

LA ESTRUCTURA NARRATIVA:
UNA PROPUESTA EN TORNO A LA
REDACCIÓN HISTORIOGRÁFICA

Fernando Picó

Resumen

Toda narración histórica conlleva la elaboración de una trama principal a la que todos los otros elementos del relato quedan subordinados. Para la historia social la necesidad de elaborar esa trama principal presenta algunas dificultades. En este artículo se hace el ejercicio de representar cómo el tránsito de los automóviles en la ciudad de San Juan desplaza de la vía pública a otros usuarios y acaba obteniendo el respaldo del Estado, que pone en vigor leyes y ordenanzas municipales que penalizan a los que disputan al automóvil el uso principal de las calles y carreteras.

Palabras clave: Historia, narrativa, tránsito, San Juan siglo 20

Abstract

Historical narration entails the elaboration of a plot to which all the other elements of the story are subordinated. For social history, the need for employment presents some challenges. In this essay the history of how cars in San Juan displaced other competitors for the use of streets and roads is presented. The support of the state through legislation and municipal ordinances that penalized other users, guaranteed the preeminence of cars in the use of public roads.

Keywords: History, employment, transit, San Juan 20th Century

LA ESTRUCTURA NARRATIVA: UNA PROPUESTA EN TORNO A LA REDACCIÓN HISTORIOGRÁFICA

Fernando Picó

“En marzo de ese año se quemó la farmacia en la plaza del Pueblo. El día catorce Toribio el borrachito amaneció durmiendo en el atrio de la iglesia. En junio dos niños se ahogaron en el río; uno de ellos era hijo de María la lavandera. El alcalde fue trasladado a otro municipio y el secretario asumió temporeraamente las funciones de alcalde interino. Hubo un baile fastuoso para conmemorar el natalicio de la Reina, y las féminas lucieron las modas de Madrid del año anterior. En octubre hubo una tormenta platanera, y en diciembre la casa comercial de los catalanes se fue a la quiebra.” Esta crónica de un pueblo ficticio se puede prolongar indefinidamente, puede estar llena de episodios picantes, puede tener información valiosa, pero no es historia. ¿Qué le falta? Estructura narrativa.

La historia narrativa es la más antigua y la más practicada de las formas historiográficas, y al igual que las otras maneras de historiar para ser exitosa requiere el uso de recursos literarios.¹ Al igual que el escritor de ficción el historiador crea una voz narrativa, configura unos lectores, elabora y dimensiona unos personajes, utiliza metáforas y otros tropos, moviliza los recursos de la retórica para darle énfasis a sus planteamientos. Pero si escribe historia narrativa necesita también tener un argumento para cumplir con los requisitos

¹ Literatura y ficción no se deben confundir. El hecho de que un historiador utilice múltiples recursos literarios no quiere decir que lo que resulte de sus esfuerzos sea una novela o un cuento.

básicos de la narración, porque si no acabaría yuxtaponiendo eventos en el orden de su ocurrencia, sin criterio de selección y sin rumbo fijo.

EL ARGUMENTO EN LA REDACCIÓN HISTORIOGRÁFICA

Los viejos maestros de la ficción tradicional solían urdir que toda narración tuviera un argumento central, con una o varias tramas, según la complejidad de la novela o la extensión del cuento.² Me imagino que sería difícil encontrar la aplicación de esas reglas en *Finnegan's Wake*, pero entiendo que salvo notables excepciones, la generalidad de los practicantes de la narración se esfuerzan por mantener una línea principal de narración que generalmente llamamos el argumento. Un historiador puede tener como su argumento, por ejemplo, el desarrollo de las rivalidades europeas que llevan a la Primera Guerra Mundial o el hacinamiento urbano que propicia las epidemias del cólera en el siglo XIX. La exposición que hace de todos los elementos de su historia estarán subordinados a ese argumento central.

En el caso de los historiadores hay una operación mediante la cual la evidencia recogida para exponer su argumento se incorpora a la narración, el *emplotment*.³ El historiador asume el manejo de técnicas narrativas como la complicación de la trama principal, el tono, el suspenso, el desenlace inesperado, los relatos subordinados, las comparaciones y contrastes, la desaparición de personajes y su sustitución por otros, y el recurso socorrido de que el asunto continuará en otra instancia. Si repasamos las páginas de Tácito, por ejemplo, el relato de cómo Nerón tramó la muerte de su madre Agripina, o de Tucídides, en su relato de la expedición ateniense a Siracusa, podemos apreciar el cuidado con que estos maestros narradores subordinaron todos los detalles incidentales a la trama principal.

