

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

**TRANSFORMACIONES URBANAS Y TRANSPORTE COLECTIVO A TRAVÉS DE LA
LITERATURA CHILENA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX.
LA NOVELA COMO INSUMO PARA EL TRABAJO Y REFLEXIÓN HISTÓRICA.**

URBAN TRANSFORMATIONS AND COLLECTIVE TRANSPORT THROUGH CHILEAN
LITERATURE IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY.
THE NOVEL AS AN INPUT FOR WORK AND HISTORICAL REFLECTION.

Marco González Martínez

Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Chile.

magonzalez33@uc.cl

<https://orcid.org/0000-0003-4019-8149>

Carlos Sottorff Neculhueque

Universidad de Santiago de Chile, Chile.

carlos.sottorff@usach.cl

<https://orcid.org/0000-0001-7888-8060>

Recibido el 30 de agosto de 2021

Aceptado el 02 de noviembre de 2021

Resumen

En el presente artículo tenemos por objetivo explorar la utilidad de algunos componentes de la literatura, en concreto el género de la novela y de cómo este resulta útil para la generación de la escritura de la narración histórica. Nuestra elección apuntó a revisar las denominada novelas realistas o sociales de principios del siglo XX. Para ello, se realiza un análisis de las novelas *El roto* (1920) de Joaquín Edwards Bello, *La viuda del conventillo* (1930) de Alberto Romero y *La sangre y la esperanza* (1943) de Nicomedes Guzmán. En el estudio de las obras se identifica cómo se representó el transporte colectivo que circuló por Santiago de Chile durante la primera mitad del siglo XX. Esta apuesta analítica permite incorporar un registro más amplio a la comprensión histórica del proceso de transformaciones físicas y sociales de la ciudad, las que no fueron percibidas ni lineal ni similarmente por los diversos grupos sociales que habitaron este espacio urbano.

Palabras Clave: Santiago de Chile, Novela, Transporte colectivo

Abstract

In this article we aim to explore the usefulness of some components of literature, specifically the genre of the novel and how it is useful for the generation of historical narrative writing. Our choice aimed to revise the so-called realistic or social novels of the early twentieth century. For this, an analysis of the novels *El roto* (1920) by Joaquín Edwards Bello, *La viuda del conventillo* (1930) by Alberto Romero and *La sangre y la esperanza* (1943) by Nicomedes Guzmán is carried out. The study of the works identifies how the collective transport that circulated through Santiago de Chile during the first half of the 20th century was represented. This analytical bet allows incorporating a broader register to the historical understanding of the process of physical and social transformations of the city, which were not perceived either linearly or similarly by the various social groups that inhabited this urban space.

Keywords: Santiago de Chile, Novels, Transport

Para citar este artículo:

González Martínez, Marco y Sottorff Neculhueque, Carlos. Transformaciones urbanas y transporte colectivo a través de la literatura chilena en la primera mitad del siglo XX. La novela como insumo para el trabajo y reflexión histórica. Revista Notas Históricas y Geográficas, número 28, Enero – Junio, año: pp. 116 – 135.

1. INTRODUCCIÓN

La novela como fuente documental para el trabajo historiográfico en Chile ha sido frecuentemente utilizada, sin embargo, escasamente reflexionada en sus posibilidades. Quizás el precursor trabajo del historiador Jorge Pinto (2001) sea hasta la actualidad el intento más reconocible en el campo intelectual local, conformando con ello un incipiente tópico para la discusión disciplinar de historiadoras e historiadores en ejercicio¹. A pesar de aquel sucinto panorama, es posible encontrar algunos esfuerzos precedentes que tomaron y consideraron a la novela como eje central para abordar y analizar determinadas problemáticas. Este fue el caso de Marco Antonio León², quien a partir de la literatura abordó las formas de vida y de relaciones al interior de los conventillos en la primera mitad del siglo XX en la capital de Chile. Así mismo, en fechas más recientes, Pablo González y Macarena Ibarra³ analizaron el devenir de una zona periférica de Santiago, el barrio Matadero, a través del imaginario literario. De igual manera, Carlos Sottorff⁴ consideró el estudio de las novelas y sus representaciones como un insumo necesario para establecer construcciones de sentido sobre el barrio Estación Central de la ciudad de Santiago hacia la década de 1930.

No obstante, aún aspectos centrales del trabajo no han sido discutidos para complementar la escritura del relato historiográfico. Lo anterior, contrasta con el contexto internacional donde los debates en torno a los vínculos entre historia y literatura resultan ya clásicos. Como bien lo apuntó Julio Aróstegui⁵, desde la *crisis de los grandes paradigmas* surgida en las décadas de 1960 y sobre todo en la de 1970, el lugar de la narrativa resultó central, en especial a partir de los icónicos trabajos de textos de Lawrence Stone en *El renacer de la narrativa: reflexiones sobre una nueva vieja historia*⁶ y de Hayden White en *Ficción histórica, historia ficcional y realidad histórica*⁷, entre otros.

Recuperando en parte la tradición antes señalada, el presente escrito tiene por propósito dar luces acerca de la utilidad que la novela posee para el trabajo de historiar, aspecto que según ha indicado Krzysztof Pomian, tendría el valor de relevar las ineludibles *marcas de historicidad* que ellas poseen⁸.

¹ Pinto, La literatura del 900 y la literatura de la época. Un análisis de la Historia. Chile, 1880-1930. Literatura e Historia social, Editor Guillermo Bravo. (Santiago: Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación, 2001).

² Marco Antonio León, “En torno a una pequeña ciudad de los pobres. La realidad del conventillo en la literatura social chilena, 1900-1940”, *Mapocho* 37 (1995): 113-133.

³ Pablo González y Macarena Ibarra, “Cuando la periferia fue ciudad. Imaginarios y modernización urbana en el barrio Matadero (1902-1939)”, *Revista Estudios Avanzados* 32(1) (junio 2020): 74-93.

⁴ Carlos Sottorff, “Las calles de Eufrasia: representaciones sociales y urbana del barrio Estación Central a través de la literatura y la prensa en la década de 1930”, en *Imaginarios y representaciones del delito y el crimen a través de los medios de comunicación impresos. América Latina en el siglo XX*, coord. Marco Antonio León (Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2020), 291-329.

⁵ Julio Aróstegui, *La investigación histórica: Teoría y Método* (Barcelona: Crítica, 2001): 136-160.

⁶ Lawrence Stone, “El renacer de la narrativa: reflexiones sobre una nueva vieja historia”, *Eco* 239 (septiembre 1981): 449-478.

⁷ Hayden White, *Ficción histórica, historia ficcional y realidad histórica* (Buenos Aires: Prometeo Libros, 2010): 53-65.

⁸ Krzysztof Pomian, *Sobre la Historia* (Madrid: Cátedra, 2007): 17-47.

