

uso del concepto de moderno en su obra “The Birth of the Modern World” (Bayly 2004).

3. Se nota que esta y otras imágenes de ese tiempo son iluminadas manualmente, porque a comienzos del siglo XX no existía la fotografía nocturna, no se había aun inventado el “flash”. En Sudamérica los hermanos Carlos y Miguel Vargas de Arequipa en la segunda mitad de la década de los años 10 y en los años 20 del siglo XX fueron pioneros de la fotografía nocturna.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERMANN, J. (2007) *The Optic of the State: Visuality and Power in Argentina and Brazil* (Illuminations. Cultural Formations of the Americas). Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- ANDERSON, B. (1983) *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*. London: Verso.
- BAILY, C.A. (2004) *The Birth of the Modern World, 1780-1914: Global Connections and Comparisons*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- BARTHES, R. ([1964]1990) “Rhetorik des Bildes” *Der entgegenkommende und der stumpfe Sinn* (Kritische Essays, 3), 24-46. Trad. Dieter Hornig. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- EDSCHMID, K. (1931) *Glanz und Elend Süd-Amerikas: Roman eines Erdteils*. Frankfurt a.M.: Societäts-Verlag.
- GIORDANO, M. (2009) “Nación e identidad en los imaginarios visuales de la Argentina: Siglos xix y xx”, *Arbor* 185 (740), 1283-1298.
- HIATT, W. (2007) “Flying ‘Cholo’: Incas, Airplanes, and the Construction of Andean Modernity in 1920s Cuzco, Peru”, *The Americas* 63 (3), 327-358.
- HOBSBAWM, E. y RANGER, T. (eds.) (1983) *The Invention of Tradition* (Past and Present Publications). Cambridge: Cambridge University Press.
- KIRCHEIß, C. (1933) *Polarkreis Süd – Polarkreis Nord: Als Walfisch- und Seelenfänger rund um die beiden Amerika*. Leipzig: Koehler.
- LUFFT, H. (1930) *Lateinamerika*. Leipzig: Bibliographisches Institut.
- MAY, K. ([1894]1964) *Am Rio de la Plata / In den Kordilleren*. Stuttgart / Hamburg: Deutscher Bücherbund.
- NORDENSKJÖLD, O. ([1923]1927) *Südamerika: Ein Zukunftsland der Menschheit. Natur / Mensch / Wirtschaft*. Trad. Ignaz Schlosser. Stuttgart: Strecker & Schröder.
- ONKEN, H. (2019) *Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930*. Bielefeld: transcript.
- PAUL, G. (ed.) (2008-2009) *Das Jahrhundert der Bilder* (2 vols). Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- PLÜSCHOW, G. (1929) *Silberkondor über Feuerland*. Berlin: Ullstein.
- PREUSSE-SPERBER, O. (1913) *Süd- und Mittel-Amerika: Seine Bedeutung für Wirtschaft und Handel. Ein Ratgeber für Exporteure, Importeure, Ansiedler, Minen-Interessenten, Kapitalisten usw.* Berlin: Salle.
- REHBEIN, A. ([1927]1930) *Vom Polarstrande zum Wüstenrande*. Berlin: Peter J. Oestergaard.
- ROHRBACH, P. (1930) *Das Deutschland über See*. Karlsruhe: Schille & Co.
- SHIPPEE, R. (1932a) “The ‘Great Wall of Peru’ and Other Aerial Photographic Studies by the Shippee-Johnson Peruvian Expedition,” *Geographical Review* 22 (1), 1-29
- (1932b) “Lost Valleys of Peru: Results of the Shippee-Johnson Peruvian Expedition,” *Geographical Review* 22 (4), 562-581
- SILVESTRI, G. (2003) “El viaje de las Señoritas”, *Revista todaVIA*, No. 4, 32-37, <https://issuu.com/fundacionosde/docs/todavia-04>

El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur / *The collective journey: the culture of the tram and the bus in South America*

Guillermo Gucci y Tomás Errázuriz

(pág 43 - pág 53)

Este trabajo analiza la incorporación del tranvía y el autobús en las ciudades sudamericanas y su rol de facilitador de un viaje colectivo, entendido como un espacio de construcción de sentido que va cimentando una cultura metropolitana. Se busca relevar el viaje colectivo no sólo como un desplazamiento, sino como movilidad de hábitos, costumbres y preocupaciones, sobre vehículos que – aunque frutos de la industrialización – distan de ser idénticos y seriados.

