Gustavo Campos Jegó
Alejandro Mihovilovich Gratz
Marlene Fuentealba Domínguez

Carretas, Carros de Sangre y Tranvías en Concepción

transporte público entre 1886 y 1908

Ediciones del Archivo Histórico de Concepción

ARCHIVO
HISTÓRICO DE
CONCEPCIÓN

EDICIONES

Este libro forma parte de la Colección Bío-Bío, que reúne trabajos relativos a la historia de la Región del Bío-Bío, la que es publicada por Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, cuya misión es promover el conocimiento de la historia y el patrimonio cultural, mediante la edición de obras que contribuyan a su rescate y difusión.

ARCHIVO
HISTÓRICO DE
CONCEPCIÓN

Carretas, Carros de Sangre y Tranvías en Concepción

transporte público entre 1886 y 1908

Gustavo Campos Jegó
Alejandro Mihovilovich Gratz
Marlene Fuentealba Domínguez

2014

Ediciones del Archivo Histórico de Concepción

Carretas, Carros de Sangre y Tranvías
en Concepción: transporte público
entre 1886 y 1908

©Gustavo Campos Jegó, Alejandro Mihovilovich Gratz,
Marlene Fuentealba Domínguez.

Ediciones del Archivo Histórico De Concepción

Maquetación:
Marlene Fuentealba Domínguez

Impresión:
Ícaro Impresores

Primera Edición:
2014

ÍNDICE

Presentación, por Alvaro Ortíz Vera ____ 9

Prólogo, por Leonardo Mazzei de Grazia ____ 13

Introducción, por Gustavo Campos Jegó ____ 19

I. El Problema del Transporte Público en Concepción ____ 23

II. La Ciudad de Concepción en los siglos XVIII y XIX ____ 27

III. La Locomoción Pública en Concepción a Fines del siglo XIX ____ 37

IV. Los Carros Urbanos ____ 49

V. Los Tranvías Eléctricos ____ 83

VI. El Funcionamiento del Sistema de Tranvías Eléctricos ____ 105

Conclusiones Finales ____ 113

Bibliografía de Consulta ____ 116

Fuentes ____ 117

De los Autores ____ 119

Presentación

El transporte público de nuestro Concepción tiene sus inicios en la segunda mitad del siglo XIX, época en que el progreso venía de la mano de la consolidación de la industrialización y el comercio, y de un aumento demográfico sostenido, debido a la migración del campo a la ciudad.

Concepción crecía, y se expandía hacia la periferia, haciendo cada día más largos los desplazamientos. Así, trasladarse de un punto a otro de la ciudad obligaba a largas caminatas, mientras los más privilegiados se trasladaban a caballo o en carretas.

Para fines de 1864, el aumento de los coches y carruajes que transitaban por la calles de la ciudad, obligó a la autoridad municipal penquista a decretar la primera ordenanza referida al pago de patentes por parte de estos medios de transporte privados, como también del incipiente servicio de traslados pagados de personas y/o mercancías hacia diversos puntos de la urbe.

El primer gran avance experimentado en estos aspectos lo tuvo la llegada del ferrocarril en la década de 1870 y la construcción del puente ferroviario sobre el río Biobío que, junto con el ramal a Curanilahue, vino a solucionar de manera más eficiente este medio de transporte, forzado por el desarrollo carbonífero.

Para entonces, dotar a Concepción de un nuevo sistema de trasporte público se transformó en una de las principales

demandas de la comunidad. Debieron pasar más de dos décadas, para que en 1886 se hiciera realidad. Eran los llamados "carros de sangre", vagones de tren que montados sobre líneas de ferrocarril eran tirados por caballos. Las primeras calles por las que transitaron fueron Cochrane, O'Higgins y Freire, para luego llegar hasta Collao y Pedro de Valdivia.

Al finalizar el siglo XIX, el surgimiento en Nueva York de la primera compañía de electricidad, creada por don Thomas Alva Edison, y la construcción en Lota de la primera central hidroeléctrica de Chile, Chivilingo, hizo posible pensar para Concepción un nuevo adelanto en el sistema de transporte público. Para inicios del siglo XX, nuestra ciudad había crecido notoriamente y ya tenía más de 50 mil habitantes. Lo anterior hizo necesario modernizar el sistema de transporte público, lo que fue posible con la llegada de los tranvías eléctricos, que además unieron Concepción con el puerto de Talcahuano por el denominado "camino de los carros". Prueba de estos recorridos son los rieles encontrados recientemente en 2014, durante las obras de remodelación del Paseo Peatonal Barros Arana, legado histórico de nuestra ciudad que será puesto en valor como lo merece.

La investigación realizada para este libro nos permite adentrarnos en el proceso de desarrollo urbano de nuestro Concepción de fines del siglo XIX e inicios del XX. Del mismo modo, este trabajo viene a poner en valor el archivo municipal penquista, en el cual es posible encontrar documentos originales, como actas, ordenanzas, decretos, permisos y contratos, que dan cuenta del devenir histórico de nuestra ciudad. Aquí radica la importancia del naciente Archivo Histórico de Concepción, entidad que está desarrollando el trabajo de reunir, custodiar y conservar el archivo histórico municipal, para facilitar la investigación y difundir nuestro pasado entre especialistas, público en general y el sistema escolar.

Álvaro Ortiz Vera
Alcalde
I. Municipalidad de Concepción

Prólogo

La historia urbana en nuestros países latinoamericanos ha estado dedicada generalmente a las respectivas capitales, salvo determinados casos, como el de Sao Paulo. Ello ha contribuido al centralismo histórico, tan evidentemente percibido en Chile. Abundan los trabajos de historia urbana referidos a Santiago, sobresaliendo, entre ellos, los estudios de Armando de Ramón. En cambio, son pocos los ensayos e investigaciones sobre esta temática que se ocupan de Concepción. Ésta fue la tercera ciudad fundada en el territorio chileno, después de Santiago y de La Serena. Dada la resistencia mapuche, que provocaría la Guerra de Arauco, este emplazamiento en el valle de Penco fue sumamente precario; aún más, a ello se sumó el fragor sísmico: la primera vez que los españoles sufrieron un terremoto y maremoto en suelo chileno, fue en la ciudad de Concepción, el día ocho de febrero de 1570, miércoles de ceniza, que al decir de un cronista (Mariño de Lobera), "parescía cosa de infierno". Otros movimientos telúricos estremecerían a Concepción en cada uno de los siglos sucesivos.

La amenaza indígena y la de la naturaleza fueron dos constantes en la historia de la ciudad y en la cotidianeidad de los habitantes penquistas. Frente a la primera, la Corona determinó, en los inicios del siglo XVII, la formación de un ejército profesional, el primero en toda la América Hispana, fijándose su asiento en la ciudad penquista, con lo que se acentuó su carácter militar, adquirido en la etapa anterior de los ejércitos vecinales. Frente al otro riesgo, el

de la naturaleza, poco había que hacer, excepto rezar y rezar mucho para no provocar la ira divina. Lamentablemente, en los mediados del XVII se hicieron presentes ambos peligros en forma conjunta: una gran rebelión indígena estallada por efecto de la exacerbación de los abusos, explicitados en la esclavitud indígena; esta rebelión fue la más extendida, abarcando desde el Maule a los llanos de Osorno e incorporándose a ella los indios de servicio. En medio de estas apremiantes circunstancias bélicas, ocurrió un nuevo sismo: el terremoto y maremoto del 15 de mayo de 1657. Una relación contemporánea afirma que salió "por tres veces la mar por las calles de dicha ciudad, con que combatida de estos tan fuertes elementos, cayeron los edificios y se perdieron los víveres y murieron hasta cuarenta personas". Durante el siglo XVIII amainó, aunque no concluyó, el ímpetu bélico. Corresponde a la etapa que Sergio Villalobos identificó con el predominio del contacto pacífico en las relaciones fronterizas. Sin embargo, la naturaleza no mostró un rostro más amable, por el contrario, dos nuevos sismos volvieron a interrumpir la actividad pública y la vida cotidiana: los terremotos y maremotos de 1730 y 1751; este último, que siguió con tanta brevedad al anterior, determinó el cambio de emplazamiento de la ciudad desde la bahía de Penco al valle de la Mocha, aunque el traslado definitivo se completó después de más de diez años de ocurrido el siniestro.

Razón tienen los autores de esta obra que prologo, al identificar el terremoto y maremoto de 1751 como un hito que marca un antes y un después en la historia de la ciudad. A partir de entonces, ya situada en su emplazamiento definitivo (hasta ahora), se asistirá a un proceso de progreso, interrumpido sí por las guerras de la Independencia, que se prolongaron en la región por mucho más tiempo que en el centro del país. Pasado este paréntesis de destrucción, el progreso se manifestó claramente en las actividades productivas, en las que se incluyeron la molinería del trigo, los comienzos de la industria textil (en 1865 se instaló la primera industria textil de la región: la Fábrica de Paños Bellavista de Tomé), fábricas de vidrios y de cervezas, bancos regionales y sucursales de otros bancos, sucursales de firmas británicas instaladas en Valparaíso, comercio mayorista y minorista. De manera que la ciudad militar dejaba paso a la mercantil, con un crecimiento notorio de la población urbana motivado por la migración campo-ciudad; la población de la ciudad que en 1865 apenas llegaba a quince mil personas (13.958 habitantes fueron registrados en el censo de ese año), cincuenta y cinco años después, en 1920, se empinó hasta las sesenta y cinco mil personas (64.074 habitantes fueron registrados en el censo de ese año). Es decir, en ese lapso de algo más de medio siglo, la población

urbana casi llegó a cuadruplicarse.

