

Movilidad urbana y “geometrías de poder”: El tranvía urbano en La Paz a principios del siglo XX

Javier Velasco

University of Oregon

Abstract

The historical development of the electric trolley in La Paz is connected to the process of modernization and urban expansion carried out by the liberal criollo-mestizo elites in the early twentieth century. Archival documentation shows the trolley not only as part of the development of the city's modern transportation system but also as a technology connected to the social development of groups in conflict for the material and symbolic control of urban space. Drawing on Doreen Massey's analysis of "power-geometries," this article argues that the trolley was instrumental in the constitution of social subjectivities shaping people's understanding and experience of public space, and it was also part of a mobility and access policy in which mobility and control of mobility reflected and reinforced power relations.

Keywords

Criollo-mestizo elites, power-geometries, space, trolley, urban mobility, urban modernity

Resumen

La historia del tranvía eléctrico en La Paz está conectada al proceso de modernización y expansión urbana que llevaron a cabo las élites liberales criollo-mestizas a principios del siglo XX. La documentación analizada muestra al tranvía como parte del desarrollo del moderno sistema de transporte de la ciudad, pero también como tecnología vinculada al desarrollo social de grupos en conflicto por el control material y simbólico del espacio urbano. A partir del análisis de Doreen Massey sobre “geometrías de poder”, el artículo postula que el tranvía fue funcional en la constitución de subjetividades sociales definiendo formas de habitar y experimentar el espacio público, y fue parte de una política de movilidad y accesos fundamentada en la idea de que la movilidad y el control de la movilidad reflejan y refuerzan las relaciones sociales de poder.

Palabras clave

Élites criollo-mestizas, espacio, geometrías de poder, modernidad urbana, movilidad urbana, tranvía

En 1935 el gobierno municipal de La Paz emitió una ordenanza prohibiendo el ingreso al tranvía urbano de personas con “bultos” o cargas que, por su volumen o contenido, molesten el viaje de otros pasajeros en los coches de primera clase. En la dinámica cultural de los pueblos andinos la palabra “bulto” tiene un significado cultural específico y se refiere a una “carga” que lleva consigo la persona (generalmente en la espalda) y muy particularmente la mujer indígena de la ciudad, pero también obreros y sirvientes de casas particulares, y que puede contener herramientas de trabajo o alimentos, como carne o verduras. En la ordenanza municipal, la palabra identificaba a sectores vinculados con el trabajo artesanal y de servicio en la ciudad, actividades reservadas a los sectores indígenas y “cholos”¹ y, por tanto, era portadora de un significado racial añadido. Unos días después, y debido a la protesta popular, la ordenanza fue dejada sin efecto bajo la condición de que la

¹ En la estratificada sociedad paceña de la época tanto el indígena como el “cholo” (indígena urbano producto de las dinámicas migratorias campo-ciudad) eran considerados como identidades subalternas. El criollo-mestizo, que se veía a sí mismo como el portador de una mayor pureza racial y más cerca del blanco europeo que del indio andino, estaba arriba de la jerarquía social. El mundo social andino boliviano estaba, y permanece hasta hoy, organizado alrededor de tres grupos étnicamente diferenciados: el indígena, en lo más bajo, y luego, de manera ascendente, el cholo y el criollo-mestizo.

comodidad de los pasajeros en primera clase, criollos y mestizos acomodados, debía ser respetada.

Este acontecimiento anunció la pugna por la participación en el espacio urbano, que iba a ser una de las constantes en la dinámica social de la modernidad boliviana a lo largo del siglo XX. Pero fundamentalmente revela la intrincada relación entre espacio y poder, definiendo la organización desigual del cuerpo social mediante comportamientos y prácticas espacialmente situadas.

En el episodio del tranvía se observa aquello que Doreen Massey denominó *power-geometries* [geometrías de poder]. Esto es, un orden desigual de acceso y participación en la modernidad urbana constituido en la relación de proximidad de los sujetos respecto a los circuitos de flujo y movimiento, que para el caso del tranvía paceño identificó una población dominante (pasajeros con acceso privilegiado al circuito de movilidad inaugurada por el tranvía) sobre otra subordinada (indígenas y “cholos” cuya identidad étnica, de género y de clase determinaba su forma de participación en el espacio público).

El tranvía eléctrico de La Paz (que empezó a funcionar en 1909) fue producto del proceso de modernización y crecimiento de la ciudad iniciado a fines del siglo XIX, cuando La Paz se integró, por medio del ferrocarril, a los flujos comerciales del capitalismo mundial, y se afirmó a principios del XX, después de que la ciudad se convirtiera en la capital política del país. El tranvía significó la posibilidad de reducir las distancias por medio de viajes más rápidos y eficientes reorganizando el espacio urbano, y fue también el instrumento de expansión de la ciudad al integrar nuevos territorios y “sujetos urbanos” en situaciones diferenciadas de derechos y accesos. Este proceso, al que Nadia Guevara ha denominado la etapa de “expansión planificada” de la ciudad (87), acompañó el sueño modernizante y civilizatorio de las élites criollo-mestizas e implicó una combinación de intervenciones urbanas, arquitectura y nuevas tecnologías de transporte y comunicación para dar forma a la ciudad como espacio socialmente diferenciado.

El sistema de tranvías, una de las más importantes innovaciones urbanas de la época, fue la proyección de la mentalidad del sector dominante, que imbuido en ideas de velocidad, desarrollo técnico y darwinismo social, modeló sus deseos y aspiraciones de saberse en el curso correcto del progreso y de control en la planificación y ejecución de la modernidad en marcha.

Como tecnología de transporte y como depositario de un universo de fantasías y aspiraciones culturales, el tranvía organizó la experiencia colectiva

del espacio y tuvo una importancia infraestructural en el desarrollo social y urbano. Esto se observa en la extensa documentación que dejó en su paso por la ciudad (planes de diseño, reglamentos, fotografías y noticias de prensa). Para el caso de La Paz de principios del siglo XX, la documentación analizada muestra al tranvía en conexión con los sectores dominantes de la población y al centro de una pugna por el control material y simbólico del espacio público y de los nuevos circuitos de movilidad urbana, que en otros términos significó la necesidad de control de la movilidad social y la definición de los términos de la modernidad al interior de una urbe en expansión.