Palabras clave: viaje colectivo – transporte – América del Sur – cultura metropolitana

This article analyses the incorporation of the tram and the bus in South American cities and its role in providing the possibility of collective journeys, understood as a sense-building space that becomes fundamental for the metropolitan culture. It seeks to focus on the collective journey not only as a displacement, but as a form of mobility of habits, customs and concerns, on vehicles that – although products of industrialization – are far from being identical or serial.

Key words: collective journey – transport – South America – metropolitan culture

Guillermo Gucci es profesor de Letras en la Universidad del Estado de Río de Janeiro. Ha publicado, entre otros libros, *Viajantes do maravilhoso: o Novo Mundo* (1992); Gilberto Freyre. *Uma biografia cultural* (con Enrique Rodríguez Larreta, 2007); *La vida cultural del automóvil* (2007); Tierra del Fuego: la creación del n del mundo (2014). Coordinó, con Dhan Zunino Singh y Paola Jirón, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (2018).

Fecha de presentación 07/12/2020

Fecha de aceptación 08/12/2020

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



1. DEL «TRANSPORTE PÚBLICO» A LA EXPERIENCIA DEL VIAJE COLECTIVO

La importancia vital que presenta el transporte público para el desarrollo económico de una ciudad, estimulando ámbitos como el comercio, el mercado laboral y el ocio, lo convierte en un motivo obligado de incesantes regulaciones y planificaciones por parte de expertos y organismos oficiales. Pero esta aproximación básicamente instrumental tiende a limitar el estudio de la movilidad a aquellos aspectos medibles y cuantificables, como el número de desplazamientos, los costos, los recorridos, los tiempos, las distancias. Tales evaluaciones numéricas, para entender un fenómeno que es asimismo social y cultural, simplifican la dimensión plural del transporte.

¿Qué lugar ocupan estos viajes en los estudios que reconocen el ámbito de la vida cotidiana? En sintonía con interpretaciones marxistas, las investigaciones resaltaron la importancia del trabajo, el consumo, la vivienda y la religión. El interés por la cotidianeidad de los desplazamientos, así como la vida social que estos posibilitan, quedó relegado como un tópico marginal. Algunas de las primeras aproximaciones sobre el tema fueron desarrolladas por Erving Goffman y su microsociología, y Michel de Certeau desde su acercamiento a las prácticas cotidianas como una esfera de acción que trasciende el ámbito productivo.

La última década ha sido testigo de una renovación disciplinar liderada por un grupo de académicos angloparlantes (John Urry, Mimi Sheller, Tim Edensor, Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam). Denominado el «giro de la movilidad», este movimiento alarga el concepto de «giro cultural» que valorizaba la cultura como una categoría constitutiva de las transformaciones, y tiene por fundamento la aproximación a los fenómenos sociales desde el estudio de la movilidad de personas, ideas y cosas.

Con ello se refuerza la concepción de que el recorrido cotidiano constituye un espacio social configurado por el ensamblaje variable de personas, objetos, lugares, imágenes e ideas. El giro de la movilidad propone una lógica en que lugares y personas se influyen mutuamente mediante relaciones dinámicas, sin que sea posible entender cualquiera de los dos en forma aislada.

Reconociendo la envergadura de este giro teórico-metodológico y bajo la consigna de indagar sobre la cultura del tranvía y del ómnibus, se busca reflexionar sobre modos de habitar en movimiento. Para concretar tal tarea resulta ineludible observar críticamente la relación tradicional establecida entre las personas y el mundo material en que se desenvuelven.

Fijar la atención en los objetos y en el mundo material, en las prácticas cotidianas que les dan sentido y en las representaciones que surgen asociadas a estas prácticas, implica volver sobre las bases de la experiencia urbana. Investigar el rol del tranvía y el autobús en las ciudades sudamericanas supone mucho más que entender recorridos predeterminados: constituye una ventana hacia las inflexiones del mundo social. El espesor de experiencias, imágenes y representaciones asociadas a estos vehículos está en directa relación con la inercia y permanencia que tienen en el tiempo.

