ao início do século XX.

A relação entre o plano das ideias e o dos objetos, como bem infere Constantinovsky, é inteligível, isto é, histórica. Os significados do bonde foram, por isso, interpretados historicamente no contexto da modernização urbana engatilhada pelas mudanças introduzidas pela experiência da modernidade, após esta se expandir pela América Latina. Significados do artefato, que em termos mais amplos, remetem à sua primeira função como dispositivo de mobilidade, principal imperativo da modernidade capitalista. Função atribuída, mas também reinterpretada, na medida em que, ao se tratar de um objeto utilizado em um lugar e tempo específicos, foi ressignificado em relação aos atributos que fizeram com que fosse reconhecido como ferramenta para enfrentar as necessidades objetivas ou subjetivas surgidas no seio da

⁶¹⁵ CONSTANTINOVSKY, Wladimiro. “Notas de vaga filosofía sobre la ciudad en función de nuestro tiempo”, *Comuna y Hogar*, Nº18, diciembre de 1930.

sociedade. É nesse sentido que se pensou o bonde como um objeto mediador entre o plano das ideias, do tempo e do espaço.

O exercício de analisar historicamente esse veículo como um artefato mediador, implicou transitar por diversos processos em seu desenvolvimento como meio de transporte público, entre os quais se encontram, conforme se analisou nos respectivos capítulos, a implementação de dinâmicas reprodutivas do capital para a mercantilização da mobilidade urbana; a transferência e aplicação de novas tecnologias e infraestrutura; a produção de modelos realizada pelos planejadores urbanos com o objetivo de fomentar e organizar a circulação na capital chilena. Âmbitos nos quais predominam diferentes linguagens e que, embora revelem generalidades do período, também dão conta de tensões específicas nas quais o tema do controle e acesso à mobilidade foi fundamental.

Da mesma forma, para entender a função mediadora do bonde, foi importante reconhecer o processo através do qual o artefato difundiu as ideias operantes no tempo e no espaço específico em que interveio. A circulação foi, nesse sentido, uma dimensão relevante, encontrando-se presente ao longo da estrutura da tese para fazer referência aos fluxos de ativos, saberes, tecnologias e instrumentos do pensamento sobre a cidade. Correntes irregulares, mas constantes, que explicam como o desenvolvimento do transporte público no Chile fez parte de um circuito maior, diretamente relacionado às transformações experimentadas pelo sistema mundo.

Assim, um outro aspecto contemplado pela tese foi o uso de distintas escalas de análise que recuperavam elementos morfológicos, políticos, econômicos e culturais do cenário sócio-temporal no qual o bonde se constituiu como vetor de mobilidade. Desse modo, buscou-se exercitar o olhar holístico necessário na perspectiva das mobilidades, onde, ainda que haja uma preocupação por aspectos específicos da sociedade local, estes são considerados como parte de um cenário global que estabelece, finalmente, o compasso das mudanças irradiadas dos centros geopolíticos.

Embora esta estratégia não tenha sido sempre explicitada, em ocasiões em que se fez mais evidente, como foi o caso do paralelo estabelecido entre o bonde na cidade ampliada e a ferrovia numa escala territorial regional, dando conta dos destinos entrelaçados desses veículos, o que justifica as menções a processos comuns no início de cada capítulo. O mesmo ocorre quando se analisa a centralidade do transporte público na postura adotada pela autoridade local frente a um conflito global como foi a Primeira Guerra Mundial ou a transferência e adaptação de projetos urbanísticos das metrópoles do norte ocidental à capital chilena.

Constantinovsy, graças a sua formação profissional, canaliza seu interesse por objetos da arquitetura, “os mais duradouros” entre os frutos da civilização, segundo afirma, por terem em “si mesmos um sentido estático”.⁶¹⁶ O estático, o inanimado, ainda que em um nível secundário, surgiu no interior da tese como condição de possibilidade para o funcionamento do bonde, tanto na infraestrutura ferroviária que permitiu seu trânsito, quanto nas construções que deram trajetória aos itinerários – praças, estações, mercados. Essas obras, por serem representativas de uma dimensão ambivalente de mobilidade – como foi a necessária imobilidade responsável por dar suporte ao deslocamento – merecem, sem dúvida, mais atenção em fases futuras da pesquisa.

O bonde foi, sobretudo, um objeto móvel, ainda que não por isso efêmero, já que fez parte da paisagem urbana durante bastante tempo. Apesar de tudo, acabaria desaparecendo quatro décadas após o período englobado nessa pesquisa, talvez como consequência irremediável de seu próprio caráter dinâmico, pois sua passagem já não deixava o rastro da latência das ideias que lhe atribuíram sentido como dispositivo de mobilidade ou, simplesmente, porque deixou de ser funcional para o mercado de necessidades. Deixar tais possibilidades em aberto é uma das “dívidas” da pesquisa e relaciona-se ao fato de que a resposta definitiva não se encontre no período analisado, mas sim em anos posteriores, quando se realizará sua estatização e retirada definitiva das ruas da cidade. Como foi visto no terceiro capítulo, o bonde, durante os anos estudados, esteve vigente e foi o mais utilizado dos meios de transporte público. Apesar de suas deficiências, foi valorizado tanto na imaginação urbana quanto no imaginário da população, que, em sua maioria, seguia considerando-o um veículo mais adequado a suas prioridades em termos de locomoção coletiva, por ser confortável e barato.

Apesar da dificuldade que implica estabelecer critérios concretos para o fim da era do bonde, é possível reafirmar que foi por volta de meados dos anos 30 que seu declínio começaria a se manifestar, produto das consequências que a entrada de novas tecnologias, como os veículos automotores, teriam no mercado, assim como das deficiências incorrigíveis na administração comercial do serviço e da imposição de uma nova necessidade: o aumento da velocidade nos deslocamentos como única forma de incorporar-se ao ritmo cada vez mais vertiginoso da vida na cidade.

Além da desaparecimento do bonde no último quarto século XX, seu rastro subsistiu na literatura, na crônica da cidade, nos imaginários da Santiago antiga, nas marcas de seus trilhos que

⁶¹⁶ Ibidem.

resistem ao peso do asfalto e afloram para recordar que houve, no passado, outras formas de mover-se pela cidade. É possível observar, ainda, que há alguns anos autores como María Beatriz de Castro começaram a anunciar o “retorno do bonde”, não como relíquia patrimonial ou veículo excêntrico para turistas, mas sim como meio de transporte que incorporará os últimos avanços da tecnologia para a mobilidade do futuro, limpa, sincronizada, interconectada, acessível.⁶¹⁷ Atributos que não são novos; pelo contrário, estiveram presentes na agenda pública, conforme mostraram as evidências documentais, desde meados do século XIX.