Esta lectura se apoya en la creciente importancia que el campo de estudios urbanos ha adquirido en los últimos años en Bolivia para explicar la relación entre dinámicas espaciales y procesos sociales. Mucha de la bibliografía del campo es citada en esta escritura, al mismo tiempo que el acercamiento interdisciplinario que permite el tema hace posible nuevas exploraciones, como las referidas al impacto de las nuevas tecnologías de transporte en la consolidación de hábitos y prácticas sociales sustentando formas desiguales de habitar y experimentar el espacio público.

I. La Paz a comienzos de siglo. El tranvía en el desarrollo de la modernidad urbana

Ubicada al pie de una meseta altioplánica, La Paz parece construida al interior de un gran hueco, lo que produce una sensación de encierro a 3600 metros sobre el nivel del mar. En ese entorno geográfico, La Paz se desarrolló como un pujante espacio urbano sobre la base del comercio colonial y su vínculo económico con el distrito minero de Potosí y el sur peruano principalmente. En las últimas décadas del siglo XIX, la ciudad se conectó al flujo comercial del mercado mundial por medio de la apertura de nuevas rutas y la llegada del ferrocarril, lo cual posibilitó la entrada y salida de productos conectando la ciudad con los puertos peruanos y chilenos, y fue fundamental para colocar a La Paz “entre las capitales progresistas de América” (Sanjinés 33).² Este

² En los últimos años se han producido varios estudios referidos al desarrollo histórico de los circuitos y tecnologías de transporte como elementos en el desarrollo de la modernidad boliviana. Para el caso del ferrocarril en el periodo de entresiglos, se puede revisar el trabajo de 2021 de De Marchi, Machicado y Morales, “Transporte, pasajeros y vías. Aproximaciones a la historia de la integración boliviana”; y el artículo de Manuel Contreras, “El desarrollo del transporte en Bolivia, una aproximación al impacto económico y social de los ferrocarriles y carreteras 1900-2015”.

proceso, sin embargo, llegó con retraso a Bolivia si se mira comparativamente el desarrollo regional. El ferrocarril ya se había consolidado como motor de la modernidad comercial y urbana en países como Perú, Argentina y México para la segunda mitad del siglo XIX. La falta de accesos seguros y eficientes al comercio y la importación costera fue un punto desfavorable para Bolivia desde su nacimiento republicano, pero como afirma Ferrufino en su relación sobre el desarrollo de la industria en el país, una vez abiertos los circuitos del ferrocarril, su llegada “equivaldría a lo que en los tiempos modernos significó la globalización” (279), y un acelerado proceso de modernización se puso en marcha. El contexto histórico y político ayuda a explicar el proceso, y es fundamental para entender el desarrollo de La Paz como centro de la modernidad en marcha a principios de siglo XX.

En 1899 un conflicto armado que enfrentó a los grupos dominantes del sur y el norte del país, conocido como la “Guerra Federal”,³ concluyó con el traslado de la sede de gobierno de Sucre a La Paz y con la consolidación de la dominación política de la élite criollo-mestiza paceña. El nuevo sector dominante, compuesto por terratenientes y comerciantes que combinaron sus intereses entre la minería del estaño, la extracción de la goma elástica y la producción de coca en haciendas rurales, construyó su dominio en una sociedad fuertemente desigual.

Para comienzos del siglo XX, según el censo de 1909, la población de la ciudad ascendía a 76.559 habitantes, de los que el 95% habitaba la región urbana y 5% se situaba en la delimitación rural de aquel entonces (Arze y Barragán 30). Para el mismo año y según el citado censo, la composición de la población en la ciudad era de 30% de indígenas, 38% de blancos y 28% de mestizos y cholos (32). Producto de la larga experiencia colonial que tuvo a europeos e indígenas habitando un espacio compartido, en las sociedades andinas no es posible establecer el color de piel como marcador definitivo para establecer la diferenciación entre grupos. Por ello, el argumento de diferenciación vino de normas, prácticas sociales y discursos científicos que los grupos dominantes defendieron como prueba de su superioridad y conexión con el mundo de la civilización occidental.

³ También conocida como “Revolución Federal”, este conflicto fue una guerra civil que inició en diciembre de 1898 y duró hasta abril de 1899. Enfrentó fundamentalmente a los grupos dominantes de Sucre y La Paz, hasta entonces las ciudades más prósperas del país. El resultado fue la victoria paceña, lograda con el respaldo de los indígenas del altiplano y el traslado de la sede del poder político de Sucre a La Paz. Sobre los factores que propiciaron este conflicto consultar Rodríguez 47.

Este era el cuadro social sobre el cual el proyecto modernizador y civilizatorio de las nuevas élites liberales fue levantado, y que llevó a cabo la expansión del espacio urbano sobre los antiguos territorios indígenas y comunitarios ubicados fuera de los límites de la ciudad. Este proceso expansivo de la ciudad, que comenzó en el siglo XIX, significó la reorganización del espacio urbano por medio de la inclusión de tierras que fueron propiedad de las comunidades indígenas desde antes de la República. Al ser integradas a la composición administrativa de la urbe, las comunidades indígenas quedaron desposeídas de sus tierras, que pasaron a formar parte de las haciendas urbanas en control de propietarios “blancos”. Privadas de su medio de subsistencia, las comunidades fueron obligadas a integrar individualmente a sus miembros en la economía artesanal y de servicios de la ciudad. Los nuevos indios urbanos fueron integrados al sistema de valores del mundo criollo, que les impuso formas de comportamiento de acuerdo a mandatos higienistas y normas de vestimenta que funcionaron como dispositivos de homogenización y control social.

La época del maquinismo, inaugurada por el ferrocarril que conectó ciudad y campo, pero sobre todo con la llegada del tranvía eléctrico a la ciudad, fue fundamental en este proceso expansivo y de domesticación urbana del campo. Como afirma el estudio de Nadia Guevara, desde la época colonial la ciudad funcionó como artefacto de afirmación de la superioridad política y cultural “blanca”, y fue el instrumento de consolidación y expansión del discurso civilizatorio de la corona. El nacimiento y desarrollo de la ciudad de La Paz, como es el caso de las ciudades latinoamericanas en general, siguió este proceso, y fue el punto operativo desde donde la expansión colonial fue planificada, al mismo tiempo que fue la demarcación o frontera espacial respecto al mundo indígena, desconocido y no civilizado (Guevara 33).

