

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

FERROFOBIA Y CIUDAD: TÉCNICOS, POLÍTICOS Y OPINIÓN PÚBLICA EN LA INTERVENCIÓN URBANA AL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN, SANTIAGO DE CHILE 1900-1937.

FERROPHOBIA AND THE CITY: TECHNICIANS, POLITICIANS AND PUBLIC OPINION IN THE URBAN RAILWAY INTERVENTION, SANTIAGO DE CHILE 1900-1937.

Marcelo Mardones Peñaloza

Universidad Diego Portales - ICSO

marcelo.mardones@mail.udp.cl

Recibido el 27 de febrero de 2020

Aceptado el 19 de mayo de 2020

RESUMEN

Pese a la amplia literatura sobre el ferrocarril en Chile, nuevas problemáticas ligadas al tren y su impacto en ámbitos urbanos y socioculturales emergen. La relación tren y ciudad es una, como en Santiago con la proyección y construcción del Ferrocarril de Circunvalación, idea decimonónica consolidada hacia 1910, pero que en las décadas siguientes incomodó a la ciudad de forma creciente. El tren y su infraestructura se asociaron a inseguridad urbana, riesgos viales que anunciaban la omnipresencia de los accidentes en una sociedad que se motorizaba y cuyos impactos en la vida urbana era motivo de preocupación para autoridades y opinión pública. A partir de la idea de ferrofobia, el artículo señala ideas y discursos presentes desde miradas técnicas, políticas y de la opinión pública al problema, apuntalando una agenda que apoyó las intervenciones urbanas sobre la infraestructura ferroviaria de Santiago hasta lograr la supresión o el aislamiento de las vías. A través de fuentes como publicaciones periódicas, documentos técnicos, cartografía e imágenes, se caracterizan algunos rasgos que la caracterizan y su relación con los cambios socioculturales de una ciudad como la capital chilena en las primeras décadas del siglo XX.

Palabras claves: ferrofobia, infraestructura ferroviaria, seguridad vial, intervención urbana.

ABSTRACT

Despite the extensive literature on the rail way in Chile, new problems related to the train and its impact on urban and socio-cultural spheres have emerged. Since the early XX-Century, the train and its infrastructure were associated with urban insecurity and road risks that announced the omnipresence of traffic accidents in a motorized society whose impacts on urban life were a cause of concern for authorities and public opinion. Based on the idea of ferrophobia, this article aims to present the ideas and discourses used from in the technical debate, policy discourses and public opinion to try to define and solve the problem; under pinning an agenda that supported policies from urban interventions on Santiago's railway infrastructure to the suppression or isolation of the tracks. Through the study of primary sources such as periodicals, technical documents, cartography and images, this article highlights some key features of the rapid sociocultural changes that the Chilean capital underwent in the first decades of the XX-century.

Keywords: Ferrophobia-railway infrastructure-road safety- urban intervention.

Para citar este artículo:

Mardones Peñaloza, Marcelo, "Ferrofobia y ciudad: técnicos, políticos y opinión pública en la intervención urbana al Ferrocarril de Circunvalación, Santiago de Chile 1900-1937." *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 203 - 243.

1. INTRODUCCIÓN¹

Sí hay un elemento común en la enorme cantidad de libros y artículos escritos sobre los alcances del ferrocarril en términos de su expansión global y regional, su asociación a la idea de progreso y modernización desde su expansión durante el siglo XIX resulta innegable. Textos de carácter general y múltiples monografías han recalcado la relación entre la instalación de las redes férreas al crecimiento económico ya sea en las áreas centrales de la economía mundo o en regiones periféricas de la misma, siendo considerado un elemento central para la consolidación de la revolución industrial, la integración de los mercados y la organización territorial base para la extensión del capitalismo. Motor y símbolo de la reorganización y encadenamiento de la Economía Mundo durante el periodo, junto con el motor fueron dos de las innovaciones que solventaron el auge de las nuevas potencias y aspiración de progreso para los países periféricos².

Para los países latinoamericanos, la incorporación del ferrocarril consolidó el modelo exportador reorganizando la producción primario-exportadora, como sucedió con las vías entre áreas agrícolas o mineras con puertos para el envío de bienes hacia los mercados internacionales. En Chile, que el primer tren construido conectara el puerto de Caldera con Copiapó para canalizar la producción minera local ejemplifica esta relación germinal. Pero, además, consolidó una mayor integración del territorio al Estado-Nación, la difusión de su institucionalidad y el traslado de personase ideas facilitando las comunicaciones (la red telegráfica se extendió en paralelo a sus líneas), revelando un impacto también sociocultural. Es indudable que la presencia del ferrocarril se ha percibido en tal sentido como un hito para el desarrollo local, especialmente desde las lecturas que han acordado la actividad ferroviaria como un proyecto de política estatal, observando tanto su fomento como posterior declive³.

¹ Este artículo forma parte del proyecto postdoctoral FONDECYT 2019 N° 3190533, “Desferrocarrilizar la ciudad: intervenciones, actores y representaciones urbanas sobre el anillo de circunvalación, Santiago 1935-1945”.

² Eric Hobsbawm, *La era del capital, 1848-1875* (Buenos Aires: Crítica, 2006), 65-69; Marcelo Carmagnani, *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*, (México DF: Fondo de Cultura Económica, 2004), 227-232.

³ No hay espacio para un estado de la cuestión sobre el ferrocarril en América Latina, pero desde comienzos de siglo XXI se han replanteado preguntas sobre su desarrollo que han ido cuestionando

Sin embargo, trabajos recientes han puesto atención en actores y discursos para los cuales la presencia del ferrocarril no representó un anhelo, sino por el contrario un rechazo. En el caso británico, recientes trabajos han descrito como desde su irrupción en el siglo XIX hubo opositores al tren por intereses económicos, inquietudes culturales (como las de aquellos protestantes que adherían al sabbatismo) u otras causas, aunque enfocadas en las problemáticas que rodeaban la instalación del ferrocarril en el contexto particular de una Gran Bretaña donde despegaba la Revolución Industrial⁴. Estas críticas se acrecentaron cuando el ferrocarril tomó relevancia para transporte de pasajeros con vías y estaciones destinadas al servicio, con el cual el tren se insertó de forma plena en el espacio urbano, generando tensiones en aumento, acordes al cambio que significó romper con la movilidad limitada propia de la sociedad tradicional para entrar al paradigma de la circulación moderna, elemento estructurador de la modernidad en su dimensión física por excelencia, la ciudad, que deberá adaptarse a las nuevas exigencias y riesgos del fenómeno⁵.

Este proceso replanteó las relaciones entre las infraestructuras urbanas y la ciudad. Entendidas en las ciudades modernas como destinadas a cubrir los servicios básicos de la población (como transporte y abastecimientos en el caso ferroviario), se constituyeron como redes destinadas a dar soporte a las necesidades esenciales de sus habitantes, constituyéndose en obras de interés general, por lo cual su promoción muchas veces obedeció a políticas públicas destinadas a mejorar la calidad de vida urbana e incorporar materialmente los objetivos de campos ideológicos como el higienismo, central por ejemplo para desarrollar alcantarillados

premisas clásicas a partir de nuevos métodos y problemáticas históricas: Carlos Marichal, "Cinco problemas en la evolución de los ferrocarriles en Iberoamérica: preguntas y debates", en *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, coords. Javier Vidal Olivares, Miguel Muñoz Rubio y Jesús Sanz Fernández (España: Diputación Provincial de Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, 1999), 115-124. Desde el caso chileno, ver a Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950* (Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007).

⁴Dichos fenómenos se entienden bajo la experiencia particular británica, y no pueden transponerse de manera automática en otras realidades sin exigir una comprensión de las dinámicas locales que abonaron los discursos contrarios a la recepción del tren u otras tecnologías. David Brandon y Alan Brooke, *The railwayshaters: Opposition to railways, from the 19th to 21st centuries*, (Londres: Pen and Sword Transport, 2019).

⁵Renato Ortiz, *Modernidad y espacio. Benjamin en Paris*, (Bogotá: Norma, 2010), 22. Respecto a la estación de trenes como espacio primado de la modernización decimonónica y en particular de la latinoamericana, ver Jorge Tartarini, *Arquitectura Ferroviaria* (Buenos Aires. Colihue, 2005), 15-59.

y obras de saneamiento. Aplicación directa de la técnica al espacio urbano, dieron relevancia a figuras como los ingenieros que diseñaron y construyeron dichas redes⁶; y en el caso particular del viario, su modernización constituye uno de los elementos ejes para la organización de la ciudad moderna y por lo tanto foco de atención central para el urbanismo como otra de las disciplinas asociadas a la relación entre red e infraestructura⁷. Pero no todas estas obras eran inocuas, y en el caso particular de las ferroviarias, formaron una relación marcadamente controversial con la ciudad que implicó variados cambios de paradigmas según la irrupción de disciplinas o miradas sobre la misma⁸.

Desde el caso chileno la relación entre el ferrocarril y la ciudad es una temática de interés reciente. Centrada particularmente en Santiago tesis desde la Historia o los estudios patrimoniales han apuntado a las piezas urbanas donde el ámbito sociocultural ferroviario cristalizaba como estaciones y maestranzas, consolidados gracias a las actividades productivas en espacios como Estación Central, San Eugenio y San Bernardo⁹. En paralelo, algunos trabajos colectivos han atendido al anillo del Ferrocarril de Circunvalación como circuito industrial, siguiendo la hipótesis de la relación entre la actividad productiva y ferrocarril decimonónica, pero remozada en relación al auge fabril desarrollista y con un foco de interés centrado principalmente en el patrimonio industrial asociado a su infraestructura¹⁰.

⁶ Lorenzo López Trigal, *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano* (Madrid: Biblioteca Nueva, 2010), 223-224. Sobre la relación técnica e higienismo Richard Sennett, *Construir y habitar. Ética para la ciudad* (Barcelona: Anagrama, 2019), 34-40.

⁷ Según uno de sus primeros teóricos, el catalán Ildefonso Cerdá, el urbanismo de redes ordena la geografía de los territorios y la ciudad, imponiéndose como perspectiva para su estudio; así, el trazado de la red ferroviaria al interior de las ciudades modernas adquiere trascendencia en aspectos como su planificación futura. Horacio Capel, *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano* (Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011), 5-6.

⁸ María Alejandra Saus, "Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo", *Revista de Estudios Sociales* 45 (enero-abril 2007): 144-157.

⁹ Felipe Delgado, "Entre la aristocracia obrera y la vanguardia proletaria. Los ferroviarios de la Maestranza Central de San Bernardo. Acción y discurso en el gremio de trabajadores del riel (1913-1958)" (tesis doctoral, Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017); Carlos Sottorff, "La construcción ferroviaria y la transformación urbana y productiva de Santiago poniente, 1855-1897" (tesis doctoral, Departamento de Historia Universidad de Santiago de Chile, 2019).

¹⁰ Destacables son los trabajos editados por el Colectivo Rescata en el último lustro: *Entre Rieles y Chimeneas. Un recorrido por el barrio obrero y ferroviario San Eugenio* (Santiago: Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y de las Artes, 2015); *San Eugenio. Barrio, patrimonio y proyecto* (Santiago: Fondo

A partir de estas experiencias, este trabajo busca ahondar en la relación entre infraestructura ferroviaria y ciudad a partir de lo que denominamos como Ferrofobia¹¹. En términos centrales, se trata diversas voces que interpelan al tren y su infraestructura por sus riesgos para la seguridad vial, peligro acentuado por el aumento de la motorización y el acelerado crecimiento urbano entrado el siglo XX. En tal sentido, es un discurso que se reconoce como transversal a toda realidad donde las redes ferroviarias conectaban sistemas de ciudades y favorecían la actividad económica, hecho que aumentaba exponencialmente los incidentes. Suerte de epidemia mecánica, sus efectos convocaron tempranamente al saber médico, que desde campos como la traumatología y las cirugías de emergencia debió responder al brutal encuentro de los cuerpos biológicos con los artefactos modernos. Áreas del conocimiento nuevas como la psiquiatría también atendieron al fenómeno a partir de la experiencia de sobrevivientes a accidentes ferroviarios, cuyos efectos psicológicos fueron incluso fuente de análisis cultural a fines del siglo XIX y comienzos del XX. De hecho, un amplio número de trabajos historiográficos han hecho hincapié en el origen del concepto de trauma a esta clase de siniestros, los que se tornaran incluso campo de discusión cultural gracias a la experiencia de nombres reconocidos como el novelista Charles Dickens, sobreviviente de un choque ferroviario que se convertiría incluso en motivo literario¹².