O avanço dos bondes na Europa, especialmente na França, Alemanha, Espanha e Itália demonstram experiências exitosas, que novamente iluminam os técnicos latino-americanos para pensar na possibilidade de construir linhas de transporte sobre trilhos que cumpram funções paralelas aos serviços de metrô e ônibus. O bonde, assim, retorna como promessa, e suas características, mais do que nunca, parecem necessárias para solucionar o trânsito sufocante de cidades que privilegiaram o transporte individual. No Chile, atualmente, aguarda-se a construção de um bonde na comuna de Las Condes, estimulado pelo modelo implantado em cidades como Zaragoza e Valência. Apesar de se tratar de uma comuna considerada no projeto de extensão das linhas de metrô, o que permitirá ver aumentada sua infraestrutura para transporte público, deseja um bonde e pode aspirar por ele por tratar-se de um distrito rico. No entanto, essa não é, em absoluto, a realidade das comunas mais povoadas da capital chilena, nas quais os problemas de mobilidade, especialmente os transtornos e seus efeitos na vida cotidiana de seus habitantes são hoje, mais do que nunca, um tema significativo.

Será preciso esperar os acontecimentos para ver se as evidências do passado tiveram efeitos nas formas de organizar a circulação na sociedade urbana contemporânea e se o bonde continuará encapsulando discursos, sendo revitalizado como maquinário da modernidade e instrumento de uma nova fase de modernização. Por enquanto, a importância desse meio de transporte público, como produtor de mobilidade na capital chilena, fica registrada nas páginas que aqui se finalizam.

⁶¹⁷ DE CASTRO, María Beatriz. *O bonde na cidade. Transportes públicos y desenvolvimento urbano*. São Paulo: Annablume, 2007.

REFERENCIAS

FONTES PRIMÁRIAS

Planos e mapas:

ANSART, Ernesto. *Plano de Santiago*, 1875.

BOLAÑO, Nicanor. *Mapa de Santiago*, 1895.

PISSI, Amado. *Plano topográfico y geológico de la Provincia de Santiago*, 1857.

Documentos disponíveis na Biblioteca Nacional de Chile e no Ibero-American Institute (IAI)

ACTAS de la Municipalidad de Santiago, 1896-1900.

BREVE Exposición de los Antecedentes del Ferrocarril Urbano de Santiago que se propone construir don Enrique Meiggs. Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1865.

BRUNNER, Karl. “Problemas actuales de urbanización”. Conferencias dadas en el Salón de Honor de la Universidad de Chile los días 29 de octubre y 14 de noviembre de 1929.

BRUNNER, Karl. *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. Santiago: Imprenta La Tracción, 1932.

CALCUTTA Tramways Act, 1880 Complete Act - Bare Act, <https://www.legalcrysal.com/act/137565/calcutta-tramways-act-1880-complete-act>

CASANOVA, Carlos. *Municipalización de servicios públicos*. Memoria para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, Santiago, 1914.

CASTILLO, V. *El Festivo*. Primer cuaderno de poesías populares. Santiago, 1900.

CHILIAN Electric Tramway & Light Co. *Documentos*. Santiago: Imprenta Barcelona, 1899.

CHILIAN Electric Tramway & Light Co. *Recopilación de las Bases, Antecedentes i Contratos con la I. Municipalidad de Santiago para los Tranvías i Concesion para Alumbrado Eléctricos de Santiago*. Santiago: Imprenta Barcelona, 1914.

COMPAÑÍA Chilena de Electricidad, *Estatutos y Reglamentos de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada*, 1924.

CONTRATO celebrado entre el Gobierno de Chile, el Fisco, la Municipalidad de Santiago y las Compañías Chilena de Electricidad Limitada y de Tracción y Alumbrado de Santiago, 1931.

CONTRIBUCIÓN al Pueblo de \$450.000.000 o Alza de las tarifas tranviarias. Defensa que hacen las asociaciones obreras católicas. Santiago: Imprenta Chile, 1922.

COURCELLE, Jean. “Filosofía moral, la urbanidad”, Julio de 1880.

CUARTA Memoria del Ferro-Carril Urbano de Santiago, 1876.

DEL FIERRO, Guillermo. *Disposiciones legales y municipales de policía y beneficencia: que reglamentan los servicios de supervigilancia de la I. Municipalidad de Santiago y especialmente sobre tránsito y estacionamiento de vehículos*, Santiago, 1916.

EMPRESA del Ferrocarril del Sur. Informes anuales 1858-1872.

EMPRESA del Ferrocarril Urbano (EFU). *Informe en derecho sobre los efectos del contrato de 9 de setiembre de 1864 celebrado entre Enrique Meiggs y la I. Municipalidad de Santiago*, Santiago: Establecimiento Poligráfico Roma, 1897.

EMPRESA del Ferrocarril Urbano de Santiago, *Estatutos Reformados*, 1879.

EMPRESA del Ferrocarril Urbano. Memorias, 1876-1894.

ESCRITURA Social de la Sociedad denominada “Chilian Electric Tramway and Light Company Limited”, Londres, 1898.

ESTATUTOS y Reglamentos de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, 1924.

FIGUEROA, Julio. *Alimentación racional del caballo*. Santiago: Imprenta Mejia, 1898.

FIGUEROA, Pedro Pablo. *Diccionario Biográfico de Chile*, Tomo. I, Santiago: Imprenta i Encuadernación Barcelona, 1897.

GAY, Claudio. *Historia física y política de Chile*. Santiago, 1852.

GREVE, Ernesto. *Historia de la Ingeniería en Chile*. Tomo III. Santiago: Imprenta Universitaria, 1938.

LIRA, Ramón. *Los viejos tranvías se van*. Santiago: Imprenta de la Central Nacional de Abastecimiento, 1955.

MACKENNA, Alberto. *Santiago futuro. Conferencias sobre los proyectos de transformación de Santiago*. Santiago: Imprenta Litografía Barcelona, 1915.