Si bien la relación de dependencia entre los mundos español-criollo e indígena fue fuerte y fluida en la ciudad colonial, La Paz se edificó originalmente como espacio de separación y límite entre lo que se definió como la “ciudad” española, y aquello que habitaba fuera, el espacio indígena concebido como “barrios indios” y sometidos a jurisdicciones administrativas subordinadas y dependientes.

El levantamiento de Tupac Katari en 1781, que significó el reclamo de autonomía de la población indígena sometida a una normalizada servidumbre, significó un momento de reconstitución de la ciudad colonial como práctica defensiva criolla frente al mundo indígena. Luego de la experiencia del cerco la ciudad se fortificó, se levantaron murallas defensivas y puertas sobre los

puentes que la conectaban con el espacio de “extramuros”. De este modo, el discurso sobre la “peligrosidad” indígena y la barbarie del mundo rural se actualizó espacialmente en la forma en que la ciudad devino el elemento de definición de un “adentro” urbano, controlado, estable y orgánico, y un “afuera” difuso, amenazante e incivilizado (Guevara 51).

Más de un siglo después, y lograda la república, los acontecimientos sucedidos en la Guerra Federal, que habían revivido el temor “blanco” frente a la amenaza indígena, justificaron el proceso expansivo de la urbe que, de la mano del proyecto modernizador criollo, significó la inserción e integración forzada de los territorios y sujetos no urbanos dentro de la nueva hegemonía urbana. Es decir, la ciudad se abrió para neutralizar la amenaza de la otredad, en un proceso impulsado por el miedo criollo hacia la barbarie indígena, y que resultó funcional a las demandas del comercio y la economía latifundista en marcha. De esta forma, la ciudad creció sobre antiguas tierras de comunidad ubicadas alrededor de las parroquias indígenas: San Pedro, Santa Bárbara y San Sebastián, incorporando mano de obra barata y trabajadores para el crecimiento económico de la ciudad.

Como una de las nuevas infraestructuras de urbanización del espacio que la ciudad puso en funcionamiento en aquellos años, el tranvía eléctrico urbano fue uno de los instrumentos de esta nueva organización espacial, permitiendo la superación de antiguas barreras territoriales, expandiendo el espacio urbano y fortaleciendo el avance de la ciudad más allá de sus antiguos márgenes. Hasta entonces, y en un mecanismo que no desapareció inmediatamente, la forma de transporte de mercaderías y pasajeros que conectaba la ciudad con otros distritos urbanos y rurales se hacía a tracción animal.

En julio de 1909, como parte de los festejos conmemorativos del centenario de la revolución de independencia, y junto a otras obras de acondicionamiento urbano que el municipio había preparado al efecto, el tranvía eléctrico recorrió las calles de la ciudad por primera vez. Como lo afirma la prensa de la época, el evento fue toda una fiesta a la que acudieron personalidades de la ciudad, políticos, plenipotenciarios extranjeros e invitados especiales. Los tranvías estaban listos para ser operados por motoristas bien uniformados: terno negro, gorra de visera, camisa blanca y corbata negra (Brockmann 80). Las autoridades de gobierno e invitados abordaron los coches recién llegados e hicieron el primer viaje en la ruta que conectaba la región de Challapampa, en el noreste de la ciudad y barrio obrero en formación, con la zona de San Jorge, barrio de haciendas y residencias criollas ubicado al sur. El tranvía comenzó operando desde esa ruta troncal, pero amplió su recorrido

hasta lograr 5 rutas que conectaban los sectores más alejados de la urbe, con 45 coches operando en circuitos muy concurridos. El servicio de tranvías funcionó hasta 1950, año en que fue interrumpido por problemas en la administración y por la competencia de alternativas más convenientes (buses y automóviles de renta).

El tranvía fue producto del proceso de desarrollo urbano asociado a la expansión económica y comercial que se dio en los primeros años del siglo XX en la ciudad y replica, en la experiencia andina, el proceso que Harvey, refiriéndose a la transformación en la percepción del tiempo y espacio que causó la modernidad capitalista en Europa, identificó como *time-space compression* (267) [compresión del espacio-tiempo]. Harvey se refiere al proceso de desarrollo industrial que generó una revolución de tal magnitud que obligó a modificar las representaciones objetivas del tiempo y el espacio. Como producto de los nuevos avances tecnológicos, los mecanismos de conectividad mundial y el desarrollo mercantil-capitalista del siglo XIX, se produce la aceleración de los procesos económicos a escala mundial y, debido a ello, la aceleración de la vida social en general. El resultado en la sensibilidad espacial urbana fue la de un espacio comprimido. El espacio se relativiza en función de las nuevas tecnologías de conexión y transporte que permiten la superación de las antiguas fronteras físicas y viajes más rápidos, y se convierte en parte de una estrategia dirigida a racionalizar la vida social en configuraciones ordenadas, jerarquizadas y eficientes.

Sin embargo, como afirma Doreen Massey, la experiencia de compresión del espacio y de acceso a los nuevos circuitos de movilidad fue variable de acuerdo a qué tipo de población o individuos participaron, intervinieron o controlaron estos flujos de movimiento:

it is not merely the issue of who moves and who doesn't, although that is an important element of it, it is also about the power in relation to the flows and the movement. (151)

[no es solo el tema de quién se mueve y quién no, aunque ese es un elemento importante, también se trata de una cuestión de poder en relación con los flujos y el movimiento].⁴

Es decir, no es solo el proceso de movilidad que las nuevas tecnologías y procesos en marcha posibilitaron, sino fundamentalmente la relación de

⁴ Las traducciones de textos originalmente publicados en inglés pertenecen a las editoras.

cercanía, control o participación diferenciada entre grupos respecto a estos canales de movilidad. Massey se refiere a esta dinámica como *power-geometry of time-space compression* [geometrías de poder de la compresión del tiempo-espacio]. Para Massey, hay una “geometría”, una distancia relacional entre participantes respecto a un elemento definidor de la nueva dinámica espacial, determinante de la forma en que el espacio es percibido y experimentado. La mayor cercanía de unos respecto a estos canales de movimiento y movilidad implica la exclusión de otros, y de allí surge la crítica de Massey a Harvey sobre la experiencia de la modernidad como dependiente de la manera siempre desigual en que “people are inserted within time-space compression” (152) [la gente está insertada en la compresión del tiempo-espacio].

