

«¡TENGA USTED CUIDADO!» EL PELIGRO COMO FUERZA
NORMALIZADORA EN EL USO DE LAS CALLES EN SANTIAGO
(1900-1930)

«BE CAREFUL!» DANGER AS A BASIS FOR NORMALIZING
THE USE OF STREETS IN SANTIAGO (1900-1930)

Tomás Errázuriz*

Universidad Andrés Bello, Campus Creativo, Santiago, Chile

RESUMEN: La incorporación de los nuevos vehículos motorizados a la vida urbana durante las décadas iniciales del siglo XX fue un proceso conflictivo que supuso una transformación material y simbólica de la experiencia de los viajes en la ciudad. Haciendo foco en el caso de Santiago, este artículo analiza el lugar que tuvo el accidente de tránsito en este proceso. Específicamente, se busca comprender distintas formas en que el accidente impactó en la cultura urbana y en las nociones del tránsito de la época, diferenciando entre los alcances del evento particular y aquellos producidos por la imagen cada vez más arraigada de la eventualidad del accidente. El análisis sugiere que fue la cotidianeidad adquirida por el accidente, como evento y eventualidad, la que posibilitó la implementación y legitimación del nuevo sistema de circulación que permitió incorporar a los vehículos motorizados como elementos ordenadores del tránsito.

PALABRAS CLAVE: Accidentes de tránsito, automotores, tránsito moderno, Santiago.

ABSTRACT: *The incorporation of new motorized vehicles into urban life during the early decades of the 20th century was a conflictive process that involved both, material and symbolic transformation of the experience of traveling in the city. Focusing on the case of Santiago, this article analyzes the role of traffic accidents in this process. Specifically, it seeks to understand different ways in which the accident impacted urban culture and the notions of traffic, differentiating between the scope of the particular event and those produced by the increasingly entrenched image of the eventuality of the accident. The analysis suggests that it was the assimilation of accidents into everyday life, as an event and eventuality, which made possible the implementation and legitimation of the new circulation system that allowed the incorporation of motorized vehicles as central elements of traffic.*

KEYWORDS: *Traffic accidents, motor vehicles, modern traffic, Santiago.*

* **Correspondencia a:** Tomás Errázuriz. Ernesto Pinto Lagarrigue, 230, Recoleta, Santiago, RM (Chile) – tomaserrazuriz@gmail.com – <https://orcid.org/0000-0002-5772-1736>

Cómo citar: Errázuriz, Tomás (2020). «¡Tenga usted cuidado!» El peligro como fuerza normalizadora en el uso de las calles en Santiago (1900-1930); *Historia Contemporánea*, 64, 841-881. (<https://doi.org/10.1387/hc.20552>).

Recibido: 29 enero, 2019; aceptado: 9 mayo, 2019.

ISSN 1130-2402 - eISSN 2340-0277 / © 2020 UPV/EHU



Esta obra está bajo una licencia
Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

Introducción

Durante las primeras tres décadas del siglo xx, la forma de moverse en las calles de las ciudades más industrializadas del mundo occidental experimentó una profunda transformación. La incorporación de vehículos motorizados —tranvías, automóviles, autobuses y camiones— y la paulatina expulsión de los medios de tracción animada y animal, alteraron la experiencia de los desplazamientos cotidianos, los usos y funciones otorgados a las calles, así como sus significados¹. Este proceso ha sido ampliamente abordado por investigadores dedicados a la historia de la movilidad, siendo especialmente relevante para este artículo aquellos estudios que analizan el rol de la seguridad vial en la instalación y legitimación social de los nuevos medios motorizados.

Aunque la historia de la seguridad vial ha sido objeto de investigaciones desde los años ochenta —aparte de algunas excepciones como el trabajo de Clay McShane— sólo en años recientes se ha logrado entender la importancia crucial que tiene este enfoque para comprender la incorporación de los vehículos motorizados en la ciudad contemporánea². La investigación de Peter Norton para las ciudades estadounidenses de principios del siglo xx, mueve el debate de la seguridad hacia el plano social, entendiendo que ésta se construye a partir de la comprensión de la calle como espacio de conflicto entre grupos diversos. La pregunta de fondo que plantea Norton es respecto al derecho a la calle, y el estudio se focaliza en el uso político del lenguaje como mecanismo eficaz para la resignificación de este espacio³. A través del lenguaje y de los medios de comunicación —antes que de la infraestructura o la legislación— la calle es redefinida como un espacio al que también pertenecen los motoristas, y en donde los peatones pasan a ser responsables de su propia seguridad.

Este enfoque ha sido seguido por diversos académicos para estudiar el fenómeno en otras ciudades del mundo. La mayoría de estos proyectos confirma las similitudes entre las experiencias de los distintos países. Por un lado, se reconoce la condición de referencia que tuvo el temprano proceso de automovilización estadounidense para otros países de Europa y América. Por otro, destacan procesos de transferencia e intercambio de experiencias a través de las asociaciones de automovilistas y las entida-

¹ Giucci y Errázuriz, 2018.

² Norton, 2015.

³ Norton, 2007.

des gubernamentales abocadas al problema del tránsito. Por ejemplo, Donald Weber —que estudia el caso de Bélgica— señala que este país, junto a Estados Unidos, Inglaterra, Francia y Alemania, siguieron estrategias comunes para restaurar la seguridad en la vía pública⁴. Aunque con énfasis distinto fue habitual la aplicación de una política de seguridad vial que descansaba en tres pilares: soporte vial, educación y orden público⁵.

Sin embargo, lo que más interesa a esta investigación es el diagnóstico común sobre el proceso en que se definen los deberes y derechos de automovilistas y peatones sobre la calle. En línea con Norton, diversos autores identifican que el progresivo traspaso de las responsabilidades sobre los accidentes de tránsito desde los automóviles y automovilistas hacia los peatones, habría sido un pilar fundamental para la legitimación de los automotores en las calles⁶. El paso de «peatón víctima» a «peatón culpable» —este último representado como una amenaza para el sistema— posibilita el paso de un paradigma que resguardaba la seguridad mediante la regulación de la velocidad y el *statu quo*, a otro en donde prima el control experto y la regulación sobre todos aquellos elementos que entorpecen la circulación de los automotores⁷.

El caso de Santiago no es distinto. Si a comienzos de siglo reinaba la incertidumbre sobre cuál sería el destino de la ciudad bajo el influjo de los nuevos vehículos, hacia fines de la década de 1920 el panorama era bastante más claro. La redefinición de los roles de peatones y conductores era un reflejo de la predominancia alcanzada por los vehículos motorizados⁸.

Reconociendo esta trayectoria común de la que participa también la ciudad de Santiago, el presente artículo busca enriquecer la discusión, desviando levemente el foco desde los actores y responsabilidades en el tránsito, hacia el accidente de tránsito en sí mismo. En un contexto de constantes conflictos y disputas, especialmente entre quienes tenían a su cargo la dirección de un vehículo motorizado y aquellos que interactuaban con aquel, el accidente de tránsito representa la manifestación más

⁴ Weber, 2015. Para experiencias comparadas similares ver también Foreman-Peck, 1987..

⁵ Este sistema preventivo es originalmente acuñado dentro de la política de seguridad vial como el modelo de las 3E: Engineering, Education, and Enforcement, y se mantiene como paradigma predominante entre 1920 y 1960, aproximadamente. Ver Norton, 2015.

⁶ Ver Ishaque y Noland, 2006; Bartrip, 2010; Errázuriz, 2011; Weber, 2015; Trapeznik y Gee, 2017; Rodríguez, 2017.

⁷ Norton, 2015.

⁸ Errázuriz, 2012.

álgida de estos enfrentamientos; un choque inevitable de modos contradictorios de entender la vida urbana en las calles y de las profundas diferencias que presentaban las personas en la ciudad, según fuese su manera de desplazarse. Si bien el accidente de tránsito ha sido abordado por los estudios antes señalados, este artículo tiene por finalidad, aprovechar el caso de Santiago para hacer foco especial sobre este evento traumático y ofrecer nuevas interpretaciones sobre el rol que desempeña en el proceso de incorporación de los automotores a la vida cotidiana.

En las páginas que siguen se busca comprender el impacto causado por los accidentes de tránsito en las calles de Santiago, identificando los procesos mediante los cuales este evento se asimila a la cultura y se incorpora a la vida cotidiana de la población. En primer lugar, se analizan las consecuencias del accidente provocado por los automotores como evento traumático sin precedentes en la ciudad. Aunque fueron habituales los accidentes en la ciudad pre-motorizada, la inédita combinación de masa, materialidad y velocidad que distinguía a los nuevos vehículos y su capacidad de libre circulación (a diferencia de ferrocarriles y tranvías), imprimió al suceso una gravedad desconocida hasta entonces. El espacio colectivo se volvió escenario de traumas, mutilaciones y violentas muertes, que ocurrían por azar y afectaban indistintamente a la población.

En segundo lugar, y en sintonía con la literatura internacional, la reflexión se traslada del impacto de la asimilación inicial a la discusión pública sobre las responsabilidades que caben a las distintas partes involucradas en estos eventos. Una primera lectura permite reconocer cómo la atribución de responsabilidades va variando en la medida en que los accidentes se vuelven más recurrentes y la movilidad motorizada se instala como emblema de progreso. Las acusaciones transitan desde el peligro que suponían las nuevas tecnologías, hacia lo impredecible del comportamiento humano; y desde la temeridad e inconsciencia de los conductores, hacia el descuido de pasajeros y peatones.

En tercer lugar, el artículo subraya la necesidad de distinguir entre evento y eventualidad, cuando se habla del accidente del tránsito. Esta segunda acepción, generalmente inadvertida por la literatura, deja a un lado la visión particular sobre el accidente mismo y analiza los alcances que tiene la posibilidad latente de estos como amenaza y fuerza ordenadora de lo social. El estudio del caso de Santiago permite concluir que el impacto más significativo del accidente no pareciera ser producto del evento en sí mismo, sino de la eventualidad de verse involucrado en uno, que se extendía indiferenciadamente por toda la población.

Si bien la necesidad de controlar esta eventualidad del accidente es detectada tempranamente como una posibilidad de negocios desde el sector privado, sus mayores alcances ocurrieron principalmente asociados a la política pública. Tal como se analiza en el último apartado. La eventualidad del accidente de tránsito debe entenderse como un poderoso instrumento para la construcción de un nuevo sistema de circulación. En otras palabras, se sugiere que, mientras el accidente de tránsito como evento era el resultado visible de las incompatibilidades entre dos formas de desplazamiento; su circulación como eventualidad constituyó la justificación necesaria que permitió implementar un edificio normativo completamente nuevo, que bajo la promesa de disminuir a un mínimo e incluso acabar con estos sucesos, cambiaba definitivamente la forma de los desplazamientos y comportamientos en las calles de la capital.

Sobre la base del material levantado en artículos previos en donde se caracteriza el proceso de incorporación de los vehículos motorizados en la ciudad de Santiago, este trabajo se sustenta principalmente en las opiniones y testimonios que van dando cuenta de cómo ciertos grupos reaccionan y significan este proceso. Para ello se ha desarrollado una extensa revisión de medios de prensa y revistas de época, con especial interés en aquellas publicaciones especializadas asociadas a las distintas colectividades que participaban activamente del espacio cotidiano de los viajes. Para complementar estos testimonios se han realizado también algunas incursiones en el ámbito de la literatura y la fotografía de época.

El accidente de tránsito como evento traumático

Aunque durante el siglo XIX se usaba la denominación de accidente de tránsito para referirse a los choques, atropellos y volcamientos en que se veían involucrados los vehículos tirados por animales —incluso algunos de ellos con resultados fatales—, existen al menos dos factores que diferenciaron estos accidentes de los que protagonizaron durante el siglo XX los vehículos motorizados.