MACKENNA, Benjamín Vicuña. *La transformación de Santiago*. Imprenta de la Librería del Mercurio, 1872.

MARTÍNEZ, Mariano. *Industrias santiaguinas*, Santiago, Imprenta y Encuadernación Barcelona, 1896.

MEMORIA de la Dirección de Obras Municipales, 1898.

MEMORIAL presentado a la Ilustre Municipalidad por los Contratistas de la tracción i alumbrado eléctrico de Santiago, 7 de marzo de 1898, Santiago: Establecimiento Poligráfico Roma, 1898.

MUNICIPALIDAD de Santiago, *Contrato celebrado entre el Gobierno de Chile, el Fisco, la Municipalidad de Santiago y las Compañías Chilena de Electricidad Limitada y de Tracción y Alumbrado de Santiago*, Santiago, 1931.

MUNICIPALIDAD de Santiago. *Informe en derecho sobre los efectos del contrato de 9 de setiembre de 1864 celebrado entre Enrique Meiggs y la I. Municipalidad de Santiago*, Santiago: Establecimiento Poligráfico Roma, 1897.

MUNICIPALIDAD de Santiago. *Internacionalismo del capital. Consorcio inglés y alemán durante la guerra. La legación británica y la administración alemana de la Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltda.* Santiago: Imprenta y Librería Artes y Letras, 1919.

MUNICIPALIDAD de Santiago. Boletín de actas y documentos de la Ilustre Municipalidad de Santiago, 1891-1898.

MUNICIPALIDAD de Santiago. *Disposiciones legales y municipales de policía y beneficencia*, 1916.

MUNICIPALIDAD de Santiago. *Recopilación de las Bases, Antecedentes i Contratos con la I. Municipalidad de Santiago para los Tranvías i Concesion para Alumbrado Eléctricos de Santiago*. Santiago: Imprenta Barcelona, 1914.

MUNICIPALIDAD de Santiago. *Ferrocarril Urbano y alumbrado eléctrico de Santiago: opinión de la prensa. Antecedentes e informes*. Santiago: Imprenta y Encuadernación Roma, 1897.

OSSA, Santiago. *Solicitudes presentadas a la Ilustre Municipalidad de Santiago y al Senado de la República, relativas al ferrocarril urbano y al alumbrado eléctrico de Santiago*: Santiago, 1897.

PRADO, Uldarico. *El caballo chileno, 1541-1914. Estudio zootécnico e histórico hípico*. Santiago: Imprenta Santiago, 1914.

SEGUNDO memorial presentado a la Ilustre Municipalidad por la Chilian Electric Tramway & Light Co., Santiago, 1899.

STEWART, Watt. *Enrique Meiggs en Chile*. Santiago: Imprenta Universitaria, 1938.

TORNERO, Recaredo Santos. *Chile ilustrado: guía descriptivo del territorio de Chile, de las capitales de provincia, y de los puertos principales*. Agencias del Mercurio, 1872.

TORNERO, Santos. *Reminiscencias de un viejo editor*. Imprenta de la librería del Mercurio, 1889.

UGARTE, Rogelio. *Memoria de la Administración local de la capital correspondiente al período comprendido entre el 9 de abril de 1923 y el 9 de abril de 1924*, Santiago, 1924.

Arquivos documentais e fotográficos:

Archivo Fotográfico Chilectra.

Archivo Fotográfico Museo Histórico Nacional.

Archivo de la Municipalidad de Santiago, 1884-1894.

Colección del Congreso Nacional, Cámara de Diputados, 1893-1900.

Urbatorium

Jornais e publicações periódicas:

Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, 1893-1935.

Boletín de la Municipalidad de Santiago, 1925-1934.

Caras y Caretas, 1910.

Comuna y Hogar, 1930.

Contacto, 1930.

Corre y Vuela, 1916-1917.

El Chileno, 1900.

El Diario Ilustrado, 1915.

El Ferrocarril, 1884, 1896-1900.

El Mercurio de Valparaíso, 1863.

El Mercurio, 1900.

El Tinterillo, 1901.

La Ley, 1896.

La Nación, 1918.

La Pimienta, 1890.

La Tarde, 1897-1903.

Las Últimas Noticias, 1918.

Sucesos, 1910.

Zig-Zag, 1905-1925.

BIBLIOGRAFIA

AGUIRRE, Beatriz; CASTILLO, Simón. “El espacio público moderno. Sueños y realidades de Karl Brunner en Santiago de Chile, 1929-1934”. *Diseño Urbano y Paisaje*, 2004, no 3. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1253523>

AGUIRRE, Beatriz; CASTILLO, Simón. “Para una comprensión del espacio público urbano en Santiago de Chile: la segunda mitad del siglo XIX y la época del Centenario”. Documento interno para discusión, Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje, Universidad Central, Santiago, 2002. http://fidonline.ucentral.cl/pdf/ciudad_sociedad_dt1.pdf

AGUIRRE, Beatriz; CASTILLO, Simón. *De la “gran aldea” a la ciudad de masas: El espacio público en Santiago de Chile, 1910-1929*. Santiago: Lom, 2005.

ALMANDOZ, Arturo. “Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960”. *Iberoamericana*, 2001. http://www.jstor.org/stable/41677891?seq=1#page_scan_tab_contents

ALMONDOZ, Arturo. *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago: Colección Estudios Urbanos PUC, 2013.

ALLIENDE, María Piedad. “La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913”. *Revista Austral Ciencias Sociales*, 2001. <http://revistas.uach.cl/index.php/racs/article/view/1152>

ARMSTRONG, Christopher; NELLES, Vivien. “La empresa corporativa en el sector de servicios públicos: el desempeño de las compañías canadienses en México y en Brasil 1896-1930”. In: MARICHAL, Carlos (coord.) *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*. México: FCE, 1995.

ARMUS, Diego. “Un médico higienista buscando ordenar el mundo urbano argentino de comienzos del siglo XX”. *Salud colectiva*, 2007. https://www.scielo.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/scol/v3n1/v3n1a06.pdf

BADALONI, Laura Irene. “Ferrocarriles e ingenieros: Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales”. *H-Industri@*, 2015, vol. 9, no 16. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5178293>

BANNEN, Pedro; SILVA, Carlos. “Santiago de Chile: comprensión y configuración de una ciudad moderna a partir de la visita de Karl Brunner, 1932”. *Estudios del Hábitat*, 2016, vol. 14. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/58114>

BARTHES, Roland. *La cámara lúcida. Notas sobre la fotografía*. Barcelona: Paidós, 2006.