Este impacto de la tecnología moderna pronto superó el campo médico, aunque conservó influencia apelando al control sobre las actividades ferroviarias realizando sus riesgos. Y en la ciudad moderna estos eran especialmente altos: quien transitara por las áreas donde circulase el ferrocarril era una víctima potencial, por lo

Nacional de Desarrollo Cultural y de las Artes, 2018); Circuito Santiago Industrial y Obrero (Santiago: Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y de las Artes, 2019). También en esta línea se incluye el texto de Marcela Pizzi, María Paz Valenzuela y Juan Benavides, *El Patrimonio Arquitectónico Industrial en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago* (Santiago: Universitaria, 2009).

¹¹Debo agradecer al sociólogo e historiador argentino Dhan Zunino, por la sugerencia para incorporar el término ferrofobia en la investigación en la búsqueda por reflejar una perspectiva más sociocultural que urbanística al proceso de declive del ferrocarril y su infraestructura en la capital chilena, pero que siguiendo otros casos donde el tren haya vivido efectos similares puede ser perfectamente replicable en otros estudios.

¹²Eric Clapman, "Trains and Trauma in the American Golden Age", en *Traumatic Pasts. History, Psychiatry, and Trauma in the Modern Age, 1870-1930*, edit. Mark S. Micale y Paul Lerner (Cambridge: Cambridge University Press, 2001), 57-78; Laura Marcus, "Psychoanalytic Training: Freud and the Railways", en *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble*, editores Mathew Beaumont y Michael Freeman (Berna: Peter Lang AG, 2007), 155-176; Jill L. Matus, "Trauma, Memory, and Railway Disaster. The Dickensian Connection", *Victorian Studies* 43 (primavera 2001): 413-436.

cual la vía comenzó a representar un peligro en potencia que cristalizaba en cada accidente donde se veía involucrado un peatón o vehículo. Así, más allá de los efectos individuales sobre los cuerpos afectados por el trauma ferroviario y los temores que podían generar en un sujeto –la siderodromofobia, el temor enfermizo hacia los trenes–, la sociedad moderna, y en especial la urbana, fue generando una creciente aversión a su presencia. Argumentando los peligros de la actividad ferroviaria, múltiples actores fomentaron la construcción de un discurso ferrofóbico, centrado en los riesgos del tren para peatones y tránsito vehicular, aun cuando estas tensiones aumentaban además por la creciente motorización de la sociedad urbana; pero a diferencia de otros medios de transporte, el ferrocarril involucraba una infraestructura amplia que era percibida con temor por sus condiciones antihigiénicas, estéticas o sociales gracias a su asociación con sujetos populares o espacio de anomia.

Siguiendo esta línea, la Ferrofobia debe entenderse más bien como experiencia o pulsión sociocultural antes que discurso técnico, aunque reproducía premisas, lecturas y preocupaciones de las disciplinas que abordaban el fenómeno. Se trataba de miradas que apelaban desde campos diversos como la ingeniería, el urbanismo o la cultura de masas sobre los riesgos de la vida moderna, generando un texto dirigido a un público general interesado por su impacto social. Indudablemente, forma parte de una narrativa más amplia sobre los peligros inherentes a la ciudad moderna, donde la seguridad vial surgió como motivo de preocupación particular para las autoridades estatales que el dieron el carácter de problema público¹³. Quizás por eso la ferrefobia concentró su retórica en torno a los peligros de la vialidad moderna, pero estos no se limitaban al ferrocarril: otras tecnologías de movilidad también tuvieron un impacto marcado por la aceleración de los objetos y la respuesta de los cuerpos al interior del espacio urbano, con externalidades que eran objeto de debate por la masificación general de la

¹³ La irrupción de la Seguridad Vial como concepto y practica publica remite a su vez a varios paradigmas que reflejan la evolución de las políticas sectoriales y los cambios tecnológicos que han acompañado su gestión en la sociedad motorizada. El periodo que acá revisamos correspondería al momento donde se busca controlar a los vehículos, en particular automóviles, generando “...ajustes entre el vehículo y el conductor, en los componentes mecánicos y en las regulaciones de largo plazo”; Mike Bess y Carla del Cueto, “Seguridad vial”, en *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*, editores Dhan Zunino Singh, Guillermo Giucci y Paola Jirón (Buenos Aires: Bilbos, 2017), 171-178.

motorización en las grandes ciudades latinoamericanas, incluyendo Santiago¹⁴. Pero también podía tener otras dimensiones, al relacionar la infraestructura ferroviaria con otro tipo de peligros sociales como la delincuencia o las malas condiciones higiénicas, por señalar dos ejemplos que aparecen de forma ocasional en la documentación hasta el momento levantada.

Correspondiente a los variados actores preocupados por el tema, la ferrofobia se puede rastrear en multiplicidad de documentos. Desde estudios ingenieriles hasta debates políticos contienen la noción de riesgo que parecía asociarse de forma irremediable al ferrocarril, especialmente para la ciudad. También la prensa de la época, en especial la del magazine, caracterizada por su amplia variedad de temáticas, el protagonismo de la publicidad, la incorporación de recursos visuales a sus textos, y sobre todo, la voluntad de ampliarse a un público ávido de tópicos modernos, le entregó páginas a la ferrofobia como parte del debate sobre las problemáticas y políticas de un Santiago enfrentado a una nueva realidad urbana¹⁵. Esto hace del tema de interés de este artículo un espacio posible de ser abordado desde documentos de naturaleza divergente, pero que se engarzaban ante la preocupación por el renovado riesgo a la vida urbana que imponía la presencia del ferrocarril al punto de promover su remoción de la capital chilena.

Así, el artículo persigue describir y comparar algunas de las diversas vertientes que componen el discurso ferrofóbico y que se reúnen en un solo cauce crítico hacia la presencia del tren en la ciudad: por una parte miradas técnicas ligadas a la elaboración de propuestas para el mejoramiento de las áreas donde se establecían las líneas, voces políticas que alertaban sobre la necesidad de atender el problema de la seguridad ferroviaria como un asunto de interés público para la urbe, y también como foco de atención para el imaginario urbano que se construía desde los medios de masas. Mediante el examen de fuentes técnicas (informes de ingeniería, cartografías), políticas (sesiones parlamentarias, municipales) y de publicaciones masivas (magazines) se intentará un primer acercamiento a este problema histórico en torno a la presencia del ferrocarril en Santiago, donde se intentarán describir algunas líneas generales de este discurso, algunos de los actores sociales que actuaron como sus principales promotores y entregar algunos

¹⁴ Accidentes de tránsito y seguridad vial han surgido como tópicos propios de la ciudad latinoamericana en expansión: Guillermo Giucci y Tomás Errázuriz, *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur* (Santiago: Bifurcaciones, 2018), 142-159.

¹⁵ Hugo Mondragón, "Modernidad y anti-modernidad en el Santiago de los años treinta. Postales urbanas en la revista Zig-Zag.", *Revista Bitácora Urbano Territorial* 21 (vol. II, 2012): 21-34.

antecedentes respecto a las diversas operaciones urbanísticas y técnicas ligadas al tópico en la capital chilena durante las primeras décadas del siglo XX.

2. DESEO Y RECELO: ANTECEDENTES DE LA INSEGURIDAD FERROVIARIA EN SANTIAGO

La relación de Santiago de Chile con el ferrocarril se consolidó en 1857 con la puesta en servicio la línea del Ferrocarril al Sur, cuya cabecera estaba en la que hasta hoy es la Estación Central o Alameda de la red ferroviaria nacional. Ubicada por entonces en la periferia del área urbana consolidada de la ciudad, su desarrollo no fue una problemática para ella; por el contrario, su presencia fue concebida como una necesidad nacional, hecho manifiesto en la temprana capitalización estatal que se hizo de las primeras líneas privadas. Paradigma de este objetivo fue el establecimiento de la línea entre la capital y el puerto de Valparaíso en 1863, hecho que materializó la aspiración de la élite por desarrollar económicamente el país, pero que desde una lectura urbana comenzó a demarcar una larga relación entre la ciudad y la infraestructura ferroviaria. Ingresando a la ciudad desde la zona norte, la vía atravesaba la periferia rural de Renca, atravesaba el río Mapocho e ingresaba por el límite occidente de la capital; ahí, la línea de aproximadamente tres kilómetros entraba por la Alameda de Yungay, actual avenida Matucana, hasta la estación Central, en un trayecto que pronto mostró sus beneficios para la instalación de bodegas y establecimientos fabriles que aprovecharon las ventajas logísticas de las vías férreas.

Este temprano dinamismo posiblemente influyó en las ideas que el Intendente Benjamín Vicuña Mackenna proyectó para el ferrocarril en su célebre plan para la modernización de Santiago de 1872, donde las redes operativas provenientes desde Valparaíso y la extensión al sur debían servir como eje occidente para la futura construcción de un “camino de cintura” que rodeara la ciudad mediante una serie de avenidas. Estas debían conformar un anillo, y las avenidas según su promotor debían incluir vías férreas que “surcadas por la locomotora, se conviertan en verdaderos muros de la civilización”, asociando al ferrocarril como elemento arquetípico del progreso, además señalar subrepticamente su rol como frontera y cordón de seguridad para la ciudad propia respecto a sus arrabales¹⁶. Y

¹⁶Benjamín Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago* (Santiago: Imprenta de la librería del Mercurio de Orestes L. Tornero, 1872), 136. Pese a no materializarse de la forma planteada por el Intendente, la influencia de sus ideas en el tiempo fue notoria en planes muy posteriores de modernización a la capital chilena, como por ejemplo en una propuesta de realizada más de medio

aunque su proyección no se realizó de manera exacta, hacia fines del siglo diversos ramales ferroviarios comenzaron a extenderse por los bordes urbanos: en 1888 se construyó una línea desde el paradero de Yungay hasta el mercado de abastos, mientras que una década después entró en funcionamiento el ramal desde la calle de Santa Ana, en terrenos de lo que sería la maestranza San Eugenio. Dicha línea remató en la estación San Diego, prosiguiendo por el límite sur del municipio santiaguino y extendiendo vías hacia recintos militares, fábricas e infraestructura de alimentación como el matadero municipal, actividades que alentaron su expansión al oriente¹⁷.

En 1899 se incorporaron tres nuevos kilómetros de vías desde la estación San Diego hacia el oriente, impulsando la creación de una serie de estaciones intermedias de como Santa Elena y Ñuñoa, que bordeaban el límite del Camino de Cintura Oriente, la actual avenida Vicuña Mackenna. Aquí la red fiscal engarzaba con la línea particular del Ferrocarril Llano del Maipo, inaugurado en 1893 y que venía del área rural de Pirque y Puente Alto, ubicadas al sur de la capital chilena, hasta las cercanías del límite municipal entre Santiago y Providencia, rematando en las inmediaciones de la plaza Baquedano¹⁸. Esta fue la mayor extensión que alcanzó el inconcluso anillo ferroviario, un retazo de líneas público-privadas cuyo objetivo era favorecer el transporte de bienes, y en segundo orden, de pasajeros. Con el Centenario republicano en 1910 y la construcción de nuevas infraestructuras como las estaciones Mapocho y Providencia, el Ferrocarril de Circunvalación se transformó en una obra icónica de la política pública en la materia, con proyección de planes para el cierre total del anillo ferroviario mediante una línea subterránea que debía

siglo después: “Como debe existir un límite racional que circunscriba la transformación de Santiago y fije, a la vez, los lindes propios de la comuna, la ciudad sería envuelta por sus cuatro costados con una gran avenida exterior de circunvalación... Esa gran avenida, que tendría anchura de cien metros, llevaría la línea del ferrocarril de circunvalación y doble vía de tranvías”; Carlos Pinto Durán, Proyecto de transformación definitiva de Santiago (Santiago: El Diario Ilustrado, 1928), 10.

¹⁷ Ministerio de Industria i Obras Públicas, Ferrocarril de Circunvalación de Santiago (Parte comprendida entre la estación de San Diego i Ñuñoa) (Santiago: Imprenta Nacional, 1899); las fechas generales son tomadas del texto de Marcela Pizzi, aunque no es preciso respecto al inicio de los trabajos de extensión desde el callejón de Padura y la calle de Santa Ana hacia el oriente bordeando el Zanjón de la Aguada, obra que habría sido fomentada por el Ejército debido a los arsenales y fábricas de municiones que se encontraban en las inmediaciones del trazado en la primera mitad de la década de 1890.