Tenemos mucha información sobre los tranvías y las empresas tranviarias, pero mucho menos sobre la vida social asociada a tales desplazamientos. En el caso del ómni-

bus los desafíos son distintos. Sabemos que el ómnibus atendió principalmente a sectores sociales medios y bajos de la población. La condición informal y desregulada que distinguió su surgimiento, sumada a la inexistencia de monopolios como sucedía en el caso de los tranvías, ha resultado en un legado de fuentes comparativamente menor. Al estar en manos de numerosos empresarios y dueños de automotores, la incorporación del ómnibus no contó con un hito fundacional de connotación pública como ocurrió con los tranvías. Se trata más bien de una inserción por goteo, en la que el objeto va mutando hasta tomar una forma luego reconocible.

Definir la naturaleza de los artefactos y su influencia sobre los grupos, sobre la ciudad y el territorio, parece exigir un abordaje teórico discordante de los recursos metodológicos habitualmente utilizados por los historiadores urbanos. Además de objetos técnicos, los vehículos están a disposición de los usuarios y se imponen sobre estos; son a la vez móviles y fijos (inmovilidad); se los encuentra desde la escala de la casa hasta los territorios extraurbanos. Esta condición oscilante obliga a una aproximación en donde confluyen disciplinas múltiples (historia, urbanismo, sociología, geografía, antropología).

Algo semejante ocurre al tratar de reconstruir las experiencias vinculadas a los traslados colectivos. Resulta evidente la conveniencia de abrirse a una diversidad de fuentes historiográficas, incorporando incluso los ejercicios imaginativos del investigador. Mientras más amplio es el espectro de testimonios recaudados, mayores serán las posibilidades de entender el fenómeno. Una aproximación que busca relevar la cultura de la movilidad y habitabilidad urbana debe multiplicar la pesquisa. El acervo de fuentes disponibles es vasto: artículos, informes técnicos, prensa, revistas, mapas, comunicaciones médicas, registros municipales, manuales de urbanidad, reglamentos, leyes, guías de ciudades, crónicas, novelas, cuentos, poemas, fotografías, películas, documentales, canciones, sitios web.

1. PARA UNA HISTORIA SUDAMERICANA DEL VIAJE COLECTIVO

Dentro del amplio territorio sudamericano, existen diferencias en el volumen de documentación disponible. Gran parte de la investigación desarrollada sobre la historia del transporte urbano, se encuentra concentrada en Brasil, Argentina, Uruguay y Chile. Menos cubiertas aparecen las ciudades principales de Perú, Bolivia, Ecuador, Venezuela, Colombia y Paraguay. [...] Pero si bien las trayectorias nacionales muestran diferencias, existen estructuras similares, marcos normativos y procesos hermanados. Tales semejanzas son producto de la historia común, especialmente de la estructura social y la posición geopolítica y económica que asumió América del Sur en los procesos de modernización que avanzaron durante el siglo XIX.

Cuando comparamos América del Sur con el hemisferio norte, una diferencia crucial es el contexto económico y social de inserción de los artefactos tecnológicos. Aunque tranvías y ómnibus aparecieron casi simultáneamente en las principales ciudades del hemisferio norte y de América del Sur, los tranvías eléctricos fueron por mucho tiempo diseñados y construidos en Europa y Norteamérica, las compañías tranviarias pertenecieron históricamente a capitales extranjeros, y el desarrollo de este servicio sufrió los vaivenes

políticos y económicos de las potencias del hemisferio norte. También el ómnibus, que enarbolaba su carácter local y su independencia de los capitales extranjeros, asimismo se resintió de los efectos de las guerras mundiales y de las crisis económicas. En última instancia, su funcionamiento dependía crónicamente del petróleo, los repuestos, accesorios, neumáticos y el asfalto extranjero.

Otro elemento que merece destacarse en la coyuntura sudamericana fue la brecha entre los discursos del progreso y las prácticas sociales. La revolución de la movilidad que caracterizó al siglo XX, dependió del uso masivo de los artefactos tecnológicos y representó una etapa obligatoria en el camino hacia el progreso nacional. Al asociar modernización con motorización y circulación, se propició la internacionalización de las experiencias del transporte público. Pero en América del Sur los ideales chocaban diariamente con una estructura social, política y económica que no favorecía las transformaciones profundas de las costumbres. Los múltiples intentos emprendidos para acomodar la vida urbana al tráfico fueron comúnmente frustrados por la falta de capitales humanos y económicos para readaptar la infraestructura al movimiento y supervisar el cumplimiento de las normas de tránsito.