El primero de estos consistió en la gravedad de las consecuencias del accidente sobre los cuerpos involucrados. Un artículo titulado «The philosophy of the accident problem», publicado durante la década de 1940, hace referencia a este agravamiento que traen consigo las nuevas tecnologías:

Vivimos en un mundo completamente distinto del que habitaron nuestros abuelos y tatarabuelos [...] Estamos rodeados por máquinas. Debido

a estos dispositivos mecánicos, la vida se ha vuelto, en muchos sentidos, mas peligrosa que nunca antes. Si las máquinas no están debidamente protegidas, la gente será mutilada y asesinada mientras opera con ella.⁹

La progresiva incorporación de nuevos artefactos tecnológicos a la vida cotidiana resultaba un arma de doble filo, pues junto con facilitar el desarrollo de una serie de actividades y labores, aumentaba el riesgo al cual se exponían quienes mantenían alguna relación con estos aparatos. Claramente no eran equivalentes las consecuencias que para una persona podía tener un choque a 60 km/h y otro a 20 km/h; o la gravedad de un corte provocado por una sierra a motor y la de un serrucho; o simplemente eventos sin antecedente alguno como la posibilidad de recibir un golpe de corriente eléctrica o estrellarse en un aeroplano. Los nuevos artefactos tecnológicos combinaban, sin precedentes, fuerza y velocidad. Al respecto, un testimonio publicado en la revista *Caminos y Turismo* señalaba que, hacia las décadas finales del siglo XIX, cuando los vehículos eran arrastrados por animales «los accidentes de tránsito eran desconocidos», siendo el desbocamiento ocasional de los caballos la máxima perturbación que a lo sumo terminaba con contusiones de escasa gravedad entre los pasajeros. En cambio, al referirse a las condiciones de tránsito que le tocaba vivir entonces, el panorama referido era absolutamente distinto. El articulista se preguntaba en tono pesimista «¿Qué fuerza viva representa un automóvil común —de 1.500 kilos de peso— lanzado a 60 kilómetros de velocidad?» en relación al cuerpo de una persona.

[...] en la actualidad, con los tranvías eléctricos que desarrollan grandes velocidades y los automóviles y camiones provistos de potentes motores, las calles y carreteras se ven plagadas de peligros, tanto para el peatón como para el que va ocupando algún vehículo.

Y lo peor es que los accidentes de tránsito en la época presente, siempre vienen aparejados de funestas consecuencias: muertos, mutilados o contusos graves.¹⁰

Aunque el ferrocarril fue el responsable de sangrientos sucesos desde la segunda mitad del siglo XIX, su tendido férreo en los márgenes del Santiago de aquel entonces, alejaba estos sucesos del contexto urbano. Fueron los tranvías eléctricos los primeros vehículos cuyo funcionamiento

⁹ West, 1946, p. 74.

¹⁰ Vergara, 1929, pp. 2250-2251.

favoreció de manera más clara la aparición de esta nueva modalidad de accidente de tránsito en la ciudad. La velocidad, el volumen de masa en movimiento y la jerarquía del acero tenían efectos implacables sobre los cuerpos que osaban interrumpir su recorrido. Aunque los descarrilamientos podían tener graves consecuencias para los pasajeros, las principales víctimas de los tranvías eran aquellos que por uno u otro motivo caían bajo las ruedas. Niños jugando a saltar cuando pasaba el vehículo, personas que subían o bajaban de éste en movimiento y transeúntes que cruzaban las líneas desprevenidos. Las consecuencias fueron generalmente sangrientas y devastadoras. Así lo confirmaba un medio que daba a estos vehículos el apodo «la guillotina», debido a la habitual mutilación de brazos o piernas en que quedaban sus víctimas¹¹.



Figura 1

Diálogo entre conductor y cobrador mientras arrancan
luego de haber atropellado a un transeúnte

*La 291. —Yo creo que habría sido mejor tener presencia de ánimo
y quedarnos en el carro.*

*El 72. —Es mui bueno tener presencia de ánimo, pero en estos casos,
es mejor la ausencia de cuerpo*

Fuente: Zig-Zag, núm. 30, 10 de septiembre, 1905.

¹¹ «La guillotina en marcha», p. 199.

	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Comuna Santiago	637	1.046	—	3.143	3.547	3.763	3.574	3.703	3.134	3.636	5.020	3.574	6.893	12.656	15.654	—	10.705	10.897
Provincia Santiago	647	1.089	—	3.186	3.677	4.080	3.967	4.133	3.711	4.524	5.891	3.967	8.809	13.234	16.406	—	18.515	16.461
Total Nacional	1.189	1.944	—	6.002	6.740	7.634	7.618	7.636	7.399	8.741	11.751	14.654	19.093	27.977	36.473	43.238*	41.549	34.056

Figura 2

Número de vehículos motorizados con patentes inscritas en las municipalidades, 1915-1932

Fuente: Oficina Central de Estadística, Anuario Estadístico de la República de Chile, (1915-1932). Los 1917, 1927 y 1930 no presentan registros en la Oficina Central de Estadística. Los datos para 1927 fueron extraídos de la *Revista Auto y Turismo* (octubre, 1928). Para los años anteriores a 1915 solo se cuenta con registro de importaciones de automóviles a Chile. La cantidad de vehículos importados al año pasa de dos a tres dígitos en 1912 y sólo supera los mil en 1916, lo que coincide con la entrada de la industria norteamericana. (*Automóviles y automovilistas*. Santiago: Imprenta Litografía y Encuadernación Fiscal de la Penitenciaría, 1918.)

Aunque de consecuencias dramáticas, el accidente de tránsito causado por tranvías tuvo siempre un carácter circunscrito a aquellas calles por donde este vehículo circulaba. Estas circunstancias cambiarían definitivamente con la llegada de los automotores, que circularían libremente por toda la ciudad. El progresivo protagonismo que adquirieron los vehículos de combustión interna como medios de movilización cotidiana en la capital y su conflictiva coexistencia con los tranvías eléctricos y otras formas diversas de tracción animal, gatillarían la masificación del accidente de tránsito y su consiguiente consideración pública como problemática urbana. Si se cruzan los datos de los censos de 1920 y 1930, y la información sobre automotores inscritos en la ciudad de Santiago, se comprueba que los automotores se incrementaron durante este período desde una tasa de 124 vehículos por habitante a 40 vehículos por habitante. La realidad capitalina contrasta con el panorama nacional donde en los mismos años se pasa de 488 a 99 vehículos por persona.

El automóvil no sólo podía alcanzar velocidades mucho mayores que el tranvía, sino que, al no estar sometido a un carril trazado, era de movimientos impredecibles. En otras palabras, el riesgo de sufrir un accidente de tránsito con consecuencias trágicas ya no se concentraba en las líneas del recorrido tranviario, sino que se extendía a todos aquellos espacios que contaban con las mínimas condiciones viales para que un vehículo a motor pudiese transitar.

Mientras el diario *La Nación* y otros periódicos agregaban en su sección de hechos policiales los numerosos atropellos y choques que el aumento de automóviles desde 1917 comenzaba a tener sobre Santiago¹², las revistas de sociedad dedicaban cada vez una mayor cantidad de reportajes a aquellas personas que perdían la vida en uno de estos accidentes.

A comienzos de enero de 1918 la «respetable dama Sra. Carmen Correa de Blanco», luego de cumplir con sus deberes religiosos, fue atropellada por un automóvil de alquiler cuando cruzaba la calzada para intentar tomar un tranvía. La mujer quedó atrapada entre las ruedas delanteras del automóvil, siendo arrastrada varios metros hasta estrellarse con los fierros de un sumidero del alcantarillado. La «fractura de cráneo y una intensa conmoción cerebral» le provocaron la muerte unas horas más tarde en su casa¹³.

¹² Errázuriz, 2010.

¹³ «Trágica muerte ...», 1918.

Solo unos días después, la misma revista daba cuenta de un hecho aún más trágico. Luego de aparentemente ser impactados por un tranvía en el sector de Los Guindos mientras andaban en automóvil, tres personas, entre ellos un niño, morían instantáneamente en el lugar del accidente. Mientras tres de las imágenes publicadas señalaban la identidad de las víctimas, una cuarta mostraba a estas mismas personas, irreconocibles a varios metros del automóvil en que viajaban, tendidos sin vida sobre la línea del tranvía. Alrededor de ellos, numerosas personas se reunían expectantes ante la tragedia. Esta última fotografía daba cuenta de la violencia del impacto y la crudeza de los cuerpos repartidos en el camino.

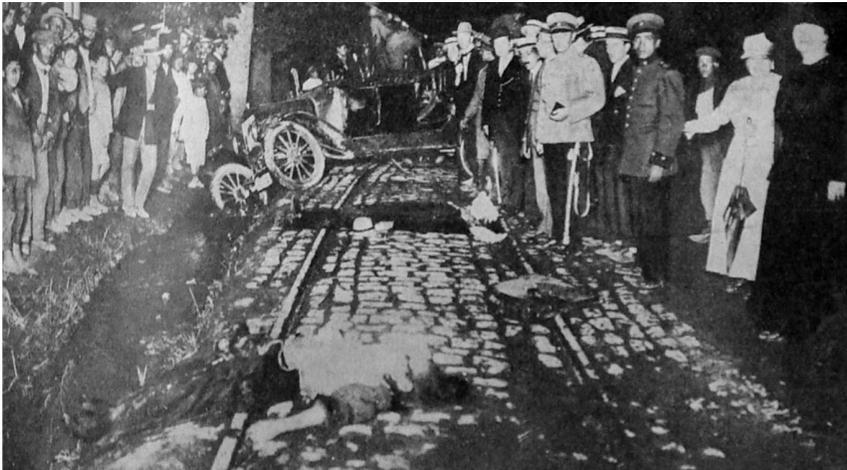


Figura 3

Cuerpos de las tres víctimas del accidente ocurrido en Los Guindos, al oriente de Santiago

Fuente: Zig-Zag, núm. 678, 16 de febrero, 1918.

Las calles y caminos de Santiago eran, cada vez con mayor frecuencia, el escenario de estos espeluznantes sucesos en los cuales cualquiera podía verse involucrado. La aparición de los autobuses y camiones durante la década del veinte, con carrocerías más grandes y motores más potentes, sólo agravaría la ferocidad del encuentro. Así lo confirmaba en el

verano de 1923 el cuerpo del señor Lira Smith, «relacionado por su familia con los principales hogares santiaguinos», al ser brutalmente arrollado por un camión de los bomberos.

Atravesando la calle Estado, al llegar a la Plaza de Armas, uno de esos monstruosos automóviles de la Bomba lo aturdió con su estrépito, con su velocidad, con su mole inminente; se detuvo el espacio de unos segundos y cayó al suelo y fue espantosamente destrozado por las ruedas.¹⁴

Sin importar la alcurnia, la fuerza de estas nuevas máquinas podía caer indiferenciadamente sobre cualquier habitante hasta dejarlo irreconocible. En una carta del Dr. Alberto Benítez a la revista *El Autobús*, el médico alertaba al gremio sobre las graves consecuencias que los vehículos motorizados tenían sobre los cuerpos que eventualmente pudiesen impactar. Refiriéndose a los cuerpos autopsiados por atropellos, afirmaba que

Es horroroso el cuadro de 10 a 12 cadáveres, en que la mayoría se deben al tráfico, con el cerebro, corazón, riñones, fuera del cuerpo; piernas, brazos, cabezas destrozadas y muchas veces el cuerpo dividido en pedazos, incluso sus vestidos despedazados y bañados en sangre y mugre de las calles.¹⁵

El doctor terminaba por afirmar que «no parecemos un pueblo civilizado». A los traumas físicos se agregaban las secuelas psicológicas. Aunque son pocos los testimonios disponibles, algunos artículos de prensa y la literatura del período permiten formarse una idea de los daños.