¹⁸ Arturo Titus, “Apuntes para una monografía de los Ferrocarriles Particulares de Chile. Ferrocarril del Llano del Maipo”, Anales del Instituto de Ingenieros de Chile 4 (1910), 146-155.

conectar los recién inaugurados terminales, evidenciando una abierta la voluntad política por concretar el proyecto¹⁹.



Imagen 1. Plaza Baquedano con la estación Providencia a la derecha, c. 1925. Se observa la proyección que entregaba la nueva pieza urbana al sector, considerando el proceso de expansión hacia el oriente de la capital y su rol como nodo de transporte gracias a la red tranviaria que se conectaba en el lugar. Grupo Facebook “Así era Providencia”, <https://cutt.ly/4yaJASx> (consultada 15 abril de 2020)

Así, el albor del siglo XX materializaba las proyecciones de Vicuña Mackenna respecto al anillo ferroviario, con una vía de extensión total de 13,4 kilómetros de recorrido entre Alameda, San Diego, Santa Elena, Ñuñoa y Providencia, además del tramo Yungay-Mapocho, consolidando áreas industriales en sus inmediaciones. Pero esto llegó en un momento donde la ciudad comenzaba rápidamente a dejar atrás su dimensión decimonónica para enfrentar un latente proceso de metropolización. Aunque el área central de Santiago sufriría cambios en sus primeras décadas, como la aparición de la edificación en altura o el éxodo de la élite hacia la zona oriente de la capital, la gran transformación estuvo en el aumento exponencial de las periferias, en especial de los municipios que formaban la primera corona urbana alrededor del territorio de la comuna central. Quinta Normal, Providencia, Ñuñoa y San Miguel, por mencionar solo los que lindaban con el trazado del Ferrocarril de Circunvalación, experimentaron un acelerado crecimiento ante la necesidad de suelo para uso habitacional, los mecanismos de renta de la tierra y los efectos de legislaciones como la de habitaciones de 1906, que fomentó la demolición de

¹⁹ Archivo Nacional, Fondo Intendencia de Santiago (en adelante ANFIS), “Normas jenerales que deben servir de base para la terminación del FC de Circunvalación”, vol. 409.

conventillos insalubres y con ello una mayor presión por la búsqueda de soluciones en sectores fuera del casco central de la capital²⁰.

Central para este proceso fue la habilitación o mejoras de la red vial, en especial de las proyectadas por sobre el anillo de cintura, hacia los municipios que se conurbaban al área central de Santiago. Por ejemplo, calles que se extendían hacia el sur de la ciudad, algunas adaptadas a partir de viejos caminos coloniales y otras que creadas para facilitar la comunicación con áreas aledañas que iban creciendo como polos de vivienda para grupos medios (por ejemplo, en el sector Llano Subercaseaux de San Miguel), o incluso puntos más alejados como La Granja, La Cisterna o San Bernardo a través de las avenidas San Diego y Santa Rosa, por mencionar algunos casos estudiados²¹. Las crecientes mejoras en cuanto a ensanchamiento, adoquinado y posterior pavimentación de estas calles reflejaban la voluntad política territorial de facilitar el tránsito de bienes y personas desde estos sectores al área central, consumidora de bienes y fuentes laborales. Pero al mismo tiempo, se enfrentaron con el trazado ferroviario como un obstáculo físico al tránsito moderno, especialmente cuando en las décadas siguientes el proceso de motorización se masificó y los riesgos viales crecieron exponencialmente, tornándose uno de los motivos de accidentes más frecuentes en la vida urbana de una ciudad en proceso de cambios acelerados²².

²⁰ Las comunas del pericentro, aquellas que forman hoy la primera corona urbana en torno al municipio de Santiago, tuvieron un crecimiento de población espectacular en la primera mitad del siglo XX. Un ejemplo es Quinta Normal, que entre los censos de 1907 y 1940 aumentó su población diez veces, pasando de 6.932 a 64.607 habitantes; o Ñuñoa, que en el mismo periodo pasó de 7.596 a las 62.370 personas. Con esto no es de extrañar el aumento de las tensiones con la infraestructura ferroviaria que limitaban a ambos municipios con Santiago, restringiendo sus vías de comunicación. Centro Latinoamericano de Demografía, XI Censo de Población (1940). Recopilación de cifras publicadas por la Dirección de Estadísticas y Censos, 2. Una mirada general en Armando de Ramón y Patricio Gross (comp.), Santiago de Chile: características histórico-ambientales, 1891-1924 (Londres: Monografías de Nueva Historia, 1985).

²¹ Germán Hidalgo y Waldo Vila, "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* 48 (enero-junio 2015): 195-244; Rosana Forray y Christian Saavedra, "Cara y contracara de las modernizaciones del transporte. Desarrollo urbano en torno al eje Gran Avenida Los Morros", en *Urbanismo y Transporte público. Miradas al siglo XX*, edit. Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila (Santiago: RIL, 2018), 175-205.

²² Tomás Errázuriz, "El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927", *Historia* 43 (julio-diciembre 2010): 357-411.

Sin embargo, los siniestros viales ligados al ferrocarril ya eran frecuentes desde el siglo XIX, y especialmente en la primera vía que se internó en el tejido urbano de Santiago, la línea entre la parada de Yungay y la estación Central. La línea se instaló por la conocida como Alameda de San Juan, luego denominada como de Yungay o Matucana, y actuaría como separación entre dicho barrio y la Quinta Normal de Agricultura. Zona de urbanización temprana a inicios del periodo republicano, alentada por la presencia de la gran área verde direccionó el crecimiento de la capital, enfrentó a la línea férrea no solo como límite espacial de la expansión urbana temprana hacia el poniente²³. Así, tuvo que convivir con ella conflictivamente, con una intensidad que ejemplificaba las tensiones propias de la vida urbana moderna, entre ellos los accidentes de tráfico, muchos ligados a la presencia del tren en el sector, y que, pese a las continuas obras de mejoramiento efectuadas por la empresa de ferrocarriles para aumentar la seguridad de sus vías, éstas serían una constante para el sector²⁴.

²³ Armando de Ramón, “Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile 1850-1900”, *Historia* 20 (1985).

²⁴ Carlos Sottorff, “La construcción ferroviaria y la transformación urbana y productiva de Santiago poniente, 1855-1897” (tesis doctoral, Departamento de Historia Universidad de Santiago de Chile, 2019), 233-234.



Imagen 2. Sección Matucana entre Yungay y Alameda y sección San Diego – Providencia del Ferrocarril de Circunvalación 1912. En el plano del sector poniente aparecen proyectados los posibles planes de extensión de la línea hacia el occidente. ANFMI, vol. 16.

Los riesgos de la vía Matucana generaron tempranos planes para suprimir o trasladar la línea ferroviaria entre las estaciones Yungay y Alameda. El primer plan fue elaborado por el ingeniero Oscar Von Chrismar el año 1900, que proponía desviar la línea al poniente unos dos kilómetros con líneas trazadas a nivel de suelo. En 1906, los ingenieros Decombe, Guzmán y Gulchesky ofrecieron varias soluciones al ya reconocido problema de la vía para las autoridades de ferrocarriles que financiaban los estudios; estas incluían el de construir una vía bajo nivel y a tajo abierto, considerada la opción más económica y eficiente para enfrentar las externalidades negativas del trazado, además incluso de construir una vía elevada. Y aunque la sección Matucana era posiblemente más sensible por flujo y ubicación, la presencia del ferrocarril era entendida ya como un problema para la ciudad en general. Los estudios dirigidos a “evitar el peligro de los pasos a nivel en las secciones construidas en épocas que su existencia no constituía peligro inmediato” abarcaban también la sección entre Providencia y Ñuñoa, donde se contemplaba soterrar la línea en el cruce con avenida Irarrázaval, y de ahí nuevamente al ingresar en la nueva estación para seguir de forma subterránea hacia Mapocho bajo del Parque Forestal, proyecto que daba cuerpo al primer trazado de ferrocarril subterráneo de la capital²⁵.

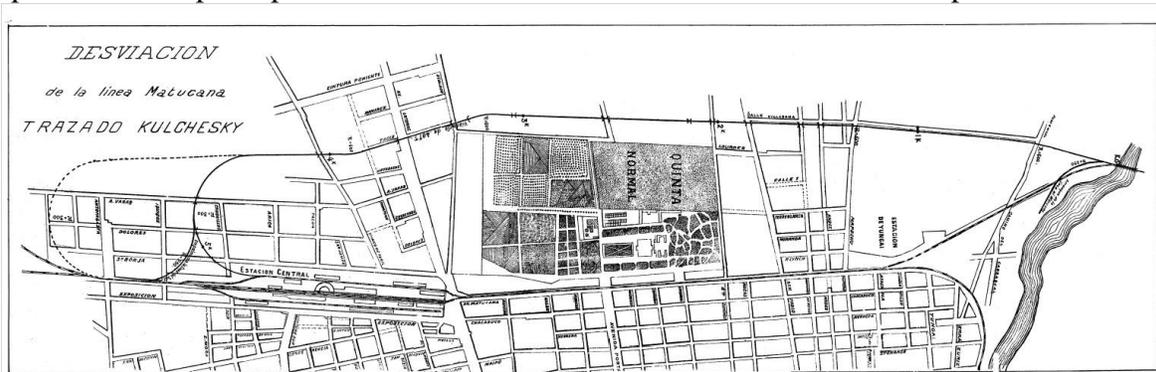


Imagen 3. Proyecto del arquitecto Gulchesky presentado en 1907 como alternativa a la construcción de la línea a tajo abierto, mediante la extensión de un ramal hacia el oeste pero menos extenso que el propuesto por Von Chrismar. La posibilidad de extender la línea hacia el poniente se apoyaba en las zonas de bodegas y fabriles que se extendían desde la estación Yungay por las cuadras que venían tras la avenida Matucana. Plano disponible en Anales del Instituto de Ingenieros de Chile 4 (año VII, abril 1907), 154-167.

²⁵ Alberto Decombe, Carlos Guzmán i B. Gulchesky, “Desviación de la línea férrea de la avenida Matucana”, Anales del Instituto de Ingenieros de Chile 4 (año VII, abril 1907), 154-167; “Normas Jenerales que deben servir de base para la terminación del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago. Informe presentado por la comisión nombrada por decreto N°1538 de 3 de julio de 1912”. Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Fomento (en adelante ANFMF), vol. 16.

Aunque las propuestas de estos estudios no fueron desechadas, como lo señalaban los informes que después del Centenario alentaban al cierre definitivo del Ferrocarril de Circunvalación, en los hechos la materialización de estas iniciativas encontró obstáculos generalmente de índole económica. Así, solo casi tres décadas después de planteadas posibles soluciones al problema, la oleada de modernización urbana que caracterizó al ibañismo durante su Dictadura (1927-1931) se retomaron los planes, al reponerse la discusión de proyectos basados en las propuestas previas, aunque modificadas de acuerdo con los avances técnicos y las decisiones políticas necesarias para la inversión estatal. Sin embargo, el embate de la Gran Depresión en el país cambió rápidamente las prioridades de las autoridades que asumieron el control gubernamental tras la caída del régimen en 1931, lo que retrasó cualquier decisión respecto a unas obras cuyos onerosos costos eran un freno para su concreción. Solo a partir de la relativa estabilización y recuperación económica que consiguió la segunda administración de Arturo Alessandri Palma, se relanzaron las propuestas, las que se concretaron tras años de discusión parlamentaria cuando en 1936 se aprobaron el soterramiento de la línea Matucana y el retiro de la infraestructura ferroviaria entre las estaciones Ñuñoa y Providencia, operaciones favorecidas por las políticas destinadas al fomento de las obras públicas para absorber la mano de obra disponible tras el alto desempleo que siguió a la crisis económica²⁶.

Con estas decisiones se comenzó a sellar el destino del Ferrocarril de Circunvalación, aun cuando buena parte de sus vías y estaciones continuaron operando durante varias décadas más. Pero esta evolución de las propuestas y proyectos técnicos para enfrentar las problemáticas que planteaban las líneas a la capital chilena no sólo eran materia de estudios ingenieriles para maximizar la eficiencia de sus servicios o evitar externalidades que afectaran al tránsito moderno. Por el contrario, y desde muy temprano también, diversas voces alertaron sobre la presencia del tren en Santiago, amplificando los discursos tecnocráticos para hacerlos parte de una narrativa política, propia de actores locales que apelaban a la Ferrofobia para aunar intereses diversos, pero que compartían el recelo hacia un objeto que dejaba de ser imagen del progreso como se la celebró en el siglo XIX. Percibido ahora como riesgo para la vida urbana, el tren comenzó a ser objeto de críticas y ataques por parte de políticos, prensa y medios locales, lo que hizo de su presencia una suerte de crisol de discursos contra una infraestructura que en más de una ocasión sería definida como “línea de la muerte”.