BASAEZ, Patricio; AMADORI, Ana María. *Estación Central. Estación Mapocho. Construcciones Ferroviarias en Santiago*. Santiago: Universidad de Chile, 1995.

BENJAMIN, Walter. *El libro de los pasajes*. Madrid: Akal, 2007.

BENJAMIN, Walter. *La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica [urtext]*. México D.F.: Ítaca, 2003.

BERMAN, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Buenos Aires: Siglo XXI, 1987.

BLOCH, Marc. *Introducción a la historia*. Santiago: FCE, 2010.

BOOTH, Rodrigo, “Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900”, *ARQ (Santiago)*, N° 85, 2003, p. 52-61. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-69962013000300009&script=sci_arttext&tlng=pt

BORJA, Jordi. “Pasado, presente y futuro. De los ‘gobiernos locales en América Latina’”. In: HARDOY, Jorge; MORSE, Richard. *Repensando la ciudad de América Latina*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII. As estruturas do cotidiano*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

BRUNNER, José Joaquín. “Modernidad: centro y periferia”. *Estudios públicos*, 2001, vol. 83. https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/30692428/rev83_brunner.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1517273040&Signature=A8CW%2FePJimtuD3q49g2PnEDdhvs%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DModernidad_Centro_y_periferia_Claves_de.pdf

BURKE, Peter. *Testemunha ocular. História e imagem*. São Paulo: EDUSC, 2004.

BURKE, Peter. *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica, 2001.

CÁCERES, Gonzalo. “Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1995, vol. 21, no 62. <https://repositorio.uc.cl/bitstream/handle/11534/3643/000158496.pdf?sequence=1>

CALDERON, Alfonso. *1900*. Santiago: Pehuen Editores, 1999.

CASTILLO, Simón (et.al). *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad en la ETCE 1945-1981*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2017.

CASTRO-GÓMEZ, Santiago. *Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá, 1910-1930*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2009.

CASTRO, Luis; DONOSO, Karen; ROJAS, Araucaria. *Por la güeya del Matadero: memoria de la cueca centrina*. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, 2011.

CASULLO Nicolás (ed.). *El debate modernidad-posmodernidad*. Buenos Aires: Puntosur, 1989.

CAVIERES, Eduardo. "Entre expectativas y frustraciones. Tradición y modernización en la experiencia de la sociedad chilena". In: RINKE, Stefan. *Cultura de masas: reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931*. Santiago: Dibam, 2002.

CIAVATTA, María. "Educando al trabajador de la gran 'familia de la fábrica'. Memoria, historia y fotografía". In: AGUAYO, Fernando; ROCA, Lourdes (coords.) *Imágenes e investigación social*. México D.F.: Instituto Mora, 2005, p. 352-371.

CIAVATTA, María. "O mundo do trabalho em imagens: Memórias, histórias e fotografia". *Revista de Psicologia*. Vol. 12, Tomo 1, 2012. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572012000100004

COLLIER, Simon; SATER, William. *Historia de Chile 1808-1804*, España: Editorial Cambridge University Press, 1998.

COMPAGNON, Olivier. *O adeus à Europa. A América Latina e a grande guerra*. Rio de Janeiro: Rocco, 2013.

CORNEJO, Tomás. "La fotografía como factor de modernidad: Territorio, trabajo y trabajadores en el cambio de siglo", *Historia (Santiago)*, N°45, Vol. I, 2012, p. 5-48. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S071771942012000100001&script=sci_arttext&tlng=en

CORNEJO, Tomás. *Circuitos culturales y redes sociales en Santiago de Chile (1880-1910). Un análisis microhistórico*. Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, 2012.

CHARTIER, Roger (a). *El mundo como representación*. Barcelona: Gedisa, 2005.

CHARTIER, Roger (b). *El presente del pasado. Escritura de la historia, historia de lo escrito*. México: Universidad Iberoamericana, 2005.

CHILECTRA S.A. *75 años*. Santiago de Chile: Departamento de Relaciones Públicas Chilectra, 1996.

DALLA-CORTE CABALLERO, Gabriela. "Empresas, instituciones y red social: la compañía hispanoamericana de electricidad (CHADE) entre Barcelona y Buenos Aires". *Revista de Indias*, 2006, vol. 66, no 237. <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/348>

DE CASTRO, María Beatriz. *O bonde na cidade. Transportes públicos y desenvolvimento urbano*. São Paulo: Annablume, 2007.

DE CERTAU, Michel. *La escritura de la historia*. México: Universidad Iberoamericana, 1999.

DE MENEZES BORREGO, Maria Aparecida. “Artefatos e práticas sociais em torno das refeições”. *Varia Historia*, Belo Horizonte, Vol. 32, N° 58. http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-87752016000100101&script=sci_abstract&tlng=pt

DE PRIVITELLIO, Luciano. *Vecinos y ciudadanos. Política y sociedad en Buenos Aires de entreguerras*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2003.

DE RAMÓN, Armando; GROSS, Patricio (ed.). *Santiago de Chile: Características histórico ambientales, 1891-1924*, Londres: Nueva Historia, 1985.

DE RAMÓN, Armando; GROSS, Patricio. “Algunos testimonios de las condiciones de vida en Santiago de Chile: 1888-1918”. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1984, vol. 11, no 31. <https://search.proquest.com/openview/73423ab4faebb8de572a99d459a1c10e/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1816810>

DE RAMÓN, Armando. “Estudio de una periferia urbana: Santiago de Chile 1850-1900”, *Historia (Santiago)*, N°20, 1985. <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/9656>

DE RAMÓN, Armando. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Sudamericana, 2000.

DE SHAZO, Peter. *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2007.

DELANO, Jorge. *Yo soy tú*. Santiago: Tajamar Editores, 2002.

DIVALL, Colin; REVILL, George. “Cultures of transport: representation, practice and technology”, *The Journal of Transport History*, vol. 26, no. 1, 2005. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.7227/TJTH.26.1.6?journalCode=jthc>

DONOSO, GUSTAVO. “Resumen histórico de la introducción del caballo en Chile”. <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-85718.html>

DUBOIS, Philippe. *El acto fotográfico. De la representación a la recepción*. Barcelona: Paidós, 1986.