Un cuento breve del columnista Carlos Varas que escribía bajo el seudónimo Mont-Calm, cuando aún no circulaban más de cien automóviles en la capital, parecía anticipar el aspecto dramático que traería consigo la incorporación masiva de vehículos motorizados. El cuento narraba el desenlace trágico y precipitado que tendría el afán de experimentar el vértigo de la velocidad para los ocupantes de un automóvil. El relato refería a que, alcanzados los cien kilómetros por hora, el conductor perdía la dirección, saliéndose del camino y estrellando el automóvil contra un árbol. Mientras las tres mujeres habían sido lanzadas a varios metros del vehículo quedando ilesas, el conductor yacía atrapado entre la estructura

¹⁴ «La semana trágica», 1923.

¹⁵ Benítez, 1927.

destruida del automóvil. Su enamorada que se encontraba entre las que habían salvado:

al ver el horrendo espectáculo que tenía ante sí creyó enloquecer. Se acercó a la máquina y vio los hierros, aplastado por el motor y los cilindros a Max, pálido, mudo, desmayado por el dolor que le causaba aquella inmensa presión, De sus ropas se desprendían llamas y olores de bencina.

—¡Dios mío! ¡Madre mía! Gritó. Es horrible. ¡Max está muerto!...

Las cuatro mujeres se abrazaron en silencio, mudas por el terror. Con sus ojos azorados miraban tímidamente hacia el sitio en que Max yacía aplastado, quemado vivo...¹⁶

Esta trágica escena de la muerte de un ocupante frente al resto de los pasajeros encontraría múltiples ejemplos en la vida real a medida que aumentaba la popularidad de los automóviles. Los testigos de un accidente ocurrido hacia 1928 en el camino entre Talagante y El Monte, a las afueras de la capital, comentaban que al momento en que llegó la policía nadie parecía dar señales de vida y sólo después algunos recobraron el conocimiento. Mientras los dos ocupantes de la parte delantera del automóvil yacían sin vida, quienes viajaban atrás mostraban heridas de leve consideración. Entre estos se encontraban los dos hijos de la señora que viajaba adelante, que al enterarse de que su madre estaba muerta «prorrumpieron en amargos llantos, y dando muestras de desesperación, se arrojaron ambos sobre el cadáver de su señora madre abrazándolo y besándolo»¹⁷.

Mejor suerte correría la familia Aguilera, quienes, pese a la gravedad del accidente, felizmente, sobrevivieron con heridas de mediana gravedad. En un testimonio dado por el señor Aguilera que conducía el automóvil que se había estrellado contra un cerro y había caído a un canal, se hacía evidente la condición traumática del suceso.

Como ustedes se imaginarán el pánico fue terrible, pues mi Buick iba ocupado por mi familia, ocho personas y uno de mis hijitos quedó debajo del coche y en el agua, sacándolo a fuerza de trabajo y auxilios prestados por otro automovilista que en esos momentos pasaba por el lugar del accidente.¹⁸

¹⁶ Mont-Calm, 1911.

¹⁷ «El trágico accidente ...», 1928, p. 16.

¹⁸ «Accidentes Automovilísticos», 1925, p. 23.

El drama de ver como moría trágicamente una madre, la desesperación de ver un hijo al borde de la muerte o simplemente la conmoción de salvar ileso o con heridas de menor consideración de un accidente que pudo haber terminado con la vida de los involucrados, eran todas situaciones extremas que sin duda marcaban psicológicamente a las personas que las padecían.



Figura 4

Automóvil destruido luego de un choque en las calles de Santiago

Fuente: Archivo Fotográfico del Museo Histórico.

Aunque en un menor grado también quienes presenciaban el evento se veían afectados. El accidente de tránsito interrumpía las rutinas cotidianas de golpe con la crudeza y realidad de un inesperado evento que ponía en suspenso la vida de otros. El suceso podía ir desde sólo un susto causado por el estrépito de dos vehículos que colisionaban, hasta la posibilidad de asistir sin preverlo a escenas trágicas de dolor, de personas heridas, agonizantes o que morían en el lugar. Mientras unos seguramente prestarían

su ayuda o intervendrían para calmar los ánimos de los involucrados, muchos otros simplemente suspendían momentáneamente su viaje y se detenían a observar el suceso. Así lo confirman todas las fotografías de accidentes ocurridos en el área urbana en los cuales se retratan las condiciones en que quedaron los vehículos luego del evento. El accidente era, como se observa en estas imágenes, motivo de encuentro y aglomeración de personas de diversa condición social. Unidos por la curiosidad o la conmoción compartida, los espectadores seguramente intercambiaban impresiones, corrían la voz frente a cualquier novedad en los hechos, contrarrestaban las explicaciones sobre lo sucedido y juzgaban y establecían las responsabilidades de los involucrados en el evento.



Figura 5

«Uno de los espectáculos cotidianos que se ven en nuestras calles»

Fuente: «El vértigo de la velocidad», *Zig-Zag*, núm. 1017, 16 de agosto, 1924.

Con la entrada de los vehículos motorizados y la intensificación de la circulación urbana, el conductor —como nunca antes— podía verse directamente involucrado en los daños físicos o incluso en la muerte de otras personas en la calle o de los pasajeros que transportaba. El descuido por un segundo o la equivocación en una maniobra podía tener consecuencias irremediables que comprometían las vidas de otros. En la Novela de Braulio Arenas sobre el año 1929 —en la narración del atropello sufrido

por una de las protagonistas —, se da cuenta de la inesperada posición de victimario que cualquier conductor podía asumir.

Cuando caí, la bicicleta saltó lejos. Y en eso, en la fracción de un segundo, un automóvil emergió de la niebla y de la lluvia, y se vino contra mí.

—El automóvil venía a pocos metros detrás del camión y, por tanto, no pudo frenar en tan corto espacio, para no atropellarme.

—El parachoques me golpeó brutalmente y me arrastró. Inconscientemente, tuve aún energías para incorporarme y para preguntar al conductor: «¿Qué me ha sucedido? [...]»

—Me tomó solícitamente en sus brazos, con infinitas precauciones diciéndome: «No hables, niñita, no hables, por favor». En contra de sus recomendaciones, yo quería hablar, hablar hasta la muerte, hablarlo todo.

—Pero un vómito de sangre me cortó las palabras.

Ya nunca más podría hablar.

—El camionero había detenido su máquina al lado afuera del camino, en la berma, y ayudó al automovilista a subirme al coche de este último.

—Como detalle absurdo, metieron también la bicicleta en el camión, la que había quedado milagrosamente intacta, y me trasladaron a la Asistencia Pública, en un esfuerzo inútil para salvarme la vida.¹⁹

Esta narración desde el punto de vista de la víctima del atropello y hablando desde un tiempo imposible situado más allá de su muerte, sumerge al lector en el dramatismo en que súbitamente podía verse involucrado un habitante común y corriente. Sin haber hecho una maniobra equívoca, ni haber descuidado el volante, el conductor que manejaba el automóvil detrás de la niña en bicicleta, no tuvo tiempo para esquivar el cuerpo de ésta que accidentalmente caía en el camino delante de su vehículo. Segundos más tarde, el mismo conductor figuraba tomando en brazos su cuerpo agonizante que vomitaba sangre y que más tarde moriría en la asistencia pública. Un viaje cualquiera se convertía de súbito en una experiencia traumática mediante la cual quedaba directamente involucrado en la muerte de una persona.

Ahora bien, el evento mismo —aquel suceso dramático que ponía en suspenso las vidas de los involucrados— era sólo el comienzo o fac-

¹⁹ Arenas, 1966, pp. 130-131.

tor detonante de una cadena de hechos que trascendían el lugar y tiempo acotado del evento. ¿Podría haber esquivado a la niña? ¿podría haberla llevado antes a la asistencia pública y así salvarle la vida? ¿por qué se decidió a tomar precisamente ese camino a esa hora del día? serían las preguntas que seguramente seguirían dando vuelta en la cabeza del conductor. Y si los testigos no respaldaban su inocencia o simplemente no había testigos, seguramente también la opinión pública cuestionaría su responsabilidad en los hechos.

La búsqueda del responsable

El problema de la responsabilidad tras los daños generados por un accidente de tránsito sólo se volvió un asunto de importancia entre la opinión pública en la medida en que estos accidentes dejaban de ser una excepción. Si bien los primeros signos de preocupación se reflejaron en la mayor cobertura que dieron los medios a los accidentes a partir del fuerte incremento en el número de automóviles que se produjo en 1917, fue durante la segunda mitad de la década siguiente cuando el problema se instaló con fuerza en el debate público.

Los efectos que el crecimiento de los medios de circulación urbana tuvo sobre la frecuencia con que se sucedían los accidentes de tránsito en la ciudad fueron evidentes. A la peligrosa coexistencia del tráfico motorizado y el transporte animado o animal, se agregaba la casi duplicación del total de vehículos en circulación y un significativo incremento de las grandes máquinas motorizadas, camiones y autobuses²⁰. Mientras en 1925 habían registrados 525 vehículos motorizados de carga en la comuna de Santiago, en 1929 había un total de 4275²¹.

Prueba de la creciente preocupación que surgió en torno al accidente de tránsito urbano y alineado con las respuestas implementadas en otros países fue la incorporación a partir del Anuario Estadístico de 1927 de una nueva sección titulada «Causas y consecuencias de accidentes de tránsito». El fuerte incremento de accidentes de tránsito que se produjo durante los últimos años de la década tuvo a los vehículos motorizados como protagonistas, con más de un 70% de los casos. Entre estos,

²⁰ Al respecto ver Errázuriz, 2010; Errázuriz, 2014.

²¹ Oficina Central de Estadística, 1925, 1929.

los accidentes con participación de los automóviles, en concordancia con el notorio aumento en las importaciones, aumentaron casi cuatro veces. Mientras la cantidad choques aumentó en más de tres, los atropellos, representando un 64% de todos los accidentes ocurridos entre 1927 y 1930, lideraban la estadística²².

		1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Nº ACCIDENTES	por FF.CC	20	28	20	13	29	12	16	13	9
	por TRANVÍAS	379	315	374	470	339	441	363	446	458
	por AUTOMÓVILES	487	532	1043	1616	1242	949	612	562	907
	por OTROS VEHÍCULOS	379	225	282	655	573	505	307	373	494
	TOTAL	1265	1100	1719	2754	2183	1907	1298	1394	1868
Nº PERSONAS ACCIDENTADAS	por ATROPELLOS	1056	681	1024	1273	1130	1057	838	970	1206
	por CAÍDAS	175	175	190	242	193	189	151	157	202
	por CHOQUES	181	189	242	569	540	389	173	257	408
	por VOLCADURAS	12	55	121	110	110	69	47	81	55
	TOTAL	1424	1100	1577	2194	1973	1704	1209	1465	1871
CONSECUENCIAS	lesiones LEVES	704	456	737	1204	1090	828	593	662	912
	MENOS GRAVES	286	211	317	405	360	322	216	316	385
	lesiones GRAVES	348	340	434	442	436	472	340	412	487
	MUERTE	60	53	86	76	76	69	52	73	68
	se ignora	26	40	4	67	11	13	8	2	19
	TOTAL	1424	1100	1578	2194	1973	1704	1209	1465	1871

Figura 6

Cuadro estadístico de accidentes de tránsito en la provincia de Santiago, 1927-1935

Fuente: Anuario Estadístico de la república de Chile. Años: 1927-1935.