El crecimiento demográfico trajo como consecuencia lógica la expansión de la ciudad hacia la periferia, surgiendo así barrios populares poblados por inmigrantes provenientes del campo: Ultra Carrera, Biobío, Aguas Negras, Chillancito y Las Ferias (Collao). Con la expansión del trazado urbano, se hizo más imperiosa la necesidad de transporte. Ya para marzo del año 1886, nuestros autores afirman que *"la construcción del ferrocarril urbano se encontraba en un estado de considerable avance"*. En el mes de diciembre de ese año quedó inaugurado el Ferrocarril Urbano de Concepción, perteneciente a una empresa privada, constituyéndose en uno de los referentes principales del progreso de la urbe penquista. Junto a él, otros servicios atestiguaban el impulso modernizador, tal fue el caso del mejoramiento del servicio de alumbrado público a gas, que permitió a los penquistas circular con mayor seguridad en la tarde-noche; a ello contribuyó también el ferrocarril urbano al extender el servicio hasta altas horas de la noche.

El relato incluye vívidas descripciones, algunas de ellas citadas directamente de los documentos: *"5º En caso de reclamaciones de un pasajero por cuestión de precio, insultos u otras causas, el reclamante será obligado a recurrir con el cochero al cuartel de policía, a fin de interponer su queja, salvo que la que reclame sea mujer, en cuyo caso ésta podrá enviar en su lugar un personero". No todo era progreso y modernización, también había deficiencias en el servicio; frecuentemente se producían accidentes y volcaduras de carros, ocasionados por obstáculos en las vías o por exceso de pasajeros "subiéndose 120 personas, donde sólo deben ir 40".*

El impulso modernizador en el transporte urbano penquista, culmina con la inauguración del sistema de tranvías eléctricos en el mes de julio del año 1908; el nuevo servicio era propiedad de otra empresa privada, la Compañía Eléctrica de Concepción. *"La puesta en marcha del tranvía eléctrico - afirman los autores - vino a modificar siglos de tracción animal"*, cambiando completamente *"la percepción del tiempo y las distancias"*.

Resulta, pues, muy interesante conocer el trabajo aquí prologado, porque constituye un muy buen aporte a un proceso poco estudiado, cual es el de la modernización en ciudades de provincia. Es cierto que en el caso de Concepción no hubo un intendente como Vicuña Mackenna que creara una ciudad "propia" u "opulenta" como él procuró hacerlo para Santiago; o como, en el caso de Buenos Aires, el intendente Torcuato de Alvear que impulsó la creación de las amplias avenidas que caracterizan a la urbe porteña. Sin embargo, en mayor o menor grado, a las capitales de provincia también llegó el aire modernizador.

Ferrocarriles y tranvías fueron manifestaciones palpables del progreso urbano penquista: en 1873 se completaba la línea férrea de Chillán a Concepción y a Talcahuano, quedando establecida la conexión con el ferrocarril central; y en 1889 se terminó el puente ferroviario sobre el Biobío, notable obra de ingeniería de casi dos kilómetros de extensión. A ellos se sumaban el ferrocarril urbano y luego el tranvía eléctrico, minuciosamente estudiados por Gustavo Campos, Alejandro Mihovilovic y Marlene Fuentealba.

Leonardo Mazzei de Grazia

Introducción

Hablar de Concepción y su historia, necesariamente nos sitúa en dos dimensiones distintas. Debemos tener en cuenta que nuestra ciudad posee un antes y un después, como todo hecho histórico importante. El quiebre que nos permite estudiar con mayor facilidad nuestra historia local está determinado no por una batalla ni por la firma de un tratado, susceptibles de múltiples interpretaciones y discusiones entre historiadores, sino más bien por el único elemento que ha estado presente en Concepción, desde su fundación en 1551, y sobre los cuales no hay discusión alguna: los terremotos. Estas fuerzas naturales han devastado Concepción en innumerables ocasiones, siendo el terremoto de 1751 el que obligó la construcción de una nueva ciudad, debido al traslado desde la bahía de Penco al valle de la Mocha, lugar donde actualmente nuestra urbe se encuentra emplazada.

El terremoto de 1751 marcará una división en la historia de nuestra ciudad. Hoy es un punto referencial trascendental para el estudio de la historia de Concepción, ya que el Concepción de antes de 1751 es el Concepción colonial, fundado por un ya lejano Pedro de Valdivia el 5 de octubre de 1550 en la bahía de Penco. Nuestra ciudad vivió en sus inicios, momentos de estremecedora dureza bélica, producto de la irregular guerra de Arauco. Fue el Concepción de las encomiendas, de las mercedes de tierra, del Real Situado, de los corregidores, de la efímera Real

Audiencia, de los gobernadores, de las rebeliones indígenas, del azote, del palo de justicia, de las cédulas, los parlamentos y todo aquello que pertenece al universo colonial, tan bellamente narrado por los cronistas, estudiado por nuestros historiadores y enseñado con pasión por nuestros profesores, tanto en el colegio como en la universidad.

La etapa siguiente comenzará con el traslado de la ciudad a su ubicación actual, la reedificación y reestructuración de su espacio urbano, distribución de solares y principalmente con la modificación de algunas actividades económicas, gracias a la leve apertura comercial traída por las reformas borbónicas durante la segunda mitad del siglo XVIII.

Con la llegada del siglo XIX, nuestra ciudad comenzaría a prepararse para los vertiginosos acontecimientos de 1808 y la entrada en escena de sus hijos más ilustres: Juan Martínez de Rozas, los hermanos Benavente, Gómez de Vidaurre, Ramón Freire, Manuel Bulnes y tantos otros que participarían en innumerables gestas que irían poco a poco moldeando el carácter rebelde de los penquistas y que sin duda definirían el rol protagónico principal de nuestra ciudad en la formación de la república.

En síntesis, el año 1751 y el traslado de la ciudad de Concepción marcan un antes y un después en la historia de los procesos penquistas, dando lugar a unos, finalizando otros y, principalmente, configurando nuevas experiencias en el tiempo. Este trabajo refleja una investigación que se sitúa en aquél espacio temporal posterior a 1751 y comienzos del siglo XIX.

Nos introduciremos en el sistema de locomoción pública de los penquistas desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Seremos testigos privilegiados del proceso de modernización que la ciudad vivirá con la introducción de la electricidad y de cómo son sustituidos los viejos carretones y el andar a caballo por un sistema más moderno denominado "Carros Urbanos". Posteriormente veremos la evolución de los carros a tracción animal a la tracción eléctrica, con la implementación de los tranvías y como estos procesos marcaron el paso de nuestra ciudad. Para ello echaremos mano a las fotografías históricas de la ciudad, así como también a los documentos pertenecientes al Fondo Monucipal del **Archivo Histórico de Concepción**, en adelante **AHC**.

Queremos invitar al lector a pensar y recrear a través de la imaginación, aquel Concepción antiguo, de manera que podamos aproximarnos a situaciones cotidianas de hace más de un siglo, pero que al mismo tiempo podemos asociarlas a nuestro diario vivir. Queremos invitarle, pues, a imaginar cómo sería su vida viajando por el sistema de locomoción pública de aquella época, que calcule las distancias que lo separarían del trabajo, de los amigos, del centro comercial y de todo aquello que el peso de las responsabilidades o simplemente el interés nos mueve a realizar, que calcule los tiempos y espacios que dedicamos a nuestras actividades, trabajos y otras dimensiones que son parte de nuestra cotidianeidad y nuestro diario vivir. Luego de realizar aquel ejercicio, coincidirá con nosotros

que nuestro estilo de vida, al igual que en el pasado, se relacionaba directamente con las distancias a las que nos trasladamos y el tiempo que requeríamos para ello.

Una de las razones que nos motivaron a la realización de este trabajo ha sido nuestra participación en la serie televisiva ***"Hitos de la Historia Bicentenaria de la Región del Biobío"***, en la que bajo nuestra decisión y esfuerzo pudimos llevar la historia de Concepción, de manera amena y sencilla, a sus habitantes, sin caer en complicados tecnicismos ni en un riguroso lenguaje académico, que muchas veces aleja al curioso de los hechos pasados y transforma en fría una disciplina que debiera generar proximidad con lo estudiado. Del mismo modo y con el mismo lenguaje sencillo hemos desarrollado este libro, de manera de acercar el conocimiento a aquellos penquistas interesados en conocer su historia sin necesidad de ser eruditos en ella. Finalizamos, pues, diciendo que hemos realizado con grandes satisfacciones personales esta pequeña historia del transporte público del Concepción de antaño, de manera que podamos conocer cómo nos movilizábamos los habitantes de Concepción de fines del siglo XIX y principios del siglo XX.