²⁶Simon Collier y William F. Sater, *Historia de Chile 1808-1994* (Madrid: Cambridge, 1998), 202-208.

3. LA PRESIÓN POLÍTICA: LA FERROFOBIA COMO SEGURIDAD PÚBLICA.

Aunque los informes técnicos reflejaban a cabalidad los peligros que el tren y las vías férreas tenían en el contexto de una ciudad que experimentaba un acelerado ritmo de crecimiento como Santiago, con trazados al interior de su trama que exponían al creciente número de vehículos y peatones que circulaban por ella, el impacto que dicho fenómeno provocaba en la sociedad urbana fue objeto de una preocupación mucho más extendida. Al aumento de los accidentes ligados a las líneas del ferrocarril se sumaba a la preocupación general que el ingreso de los nuevos medios de transporte trajo para los habitantes de la capital chilena, que habían inaugurado el siglo con las primeras vías de tranvías eléctricos y que durante las décadas siguientes vieron a otros medios como automóviles, autobuses y otros aumentar su presencia por sus calles. La motorización de la ciudad se estableció como una nueva realidad para la ciudad, y fenómenos como los accidentes de tránsito comenzaron a masificarse en sus calles, sumándose a los incidentes ligados al ferrocarril ya comunes desde la segunda mitad del siglo XIX., el aumento en el número de los siniestros viales de consecuencias muchas veces trágicas no sólo generó una nueva experiencia traumática para las víctimas del maquinismo.

Conservando escalas y diferencias propias de cada contexto, las máquinas fueron dictando en el espacio de la ciudad moderna relaciones nunca antes vistas entre tecnología y sociedad, lo que convirtió a los desplazamientos urbanos en un motivo de preocupación debido a los traumas tanto físicos como psicológicos de los accidentes; de hecho, más que una experiencia individual, la masividad del fenómeno pronto se identificó como una herida colectiva y por lo tanto motivo de alarma incluso para quienes no lo sufrían de manera directa²⁷. En Santiago, el ferrocarril venía siendo objeto de dicha preocupación las últimas décadas siglo XIX por los continuos atropellos de vehículos y peatones, especialmente en sectores de gran desplazamiento como la mencionada vía Matucana, aumento que concitó pronto la atención de voces políticas. Por ejemplo, en la discusión del presupuesto de obras públicas para 1890, la Cámara del Senado advertía la necesidad de trasladar la línea al poniente (adelantándose a las propuestas técnicas de los años venideros), *“Haciendo que entren todos los trenes a la estación [Central] por la parte sur, [con lo*

²⁷Ralph Harrington, “The Railway Accident: Trains, Trauma, and Technological Crises in the Nineteenth-Century Britain”, en *Traumatic pasts: history, psychiatry and trauma in the Modern Age, 1870-1930*, edit. Mark S. Micale y Paul Lerner, (New York: Cambridge University Press, 2001), 31-56.

que] se evitarán muchas desgracias que produce ahora la armadura de los trenes en el centro de la estación”, propuestas que se reiterarán en los años siguientes²⁸.

La preocupación por la línea de Matucana prosiguió tras el cambio de siglo, justificadas por las incomodidades que producía su presencia junto a las vías de la tracción eléctrica, lo que angostaba la calle para el uso de los carretas y otro vehículos provenientes de las zonas rurales aledañas del norponiente y que por disposiciones como la ley de carruajes se veían obligadas a transitar por ella, además de las variadas actividades que se realizaban en la Quinta Normal y que servían de atractivo para múltiples concurrentes, todo ello sucediendo en un momento donde el número de trenes que transitaban por la vía iban en alza²⁹. Los debates reflejaban como esta intensificación modificaba el cariz del sector, que de ser una periferia urbana se había vuelto una sección incorporada de forma plena a la ciudad y sus actividades productivas: “En el tiempo en que se construyó esa línea, la población era escasa, pero hoy la calle de Matucana es un centro tan comercial como las primeras calles de Santiago; de manera que casi no hai día en que no ocurra una desgracia por el tráfico de los trenes”³⁰. A pesar de estas urgencias, la inestabilidad económica planteada a una economía primario-exportadora como la chilena al iniciarse la Primera Guerra Mundial, sumada a la crisis política del parlamentarismo, impidió que las obras discutidas pudieran ser concretadas más allá de la insistencia de los actores políticos para realizar estas iniciativas.

Recién a mediados de la década de 1920 se retomó el debate en torno a la línea Matucana, auspiciado esta vez por el diputado Nicasio Retamales, quien además de un amplio recorrido como pequeño industrial y dirigente fabril, tenía gran llegada hacia los sectores medios bajos producto de su rol como presidente del Congreso Social Obrero antes de ingresar al Parlamento. Desde el escaño que asumió en 1926 por la séptima circunscripción de Santiago, llevó a cabo una verdadera cruzada contra la línea Matucana, sobre la cual se refería elocuentemente en una de sus primeras intervenciones frente a sus colegas exigiendo respuesta a una demanda que crecía por parte de los habitantes de Santiago ante los frecuentes accidentes que ocurrían sobre el trazado de la vía:

²⁸Diario de Sesiones Cámara del Senado, 15^a extraord., 16 de noviembre de 1889; Diario de Sesiones Cámara de Diputados, 8^a extraord., 21 de noviembre de 1896.

²⁹ Diario de Sesiones Cámara de Diputados, “Desviación de la línea férrea en la avenida Matucana”, 34^a ord., 16 de junio de 1904.

³⁰ Diario de Sesiones Cámara de Diputados, “Traslación de una línea férrea”, 55^a extraord., 27 de enero de 1906.

...dejaría de cumplir con mi deber, sino levantara mi voz como representante de Santiago, para manifestar la urgente necesidad de evitar un gran peligro que existe para los habitantes de la ciudad: el mantenimiento de la línea férrea que atraviesa la calle Matucana, desde la estación Alameda a Yungay. No hay día, señor, que la prensa no registre los atropellos en esta línea, producidos por los trenes que hacen la carrera de esa calle, y hay muchos atropellos que pasan desapercibidos y quedan en el más profundo silencio. [...] Las estadísticas acusan anualmente 15 o más muertos y otros tantos atropellos; no es posible que una ciudad tan extensa como Santiago, tenga un ferrocarril que atraviesa la ciudad, poniendo en grave peligro a sus habitantes. [...] Esta línea, como digo, está hoy día en el centro de la ciudad, y puede decirse que ello constituye un peligro diario para los alumnos de los diferentes establecimientos de instrucción o beneficencia que se encuentran a un lado u otro de la línea que diariamente tienen que atravesar. Tenemos, por ejemplo, el Instituto de Agronomía, la Escuela Práctica de Agricultura, la Quinta Normal, que diariamente visita nuestro pueblo, el Hospital de Niños, la Escuela de Reforma, la Escuela de Artes, la Escuela normal de Niñas, la importante feria del Tattersall, y muchos otros que podía enumerar, a fin de hacer resaltar la importancia del barrio. Esta línea no puede continuar por más tiempo en esa calle y se hace necesario su traslado a otra parte o hacerla pasar bajo nivel en esta misma parte³¹.

La voz del parlamentario se sumaba a otra de las instituciones que lidiaba de forma directa con los problemas territoriales, el municipio de Santiago. Junto a la Intendencia, era la autoridad encargada de velar por el funcionamiento de Ferrocarriles del Estado en el espacio urbano, y por lo tanto una de las principales canalizadoras de las críticas hacia el funcionamiento de los trenes en las principales arterias de la capital chilena. En este sentido, la política municipal amplió el foco de preocupación más allá de la vía Matucana; con el rápido crecimiento que iban alcanzando las comunas al oriente de la ciudad como Ñuñoa y Providencia, la vías del Ferrocarril de Circunvalación y del Llano del Maipo también comenzaron a ser cuestionadas. Las nuevas voces del urbanismo, disciplina moderna que venía aterrizando en el país a través de figuras como el austríaco Karl Brunner y sus discípulos³², entregaron insumos y miradas donde el ferrocarril dejaba de ser parte

³¹ Diario de Sesiones Cámara de Diputados, "Línea ferroviaria de la avenida Matucana", 41º ord., 26 de octubre de 1926.

³² Sobre el impacto del urbanista austriaco ver Constantino Mawromatis (ed.), Karl Brunner en Chile. Urbanismo revisitado (Santiago: FAU Universidad de Chile, 2015).

de la ciudad moderna, los que fueron asumidos con entusiasmo por el concejo municipal. En una sesión sobre los planes de modernización del municipio, esto se hacía explícito:

Pero esta obra de urbanización no dará al barrio de que se trata el valor de progreso que se desea, si no se emprende cuanto antes otra serie de obras importantes e indispensables, que serían las siguientes: 1.º La supresión del paso de trenes por la plaza Argentina, ya sea por la eliminación de la vía que impide la transformación de la avenida Matucana o la construcción de una vía subterránea que replazce a ésta. 2.º Formación de pasos por debajo de la línea del ferrocarril al sur, que una las calles del barrio que nos preocupa con las que son su continuación hacia la ciudad; y 3.º Apertura de puertas libres hacia las principales avenidas de la Quinta Normal, que una los extensos sectores poblados que hoy día se separan con este paseo³³.

En sus sesiones, los reclamos y exposiciones por problemas ligados a las vías iban más allá de los accidentes de tránsito; por sus condiciones operativas, las líneas dejaban amplios sitios eriazos y cruces abiertos, como se reclamaba en avenida San Diego: “en la parte que atraviesa la línea del ferrocarril de circunvalación que en la noche ven frecuentados por gente maleante que asaltan a quienes transitan por ese lugar, huyendo en seguida a lo largo de la vía, y por otras gentes incultas que molestan al vecindario con sus groserías y actos deshonestos”. Además, presentaban condiciones que atentaban con la seguridad de peatones y automovilistas, además de chocar con los ideales estéticos esperados de la capital como sucedía al poniente, donde “la entre-vía de esa empresa, que corre por la avenida de Matucana, se encuentra llena de pasto crecido, ofreciendo esto un feo aspecto en esta importante arteria de la ciudad”³⁴. En este sentido, el discurso ferrofóbico superaba la relación directa con el accidente de tránsito para ampliar su sentido de riesgo para la sociedad urbana, que no solamente corría peligro por el paso de trenes a alta velocidad: ahora también podía ser víctima de un espacio que representaba una frontera en la ciudad, pero sin ofrecer la seguridad que había proyectado Vicuña Mackenna.

³³ “Plan de urbanización de la ciudad”, Boletín Municipal de Santiago 1061, 5 de marzo de 1929.

³⁴ Boletín Municipal de Santiago, “Nota del municipio a FFCC del Estado”, 31 de enero de 1927; “La línea férrea de Matucana. Nota Departamento de Aseo a FFCC del Estado”, 28 de octubre de 1928.

La Municipalidad de Santiago y su concejo fue uno de los espacios donde las decisiones tomadas desde fines de la década de 1920 se siguieran con mayor interés. Las presiones de los discursos técnicos y políticos canalizaron en propuestas concretas cuando la dictadura ibañista, con sus ambiciosos planes modernizadores para Santiago, incluyeron entre ellos el soterramiento de la línea Matucana y la eliminación del trazado entre las estaciones Santa Elena y Providencia, desechando definitivamente el cierre del anillo de circunvalación conectando a esta última estación con la Mapocho, pero además extirpando la línea por calle General Bustamante, que debía servir de base ahora para una renovada avenida que facilitara además las proyecciones de nuevas diagonales hacia el oriente y áreas verdes en el sector³⁵.