La disputa por la adjudicación de las responsabilidades tras el accidente de tránsito constituyó un factor decisivo. El desencuentro principal lo protagonizaban los conductores y peatones²³. Si el accidente dejaba al descubierto las incompatibilidades entre ambos modos de andar en las calles, la búsqueda del responsable —tal como se desprende del estudio de Peter Norton— daría cuenta de la disputa por legitimar socialmente un

²² Los choques representaron durante estos años un 19% de las causas de los accidentes de tránsito en la Provincia de Santiago, seguían las caídas con un 12% y por último las volcaduras y otros no especificados que sumaban tan sólo un 5% de los accidentes [Anuario Estadístico de la República de Chile].

²³ Errázuriz, 2011.

modo por sobre el otro. En otras palabras, no sólo estaba en discusión la culpa que correspondía a cada uno sobre un hecho específico, sino también sus derechos y deberes en las calles.

Las responsabilidades asumidas eran muy distintas. Mientras una maniobra equívoca de un conductor podía fácilmente cobrar la vida de alguien a pie, resultaba muy improbable que un conductor perdiera su vida por causa de la imprudencia de un peatón. Esta diferencia, sumada a la preeminencia que el sistema de circulación de tracción animal tuvo hasta avanzada la década de los años veinte²⁴, favoreció, que durante este primer período fuesen los automovilistas y sus vehículos los habitualmente señalados como culpables de las nuevas tragedias del tránsito que remecían a la opinión pública. Un columnista denunciaba la situación de presunta víctima que había traído para los habitantes comunes el ingreso de los vehículos motorizados.

Cuando nos encontremos en plena edad del automóvil, habrá un sólo remedio para los que deseen aminorar sus consecuencias; hacerse automovilista.

Y los que no puedan, tendrán que resignarse a morir aplastados, villanamente, sin los honores de la muerte heroica, lo mismo que morían en épocas viejas, los campesinos humildes y sencillos, en las manos bravías de los altivos caballeros.²⁵

Las claras ventajas del cuerpo motorizado frente al peatón, se traduce comúnmente en la propagación de discursos como el recién citado, en que el accidente abandona su condición accidental que lo define y se transforma en un acto deliberado, protagonizado por conductores que buscarían molestar o eliminar a quienes constituyen sus principales obstáculos en las calles y caminos. Este es el caso de una caricatura de 1917 en que un *chauffeur*, montado sobre las ruedas traseras de su automóvil, persigue a los transeúntes hasta causarles una muerte trágica y sangrienta.

Sin embargo, no todos los conductores involucrados en accidentes recibían el mismo grado de atención por parte de los medios. Entre quienes dirigían el volante, eran los chóferes del transporte público los habitualmente incriminados. La mayor vulnerabilidad de su posición social los colocó repetidamente en el centro de los descargos y acusaciones de una

²⁴ Errázuriz, 2010.

²⁵ LYS, 1928.

«¡Tenga usted cuidado!» El peligro como fuerza normalizadora en el uso de las calles en...

opinión pública que necesitaba volcar sobre alguien la impotencia generada ante los efectos dramáticos e irreparables que la anhelada circulación motorizada tenía sobre los habitantes²⁶.

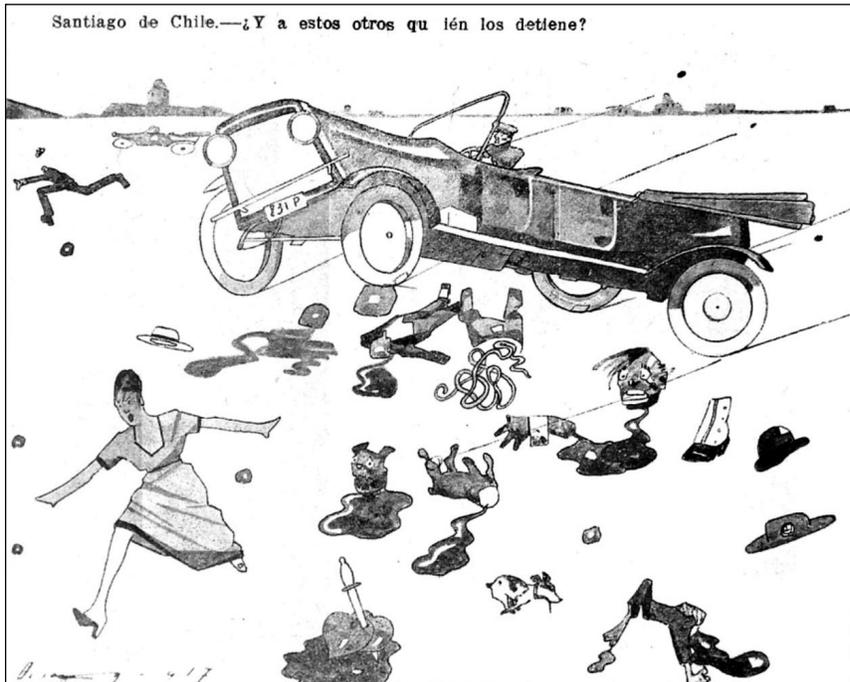


Figura 7

«Santiago de Chile. —¿Y a estos otros quié los detiene?»

Fuente: Zig-Zag, vol. XII, núm. 624, 3 de Febrero, 1917.

En vez de accidentes de tránsito, los medios de comunicación comenzaban a hablar de los «crímenes del tránsito». Perdido el factor casual e

²⁶ La atribución de mayores responsabilidades a los grupos más vulnerables y con menor injerencia en el poder (Sectores populares, mujeres, niños, ancianos, etc.) ha sido reconocido también en estudios similares en otros países. Al respecto ver: Bess, 2016; Rooney, 2018.

inesperado del accidente, no pasaría mucho tiempo para que se comenzara a hablar de «criminales del tránsito». El retrato del chofer involucrado en el accidente junto a las imágenes de las víctimas fue un recurso habitual con que la prensa diaria y las revistas condenaban el actuar de los choferes del transporte público.

Un testimonio frecuente para referirse a este gremio y su responsabilidad en los accidentes de tránsito se puede leer en el anuncio de un medio de prensa luego del atropello de un automóvil de alquiler que causaba la trágica muerte de dos personas y dejaba a otros tres gravemente heridos.

Con toda verdad puede decirse que hoy el transeúnte no tiene protección alguna contra los atropellos de los vehículos. Cada automóvil marcha a la velocidad que le da la gana. La vida de los habitantes que salen a la calle está en peligro permanente. Por cada cruce de calle, los coches pasan como una bala de cañón o como una tromba que todo lo arrolla. Sobre diminutos chasis de Fords se colocan grandes carrocerías de góndolas para pasajeros; y hay que ver como se dan vuelta a cada rato estas máquinas de la muerte, cuando no se suben a la acera destruyéndolo todo, porque el excesivo peso les ha quebrado la dirección.²⁷

Aunque el testimonio comienza refiriéndose a los automóviles en general, la temeridad, la inconsciencia y la irresponsabilidad en la conducción, y en consecuencia la culpabilidad en las desgracias ocurridas, es atribuida a los chóferes del transporte público y sus precarios vehículos. Otros testimonios, aún más condenatorios, acusaban a los chóferes de autobuses de sembrar el terror en las calles, movidos por el «desprecio por la vida de los pasajeros de los transeúntes y por las ordenanzas municipales». Esta misma acusación seguía:

No es posible que sigan pereciendo en Santiago más habitantes que por una epidemia entre las ruedas de los autobús.

[...] Es preferible una semana de huelgas a la matanza organizada que está concluyendo con la vida de los santiaguinos.²⁸

En respuesta a estas acusaciones, un porcentaje importante del material que se publicaba en las revistas de los distintos gremios de los transportes públicos, tenía por finalidad defender la honra y calidad moral de

²⁷ «Los crímenes del tránsito», 1925.

²⁸ «Los autocamiones ...», 1924.

sus afiliados²⁹. La revista oficial de los dueños de autobuses de cambio calificaba, en un artículo hacia 1930, de «severidad enfermiza» la campaña injustificada que las gacetas de la tarde mantenían en contra de los autobuses³⁰.



Figura 8

Choque de un tranvía y un autobús

Fuente: «La fiesta nocturna», *Zig-Zag*,
núm. 1026, 18 de octubre, 1924.

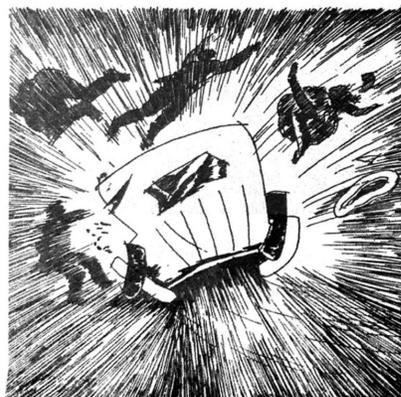


Figura 9

Pasajeros expulsados del vehículo
debido a la velocidad alcanzada en una
carrera entre dos autobuses

Fuente: Ilustración extraída de Daniel de
la Vega, «Camiones», *Zig-Zag*, núm. 1349,
27 de diciembre, 1930.

Otros artículos de la revista del gremio de conductores de automóviles de alquiler protestaban también contra el trato injusto e injustificado que diariamente recibían de los medios de comunicación. Se hacía especial alusión a un artículo de la revista *Sucesos* en que se calificaba de «criminales» y «asesinos patentados» a los chóferes de automóviles de alquiler luego del atropello y muerte de una señora. Este medio protestaba espe-

²⁹ Entre estos, el más común era el enaltecimiento de todos aquellos chóferes que devolvían grandes sumas de dinero o maletines llenos de joyas a sus dueños que los habían olvidado en sus vehículos.

³⁰ P. B. V., 1930.

cialmente contra la generalización de los errores de un conductor hacia la totalidad del gremio. Se recordaba el trágico caso de una colegiala que había muerto luego de ser arrastrada por un autobús por el espacio de dos cuadras, y cómo se había demostrado que quien manejaba era un muchacho sin los conocimientos necesarios. Luego el articulista se preguntaba si no se debería catalogar de criminales a las autoridades que entregan los permisos de conducir a quienes no están capacitados para ello³¹.

En respuesta a la ola de acusaciones, los transportistas señalaban hacia los peatones imprudentes como los principales responsables e insistían en el ignorado número de vidas que a diario salvaban los conductores:

¡¡Que amarga injusticia se comete!! Se catalogan todos los accidentes; todas las fatalidades se comentan; todas las eventualidades se publican; pero jamás se advierte; nunca se dice nada y ni se anota siquiera, cuantas veces el chauffeur salva las vidas de los mil y un imprudentes que no se cuidan a si mismos y desafían la muerte.³²

Los automovilistas también se quejaban de la tendencia injusta de la prensa a criminalizarlos luego de los accidentes, sin averiguar previamente si la imprudencia que había dado lugar a los hechos era responsabilidad de estos o del peatón. Como los *chauffeurs* del transporte público, protestaban por las frecuentes calificaciones de «monstruo», «salvaje» o «criminal» con que se los trataba y la suposición de que no sólo eran indiferentes a la vida de sus semejantes, sino además encontraban un placer en atentar contra ellos. Por último, concordaban en que, si bien en algunos casos la culpabilidad correspondía al descuido de los automovilistas, en la mayoría se debía a las imprudencias de los peatones³³.