Diversos factores, como clase, raza, sexo, etc., o una combinación de estos, determinan estas distancias relacionales. En una sociedad como la paceña de principios de siglo XX, donde diferencias étnicas, económicas y de género están integradas en una dinámica social heredada de la colonia, las élites criollo-mestizas asociaron su identidad económica, étnica y cultural al uso efectivo de la calle y los sistemas de movilidad modernos. De esta forma, el espacio urbano y las tecnologías de transporte y circulación pueden ser vistas como parte de una política de movilidad y accesos fundamentada en la idea de que la movilidad y el control de la movilidad reflejan y refuerzan las relaciones de poder.

Para el caso de La Paz, la transformación objetiva del espacio vino de la mano de una nueva comprensión de la ciudad como proyección de la identidad progresista de la élite criollo-mestiza, que se consideraba como única intérprete de la modernidad en marcha. En este sentido, el tranvía fue funcional al momento de instruir formas de distinción y comportamiento entre grupos en normas, comportamientos y discursos relacionados al uso colectivo del espacio como práctica social. Es el caso de reglamentos y regulaciones administrativas que fueron redactadas por miembros de la élite criollo-mestiza gobernante y que circularon en publicaciones periódicas de la época. Para 1910, poco después del comienzo de operaciones, el municipio paceño aprobó una normativa reglamentando el uso de los tranvías que fue publicada por el periódico *El Comercio* de Bolivia:

El Honorable Consejo Municipal aprobó un reglamento de uso de tranvía de pasajeros que determinó su funcionamiento en primera y segunda clase, con un horario de 7 de la mañana hasta las 9 de la noche, paradas, prescripciones higiénicas, y pasajes de 10 centavos

en segunda clase y 20 centavos en primera. Sin embargo, para la inauguración del tranvía a Obrajes se estableció otra tarifa: carros mixtos cada media hora, el pasaje 30 centavos en primera y 15 en segunda. (*Historia del Transporte Público*, 37)

Estas normas, aprobadas por la instancia administrativa de la ciudad y replicadas en varios periódicos de la época, tuvieron el impacto de producir hábitos sociales de comportamiento directamente asociados con una visión diferenciada y delimitada del espacio público en función de actividad y marcadores raciales principalmente.

El caso de los coches de primera y segunda para una población categorizada en razón de acceso económico es el ejemplo más evidente, pero sin duda no el único. El reglamento de 1909 estipulaba también la prohibición de ingresar al tranvía con animales, bultos y objetos que despidan mal olor (Reglamento de Tranvías Art. 26). Se debe analizar las implicaciones sociales y culturales de una prohibición de este tipo, que parecería una medida “normal” en el caso del transporte público. La fuerte composición indígena de La Paz hizo de ella una ciudad en la que la modernidad tuvo que convivir con formas más tradicionales de uso del espacio público y que tenían que ver con las nuevas modalidades de ocupación que la expansión urbana significó para los grupos indígenas ciudadanos. Tradicionalmente, el “bulto”, o *q’ipi* en aymara, es la maleta de viaje del aymara, un fardo o carga amarrada a la espalda que acompaña al varón y la mujer indígenas en sus desplazamientos locales y regionales (Fernández Juárez 276). Indígenas de hacienda y cholos al servicio de blancos adaptaron el uso tradicional del *q’ipi* para la realización de sus nuevas funciones y ocupaciones en la ciudad como sirvientes, empleados en casas particulares, obreros y artesanos a cuenta propia. El ejemplo más evidente es el de mujeres indígenas y cholos que trabajaban como cocineras en casas criollas y que hacían sus compras en los mercados transportando los productos en bultos o *q’ipis*. Así, al prohibir el transporte de “bultos”, como ocurrió muchos años después en el incidente de 1935, el reglamento establece una pauta cultural de comportamiento que discrimina los mecanismos de movilidad indígena al interior del espacio urbano moderno en formación. Algo similar ocurre con la prohibición de “objetos que despidan mal olor”. En la práctica de aquellos años, esta prohibición estuvo directamente dirigida hacia personal de servicio indígena y cholos que transportaban carne de los mercados a casas criollas o a sus propios hogares, práctica que no entraba dentro de las responsabilidades de criollos y mestizos adinerados, quienes condenaban estas prácticas “premodernas” y consideraban de mal gusto tal espectáculo al interior del tranvía, símbolo de modernidad y refinamiento.

De esta forma el tranvía, en su origen, adquiere utilidad añadida como práctica pedagógica, una forma de instrucción social y de exclusión étnica funcionando al interior de un aparentemente neutro artefacto de movilidad urbana. El uso social del tranvía materializó la división del espacio urbano en razón de acceso económico, oficios e identidad, todo ello correlato de la separación racial de la población que existió en la región desde el periodo colonial. Como señalan los testimonios incluidos en *la Historia del Transporte Público* que publicó el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en 2014:

Había dos tipos de carros, los que únicamente eran primera y segunda clase y los que reunían los compartimentos de primera y segunda clase en un solo coche. La primera clase estaba reservada para la clase pudiente mientras en la segunda viajaban, entre otros, cholos que van al mercado y obreros que regresan de su trabajo. Era un solo coche, primera y segunda. La primera era con asientos de estera, para la gente que pagaba mejor, la gente “chic” que viajaba ahí bien sentada. Y la plebe, las cholos, el pueblo iba pues en segunda, era más barato. Tenía una división. (Testimonio de Alfredo Álvarez Portillo, 54)

El pasaje de primera clase, destinado a gente “pudiente”, es decir de mayores recursos y por ende más “blanca”, que viajaba en asientos especiales, se diferenciaba de la entrada de segunda clase, con asientos de madera y destinados a gente de menores recursos, léase indígenas y cholos: “Lo más notorio de los tranvías era pues que había discriminación porque la parte de adelante, o sea más elegante, supuestamente más pulcra, pertenecía a la ciudadanía, ¿no?, a la gente blanca” (Testimonio de Jaime Torres, 55). De esta manera el tranvía fue reforzando hábitos sociales que naturalizaban el espacio como marcador de diferencia y jerarquías; es decir, funcionó como aparato pedagógico instruyendo formas de participación y ejercicio ciudadano: “[los campesinos, indios] entraban ahí donde entraba el pueblo. Pero al otro lado entraban puro gente pudiente pues [...], nosotros mismos nos alejábamos. Claro, porque teníamos ese complejo. Decíamos, estos son ricos, además como costaba un poco más, entonces la diferencia del pasaje era” (Testimonio de “Germán”, 54).