Es decir, la consideración de la novela como fuente para la operación historiográfica, constituiría en nuestra consideración, una posibilidad de enriquecer la narración en la escritura de la historia. Dentro del presupuesto anterior, hemos dado un ángulo específico a una dimensión que consideramos central en nuestra propuesta: el proceso de tránsito hacia la modernización que vivenció Santiago de Chile durante la primera mitad del siglo XX, cuestión que puede ser ilustrada y estudiada a partir de la diégesis de tres novelas que representaron los cambios producidos en la ciudad. Lo anterior, será articulado con consideraciones analíticas específicas sobre los transportes colectivos, fenómeno de extendida importancia y conflictividad en la conformación pretérita de las urbes del continente y, por tanto, uno de los elementos más determinantes en lo que Henri Lefebvre ha denominado *práctica espacial*⁹. Con todo, en sintonía con el historiador alemán Karl Schlögel la incorporación del espacio en la narración histórica, sea en su consideración de práctica cotidiana o representación social, posee en la novela un documento para aproximar el modo en que los habitantes ciudadanos del pasado experimentaron los cambios producidos en su entorno¹⁰.

En este sentido, si bien reconocemos el enfoque interdisciplinario a que adscribe parte del *mainstream* historiográfico contemporáneo sobre las movilidades¹¹, la mirada en este caso se sirve del contenido novelístico para caracterizar la relación existente entre el proceso de cambios urbanos y sus transportes colectivos. Por de pronto, ello supone no trabajar la naturaleza narrativa de la historia y la necesidad de tinturar a esta de una escritura más descriptiva, sino relevar a la novela como una fuente que nos permite acceder al silencioso resultado de las interacciones entre los cambios físicos y sociales producidos en y por los espacios urbanos pretéritos. Dicho de otra manera, explorar la relación entre historia y literatura posee un doble propósito asociado a identificar las alternativas de la novela como documento y cómo su diégesis aporta a la construcción de una narración histórica más densa en cuanto al pasado. Las alternativas sobre las marcas de historicidad espacial son por tanto elementos para explorar en el presente trabajo.

En definitiva, el análisis de las novelas *El roto* (1920) de Joaquín Edwards Bello, *La viuda del conventillo* (1930) de Alberto Romero y *La sangre y la esperanza* (1943) de Nicomedes Guzmán, entregan evidencia sobre el proceso de transformaciones que experimentó Santiago de Chile como ejemplo de una ciudad típicamente latinoamericana. Dicho en palabras de Arturo Almandoz, todas esas novelas podrían ser consideradas “como epítomes literarios del centenario arco de cambios sociales y urbanos de Latinoamérica”¹². Sostendremos, por tanto, nuestra selección de obras permitirá aproximarnos hacia las experiencias y tensiones acaecidas entre los habitantes y el proceso de masificación de la metrópolis, en particular en el ámbito de los nuevos medios de transporte. El análisis de las novelas coadyuvará a conocer las vivencias, experiencias y

⁹ Henri Lefebvre, *La producción del espacio* (Madrid: Capitán Swing, 2013): 63-124

¹⁰ Karl Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica* (Madrid: Ediciones Siruela, 2007): 23-82.

¹¹ Colin Divall, George Revill, “Cultures of Transport: Representation, practice and technology”, *Journal of Transport History*, 1 (26) (January 2005): 99-109; Dhan Zunino, “El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944).

¹² Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (Santiago: Colección Estudios Urbanos UC, 2013): 313.

representaciones de quienes comúnmente son *invisibilizados* en las fuentes más tradicionales o la prensa. Mujeres y hombres que habitaron los territorios periféricos de la urbe y que por medio de la locomoción colectiva se vincularon espacialmente con las áreas donde la modernización poseía evidencia material. Sin embargo, esa experiencia y relación fue tangencial, marginal e incluso excluyente, tal como las novelas nos permiten conocer. Con todo, nuestra propuesta entenderá a las novelas escogidas como fuentes ineludibles para comprender la experiencia espacial urbana que entregó a sus habitantes la capital chilena.

Para cumplir los propósitos declarados, el texto se ha estructurado en tres acápites. En consonancia con lo expuesto en párrafos anteriores, en el primer apartado se avanza teóricamente hacia una caracterización de algunos puntos centrales en los que la literatura como documento lograría resultar un aporte para la escritura de la historia. El segundo contextualiza, desde una perspectiva histórica -diremos- tradicional, el momento del advenimiento de las transformaciones urbanas en el que las novelas fueron redactadas; mientras que el último, se presenta la evidencia concreta encontrada en los textos literarios analizados. En su conjunto, el presente texto espera ser un aporte metodológico que complemente el estudio de las transformaciones urbanas que experimentaron las ciudades del continente latinoamericano durante la primera mitad del siglo XX.

2. LA NOVELA COMO DOCUMENTO EN LA ESCRITURA DE LA HISTORIA

Una reflexión que tenga por propósito explorar la utilidad de la novela para el trabajo historiográfico, debe considerar como aspecto ineludible, el trayecto de diferencias y desencuentros, pero también de relaciones y aportes recíprocos, que se han desplegado a la fecha entre historia y literatura. Todos aspectos importantes, que permiten un espesor analítico fundamentado, a la hora de precisar el rol que la novela posee como fuente para aquello que Michel de Certeau denominó la operación historiográfica en la escritura de la historia¹³.

En un primer momento, se puede indicar que, en el campo cultural occidental, la escritura de la historia y la escritura de la literatura diferenciaron sus caminos a partir de las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del siglo XIX. En palabras de Raymond Williams, durante aquel periodo se sancionó “lo creativo como distinto de lo racional y práctico”¹⁴. Es decir, fue a partir de ese momento cuando la historia y la literatura comenzaron a tomar caminos aparentemente distantes y diferenciados. Mientras la segunda posibilitó la emergencia del campo literario de lo ficticio y verosímil¹⁵, la primera pretendió *reconstruir* el pasado a través de la discusión erudita de una documentación que estableciera la *verdad* en los sucesos estudiados¹⁶.

Cabría poner atención a los vínculos entre historia y literatura, debido a que aparecen inevitablemente en sus contenidos disputas por levantar una representación de una determinada

¹³ Michel de Certeau, *La escritura de la historia* (México: Universidad Iberoamericana, 2010): 101-118.

¹⁴ Raymond Williams, *Marxismo y literatura* (Buenos Aires: Editorial Las Cuarenta, 2009): 190.

¹⁵ Pierre Bourdieu, *Las reglas del arte. Génesis y estructura del campo literario* (Barcelona: Editorial Anagrama, 2018): 79-89.

¹⁶ Lucien Febvre, *Combates por la Historia* (Barcelona: Editorial Ariel, 1975): 123-157.

realidad, aunque aquello haya sido cuestionado de manera continua. Más que confrontarlas, se sugiere entrelazarlas con cuidado y atención, debido a que aquello puede ser un insumo importante que nos permitan aproximarnos a determinadas situaciones o problemáticas a indagar¹⁷. Así, se podría señalar para el caso de la literatura, por ejemplo, que ella no permite comprender una directa representación del mundo social sino “modelos según los cuales una sociedad piensa sus conflictos, oculta o muestra sus problemas” o sencillamente “se coloca frente a su pasado o imagina su futuro”¹⁸. En otras palabras, entre historia y literatura se configuran una cantidad significativa de transferencias y relaciones, aspectos que influyen recíprocamente sus producciones especializadas, a la vez, que sus resultados y objetivos disciplinares específicos¹⁹. Conjuntamente, se sostendrá a partir de la producción académica que se aboca al tema, que la aparente diferenciación entre historia y literatura no determina una situación de desconocimiento disciplinar mutuo, sino por el contrario, entretejería un diálogo efectivo y perdurable en el tiempo²⁰.