ELEY, Geoff. *Una línea torcida. De la historia cultural a la historia de las sociedades*. Valencia: Universitat de Valencia, 2008.

ELIAS, Nolbert. *Sobre el tiempo*, Mexico: FCE, 2015.

ERRÁZURIZ, Tomás (a). *La experiencia del tránsito. Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931*. Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Santiago, 2010.

ERRÁZURIZ, Tomás (b). “El asalto de los motorizados. El transporte público moderno y la crisis del tránsito público en Santiago: 1900-1927”, *Historia (Santiago)*, N°43, Vol.II, 2010. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-71942010000200002&script=sci_arttext

ERRÁZURIZ, Tomás. “La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)”. *Historia (Santiago)*, 2014, vol. 47, no 2 https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S071771942014000200002&script=sci_arttext&tlng=pt

ERRÁZURIZ, Tomás. “Looking for Latin American urban mobility history”. In: MOM, Gijs, NORTON, Peter, CLARSEN, Georgine, PIRIE, Gordon (eds.), *Mobility in history. Themes in transport*, Neuchatel, Editions Alphil-Presses Universitaires Suisses, 2010.

ERRÁZURIZ, Tomás. “Time for a Change: Transport and Mobility History in Chile”, *Mobility in History*, 2013, vol. 4, no 1. <https://www.berghahnjournals.com/abstract/journals/mobility-in-history/4/1/mih040116.xml>

ERRÁZURIZ, Tomás; GIUCCI, Guillermo. “The Ambiguities of Progress: Cultural appropriation of electric trams in the Southern Cone, 1890-1950 (Chile, Argentina, Uruguay and Brazil)”. *Icon*, 2016, p. 55-77. <http://www.jstor.org/stable/44242741>

FERLA, Luis. “El maquinismo urbano hecho celuloide (1925-1936) FERLA, Luis. “El maquinismo urbano hecho celuloide (1925-1936)”. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 2012, vol. 34. <https://search.proquest.com/openview/e00ba344684c895f91ce395a5dd4ec56/1?pq-origsite=gscholar&cbl=76091>

FERNÁNDEZ, Enrique. *Estado y sociedad en Chile, 1891-1931: el Estado Excluyente, la lógica estatal oligárquica y la formación de la sociedad*. Santiago: LOM, 2003.

FERNÁNDEZ, Enrique. “Estudio sobre la génesis y la realización de una estructura urbana: la construcción de la red de alcantarillado de Santiago de Chile (1887-1910)”. *Historia (Chile)*, 2015, vol. 48, no 1. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-71942015000100005&script=sci_arttext&tlng=pt

FERRAZ DE LIMA, Solange; CARNEIRO DE CARVALHO, Vânia. “Fotografías. Usos sociales e historiográficos”. In: BASSANEZI, Carla; DE LUCA, Tania comp. *O Historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2013, p. 29-60.

FLAMARION, Ciro; MAUAD, Ana Maria. “História e Imagem: Os exemplos da fotografia e do cinema”. In: FLAMARION, Ciro ed. *Domínios da história. Ensaio de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

FLORES, Jorge. *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)*, Santiago: DIBAM, 1993.

FOOT, Francisco. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

GALVIS, Carlos López; SINGH, Dhan Zunino. "The dialectics of circulation and congestion in history". *The Journal of Transport History*, 2012, vol. 33, no 2. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.7227/TJTH.33.2.7?journalCode=jthc>

GAZMURI, Gazmuri Riveros. *El "48" chileno: igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos*. Santiago: Editorial Universitaria, 1992.

GEISSE, Guillermo. "Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX". *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1986, vol. 13, no 38. <https://search.proquest.com/openview/3aa184f759d290e3405bce0483487608/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1816810>

GHIRALDELLO, Nilson. "Cidades e ferrovia". In DE CAMPOS, Cristina (et.al.) *Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970*, São Paulo: Alameda, 2011.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

GIUCCI, Guillermo. "A viagem dos objetos", *História, Ciências, Saúde — Manguinhos*, vol. VIII (suplemento), 2001, p.1071-1088. <http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v8s0/a15v08s0.pdf>

GIUCCI, Guillermo. "El tranvía de la modernización". *Nuevo Texto Crítico*, 1999, vol. 12, no 1. <https://muse.jhu.edu/article/494484/summary>

GIUCCI, Guillermo. *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Ed. Universidad Nacional de Quilmes, 2007.

GOICOVIC DONOSO, Igor; CORVALÁN PINO, Nicolás. "Crisis económica y respuesta social: el movimiento urbano artesanal. Chile 1873-1878". *Última Década*, 1993, N°1. <http://www.cidpa.cl/wp-content/uploads/2013/05/1.7-Pino.pdf>

GOICOVIC, Igor. "Consideraciones teóricas sobre la violencia social en Chile: 1850-1930", *Ultima década*, N°21, 2005. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-22362004000200006&script=sci_arttext&tlng=en

GOOSSENS, Maarten. "La lenta materialización de la ciudad moderna". *DEARQ-Revista de Arquitectura/Journal of Architecture*, 2013, no 12. <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq12.2013.02>

GORELIK, Adrián. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2004.

GORELIK, Adrián. "Imaginarios urbanos e imaginación urbana. A la memoria de José Luis Romero, Richard Morse y Ángel Rama". En GORELIK, Adrián. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2004.

GREZ, Sergio. *De la regeneración del pueblo a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Santiago: RIL Editores, 2007.

GREZ, Sergio. *El Partido Democrático de Chile. Auge y ocaso de una organización política popular (1887-1927)*. Santiago: Lom, 2016.

GROSS, Patricio (et al.) *Imagen ambiental de Santiago 1880-1930*. Santiago: Universidad Católica de Chile, 1984.

GROSS, Patricio. "Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos". *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1991. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1073>

GUERRA, François-Xavier. "El Soberano y su Reino: Reflexiones sobre la génesis del Ciudadano en América Latina". In: SABATO, Hilda. *Ciudadanía política y formación de las naciones*, USA: FCE, 1999.

GUNHTHERT, André. "La fotografía, laboratorio de una historia de la modernidad". In: FONTCUBERTA, Joan (ed.) *Fotografía. Crisis de Historia*. Barcelona: Actar, 2003.

GUTIÉRREZ, Diego. *Aquellos tranvías de Madrid...* Madrid: Ediciones La Librería, 2007.