Y esto también produjo disputas y desacuerdos en el tiempo. En mayo de 1935, en el momento en que el tranvía había desarrollado todas sus rutas urbanas y había puesto en circulación la mayor cantidad de coches que alcanzaría el servicio, en la sección editorial urbana del periódico *La Razón* un comentarista expone las razones del mal funcionamiento del tranvía y propone algunas soluciones:

1) El tráfico de los tranvías podría mejorarse notablemente, estableciendo los tranvías actuales sólo como primera clase, y agregándole un carro acoplado como de segunda clase. [...]. De esta manera, el pasajero de primera viaja más cómodo, como que tiene derecho a ello, desde que paga más, y se evitaría las molestias que voy a mencionar. 2) Si esta idea de pronto no pudiera ponerse en práctica, podría sustituirse por esta otra. Que la sección de 1ra y 2da clase de los tranvías fuese completamente independiente. Actualmente hay tranvías que tienen dos entradas, una por la parte de primera y otra por la parte de segunda. Pero se ve constantemente que todas las mujeres del pueblo, especialmente las que van a hacer sus compras al mercado y llevan grandes canastos con verduras y carne, aún sangrando, en vez de subir y bajar por la entrada o puerta de 2da lo hacen por la de 1ra, produciendo como es habitual una gran molestia a los pasajeros, especialmente a las señoras, pues con los canastos rozan sus vestidos [...]. Además, la comunicación entre 1ra y 2da clase podría interceptarse con una rejilla, para que no hubiera paso libre. (“Sobre asuntos de tráfico” 6)

Esta propuesta, que tenía como fondo la utilización del tranvía como dispositivo de separación entre grupos, fue discutida y hecha ordenanza municipal en 2 de junio de 1935, según informa un nuevo comunicado de *La Razón*. El efecto social que tuvo esta norma, como se describe en Andrey Schelchkov y Pablo Stefanoni (38), y en Ana Cecilia Wadsworth e Ineke Dibbits (66-70), fue la de repudio por parte del sector de mujeres cholas, trabajadoras domésticas y de mercados de la ciudad. Estas mujeres se organizaron y pidieron audiencia con el presidente del Concejo Municipal quien, debido a la presión popular, tuvo que retroceder y anular la nueva disposición.

Pero más allá de la victoria coyuntural, estos eventos dan una idea del espacio público como campo en disputa, en el que el control de acceso y utilización de la nueva tecnología de movilidad significó también la necesidad de control de los mecanismos de movilidad social de grupos no “blancos” que desde fines del siglo XIX habían ido adquiriendo mayor poder e influencia al interior del espacio urbano en expansión.

II. Fotografía y tranvía: El criollo como sujeto de la modernidad en marcha

El registro fotográfico de la época ayuda a entender la forma cómo los grupos criollos percibían su propia presencia en el espacio público, y cómo la nueva tecnología de transporte funcionó como instrumento de afirmación simbólica para los grupos dominantes por la proximidad con la modernidad occidental y el universo de fantasías culturales que representaba.

Desde principios de siglo, los fotógrafos en Bolivia fueron fundamentales para documentar la transformación física de las ciudades. Entre los motivos más visitados estuvo el cambio urbano conectado a la llegada y el funcionamiento de nuevas tecnologías. Ubicadas en archivos dispersos, existen imágenes que dan cuenta de la llegada del primer ferrocarril a La Paz, o de los años iniciales de funcionamiento del tranvía. A este grupo pertenecen las imágenes 1 y 2. La primera, de autoría desconocida; y la segunda, una imagen de archivo del fotógrafo J.N. Piérola. Ambas son registros de los primeros años de funcionamiento del tranvía en la ciudad y representaciones del tranvía como elemento de la modernidad urbana al servicio de los grupos dominantes de la ciudad. Incluso los títulos de las imágenes, recuperados de sus archivos originales (“Dama subiendo al tranvía” y “Elegante pasajero”), son muestra de que las nuevas tecnologías de transporte urbano funcionaron como signo añadido de estatus y modernidad en la visión con que las élites criollo-mestizas configuraron el espacio público urbano como el lugar de su actuación.



Imagen 1: Dama subiendo al tranvía en la calle Comercio, 1910
Autor desconocido
Fuente: Archivo David Pérez Hidalgo



Imagen 2: Elegante pasajero, 1915

J.N. Piérola

Fuente: Archivo David Pérez Hidalgo

Uno de los archivos más amplios en temas de desarrollo histórico de la ciudad es el famoso archivo Cordero. Como un buen observador de su tiempo, Julio Cordero distribuyó la producción de sus imágenes entre los varios motivos políticos y culturales que hacían de la ciudad de comienzos del siglo XX un espacio a ser representado. El tranvía es recurrente en las fotografías de Cordero. La fotografía más conocida de esta colección es la que se muestra en la imagen 3: “Paseo de la elite”. Esta imagen muestra a un grupo de la élite criollo-mestiza paceña en la Alameda, una de las avenidas principales de la ciudad de aquellos años y lugar de paseo y ocio de los grupos dominantes. Un grupo de personas elegantemente vestidas ocupan el primer plano de la imagen, mientras que en uno de los costados, al lado de la pared, un par de figuras mestizas vestidas sin elegancia alguna parecen dar paso a quienes tienen derecho prioritario en las avenidas de la ciudad. Como telón de fondo, el tranvía que hacía el recorrido Challapampa-San Jorge se muestra como signo urbano de modernidad, cuya presencia los grupos dominantes asociaban a formas de distinción social. Este será el tono de las imágenes del tranvía en la época.