De alguna manera, toda ficción es a la vez un producto histórico y, por tanto, accesible a la mirada del historiador o historiadora. Ahora bien, en consideración a lo antes señalado, cobra relevancia detener la observación en el trabajo desplegado sobre el material documental que posibilita la operación historiográfica. Más precisamente para nuestros objetivos, pretendemos explorar las posibilidades que la literatura en general, y la novela (social) en particular, tiene para la producción especializada y disciplinar de la investigación y escritura de la historia. En ese sentido, la oportunidad generada al utilizar la novela facilita la comprensión de las diferentes trayectorias y realidades que se encuentran al interior de una sociedad. De acuerdo con Chartier, diferenciar esos múltiples componentes sugiere colegir la manera en que cada grupo que compone una sociedad se ve a sí mismo a través de sus propias representaciones. Considerando que son elaboraciones particulares de las experiencias de cada grupo, estas permiten dilucidar y comprender las diferencias sociales y culturales, además de la manera en cómo estos mismos se vislumbran y relacionan a partir de ámbitos y espacios que ellos mismos constituyen como construcciones de sentido²¹.

Vinculado con lo anterior, resultan valiosas las reflexiones presentadas por el historiador chileno Jorge Pinto, quien ha sostenido respecto a las distinciones entre la historia y literatura, que el uso de la novela permitiría iluminar aspectos en los que las fuentes tradicionales de la historiografía no lo hacen e incluso oscurecen²². En primer lugar, indicará Pinto, mientras en general las *fuentes tradicionales* registran la vida que ocurre en el día, la novela tiene la virtud de

¹⁷ Carlo Ginzburg, *El Hilo y las huellas. Lo verdadero, lo falso, lo ficticio* (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2010): 10-12.

¹⁸ Beatriz Sarlo, “Literatura e Historia”, *Boletín de Historia social europea* 3 (1991): 34.

¹⁹ Roger Chartier, *La Historia o la lectura del tiempo* (Barcelona: Gedisa, 2007): 23.

²⁰ Ivan Jablonka, *La Historia es una literatura contemporánea. Manifiesto por las ciencias sociales* (México: Fondo de Cultura Económica, 2016): 20-56.

²¹ Roger Chartier, *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural* (Barcelona: Gedisa, 1992): 1-2.

²² Jorge Pinto, “La literatura del 900 y la literatura de la época. Un análisis de la Historia. Chile, 1880-1930”, en *Literatura e Historia social*, Editor Guillermo Bravo (Santiago: Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación, 2001): 128-130.

correr el velo nocturno a los historiadores, propiciando el acercamiento a un momento de la vida cotidiana que tradicionalmente no ha sido explorado. Así mismo, mientras las fuentes históricas tradicionales presentan al espacio público como privilegiado, en la novela este comparte importancia con el privado, ubicando en la centralidad de su narrativa a las experiencias, emociones y sentimientos que poseen los personajes de la invención literaria. Por último, desde un punto de vista metodológico, las fuentes preponderantes de la historia han sido producidas por hombres adultos y de situación social acomodada, mientras que la novela da acceso privilegiado y protagónico a la vida personal y social de niños, mujeres y ancianos. Aquí, por lo tanto, el poder oficial al que apela la historia es tensionado, haciendo posible explorar los límites o márgenes de la vida real de los sujetos de carne y hueso. En síntesis, se enfatizará que la novela “matiza, amplía e incorpora nuevos sujetos y espacios con relación a los que documentan los materiales de archivo, prensa, ensayos, el discurso político y la memoria de los hombres públicos”²³.

En nuestra consideración, las solidaridades y reciprocidades existentes entre historia y literatura trazan una arista interesante de explorar para complejizar nuestro conocimiento histórico convencional. Por ejemplo, quien tenga por interés estudiar las transformaciones urbanas, sociales y culturales en las ciudades latinoamericanas durante el siglo XX, no puede prescindir de la *retórica de la literatura urbana*, debido a que en ella es dable evidenciar “la formación de la cultura urbana y el despertar de la conciencia sobre la ciudad en una sociedad en proceso de modernización”²⁴. En tal sentido, comprender a la ciudad como escenario o espacio productor de motivos narrativos conforma una representación de la sociedad permitiendo buscar en los intrincados nexos entre realidad y ficción la configuración histórica del tejido urbano contemporáneo. Dicho en otro modo, la novela como fuente para la operación historiográfica nos habla de y desde un tiempo y un espacio pretérito, del cual su diégesis es valiosa y posibilidad narrativa para escribir la historia, más aún considerando que quién escribe la novela es producto cabal de la ciudad y como tal “no puede sino revelarla”²⁵. La novela nos aproxima al espacio en el cual, tanto su autor como su narración son producidas, por tanto, ella contiene marcas de historicidad que permiten reconocer las prácticas espaciales acontecidas en el pasado. Recogiendo lo más importante, sostendremos, que discutir la novela en su potencialidad como documento para el estudio de las transformaciones urbanas, es también una posibilidad de ponderar analíticamente los presupuestos historiográficos establecidos en la escritura de la historia. Más aún considerando que el pensar y reflexionar sobre la ciudad y sus tensiones fue labor que emprendieron preferentemente escritores y poetas²⁶. Someter al escrutinio del análisis historiográfico la historicidad y las huellas espaciales presentes en tres novelas chilenas permite iluminar el pasado común de las ciudades de la región. Dicho trabajo, haría accesible una realidad silenciosa que fue el resultado de las interacciones entre los cambios físicos y sociales en los espacios urbanos producidos durante la primera mitad del siglo pasado.

²³ Ídem.

²⁴ Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (Santiago: Colección Estudios Urbanos UC, 2013): 313.

²⁵ Adrián Gorelik y Fernanda A. Peixoto, *Ciudades sudamericanas como arenas culturales. Artes y medios, barrios de élite y villas miserias, intelectuales y urbanistas* (Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2016): 12.

²⁶ José D’Assuncao Barros, *Ciudad e historia. Una introducción a los estudios sobre la ciudad* (Santiago: Ediciones Universidad Católica Silva Henríquez, 2008): 10.