Entre los factores que explican esta brecha entre innovación tecnológica y cambio social es posible señalar el proceso de modificación tardío de la infraestructura necesaria para acoger formas de movilidad moderna. En América del Sur la adaptación de la infraestructura del tráfico (carreteras, señales de tránsito, arquitectura) se prolongó por un tiempo mayor que en las ciudades que lideraron el proceso de motorización. Aunque los sectores público y privado planificaron iniciativas diversas, por lo general estas no superaron su condición de propuestas y cuando lo hicieron tuvieron un alcance acotado.

Los altos costos de la remodelación de las infraestructuras, así como la incapacidad de los gobiernos para financiar esta modernización, contrastaban con el aumento del número de vehículos de motor que progresivamente dominaba el panorama urbano. Las intervenciones en infraestructura vial fueron generalmente segregadas y, por lo tanto, incapaces de producir un cambio sistémico. La falta de recursos económicos y humanos, favoreció la confluencia prolongada de diferentes medios de transporte. En general, en las ciudades sudamericanas no se logró imponer la segregación vial y las calles fueron zonas de disputa. Por calles y caminos convivieron con dificultad distintos sistemas de transporte. Esta mezcla, aún hoy visible en numerosas ciudades del mundo, generó respuestas irónicas tanto de periodistas como de cronistas.

2. ENTRE EL HUMOR Y LA RESIGNACIÓN

El humor adquiere una función estratégica como respuesta al proceso de modernización urbana. Con frecuencia funciona como mediador, puente o espacio de diálogo y conciliación. Tiene la capacidad de abordar las diferencias más críticas, los conflictos más álgidos y volverlos una instancia de la cual todos pueden disfrutar. Es un catalizador, una manera de liberar las tensiones provocadas en un entorno de quiebres y fricciones constantes.

El humor en torno a las irrupciones y controversias que estos vehículos generan se

caracteriza por una posición de crítica y resignación. Aunque la crítica nunca es complaciente, no existe en ella intención de señalar horizontes alternativos para la acción o poner en cuestión el sistema del tránsito moderno. Al tiempo que señala un problema, le quita gravedad mediante su caricaturización.

Otras crónicas evidencian la nostalgia. Subrayan cómo la modernidad ha provocado la desaparición del antiguo barrio y de la tradición. Es el viejo barrio que se va, descuartizado a pedazos por la piqueta fatal del progreso y por el puñal de la civilización. Tal vocabulario de la nostalgia deriva del sentimiento de historicismo que se agudiza con las modificaciones materiales del barrio. Importa señalar que estamos ante una toma de posición frente a la modernización, que se impone como un torbellino en los distintos centros urbanos y cuestiona el llamado “sesgo de confirmación”.

3. REIVINDICACIONES, DISTURBIOS, VIOLENCIA

La historia de la civilización puede ser considerada como un largo proceso de interconexión, de progresiva agrupación y de convivencia en marcos territoriales cada vez más amplios. Lugares concebidos como distantes y escasamente habitados se pueblan con la llegada del tren, así como los barrios de la ciudad se extienden con el arribo del tranvía y más tarde del automóvil y el ómnibus. Es el anuncio de la transformación de los eriales en espacios de producción, del trazado de nuevas fronteras, de la desaparición de antiguas zonas de paso, de la redefinición del vínculo entre el interior y el exterior, de la formación de enclaves urbanos emergentes que se anexan al centro.

Mientras los barrios distantes acceden a redes de trabajo gracias a los medios de transporte terrestres, el desplazamiento geográfico y la consciencia del tiempo como capital económico requiere idealmente de un funcionamiento estable de los servicios, que cumpla con horarios rigurosos, tan importantes para el trabajador como para su familia. Porque si bien el objeto técnico afecta directamente al usuario, se extiende de manera indirecta a toda una red de personas que no parece formar parte del complejo de la circulación.

La centralidad que alcanzó el viaje colectivo en las prácticas cotidianas de las ciudades sudamericanas como medio primordial de desplazamiento y foco de interacción social, quedó registrada en una pluralidad de documentos. Proceden de países distintos y de décadas diferentes, pero en tales documentos se abordan temas vinculados con la movilidad urbana que son comunes a las naciones sudamericanas. Las preguntas se multiplican: ¿cómo se amalgamaron las nuevas formas de transporte y la estructura urbana? ¿Cuál es la naturaleza de los encuentros intermitentes? ¿Quiénes habitaron esas cápsulas móviles y quienes fueron excluidos? ¿Cómo varía la experiencia de hombres y mujeres en el transporte público?