**Imagen 3: Paseo de la elite, sin fecha
Julio Cordero**

**Fuente: Archivo Tambo Quirquincho
Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP)**

Hugo José Suárez elabora un análisis del Archivo Cordero en el que pone a consideración la multiplicidad de eventos y sujetos retratados por el fotógrafo como muestra del proceso de construcción social de la nación boliviana. Suárez identifica cuatro grupos jerárquicamente organizados que aparecen en el Archivo de Cordero: la élite criollo-mestiza, los cholos, los indios y los marginales (principalmente presos y criminales), cada uno con

marcadores diferenciados para distinguirse de los otros. Significativamente, Suárez anota que en las fotografías que representan a los grupos dominantes, la élite utiliza la calle como ambiente de aparición:

Es la calle donde se posesiona y legitima, sea en actos oficiales o en inocentes paseos donde despliega su elegancia. Los objetos connotativos son paraguas, vestidos, sombreros, bastones y otros que marcan la distinción con el pueblo. Sus poses, sea en retrato o “naturales”, muestran clara superioridad frente al mundo que los rodea, seguridad en el ejercicio de sus funciones. Su función social está en la dirección de la modernidad. (116)

A diferencia de la élite, los escenarios de aparición del cholo son los patios interiores de las casas o eventos festivos en el campo, fuera del límite de la ciudad. El caso del indio es mucho más marginal, de poco interés en las fotos de Cordero: “Aparece muy poco en la calle, y si lo hace es masa, parte del paisaje o absolutamente marginal del contexto de la imagen” (Suárez 117).

Lo que sugiere este análisis es que, fuera de la preferencia personal de Cordero por retratar a grupos diversos en determinados escenarios, el mercado fotográfico que funcionaba por encargos está fuertemente relacionado con una sensibilidad espacial de apariciones y visibilidades sociales. Es decir, existieron marcadores de identidad asociados con cada grupo, y la calle fue el de las élites criollo-mestizas. En el mercado fotográfico que representaba a las élites vinculadas a las infraestructuras de movilidad, sean la calle o el tranvía, emerge un imaginario que asociaba su presencia a la del espacio público y afirmaba su identidad como proyección ideal del movimiento del progreso. Si el paraguas y el sombrero son signos de distinción social, síntoma de una dinámica de antiguo régimen, al vincular su presencia pública en conexión directa con los nuevos circuitos y artefactos de movilidad, las élites se ponían al centro del proceso de comprensión espacial de la modernidad, es decir, al centro de la experiencia de transformación de la ciudad y en control del ritmo en que estas transformaciones ocurrían.

Pero la distribución de participaciones que se da en el uso social del tranvía y los circuitos espaciales en que cada grupo representaba simbólicamente su presencia en la ciudad tiene que ver también con el control de los mecanismos de movilidad social operando en la época. El paso del siglo XIX al XX evidenció la influencia económica y política que grupos “no-blancos” iban ganando en el escenario paceño. Este fenómeno fue principalmente producto de la capacidad de sectores cholos para manejar códigos culturales del mundo indígena y criollo, factor que posibilitó la realización de negocios

provechosos que significaron influencia ganada para los cholos y motivo de alarma para la élite.⁵ Así, el control de la movilidad social también venía de la mano de mantener el monopolio simbólico en la representación y ejercicio del espacio público como lugar de actuación de las élites.

III. La *Brill Magazine*: la circulación transnacional de fantasías de modernidad

El servicio público de tranvías estuvo desde un principio encargado a una compañía extranjera, la Bolivian Rubber & General Enterprise Limited, que funcionó con capitales e intervención francesa, la Casa Bardon de París (Lázaro 120). La compañía, que había llegado al país para intervenir en el negocio de la goma del Acre boliviano a fines del siglo XIX, se quedó en Bolivia desarrollando actividades en el área de provisión de energía eléctrica. Poco a poco fue ampliando su rango de acción y terminó a cargo del servicio de tranvías y de teléfonos en el área urbana de La Paz.

La inauguración del tranvía urbano fue bien recibida y celebrada por la prensa local, pero es de notar que una de las primeras publicaciones que divulgó su implementación, diseño y funcionamiento, perteneció a la *Brill Magazine*, revista publicada por la J.G. Brill Company, institución fundada en 1868 con sede en Philadelphia, que en su momento fue la mayor productora de coches de trenes, tranvías y buses interurbanos en los Estados Unidos. La Bolivian Rubber ordenó a la Brill la fabricación de los primeros coches que llegaron a la inauguración del tranvía en julio de 1909 (Morrison).

La *Brill Magazine* fue una publicación mensual que apareció en 1907 y contenía fundamentalmente información sobre transporte intraurbano en Estados Unidos y Europa. Su finalidad era publicitar los avances en tecnología y diseño de coches producidos por la J.G. Brill Company y otras compañías en

⁵ Si bien cholos e indígenas tradicionalmente ocuparon un lugar subordinado en la vida oficial del país, hacia fines del XIX el rechazo criollo-mestizo hacia ellos adquirió componentes ideológicos y resultó en acciones y medidas institucionales más agresivas. La probada capacidad comercial de los grupos cholos, el temor a la organización y levantamiento indígena que surgió en la Guerra Federal, sumados a corrientes de pensamiento venidas de Europa que abrazaban el darwinismo social o la sensibilidad decadentista en las artes, fueron algunos de los elementos que explican el nuevo escenario político y social. En una época en que la población criollo-mestiza ve amenazada su hegemonía económica, política y cultural, la tendencia dominante fue mantener a las poblaciones subalternas fijas al interior de espacios de actividad controlados y, en lo posible, fuera de los límites materiales y simbólicos de la modernidad urbana.

el rubro. La noticia sobre los coches construidos para Bolivia apareció en la edición del 15 de mayo de 1909, en el número que en la portada tenía la imagen de las calles Baltimore y Calvert, en Baltimore (Imagen 4), e incluía notas sobre trenes producidos para operar en Chicago y la novedad de los *convertible Pay-As-You-Enter cars* para la ciudad de Nueva York, “the most interesting types of cars for city service which has ever been built” [los tipos de carros más interesantes para el servicio de la ciudad que jamás se hayan construido” (104).