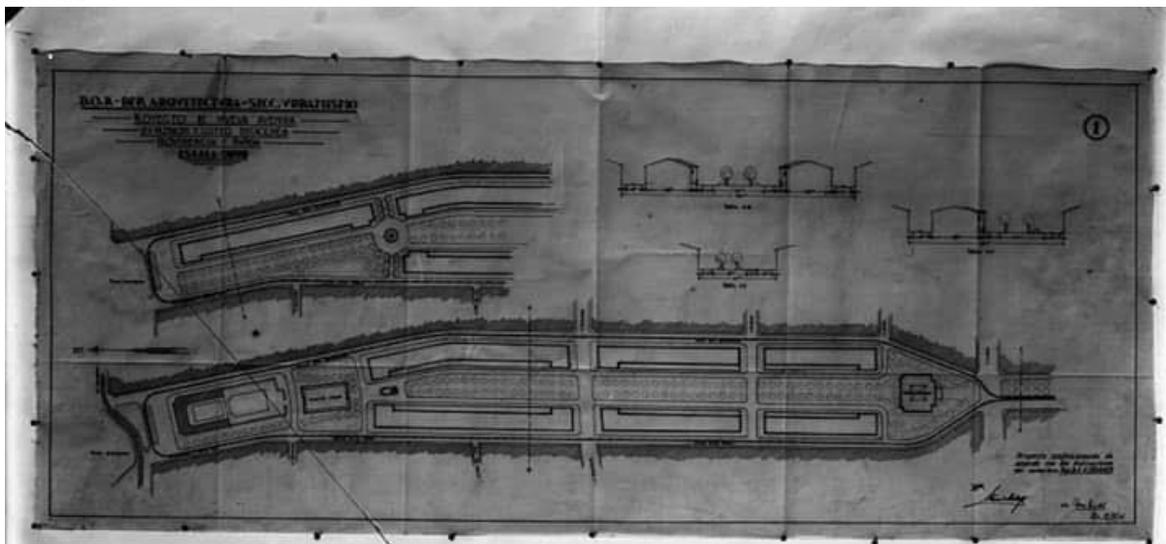


Imagen 4. Plano de proyecto de un nuevo parque y avenida a construirse entre las estaciones Providencia y Ñuñoa, 1929. Este proyecto finalmente terminaría convirtiéndose en el actual parque Bustamante. El documento tiene observaciones de Karl Brunner y su principal característica es la mantención de la estación Providencia como cabecera del área verde proyectada. Grupo Facebook “Así era Providencia”, <https://cutt.ly/pyaLiMG> (consultada 15 abril de 2020).

Pero el derrumbe del Gobierno de Ibáñez por la crisis económica en el país a mediados de 1931, y la necesidad de mantenerlo a flote en medio del descalabro mundial generalizado, retrasó la discusión de las obras, retomadas en 1932. Finalmente, cuatro años después y tras una ardua discusión parlamentaria, se

³⁵ Gonzalo Cáceres, “Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931”, EURE 62 (vol.21, abril 1995): 99-108.

promulgaron dos leyes que aprobaron la supresión de la vía Matucana mediante la construcción de un túnel, así como la eliminación de la línea entre las estaciones Ñuñoa y Providencia, incluyendo la demolición del edificio de ésta última inaugurado en 1910, una de las obras públicas de menor vida útil impulsadas por el Estado en la primera mitad del siglo XX³⁶. Por sobre ello, el triunfo material del discurso ferrofóbico no puede entenderse plenamente sin observar el rol de los medios de masas en su difusión, otro de sus grandes promotores y constructores de opinión pública.

4. CAMBIAR UN PARADIGMA: FERROFOBIA Y OPINIÓN PÚBLICA.

La apertura del siglo XX trajo al país una serie de cambios socioculturales propios de las profundas transformaciones que experimentaba debido al ingreso no sólo de una modernización material, como podía apreciarse en los ferrocarriles y su red a nivel nacional, ya que además incorporó nuevas prácticas en campos tan variados como el consumo cultural. La irrupción en ese sentido de la cultura de masas, con la aparición de la prensa magazinesca y su renovado repertorio de imágenes, la radio y su impacto por la inédita velocidad que transmitía la información o el cinematógrafo, cuya convocatoria y masividad atravesaba los estratos sociales, fueron vehículos para una serie de nuevas representaciones en torno a los cambios que experimentaba la sociedad chilena³⁷. Para la ferrofobia, la irrupción de estos medios actuó como catalizador para llevar las inquietudes de sus promotores a un público cada vez más amplio, que rompía con las prácticas de lectura decimonónica y que pasaba a convertir al consumo de la prensa escrita como un fenómeno que sumaba nuevos lenguajes a su discurso. De hecho, será a través de un fuerte uso iconográfico que incluía grabados, dibujos o caricaturas, pero especialmente a través de la fotografía, como la ferrofobia alcanzará su mayor grado de penetración no sólo en sus consumidores, sino en una sociedad donde las imágenes comenzarán a tener una omnipresencia en la opinión y el espacio público.

³⁶ La ley 5789 del 10 de enero 1936 autorizó la construcción de la línea soterrada bajo la Quinta Normal: Departamento de Ferrocarriles, "Ferrocarril subterráneo de Alameda a Yungay (variante Matucana)" (Santiago: Dirección General de Obras Públicas, 1937). Un año después, la ley 6008 del 18 de febrero de 1937 autorizó suprimir las estaciones de Providencia, Ñuñoa y Santa Elena del Ferrocarril Llano del Maipo, junto con levantar las líneas que pasaban por la superficie de avenida Bustamante hasta la plaza Baquedano. Boletín Municipal de Santiago, 18 de febrero de 1937.

³⁷ Stefan Rinke, *Cultura de masas: reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931*, (Santiago: Centro de Investigaciones Barros Arana, 2002), 33-48.

Surgidas en la primera década del siglo, revistas como *Sucesos* fundada en Valparaíso el año 1902, o *Zig Zag*, editada en Santiago desde 1905, impusieron al magazine como el modelo de publicación propia de la modernización que se abría paso. Su estilo variado y ágil, de múltiples focos temáticos, fue congregando desde noticias internacionales a los asuntos de la élite criolla, literatura, notas de difusión y, particularmente, el nuevo género periodístico del reportaje fotográfico. La reproducción de estas imágenes en sus páginas se transformó en uno de sus sellos, y permitió llevar a sus lectores retazos de fotografías internacionales y locales, sobre una gran variedad de temas de interés para el extenso público que las consumía, considerando además que las tasas de analfabetismo de la época limitaban la lectura escrita, ante lo cual la incorporación masiva de la imagen democratizó su universo de consumidores³⁸.

Entre los tópicos recurrentes en los reportajes de los magazines, uno de sus ejes estaba en directa relación con la ciudad y los cambios que aceleradamente la afectaban. Al difundir fotografías, planos y discusiones en torno a edificaciones y obras públicas, las revistas convirtieron a la ciudad en un novedoso objeto de consumo para sus lectores. La difusión de los cambios que acompañaban a una urbanización ascendente demostró un temprano acercamiento entre cultura de masas y la modernización del entorno urbano, lo que convirtió a la industria editorial y sus medios en espacio de discusión sobre la ciudad primada. Pero su discurso heredaba las ideas que desde el siglo XIX promovieron los planes de modernización y saneamiento urbano, paradigmas de las nuevas sensibilidades de la élite hacia su entorno. Marcados por la influencia de los discursos higienistas, surgía una creciente preocupación ante la ciudad enferma de las periferias, foco de peligros a la salud pública y el progreso que rondaba en temor, la opinión pública de la que formaba parte el magazine incorporó lo urbano y sus tensiones como parte de las agendas sociales del siglo XX.

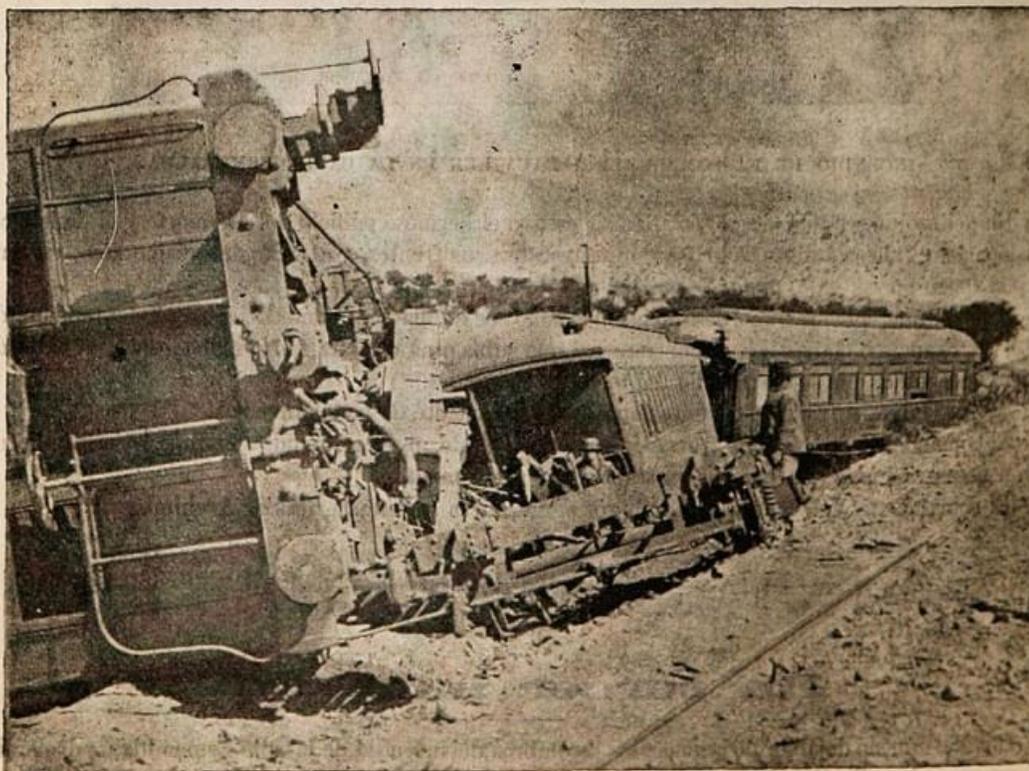
Bajo esta perspectiva, los peligros asociados al tránsito moderno y la motorización, que crecía en paralelo al desarrollo del magazine en Chile y su capital, pronto se sumó a la preocupación urbana. Durante los primeros años de las publicaciones, los reportajes sobre lo que se pasó de denominar como problema del tránsito anticiparon lo que pronto se publicitó como uno de los nuevos peligros de la vida moderna, los accidentes viales. Entre esta atención, los trenes comenzaron a

³⁸Eduardo Santa Cruz, "Modernización y cultura de masas en el Chile de principios del siglo XX: el origen del género magazine", *Comunicación y Medios* 13 (2002): 169-184.

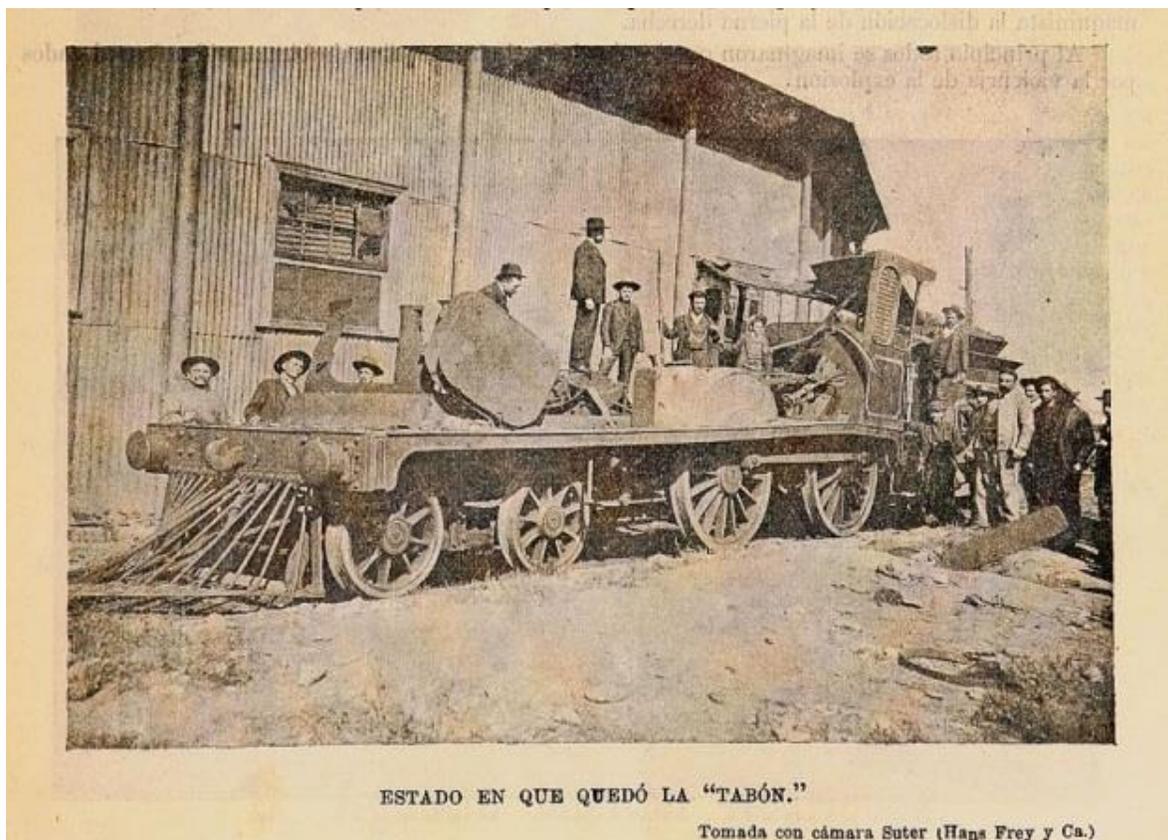
tener un inusitado protagonismo: aunque los incidentes ferroviarios no eran extraño durante las primeras décadas de sus operaciones y ampliación de la red por el país, lo nuevo era por ejemplo poder llevar mediante fotografías a un público masivo los impactos y peligros que parecían inherentes a su servicio. Explosiones de locomotoras o descarrilamientos anticipaban una mirada que iba a tener en el riesgo asociado a la actividad ferroviaria un objeto de interés para los reporteros de las revistas.