El estrés en el transporte está con frecuencia asociado con los embotellamientos, con la falta de comodidades y con la duración del tiempo de viaje. Este último factor incluye no solo el transcurso del recorrido, sino también el periodo de espera, a menudo de pie, en lugares mal protegidos contra la lluvia y el viento. Por supuesto que el estrés en

muchos casos antecede al uso de los vehículos. Las personas salen preocupadas o angustiadas de sus casas o del trabajo, y en esos casos el transporte público básicamente prolonga las molestias. Pero la impaciencia y el nerviosismo que se acumulan en movimiento es, en parte también, el resultado indirecto de la sincronización de los relojes en diferentes localidades dentro de una zona temporal, para alcanzar un estándar de tiempo común. Ese tiempo unificado y fluido del viaje, esa utopía del movimiento libre soñada por políticos y gestores urbanos, colisionaba en América del Sur con las prácticas locales, con los errores humanos y con los desperfectos e imprevistos de la flamante tecnología.

El tranvía aparece como la referencia inevitable del espacio urbano, lo que constituye una novedosa modalidad de dependencia. El ciudadano queda atado al objeto de la movilidad para los traslados entre la casa y el trabajo, entre la familia y la comunidad. Se impone la vida de la circulación como un imperativo de la modernización, y muta en una especie de servidumbre voluntaria donde libertad y coerción se combinan de modo incómodo.

De hecho, hubo graves situaciones de crisis que se expresaron a través del sistema de transportes urbanos. Así aconteció con la revuelta del «quiebra-quiebra», ocurrida en Río de Janeiro entre el 15 y el 19 de junio de 1901. Bastó que la Compañía de San Cristóbal, responsable por el servicio de tranvías, anunciase el aumento de las tarifas para que la población promoviese un «quiebra-quiebra». El tranvía es el chivo expiatorio que permite la descarga psicosocial que contagia a la multitud.

Las protestas comenzaron con pedradas e incendio de tranvías, y la reacción de la policía fue violenta. Algunos manifestantes murieron y muchos quedaron heridos. Pero la población no retrocedió y armó barricadas. En partes del centro se protegieron con adoquines, tapas para el avenamiento de las aguas e incluso cajones. Al final de los cinco días de conflicto, de los varios muertos y muchos heridos, la Compañía canceló el alza de las tarifas.

4. EL ACCIDENTE COMO SOMBRA OMINOSA

La proliferación de accidentes es una de las hendiduras más profundas en el sistema de la movilidad. Entre las demandas de modernización y los ideales de la modernidad oscilaba como un péndulo amenazante el accidente de tránsito, incluyendo los accidentes fatales.

Suelen señalarse entre los motivos de los accidentes con los medios de transporte urbano el comportamiento del conductor, el descuido de los pedestres, los desperfectos mecánicos, las condiciones climáticas adversas y el alcohol. Sin duda, el mayor responsable del número abultado de accidentes suele ser el factor humano, en particular, el conductor. En América del Sur, la legislación bien intencionada sufrió continuamente por la falta de respeto a las leyes. Los conductores no se sentían obligados a acatar los preceptos, como si no fueran aplicables a ellos personalmente, sino a los otros. Tal falta de internalización de las reglas desembocó con frecuencia en atropellos y muertes. Colisiones, embotellamientos, sustos, peleas, gritos y diálogos ásperos eran moneda corriente en el tránsito.

¿Por qué triunfan la desobediencia y la irresponsabilidad? Podemos aducir diversos

factores, pero un elemento significativo es el sentimiento de superioridad de la persona que maneja. Roberto DaMatta examinó el significado, para la cultura brasilera, de la expresión «¿Tú sabes con quién estás hablando?» y la aplicó al estudio del tránsito. Concluyó que en el caso de Brasil, las formas individualizadas y personales de circulación motorizada entraban en conflicto con las exigencias de impersonalidad de los enunciados universalistas. Lo que es aplicable al caso de Brasil puede ser extendido, con los necesarios matices diferenciales y especificidades nacionales y regionales, para América del Sur en su conjunto.