² Para visiones tradicionales de la novela ver Ireneo Martín Duque y Mario Fernández Cuesta, *Géneros literarios: introducción a los estudios de literatura*. Madrid, Playor, 1973.

³ La palabra *emplotment* fue puesta en boga por Hayden White. Quiso significar la incorporación de hechos en una narrativa histórica en función de las estructuras del argumento.

Parecería que las prácticas del *emplotment* y de las técnicas narrativas se acomodan más a la historia política, diplomática y militar tradicional, pero ¿qué pasa cuando el historiador social, económico o cultural quiere hacer historia narrativa? Un buen ejemplo sería el capítulo de *El Capital* en el que Marx narra la desposesión de los campesinos ingleses por los grandes especuladores en la crianza de ovejas.⁴ Tiene a su mano multitud de datos, y va introduciendo instancias de lo expuesto en un ritmo ascendente que no deja dudas en el lector de que este fue el proceso fundamental en la Inglaterra de los siglos XVI al XVIII. A su vez, esta narración es subsidiaria al gran relato, la acumulación de capital en Gran Bretaña en esos siglos. El hecho de que sean procesos económicos, y no hombres de estado, los protagonistas de su argumento no disminuye la fuerza narrativa.

NARRAR A PUERTO RICO

Hay relatos ya montados en la historiografía puertorriqueña y estos suelen aparecer regularmente en todas las historias escritas o explicadas del país como, por ejemplo, el descubrimiento europeo, la conquista de Ponce de León, los asedios británicos, el Grito de Lares y la invasión de 1898. De vez en cuando alguien los desmonta, los re-examina, incorpora algunos datos más, y los vuelve a narrar, pero el argumento suele permanecer inalterado. La Nueva Historia de los 1970 y 1980, y la Nueva Historia Cultural de la últimas dos décadas del siglo XX cuestionaron la centralidad que habían asumido algunos de los relatos establecidos, y propusieron otros: las resistencias esclavas, la desposesión del campesinado y su subordinación a los hacendados, el movimiento obrero, el desarrollo de las luchas feministas, la elaboración de los discursos salubristas, y los ejercicios mismos mediante los cuales la cultura letrada ha establecido los relatos fundacionales de la nación.

Mucha gente manifiesta impaciencia con la historia recibida, y desearía ver nuevos relatos históricos que se acomodaran más a las experiencias de la vida contemporánea. ¿Cómo

⁴ Volumen I, capítulo 21.

se elabora un nuevo relato histórico? Tomemos como ejemplo la historia urbana, una asignatura pendiente en nuestra historiografía. Como dice Harry Jansen, la ciudad, en sí, es un ente imaginario, una personificación que es fruto de la abstracción de unas realidades percibidas.⁵ La historia de la ciudad puede asumir distintos asuntos cuya consideración puede proveer unos relatos subordinados al de la historia de la ciudad. Abordemos uno de estos asuntos, la proliferación de los carros en el siglo XX en Puerto Rico.

El advenimiento del automóvil supuso un ajuste en el uso de las vías públicas. En las ciudades esto no solamente implicó la reglamentación del tránsito vehicular, sino también la acreditación de los choferes, el uso de los estacionamientos, la titularización y mantenimiento de los autos, los seguros, la pavimentación y mantenimiento de las calles y la construcción de aceras, la ubicación de las gasolineras y la educación de los peatones. Para narrar todo esto hay más de una estrategia. Podemos seguir el curso de la legislación y la normativa municipal y ordenar un relato acorde. Podemos también trazar el desarrollo de una nueva urbanística que va a privilegiar el flujo vehicular con anchas avenidas y expresos periféricos. Pero ¿qué pasa si en vez de seguir esas rutas predecibles de exposición vemos el asunto desde el lado de los que no están guiando automóviles, la población a la cual se impone el nuevo orden vehicular?