El accidente ferroviario del 12.

Están en autos nuestros lectores del accidente ocurrido al expreso de la tarde á Santiago en la noche del Domingo 12 del actual á inmediaciones de la estación de Montenegro.



MOMENTOS DESPUES DEL SINIESTRO.



Imágenes 5 y 6. Accidentes ferroviarios registrados en imágenes por Sucesos a inicios del siglo XX. Un descarrilamiento ocurrido en el sector de Rungue del trayecto Santiago-Valparaíso (Sucesos, 18 de abril de 1903), y explosión de caldera de la locomotora "Tabón" (Sucesos, 25 de abril de 1903).

Pero al poco tiempo, diversos artículos y reportajes comenzaron a dar cuenta sobre los peligros del tren y de los rieles en general, considerando la incorporación en Santiago de los tranvías eléctricos el año 1900 y la ejecución de obras para su implementación en Valparaíso pocos años después. El tren aparecía reflejado como un obstáculo y fuente de incidentes trágicos, en particular para los automovilistas que comenzaban a circular de forma cada vez más regular por el espacio público, mientras que el tranvía asomaba como una posible fuente de siniestros viales para peatones. En tal sentido, la tracción eléctrica debido a su condición exclusivamente urbana parecía atender una preocupación mayor por parte de los discursos que advertían de los riesgos propios de las nuevas tecnologías y de la necesidad de

generar medidas que pudieran contener los accidentes, como por ejemplo rejas protectoras en el frontis de los tranvías³⁹.

La percepción de los accidentes ferroviarios en las zonas pobladas como una realidad distante a la chilena pronto fue mutando. La ampliación de la red y las actividades productivas hicieron de los siniestros ligados a sus operaciones una constante y la prensa fue consciente de esto, por lo cual agudizó sus miradas sobre las vías y máquinas junto a sus constantes peligros debido a su presencia en zonas de actividades laborales o de tránsito vehicular. En el caso de Sucesos, la cobertura de este tipo de incidentes tuvo una especial concentración en la línea Santiago-Valparaíso, especialmente en la zona donde las locomotoras se insertaban en espacios de concentración de gentes como Viña del Mar o en la sección que iba desde el muelle Barón hasta el puerto; accidentes operativos como incendios producto de malas operaciones con las máquinas en los malecones abiertos se reflejaban así en la revista y no solamente a través de la fotografía, sino también complementadas con textos que acusaban claramente los peligros asociados ya a la presencia de los Ferrocarriles como este dialogo ficticio entre dos sujetos populares:

-¿Para qué sirven los ferrocarriles del Estado?

-¿Para viajar?

-¡Cá no, señor!-Para servir de semillero de dificultados, para mantener a muchos con la esperanza de vender boletos falsos, para matar hombres, mujeres y niños a razón de dos por día y ¡el colmo! Para incendiar la mercadería colocada en el Malecón⁴⁰.

Este tipo de discursos iba configurando unas críticas sistemáticas hacia el tren, la que aumentó con la cobertura a los eventos que este tipo que también ocurrían en la capital. La ferrovía se comenzó a constituir como tópico particular, aunque en un contexto bastante peculiar: por una parte, se celebraran las construcciones modernas que ligados a la renovación de su infraestructura entró al servicio hacia el Centenario republicano, como las estaciones Mapocho y Providencia, y por otro los reportajes gráficos sobre los peligros de las vías tomaban una constante periodicidad en las páginas de los magazines. El impacto de los accidentes ferroviarios adquiría así una nueva vitrina, cuyo alcance iba mucho más allá de los debates técnicos y políticos con que se intentaban abordar las dificultades

³⁹“Tranvías eléctricos”, Sucesos, 27 de noviembre de 1903; “Un choque entre un tren y un automóvil”, Sucesos, 30 de noviembre de 1904.

⁴⁰ “Un incendio ferrocarrilero”, Sucesos, 23 de diciembre de 1904.

operativas de las vías férreas en las áreas urbanas, en un cuadro que además se hacía común en las grandes ciudades chilenas como la capital o el puerto de Valparaíso, generando así la idea de una problemática común a los grandes centros de población del país donde el tren se insertaba.

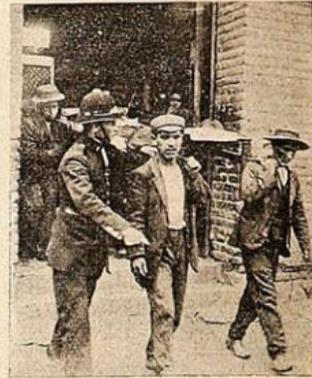
Una víctima de los trenes.



Conduciendo á una señora herida por un tren de pasajeros.



La señora que á causa de una caída perdió un brazo.



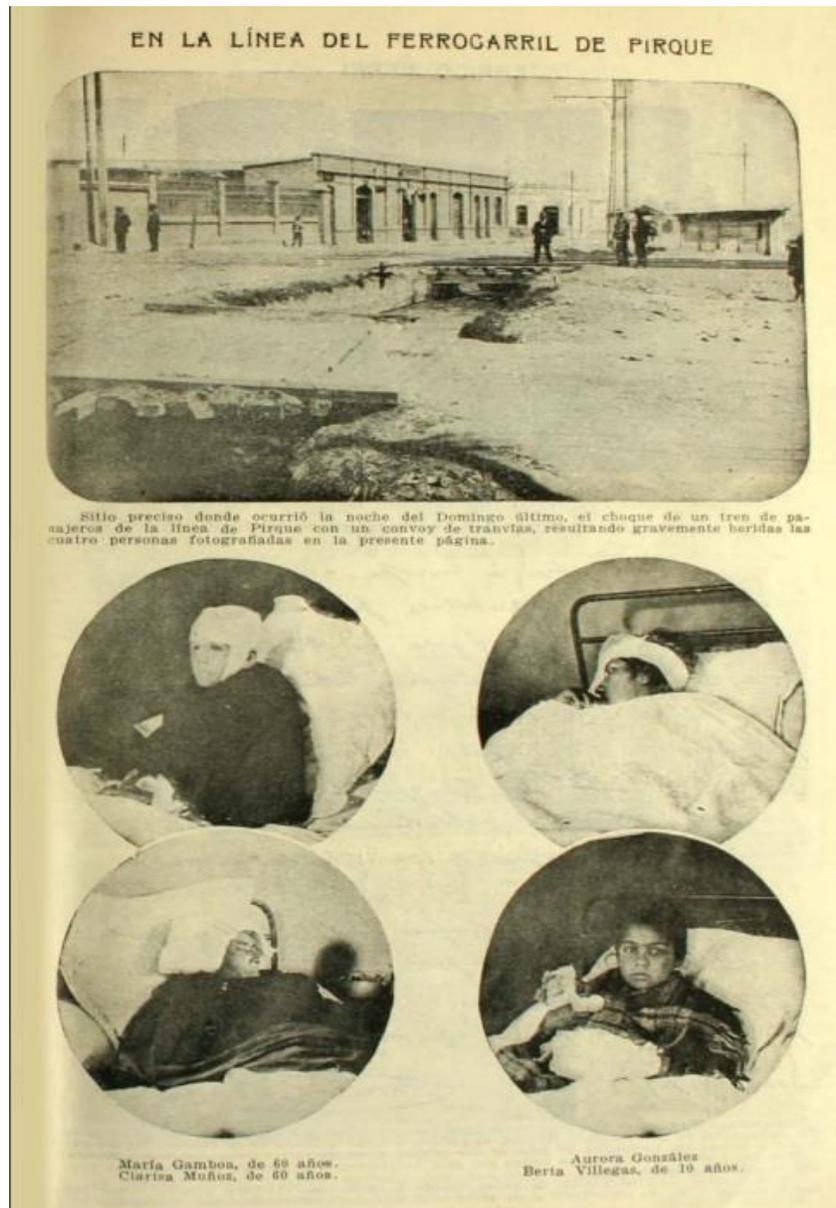
Al conducir á la señora herida á la comisaría, después de una hora de ocurrido el accidente.



Los curiosos al rededor de la víctima en la estación de Viña del Mar.



La señora, después de dos horas, es conducida al hospital. ¡Qué policía!



Imágenes 7 y 8. La cobertura de caídas y atropellamientos ferroviarios en la prensa magazinesca y su recurrencia: el primero muestra un evento ocurrido en Viña del Mar cubierto por la revista *Sucesos*, 10 de enero de 1910; el segundo por el cruce la línea del Llano del Maipo y de Circunvalación en Santiago, en la entrada del camino a Ñuñoa por Irrarázaval: *Zig Zag*, 8 de octubre de 1910.

El registro de estos hechos mediante imágenes fue generando un nuevo proceso, donde sucesos que no eran desconocidos para la sociedad chilena como los accidentes ferroviarios, motivo de preocupación desde el comienzo de sus operaciones por la alta incidencia de accidentes, ampliaba ahora su presencia a los consumidores de las revistas y sus imágenes. Por sobre las propuestas que podía levantar la tecnocracia local o las voces políticas, y más allá también de su frecuencia, la exposición del riesgo urbano que representaba la presencia del ferrocarril se iba a convirtiendo para los lectores en una suerte de memoria traumática de la vida moderna. En un contexto donde la convivencia entre máquinas y habitantes de la ciudad exigía adaptaciones socioculturales por parte de quienes compartían el espacio urbano, el discurso ferrofóbico se proponía como una suerte de recordatorio para peatones y vehículos de la difícil relación que tenían que observar con un medio y su infraestructura que aún era considerado como parte del paradigma modernizador, manifestado en obras y planes de desarrollo futuro.

Pero si en la primera década del siglo los peligros del ferrocarril se presentaban como una suerte de advertencia para los habitantes de la ciudad, a mediados de la década de 1920 el discurso ferrofóbico de las revistas fue tomando un tono más beligerante y activo, no solamente precautorio, sino que está vez sumándole exigencias. La incorporación del urbanismo moderno como disciplina universitaria en el país, junto a la llegada de profesionales extranjeros en la materia y la formación de un capital cultural ligado a la actividad reforzó el ya mencionado rol del magazine como espacio para el debate sobre lo urbano. Y ahora la presencia del tren ya no era un riesgo con el cual se debía convivir: por el contrario, debía ser combatido y extirpado de ser necesario de aquellos sectores de la ciudad donde su instalación comenzaba a ser percibida como obsoleta y contraproducente. Así, aunque no de manera explícita, la ferrofobia de masas adoptó la forma de un discurso que recogía las ideas y aspiraciones del urbanismo, pero otorgándole sentido desde la memoria del trauma para los lectores que no tenían poder de decisión sobre los cambios a la ciudad que se proponían, pero que si entregaban apoyo político al mismo.