HABERMAS, Jürgen. *El discurso filosófico de la modernidad*. España: Taurus, 1993.

HABERMAS, Jürgen. *Historia y crítica de la opinión pública: la transformación estructural de la vida pública*. México: Gustavo Gili, 1981.

HALL, Stuart (ed.). *Representation: Cultural Representation and Signifying Practices*. London: Sage, 1997.

HARDOY, Jorge; MORSE, Richard. *Repensando la ciudad de América Latina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988.

HAUSMAN, William J.; HERTNER, Peter; WILKINS, Mira. *Global electrification: Multinational enterprise and international finance in the history of light and power, 1878–2007*. Cambridge University Press, 2008.

HIDALGO DATTWYLER, Rodrigo; ERRÁZURIZ INFANTE, Tomás; BOOTH PINOCHET, Rodrigo. "Las viviendas de la beneficencia católica en Santiago: instituciones constructoras y efectos urbanos (1890-1920)". *Historia (Santiago)*, 2005, vol. 38, no 2. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-71942005000200004&script=sci_arttext

HIDALGO, Germán; VILA, Waldo. "Calles-que fueron-caminos: intensificación de la trama de calles al sur de la Alameda en Santiago de Chile hasta fines del siglo XIX". *Historia (Santiago)*, 2015, vol. 48, no 1. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-71942005000200004&script=sci_arttext

HOBBSBAWM, Eric. *La era del Imperio. 1875-1914*. Buenos Aires: Crítica, 1998.

KOSSOY, Boris. *Realidades e Ficções na Trama Fotográfica*. São Paulo: Ateliê Ed., 2002.

LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península, 1969.

LEIDENBERGER, George. *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2011.

LEITE, Míriam. *Retratos de família. Leituras da fotografia histórica*. São Paulo: Editora da USP, 1993.

LEÓN, Rene. *Historia de Santiago*. Tomo II. Santiago: Municipalidad de Santiago, 1975.

LEPETIT, Bernard. “A cidade moderna na França. Ensaio de história imediata”. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). *Por uma nova história urbana*. São Paulo: Edusp, 2001.

LEYTON, César; HUERTAS, Rafael. “Reforma urbana e higiene social en Santiago de Chile: La tecno-utopía liberal de Benjamín Vicuña Mackenna (1872-1875)”. *Dynamis*, vol. 32, no 1, 2012.

http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S021195362012000100002&script=sci_arttext&tlng=pt

LIERNUR, Jorge; SILVESTRI, Graciela. *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires, 1870-1930*. Buenos Aires: Sudamericana, 1993.

LOBATO CORRÊA, Roberto. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Editora Ática, 2005.

MARDONES, Marcelo (et al), *Micropolis. Historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007*. Santiago: LOM, 2011.

MARDONES, Marcelo. *El Estado sobre ruedas: trabajadores tranviarios e intervención pública en el transporte colectivo. Organización sindical, política pública y cuestión urbana. Santiago, 1937-1953*. Tesis para optar al grado de Doctor en Estudios Urbanos, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2017.

MARICHAL, Carlos (coord.). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México: FCE, 1995.

MARTIN, Nicolás. “El viaje como formación: ejemplos de la literatura europea del siglo XVIII”. *Historia De La Educación*, (30), 2011.
<https://search.proquest.com/openview/86d24ac99a2d242902d29879079f32b1/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2032100>

MARTÍNEZ, René. “La teoría y la práctica del urbanismo en Santiago”. *La Huella de Europa-Chile*, Santiago: Centro de Arquitectura, Diseño y Geografía, Universidad de Chile, 1996.

MAUAD, Ana Maria. “Através da Imagem: Fotografia e História. Interfaces”. *Tempo*. Rio de Janeiro, Vol.1, N°2, 1996.
https://scholar.google.cl/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Atrav%C3%A9s+da+Imagem%3A+Fotografia+e+História.+Interfaces&btnG=

MAUAD, Ana Maria. *Sob o signo da imagem. A produção da fotografia e o controle dos códigos de representação social da classe dominante, no Rio de Janeiro, na primeira metade do século XX*. Dissertação (Doutorado), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 1990.

MAWROMATIS, Constantino (ed). *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*. Santiago de Chile, Chile: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015.

MAYA, Tania. "Karl Brunner (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle". *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2004, vol. 1, no 8. https://scholar.google.cl/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Karl+Brunner+%281887-1960%29+o+el+urbanismo+como+ciencia+del+detalle&btnG=

McSHANE, Clay; TARR, Joel. "The decline of the urban horse in American cities". *The Journal of Transport History*, 2003, vol. 24, no 2. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.7227/TJTH.24.2.4?journalCode=jthc>

McSHANE, Clay; TARR, Joel. *The horse in the city. Living Machines in the Nineteenth Century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007.

MEJÍA, Germán. *La aventura urbana de América Latina*. Madrid: Mapfre, 2013.

MENESES, Ulpiano. "A cultura material no estudo das sociedades antigas", *Revista de História*, 1983, Nº 115. <http://www.periodicos.usp.br/revhistoria/article/view/61796>

MIRALLES-GUASCH, Carmen. *Ciudad y transporte. Un binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.

MOM, Gijis; KIRSCH, David. A. "Technologies in tension: horses, electric trucks, and the motorization of American Cities, 1900-1925", *Technology and Culture*, Volume 42, Number 3, July 2001. <https://muse.jhu.edu/article/33781/summary>

MOM, Gijis. "Compétition et coexistence: la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine", *Le Mouvement Social* 2009/4, Nº 229, p. 13-39. https://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=LMS_229_0013

MOM, Gijis. "What kind of transport history did we get?", *The Journal of Transport History*, vol. 24, no. 2, 2003. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.7227/TJTH.24.2.1?journalCode=jthc>

MONTEÓN, Michael. *Chile in the Nitrate Era: The evolution of economic dependence, 1880-1930*. University of Wisconsin Press, 1982.

MOREIRA, Cecilia. "La ropa, lo masculino y lo civilizado la vestimenta de los hombres en Córdoba (Argentina), siglo XIX", *Temas Americanistas*, Nº33, 2014. <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/31812>

MORRISON, Allen. *Los tranvías de Chile, 1858-1978*. Santiago: Editorial Ricaaventura, 2008.

MORRISON, Allen. *The tramways of Brazil: A 130-year survey*. Bonde Press, 1989.