El llamado «caos» del tránsito sería básicamente la apropiación indebida del espacio público como si este fuese propiedad privada. Penalizar con castigos más severos a los conductores puede ayudar a reducir las transgresiones y accidentes, pero se limita a imponer reglas sobre motivos externos. Consecuentemente, se hace necesario comprender los factores internos que dificultan la aplicabilidad de los códigos. Los distintos usuarios de la movilidad en la esfera pública (conductores de tranvías, ómnibus, automóviles, taxis, camionetas, camiones, motocicletas, bicicletas, sin olvidar a los pedestres, aspecto crucial de la circulación urbana) deben ser conscientes de su pertenencia a una comunidad imaginada comprometida con la obediencia a las reglas por el bien común. En resumen, la clásica distinción entre el Estado y la Sociedad. El Estado promulgando reglas y más reglas de alcance general; la Sociedad reaccionando de acuerdo a sus intereses particulares.

Se imponía en las ciudades sudamericanas la urgente reformulación de una legislación que aún correspondía a una época pasada, más lenta y parsimoniosa. A principios del siglo XX, las calles de Medellín en Colombia eran compartidas por automóviles, coches, camiones, y tranvías que transformaban las dinámicas de la ciudad. Con el aumento de los atropellos, que en algunos casos eran calificados como delitos, se amplió el marco de aplicación de las leyes. Pero en Medellín fue poco efectiva la regulación del oficio de los conductores de vehículos del servicio público. Por un lado, eran ineficientes las pruebas médicas y psicológicas que determinaban la habilidad para maniobrar un automotor; por otro, poco importaba el buen estado del vehículo. A tales deficiencias se sumaban la ineficacia de las medidas adoptadas para organizar el tráfico en lugares concurridos y la ausencia o falta de señalización clara para circular con seguridad por distintos lugares.

5. MÁQUINAS DEMOCRÁTICAS

Los grupos más acomodados accedían con mayor facilidad a los beneficios del desarrollo tecnológico. Esta situación era especialmente patente en Sudamérica, donde la estructura social estaba compuesta por un enorme número de personas aún ajenas al consumo de manufacturas elaboradas. Solo una reducida élite incorporaba las comodidades y mejoras con el orgullo de quien conoce su poder distintivo.

En el escenario de escasez y concentración de recursos económicos, de ciudades que iban consolidando pequeñas islas de progreso en un territorio afectado por sus carencias y retrasos, el tranvía y luego el ómnibus fueron parcialmente la excepción. A diferencia de otros adelantos tecnológicos, estos vehículos rápidamente extendieron sus servicios a la mayoría de la población y del territorio urbano. Un barrio podía no contar con agua

potable ni alcantarillado, no tener servicio de electricidad o gas, estar lejos de calles pavimentadas o de zonas urbanas consolidadas, tener una edificación deteriorada e inestable, pero seguramente tenía una línea de tranvías y/o de ómnibus que lo recorría diariamente y movilizaba a su población.

Esta mezcla de clases en el transporte público generó temores desde el inicio. Se trataba de lugares ambulantes que estimulaban la socialización. De ahí algunas reacciones de desconfianza manifestadas hacia el tranvía y su proclamada eficiencia. Desde otra perspectiva, que celebra la modernización técnica como una expresión de la creciente igualación de las clases sociales en los espacios públicos, el tranvía aparece como el instrumento privilegiado de los cambios. El tranvía es elogiado porque suprime alejamientos, disminuye prejuicios de raza y de color, crea amistades e incluso relaciones de amor. Con ello alcanzamos un polo ideal de los objetos de la modernización: la prefiguración de una sociedad justa.

La propagación de un manojito de ideales respecto a cómo implantar una circulación moderna para los pujantes centros urbanos entrañó, entre otras cosas, un avance progresivo hacia la normalización de los comportamientos del tráfico. Incrementar el desplazamiento motorizado trajo consigo la multiplicación de experiencias semejantes (congestión, accidentes, contaminación) y, por tanto, la posibilidad de adoptar respuestas similares. El resultado fue una tendencia hacia la estandarización de la infraestructura y los reglamentos del tráfico, así como del comportamiento de las personas.