UNA CIUDAD ALTERNA

Cuando uno mira videos o películas del movimiento en las vías públicas en algunas ciudades de Asia o África uno ve que las calles están llenas de toda suerte de vehículos y de peatones. Hay carretas, carros tirados a mano, bicicletas, bicicletas híbridas que llevan pasajeros, motocicletas, jinetes montados a caballo, recuas de mulas, toda suerte de peatones algunos con carretillas, en fin, una humanidad en ebullición. Si la película es norteamericana un motivo socorrido es la

⁵ Ver Harry Jansen, *The Construction of an Urban Past: Narrative and System in Urban History*. Traducido al inglés por Feike de Jong. Oxford y New York, Berg, 2001.

frustración del americano visitante ante la lentitud del tráfico y las continuas intercepciones de procesiones, literas y hasta elefantes. Es una manera de colocar al espectador en la ciudad alterna, de decirle este no es nuestro país. Es también una manera de introducir una narración hecha desde el ojo ajeno.

No fue tanto tiempo atrás que las calles de Puerto Rico presentaban un aspecto parecido (sin los elefantes). Fuera del casco urbano del viejo San Juan había pocas aceras. En Santurce, con la excepción de la avenida Ponce de León, nombre adjudicado en 1911 a ese tramo de la Carretera Central, las calles eran estrechas y estaban sin pavimentar. La gente se derramaba en las vías de tránsito. Para el 10 de enero de 1925 había registrados en Puerto Rico 9,933 vehículos de motor. En el municipio de San Juan para la población de 71,443 personas censada en 1920 había 2,751 automóviles, uno por cada 26 personas.⁶



Parada 19 del Trolley en Santurce. Colección Tarjetas postales, Biblioteca Digital de Puerto Rico <http://136.145.174.31/u/?/TarjetasPos,4779> [Consultado: 23 de mayo de 2013].

Según el número de vehículos de motor fue aumentando, la competencia creció entre los automóviles y cual-

⁶ “Información General. Número de carros que hay en cada población de Puerto Rico”, *El Imparcial*, 27 de marzo 1925, p. 4.

quier otro vehículo o transeúnte en el espacio que los choferes reclamaban para sí. Lenta pero seguramente el Estado y el municipio proveyeron vías nuevas, la avenida Fernández Juncos, la avenida De Diego, la Ashford. Pero los viandantes siguieron disputando a los automóviles los espacios de tránsito palmo a palmo.

Es en esta coyuntura que el historiador urbano, que conoce ya el desenlace de esa rivalidad, puede hacer caso omiso de los perdedores y seguir alegremente con su historia de carreteras, centros comerciales y urbanizaciones, consignando al olvido el forcejeo y las resistencias a un ordenamiento vial que literalmente marginaba a los que no manejaban automóviles. Sin embargo, si se detiene a pensar que la historia de esas resistencias puede iluminar la historia urbana más allá del tránsito vehicular, pudiera considerar estos resúmenes de partes policiales. Deliberadamente los datos recogidos aquí mantienen la monótona exposición del Libro de Novedades:

El 25 de agosto, 1928 informa Domingo Castro residente de la calle Villarán 10 en la parada 21 que a las 2:20 p.m. conducía por la calle Barcelona en dirección a la calle Wilson un carrito de mano conteniendo mantecado y helados y al llegar a la esquina de la calle Wilson fue chocado por el auto 8378 que marchaba por la Wilson en dirección a la calle Condado a bastante velocidad. “El carrito fue roto y el mantecado se le perdió y él recibió una contusión en la mano derecha y otra en la pierna izquierda”. El chofer no paró.⁷

El 31 de enero, 1933 a las 3:30 p.m. en la calle del Tren parada 11 el auto guagua C 1338 guiado por su dueño, Luis Lebrón, chofer 3102, blanco de 42 años, natural de Sabana Grande y residente de la calle La Cruz número 16 de San Juan, arrolló a Encarnación Betancourt, blanco de 56 años, natural de San Juan, residente del barrio San Ciprián, parada 10, Santurce, resultando este con una fuerte contusión en la rodilla izquierda y en ambos tobillos. Fue curado en el Hospital Municipal donde quedó bajo

⁷ AGPR, Fondo de la Policía, Libro de Novedades del Puesto de la Parada 19, Automóviles núm. 1, julio-noviembre 1928, pp. 49-50.