MORSE, Richard (ed.). *The Urban development of Latin America, 1750-1920*. Stanford: Center for Latin American Studies, Stanford University, 1971.

MUMFORD, Lewis. *Técnica y civilización*. Bs. Aires: Emecé Editores, 1987.

MUSEO de Arte Precolombino. *Santiago de Chile: catorce mil años*. Santiago: 2010.
<http://www.precolombino.cl/biblioteca/santiago-de-chile/>

NAHM, Gerard. “Las inversiones extranjeras y la transferencia de tecnología entre Europa y América Latina: el ejemplo de las grandes compañías eléctricas alemanas en Argentina”. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 1997, vol. 1.
<http://www.raco.cat/index.php/scriptanova/article/view/55248>

NAZER, Ricardo. *José Tomás Urmeneta: un empresario del siglo XIX*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1994.

NITSCH, Wolfram. “La Argentina a finales de la época del caballo: Imaginaciones literarias de los medios modernos de transporte y de sus efectos culturales”. *VII Congreso Internacional Orbis Tertius de Teoría y Crítica Literaria 18, 19 y 20 de mayo de 2009 La Plata. Estados de la cuestión: Actualidad de los estudios de teoría, crítica e historia literaria*. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Centro de Estudios de Teoría y Crítica Literaria, 2009.
<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=eventos&d=Jev3579>

NYE, David. “Technology and the Production of Difference”. *American Quarterly*, 2006, Vol. 58, N° 3. <https://muse.jhu.edu/article/203953/summary>

ORREGO, Claudio. *Vicuña Mackenna: chileno de siempre*. Santiago: Editorial del Pacífico, 1974.

ORTEGA, Luis. “La crisis de 1914-1924 y el sector fabril en Chile”. *Historia (Santiago)*, N°45, Vol. II, 2012. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-71942012000200003&script=sci_arttext&tlng=en

ORTEGA, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago: DIBAM/LOM/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2005.

OSSANDÓN, Carlos; SANTA CRUZ, Eduardo. *Entre las alas y el plomo. La gestación de la prensa moderna en Chile*. Santiago: Dibam-Lom, 2001.

PALMA, Daniel. “Las Andanzas de Juan Rafael Allende por los ‘palacios marmóreos’ y las cazuelas deleitosas. Santiago de Chile 1880-1910”, *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, N°XIII, Vol.1, 2009, p.123-157.
<http://www.revistas.usach.cl/ojs/index.php/historiasocial/article/view/133>

PASSALACQUA, Arnaud. “Reluctant capitals: transport mobility and tramways in London and Paris 1830-1950”. *Town Planning Review*, 2014, vol. 85, no 2.
<http://online.liverpooluniversitypress.co.uk/doi/abs/10.3828/tpr.2014.13>

PAYNE, Michael.; WILLSON, Patricia. *Diccionario de teoría crítica y estudios culturales*. Barcelona: Ediciones Paidós, 2002.

PELLEGRINO, Gabriela; PRADO, Maria Ligia. *História de América Latina*, São Paulo: Editora Contexto, 2014,

PEÑA OTAEGUI, Carlos. *Santiago de siglo en siglo*. Santiago: Editorial Zig-Zag, 1945.

PÉREZ ZAPICO, Daniel. “La llegada de los arcos voltaicos. Electricidad, combates por el progreso e historia local, Oviedo (1886-1913)”, *Historia Social*, No. 69, 2011. <http://www.jstor.org/stable/23227896>

PEREZ, María Isabel. “Temprana modernidad del urbanismo en Santiago de Chile”, In. MAWROMATIS, C. Karl Brunner en Chile. *Urbanismo Revisitado. Santiago de Chile, Chile: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile*, 2015.

PINEDO, F. Javier. “Apuntes para un mapa intelectual de Chile durante el Centenario: 1900-1925”. *América sin Nombre*. N. 16, 2011. <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/20637>

PINEO, Ronn.; BAER, James (ed.). *Cities of hope: people, protest, and progress in urbanizing Latin America, 1870-1930*. Oxford; Colorado: Westview Press, 1998.

PRATT, Mary Louise. “La modernidad desde las Américas”. *Revista Iberoamericana*. N°193, Vol. LXVI, 2000. <http://europa.sim.ucm.es/compludoc/AA?articuloId=125428>

PRUDANT, Elisabet. “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2009. <https://journals.openedition.org/nuevomundo/56152>

PRUDANT, Elisabet. *Oficios femeninos urbanos y representaciones sexuadas. Santiago de Chile y Buenos Aires en la vuelta del siglo XIX al XX*. Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Chile, 2010.

PURCELL, Fernando; RIQUELME, Alfredo (ed.). *Ampliando miradas: Chile y su historia en un tiempo global*. Santiago: RIL editores, 2009.

RADOVANOVI, Elisa. *Bs. Aires. Ciudad moderna, 1880-1910*, Bs. Aires: Ediciones Turísticas, 2002

RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar. Brasil: 1890-1930*. Rio de Janeiro: Paz y Terra, 1997.

RINKE, Stefan. *Cultura de masas: reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931*. Santiago: Dibam, 2002.

RINKE, Stefan. *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y cambio sociocultural en Chile (1898-1990)*. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2013.

RINKE, Stefan. *Latin America and the First World War* (Global and International History). Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

ROBIRA, Enrique. “Reformas urbanas latinoamericanas: el caso de Santiago de Chile”. *Épocas*, 2014, no 7. <http://p3.usal.edu.ar/index.php/epocas/article/view/2054>

ROCHA, Amara Silva de Souza. “A sedução da luz: Eletrificação e imaginário no Rio de Janeiro da Belle Époque”, *Revista de História Regional*, vol. 2, no 2, 1997. <http://177.101.17.124/index.php/rhr/article/view/2042>

ROMERO, José Luís. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2008.

ROMERO, Luis Alberto. *¿Qué hacer con los pobres? Elite y sectores populares en Santiago de Chile 1840-1895*. Santiago: Ariadna Ediciones, 2007.