El transporte colectivo supuso el compartir un espacio común y exigió la reforma de costumbres consideradas antihigiénicas y desagradables. Para que la ciudad fuera civilizada, también el pueblo necesitaba civilizarse. «Prohibido escupir en los tranvías»; esa prohibición se volvió habitual a inicios del siglo XX, por la misma época en que las reparaciones públicas quedaban obligadas a tener escupideras disponibles para las personas. Era común el miedo al contagio de enfermedades en el transporte público. En Montevideo, la Liga Anti-Tuberculosis se esforzó para que se cumpliera la regulación de no escupir en los carros, así como ocurrió en las demás ciudades sudamericanas. Como argumenta Norbert Elias, que estudió las varias etapas históricas del modo de escupir, la civilización progresa transformando el comportamiento. Otras leyes llaman la atención, como por ejemplo en Quito, de que ya no sería posible ordeñar vacas lecheras en las calles. De modo semejante, no se debía orinar en el espacio público. Las prefecturas prometen hacer su parte, instalando urinarios en puntos estratégicos de la ciudad, para que la población no hiciera sus necesidades en las proximidades de los quioscos. Lo difícil era la implementación, pues con frecuencia ni siquiera la amenaza de multas lograba eliminar el problema.

El transporte colectivo de pasajeros constituía un lugar de encuentro entre desconocidos provenientes de distintas capas sociales y provistos de diferentes valores, ideales y convicciones. Es durante estos trayectos, en espacios reducidos y de fastidiosa traslación interna, a veces con asientos enfrentados, cuando con más vehemencia se pide al usuario que aprenda a controlar su cuerpo, su mirada y sus palabras. Dicho de otro modo, se espera que el pasajero active la “desatención civil”.

Tales viajes reúnen a desconocidos que no comparten otro vínculo que el arribo a

un lugar específico (trabajo, casa, iglesia, cuartel, colegio, estadio de fútbol, teatro, café). En la mayoría de los casos, el individuo admite la necesidad del transporte público y se resigna al trayecto. En contrapartida, en determinados eventos y conmemoraciones suelen circular afectos y complicidades grupales relacionadas con la expectativa de la llegada. Cualquiera que haya tomado un ómnibus repleto de hinchas que se dirigen al estadio de fútbol a vitorear al equipo de corazón, sabe lo que es la excitación colectiva.

Durante el trayecto en el tranvía y el ómnibus, se impone en esas cápsulas democráticas de transición un orden que rige para todos por igual, incluyendo a conductores y guardas. De poco sirven aquí las diversas modalidades de la retórica familiar, pues no se sabe quiénes son los otros. En ese sentido se puede definir al tranvía y el ómnibus como contenedores terrestres desarraigados, que en general no retienen a sus usuarios por más de una hora. En su interior la integración es provisional, el modo de convivencia transitorio y la sencillez aparente, ya que durante el recorrido entran en juego desde el derecho a la privacidad hasta la posible irrupción de la violencia y los riesgos de accidentes. Aunque en parte el transporte público permitió expresar la repulsa a la mezcla social y a la diferencia, dentro del vehículo existían reglas de protección contra la alteridad. Todos debían pagar el boleto, y ello suponía la aceptación de las normas vigentes en su interior, aunque muchos pasajeros hacían de todo para no pagar el boleto. Si bien el encuentro con el extraño no era necesariamente una cita con la afabilidad, en el tranvía y el ómnibus los cruces entre los pasajeros carecían de la sospecha típica del encontronazo con el desconocido, como suele suceder en la esfera pública.

6. MIRONES, SEDUCTORES, MANOSEADORES

El viaje colectivo es un escenario que se carga de voluptuosidad reprimida. El confinamiento de extraños en un espacio reducido, la alternancia de los pasajeros y la progresiva participación de la mujer en la vida social y laboral, favorece las miradas, encuentros e interacciones de connotación sexual.

Los tranvías constituían objetos privilegiados para el disfrute del *mirón*. Sus escaleras, la altura de la pisadera, la disposición enfrentada de sus asientos en algunos de los carros y la cercanía de los cuerpos ofrecían diversas oportunidades a la mirada, que difícilmente se encontraban en el espacio público de la calle. Resulta chocante verificar, para una sensibilidad educada en las polémicas del género sexual y del feminismo en los últimos cincuenta años, el menosprecio por el tema del acoso sexual. Clavar la mirada en la mujer, piropear, incluso hostigar, parecen ser una obligación del hombre, una tarea que se condice con su naturaleza agresiva. Esta «naturalización» del acoso estaba tan integrada a las convenciones sociales que hasta los medios de prensa celebran y se ríen de tales situaciones, generando un sentimiento de comicidad y complicidad. Los chistes, el humor y la ironía sobre los modos de cortejar desdeñan como irrelevantes las denuncias de asedio y admiten que la mujer es un trofeo a ser admirado y conquistado, y para ello el hombre dispone de una libertad de acción que no lleva en consideración el consentimiento.