Aunque es evidente la afinidad entre las apreciaciones de automovilistas y *chauffeurs*, ambos grupos se encontraban aún lejos de conformar un mismo bando. Al contrario, mientras las revistas de automovilistas revela-

³¹ «Asesino Patentado», 1926, p. 5; Salfate, 1926, p. 35. Un artículo señalaba al respecto que «se concede carnet a personas que no tienen sus facultades físicas para gobernar un auto, como ocurre en varios casos conocidos en Valparaíso, de caballeros de reconocida miopía; obtienen carnet de *chauffeurs*, niños menores de 18 años —en algunos casos niños de 15 a 16 años— y a señoras y señoritas que no tienen la tranquilidad de espíritu y el dominio necesario de sus nervios para medir un peligro o evitar oportunamente un accidente. (...)» en Vergara, 1929, pp. 2250-2251.

³² «Asesino Patentado», 1926.

³³ «La Prensa ...», 1928, p. 284.

ban constantemente las malas prácticas de los conductores del transporte colectivo, estos últimos denunciaban el trato privilegiado con que contaban los primeros al momento de enfrentar las responsabilidades de un accidente. Un artículo de la revista *El Auto Chileno*, órgano oficial de las sociedades de *chauffeurs* de automóviles de alquiler, llamaba a acabar con la casta privilegiada en Chile, que inmunes a las sanciones «pueden ejercitar la velocidad por sport» con fatales consecuencias para la población³⁴.

Aunque son muchos los intentos de criminalizar a posibles responsables, la falta de claridad y consenso respecto a la forma en que se debía andar por la calles, sólo ayudaba a fortalecer el carácter eventual, contingente y casual que finalmente distinguía a la mayoría de los accidentes. A diferencia de otros eventos trágicos, lo normal parecía ser que predominara una dificultad crónica para coincidir en las responsabilidades que correspondía a cada uno de los involucrados.

Hacia 1927, el gobierno reconocía la imposibilidad de disminuir los efectos de los accidentes de tránsito sobre la base de una legislación confusa y daba una clara señal de intentar esclarecer las responsabilidades, al menos en el caso de la relación entre peatones y conductores. La nueva ley núm. 4205, del código penal sostenía que:

[...] en los accidentes ocasionados por vehículos de tracción mecánica o animal, de que resultaren lesiones o muerte de un peatón, se presumirá, salvo prueba en contrario, la culpabilidad del conductor del vehículo, dentro del radio urbano de una ciudad, cuando el accidente hubiere ocurrido en el cruce de las calzadas o en la extensión de cinco metros anterior a cada esquina, y, en todo caso cuando el conductor del vehículo contravenga las ordenanzas municipales con respecto a la velocidad o al lado de la calzada que debe tomar.³⁵

Esta iniciativa que buscaba clarificar las responsabilidades en los atropellos —la forma de accidente más frecuente—, sería la primera de numerosas medidas que tenían por finalidad concientizar a la población sobre los derechos y responsabilidades específicas que tenían según el modo en que transitaran.

³⁴ «Los accidentes...», 1923, pp. 4-5.

³⁵ Ley N.º 4205 de 29 de Septiembre de 1927 [Modifica el artículo 492 del Código Penal, sobre accidentes ocasionados por vehículos de tracción] en «La responsabilidad...», 1928, p. 1517.

Junto con esta ley, las campañas educativas emprendidas por Carabineros de Chile para peatones, pasajeros y conductores, la unificación de los reglamentos del tránsito, la creciente fiscalización, entre otros³⁶, permitieron que, hacia finales de la década de 1920, hubiese mayor consenso en la opinión pública en torno a las responsabilidades que le cabían a cada persona en el tránsito. Sin embargo, aunque la organización y tipificación de derechos y deberes en relación a circunstancias específicas de tránsito disminuía el peso que tenía el factor de la «casualidad» en los accidentes, siendo cada vez más frecuente la aplicación de las penas y el pago de los daños causados, no se progresaba de igual manera en el manejo y control de la «eventualidad» del accidente.

La eventualidad del accidente de tránsito

La condición de eventualidad del accidente de tránsito perduraba luego del suceso mismo, extendiéndose indiferenciadamente por toda la población. En otras palabras, mientras el trauma del evento golpeaba a un grupo acotado, la idea de que cualquiera podía perder la vida trágicamente, quedar gravemente herido o causar daños humanos y materiales «casualmente», y de un momento a otro, tendría consecuencias profundas sobre el espacio público y la vida urbana.

La creciente atención que recibieron los accidentes en los medios de prensa y en las discusiones públicas durante la segunda y tercera década del siglo, colaboraron en la instalación del accidente de tránsito como evento cotidiano. No era necesario ver un accidente para saber que estos ocurrían a diario. Bastaba con leer los periódicos, o conversar con alguien que había visto, leído u oído de uno.

Hacia 1915, cuando recién aumentaba tímidamente el número de automóviles en Santiago el diario de la tarde, *Las Últimas Noticias*, alertaba sobre la enorme velocidad con que transitaban automovilistas, ciclistas y motociclistas, asegurando que bajo estas circunstancias había al menos un 30% de posibilidades «de quedar de repente convertido en albóndiga u otro aparato informe, al menor descuido». Luego de denunciar la incapacidad de las autoridades para contrarrestar estas fatalidades, el artículo hacía un llamado a la población a aceptar las consecuencias de los

³⁶ Errázuriz, 2014.

accidentes «como se acepta un terremoto o, una inundación o una caída ministerial»³⁷.

Si bien este porcentaje podría parecer alarmista considerando los menos de 700 automóviles que circulaban en toda la provincia para la fecha, no interesa el grado de realidad de la que da cuenta, sino la realidad que construye su publicación y su difusión en un medio masivo. El mensaje no sólo confirmaba el riesgo que los nuevos vehículos motorizados introducían a las calles, sino que además sostenía que esta incertidumbre era algo con lo cual se debía aprender a convivir. Otro medio de difusión masiva publicaba un artículo titulado «¡Tenga Ud. cuidado! ...». En este se alertaba a los santiaguinos sobre los nuevos peligros que se presentaban en las calles de la ciudad desde la entrada de los vehículos modernos.

Supónganse ustedes ir conversando alegremente por una calle. Pasa un carro. El trolley se sale y rompe el cable de tracción con la fuerza de la caída y la elasticidad del alambre, este saltará y, dando botes y rebotes, podrá lanzarse sobre ustedes y carbonizarlas instantáneamente. [...]

Supongamos 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.³⁸

El mensaje era claro. Cualquier transeúnte podía morir o quedar gravemente herido de un segundo a otro. Sin embargo, a diferencia de la mayoría de los artículos que alertaban sobre los peligros del tránsito, en éste no había responsables directos del accidente. En cambio, las causas eran absolutamente inesperadas y contingentes. Se trataba de un asunto de azar.

Si el riesgo de sufrir un infortunio había aumentado ¿quién respondía? Prueba de que el accidente entendido como eventualidad se comenzaba a instalar en el imaginario de los santiaguinos, en 1922, un diario local ofrecía como obsequio a sus suscriptores un seguro contra accidentes de tránsito. Los abonados quedaban asegurados contra todos aquellos accidentes que pudieran sufrir mientras se trasladaban en tranvía, automóvil, ferrocarril, motocicleta, coche de caballos o al subir o bajar de dichos vehícu-

³⁷ «El odio ...», 1915, p. 170.

³⁸ Gante, 1918.

los. Asimismo, el seguro también cubría todos los accidentes producidos por automóviles, camiones o tranvías eléctricos que le ocurrieran al suscriptor mientras anduviese a pie³⁹.

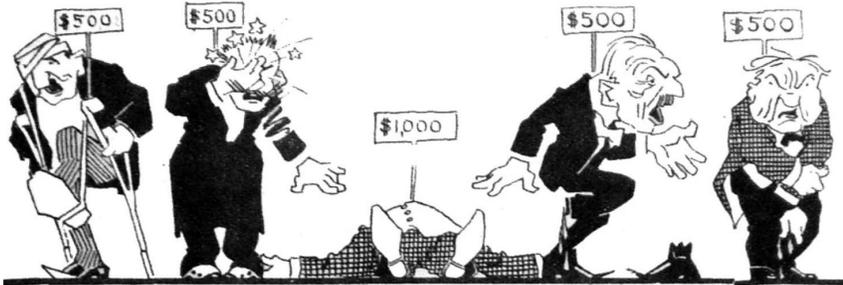


Figura 10

Ilustración en donde se critican los valores que el nuevo seguro contra accidentes ofrecido a los suscriptores de un diario local, atribuye según los efectos del accidente

Fuente: «Seguro contra accidentes», *Zig-Zag*, núm. 928, 2 de diciembre, 1922.

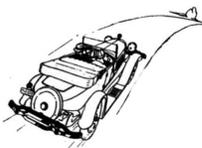
Hacia 1929, la recién formada Superintendencia de Seguros señalaba que se habían contratado un total de 2810 seguros, por un valor de \$ 1.677.590,40. El total de siniestros había ascendido a 1569, de los cuales el 88% correspondieron a choques. Esta cifra indicaba que casi la mitad de las personas que contrataron seguros de accidentes de tránsito habrían tenido un choque durante el año⁴⁰. Aunque este alto número de accidentados entre los asegurados merece ser cotejado con otras fuentes, lo que interesa en el contexto de esta investigación es el avance que experimenta la contratación de seguros de accidentes de tránsito entre la población. Lo que en 1922 se comentaba como algo novedoso, menos de diez años después —cuando la ciudad alcanzaba las mayores cifras de accidentes en su historia— ya figuraba entre las estadísticas. Aunque resulta difícil determinar el lugar que había adquirido la eventualidad del acci-

³⁹ «Seguro contra ...», 1922.

⁴⁰ «Estadística de accidentes ...», 1931, p. 47.

dente en la experiencia cotidiana, el funcionamiento de estas compañías aseguradoras, da cuenta de que existía un potencial mercado de personas dispuestos a pagar regularmente para reducir los efectos de esta eventualidad. Algunos incluso comenzaban a promover que se declarase la obligación de contratar seguros contra accidentes a terceros, tal como sucedía en EE.UU., Francia e Inglaterra. Esta medida permitiría a las víctimas costear parte de los daños y perjuicios que, por falta de recursos para iniciar acciones judiciales en contra de sus agresores, en la mayoría de los casos debían asumir solos⁴¹.

¿Qué habrá a la vuelta del camino?



Usted no puede ver lo que hay a la vuelta de una curva o una calle. Debe, por lo tanto, estar usted preparado para lo que pudiera suceder. El viajar en automóvil es un placer cuando la mente está tranquila y usted se libera de toda preocupación al equipar a su automóvil con los famosos paragolpes Weed en la parte delantera y trasera del coche. Los paragolpes Weed, de acero de resorte, absorben el choque en una colisión con otro vehículo o un poste y protegen eficazmente al automóvil contra daños costosos. Más importante aún, protegen a los viajeros del coche contra lesiones corporales. De bonita apariencia, proporcionarán mayor elegancia a su automóvil. Cualquier comerciante de accesorios tiene de venta los paragolpes Weed y se los instalará pronto en su automóvil.



PARAGOLPES WEED

¡Prepárese contra los choques inevitables!



Proteja los faros delanteros, los guardabarridos, el radiador, el tanque de nafta de su automóvil, instalando los famosos paragolpes WEED en la parte delantera y parte trasera del coche.

Evite las consecuencias fatales y estosas de los choques inevitables. Pida inmediatamente al comerciante más cercano que instale, al frente y atrás de su automóvil, los paragolpes WEED. Con los paragolpes WEED provee Ud. a su coche con el maximum de lujo y seguridad.

PARAGOLPES WEED

Proteja su automóvil con los famosos paragolpes Weed



PARAGOLPES WEED

El peligro de una colisión existe siempre para todo automóvilista. Evite Ud. por lo tanto, daños considerables a su automóvil y quizás graves accidentes personales que provienen de las ineptitud del descuido de otros chauffeurs.

Los paragolpes Weed evitan gastos, compensan su propio costo—embellecen la apariencia de su automóvil.