En 1926 por ejemplo, mientras Nicasio Retamales retomaba en el parlamentos las peticiones para la supresión de la vía Matucana, y en paralelo a las continuas discusiones sobre el problema del tránsito para Santiago, Zig Zag señalaba que era “día a día más imperiosa la necesidad de que la capital se vea libre de las líneas

férreas que la atraviesan en sus centros más poblados”⁴¹, debido a los accidentes y a la separación que planteaban en los hechos de la ciudad líneas como la de avenida Matucana, aunque la línea del Llano del Maipo también se incluía en estas críticas. Este tipo de reportajes centrados en los peligros viales asociados al tren, aunque no de forma explícita, se iban entretrejiendo con los discursos técnicos que se oponían al ferrocarril, que venía expresando voluntad política para llevar a cabo transformaciones mayores a la ciudad que se entrelazaban con las nuevas proyecciones para modernizar urbanísticamente la ciudad, incluyendo por ejemplo planes relativos a la construcción de un tren subterráneo, proyección de avenidas diagonales para facilitar el tránsito moderno, nuevas áreas verdes y otras reformas que debían hacer de Santiago una ciudad acorde al carácter metropolitano que iba adoptando⁴².

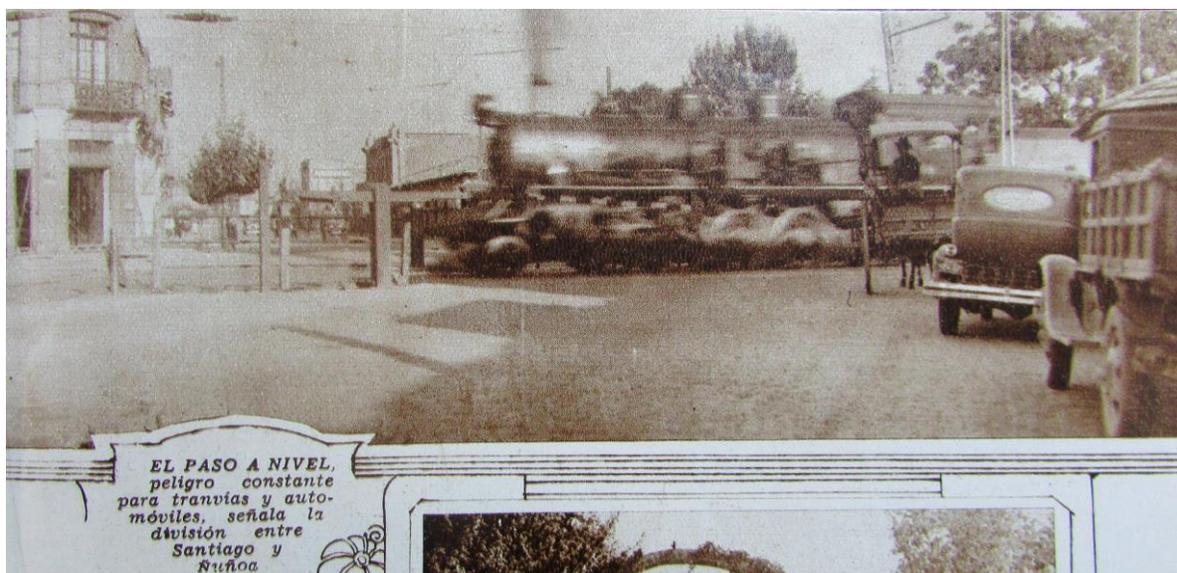
Y en ese proceso, el tren y su infraestructura definitivamente no tenían cabida para los nuevos ideales. Pese a las cuantiosas inversiones realizadas poco antes, los múltiples estudios para desarrollar en forma plena el anillo y los continuos intentos por mejorar las condiciones del servicio, la ciudad en construcción pareció renegar del tren y su rol. Para ello, la asociación que generó su presencia con la cada vez más influyente y presente inseguridad vial -convertida en reglamentación por parte del control estatal- fue clave: al no poder negar su influencia en los continuos accidentes que ocurrían debido a la falta de medidas de seguridad en los pasos a nivel, la ausencia de túneles o puentes para superarlos y las malas condiciones en general de las vías y sus cierres, la mala publicidad del ferrocarril se amplió. Era un peligro para vehículos y peatones por los choques o atropellamientos, pero también porque generaba inseguridad ciudadana, afeaba el espacio público con su aspecto desprolijo y remitía a la tan compleja relación finalmente de las elites y el higienismo, si pudiéramos considerar a los riesgos viales un nuevo problema de salud pública según se le comenzó a apreciar.

Durante el ibañismo, los planes iban a recoger estas inquietudes, y Zig Zag fue una constante azuzadora de este proceso. En una serie de reportajes sobre algunos de los barrios de Santiago a comienzos de 1931, la revista retomaba la crítica a la

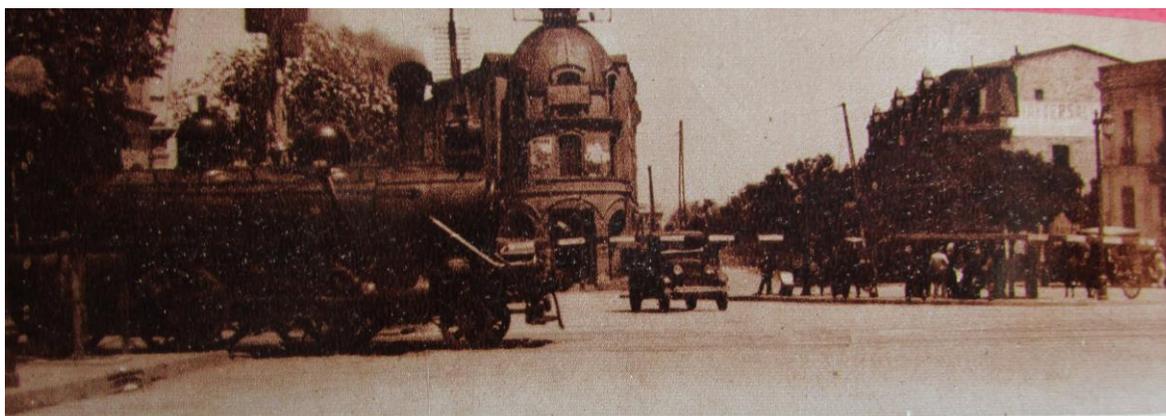
⁴¹ “Un peligro permanente”, Zig Zag, 9 de junio de 1926.

⁴² El primero proyecto de tren subterráneo fue de 1927, propuesta del ingeniero Luis Lagarrigue que no prosperó pero que anticipó el interés a su construcción. “Decreto supremo que concede a don Luis Lagarrigue la autorización necesaria para construir un ferrocarril subterráneo en la ciudad de Santiago, publicado en el diario oficial n°14767 del 9 de mayo de 1927”, Boletín Municipal de Santiago, 7 de junio 1927.

presencia del ferrocarril al poniente y oriente de la ciudad. Respecto a Ñuñoa, descrita como una de las más bellas comunas capitalinas, su juicio era tajante: su paso a nivel sobre la línea que iba en el tramo entre las estaciones Providencia y Ñuñoa era “peligro constante para tranvías y automóviles”. Una opinión semejante expresaba al describir el barrio Estación, al cual la terminal ferroviaria lo había marcado incluso en su toponimia; pero que, pese a ello, debido al paso a nivel de Alameda para que ingresaran los trenes provenientes del norte “se causa grandes molestias a los viajeros de toda clase de vehículos”. Por último, cuando se refería a la comuna de Quinta Normal, ubicada al poniente de la línea que conectaba las estaciones Yungay y Central, la revista señalaba claramente que su mayor necesidad era que “...las autoridades lograran hacer una realidad el proyecto de traslado o elevación de la línea de trenes de Matucana [con lo que] se daría a ese barrio el mayor impulso de progreso que solicita y que merece por muchos conceptos”⁴³.



⁴³ “Ñuñoa. La comuna más hermosa de la provincia de Santiago”, Zig Zag, 31 de enero de 1931; “El barrio Estación”, Zig Zag, 14 de febrero de 1931; “Barrio Quinta Normal-Lourdes”, Zig Zag, 7 de marzo de 1931.



EL PASO A NIVEL DE ALAMEDA, que causa grandes molestias a los viajeros de toda clase de vehículos



PASAN LOS TRENES por Matucana sembrando el pánico por aquella vía trágica

Imágenes 9, 10 y 11. Tres fotografías de reportajes de Zig Zag sobre algunos de los barrios y municipios de la ciudad, Ñuñoa, Estación Central y Quinta Normal-Lourdes, los tres atravesados en algunas de sus principales arterias por el ferrocarril descrito en todos ellos como un peligro para el tránsito vehicular (ver referencias en nota 43).

Tras la caída de Ibáñez en 1931, el congelamiento de la discusión propuestas a mediados de su gobierno respecto al soterramiento de la línea hizo que el discurso ferrofóbico de Zig Zag continuase presionando por la realización de las obras anunciadas por la dictadura para enfrentar la obsolescencia y peligros que provocaba el tren. Para ello recopilaba testimonios de peatones impactados por el ferrocarril y que se sumaban al creciente número de accidentados en los diversos incidentes de

tránsito que ocurrían en las calles capitalinas. Al retomarse el debate parlamentario por las intervenciones al Ferrocarril de Circunvalación, la opinión pública seguía inserta en el debate de la inseguridad vial como uno de los principales justificativos para llevar a cabo estas obras, aunque la decisión política para concretar los mismos posiblemente estuvo mucho más ligada a la cuestión del fomento a las obras públicas como una forma de favorecer el empleo para una población que necesitaba recuperarse de los complejos efectos de la crisis económica. Finalmente, cuando a inicios de 1936 el Congreso promulgó la construcción de la vía subterránea del ferrocarril, la revista celebró la decisión como un triunfo propio, parte de una



crucada urbana de la cual Zig Zag se había hecho partícipe directa, acusando de hecho “una inexplicable resistencia venía obstaculizando esta obra tan necesaria”, pese a la cual se concretó finalmente la decisión de soterrar la línea mediante un túnel construido bajo la Quinta Normal⁴⁴.

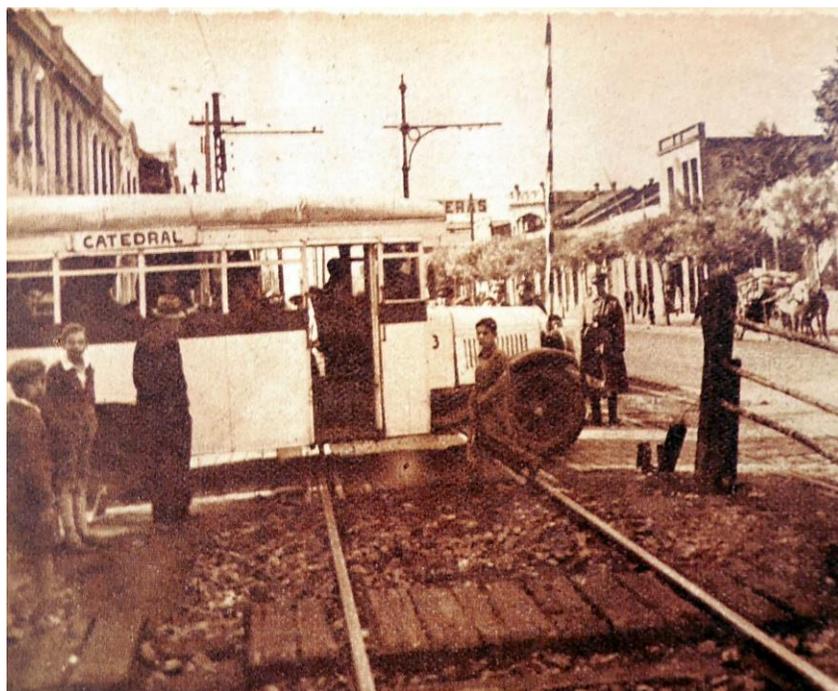
Imagen 12. Intervención de fotografía a locomotora con un esqueleto y guadaña para ejemplificar la imagen de la línea Matucana como “segadora de vidas”, según el título de la crónica que anunciaba el soterramiento de dicha vía. Zig Zag 1609, 25 de enero de 1936.

Mientras se celebraba el éxito del soterramiento de Matucana, la revista tampoco dejaba de presionar respecto a la línea del Llano del Maipo, sometida a cuestionamientos similares. A poco de anunciada la intervención a la infraestructura ferroviaria poniente, se planteaba que “sería de gran utilidad levantar la línea férrea de Pirque y hacer como terminal de este ferrocarril la avenida Irarrázaval, transformando así el resto en una gran avenida que descongestionaría el tránsito en Vicuña Mackenna, y daría realce a la plaza Italia, pues convergerían en ella cinco grandes avenidas”⁴⁵. Y aunque la respuesta a

⁴⁴ “Desaparecerá la línea ferroviaria de Matucana, segadora de vidas”, Zig Zag, 25 de enero de 1936.