3. LAS TRANSFORMACIONES URBANAS EN SANTIAGO DE CHILE

Una discusión sobre la posibilidad documental que ofrece la novela para la escritura de la historia debe reconocer, en términos generales, la forma cómo han sido tradicionalmente utilizadas las fuentes por quienes han estudiado las transformaciones acaecidas en Santiago durante la primera mitad del siglo XX. Dicho proceso, replicable en otras capitales de América Latina, fue en gran medida consecuencia de la desarticulación del mundo agrario y la migración de enormes contingentes de mano de obra a la ciudad²⁷. De ese modo, el espacio urbano paulatinamente transformó su fisonomía y la convirtió en una yuxtaposición de realidades físicas y simbólicas entrelazadas (la ciudad consolidada y su periferia), permitiendo con el transcurso de los años, el asentamiento de enormes cantidades de mujeres y hombres en los márgenes de la trama fundacional²⁸.

Para la experiencia de Santiago, el aumento de la población repercutió en la trasgresión de los tradicionales moldes y su inexorable expansión hacia los cuatro puntos cardinales²⁹. Así, según los datos proporcionados por los censos de población, el Departamento de Santiago transitó de un número total de 444.616 habitantes en 1907 a más de 1.100.725 en 1940³⁰. Por tanto, la duplicación de la población de la capital presentó a las autoridades y especialistas urbanos un problema de apremiante urgencia. A modo de ejemplo, en 1915 el intelectual y futuro intendente de Santiago Alberto Mackenna Subercaseaux discutía las alternativas de una ciudad que necesitaba “expansión, horizontes amplios, aire, luz y belleza para el desarrollo y el bienestar de su creciente población”³¹. Años más tarde, el austriaco Karl Brunner en su calidad de consejero urbanista del Supremo Gobierno de Chile, señalaba que al reflexionar sobre las necesidades de Santiago “ciudad hermosa ya en la actualidad, extraordinariamente desarrollada, el urbanista tienta la concepción de grandes proyectos ideales, o la composición de motivos formales, como frases musicales y sus variaciones”³². Sin embargo, esos proyectos ideales contrastaban con la necesidad de “saneamiento y mejora de los barrios hoy depreciados”³³. De ese modo, el urbanista advertía la existencia de un núcleo pleno y consolidado, el que a su vez se diferenciaba y cohabitaba con las periferias que compusieron su planta urbana. Como hizo notar en la sesión parlamentaria del 23 de mayo de 1933 el diputado Pedro Cárdenas:

Mientras en el centro de la capital estamos alumbrado “a giorno” y tenemos regio pavimento, los barrios populares se encuentran en el más completo abandono (...) Hay barrios

²⁷ Marcelo Carmagnani, *Estado y sociedad en América Latina, 1850-1930* (Barcelona: Editorial Crítica, 1985): 176-184.

²⁸ José Luis Romero, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (México: Siglo XXI Editores, 2011): 363.

²⁹ Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1941-1991). Historia de una sociedad urbana* (Santiago: Editorial Sudamericana, 2000): 197.

³⁰ República de Chile, XII Censo general de población y I de vivienda. Levantado el 4 de abril de 1952. Tomo I. (Santiago: Servicio Nacional de Estadísticas y Censos, s/f): 44.

³¹ Alberto Mackenna Subercaseaux, *Santiago futuro. Conferencia sobre los proyectos de transformación de Santiago* (Santiago: Sociedad Imprenta Litografía Barcelona, 1915): 4.

³² Karl Brunner, *Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación* (Santiago: Imprenta La Tracción, 1832): 10.

³³ Ídem.

donde los muchachos, los alumnos de las escuelas no pueden atravesar las calles que con motivo de estas primeras lluvias se han convertido en verdaderos lodazales. En ellas faltan veredas, falta todo el elemento que haga agradable la vida y que permita a estos muchachos llegar hasta la escuela donde se están educando³⁴

De ese modo, la masificación que impulsó las transformaciones del espacio capitalino provocó una situación crítica relacionada con la insuficiente infraestructura urbana y la ineficiente dotación de servicios públicos. En relación con este último punto, uno de los de mayor conflictividad fue la implementación de los transportes colectivos de superficie, componente central en la cotidianidad de los habitantes santiaguinos, que, durante los años en estudio, fue preferentemente ejecutada por el servicio de tranvías eléctricos.

Entre los innumerables problemas que signaron la operación de los vehículos pueden ser destacadas la baja calidad de su material rodante y sus peligros derivados. Así pues, como indicaba en un artículo de prensa el director del Departamento Tránsito municipal Oscar Iribarren, poseía “especial importancia el pésimo estado de los frenos de los tranvías que, según el Director no han sido mejorados después de los denuncios que sobre el particular ha hecho”³⁵. De la misma manera, en la revista *El Chofer* en mayo del mismo año, se compartía la información que constataba el “aumento considerable de accidentes tranviarios expresando (...) un promedio de 76 mensuales”³⁶. Por otro lado, los incumplimientos por parte de la empresa de tranvías de las prestaciones comprometidas eran denunciadas por parlamentarios como Nicasio Retamales, quien argumentó sobre la existencia de un servicio “sumamente peligroso, especialmente en las horas de salida del trabajo, es decir en las horas de almuerzo y de comida, cuando la gente se va a sus casas y vuelve a sus ocupaciones”³⁷. En similares términos, el diputado Francisco Araya comentó como a las horas de mayor demanda, “cuando salen de sus labores los obreros y empleados”, los carros de segunda clase se convertían en “verdaderos racimos humanos, en donde hay que librar batallas para salir o entrar a ellos”³⁸.

Como es reforzado en las imágenes, las prácticas cotidianas de los habitantes en la capital suponían una serie de dificultades que hacían del transporte colectivo una de las actividades más molestas de realizar. Las rutinarias movilidades al interior de los vehículos, abarrotados de pasajeros, hacía que las marcas de historicidad espacial fueran sedimentando nuevas formas de habitar la ciudad en transformación.

³⁴ Boletín de Sesiones de la Cámara de Diputados (En adelante BSCD), 2° Sesión Ordinaria de 23 de mayo 1933: 76.

³⁵ La Nación, Santiago, 6 de marzo de 1926, 14.

³⁶ Revista El Chofer, mayo de 1926, s/p.

³⁷ BSCD, 48° Sesión Extraordinarias de 24 de enero de 1930: 2718.

³⁸ BSCD, 4° Sesión Ordinaria de 1 de junio de 1931: 109.



Luces de modernidad. Archivo fotográfico Chilectra.
Calle Arturo Prat con Tarapacá, 1920, p. 37.

Arquitectura y Construcción, n° 6, mayo 1946, p. 35.

De la misma manera, algunos años más tarde, en medio de una prolongada paralización de los servicios de movilización colectiva santiaguina, era posible leer en la portada de un periódico de circulación nacional como los problemas antes señalados gozaban de una prolongada permanencia. En tal sentido, se informaba como durante el día 1 de mayo de 1941 los tranvías habían funcionado, sin embargo, debido al excesivo número de personas que los utilizó:

hizo que los tranvías se hicieran prácticamente indecorosos. Verdaderos racimos de personas, doblemente más bochornoso que en los días anteriores, colgaban de los tranvías.