Todos los documentos usados como fuente de información para este libro fueron obtenidos del Archivo Histórico de Concepción.

Gustavo Campos Jegó

I

EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CONCEPCIÓN

Al intentar buscar documentos de lo que hoy conocemos como transporte público en Concepción, nos encontramos con la dificultad de que la poca información existente se encuentra dispersa y exiguamente mencionada. Tal es el caso de los cronistas coloniales, que sólo hacen mención de los "traslados" de mercaderías y abastecimientos a la frontera sin siquiera mencionar las rutas, por lo que hoy en día al establecerlas se cae siempre en más de alguna especulación[1].

A finales del siglo XVIII, podemos encontrar información en las obras de Diego Barros Arana. Por ejemplo, en su Historia General de Chile, en las páginas dedicadas a las gestiones de Ambrosio O'Higgins como intendente de la provincia de Concepción, el historiador hace pequeñas menciones respecto a los trabajos que el futuro virrey del Perú hizo por normalizar y mejorar los caminos por los cuales transitaban personas, caballos y carretas[2], siendo estas muy necesarias para el comercio local. Esta información puede ser fácilmente corroborada consultando el libro de Domingo Amunátegui, el cual recopila las ya perdidas actas del Cabildo de Concepción de aquellos tiempos. En la sesión del 26 de agosto de 1786, se puede apreciar claramente como O'Higgins plantea el mejoramiento de los caminos de la ciudad[3] en vista de contribuir al progreso y mejoramiento de la provincia y hacer más expedítas las comunicaciones con Santiago, distante unos 5 a 15 días en carreta, dependiendo del tiempo, del estado de los caminos y obviamente de los santos, escapularios y reliquias para afrontar el viaje.

Ya en el siglo XIX, en pleno periodo de la independencia, algunos viajeros mencionan las calles de Concepción como "*transitables siempre a pie y a caballo*". John Coffin, nos relata el camino entre Concepción y

1 González de Nájera, en su "Desengaño y Reparo de la Guerra del Reino de Chile", editado por la imprenta Ercilla en 1889, señala que Concepción posee "una entrada por el lado norte".

2 Barros Arana, D; Historia General de Chile, Tomo VII. Cervantes, 1886, Santiago de Chile, pp. 469.
Esta información es obtenida a raíz de una carta enviada por el intendente O'Higgins, que Barros Arana cita como fuente, al virrey del Perú en Lima, donde solicita autorización para comenzar a reconstruir las calles de la ciudad, nivelarlas, para el tránsito de carretas, las cuales, mueven el comercio de la ciudad, dentro y fuera de ella. Tal autorización, le es concedida y tales reparaciones, las realiza su asesor letrado, Juan Martínez de Rozas.

3 Amunátegui Solar, D. El Cabildo de Concepción (1782-1818), Balcells, 1930, Santiago de Chile.

Talcahuano:

> *"Que se hace por un llano de arena, de color gris oscuro, pesada y consistente, y hacia la derecha, se observan los cerros, que no son escarpados"* [4]

Este mismo viajero, que se mostró muy a gusto en nuestra ciudad, también nos informa del camino a seguir hacia Hualqui: "*bordeando los cerros, por un sendero a la orilla del río Bío-Bío*" [5]

Estos son los primeros informes que poseemos respecto a caminos por los cuales los antiguos penquistas se desplazaban, ya sea para salir o entrar a la ciudad. Obviamente, no disponemos de nombres de calles ni intersecciones, pero sin duda prevalecen los mismos puntos geográficos por los cuales actualmente circula nuestro transporte público.

Entrando más en el siglo XIX es posible encontrar otros antecedentes, recopilados por el profesor Arnoldo Pacheco. Efectivamente, en los ***Cuadernos del Bío-Bío***[6] hay algunos datos interesantes sobre la construcción de un "*ferrocarril urbano, tirado por caballos*". Aunque se mencionan algunas fechas, y pese a ser una obra de gran importancia para la historiografía de Concepción, no encontramos mayor información respecto a los carros urbanos.

Buscando mayores antecedentes sobre el tema llegamos al libro ***Crónicas y Semblanzas de Concepción***[7] del Dr. René Louvel Bert, el cual es un hermoso y nostálgico anecdotario, dotado de una elegante pluma, que recoge antiguas imágenes penquistas, tomadas de añoranzas y recuerdos. En dicha obra, el transporte público ocupa sólo unas pocas páginas.

En el ***Libro de Oro de Concepción***[8] de Carlos Oliver, editado en 1950 por la I. Municipalidad de Concepción, podemos encontrar otros datos similares respecto al funcionamiento de los llamados "*carros urbanos*". Sin embargo, la información sigue siendo de un carácter anecdótico, ocupando sólo un par de líneas. Los trabajos sobre la ***Historia de Concepción 1550-1970*** de Fernando Campos Harriet, utilizan la misma información bibliográfica ya mencionada para

4 Coffin, J; Diario de un Joven Norteamericano detenido en Chile de 1817 a 1819; Cervantes, 1896, Santiago.

5 Coffin, J; Ob. Cit.

6 Pacheco, Arnoldo. Historia de Concepción en el Siglo XIX, de "Cuadernos del Bío-Bío", Universidad del Bío-Bío, 1996. Concepción, Chile.

7 Louvel Bert, R. Crónicas y Semblanzas de Concepción. Editorial Universitaria, 1995. Santiago de, Chile.

8 Oliver, Carlos. Libro de Oro de Concepción. Impresos de la Municipalidad de Concepción, 1950, Concepción, Chile.

referirse al transporte público en Concepción, por lo que se entiende que su consulta debió haber sido meramente referencial.

No podemos dejar de reconocer que sin el valioso aporte inicial del investigador norteamericano Allen Morrison y su libro ***Trailways of Chile***, nuestra investigación jamás hubiese comenzado. En dicho trabajo, el autor nos da los primeros indicadores de la historia de nuestro transporte público en el siglo XIX, realizando un gran esfuerzo de reconstruir aquel trozo de nuestra historia local con las pocas fuentes que dispuso para ello. También debemos mencionar que, a su vez, dicho trabajo no se hubiese conocido de no ser por la traducción al español realizada por Marcelo Madariaga, cuya página web ***www.tranviasdechile.cl*** es también fuente de consulta nuestra. Estos dos investigadores son a nuestro juicio quienes han hecho el esfuerzo investigativo de mayor calibre en materia de tranvías y carros de sangre, reuniendo documentos y fotografías a lo largo de Chile. Lamentablemente, hay muy pocas fotografías de tranvías de Concepción y sólo un plano de recorridos. La bibliografía restante escapa a la curiosidad historiográfica. Existen, además, variados trabajos vinculados a las ciencias matemáticas, específicamente a la ingeniería, enfocados al diseño de paraderos, flujos de movilización y cálculos aplicados a su destinación y utilidades, costos de operación de acuerdo a costos de pasajes, especulaciones respecto a la evasión del pasaje de parte de los pasajeros, etc. La lista de trabajos al respecto es larga y no tiene mayor sentido redundar sus títulos.

También los trabajos de urbanismo, mayoritariamente de académicos de la Universidad del Bío-Bío a través de su revista ***Urbano***[9], vinculan la ciudad con el transporte público. Sin embargo, profundizan mayormente en los aspectos ya mencionados, utilizando sólo datos referenciales al transporte. Sin duda, la mayor cantidad de documentos sobre los inicios del transporte público en Concepción se encuentran archivados y clasificados en el **Archivo Histórico de Concepción** (AHC) en el Fondo Municipal de Concepción bajo la forma de cartas, contratos, peticiones, documentos oficiales, exhortos, reclamos y cartas de distinta índole, que nos dan cuenta de los inicios de los sistemas de locomoción pública, como así mismo su uso por parte de la población y las relaciones entre la empresa y la municipalidad.

9 Al respecto podemos mencionar a Jaime Garretón Risopatrón. Urbanismo y Arquitectura en la VIII Región. En Urbano, mayo, año/vol. 7, número 009, 2002.Universidad de Bíobío, y Estructura Urbana y Policentrismo en el área metropolitana de Concepción, de Carolina Rojas Quezada, publicada por la Revista Eure, Vol. 35, N° 105, Agosto 2009 y también mencionamos a PEREZ, L. El espacio público de Concepción. en URBANO, Universidad del Bío-Bío, nº 33, 2006, Concepción, Chile.