ROSAS VERA, José; STRABUCCHI, Wren; FERNÁNDEZ, Pilar. “Santiago, Ciudad Capital: Las formas de la periferia, 1836-1875”. *Estudios del Hábitat*, 2016. <http://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e001>

ROSAS, José (et al.), “La idea de “ciudad moderna” de Karl Brunner en tres líneas: el plano oficial de urbanización de la comuna de Santiago, de 1939”. *Revista 180*, 2015, no 35. <http://www.revista180.udp.cl/index.php/revista180/article/view/29>

ROSENTHAL, Anton. “The Streetcar in the Urban Imaginary of Latin America”. *Journal of Urban History*, 2016, Vol. 42, N° 1. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0096144214566972>

ROSENTHAL, Anton. “The Arrival of the Electric Streetcar and the Conflict over Progress in Early Twentieth-Century Montevideo”. *Journal of Latin American Studies*, 1995, vol. 27, no 2. <https://www.cambridge.org/core/journals/journal-of-latin-american-studies/article/arrival-of-the-electric-streetcar-and-the-conflict-over-progress-in-early-twentiethcentury-montevideo/C1E441376C19E4AA438447286910FF92>

SALAS, Álvaro. “El tranvía de sangre: fisonomía revelada por la reconstrucción del Plano de Santiago de Bertrand (1890)”, documento inédito.

SALAZAR, Gabriel Salazar. *Mercaderes, empresarios y capitalistas: Chile, siglo XIX*. Santiago: Sudamericana, 2014.

SALAZAR, Gabriel; PINTO, Julio. *Historia contemporánea de Chile*, Volumen III, Santiago: LOM, 2002.

SALAZAR, Gabriel. *Labradores, peones y proletarios: formación y crisis de la sociedad popular chilena del siglo XIX*. Santiago: Lom, 2000.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2001.

SANHUEZA, Marcelo. “El viaje a París de Domingo Faustino Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna: modernidad y experiencia urbana de dos flâneurs hispanoamericanos”. *Universum (Talca)*, 2013, vol. 28, no 1. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-23762013000100010&script=sci_arttext&tlng=en

SCOBIE, James. "El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1939". In: BETHELL, Leslie (ed.). *Historia de América Latina*, vol. 7, p. 202-230. Barcelona: Crítica, 1991.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The railway journey: The industrialization of time and space in the nineteenth century*. University of California Press, 2014.

SCHMUCKI, Barbara. "On the trams: women, men and urban public transport in Germany". *The Journal of Transport History*, 2002, vol. 23, no 1, p. 60-72. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.7227/TJTH.23.1.7?journalCode=jthc>

SENNET, Richard. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial, 1997 [1994].

SEWELL, William. "Por una reformulación de lo social", *Ayer*, vol.2, n.62, 2006. http://www.jstor.org/stable/41324971?seq=1#page_scan_tab_contents

SEWELL, William. *Logics of History: Social Theory and Social Transformation*. Chicago: University of Chicago, 2005.

SHELLER, Mimi; URRY, John. "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, Vol. 38, 2006. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1068/a37268>

SIMMEL, Georg. "La metrópolis y la vida mental". *Bifurcaciones*, 2005 [1903], vol. 4. <http://www.bifurcaciones.cl/004/reserva.htm>

STRABUCCHI, Wren (et al.) "El plano detallado de Santiago de Alejandro Bertrand (1889-1890)", *ARQ (Santiago)*, N°85, 2013. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-69962013000300011&script=sci_arttext&lng=en

SUBERBASEAUX, Bernardo. *Historia de las ideas y la cultura en Chile (desde la Independencia al Bicentenario)*. Santiago: Universitaria, 2011.

TAFUNELL, Xavier. "La revolución eléctrica en América Latina". Ponencia al Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica. *CLADHE II, México*, 2010. http://www.economia.unam.mx/cladhe/registro/ponencias/201_abstract.pdf

TAGG, John. *El peso de la Representación*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2005.

THOMPSON, E.P. (a). *Costumbres en común*. Barcelona: Crítica, 2000.

THOMPSON, E.P. (b). *Agenda para una historia radical*. Barcelona: Crítica, 2000.

THOMSON, Ian; DIETRICH, Angerstein. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1997.

TOMLINSON, John. *The culture of speed: The coming of immediacy*. Sage, 2007. Kindle e-book.

UNIVERSIDAD de Chile, *Imágenes de la Universidad de Chile*. Santiago: Ed. Universidad de Chile, 1977.

URRY, John. "Moving on the mobility turn". In: KESSELRING, S; CANZLER, W.; KAUFMANN, V. *Tracing Mobilities. Towards a cosmopolitan perspective in mobility research*. Ashgate: Aldershot, 2008.

VERA, Paula. "Imaginarios tecnológicos y procesos de construcción urbana en la ciudad moderna. El ferrocarril, el automóvil y las TIC". URBS, *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, Vol. 3, N°1, 2013. <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/vera>

VICUÑA, Manuel. *La belle époque chilena: alta sociedad y mujeres de elite en el cambio de siglo*. Santiago: Editorial Sudamericana Chilena, 2001.

VILLALOBOS, Sergio (Director). *Historia de la Ingeniería en Chile*. Santiago: Instituto de Ingenieros de Chile-Librería Francesa, 1990.

VUCHIC, Vukan R. *Urban transit systems and technology*. John Wiley & Sons, 2007.

WALTER, Richard J. *Politics and urban growth in Santiago, Chile, 1891-1941*. Stanford University Press, 2005.

WERCKENTHIEN, Cristian. *El tranvía en Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones Turísticas de M. Banchik, 2007.

YAÑEZ, Carlos. *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial, 1907-1932*. Santiago: Red Internacional del Libro, 2008.

YOUNG, George. "Los bancos alemanes y la inversión directa alemana en América Latina, 1880-1930". In: MARICHAL, Carlos (coord.). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México: FCE, 1995.

YUJSNOVSKY, Inés. "Una vista panorámica de huelgas, manifestaciones y mítines en Caras y Caretas: Prensa y fotografía a principios del siglo XX en Argentina", *América Latina en la Historia Económica*, N°22, 2004. <http://alhe.institutomora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/345>

ZUNINO, Dhan. "El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas", *Revista Transporte y Territorio*, N° 9, 2013.

Zunino, Dhan. "La metrópolis estrangulada. Una historia cultural de la circulación y congestión en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y principios del XX". XI Jornadas de Sociología, Buenos Aires: 2015. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/310>

ZUNINO, Dhan. "We are We going? A discussion of Mobility History in Latin America", *Mobility in History*, vol. 6, N°1, 2015.
<https://www.berghahnjournals.com/abstract/journals/mobility-in-history/6/1/mih060106.xml>