Cualquier comerciante de accesorios puede instalarle hoy mismo los famosos paragolpes Weed en la parte delantera y trasera de su automóvil.

Figura 11

Distintos avisos publicitarios de los «Paragolpes Weed» que prometan amortiguar las eventuales colisiones y así disminuir los daños al vehículo y a sus ocupantes

Fuente: Zig-Zag, 1924.

⁴¹ «Seguros contra ...», 1931, pp. 179-180.

Como las compañías aseguradoras, los comerciantes del rubro automotriz también sacarían dividendos del mercado que se abría con la propagación de la eventualidad del accidente entre la población. Entre estos resulta especialmente interesante la campaña publicitaria que lanzó en 1924 la compañía distribuidora de «Paragolpes Weed». Uno de los avisos publicados que se ilustra, mostraba un automóvil preparándose para tomar una curva y sobre esta ilustración la pregunta «¿Qué habrá a la vuelta del camino?». La respuesta que se daba y aquello que los paragolpes intentaban aminorar era la eventualidad de un accidente de tránsito. Otro aviso anunciaba «¡Prepárese contra los choques inevitables!» Partir de la base de que no era posible evitar los choques y accidentes, era la clave del éxito del negocio de este producto que prometía disminuir los costosos daños que estos eventos tenían sobre el vehículo y las personas en su interior.

Si bien la crisis económica había afectado el mercado de vehículos motorizados durante toda la primera mitad de la década de 1920, el nuevo impulso que adquirió la importación y venta de vehículos motorizados hacia 1925 sumado a la incapacidad de las autoridades para organizar y controlar el nuevo flujo vehicular, desencadenó una crisis en el tránsito público⁴². Una de las manifestaciones más claras de esta crisis era el aumento de los accidentes. Luego de analizar las cifras, un columnista de la revista *Auto y Aero* alertaba a los lectores que «no es posible que la costumbre de ver tantos accidentes, principalmente en la locomoción automática, nos ponga indiferentes»⁴³. Parecía ser que el accidente de tránsito perdía aquella excepcionalidad y sorpresa que lo había distinguido cuando recién ingresaban los nuevos vehículos motorizados. Mientras en los primeros años del siglo, la opinión pública se remecía ante la crudeza de los accidentes en que participaban los nuevos vehículos, las más de mil víctimas que se registraron en los primeros ocho meses de 1925⁴⁴, eran resultado de varios accidentes al día, y por tanto de una cierta cotidianeidad de estos eventos en la vida urbana. A comienzos de 1927, y a pocos meses de que Ibáñez tomara el gobierno en sus manos, el testimonio de un activo miembro de la Municipalidad de Santiago daba cuenta de la lamentable recurrencia que habían adquirido los accidentes en la capital:

⁴² Errázuriz, 2014.

⁴³ «Es necesario ...», 1927, p. 23-24.

⁴⁴ *Ibid.*

Dijo el señor Vicuña que era obligación primordial de la Junta de Vecinos preocuparse seriamente de un problema que día a día ocasiona más víctimas, habiendo llegado al extremo de que casi no hay familia en Santiago que no haya tenido que lamentar muertos, heridos o contusos entre los suyos, por efecto de esa anarquía completa que existe sobre la materia.⁴⁵

La aparición de distintos dispositivos técnicos destinados a revertir los efectos perjudiciales de la incorporación de los nuevos vehículos a la circulación urbana era una de las múltiples iniciativas que buscaban combatir la cada día más amenazante posibilidad de sufrir un accidente de tránsito. Hasta cierto punto, estos inventos representaban una confianza en que, de no poder eliminar el accidente de tránsito, el vehículo a través de las mejoras en su diseño y tecnología sería capaz de reducir sus efectos.

Durante los primeros años del siglo XX, cuando el tranvía eléctrico constituía la principal amenaza, recibiendo el nombre de «guillotina» humana, se incorporó a todos los carros un sistema de parrilla salvavidas destinada a salvar al atropellado de que el vehículo le pasase por encima. Ramón Lira describe este dispositivo con cierto escepticismo.

Era una especie de gran parrilla que pretendía ser un aparato mecánico, destinado a evitar que cuerpos humanos fueran tragados por las pesadas ruedas de esos mismos vehículos.⁴⁶

A diferencia del tranvía, el automóvil y otros vehículos motorizados demostrarían ser mucho más resistentes a la incorporación de dispositivos destinados a aumentar la seguridad. Solo ocasionalmente aparecía entre las páginas de un diario o revista algún dispositivo que prometía librar al conductor de cargar con la responsabilidad y los costos de herir o dar muerte a alguien. Entre estos, los más conocidos fueron los parachoques salvavidas. A diferencia del paragolpes destinado a proteger al vehículo y sus ocupantes, estos inventos —como la parrilla salvavidas de los tranvías— tenían por finalidad salvar la vida de eventuales peatones atropellados.

⁴⁵ «La disolución ...», 1927.

⁴⁶ Lira, 1955, p. 223.

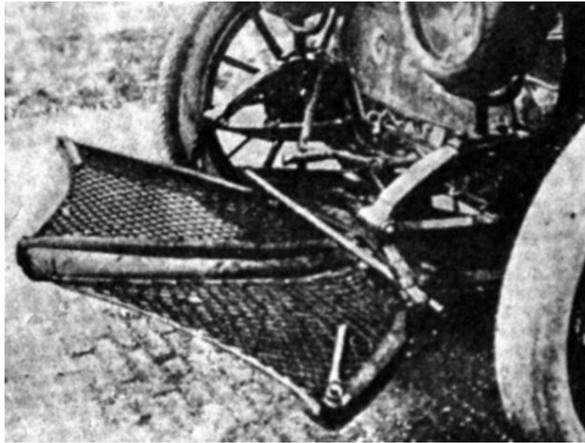


Figura 12

Imagen reproducida por una revista chilena de un automóvil en Amsterdam al cual se le agregó un dispositivo salvavidas en su parte delantera inspirado en las parrillas salvavidas utilizadas por los tranvías eléctricos

Fuente: Zig-Zag, núm. 374, 20 de abril, 1912.

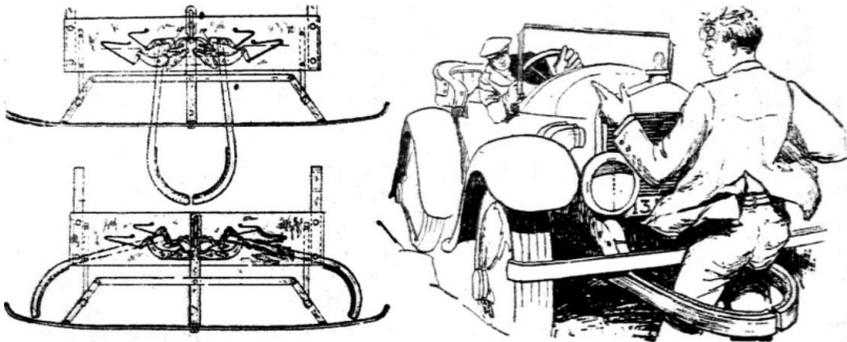


Figura 13

Parachoques Salvavidas. Mediante un mecanismo controlado por el conductor, los brazos del parachoques se juntan aprisionando al transeúnte atropellado, evitando que la fuerza del golpe lo arroje lejos

Fuente: Auto y Aero, diciembre, 1926.

Fueron muy pocos los que lograban superar la condición de prototipo e instalarse como un accesorio disponible en el mercado y a veces hasta obligatorio. Este fue el caso del «parachoques de resortes» que amortiguaba los golpes y que desde 1928 se instauró como obligatorio para los autobuses de Santiago en reemplazo de los parachoques rígidos⁴⁷.

Las revistas norteamericanas y europeas de automovilistas y mecánica automotriz, que nutrían de contenido a las revistas de este mismo rubro en Chile, constituían la principal ventana hacia los nuevos avances tecnológicos que prometía el automovilismo. Mientras algunas de las innovaciones se materializaban, otras sólo alimentarían los rumores y utopías en torno al futuro de la circulación motorizada. Este era el caso de un revolucionario invento que anunciaba en 1927 la revista *Caminos y Turismo*.

En una revista extranjera hemos leído detalles de una nueva aplicación de la radio, destinada a evitar los choques de automóviles [...] Según la mencionada publicación, sobre el guarda barro del coche va colocada una pequeña antena unida a un transmisor de chispa reducido, pero capaz de enviar impulsos de pequeña potencia en onda corta [...].⁴⁸

El artículo seguía con una complicada y aventurada explicación de cómo la capacidad de las ondas radiales de detectar algo sin necesidad de tocarlo se podría traducir en la posibilidad de evitar que la persona que se cruzase en el trayecto de un vehículo motorizado fuese ferozmente arrollada.

La incorporación desde el mercado automotor de nuevos dispositivos técnicos era sólo una de las manifestaciones del afán por disminuir la eventualidad del accidente de tránsito. Ciertamente no la más comprometida, considerando que para los vendedores de automóviles el motivo publicitario que más atraía al público comprador no residía en el problema de la seguridad sino más bien en las ventajas de la velocidad y la autonomía.

La normalización y la quimera de un tránsito sin accidentes

Muy distinto era el escenario para quienes debían observar el orden público. Los accidentes de tránsito tenían altos costos, no sólo para las personas directamente involucradas, sino también para la ciudad. Además del

⁴⁷ «Parachoques ...», 1928, p. 15.

⁴⁸ «Para evitar ...», 1927, p. 868.

daño que estos podían originar sobre la infraestructura urbana, generaban habitualmente la paralización de la circulación. Sin embargo, el costo más alto era la imagen de desorden e incertidumbre que la repetición de estos eventos reforzaba, cuestionando la capacidad de las autoridades para garantizar el orden y la seguridad pública. La reiteración y aumento en la frecuencia de accidentes —y, por tanto, su instalación como eventualidad— abrían un nuevo frente de responsabilidades que recaía sobre las autoridades de turno. La responsabilización del municipio y las policías por parte de los medios de comunicación fue un proceso gradual directamente relacionado al crecimiento del parque automotriz y a la ineficiencia de las medidas adoptadas para afrontar el incremento de accidentes ocurridos.

Gran parte de las reformas del tránsito que se emprendieron desde la segunda mitad de la década de 1910 se justificaban como respuesta a la amenaza latente que adquiriría el accidente de tránsito en la vida cotidiana de la población. El nuevo «Reglamento de automóviles, cuadriciclos, tandems, bicicletas, etc.» que aprobó la Municipalidad de Santiago en 1917, se distinguía de los anteriores por la incorporación de diversas medidas punitivas que claramente buscaban prevenir estos lamentables sucesos⁴⁹. Cada una de estas medidas contenía en su formulación aquella intención de cambiar un hábito de conducción o condición del vehículo con el fin de evitar o disminuir el número de accidentes.

Esta misma finalidad siguió presente en nuevas disposiciones reglamentarias que se aprobaron durante los siguientes años. La definición del tránsito por la derecha, el ordenamiento y clasificación de las vías según las preferencia y sentidos de tránsito, la designación de guardianes de tránsito para aquellos cruces de más alta circulación, la colocación de los primeros signos de señalética, la definición de las características técnicas con que debían cumplir los distintos tipos de vehículos, las velocidades máximas de circulación, entre otros, fueron sólo algunos de los ejemplos del gran edificio reglamentario que levantaron en conjunto la mayoría de los gobiernos municipales hasta el año 1927. Paradójicamente, aunque el motivo que justificaba estas iniciativas era garantizar la seguridad y el orden de la población, su instauración, no sólo no trajo cambios significativos, sino que abría el camino para la incorporación definitiva del tráfico automotor como nuevo vehículo ordenador del tránsito urbano.