UROPA

II

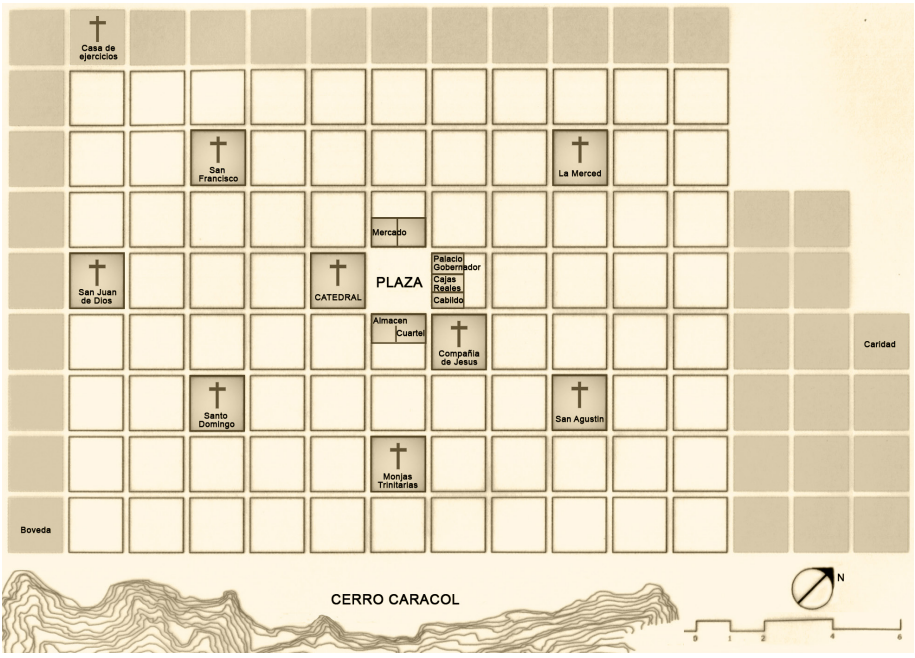
LA CIUDAD DE CONCEPCIÓN EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Luego del furioso terremoto y maremoto de 1751, y los problemas surgidos por el consecuente traslado de la ciudad a su actual emplazamiento, Concepción y lo que actualmente conocemos por la intercomuna experimentó grandes altibajos en el aspecto económico; sin embargo, la ciudad rápidamente comenzó a prosperar. El cronista Carvallo Goyeneche describe al entonces obispado de Concepción como muy activo y con un comercio dinámico:

> *"Hace su comercio interior del mismo que el obispado de Santiago. El esterior lo tiene en el Perú, el obispado de Santiago i país de los indios independientes. Vende para el Perú 80 mil fanegas de trigo a 9 reales; 12 mil arrobas de vino jeneroso a 16 reales; 600 quintales de sebo, 200 de charqui, 50 botijas de grasa, 500 fanegas de orégano i 200 de cebada a los mismos precios que se despachan estos jéneros en el otro obispado, i todo asciende a docientos mil pesos. Para el obispado de Santiago despachan 85 mil carneros a 4 reales; 50 mil quesos a 3; cuatrocientas arrobas de vino jeneroso a 16; 7 mil ponchos a 24; 3 mil mantas o frazadas a 16; 200 cuarenta mil varas de bayeta a 3 ½ reales; 25 mil cordobanes a 8; 500 mil pesos en oro en pasta, i el valor de 8 mil pesos en mariscos secos, pescados salados i relbun para tinte encarnado que todo se acerca a la cantidad de 250 mil pesos. Al país de indios independientes envía de 30 a 40 mil pesos en ganados de vacuno, caballar i de Iana, trigo, vino, fierro i cobre labrado, alguna plata labrada, abalorios, sombreros, cintas de seda, paño, bayeta i añil i con ellos recoje 30 mil ponchos i cerca de 5 mil fanegas de sal. Del Perú recibe 16 mil arrobas de azúcar a 26 reales; quinientas botijas de miel a 6 pesos; 12 mil piedras de sal a 12 reales; cerca de 200 arrobas de arroz a 18; 700 de algodón a 16; 6 mil varas de tocuyo a 2½ reales; 100 arrobas de añil para tinte azul a 30 pesos, i 600 botijuelas de aceite a 24 reales; i del obispado de Santiago 200 mil pesos en jéneros de Europa; mil libras de almendras; 100 fanegas de higos; 5 mil millares de nueces; 100 fanegas de aceitunas a 56 reales; 200 de ají a 12; 3 mil sombreros ordinarios a 5; 500 entre finos a 20; 200 quintales de cobre labrado a 25 pesos i 4 mil arrobas de yerba del Paraguai a 28 reales."*[10]

10 Carvallo Goyeneche, Vicente. Descripción Histórico Geográfica del Reyno de Chile. Segunda Parte. Imprenta del Mercurio. 1886. Santiago de Chile. Sin embargo la cita es más que nada referencial, debido a que el obispado de Concepción, correspondía al territorio que abarcaba desde el Maule a Valdivia.

De esta información podemos inferir que la actividad económica de la época, ligada a la agricultura, era realizada por una gran cantidad de personas, las que trabajaban no sólo en el campo, sino también en las chacras y haciendas ubicadas en las cercanías de la ciudad. Otro sector de la población trabajaba en oficios de zapaterías y talabarterías, panaderías, venta de artículos de lana, comercio ambulante especialmente de frutas y verduras de la estación, etc. Básicamente se vivía mediante un sistema de economía de subsistencia, aunque la relativa estabilidad económica de la ciudad era mayor que en otras aldeas, por lo que seguramente generaría mayores incentivos a personas lejanas que vendrían a vivir a Concepción, y obviamente esto puede apreciarse en la expansión de los límites de la ciudad. También existía un sector de la población que generaba mayores ingresos a través de sus vínculos comerciales con Santiago, Valparaíso y el puerto del Callao en Perú. Por esa época don José de Urrutia y Mendiburu, suegro de Juan Martínez de Rozas, era uno de los hombres más acaudalados de Chile.



Plano de repartimiento de Solares en 1765.
(Fuente: El Espacio Público de Concepción. Ob.Cit.)

Es importante observar la expansión de Concepción a lo largo del tiempo. Para ello, podemos servirnos de los distintos planos existentes en nuestra bibliografía urbanística y geográfica, que nos darán una idea aproximada de cómo la ciudad fue expandiéndose a partir de 1751. Del trabajo de Leonel Pérez Bustamante y Leonardo Espinoza Aliaga[11], publicado en la revista ***Urbano*** de la Universidad del Bío-Bío, podemos apreciar como el traslado de la ciudad había reconfigurado su espacio urbano. El reparto de solares y las nuevas edificaciones tomarían ahora nuevos puntos de referencia en la nueva Concepción. Comencemos, por ejemplo, con el plano de 1765, que nos muestra el tamaño de nuestra ciudad en el periodo de transición entre los siglos XVIII y XIX, y que nos detalla el repartimiento de los principales solares en el nuevo sitio del valle de la mocha, lugar donde actualmente está emplazada nuestra metrópoli.

En el plano podemos apreciar, en una proyección desde el sur hacia el norte, el cerro Caracol y las principales edificaciones eclesiásticas y públicas, así como los límites de la ciudad, siendo el cerro ya mencionado el límite sur. Hacia el este el río Andalién, oeste el río Biobío y el norte la actual Av. Los Carrera. La población penquista vivía entre estas calles, de una manera austera, sin grandes comodidades, pero con una relativa tranquilidad económica. Como decíamos, no poseía grandes lujos materiales, pero tenía una abundante despensa de alimentos proporcionada por el trigo, la ganadería y la agricultura. A esto se sumaba el carácter de ciudad militar, fronteriza y heredera de una rica aristocracia terrateniente, que otorgaban a Concepción el carácter de ciudad principal del reino de Chile, cuya jurisdicción corría desde el río Maule hasta la plaza de Valdivia. Diría un cronista sobre la ciudad de Concepción en 1765:

> *"En el centro de la ciudad está la plaza mayor perfectamente cuadrada con 150 varas cada uno de sus lados. Ocupan el del poniente la iglesia Catedral, parroquia de San Pedro i casa episcopal; ésta es de buena arquitectura, de cómodas viviendas, i adornada de una hermosa portada de piedra labrada con soportales a uno i otro lado, i la edificó el ilustrísimo señor don frai Pedro Ángel de Espiñeira. El que hace frente a éste le ocupan la casa del gobernador, las consistoriales, i las arcas reales, con soportales i tres portadas que sin embargo de carecer de todo primor de la arquitectura no dejan de dar lucimiento a la plaza. La casa del gobernador tiene todas las comodidades*

11 Pérez Bustamante y Espinoza Aliaga, Leonel y Leonardo. El Espacio Público de Concepción. Su relación con los Planes Reguladores Urbanos. Revista Urbano, Número 13, año 9, año 2006, Universidad del Bío-Bío. Concepción, Chile.

que debe haber en la casa de un jeneral. El lado del sur le ocupan los cuarteles de artillería, infantería, i dragones veteranos, con soportales i tres portales de la misma arquitectura, que las anteriores. El opuesto a éste es de don José de Urrutia i Mendiburu natural del señorío de Vizcaya, casado con la señora doña María Luisa Manzano de Guzmán, el más rico comerciante de esta ciudad, i de todo su obispado. Tiene en cada una de las esquinas una casa comenzada a edificar, pero concluidos sus frentes con portadas de ladrillos, que contribuyen a hermosear la plaza. En medio de este frente puso la ciudad el mercado para abasto del público que también tiene portada de la misma arquitectura que la de los cuarteles, i no carece este lado del adorno de soportales."[12]

El siglo XVIII finalizó sin grandes sobresaltos, y el inicio del siglo XIX coincidió con grandes sucesos, como la llegada de O'Higgins a la región y los problemas de Martínez de Rozas con la titularidad de sus nombramientos como asesor letrado del gobierno, que lo pondría en franca enemistad con la corona y con varios personeros del cabildo de Santiago. Luego de la muerte del gobernador Luis Muñoz de Guzmán y de conocerse la noticia de la caída de la corona española y del dominio de Napoleón, comenzarían a desencadenarse los sucesos vertiginosos que culminarían con la junta de gobierno de 1810. Con el inicio de las campañas de 1813, vendrían años de penurias, hambre y desolación para la ciudad de Concepción. El conflicto armado contra los realistas empobreció la ciudad al grado que "*los caballos que habían quedado en la ciudad se habían convertido en galgos afganos*". La gran cantidad de penquistas que fueron a combatir en las campañas de la patria vieja dejó a la ciudad y a sus alrededores sin manos que trabajasen los campos; los caballos y el ganado fueron requisados por los ejércitos de Carrera y O'Higgins, no pagándose jamás por aquellos préstamos. Las tierras fueron quemadas y arruinadas. Luego, durante el periodo de la reconquista, Concepción debió sobrevivir del comercio con los araucanos.