En la misma edición de 1909, la revista hace referencia a los ocho carros de dimensiones similares que se encargaron para la inauguración del servicio. Se menciona que tres iban a ser destinados al servicio de “primera clase”, tres al de “segunda clase”, y que dos son una combinación de primera y segunda clase. Luego de esta referencia, la nota ofrece una extensa descripción sobre las cualidades de diseño, armado y presentación de los coches:

The first-class cars have cherry interior finish, with three-ply birch veneer ceilings and longitudinal rattan covered seats which will accommodate 24 persons. The second-class cars have white ash interior and the ceiling is finished with the alternate ash and cherry roof boards showing. The seats and backs are of ash slats. In the first-class cars printed duck curtains are used, and in the second-class cars, ash blinds with maple slats. [...] The following dimensions apply to all of the cars: Length of car body over end panel at sill, 18'; length over platforms, 26"; width of car at sill, including panels, 6'3"; width of car body over posts above belt rail, 7'6". The special equipment includes Brill channel iron gates, Brill portable vestibule, angle iron bumpers, ratchet brake handles, Brill Hovey draw bars, Dumpit sand boxes, Dedenda gongs and Retriever signal bells. (116-117)

[Los coches de primera clase tienen un acabado interior de madera de cerezo, con techos de chapa de abedul de tres capas y asientos longitudinales cubiertos de mimbre que acomodarán 24 personas. Los vagones de segunda clase tienen un interior de madera de fresno blanco y el techo un acabado que muestra las tablas alternas del techo de fresno y cerezo. Los asientos y respaldos son de listones de fresno. En los vagones de primera clase se utilizan cortinas de lona de pato, y en los vagones de segunda clase, persianas de fresno con listones de arce. [...] Las siguientes dimensiones se aplican a todos los vagones: Longitud del carro sobre el panel del extremo en el umbral, 18'; longitud sobre plataformas, 26"; ancho de la cabina en el umbral, incluidos los paneles, 6'3"; ancho de la carrocería sobre los postes por encima del riel del cinturón, 7'6". El equipo especial incluye puertas de hierro de canal Brill, vestíbulo portátil Brill, parachoques de hierro angular, manijas de freno de trinquete, barras de tiro Brill Hovey, cajas de arena Dumpit, gongs Dedenda y campanas de señales Retriever]

La existencia de coches de primera y de segunda con distintas características y amenidades de acuerdo a la población que accede a ellos, es signo de una visión de progreso e innovación tecnológica en la que la técnica está asociada a un modelo particular de ordenamiento del espacio social. Fundamentalmente, la descripción subraya la importancia del “know-how” importado, la técnica al servicio de la funcionalidad y el diseño para una realidad dependiente y receptora de este conocimiento como la boliviana.

La idea de que el progreso llega mediante la difusión de productos industriales destinados a áreas atrasadas del mundo premoderno es síntoma del neocolonialismo cultural y de la dependencia de Bolivia y de sus élites al capital internacional. Como afirma Rodolfo Stavenhagen en su texto de 1965 sobre las “Siete tesis equivocadas sobre América Latina”, la comprensión de que los centros de la modernidad mundial son resultado de la expansión de atributos modernistas al interior de la sociedad (tecnología, *know-how*, el espíritu capitalista y el capital mismo) que deben irradiarse hacia las periferias desde los países desarrollados, es una versión neocolonial de la historia (153), al mismo tiempo que señal de la subjetividad colonial de las élites locales latinoamericanas de principios de siglo.

Al referirse a La Paz, la revista hacía una descripción geográfica de la ciudad, con la elevación de sus calles y sus principales circuitos urbanos. Refiriéndose al tipo de población que habitaba la ciudad, decía que “The population of La Paz is 60,000, of which 14,000 are white persons and the balance Indians and mixtures” (“Brill cars for the capital of Bolivia” 113) [La población de La Paz es de 60.000 habitantes, de los cuales 14.000 son blancos y el resto indios y mezclas]. El énfasis sobre la población supuestamente “blanca” y la subordinación que se da a la población en verdad mayoritaria de la ciudad, compuesta por “indios” y “mezclas”, es indicativa del grupo social al que se identificaba con la nueva tecnología de transporte. El énfasis descriptivo y visual sobre la composición social de la ciudad contrasta, a la vez que resalta, el valor y el impacto de los coches de tranvía con destino a Bolivia. La Imagen 5 es una fotografía de la parte lateral de la antigua plaza de San Francisco, uno de los lugares más populares de la ciudad precisamente por su cercanía a la Iglesia de San Francisco, que durante la colonia se ubicaba en los extramuros de la ciudad, en las denominadas “parroquias de indios”. La imagen llama la atención porque no se refiere al centro urbano moderno de la ciudad, sino a uno de los espacios con mayor presencia india y chola. La imagen es similar a las postales y descripciones de viajeros y exploradores extranjeros del siglo XIX y de principios del XX, resaltando el cuadro exotista de un país desconocido para la civilización occidental.

La nota es tal vez el único documento abierto al público que da una descripción detallada del tipo de carros que la Brill producía para Bolivia en asociación con la W.R.Grace & Co. Habla de la forma en que estos coches iban a ser embarcados desde la costa este de los EE.UU., via Mollendo, en el Perú, hasta su destino final en La Paz. Aún más, la revista provee un plano temprano de la ruta de la primera línea que se inauguró en 1909, que conectaba al tranvía urbano con la línea de trenes que, desde fuera de la ciudad, salía hacia el Perú.



Imagen 4: Portada de *la Brill's Magazine*, 15 de mayo de 1909

Fuente: HathiTrust Digital Library



Imagen 5: Toma lateral de la Plaza San Francisco

Brill's Magazine, Mayo de 1909

Fuente: HathiTrust Digital Library

De este modo, en el contraste entre el exótico paisaje urbano y el circuito transnacional que sigue el tranvía hasta su arribo a la ciudad, junto a la proyección internacional que posibilitaría, la nota de la Brill presenta la nueva tecnología de transporte como un artefacto civilizatorio para una realidad como la boliviana. La revista muestra fundamentalmente cómo el tranvía, en cuanto tecnología, estuvo directamente conectado a un circuito económico internacional, y esto es fundamental para entenderlo como parte de una red

transnacional de circulación de fantasías culturales modelando la mentalidad neocolonial de las élites. La técnica llevó a cabo un papel fundamental como instrumento de progreso, pero también sirvió para afirmar una proximidad imaginaria de las élites al modelo civilizador de las grandes ciudades. De esta forma, las élites bolivianas reforzaron imaginariamente su posición local dominante, y el tranvía fue uno de los símbolos de esta fantasía de superioridad cultural y racionalización del espacio social como forma de distinción entre grupos.