⁴⁹ «Reglamento de ...», 1917, pp. 91-94.

No parecía existir relación alguna entre las esperanzas que las autoridades colocaban en cada nueva iniciativa dictada y los exiguos resultados que éstas tuvieron. La optimista promesa del alcalde Escanilla, en 1922, de acabar con los accidentes mediante la organización de las preferencias del tránsito⁵⁰, como tantas otras promesas terminarían incumplidas. Ya fuese porque no existían los recursos para difundir, implementar y fiscalizar las reformas, o porque eran equívocas en su planteamiento, lo cierto era que los vehículos motorizados aumentaban y con ellos los accidentes de tránsito, las víctimas y el desprestigio de las autoridades municipales. Muy lejos estaban los vaticinios divulgados por una de las principales revistas de automovilistas en Chile, en la cual se vislumbraba en un siguiente estadio de progreso el fin del accidente de tránsito. El artículo publicado en 1924 aseguraba que, durante el transcurso de un mes y gracias a los esfuerzos por promover la seguridad en las vías públicas, «15 ciudades de EE.UU., no registraron un solo accidente de automóviles», mientras en las otras se notó la disminución de estos eventos⁵¹.

Hacia 1927, el éxito que las medidas preventivas y de seguridad parecían tener en las ciudades estadounidenses, eran observadas por las nuevas autoridades municipales como una esperanza de revertir la acumulación de años de medidas de dudosa eficiencia. Consciente de que el principal error de las iniciativas y medidas reglamentarias de los años previos estaba en la desconexión entre lo que se dictaba y sus posibilidades de ser aplicado, las autoridades invirtieron gran cantidad de recursos económicos y humanos de manera de garantizar la aplicabilidad de las nuevas reformas⁵². El régimen dictatorial de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1930), el espíritu tecnócrata y los inéditos recursos disponibles de empréstitos provenientes de Estados Unidos se alzaban como garantías de una exitosa organización del tránsito público y eliminación de los accidentes de tránsito. Pasado los primeros tres años de gobierno todo lo que no se había logrado hasta entonces parecía alcanzarse. La pavimentación avanzaba imparable sobre calles y caminos, los antiguos autobuses montados sobre automóviles eran reemplazados por nuevos y amplios autobuses de cambio, las policías unificadas llevaban a cabo un trabajo de fiscalización sin precedentes en materia de tránsito, la ciudad se cubría de flechas indicadoras del

⁵⁰ «¿Pueden evitarse ...», 1922.

⁵¹ «El tráfico ...», 1924, p. 173.

⁵² Errázuriz, 2010.

sentido del tráfico, los vehículos de tracción animal eran progresivamente expulsados de las calles centrales de la ciudad, y un largo etcétera⁵³.

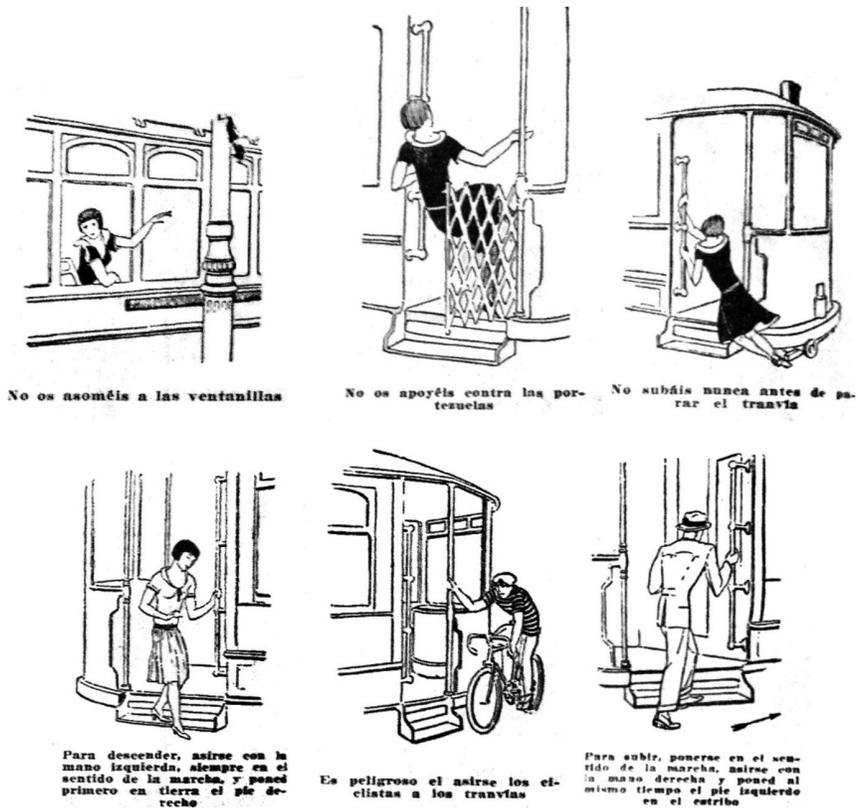


Figura 14

Conjunto de ilustraciones que enseñaban a la población algunos de los numerosos cuidados y precauciones que se debían tener presentes cuando se viajaba en los vehículos del transporte colectivo

Fuente: «Medidas para evitar los accidentes en la circulación», *Zig-Zag*, vol. XXII, núm. 1135, 20 de noviembre, 1926.

⁵³ *Ibid.*

Paralelo a estas medidas, la Municipalidad en conjunto con Carabineros de Chile —la nueva institución policial fundada en 1927, entre cuyas atribuciones se encontraba garantizar el tránsito público—, dieron inicio a una agresiva campaña para reducir los accidentes de tránsito. La prevención, sustentada sobre todo en la educación de la población, se esgrimió como instrumento principal para superar los peligros del tránsito moderno. La consigna era inculcar en quienes hacían uso de la calle la necesidad de ceñir sus movimientos a un marco de deberes y derechos diferenciados según el modo en que se desplazaran, favoreciendo con ello una transformación en las costumbres del andar en la ciudad.

En sintonía con las iniciativas educativas emprendidas en otras ciudades del mundo, las campañas de divulgación de los reglamentos, la Semana del Tránsito, el Congreso del Tránsito, las charlas educativas en colegios y gremios del transporte, los avisos educativos en los teatros y salas de cine, el Boletín Oficial de la Dirección del tránsito; todos tenían por última finalidad lograr que cada habitante asumiera una actitud preventiva de cuidado y atención.

En Santiago, tal como había ocurrido en las principales ciudades de Estados Unidos desde principio de la década de 1920, los automotores fueron cada vez menos cuestionados por las autoridades y la opinión pública, siendo asociados, en cambio, al progreso y futuro de la movilidad urbana. Por tanto, ya no bastaba con aminorar los efectos de este vehículo sobre el sistema, sino que era necesario adecuar el sistema para darle un lugar protagónico. Atrás debía quedar el tiempo lento de la divagación, de la lectura, del recorrido errante. Para las pistas de carreras y pruebas automovilísticas debía dejarse la fascinación por el vértigo de la velocidad y el riesgo. En estas costumbres movidas generalmente por las pasiones y voluntades individuales, radicaba generalmente —según los expertos—, la causa del desorden de la circulación y de los accidentes de tránsito. La concepción de las calles como el lugar de una circulación organizada, productiva y racional de vehículos, personas y bienes, como contraparte, prometían acabar con los accidentes del tránsito como evento desestabilizador del orden público.

Bajo este contexto, la consideración habitual del accidente de tránsito como el producto de la irrupción que generaban los nuevos vehículos motorizados retrocedía frente a su entendimiento como consecuencia del sistema de circulación antiguo, incompatible con el progreso de la ciudad y que debía ser reformado con urgencia. Las máquinas que prometían la modernización y el progreso de la civilización, que tanto buscaba

el nuevo gobierno tecnócrata no podían ser las culpables de los desastres que a diario ocurrían. En este sentido, algunas visiones más extremas planteaban, por ejemplo, que no eran las altas velocidades la causa de los accidentes, sino la falta de preparación de las personas para lidiar con aquellas velocidades.

[...] aunque la velocidad alcance 120, 130 o 150 kilómetros por hora, cosa poco recomendable a nuestro juicio, no puede ser ella la causante de los accidentes que constatamos.⁵⁴

Esta era la opinión de una revista de automovilistas ante uno de los últimos intentos desesperados de la administración ibañista por reducir las cifras de accidentes, el cual consistió en obligar a la reducción a 10 kilómetros por hora en los cruces y algunas vías más transitadas. Tal como se veía en el cuadro estadístico de accidentes de tránsito para el período 1927-1930, pese a los esfuerzos de las autoridades locales por disminuir el número de accidentes, hacia el final de la década estos habían aumentado en correspondencia con la entrada masiva de vehículos motorizados.

Todo parecía indicar que el accidente no era la manifestación de un estado transitorio y de necesaria acomodación de las costumbres sociales a las nuevas tecnologías. Si alguna vez existieron quince ciudades en Estados Unidos que no registraron accidentes de tránsito durante todo un mes, ese no parecía ser el escenario de las nuevas ciudades motorizadas.

Hacia finales de la década de 1920, diversas investigaciones que estudiaban las causas de los accidentes de tránsito apuntaban hacia las personas como origen y causa de estos eventos. Una investigación norteamericana titulada *Los principios psicológicos de la conducción automotriz* señalaba que menos de un 5% de los accidentes se debía a fallas o deficiencias mecánicas en los vehículos, mientras el otro 95% se debía a causas humanas, dividiéndose casi en partes iguales entre, violaciones intencionadas de la ley por parte de los conductores, desatenciones, descuidos y negligencias de conductores y en tercer lugar por responsabilidad de peatones o pasajeros⁵⁵. Un famoso columnista chileno en un reportaje enviado desde la ciudad de San Francisco, también llamaba a desviar

⁵⁴ «Nuevas disposiciones ...», 1930, p. 198.

⁵⁵ Weiss y Lauer, 1931, pp. 3-4.

la atención desde los vehículos. En cambio, culpaba al estado nervioso y agitado que dominaba a las personas en la vida moderna como la principal causa de los accidentes del tránsito.

Cabe a veces preguntar si no sólo es la gran cantidad de autos la que causa tanto accidente y si no entran en tales averías el estado nervioso y agitado en que habitualmente está viviendo la gente en nuestros días. Porque si para evitar choques la gente se encarama al cielo en aeroplanos y allá choca como acá abajo la causa de tanta fechoría habrá que buscarla en lo que yo digo: en los malditos nervios, en esta especie de enloquecimiento en que están viviendo los mortales de hoy.⁵⁶

En otro artículo donde se abordaba este mismo problema se reconocía que era imposible legislar teniendo como finalidad la eliminación del accidente como fenómeno del tránsito moderno «desde el momento que el cerebro humano no es mecánico, y desde el momento en que el sistema nervioso del ser humano es distinto en cada caso»⁵⁷.

El reconocimiento de la imposibilidad de acabar con el problema de los accidentes de tránsito debido a que sus causas residirían en el factor humano, alejaba cualquier cuestionamiento sobre el vehículo motorizado en sí y su proliferación en la vida contemporánea. Para esas alturas hasta un ex-presidente de la república podía morir en un accidente, sin que esto significara mayores reflexiones en torno a los peligros que habían introducido estos vehículos. Era el caso de Emiliano Figueroa que luego de ocupar en dos ocasiones, por períodos cortos el sillón presidencial, moría junto a dos personas en un accidente automovilístico entre Santiago y la laguna de Aculeo en 1931⁵⁸. Simplemente pasaba a formar parte de las estadísticas de celebridades que morían en accidentes de tránsito, como anteriormente había sucedido con el conocido arquitecto Antonio Gaudí atropellado en 1926, con la famosa bailarina Isadora Duncan que moría estrangulada en 1927 luego de que la larga chalina que llevaba alrededor del cuello se enredara en uno de los neumáticos, y con un largo listado de nombres que se suceden hasta nuestros días.