En los paraderos grupos enormes de pasajeros debían esperar durante horas para poder tomar un tranvía, especialmente a la hora de la salida del trabajo³⁹

Dicha conflictividad, era reforzada cotidianamente por el reiterado mal funcionamiento de los vehículos y su evidente precariedad material, situación que era denunciada por el diputado Cárdenas quién demandó mayor atención ante la urgente problemática. En su intervención constató cómo en “algunas líneas, los tranvías sin asientos que se han construido últimamente, se hacen circular sin acoplados en la hora de mayor tránsito”⁴⁰. Por tanto, relevando públicamente una de las experiencias urbanas más extendidas durante la primera mitad del siglo pasado.

En conjunto, la serie de transformaciones urbanas y dificultades cotidianas de movilización que experimentaron los habitantes de una ciudad dejaron innumerables *marcas de historicidad*.

³⁹ La Nación, Santiago, 2 de mayo de 1941, 1.

⁴⁰ BSCD, 22° Sesión Extraordinaria de 13 de enero de 1943: 1034.

Ellas, reconocibles en la diégesis de la novela chilena, permite considerarlas fuentes para la narración histórica, en nuestro criterio, hacen inteligible el silencioso resultado de las interacciones entre los cambios físicos y sociales en los espacios urbanos pretéritos. Por tanto, de su análisis y estudio, se puede obtener importantes elementos que nutran la comprensión histórica de dichas problemáticas producidas en y por la ciudad en el pasado⁴¹.

4. LA CIUDAD Y EL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA NOVELA

La descripción de Santiago de Chile como una ciudad en transformación, tensionada por sus transportes colectivos durante la primera mitad del siglo XX, aparece fuertemente representada en novela naturalista *El Roto* (1920) y las novelas sociales *La viuda del conventillo* (1930) y *La sangre y la esperanza* (1943). Todas ellas, escritas y publicadas durante dicho periodo histórico, portan en su diégesis literaria trazas de historicidad que disputan el sentido de la realidad experimentada en el espacio urbano. Es así como en *El Roto*, Joaquín Edwards contrapuso a Santiago con la ciudad porteña de Valparaíso, debido a que desde mediados del siglo XIX “el ritmo y la velocidad de la transformación de la capital fueron menores”⁴². De ese modo, en las primeras páginas de la novela, se describe una ciudad *atrapada* en el pasado:

Algún trabajo costó llevar el riel a la capital cerrada en sus murallas de granito, enemiga del mar. La influencia anglosajona, patente en la costa, no llega a Santiago, baluarte colonial, clerical y reaccionario, donde se conserva el espíritu vanidoso y retrógrado de los mandarines que en 1810 hicieron acto de sumisión a Dios y al rey contra el gran Rozas⁴³.

Edwards retoma aquí los tópicos característicos de los pensadores liberales del siglo XIX, que insistieron en el peso de la costumbre colonial en la sociedad chilena del período, pero lo hace remarcando una oposición urbana entre Santiago y Valparaíso que no estaba en esos autores. Para Edwards, Santiago es un lugar que no sólo está influenciado por la tradición y el atraso, a pesar de poseer adelantos tecnológicos importantes, más bien es una ciudad contradictoria y ciertamente difusa y para ello ejemplificó con lo sucedido en el área colindante con la Estación Central de Ferrocarriles, zona tradicionalmente vinculada al delito, prostitución y malas prácticas de quienes allí concurren o habitan. La existencia de estos atavismos, sumados a un atraso material y físico de la capital, la colocaron según este autor en inferioridad respecto a la ciudad puerto. A pesar de lo anterior, este autor reconocerá ciertos cambios físicos y sociales que se materializaron en Santiago. Sin embargo, aquellos adelantos estarán continuamente en interacción con el tradicionalismo y la opacidad de un segmento de la sociedad que no internalizó plenamente la pretendida modernización urbana.

⁴¹ Como hemos anotado más arriba, nuestra propuesta explora las posibilidades que la novela entrega como fuente histórica para acceder al silencioso resultado de las interacciones entre los cambios físicos y sociales producidos en y por los espacios urbanos del pasado. A causa de lo señalado, esperamos complementar el trabajo realizado por Tomás Errazuriz y Rodrigo Booth sobre la historia cultural de las movilizaciones en Chile, enfatizando las marcas de historicidad espacial más que las experiencias de movilidad ocurridas al interior de los vehículos.

⁴² Luis Ortega, Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880 (Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana-LOM, 2005): 155.

⁴³ Joaquín Edwards, *El Roto* (Santiago: Editorial Universitaria 2013): 2.

En una vereda diferente, las descripciones de *La sangre y la esperanza* resaltan los aspectos de precariedad material de una ciudad en proceso de transformación, no obstante, ya no como resabios del coloniaje, sino como resultados de un capitalismo en transición. De este modo, Enrique Quilodrán, el niño protagonista de la novela observaba, caminando por el barrio Mapocho, ubicado al norte de la ciudad, como:

casas y ranchos, hundidos, parecían guiñar con los párpados de su miseria, en un llamado incomprendible y trágico de ancianas prostitutas mudas. Por las aceras, la humanidad del suburbio desparramaba su fatalismo sin manos de luz para contener una esperanza: mujeres panzudas, rodeadas de chiquillos descalzos, piojosos, con mantas de saco; borrachines que dormían con la cabeza puesta sobre sus propios vómitos, con el vientre a la vista; jugadores de chapitas tinteneando monedas entre las manos sucias; grupos haciendo rueda a una pareja que cuequeaba al son desafinado de una guitarra rota y del voceo de una cantora ebria⁴⁴.

Los espacios urbanos descritos en las novelas analizadas, debido a la ampliación territorial que experimentó la capital, se establecieron en los márgenes o afueras del trazado fundacional. Así, la trasgresión de la ciudad histórica obligó a sus habitantes recorrer cotidianamente mayores distancias, conformando un inexorable tránsito de peatón a pasajero, que permitió reconocer diariamente las diferencias físicas entre un centro moderno y una periferia de aspecto deteriorado. Un importante grado de interacción entre la ciudad, sus transformaciones y la percepción de los grupos más pobres se concretó sobre los medios de transportes colectivos. Fue a través de estos servicios en que mujeres y hombres pudieron no sólo acceder a una función pretendidamente moderna, sino también percibir y conocer las innovaciones físicas que comenzaron a surgir en las primeras décadas del siglo XX, más allá de sus propios barrios. Es comprensible con ello que los anhelos de progreso de la viuda Eufrasia, procedente del barrio sur oeste de la ciudad, se plasmaran en un pequeño viaje en tranvía, experiencia que la aproximó por unos instantes al espacio de incipiente modernización santiaguina. Es así como junto a su hija, la viuda planeó que irían:

a los fuegos, daría una vueltecita en tranvía por el centro de la ciudad, de la que conservaba el recuerdo fastuoso de las ventanas llenas de luz de los almacenes, el de las mujeres elegantes. Después tomarían un refresco en alguna dulcería del barrio Estación, y se vendrían a casa trayendo pasteles para comer, a modo de cena, antes de meterse a la cama⁴⁵.