Después del triunfo en Maipú en 1818 y el abandono absoluto de la provincia, vendría la llamada Guerra a Muerte, donde nuevamente Concepción y la región se tiñeron de sangre, produciéndose una ruina total de la economía, aumentando aún más el bandidaje, el cuatrerismo y la delincuencia a la que Ramón Freire debió enfrentarse a sable, cuchillo y vino con harina tostada, ya que todos los pertrechos bélicos y la poca comida existente en la ciudad se habían gastado en

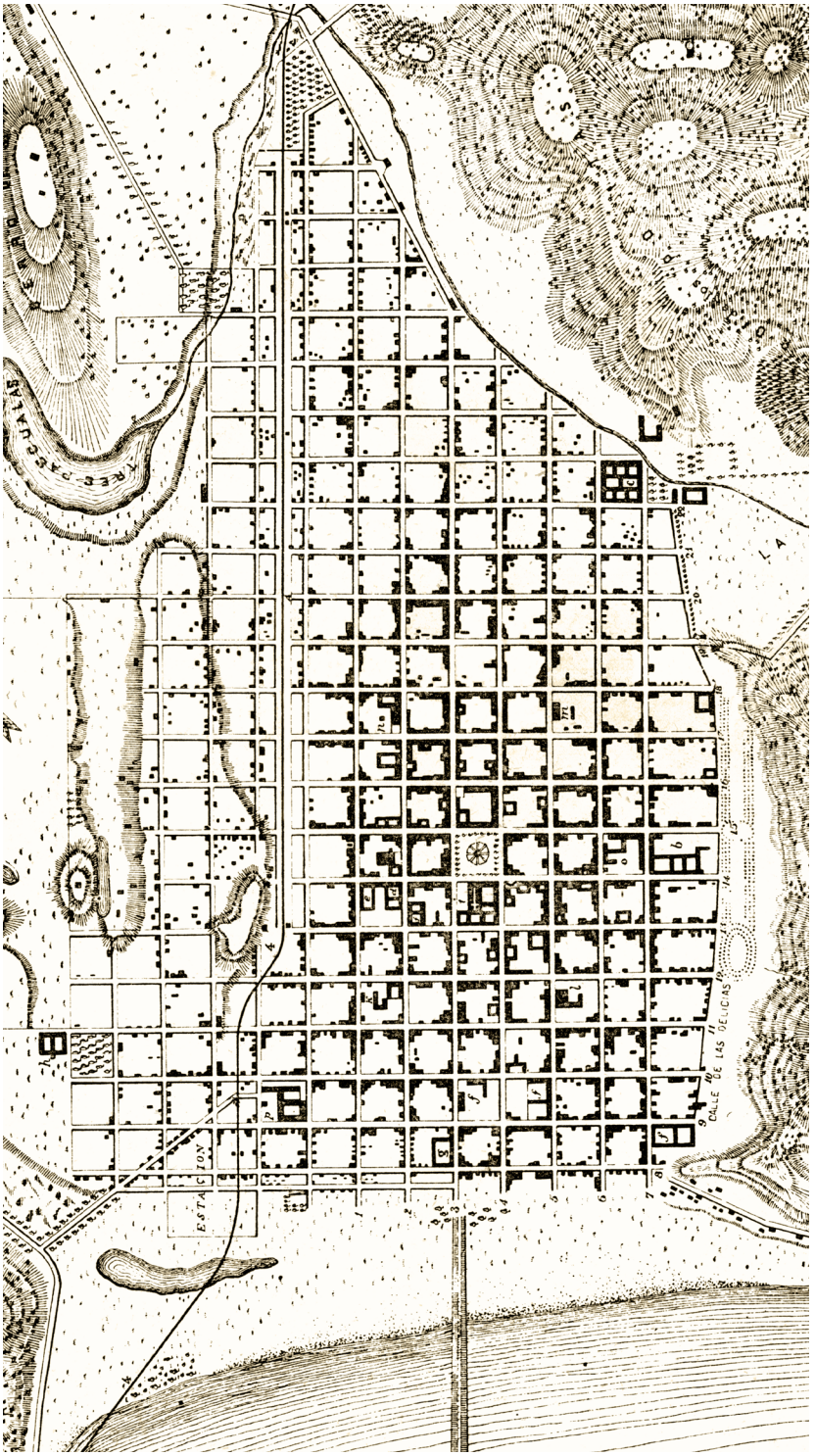
12 Carvallo Goyeneche, Vicente. Descripción Histórico Geográfica del Reino de Chile. Tomo II. Ob. Cit.

la expedición libertadora del Perú. Para colmo de males, en 1835, Concepción experimentaría un nuevo terremoto, que por sus nefastas consecuencias fue llamado "***La Ruina***", no quedando ninguna construcción en pie. El hambre fue un castigo tan tortuoso, que antiguas leyendas urbanas afirmaban que las madres llegaban al extremo de azotar a los bebés contra las piedras, en su desesperación por no tener qué darles de comer.

Desde 1840 en adelante, Concepción aumentó considerablemente sus actividades productivas. La industria triguera, harinera y cerealera, sumada a la explotación del carbón, levantaron poco a poco la economía penquista. Las actividades productivas de la ciudad ya comenzaban a expandirse. En este auge económico no sólo existían los trabajos artesanales, sino que también se establecieron algunas industrias que generaron empleos, como las fábricas de vidrios y botellas en Lirquén y la fábrica de cerveza y malta de la familia Keller[13]. Para este periodo, comenzarían a instalarse y a operar en Concepción una cantidad considerable de casas de comercio, bancos y otros establecimientos que ponen a la ciudad en contacto con capitales nacionales y extranjeros. Naturalmente la cultura no queda ajena, siendo la arquitectura penquista la más susceptible a esta influencia, configurándose en torno a ella una ciudad de estilo neoclásico francés, cuyos vestigios fotográficos guardan el recuerdo de una urbe hermosa y refinada, provocando un emotivo sentimiento de nostalgia y melancolía a cualquiera que se deleite observando el patrimonio fotográfico de Concepción.

Siguiendo el crecimiento urbanístico de Concepción, en la segunda mitad del siglo XIX el ingeniero Pascual Binimellis diseñó un croquis que nos muestra el crecimiento de la ciudad, a raíz del incremento de sus actividades económicas,. Observe el lector la expansión y el desarrollo de la ciudad que mantiene sus márgenes aun habiéndose dividido los antiguos solares en propiedades más pequeñas, que van reflejando la disminución del espacio doméstico, proceso que continúa aún hoy. Pascual Binimellis dibujó este plano por su compromiso con el progreso y el mejoramiento de la ciudad, de manera que el ordenamiento urbano obedeciera a tal propósito.

13 Mazzei de Grazia, Leonardo. La Integración Económica de los Inmigrantes Italianos en un área de Recepción no Masiva. El Caso de la Provincia de Concepción. (1890-1930) en Monografías Históricas, de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Número 7, año 1993. Valparaíso, Chile.



Plano de Pascual Binimellis, de 1865. (*Fuente: El Espacio Público de Concepción. Ob.Cit.*)

Plaza de Armas de Concepción en 1870.

El plano de Pascual Binimellis nos muestra también cómo la ciudad expande sus espacios en virtud del trazado de las líneas de ferrocarril y los grandes locales comerciales del centro de la ciudad. Cabe indicar que para 1856 Concepción ya cuenta con una población de unos 13.000 habitantes, los que aumentarán de forma paulatina debido principalmente a la industria triguera, carbonífera, textil y otras actividades comerciales que se desarrollarán a partir del sector primario, trayendo una inmigración cada vez más continua de población, que le irá dando forma a la ciudad y conformando la identidad diversa de Concepción.

En 1877, el ingeniero Fioretti levanta también un plano de la ciudad, en donde puede apreciarse el crecimiento periférico de la misma, diversificándose y subdividiéndose las manzanas, haciendo notar la calle Comercio (hoy Barros Arana), la nueva estación de ferrocarriles y el ensanche de la actual calle O'Higgins, frente a la plaza de armas. Obsérvese el plano de Fioretti y compárese con los anteriores.

