

Publicación de Tomás Errázuriz se enfoca en las décadas iniciales del siglo XX

Libro rememora los primeros accidentes vehiculares en Santiago

“Conductores, pasajeros, peatones” se titula el volumen, que describe la convivencia entre transeúntes, autos, microbuses y tranvías.

FABIÁN LLANCA

“**S**pongamos ahora que un automóvil viene a regular velocidad. Hay una piedra o clavo en el pavimento. Los neumáticos se rompen y por razón de la fuerza inicial el coche patina, se pierde la dirección con la rudeza del golpe y el auto va directamente contra ustedes, despedazándoles contra la pared”, amenazaba un artículo de la revista *Zig-Zag*, de agosto de 1918, que refleja la incertidumbre que provocó en la opinión pública la inclusión de vehículos motorizados en el devenir de Santiago en las primeras décadas del siglo XX.

Este proceso es auscultado y profundizado por Tomás Errázuriz en *Conductores, pasajeros, peatones*, libro del sello Arq Ediciones que entrega pistas sobre la convivencia temprana entre tranvías, automóviles y microbuses, con los transeúntes acostumbrados en esa época a lidiar con la tracción animal. Tomando como base algunos medios de comunicación impresos de esos años, el autor interpreta y reseña de qué forma la experiencia de movilidad de los capitalinos cambió para siempre y de qué

Hace cien años, la inminencia de un accidente atormentaba a los capitalinos.



manera este elemento modificó la forma de entender la ciudad.

El fenómeno motorizado global tuvo en Chile algunas particularidades derivadas de la idiosincrasia local, que se había adaptado a imponderables con carros de sangre y el ferrocarril. “Las imágenes de muerte, lesiones, mutilaciones de personas, al tiempo que la destrucción material, se hicieron habituales y la eventualidad del siniestro se instaló en la mentalidad de los habitantes”, aduce el autor, quien es profesor del Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello.

El volumen señala que, pese a la dificultades, la modalidad motorizada de los desplazamientos se afincó en el país con el respal-

do que otorga lo moderno y el influxo de la tecnología puesta al servicio de la vida cotidiana. “Con la entrada masiva de vehículos motorizados, y la combinación de nuevos materiales como el acero y el aumento de las velocidades, los accidentes se volvieron más frecuentes y fatales en las calles de Santiago”, apunta Errázuriz.

Los peatones fueron las víctimas más frecuentes en esta etapa de transición y en esa calidad aparecían en las secciones que los diarios destinaban a los accidentes de tránsito. “A diferencia de otros problemas urbanos, este afectaba al conjunto de la población, sin distinguir entre la élite y los grupos populares. Son nume-

rosos los testimonios que dan cuenta de los horrores sin precedentes que estos eventos generaban en la ciudad. Con el tiempo, evitar estos sucesos sería el principal motor para justificar la instalación de un nuevo sistema de movilidad urbana que segmentaría entre distintas formas de desplazamiento”, añade.

En la adaptación a esta nueva realidad surgieron dispositivos y medidas que buscaban aminorar los efectos luctuosos en el tránsito ciudadano. Un ejemplo es el parachoque salvavidas, artefacto instalado delante de los tranvías que constituyó una innovación al evitar que los atropellados fueran alcanzados por las ruedas metálicas y en vez de eso permanecie-

Promesa incumplida

“Los choques serán casi anulados”, prometió el alcalde Escanilla, quien en 1922 regentaba el municipio de Santiago e intentaba de esa manera revalorar las reformas incluidas y obligadas por el parque automotor capitalino. Como era de suponer, ese anhelo resultó inalcanzable y, al contrario, la ciudad se fue acostumbrando a los accidentes en las calles. Así, las víctimas se multiplicaron. La bitácora incluye a un ex mandatario: Emiliano Figueroa, luego de ocupar por dos breves periodos la Presidencia de la República, murió junto a dos personas más en un accidente camino a la laguna de Aculeo, en mayo de 1931.

ran sobre una especie de parrilla en punta. Otro elemento destacado fue la oferta de seguros contra accidentes, que en diez años experimentaron un incremento exponencial.

“Mientras en ciudades como Nueva York, Londres, Berlín, París o Buenos Aires la infraestructura urbana se transforma para responder a los nuevos requerimientos, en Santiago abundan los proyectos que nunca se concretan y las leyes y reglamentos que no se fiscalizan ni se cumplen. Recién con la dictadura de Carlos Ibáñez se evidencia una inyección de recursos en la construcción de la ciudad y una modernización autoritaria de la misma”, afirma Tomás Errázuriz.