Las imágenes con las que los novelistas constituyeron una descripción de Santiago durante la primera mitad del siglo XX permiten reconocer en variadas construcciones de sentido, tanto desde las experiencias espaciales urbanas como de las vivencias particulares de sus personajes, y en especial, acerca del transporte colectivo. Sobre aquello Romero no sólo relató y construyó representaciones de una ciudad que comenzaba su proceso de masificación, y en la cual, el sistema de locomoción colectiva jugó un rol fundamental. Aquello es lo expuesto en la cita anterior, donde su protagonista es constantemente atraída por la modernidad y brillo del centro de Santiago.

⁴⁴ Nicomedes Guzmán, *La sangre y la esperanza* (Santiago: Quimantú, 1971): 46-47.

⁴⁵ Alberto Romero, *La viuda del conventillo* (Santiago: Quimantú, 1972): 119.

Sobre el tranvía que traslada Eufrasia y a los demás habitantes de las periferias de la ciudad, se evidencian los contrastes entre lo moderno y lo tradicional, de sus experiencias cotidianas en oposición al resplandor de anuncios y edificios nuevos a medida que el vehículo se mueve hacia sus vecindarios. En este ámbito, la relación de la protagonista con lo propiamente moderno es más bien circunstancial, consecuencia de momentos y de hechos puntuales, ya que en gran parte del relato ella se encuentra inserta y rodeada de modos de vida y de relaciones sociales y culturales que entrelazaron la mezcla entre aspectos de la vida urbana con matices propios del espacio rural.

Como se describe en *La viuda del conventillo*, el solo “bufido de un tren, la campanita de los tranvías eléctricos, a intervalos, disgregándose de la caja sonora”⁴⁶. O bien como posteriormente describió Guzmán, con el paso de “un tranvía con la bulla estridente de su ferretería”⁴⁷ se logra ilustrar marcas espaciales de los territorios que componían el arrabal suburbano.

La implementación del servicio de tranvías eléctricos permitió la conformación de una nueva ciudad. Este espacio urbano se familiarizó, en la narración de *El Roto*, con escenas de “tranvías [que] llegaban a la plazuela atestados de trabajadores”, u otras, como las del bullicio de sus campanillas mezcladas con “el voceo de los chiquillos descalzos”⁴⁸. Es precisamente aquí donde podemos reconocer las interacciones ocurridas posiblemente entre los aspectos físicos y sociales del espacio urbano proporcionado por la diégesis literaria, al producir una realidad que evoca el bullicio de una multitudinaria población de trabajadores que se entremezclaba con hitos urbanos y sus significaciones públicas. La propia Eufrasia, protagonista de *La viuda del conventillo*, modificó su primera sensación de desagrado, provocada en su subida al tranvía, mientras el viaje la alejaba de su vida en el conventillo:

En el primer tranvía que pasó por San Pablo se montó, como pudo. La masa oscura y sudorosa que se apelotonaba en el interior no le causó asco ni le irritó los nervios como otras veces.

Se echó en el rincón que un jovencito galante desalojó para ella; pegó su frente al marco del ventanillo, y mientras las casas desfilaban a lo largo de las aceras, por delante de los ojos en su interior sintió desbordarse una alegría extraña, insólita⁴⁹.

Eufrasia interactuaba y observaba una ciudad que le era ajena en su vida en el conventillo. Dicha experiencia espacial, le permitía reconocer en el trayecto de su viaje una realidad de contrastes que lograba ubicarla en su condición social. La misma sensación sentía el niño Esmeraldo, personaje de *El Roto*, al salir del barrio *ultra Estación* hacia la Estación Central, es decir, salir de la *miseria* a la *prosperidad* asegurada por las máquinas a vapor descritas en la diégesis literaria. El narrador consideró que para Esmeraldo y también para su madre, salir de *ultra Estación* “era ya como una felicidad.

⁴⁶ Alberto Romero, *La viuda del conventillo* (Santiago: Quimantú, 1972): 119.

⁴⁷ Nicomedes Guzmán, *La sangre y la esperanza* (Santiago: Quimantú, 1971): 46-47.

⁴⁸ Joaquín Edwards, *El Roto* (Santiago: Editorial Universitaria 2013): 2.

⁴⁹ Alberto Romero, *La viuda del conventillo* (Santiago: Quimantú, 1972): 119.

En llegando a la plazuela de la estación, les parecía que iban a entrar a otra vida mejor”⁵⁰. Son esas interacciones de parte de las personas más desposeídas las que se pueden destacar desde las obras señaladas, en particular aquellas que tuvieron relación con las vivencias acaecidas al interior de los tranvías. Fue sobre estas máquinas en que se movilizaron y pudieron observar las diferencias entre distintos lugares de una misma ciudad, haciéndose presente los profundos contrastes existentes entre los barrios de una urbe que comenzaba a modificarse y ampliarse a través de importantes cambios físicos, los cuales además impactaron en las formas de relacionarse entre sus diversos habitantes.

El establecimiento de un espacio pletórico de acontecimientos en la narrativa de la novela permite generar una aproximación a la vida cotidiana de los personajes, quienes por medio de sus vivencias entregan antecedentes para una comprensión más amplia del fenómeno histórico de transportarse en una ciudad en proceso de transformaciones físicas. En otras palabras, la diégesis literaria de las novelas discutidas contiene significativas marcas de historicidad que la relevan como documento para la operación historiográfica de narrar el espacio. Por ejemplo, en el relato de la novela chilena de principios del siglo XX, se aprecia cómo los habitantes santiaguinos fueron convertidos en usuarios precarizados del servicio. Se trataba de una prestación utilizada por habitantes de los barrios suburbanos, quienes provocaban escenas bruscas y desagradables, como aquella que observó Fernando en el tranvía que había de tomar para finiquitar un negocio turbio con un amigo encarcelado:

Cuando salió, el tranvía esperaba en la esquina de San Pablo; algunos obreros y dos mujeres con canastas subían a la imperial [el tranvía de dos pisos] mientras el conductor payaseaba con la cobradora en el interior. La cobradora era una mujercita delgada y nerviosa. Representaba unos diez años; bonita, con sus ojazos sensuales y su boca diminuta y roja; sucia, pero apetitosa como breva caída en la tierra, hacía una revolución entre los rotos de la imperial cada vez que subía a cobrar. En cuanto partió el tranvía empezó a oírse el barullo de arriba: las risas de los rotos y las protestas de la muchacha.

¡Déjese! ¡Asqueroso no más! ¿Quiere que llame al guardián? ¡Roto atrevido!⁵¹.

Esta escena descrita de miradas impúdicas en el decir de Proudant⁵² fue una práctica habitual en el interior de los *carros* que circulaban preferentemente entre los barrios alejados del centro y la zona de prestación de los servicios públicos. Después de todo, en gran medida el tranvía eléctrico tuvo por propósito acercar a los habitantes de los suburbios al centro *histórico*. En otros términos, se trató de trayectos de tranvías que circulaban entre el espacio de la vida de los hombres y mujeres del suburbano santiaguino y los espacios en proceso de modernización del *tejido urbano*.