observación. Según los testigos, el sr Encarnación Betancourt caminaba por la calle del Tren con dirección a San Juan por su izquierda empujando una carretilla cargada de madera y la guagua C 1338 caminaba en la misma dirección a una velocidad exagerada y sin tocar claxon y al llegar a la esquina de la calle Miramar el lesionado trató de doblar a la izquierda y fue arrollado.⁸

El 6 de junio, 1935 informa el sr Antonio Cortés que reside en la calle Aguacate número 7 que mientras viajaba con un carrito de mano por la Ponce de León en la parada 13 el auto C 948 “se lo rompió y no se paró a ver lo que había hecho”.⁹

El 8 de agosto, 1935 informa Isaac Cepeda residente en la calle Taft 76 (Interior) que a las 6:30 p.m. en la calle Eduardo Conde sitio Revuelta del Diablo conducía hacia el este un carro de dos ruedas cargado de botellas de leche, de Jacinto Palacios residente de la Ponce de León 262. El auto 8185 que marchaba en dirección opuesta abandonó su derecha e hizo al informante empujar dicho carro hacia la acera derecha resultando rotas 8 botellas de leche valoradas en \$2.50. El conductor se dio a la fuga.¹⁰

El 16 de agosto, 1935 informa el sr Domingo Serrano, Caminero del Departamento del Interior, blanco, de 35 años, natural de Carolina, residente en la calle Linda Vista 17, que mientras estaba trabajando en la avenida Fernández Juncos kilómetro 3, parada 16 esquina a la calle San Juan, el auto guagua P 2075 chocó con la carretilla que tenía en momentos en que salía en reversa por la calle san Juan abollando la carretilla y resultando él herido en el dedo meñique de la mano derecha, negándose luego el chofer a dar su nombre y licencia y dándose a la fuga.¹¹

⁸ Novedades de la Policía, Parada 19, Automóviles, enero-junio 1933, p. 1.

⁹ Novedades de la Policía, Parada 19, Automóviles, mayo-septiembre 1935, p. 68.

¹⁰ *Ibid.*, pp. 245-246.

¹¹ *Ibid.*, p. 255.

El 19 de agosto, 1935 a las 9:00 a.m. en la calle Ernesto Cerra mientras el auto P 1368 caminaba de sur a norte chocó con un carrito de juguetes valorado en \$3 de Guillermo Valentín residente en la calle E. Cerra 15, destruyéndolo por completo. El automóvil se dio a la fuga. Se dedica al transporte de pasajeros de San Juan a Arecibo.¹²

El 20 de agosto, 1935 informa Ventura Pérez residente de la calle San Juan número 9, parada 16 que a las 10:30 a.m. en la calle Condado mientras estaba parado a su derecha con un canasto vendiendo aguacates y huevos, pasó el auto X 1-79 tan cerca que su conductor sacó la mano y le dio un bofetón por la cabeza, lanzándolo al pavimento, dañándole 20 aguacates y 30 huevos, valorados en \$5.¹³

El 9 de septiembre, 1935 a las 8:00 p.m. en la avenida Fernández Juncos parada 13 el auto 2400 asegurado y guiado por Rafael Hones del Valle, conductor 3131, blanco de 50 años, natural de Arecibo y residente en la avenida Fernández Juncos 54, parada 14, lesionó a Benjamín Pagán Colón blanco 21 natural de Manatí residente de Santurce calle Las Torres de Tras Talleres, produciendo una contusión en el tobillo derecho, rasguños en la cabeza y contusión en la espalda. El lesionado marchaba a Martín Peña conduciendo una carretilla y sobre esta un colchón, por su derecha, y detrás marchaba el auto, y al pasar por el lado de la carretilla donde iba el colchón que sobresalía tropezó con el colchón y este le dio al lesionado tirándole sobre la calle.¹⁴

El 2 de diciembre, 1935, informa el sr Pedro Pastrana residente de la calle Europa que a las 6:00 p.m. en la calle Europa mientras conducía un carrito de frutas de su propiedad el auto 2097 le rompió dicho carrito “y el chofer se negó a darle el nombre ni dirección el carrito quedo roto y su estado inservible”.¹⁵

¹² *Ibid.*, p. 261.

¹³ *Ibid.*, p. 264.