Aunque es evidente que la aparición de los automóviles posibilitó que individuos asumieran el control directo de una maquinaria poderosa

⁵⁶ Mont Calm, 1930.

⁵⁷ «La Dirección...», 1928.

⁵⁸ «Ex-President Figueroa...», 1931, p. 15.

y letal⁵⁹, el desplazamiento de las responsabilidades al factor humano y al contexto, define por consiguiente los objetivos de cualquier política de seguridad vial. Lo que importa, por lo tanto, ya no es el accidente como evento o el accidente en sí mismo. Las autoridades dejan de cuestionarse —como lo hacían en los primeros accidentes causados por automóviles— si es aceptable o no que hayan muertos y heridos producto de los desplazamientos cotidianos. Ni siquiera cuando quien muere es el presidente o alguna figura pública. En cambio, lo que importa es la eventualidad, la frecuencia con que ocurren los accidentes de tránsito y el peligro real y percibido al que se expone todo quien cohabita con estas máquinas. La preocupación por la eventualidad del accidente, no tiene por finalidad cuestionar al automotor como vehículo de tránsito público, sino todo lo contrario, obliga a cautelar su adecuada incorporación al sistema, para evitar las situaciones de crisis. No se cuestiona, por tanto, el hecho de que la maquinaria pueda ser poderosa y letal, sino que se asumen estas condiciones como aceptables o inevitables, y se adecúan los comportamientos y el contexto físico para controlar su potencial fuerza desestabilizadora.

La focalización de las autoridades en administrar la eventualidad del accidente de tránsito e implementar el edificio normativo que esta opción requería, debe interpretarse también como una apuesta deliberada por un modelo de desarrollo liderado en ese entonces por Estados Unidos y algunos países del norte de Europa. En la medida en que este nuevo modelo se instala, el riesgo de sufrir un accidente es un mal menor frente a los enormes beneficios y promesas que se asociaban a los automotores.

Artículos de revistas de época

BENÍTEZ, Alberto [carta a la revista], *El Autobús*, núm. 8, octubre, 1927.

GANTE, L., «¡Tenga Ud. Cuidado...!», *Zig-Zag*, núm. 704, 17 de agosto, 1918.

LYS, «Meditaciones de una presunta víctima», *Zig-Zag*, núm. 1217, 16 de junio, 1928.

MONT CALM, «La circulación de autos en Estados Unidos», *Zig-Zag*, núm. 1299, 11 de enero, 1930.

MONT-CALM, «Rayo de Sol», *Zig-Zag*, vol. VI, núm. 332, 1 de junio, 1911.

P.B.V., «Los Autobuses y la Prensa», *El Autobús*, vol. 4, núm. 39, mayo, 1930.

⁵⁹ Bess y Del Cueto, 2017.

- SALFATE RAMOS, Luis A., «Los verdaderos criminales: Al señor Anjel C. Espejo, en su aflictivo dolor», *El Chofer*, núm. 13, junio, 1926, p. 35.
- VERGARA, Mario, «Accidentes de tránsito», *Caminos y turismo*, 78, vol. 7, Valparaíso, noviembre de 1929, pp. 2250-2251.
- «ACCIDENTES AUTOMOVILÍSTICOS», *El Chofer*, núm. 4, septiembre, 1925, p. 23.
- «ASESINO PATENTADO», *El Chofer*, núm. 15, agosto, 1926, p. 5.
- «¿PUEDEN EVITARSE LOS CHOQUES?», *El Mercurio*, 6 de marzo, 1922.
- «EL ODIIO A LOS AUTOMOVILISTAS», *Auto y Aero*, núm. 32, 15 de enero, 1915, p. 170.
- «EL TRÁFICO EN NUEVA YORK. CIUDADES SIN ACCIDENTES AUTOMOVILÍSTICOS», A. A. S. *Revista mensual de propaganda del buen camino*, núm. 3, octubre, 1924, p. 173.
- «EL TRÁGICO ACCIDENTE DE AUTOMOVILISMO OCURRIDO ENTRE TALAGANTE Y EL MONTE», *El Chofer*, núm. 33, febrero, 1928, p. 16.
- «ES NECESARIO INVESTIGAR CIENTÍFICAMENTE LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES EN LA VÍA PÚBLICA», *Auto y Aero*, núm. 139, enero, 1927, p. 23-24.
- «ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES AUTOMOVILÍSTICOS», *Caminos y turismo*, 93, vol. 9, Valparaíso, febrero, 1931, p. 47.
- «EX-PRESIDENT FIGUEROA OF CHILE KILLED», *The New York Times*, Domingo 17 de mayo, 1931, p. 15.
- «LA DIRECCIÓN DEL TRÁNSITO PÚBLICO», *Zig-Zag*, vol. XXIV, núm. 1218, 23 de junio, 1928.
- «LA DISOLUCIÓN DEL CONSEJO SUPERIOR DEL TRÁNSITO», *El Chófer*, núm. 21, febrero, 1927.
- «LA GUILLOTINA EN MARCHA», *Auto y Turismo*, núm. 176, abril, 1930, p. 199.
- «LA PRENSA Y LOS ACCIDENTES», *Auto y Aero*, núm. 155, junio, 1928, p. 284.
- «LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DEL TRÁNSITO», *Caminos y Turismo*, 59, vol. 6, Valparaíso, abril, 1928, p. 1517.
- «LA SEMANA TRÁGICA», *Zig-Zag*, núm. 937, 3 de febrero, 1923.
- «LOS ACCIDENTES AUTOMOVILÍSTICOS», *El Auto Chileno*, núm. 1, 1 de noviembre, 1923, pp. 4-5.
- «LOS AUTOCAMIONES SIEMBRAN EL TERROR», *Zig-Zag*, núm. 1006, 31 de mayo, 1924.
- «LOS CRÍMENES DEL TRÁNSITO», *Zig-Zag*, núm. 1070, 22 de agosto, 1925.
- «NUEVAS DISPOSICIONES DE TRÁNSITO. AUNQUE JUSTIFICADAS ORIGINAN MOLESTIAS AL PÚBLICO», *Auto y Turismo*, núm. 176, abril, 1930, p. 198.
- «PARA EVITAR LOS CHOQUES DE AUTOMÓVILES», *Caminos y Turismo*, 46, vol. 5, Valparaíso, marzo, 1927, p. 868.
- «PARA CHOQUES EN LOS AUTOBUSES», *El Chófer*, núm. 38, Julio, 1928, p. 15.
- «REGLAMENTO DE AUTOMÓVILES, CUADRICICLOS, TÁNDEM, BICICLETAS, ETC.». *Acuerdos Municipales*, 1917, pp. 91-94.
- «SEGURO CONTRA ACCIDENTES», *Zig-Zag*, núm. 928, 2 de diciembre, 1922.

- «SEGUROS CONTRA ACCIDENTES A TERCEROS», *Caminos y Turismo*, 97-98, vol. 9, junio-julio, 1931, pp. 179-180.
- «TRÁGICA MUERTE DE LA RESPETABLE DAMA SEÑORA CARMEN CORREA DE BLANCO VIEL», *Zig-Zag*, 673, XIII, 12 de enero, 1918.

Bibliografía

- ARENAS, Braulio, *Adiós a la Familia. Crónica del año 1929*, Santiago de Chile: Editorial del Pacífico, 1966.
- BARTIP, Peter, «Pedestrians, Motorist, and No- Fault Compensation for Road Accidents in 1930s Britain», *The Journal of Legal History*, 31 (1), 2010, pp. 45-60.
- BESS, Michael K., «“Neither motorists nor pedestrians obey the rules”: Transit law, public safety, and the policing of Northern Mexico’s roads, 1920s-1950s», *The Journal of Transport History*, Vol. 37(2), 2016, pp. 155-174.
- BESS, Michael y DEL CUETO, Carla, «Seguridad vial», en Zunino Singh, Dhan; Guillermo Giucci; Paola Jirón, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos, 2017, pp. 171-178.
- ERRÁZURIZ, Tomás, «El asalto de los motorizados: El transporte Moderno y la crisis del tránsito público en Santiago: 1900-1927», *Historia*, Vol. 44, n. 2, 2010, pp. 357-411.
- ERRÁZURIZ, Tomás, «When walking became serious: Reshaping the role of pedestrians in Santiago, 1900-1931», *Journal of Transport History*, 32(1), 2011, pp. 39-65.
- ERRÁZURIZ, Tomás, «Conductores, pasajeros y peatones: Fundamentos para una movilidad motorizada», *Revista CA*, núm. 151, 2012.
- ERRÁZURIZ, Tomás, «La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)», *Historia*, Vol. II. Núm. 47. 2014.
- FOREMAN-PECK, James. «Death on the Roads: Changing National Responses to Motor Accidents», en Barker, Theo, *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan, 1987, pp. 264-90.
- GUCCI, Guillermo; Errázuriz, Tomás, *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*, Talca: Bifurcaciones; Campus Creativo, 2018.
- LIRA, Ramón, *Los viejos tranvías se van*, Santiago: Imprenta de la Central de talleres de Abastecimiento, 1955.
- ISHAQUE, Muhammad M. y NOLAND, Robert B., «Making roads safe for pedestrians or keeping them out of the way?: An historical perspective on pe-

- destrian policies in Britain». *The Journal of Transport History*, 27/1, 2006, pp. 115-137.
- NORTON, Peter, «Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street», *Technology and Culture*, Vol. 48, No. 2, 2007, pp. 331-359.
- NORTON, Peter, «Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States», *Technology and Culture*, Volume 56, Number 2, 2015, pp. 319-334.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria, «En una población moderna hay que saber andar. Debates en torno a la regulación del tráfico peatonal en Madrid, 1900-1936», *Registros*, Vol. 13 (1) enero-junio, 2017, pp. 166-179.
- OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de la República de Chile*, [años 1925, 1929].
- ROONEY, David, «Keeping pedestrians in their place: Technologies of segregation on the streets of East London», en Mackintosh, Philip G.; Dennis, Richard; y Holdsworth, Deryck W., *Architectures of Hurry Mobilities, Cities and Modernity*. New York: Routledge, 2018, pp. 120-136.
- TRAPEZNIK, Alexander y GEE, Austin, «Accommodating the motor car: Dunedin, New Zealand, 1901-30». *The Journal of Transport History*, vol 38, núm. 2, 2017, pp. 213-231.
- WEBER, Donald, «Safety or Efficiency?: Strategies and Conflicting Interests in Belgian Road-Safety Policy, 1920-1940», *Technology and Culture*, vol. 56, núm. 2, 2015, pp. 394-419.
- WEISS, Albert P. y LAUER, Alvh R., «Psychological principles in automotive driving», *The Ohio State University Studies*, núm. 2, 1931, pp. 3-4.
- WEST, Roscoe L., «The Philosophy of the Accident Problem», *Journal of Educational Sociology*, vol. 20, núm. 2, octubre, 1946, pp. 74-77.

Agradecimientos

El autor quisiera agradecer la lectura y comentarios de Alejandro Crispiani, Claudio Rolle, Graciela Silvestri y Horacio Torrent.

Datos del autor

Tomás Errázuriz es historiador y doctor arquitectura y estudios urbanos. Actualmente es profesor asociado del Campus Creativo la Universidad Andrés Bello, co-director de la Editorial Bifurcaciones y socio de la oficina Reddo Arquitectura. Sus publicaciones indagan sobre las relaciones entre vida cotidiana y entorno construido en espacios domésticos y de movilidad urbana.