Edmundo Larenas y Roberto Hashcke diseñaron un plano en 1892, en donde advierten la expansión de la ciudad hacia las periferias e integran como elemento nuevo el puente ferroviario sobre el río Biobío.

Los planos posteriores no nos entregan tanta información por referirse sólo a las manzanas habitadas. En lo relativo a aspectos demográficos, la población de Concepción aumentará de manera espectacular durante las postrimerías del siglo XIX, dando a Concepción un dinamismo económico que se verá reflejado en las múltiples actividades comerciales que harán de la ciudad un importante centro económico, con todos los beneficios y problemas que ello conlleva. Para ilustrar este flujo de población, mostraremos un cuadro con la situación demográfica de Concepción durante la segunda mitad del siglo XIX:

AÑO	POBLACION
1865	13.958
1875	18.277
1885	24.180
1895	39.837

Tabla comparativa de los Censos de población de la segunda mitad del siglo XIX (Fuente: Arnoldo pacheco. Historia de Concepción en el Siglo XIX)

De acuerdo a la tabla, podemos apreciar cómo aumentó la población penquista en un periodo de treinta años. En efecto, de 13.958 habitantes en 1865, aumentó en 4.319 habitantes para 1875, y en 5.903 para 1885. Diez más años más tarde, en 1895, la población había aumentado en 15.657 habitantes, y para el censo de 1907 la población de Concepción ascendía a los 55 mil habitantes. Estos antecedentes generales nos sirven para hacernos una idea aproximada de cómo nuestra ciudad se expandía, conjuntamente con su población y sus actividades comerciales, y nos permitirán situarnos en el periodo histórico que estudiaremos en este trabajo, de manera que ya tenemos una percepción a grandes rasgos de nuestra ciudad a finales del siglo XIX.

Luego de estas apreciaciones, podemos ahora tener una idea aproximada que nos permita comprender de mejor manera el proceso de modernización del transporte público de nuestra ciudad, y de cómo éste fue modernizándose con el paso del tiempo.

III

LA LOCOMOCIÓN PÚBLICA EN CONCEPCIÓN A FINES DEL SIGLO XIX

Para la segunda mitad del siglo XIX, Concepción era la tercera ciudad más importante del país. Su población, cómo anteriormente habíamos mencionado, había variado considerablemente gracias a la gran actividad industrial existente en la zona, fenómeno que podía apreciarse en la expansión de sus áreas urbanas. Conjuntamente con esta expansión urbana, se produjo también un incremento de la población perteneciente a los sectores sociales más humildes, con un menor poder adquisitivo, y que fueron asentándose en los barrios periféricos como Ultra Carrera, Biobío, Aguas Negras, Chillancito y el sector Las Ferias, hoy actual Collao. Entendiendo que la ciudad comenzaba desde el norte por el sector de Ultra Carrera (actual avenida Manuel Rodríguez hasta calle Ejército aproximadamente), en el este el sector de Las Ferias (actual avenida Collao), desde el oeste por el barrio Biobío (actual sector de Pedro de Valdivia bajo), y en el sur hasta el sector de Agua de las Niñas (actual camino a Chiguayante), podemos concluir que las personas debían movilizarse diariamente entre estos sectores a fin de concurrir rápidamente a sus destinos. Estas distancias eran cubiertas de varias maneras: a pie, a caballo, en coche, carreta, etc. Naturalmente, los medios de transporte de la época condicionaban el tiempo en que los penquistas recorrían la ciudad y cubrían diversos destinos, ya sea desde las casas del sector de Chillancito al mercado de la ciudad, desde Agua de las Niñas a la estación del ferrocarril o desde la calle Aníbal Pinto hasta el sector de las ferias, ya sea para ir al trabajo, de compras, de paseo, o simplemente para visitar a sus amistades.

También se viajaba hacia Concepción por el sector de Agua de la Gloria, hoy en día sector de Chaimávida, desde donde la ciudad se proveía de leña, leche y carnes y se conectaba con los senderos que llevaban a las carretas hasta los sectores más llanos, llegando a los caminos que llegaban a Santiago.

Movilizarse caminando dentro de Concepción en aquellos años significaba transitar por calles polvorientas, llenas de acequias, por las cuales circulaban las aguas servidas, vertidas desde las "bacinicas" hacia la calle. También se debía caminar entre el barro y el agua durante el invierno. Las calles estaban llenas de basuras y todo tipo de desperdicios. Consideremos, por ejemplo, que la venta de carne

se realizaba en la calle, donde precarios matarifes cortaban al animal en sus distintas partes, entregando los trozos en una bandeja que los mismos compradores llevaban para tal efecto. Los restos del animal quedaban esparcidos por la calle, junto a todas sus menudencias, con la consiguiente llegada de perros, gatos, moscas y otros insectos, sin mencionar el olor nauseabundo que se generaba. Los reclamos de los vecinos se hicieron tan intensos que el municipio debió construir un Matadero Municipal y reglamentar la venta de carne de la ciudad.

El animal doméstico, desde tiempos remotos, era el medio de locomoción más efectivo que existía. La mayoría de las personas poseía uno para su propio transporte. Esto generaba también un comercio activo relacionado con el caballo. Las caballerizas y la crianza de equinos eran una actividad económica muy lucrativa, ya que el tipo o raza de caballo determinaba su precio. El caballo rucio, el alazán, el rocín, el mampato, el tordillo, etc, constituían la oferta de la época y con ellos también los aperos, espuelas, monturas y herraduras. Desde luego, los herreros en Concepción irían decreciendo en sus actividades económicas a medida que el caballo fue dejando de ser el principal medio de transporte. También existía un gremio de abastecedores de pasto, otro de fabricantes de artículos de cuero y, por supuesto, los compradores de carne de caballo para hacer charqui[14].

El carruaje o carro de madera con revestimientos de cuero y diseños derivados de las antiguas calesas coloniales, era usado por el sector más acomodado de la población, mientras que el carretón común y corriente, construido toscamente, era de uso masivo y popular. Para quien quisiera desplazarse en la ciudad y no poseía medio de transporte propio, existía una especie de servicio de taxis, que recorría la ciudad desde la calle de la catedral, hoy Caupolicán, hacia los cuatro puntos distantes del centro de la plaza de armas, cobrando un tarifado que obviamente estaba sujeto a la ley de la oferta y la demanda, pero con algunas restricciones, ya que la municipalidad intervenía si poseía antecedentes de que los conductores realizaban cobros abusivos, caso en el que las penas iban desde la prohibición de transitar, hasta la privación de libertad.

La contaminación acústica derivada del tráfico vehicular ya existía en aquellos años. Los cascos de los caballos, al correr por las calles principales, pavimentadas con piedras de río, hacían un ruido

14 En aquellos tiempos, obviamente no existía la voracidad comercial de nuestros tiempos. No se poseían las apremiantes necesidades de ganar dinero para cubrir las innumerables deudas que la modernidad nos ha puesto como precio. Los tratos y los medios de pago eran de plazos largos y de sumas módicas. Esto lo podemos apreciar leyendo las muchas cartas enviadas al alcalde de Concepción, en que los vecinos solicitan que se les cancele "*lo que corresponde, ni un peso más ni menos*", cuando exigen el pago de alguna obligación adeudada.

tan persistente que algunas familias acomodadas solicitaban a la municipalidad que se les colocara arena en las afueras de sus casas a fin de disminuir el ruido provocado por el continuo andar de los coches. Incluso se solicitaba, a través de cartas a los diarios de la época, no transitar en algunas calles a ciertas horas, a fin de poder dormir la siesta más placenteramente, o bien, tener un mejor y reparador descanso durante algún resfrío o una enfermedad viral contraída por el efecto de la mala calidad de los servicios higiénicos, que comúnmente derivaban en epidemias de tifus y cólera.

Estos medios de transporte eran los que recorrían la ciudad de Concepción durante fines del siglo XIX. La casa Herman y Hnos. era la principal constructora de carruajes, carros y carretones, teniendo también la concesión de los traslados en balsa para el cruce del río Biobío.

Coche de dos caballos, proveniente de la estación, en dirección al centro de Concepción.