¹⁴ Novedades de la Policía, Parada 19, Automóviles, septiembre-diciembre 1935, pp. 9-10.

¹⁵ *Ibid.*, p. 207.

El 21 de diciembre, 1935, informa el menor Francisco Viera, trigueño de 13 años, natural de Santurce y residente del callejón Colón 4 interior, parada 21, que a las 11:15 p.m. el auto P 3242, que se dio a la fuga, le chocó un carrito de a mano que llevaba con unas mil chinas, derribándole el carrito, quedándose ese en parte roto y algunas chinas extraviadas. Él resultó con el dedo gordo del pie izquierdo herido, contusiones en el brazo izquierdo y el pie derecho.¹⁶

El 14 abril 1939 a las 7 50 a.m. en la Ponce de León parada 16 hay un choque entre la guagua P 210-19 de la White Star Line, guiada por Norberto López Rojas, chofer 31110, blanco de 50 años, residente en la calle Monserrate 4, parada 15 ½, natural de Caguas y el auto P 208 de Atlas Line guiado por Jesús Rivera Rivera chofer 31622 blanco de 40 años natural de Fajardo y residente en el Barrio Chino de Sunoco, número12. Geraldo Coto Reyes blanco de 60 años, natural de Aguas Buenas, residente en la calle Ernesto Cerra resultó con una herida lacerada con un magullamiento en el dedo meñique de la mano izquierda. Ambos vehículos iban hacia Martín Peña, y. Geraldo Coto Reyes también iba “con un carrito de vender frutos”. El chupón del freno de la guagua P 210 se explotó, y no pudiendo controlarla su chofer, chocó con el carrito y siguió hasta chocar con el P 208. El juez no encontró negligencia en el chofer.¹⁷

Todos estos partes del puesto de la Policía de la parada 19, y muchos otros similares que se pudieran añadir tiantan al historiador urbano a narrar. Puede hilarlos cronológicamente o temáticamente, puede escoger un tono dramático o irónico para contarlos, puede, en fin, moralizar sobre las víctimas colaterales del progreso o reflexionar sobre la enajenación en la ciudad. Lo que no debe hacer es tratarlos como meras curiosidades. Hay una conflictividad evidente en todos ellos. En casi todos son los perjudicados los que narran. Cuidan de reportar el número de la tablilla del auto que los accidentó. En su relato destacan la apa-

¹⁶ *Ibid.*, p. 217.

¹⁷ Novedades de la Policía, Parada 19, Automóviles, abril-septiembre 1939, pp. 12-13.

rente indiferencia e impunidad de los que los han atropellado. El policía que anota los datos conserva neutral su voz narrativa en la mayor parte de los casos, pero no siempre califica de “señor” al informante. Naturalmente el parte opaca otros elementos del incidente de los que no se nos informa: la gritería de los presentes, las bocinas de los carros que se ven momentáneamente detenidos en lo que se recoge del suelo lo que ha sido volcado, la risería grotesca de los que no les importa, las imprecaciones de la víctima. Es todo como una piedra que cae en un estanque, hay un alboroto del agua, resultan ondas, y luego nada.



Vendedor ambulante vendiendo chicharrón en San-turce, 1942, Biblioteca del Congreso, <http://www.loc.gov/pictures/item/fsa1998010456/PP/> [Consultado: 21 de mayo de 2013].

LOS CARRITOS CRIMINALIZADOS

La historia por hacerse no acabaría ahí. Si tomamos los Libros de Novedades de la Policía diez años más tarde, vemos que las autoridades se han ubicado del lado de los vehículos de motor. He aquí algunos casos:

El 6 de abril, 1949, un guardia denuncia a Patricio Hostolaz (Ostolaza) Colón blanco de 24 años, casado, natural de Villalba, residente de la calle Cortijo 424, quien sabe leer y escribir y es vendedor ambulante porque en la calle Martínó frente al colmado Río Rita tenía estacionado un carro que contenía distintas clases de vegetales y verduras siendo dicha calle una vía pública y (su carro) estorbando el paso.¹⁸

En 6 abril 1949 un guardia denuncia a Telesforo Rivera Feliciano blanco, casado, de 60 años, natural de Manatí y residente en la avenida Rexach, callejón del Pilar sin número, quien lee y escribe y es vendedor ambulante, porque a las 9:35 a.m. en la avenida Borínquen al lado del Teatro Borínquen tenía estacionado un carro que contenía chinas, guineos maduros y verdes, estorbando el paso a los viandantes.¹⁹