Como parte fundamental del proceso de modernización urbana, el tranvía fue instrumental para entender no solo los nuevos circuitos de movilidad que se fueron generando, sino también el espacio público como objeto de lucha política en la que la élite criollo-mestiza quiso afirmar material y simbólicamente su centralidad. El tranvía fue lugar de producción de pautas de comportamiento diferenciadas según marcadores étnicos y raciales, y significó el vínculo imaginario de las elites con los grandes circuitos cosmopolitas por medio del control del espacio y de los circuitos de movilidad que posibilitó la nueva tecnología. En este sentido, si bien la ciudad se expandió y el ritmo de vida se aceleró conforme la modernidad llegaba, esta experiencia no fue uniforme para todos. Al funcionar como instrumento de asignación de espacios de participación, el tranvía fue parte del proceso por el cual la población urbana fue insertada en la ciudad y ubicada diferenciadamente dentro del proceso de "compresión del espacio-tiempo" de la modernidad. La historia del tranvía muestra cómo el espacio y el control de la movilidad urbana son elementos esenciales al considerar las dinámicas sociales de producción y ejercicio del poder entre grupos durante las primeras décadas del siglo XX.

Bibliografía Citada

- ARZE, Silvia y Rossana Barragán. 1988. *El Centro Urbano durante los Siglos XIX y XX*. Alcaldía Municipal de La Paz.
- BRILL MAGAZINE. 1925. "New Cars for La Paz, Bolivia". August. 310-312. [<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015013470276&view=1up&seq=356&skin=2021>] página descargada el 20 de septiembre, 2022.
- . 1909. "Brill Cars for the Capital of Bolivia". 15 May. 110-117. Hathi Trust. [<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015013470185&view=1up&seq=1&skin=2021>] página descargada el 29 de septiembre, 2022.

- BROCKMANN, Robert. 2009. "Tus calles. ¡Ay Rebelde La Paz!". *Bicentenario de la Revolución del 16 de Julio, 1809-2009*. La Paz: Gobierno Municipal de La Paz. 78-89.
- CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ. 1910. *Memoria de los actos administrativos. Reglamento General de Funcionamiento de Tranvías*. La Paz.
- DE MARCHI, Bianca, Cristina Machicado, Huascar Morales. 2021. *Transportes, pasajeros y vías. Aproximaciones a la historia de la integración boliviana*. La Paz: Centro de Investigaciones Sociales.
- FERNÁNDEZ JUÁREZ, Gerardo. 1998. "Enfermedad, moda y cuerpo social en el altiplano aymara: Un boceto de inspiración colonial sobre modelos de identidad en los Andes". *Revista Española de Antropología Americana* 28. 259-281.
[<https://revistas.ucm.es/index.php/REAA/article/view/REAA9898110259A>] página descargada el 3 de septiembre, 2022.
- FERRUFINO, Rolando. 2017. "Industria. La industrialización en Bolivia 1900-2015". *Un siglo de economía en Bolivia (1900-2015)*. Tomo I. Iván Velásquez Castellanos y Napoleón Pacheco Torrico, coords. La Paz: Konrad Adenauer Stiftung. 275-316.
[https://www.kas.de/documents/252038/253252/7_dokument_dok_pdf_53258_4.pdf/058d73f5-630f-091a-fa20-c590b49ce6fd?version=1.0&t=1539647108328] página descargada el 3 de septiembre, 2022.
- GUEVARA, Nadia. 2021. *La estrategia de construcción del espacio paceño 1880-1920*. La Paz: Plural.
- HARVEY, David. 1989. *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Malden, MA.: Blackwell Publishers.
- HISTORIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO. 2014. La Paz: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- LA RAZÓN. 1935. "Sobre asuntos de tráfico tranviario opina en detalle el Myr. Aníbal Cavada". 24 de mayo. 6.
- LÁZARO, Gabriela. 2009. *La energía eléctrica en la modernidad paceña: Represas de Milluni y Zongo, los tranvías y los inicios del teléfono: 1888-1950. Reseña histórica de los servicios básicos del municipio de La Paz*. La Paz: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- MASSEY, Doreen. 2018. "Power-Geometry and a Progressive Sense of Place". *The Doreen Massey Reader*. Brett Christophers, Rebecca Lave, Jamie Peck, Marion Werner, eds. Newcastle: Agenda Publishing Limited. 149-159.
- MORRISON, Allen. 2005. "Los tranvías de La Paz, Bolivia". [www.tramz.com/bo/lp/lps.html] página descargada el 3 de septiembre, 2022.
- RODRÍGUEZ, Huascar. 2019. "Diferentes pero unidos en pie de guerra. Los sentidos del liberalismo en Cochabamba a fines del siglo XIX". *Vértigo Liberal*. La Paz: Carrera de Literatura. 25-58.
- SANJINÉS, Alfredo. 1949. *Síntesis histórica de la ciudad de La Paz 1548-1948*. La Paz: Imprentas Asociadas.
- SCHELCHKOV, Andrey y Pablo Stefanoni. 2016. *Historia de las izquierdas bolivianas. Archivos y documentos (1920-1940)*. La Paz: Centro de

Investigaciones Sociales, Instituto de Historia Universal de la Academia de Ciencias de Rusia. La Paz, Bolivia.

STAVENHAGEN, Rodolfo. 2010 [1965]. "Siete tesis equivocadas sobre América Latina". *Los pueblos originarios: El debate necesario*. Norma Fernández, comp. Buenos Aires: CLACSO, Instituto de Estudios y Formación de la CTA. 145-175.

[<http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/coedicion/staven.pdf>] página descargada el 3 de septiembre, 2022.

SUÁREZ, Hugo José. 2005. "Archivo Julio Cordero (1900-1961): Fotografía del progreso en Bolivia". *Relaciones* 104. XXVI (otoño): 107-133.

[<https://www.colmich.edu.mx/relaciones25/files/revistas/104/pdf/HugoJoseSuarez.pdf>] página descargada el 3 de septiembre, 2022.

WADSWORTH, Ana Cecilia e Ineke Dibbits. 1989. *Agitadoras del buen gusto. Historia del sindicato de culinarias (1935-1958)*. La Paz: TAHIPAMU/Hisbol.



New articles in this journal are licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 United States License.



This journal is published by the [University Library System](#) of the [University of Pittsburgh](#) as part of its [D-Scribe Digital Publishing Program](#), and is cosponsored by the [University of Pittsburgh Press](#).