El primer documento que nos habla de la locomoción pública de Concepción, se nos presenta expresamente detallado en una ordenanza aprobada por decreto municipal, el 28 de noviembre de 1864, referido a las patentes que debían pagarse por circular en la ciudad. Debemos tener en cuenta que el pago de las patentes se hizo imitando a las municipalidades de Santiago y Valparaíso, referentes obligados para

la ciudad de Concepción, que veía en aquellas ciudades la imagen del progreso y la modernidad, por lo que se consideraba que debían implementarse los mismos adelantos técnicos que aquellas "modernas ciudades del norte". Decíamos que la normativa municipal estipulaba el pago de patentes. El documento lo transcribimos íntegramente:

> *"Habrá seis clases de patentes, cuyo producto se invertirá en la mejora i conservación del piso de las calles de Concepción:*
> *1º Clase: Valor de quince pesos que pagarán los coches i obmibus o carruajes de cuatro ruedas i más de dos asientos que se empleen en el servicio público de la ciudad.*
> *2º Clase: valor de ocho pesos para los carruajes del servicio público de dos o cuatro ruedas con dos asientos.*
> *3º Clase: Valor de diez pesos para las carretas tiradas por bueyes que se emplearen en el servicio diario de la población o en la conducción de material de construcción.*
> *4º Clase: Valor de cinco pesos, para los carros o carretones tirados por animales cabalgares.*
> *5º Clase: Valor de seis pesos para los carros o carretas que conduzcan productos nacionales o mercaderías extranjeras para el abasto i consumo de la población.*
> *6º Clase: Valor de tres pesos, para carretas chicas con ruedas de madera i toda otra clase de vehículos tirados por bueyes."*[15]

Nótese que la ordenanza establece la diferencia entre el "*servicio público de la ciudad*" y "*el servicio diario de la población*". Esta diferencia se refiere a que el servicio público hace la distinción entre el traslado pagado de una persona desde un lugar a otro, es decir, lo que actualmente conocemos como transporte público, y por otro lado, el servicio diario de la población, es decir, los vehículos particulares que se valen de sí mismos para realizar cualquier tipo de actividad que requería el uso de los carruajes y carros tirados por caballos.

Muchas personas transportaban amigos y vecinos en sus vehículos propios y otras personas solicitaban algunas módicas sumas de dinero por "*llevar a alguien*". Las carretas recorrían parsimoniosamente la ciudad sin ningún tipo de reglamentación. Los accidentes eran comunes, ocasionados por los desniveles del terreno o la pericia algo decaída del conductor luego de varios vasos de vino. Este rudimentario transporte público, a medida que aumentaba la población, comenzó a ser mucho

15 Ordenanza que modifica las disposiciones del Art. 2, sobre contribución de carruajes en la ciudad de Concepción. Municipalidad de Concepción, Volumen 011, folio 148-148, AHC.

más habitual, ya que con el avance de las disposiciones municipales muchos hicieron del traslado de pasajeros su actividad comercial principal. La firma Herman Hnos. comenzó de esta manera, luego construyendo carros para el servicio de traslado de pasajeros y luego talleres de reparaciones de los mismos. La familia Herman continuó con el negocio del transporte, poseyendo la concesión de los primeros automóviles Ford en Concepción. Tenían sus dependencias en calle Rengo esquina Chacabuco, donde actualmente funciona la Universidad de las Américas.

Coches de cuatro ruedas en dirección a la Estación de Concepción.

Decíamos que el tráfico vehicular no estaba normado. Los coches recorrían las calles de Concepción circulando en cualquier dirección, y muchas veces a gran velocidad. Existe en el archivo municipal muchas cartas de vecinos reclamando por la gran velocidad con que los cocheros dirigían sus carros, ocasionando accidentes e inseguridad. La municipalidad decretó la suspensión del tráfico de coches después de las doce de la noche por el ruido que ocasionaban los cascos de los caballos, medida que no surtió efecto alguno debido principalmente a la reticencia de un gran sector analfabeto de la población frente a las normativas municipales y a la falta de fiscalización del municipio. Los guardianes de la prefectura de la policía de seguridad no eran suficientes para preocuparse de aquellos menesteres, y aún no se concebía a la

policía como garante del tráfico vehicular, sino que aquella era tarea de los inspectores municipales.

Coches de caballos, estacionados en calle O'Higgins, frente a la Plaza de Armas de Concepción.

Edificio de la Ferretería Gleissner, en Concepción.

monturas, aperos, "*alojas*"[16], etc. En carreta se salía de compras, se iba al trabajo, se realizaban trámites, se iba a dejar a los "*señoritos*" a la escuela, se iba de paseo el día domingo. Se salía de la calle Lientur en dirección a la calle Serrano, en fin, los diarios quehaceres de los penquistas del Concepción antiguo. Nos atreveríamos a sugerir que si un carruaje avanzaba a toda velocidad, a unos 12 kilómetros por hora, un recorrido desde la estación de ferrocarriles hasta el sector de las ferias, actual Collao, tomaría unos 40 minutos, lo que hoy demora el tren desde Concepción a Hualqui.

Diligencia hacia San Pedro y Lota, descansando en "La Posada", camino a Coronel.

Existía también un servicio de diligencias, que efectuaba viajes diarios hacia San Pedro y Lota. Estas diligencias eran amplias carretas que llevaban alrededor de ocho pasajeros en su interior, llegando a destino en su trayecto más largo cerca de la medianoche, después de recorrer intransitables senderos con gran levantamiento de polvo y una serie de situaciones que hoy en día nos parecerían increíbles, incómodas e incluso divertidas, como detenerse en una posada a "*echar aires*", comer y "*reposar el cuerpo*".

16 Bebida de fantasía elaborada por embotelladoras nacionales. Existían diversas marcas comerciales de estas bebidas, sin embargo, la población llamaba "aloja" al conjunto de éstos líquidos, cómo actualmente llamamos "bebida" a todas las marcas comerciales de bebidas de fantasía.

En la actualidad, un viaje a San Pedro o Lota puede tomarnos no más de veinte minutos o una hora respectivamente, por lo que imaginará el lector la lentitud y lo costoso de las comunicaciones viales. Obviamente, para el penquista de aquella época era muy normal llegar a Lota a las doce de la noche luego de haber atravesado en balsa el río Biobío, pasar a comer a La Posada y procurar entretenerse, disfrutando del paisaje que bordea la naciente cordillera de Nahuelbuta, en una diligencia que corría a la "vertiginosa" velocidad de 25 kilómetros por hora. Esta forma de viajar debe haber sido tan común en aquella época, como para nosotros tomar un autobús en calle Tucapel, cruzar el puente sobre el río Biobío, llegar a San Pedro y luego a Lomas Coloradas, Lagunillas, Coronel y finalmente a Lota, en no más de una hora de viaje.

Estas diligencias eran muy parecidas a aquellas características de las películas de "westerns" norteamericanos, que recorren las áridas praderas de Arizona o Nuevo México. Las situaciones eran las mismas: las diligencias podían despeñarse en el camino, quedar empantanadas en invierno, ser asaltadas, o bien el caballo podía quebrarse una pata, además de una serie de desfavorables situaciones que le ocurrían a los conductores y también a aquellos malogrados pasajeros que se veían envueltos en estos molestos trances. Sin embargo, el envío de medicinas, el diario, el correo, un encargo, ropa, etc, debía realizarse contra viento y marea, de manera que los viajes se hacían todos los días, incluso domingos o festivos. También existía una relación mucho más cercana entre el pasajero y el transporte, de esta manera, si la diligencia o el carro sufría un percance, lo más lógico era que los pasajeros ayudasen a solucionar el contratiempo, empujando, levantando, reparando la rueda, calmando al animal, etc. Esto obviamente es impensable hoy en día. Disciplinados en el pagar y exigir, no entendemos como responsabilidad nuestra un mal servicio de la empresa y creemos que debe retribuírsenos por ello.

Como aún no se construía el puente sobre el río Bíobío, para cruzarlo era necesario pagar una serie de costos asociados al flete y cruce del cauce, que se realizaba a través de unos lanchones que cumplían dicha función. Los precios para el cruce eran los siguientes:

"El Tarifado del pasaje hacia el otro punto del Biobío, se cobrará de la siguiente manera:

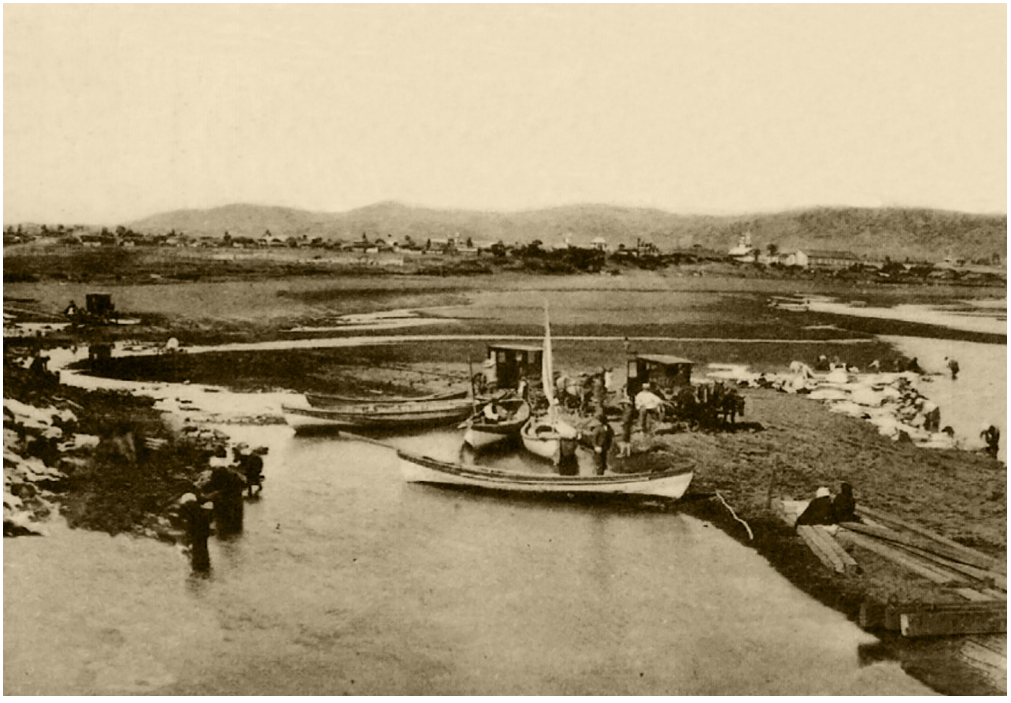
- Por un pasajero a pié, en lancha 10 ct.