Ese mismo día se denuncia a Crispín Clemente Charres, negro de 78 años, natural de Río Piedras y residente en la avenida Rexach sin número, quien “puede ser localizado frente al sr Leopoldo Estrella”, no lee ni escribe, su oficio es vendedor ambulante, porque a las 10:35 a.m. en la avenida Borínquen frente al teatro Borínquen tenía estacionado un carro con cuatro ruedas de madera vendiendo guineos y chinas molestando el paso.²⁰

El mismo día se denuncia a Salustiano Martínez Sierra, blanco de 35 años, natural de Manatí y residente de la calle Puerto Rico en Villa Palmeras, quien está casado lee y escribe y es de oficio revendón porque a las 9:40 a.m. en la calle Martínó esquina avenida Borinquen tenía es-

¹⁸ Novedades de la Policía, Puesto de Barrio Obrero, enero-abril 1949, p. 272.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

tacionado su carro de madera con ruedas molestando el paso público.²¹

Ese mismo día se denuncia a Manuel Canales Ruiz, blanco de 26 años, casado, natural de Arecibo y residente de la calle Nin 707, quien lee y escribe y es vendedor ambulante casado porque a las 9:50 a.m. en la avenida Borinquen esquina Martínó tenía un carro de maderas con ruedas estacionado vendiendo verduras y frutas.²²

El mismo día se denuncia a Ismael González Molina blanco de 24 años natural de Naguabo y residente de la calle William, no tiene número, “se puede localizar en el Basar el 33” soltero lee y escribe vendedor ambulante porque a las 10:00 a.m., en la avenida Borinquen esquina Martínó tenía un carro de madera con ruedas vendiendo frutos vegetales “sabiendo que es una vía pública y que estorbaba el paso de los viandantes”.²³

El mismo día se denuncia a Cándido Rosado Miranda blanco 34 natural de Barranquitas y residente de la calle Puerto Rico sin número “se puede localizar en la panadería de Don Lino”, lee y escribe, vendedor ambulante, soltero, porque a las 10:20 a.m. en la calle Martínó esquina Borinquen tenía estacionado un carro con dos ruedas vendiendo pescado estorbando el paso.²⁴

El mismo día se denuncia a Ignacio Molina Rodríguez blanco 57 natural de Toa Alta y residente de la calle Boada 612, soltero lee y escribe, vendedor ambulante porque a las 10:25 a.m. en la avenida Borinquen frente al edificio Sosa tenía un carro de madera con 4 ruedas estacionado en la calle vendiendo chinas, guineos, y otros frutos, estorbando así el paso.²⁵

El mismo día se denuncia a Juan Otero Quiñones blanco 30 natural de Vega Alta residente de la calle Martínó 730,

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*, p. 273.

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*, p. 275.

²⁵ *Ibid.*, pp. 275-76.

casado, lee y escribe, oficio vendedor ambulante, porque a las 10:30 a.m. frente a el Colmado El Nuevo Trato en la avenida Borinquen tenía un carro con 4 ruedas estacionado en la calle, vendiendo frutos del país tales como chinás, toronjas y guineos, y estorbando el paso.²⁶

Todas estas denuncias ocurren en Barrio Obrero y Villa Palmeras en un mismo día de 1949. La marginalidad de algunos de los denunciados se percibe por el hecho de que viven en casas que no tienen número. Son hombres de diversas edades. La mayoría proviene de pueblos del interior y venden “frutos del país”. Al negárseles esta manera de ganarse la vida ¿qué van a hacer?

¿Cuál sería entonces el argumento de esta historia por hacerse? ¿El inevitable triunfo del automóvil sobre formas más primitivas de transportación y acarreo? ¿La marginación de los pobres por los ricos? ¿La eliminación de formas honradas de ganarse la vida y el consecuente empuje de los desplazados hacia formas consideradas criminales? Dependerá de quien narre, para quién cuente, por qué escriba.

Manuscrito recibido: 10 de diciembre de 2012

Manuscrito aceptado: 20 de enero de 2013

²⁶ *Ibid.*, p. 276.