⁵⁰ Ídem.

⁵¹ Joaquín Edwards, *El Roto* (Santiago: Editorial Universitaria 2013): 2.

⁵² Elizabet Prudent, “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* (mayo, 2009): 1-12.

Ello permitió la convivencia de una polifónica experiencia urbana de notorios contrastes, que situó en tensión, una extensión territorial sin aparente orden. Pero, además, la narración escenifica las relaciones de género. Por un lado, ilustra la participación femenina en el campo laboral; por otra, la violencia a la que estaba sometida por los usuarios habituales, mayormente hombres adultos.

La pretendida modernización que promovió el servicio de tranvías eléctricos contrastó a cada instante con las *rústicas* prácticas de sus usuarios. Por ello, Eufrasia al comer un helado sobre un *carro* y sentir que sus glándulas salivales comenzaron a secretar líquido en abundancia, notó que un “caballero, tal vez un diabético o un dispéptico crónico, volvió la cabeza en señal de protesta, y señaló el cartelito en que la empresa de tranvías suplica a los pasajeros que se abstengan de escupir en el suelo”⁵³. Además de los comportamientos de sus usuarios, la referencia a los tranvías ilustra otras importantes dimensiones relacionadas a las prácticas cotidianas realizadas en el espacio urbano. Ciertamente que el uso de la creolina fue la metáfora de ese esfuerzo de higiene social, de asepsia del cuerpo social, que compartieron escritores situados en distintas veredas y los especialistas del mundo urbano y el transporte⁵⁴. A Bernabé, el colega tranviario y amigo del padre de Enrique Quilodrán, se lo veía venir “del depósito de tranvías, portando los tarros llenos de creolina, líquido con que desinfectaban los tranvías y que él utilizaba para regar el piso de la galería y de los excusados antes de barrer”⁵⁵.

Las constantes tensiones descritas en las novelas, sin embargo, no sólo arrojan evidencia sobre los usuarios y sus hábitos -impresión que sólo podría responsabilizar a los pasajeros de la mala mantención del material tranviario-. Existe evidencia también en su diégesis, de que la mantención por parte de la Empresa de los *carros* y sus trabajadores era deficitaria. Se lee en la *Sangre y la Esperanza* que los trabajadores tranviarios pasaban:

horas y horas en la plataforma de uno y otro tranvía, vehículo que por entonces no tenían parabrisas, frente a la lluvia y al viento, de los que inútilmente se guarecían oponiéndoles un gran paraguas que ajustaban de modo propicio pero siempre ineficaz; después de trabajar horas y horas, pisando sobre el agua que se aposaba inclemente bajo sus pies, empapándolos, calándolos de frío hasta los huesos, no era extraño que los esforzados trabajadores tranviarios de aquel entonces se sintieran agarrados de pronto por algún mal que, de un solo remezón, les despachará el alma a la otra vida⁵⁶. La mala calidad del servicio, conformado por el deficiente estado del material rodante, trabajadores bajo pésimas condiciones laborales y pasajeros de costumbres inveteradas, fueron completados por la descripción del espacio urbano que los albergaba. En resumidas cuentas, un servicio que se presentaba como de vanguardia en una ciudad que se transformaba, no pasó de ser ineficiente, sucio y con el paso del tiempo anacrónico. De tal forma, en *La viuda del conventillo* se describe las proximidades a una estación de tranvías en los siguientes términos:

⁵³ Alberto Romero, *La viuda del conventillo* (Santiago: Quimantú, 1972): 119.

⁵⁴ Rodrigo Booth, “Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900”. *ARQ*, 85 (Santiago, 2013): 52-61.

⁵⁵ Nicomedes Guzmán, *La sangre y la esperanza* (Santiago: Quimantú, 1971): 46-47.

⁵⁶ Ídem.

El techo del andén de la estación, como un esqueleto fabuloso, abría sus piernas bajo las nubes. En el sitio del sexo, la caja del reloj despedía un poco de luz. Los borrachos, con un dejo triste, bondadoso, trataban de confraternizar con los tortilleros, abriéndoles su corazón de par en par⁵⁷.

Recogiendo lo más importante, podemos sostener que las novelas discutidas describen y contienen profundas marcas de historicidad espacial, elementos que las convierte en obras con una densa retórica literaria sobre la ciudad y, por tanto, documentos para la escritura de la historia. Ellas nos permitieron acceder a las silentes interacciones entre los cambios físicos y sociales en los espacios urbanos de una capital latinoamericana en proceso de masificación durante la primera mitad del siglo XX.

En esta secuencia se revela que, en la novela, a pesar del énfasis en las pésimas condiciones que abundaban y rodeaban en la vida social de los transportes colectivos, había también espacio para el despliegue de relaciones humanas, aunque ellas se desarrollasen en el limbo de la precariedad. Puntualmente el lugar en donde esto ocurrió mayoritariamente fue en las adyacencias a la Estación Central, área en donde constantemente se interrelacionaron y cohabitaron adelantos técnicos con aspectos atrasados. Aquella interacción se hace patente especialmente en las interacciones con los vehículos de movilización, ya sea el ferrocarril, el tranvía eléctrico e incluso microbuses, de parte de los habitantes más desposeídos, quienes no dejaron testimonios ni evidencia física de sus viajes y experiencias.

5. CONCLUSIONES

La utilización de obras literarias, puntualmente de la novela (social) chilena de la primera mitad del siglo XX, permite la profundización en el conocimiento de una serie de significados importantes para comprender la configuración y conformación del *tejido urbano* de Santiago de Chile. Las imágenes y estampas que estas obras contienen acerca del espacio suburbano capitalino, con sus viviendas, calles y negocios, además de la experiencia en la utilización de servicios de transportes colectivos, propicia la generación de un ejercicio aproximativo dirigido hacia una mejor comprensión de los cambios físicos que se materializaron en el conjunto del espacio urbano. Espacio que por lo demás, en las primeras décadas del siglo XX, comenzaba su proceso de tránsito hacia la modernización en su núcleo central preferentemente. En este sentido, el análisis de este género literario no se contrapone, sino que complementa los hallazgos establecidos por la disciplina histórica.

Así mismo, al incorporar la diégesis literaria al trabajo historiográfico es posible identificar uno de los fenómenos que englobó la experiencia de vivir en una ciudad en proceso de masificación. Por tanto, la utilización del transporte colectivo, práctica que en su dimensión espacio-temporal configuró la acción cotidiana de sus habitantes, dejó las marcas de una paulatina modificación tanto, de su entorno como de la experiencia social.

⁵⁷ Alberto Romero, *La viuda del conventillo* (Santiago: Quimantú, 1972): 119.

Sin embargo, lo anterior no debe ser colegido como una generalización para el conjunto de la sociedad, sino más puntualmente como hechos puntuales en las prácticas de mujeres y hombres, quienes tuvieron una aproximación esporádica con la pretendida modernización física de la urbe. Aquellos encuentros, sucedidos por lo general sobre los tranvías y retratados en las novelas, nos arrojan luces acerca de las innovaciones materiales que se hicieron presente en la ciudad, las cuales fueron a muchas veces a contrapelo con las propias experiencias de quienes habitaron en las zonas periféricas.