Son numerosas las fotografías de hombres que giran la cabeza para mirar las pier-

nas femeninas que se descubren por un instante al subir al tranvía. Un cronista asegura ser testigo de «que los hombres observan demasiado las medias de las mujeres». Algunos pasajeros botaban una moneda al suelo del tranvía para recogerla más tarde cuando pasara alguna mujer atractiva. Hay registro de otros pasajeros que se situaban estratégicamente al pie de las escaleras, desde donde seguían el movimiento de la cobradora u otras mujeres que subieran al segundo piso.

El viaje en tranvía, y la cercana interacción entre personas en su interior, abre la posibilidad de fantasear con relaciones imposibles en otros lugares públicos. Incluso los momentos de mayor contacto entre cuerpos eran el escenario propicio para el desenvolvimiento de un personaje temible: el manoseador, también conocido como «mano boba». A este personaje, siempre masculino, le gusta magrear, sobar, palpar, incluso pellizcar a mujeres indefensas, generalmente jovencitas. Aprovecha la aglomeración para toquetear, fastidiar y fingir inocencia. Por otra parte, pese a la ausencia de fuentes documentales directas, podemos imaginar que algunos manoseadores debían aprovechar los momentos de mayor contacto entre los cuerpos para palpar y toquetear a muchachos desprevenidos.

7. EPÍLOGO

Con la diseminación del transporte público en los centros urbanos de América del Sur, se reforzó la formación de grupos móviles con frecuencia cambiantes. Además de compartir un lugar físico común, los pasajeros estaban liberados de la conducción. Por ello solían leer el diario, conversar cara a cara, observar el paisaje, mirarse unos a otros. El aburrimiento y las situaciones de tedio seguramente estimularon la imaginación de los pasajeros. En esa época, no era costumbre aún trabajar entre lugares y en movimiento.

Puede ayudar a pensar la historicidad de tales encuentros el contraste con la situación presente. Viajar con objetos portátiles de comunicación es uno de los principales cambios ocurridos en los medios de transporte en el tercer milenio. La atención se vuelca hacia el aparato, en particular la pantalla del teléfono celular, devenido instrumento multimedia de uso personal. Las funciones de la telefonía inalámbrica y del ordenador portátil en mucho superan la transmisión de mensajes orales o escritos; permiten atarearse en movimiento, navegar por la web, rastrear nuestra localización en relación con el destino, sacar selfies, ver fotos de amigos y de lugares, escuchar música, leer textos.

Es lógico que tal «hiperestímulo» miniaturizado de la pantalla aumente la desatención hacia los demás usuarios del transporte público, que se tornan secundarios ante la información multimodal. El trabajo y el entretenimiento en movimiento son una extensión del propio objeto, estableciéndose una relación directa entre el ojo y el aparato que sostiene la mano. Aquello que fortalecía el elemento colectivo —los otros como foco de atención— se desplaza hacia el individuo ampliado por el objeto, en una relación circular casi uterina. En esta co-presencia telemática, el individuo puede estar sentado al lado de un desconocido o un amigo, y estar conversando con una persona que se encuentra físicamente distante, incluso en otro país. El celular acompaña nuestros desplazamientos como una segunda piel. Importa señalar, para repensar las historias de la movilidad, que la

tradicional brecha existente entre los medios de transporte y las tecnologías de la comunicación, se acortó de modo vertiginoso en la era moderna.

Para concluir, es alentadora la promesa de autos, de tranvías y de ómnibus eléctricos autónomos, sin conductor. Pero recordemos que la circulación urbana nunca es un mero problema técnico. Promover el viaje colectivo en ciudades dominadas por el automóvil y el transporte público precario significa reconocer la magnitud del aprieto, no solo por razones de sustentabilidad, sino porque constituye un garante del ejercicio de la ciudadanía cotidiana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GIUCCI, G. & ERRÁZURIZ, T. *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*. Talca: Editorial Bifurcaciones, 2018.