⁴⁵ “¿Hay algo que corregir en su barrio? Hoy contestan los vecinos de Vicuña Mackenna”, Zig Zag, 13 de marzo de 1936.

estos requerimientos fue positiva, tampoco tuvieron resultados inmediatos, puesto que las obras tuvieron continuos retrasos que hicieron que sólo a mediados de la década de los cuarenta estuviera operativo el túnel Matucana y finalizada en el sector oriente de la red esa ansiada remodelación de la avenida Bustamante, incluyendo la construcción del parque del mismo nombre en los antiguos patios de operaciones ferroviarias. Así, mientras se construían dichas obras, los peligros del tren continuaron apareciendo en las páginas del magazine cada vez que ocurría un accidente cuyas consecuencias trágicas les recordara a los santiaguinos sobre la necesitaba que tenía la ciudad para desarrollarse plenamente de un transporte masivo moderno, seguro y limpio, acorde a carácter metropolitano y las proyecciones de una población en aumento⁴⁶.



⁴⁶“El metropolitano, obra que anhela Santiago, importaría la suma de \$ 400.000.000”, Zig Zag, 17de abril de 1941; “Ferrocarril subterráneo equivale a descongestión del tránsito”, Zig Zag, 7 de mayo de 1942.



Imágenes 13, 14 y 15. La permanencia de la línea Matucana operativa hasta casi mediados de la década del cuarenta continuó reforzando el discurso contra el ferrocarril que se venía levantando desde inicios del siglo XX, lo que alentó a las voces críticas a su presencia seguir reclamando por su erradicación definitiva. En la fotografía, restos de una góndola arrollada por un tren en la mencionada vía y condiciones para el cruce de los vehículos en sus pasos a nivel. “Línea Matucana es el fatídico paso de la muerte”, Zig Zag, 11 de febrero 1938.

5. CONCLUSIONES.

En 1931, poco tiempo después de los primeros anuncios oficiales para la supresión y soterramiento de las secciones más criticadas del Ferrocarril de Circunvalación, el camarógrafo del noble departamento fílmico de la Universidad de Chile, Edmundo Urrutia, registró un breve corto con cierto carácter experimental respecto a su montaje y guion, dedicado a las transformaciones que vivía Santiago en el periodo. “El corazón de la Nación”, como se denominó a la filmación, comenzaba

con una evocación que reflejaba simbólicamente este proceso: en el primer minuto, un plano que comenzaba mostrando una gran carreta arrastrada por una yunta de bueyes, era superpuesta al poco avanzar por una locomotora que luego se insertaba en espacios industriales, reflejos propios del dinamismo que adquiriría la ciudad gracias a una actividad productiva de la cual el tren era un elemento indivisible⁴⁷. Para Urrutia, el ferrocarril continuaba siendo una imagen representativa del paradigma de progreso con que se consolidaba el país, en una relación entre máquina y política que había surgido en el siglo XIX y aún se proyectaba en el horizonte. Sin embargo, fuera de estas miradas idealizadas sobre la ciudad, el tren parecía haber consolidado una sensibilidad hostil en sectores sociales influyentes.

¿Qué impulsó este cambio simbólico, donde el tren pasó de metáfora del progreso a un lastre para la ciudad? Más que el discurso ferrofóbico en sí, cuya variedad de orígenes, autores e intereses advierte de inmediato un análisis detenido, parece necesario observar este rechazo al tren bajo la continua necesidad del país y sus elites por renovar los proyectos de modernización, que muchas veces chocaban con los modelos anteriores. Y las primeras décadas del siglo XX fueron precisamente una suerte de bisagra entre el declive del proyecto oligárquico liberal que construyó y dominó a la República sin contrapesos hasta que la Crisis Social primero, y política después, inauguró un nuevo ciclo modernizador donde los grupos medios, el Estado y el desarrollismo serán nuevos puntales.

En ese proyecto el ferrocarril, por lo menos al interior de las ciudades, fue manifestando un rápido declive: por sobre el discurso del riesgo y los peligros viales que acompañaban su presencia, estaba la ausencia de una proyección al largo plazo que diera sentido productivo a las infraestructuras construidas para su funcionamiento, que algunos casos pasaron a ser áreas de interés inmobiliario que podían generar mayor renta urbana para vivienda antes que de usos industriales o logísticos, como sucedió en las inmediaciones de las estaciones Providencia y Ñuñoa. No es casual en tal sentido la consolidación en el sector aledaño a la estación demolida en 1941, sobre cuya faja de terreno se construyó el parque Bustamante, que la iglesia comenzara a vender los terrenos del Seminario Mayor para iniciar la construcción de conjuntos residenciales destinados a grupos medios altos, que afianzaban en el área las nociones de ciudad jardín que venían permeando desde el extranjero al desarrollo urbano local. Este afán de cambios, abonado además por

⁴⁷ Edmundo Urrutia, "El corazón de la Nación" (1931), Colección Cineteca Universidad de Chile, <http://cinetecavirtual.uchile.cl/cineteca/index.php/Detail/objects/2614> (consultada el 22 de abril de 2020).

intereses económicos, favoreció las transformaciones territoriales que aceleraron la obsolescencia del tren y la puesta en marcha de grandes intervenciones urbanas sobre su infraestructura, proceso alentado también por la necesidad de levantar obras públicas que absorbieran mano de obra en un momento de recuperación económica.

De este modo, la ferrofobia debe ser entendida como un discurso múltiple y proveniente de diversos actores, pero preocupada de amplificar las tensiones de la convivencia urbana entre ferrocarril, vehículos y peatones que utilizan las calles de la ciudad. Si su impacto fue tal como para alentar la toma de decisiones políticas sobre la materia, esto se comprende dentro de los planes de modernización urbana que mencionamos; aunque complementariamente, se apoyaba además en la apelación a uno de los tópicos más relevantes para cualquier ciudad que experimentaba un aumento en sus índices de motorización como la seguridad vial. En este sentido, la asociación entre nuevos proyectos de modernización y una mayor presencia del discurso de la seguridad vial asociada al ferrocarril favoreció también la discusión y sentido de necesidad por parte de la elite con adoptar nuevas tecnologías de movilidad masiva como un ferrocarril subterráneo para Santiago, idea que será motivo de discusión por casi medio siglo hasta la puesta en marcha definitiva del proyecto durante la segunda mitad de la década del sesenta.

Con la supresión de estas las secciones del Ferrocarril de Circunvalación que acá hemos revisado, debemos coincidir con otros autores respecto como a la luz de su desarrollo histórico, incluida su desaparición, otro de los elementos que lo caracterizó fue la ausencia de una planificación a largo plazo para el desarrollo de la infraestructura urbano, o lo que es lo mismo, para la inversión de los recursos públicos. Que los cuantiosos montos para la construcción de obras como la estación Providencia y sus vías hayan tenido una vida operativa de apenas tres décadas refleja también que la ferrofobia podía actuar como un discurso que aminoraba las posibles críticas a decisiones políticas erráticas, ya sea en materias de inversión o planificación urbana. Discursivamente, la crítica a la presencia del tren podía transmitir la pretensión de una ciudad moderna y segura, pero que implicaba siempre profundos intereses económicos por parte de actores que no necesariamente participaban de la construcción del discurso ferrofóbico, pero que sí se veían favorecidos por las decisiones influidas por el mismo. Quedan aún bastantes preguntas relacionadas a estas intervenciones urbanas, considerando las diferencias particulares de cada contexto al interior mismo de la ciudad, sus proyecciones

venideras y los alcances políticos de los mismos, como esperamos ahondar en trabajos venideros.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Bess, Mike y Carla del Cueto. 2017. Seguridad vial. En Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina, (edit.)DhanZunino Singh, Guillermo Giucci y Paola Jirón, 171-178. Buenos Aires: Bilbos.
- Brandon, David y Brooke, Alan. 2019. The rail ways haters: Opposition to railways, fromthe 19th to 21st centuries. Londres: Pen and Sword Transport.
- Cáceres, Gonzalo. 1995. Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931. EURE 62 (21, abril 1995): 99-108.
- Capel, Horacio. 2011. Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Carmagnani, Marcelo. 2004. El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Colectivo Rescata. 2015. Entre Rieles y Chimeneas. Un recorrido por el barrio obrero y ferroviario San Eugenio. Santiago: Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y de las Artes.
- _____. 2018. San Eugenio. Barrio, patrimonio y proyecto. Santiago: Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y de las Artes.
- _____. 2019. Circuito Santiago Industrial y Obrero. Santiago: Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y de las Artes.
- Errázuriz, Tomás. 2010. El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927. Historia 43 (julio-diciembre): 357-411.

- Guajardo, Guillermo. 2007. Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Giucci, Guillermo y Tomás Errázuriz. 2018. El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur. Santiago: Bifurcaciones.
- Harrington, Ralph. 2001. The Railway Accident: Trains, Trauma, and Technological Crises in the Nineteenth-Century Britain. En Traumatic pasts: history, psychiatry and trauma in the Modern Age, 1870-1930, edit. Mark S. Micale y Paul Lerner, 31-56. Nueva York: Cambridge University Press.
- Hidalgo, Germán, Waldo Vila. 2015. 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 48 (enero-junio): 195-244.
- Hobsbawm, Eric. 2006. La era del capital, 1848-1875. Buenos Aires: Crítica.
- López Trigal, Lorenzo. 2010. Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Marcus, Laura. 2007. Psychoanalytic training: Freud and the Railways. En The Railway and Modernity: Time, Space, and the machine ensemble, editors Mathew Beaumont y Michael Freeman, 155-176. Berna: Peter Lang AG.
- Marichal, Carlos. 1999. Cinco problemas en la evolución de los ferrocarriles en Iberoamérica: preguntas y debates. En Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad, coords. Javier Vidal Olivares, Miguel Muñoz Rubio y Jesús Sanz Fernández, 115-124. España: Diputación Provincial de Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.

- Mawromatis, Constantino (ed.). 2015. Karl Brunner en Chile. Urbanismo revisitado. Santiago: FAU Universidad de Chile.
- Mondragón-López, Hugo. 2012. Modernidad y antimodernidad en el Santiago de los años treinta. Postales urbanas en la revista Zig-Zag. *Bitácora Urbano Territorial* 21 (2):21-34.
- Ortiz, Renato. 2010. Modernidad y espacio. Benjamin en Paris. Bogotá: Norma.
- Ossandón, Carlos. 2002. Zig-Zag o la imagen como gozo. *Mapocho* 51 (1º semestre): 219-234.
- Ramón, Armando de. 1985. Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile 1850-1900. *Historia* 20 (1985)
- Ramón, Armando de y Patricio Gross (comp.). 1985. Santiago de Chile: características histórico ambientales, 1891-1924. Londres: Monografías de Nueva Historia.
- Rinke, Stefan. 2002. Cultura de masas: reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931. Santiago: Centro de Investigaciones Barros Arana.
- Forray, Rosana y Christian Saavedra. 2018. "Cara y contracara de las modernizaciones del transporte. Desarrollo urbano en torno al eje Gran Avenida Los Morros". En *Urbanismo y Transporte público. Miradas al siglo XX*, edit. Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila, 175-205. Santiago: RIL.
- Sagredo, Rafael. 2001. Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX. Santiago: Centro de Investigaciones Barros Arana.
- Santa Cruz, Eduardo. 2002. Modernización y cultura de masas en el Chile de principios del siglo XX: el origen del género magazine. *Comunicación y Medios* 13: 169-184.
- Saus, María Alejandra. 2007. Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el

- urbanismo. Revista de Estudios Sociales 45 (enero-abril): 144-157.
- Sennett, Richard. 2019. Construir y habitar. Ética para la ciudad. Barcelona: Anagrama.
- Sottorff, Carlos “La construcción ferroviaria y la transformación urbana y productiva de Santiago poniente, 1855-1897” (tesis doctoral, Departamento de Historia Universidad de Santiago de Chile, 2019).
- Tartarini, Jorge. 2005. Arquitectura Ferroviaria. Buenos Aires: Colihue.
- Titus, Arturo. 1910. Apuntes para una monografía de los Ferrocarriles Particulares de Chile. Ferrocarril del Llano del Maipo. Anales del Instituto de Ingenieros de Chile 4 (abril): 146-155.