Es así como el análisis de la novela chilena se ofrece como una importante fuente para la escritura de historia, al permitir complejizar la comprensión de los simultáneos fenómenos del pasado en la ciudad. Como se ha dicho, la diégesis de la novela es en un mismo momento producto histórico y contexto de producción, por tanto, documento de inestimable riqueza en la operación historiográfica.

En definitiva, la escritura de la historia al considerar a la novela como fuente, no sólo permite como ha señalado Michel de Certeau suavizar la rigidez del orden de exposición cronológico de la historia, área donde el cine también posee un rol destacado, sino que, a su vez, posibilita ingresar en problemáticas escasamente estudiadas e interesantes nudos metodológicos. Quizás en este último aspecto, sea el uso de la novela, una llave de acceso para *leer el espacio en el tiempo* y, con ella, como ha propuesto el historiador Karl Schlögel espacializar la narración histórica. Es decir, entregar profundidad, superficie, hondura, color, movimiento, entre muchas otras posibilidades, a las acciones humanas realizadas en el tiempo pretérito.

Finalmente, la novela como expresión de cultura, está situada entre la literatura y la historia, áreas disciplinares que permiten explicar tanto su texto como su contexto. En efecto, la novela como fuente para la escritura de la historia es en sí misma también historia. Metodológicamente para el proceso de construcción de esta propuesta, ambas no son contradictorias, sino más bien complementarias. En este ámbito, la novela fue un insumo disciplinar fundamental para levantar una aproximación que estuviese dirigida preferentemente a develar las experiencias de quienes no suelen ser protagonistas de los procesos de transformaciones físicas, políticas y técnicas ocurridos en las ciudades latinoamericanas en la primera mitad del siglo XX. Tan trascendental como conocer los objetivos y programas de los planes de modificación urbana, es también buscar conjeturar acerca de las experiencias de las personas ajenas a estas decisiones, mujeres y hombres quienes conformaron el tejido social anónimo y masivo de la capital, siendo la novela una herramienta fundamental para iniciar aquella necesaria tarea.

6. REFERENCIAS

Almandoz, A. 2013. Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a la metrópolis masificada. Colección Estudios Urbanos UC. Santiago.

Aróstegui, J. 2001. La investigación histórica: Teoría y Método. Crítica. Barcelona.

Boletín de Sesiones Cámara de Diputados, Biblioteca del Congreso Nacional, Santiago, Chile, años 1930, 1931, 1933, 1943.

Booth, R. 2013. Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900. ARQ, 85: 52-61.

Bourdieu, P. 2018. Las reglas del arte. Génesis y estructura del campo literario. Editorial Anagrama. Barcelona.

Brunner, K. 1932. Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación. Imprenta La Tracción. Santiago.

Carmagnani, M. 1985. Estado y sociedad en América Latina, 1850-1930. Editorial Crítica. Barcelona.

Chartier, R. 1992. El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural. Gedisa. Barcelona.

_____. 2007. La Historia o la lectura del tiempo. Gedisa. Barcelona.

D'Assuncao Barros, J. 2008. Ciudad e historia. Una introducción a los estudios sobre la ciudad. Ediciones Universidad Católica Silva Henríquez. Santiago.

De Certau, M. 2010. La escritura de la historia. Universidad Iberoamericana. México.

Divall, C., Revill, G. 2005. Cultures of Transport: Representation, practice and technology. Journal of Transport History, 1 (26): 99-109

Edwards, J. 2013. El roto. Editorial Universitaria. Santiago.

Febvre, L. 1975. Combates por la Historia. Editorial Ariel. Barcelona.

Ginzburg, Ca. 2010. El Hilo y las huellas. Lo verdadero, lo falso, lo ficticio. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.

González, P., y Ibarra, M. 2020. Cuando la periferia fue ciudad. Imaginarios y modernización urbana en el barrio Matadero (1902-1939). Revista Estudios Avanzados, 32(1): 74-93.

Gorelik, A., y Peixoto F. 2016. Ciudades sudamericanas como arenas culturales. Artes y medios, barrios de elite y villas miserias, intelectuales y urbanistas. Siglo XXI Editores. Buenos Aires.

Guzmán, N. 1971. La sangre y la esperanza, Tomo I y II. Quimantú. Santiago.

Jablonka, I. 2016. La Historia es una literatura contemporánea. Manifiesto por las ciencias sociales. Fondo de Cultura Económica. México.

La Nación, 6 de marzo de 1926, La causa principal de los accidentes tranviarios.

Lefebvre, H. 2013. La producción del espacio. Capitán Swing. Madrid.

León, M.A. 1995. En torno a una pequeña ciudad de los pobres. La realidad del conventillo en la literatura social chilena, 1900-1940. Mapocho 37: 113-133.

Mackenna Subercaseaux, A. 1915. Santiago Futuro. Conferencia sobre los proyectos de transformación de Santiago. Soc. Imprenta-Litografía Barcelona. Santiago – Valparaíso.

Ortega, L. 2005. Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880. Dibam-LOM. Santiago.

Pinto, J. 2001. La literatura del 900 y la literatura de la época. Un análisis de la Historia”. Chile, 1880-1930. Literatura e Historia social, Editor Guillermo Bravo. Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación. Santiago.

Pomian, K. 2007. Sobre la Historia. Cátedra. Madrid.

Prudent, E. 2009. Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920. Nuevo Mundo Mundos Nuevos: 1-12.

Ramón, A. 2000. Santiago de Chile (1941-1991). Historia de una sociedad urbana. Editorial Sudamericana. Santiago.

República de Chile, XII Censo general de población y I de vivienda. Levantado el 4 de abril de 1952. Tomo I. Servicio Nacional de Estadísticas y Censos. Santiago.

Romero, A. 1972. La viuda del conventillo. Quimantú. Santiago.

Romero, J.L. 2011. Latinoamérica: las ciudades y las ideas. Siglo XXI Editores. México.

Sarlo, B. 1991. Literatura e Historia. Boletín de Historia social europea 3.

Schlögel, K. 2007. En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica. Ediciones Siruela. Madrid.

Sottorff, C. 2020. Las calles de Eufrasia: representaciones sociales y urbana del barrio Estación Central a través de la literatura y la prensa en la década de 1930”, en Imaginarios y representaciones del delito y el crimen a través de los medios de comunicación impresos. América Latina en el siglo XX. Centro de Estudios Bicentenario. Santiago.

Stone, L. 1981. El renacer de la narrativa: reflexiones sobre una nueva vieja historia. *Eco*, 239: 449-478.

White, H. 2010. *Ficción histórica, historia ficcional y realidad histórica*. Prometeo Libros. Buenos Aires.

Williams, R. 2009. *Marxismo y Literatura*. Editorial Las Cuarenta. Buenos Aires.

Zunino, D. 1886-1944. *El Subte como artefacto cultural*. Buenos Aires.