- Por un pasajero a pié, en bote 20 ct.

- Por un pasajero a pié, a Caballo, en lancha 20 ct.

- Un bote expreso, $1.00

- Animales cabalgares, sueltos $1.00
- Animales ensillados 15 ct.
- Animales vacunos que deben ser amarrados 15 ct.
- Pipas de licor 30 ct.
- Pipas vacías 15 ct.
- Cereales 2 ct, por cada 6 kilos.
- Un coche grande $1.00
- Un boqui 50 ct.
- Una carreta cargada $1.00 (el animal paga aparte)
- Una carreta vacía 50 ct.
Nota: Esta tarifa regirá únicamente desde la salida del sol hasta ponerse. Fuera de esas horas, los precios serán consensuales."[17]



Malecón a las faldas del cerro Chepe, lugar donde era posible tomar una balsa o bote para cruzar el río. En la fotografía es posible distinguir 2 coches dejando pasajeros, veleros esperando ser contratados, lavanderas lavando a la orilla del río y al fondo la ciudad de Concepción.

17 Tarifa del Pasaje del Biobío. Municipalidad de Concepción, Volumen 012, febrero de 1883, folio 35, AHC.

Como se ha dicho, el encargado de la concesión era el empresario Julián Herman, quien era dueño también de los carretones del servicio público. Fuertes conflictos estallaron entre la población y la empresa. Se reclamaba del empresario la poca preocupación por el mejoramiento del servicio, y de guiarse sólo por el interés por cobrar pasajes más caros, llegando a mantener sólo una lancha para poder elevar los costos. El empresario penquista, por su lado, reclamaba los malos usos que los pasajeros daban a las lanchas, transportando todo tipo de mercaderías, las que muchas veces ensuciaban, deterioraban o simplemente maltrataban los vehículos. Los reclamos llegaron incluso a niveles de violencia, siendo en una ocasión golpeados los barqueros que conducían los lanchones por los cobros abusivos, debiendo intervenir la policía, para restablecer el orden y haciendo necesario apostar guardianes en los cruces del río.

Sin embargo, el bien común terminaría por imponerse. Los reclamos de los usuarios se hicieron tan latentes en la municipalidad, que el empresario debió comprometerse a mantener los precios de los traslados, además de reparar continuamente los desperfectos de las embarcaciones. Para ello, la municipalidad se comprometió a conseguir a un menor costo los artículos destinados a aquellos trabajos, y a otorgar ciertas franquicias tributarias al señor Herman. Al parecer todos ganaron con la medida.

Estos precarios sistemas de transporte público tenían sus días contados. Muy pronto la implementación de los adelantos técnicos en varias materias se traspasaría también a los transportes, con la imperiosa necesidad de modernizar el servicio de pasajeros. Aunque el uso de caballos siguió utilizándose, se comenzó a idear formas más modernas de transporte público, al estilo de las grandes ciudades, con gustos más sofisticados. En Concepción proliferaban los médicos que recetaban modernas píldoras milagrosas, había llegado el telégrafo, se expandían las vías del ferrocarril, se habían pavimentado las calles principales y se había construido el moderno edificio de la municipalidad.

Ambulancia en el sector Las Ferias, hoy Avda. Collao.

Edificio de la Municipalidad de Concepción, visto desde calle Aníbal Pinto. Pueden verse coches de cuatro ruedas transitando por fuera del edificio de la ex intendencia.

ESCUELA DE
AGRICULTURA
16

IV

LOS CARROS URBANOS

Desde 1880 en adelante, la I. Municipalidad de Concepción, por medio de su alcalde, don Desiderio Sanhueza, decidió darle un impulso de modernización a la ciudad, comenzando con el mejoramiento del sistema de alumbrado público a gas y un visionario proyecto para surtir de agua potable a la ciudad. Los referentes a imitar eran Santiago y Valparaíso, como anteriormente lo hemos mencionado, los que a su vez imitaban a grandes ciudades modernas como Londres o París, o al menos trataban de hacerlo. En estos años cobra gran importancia la "ijiene", el vestir ordenado y limpiamente, las buenas maneras y por supuesto las normas de urbanidad. El sistema de transporte público no estuvo exento a estos aires de modernización. En 1885 se presenta al concejo municipal un proyecto de ferrocarriles urbanos, como se denominaba a "*vagones de tren, montados sobre líneas del ferrocarril, a tracción animal*", es decir, "*a sangre*". El proyecto fue presentado por don Francisco Casanueva y don Andrés Hallydie, ambos representantes de la firma británica Chilean Street Railroads. El proyecto fue analizado por el concejo y, no existiendo otro similar, fue aprobado por unanimidad, otorgando la municipalidad el plazo de cuatro meses para que fuese ratificado por la empresa británica. Nos fue imposible encontrar documentos relativos a las negociaciones posteriores. Sin embargo, la ratificación debió haber llegado satisfactoriamente, ya que en marzo de 1886 aparece el siguiente comunicado:

> *"Concepción, Marzo 18 de 1886. La Intendencia, con fecha de ayer, a decretado lo siguiente: Nº 189.- Vistos estos antecedentes i el acuerdo celebrado por la I. Municipalidad en 4 de Diciembre del año pasado; i teniendo presente el juicio que previa inspección ocular, ha formado la intendencia acerca de la necesidad de abrir la calle de Cochrane en la parte que se halla interceptada por la línea férrea, i que se encuentran allanados los inconvenientes que presentaba la empresa del ferrocarril, decreto: Procédase a la apertura de la referida calle encargándose al Director de Obras públicas la ejecución de las obras necesarias i autorizándosele para que haga los gastos consiguientes. El mencionado funcionario se pondrá previamente de acuerdo con el Inspector de la 4º sección del ferrocarril a fin de que se tomen las medidas que exijan la*

seguridad del público i los interesados de la empresa."[18]

Como ya habíamos mencionado, si bien no tenemos la fecha exacta del inicio de los trabajos, este documento nos muestra que para marzo de 1886 la construcción del ferrocarril urbano se encontraba en un estado de considerable avance. Dentro de los documentos revisados, no encontramos contratos o concesiones con empresas o empresarios para la construcción de las vías y las dependencias del Ferrocarril Urbano. Creemos que la I. Municipalidad contrató para ello obreros "*a trato*", como era la costumbre en aquella época, cancelando sus remuneraciones con pagarés que debían cobrarse en la municipalidad. Existen varios archivos destinados a los pagos de estos servicios, pero no se especifican las prestaciones, sino que más bien aspectos generales como "*La I. Municipalidad de Concepción debe a don Eustaquio Cifuentes 35 pesos, por servicios varios prestados a esta corporación.*"

Ya en agosto se firmaría el contrato entre la Municipalidad de Concepción y don Francisco Casanueva acompañado de don Andrés Hallydie, para establecer en dicha ciudad ferrocarriles urbanos del sistema "Hallydie." Revisemos el mencionado contrato en todas sus cláusulas, de manera que el lector pueda interiorizarse en el contenido del mismo y hacerse una idea de las relaciones contractuales entre la empresa privada y el estado hacia fines del siglo XIX en Concepción.

"Contrato celebrado por la Municipalidad de Concepción con don Francisco 2º Casanueva i don Andrés S. Hallydie para establecer en dicha ciudad ferrocarriles del sistema Hallydie.

Art. 1º La Municipalidad concede conjuntamente a don Francisco 2º Casanueva i a don Andrés S. Hallydie el uso de las calles i vías públicas en los puntos que se indicarán más adelante, para establecer líneas de ferrocarriles del sistema Hallydie, para la conducción de pasajeros, carga i lastre.

Art. 2º La Municipalidad concede el permiso para implantar dichos ferrocarriles en cualquiera calle de la ciudad i fuera de ellas por las vías que más adelante se expresarán con doble vías.

Art. 3º Los concesionarios quedan desde luego, obligados a la construcción de tres líneas que recorrerán en toda su estensión las calles de O'Higgins i Cochrane i la calle de Freire hasta la Escuela de Agricultura.

Art. 4º Los concesionarios se obligan a dar principio a cualquiera de las

18 Comunicado de la Intendencia de Concepción a la Ilustre Municipalidad, con la finalidad de ordenar la apertura de la calle Cochrane para el mejoramiento de los trabajos del ferrocarril Urbano. Municipalidad de Concepción, Volumen 011, marzo 18 de 1886, folio 27, AHC.

tres líneas en un año contado desde que este contrato sea aprobado por el supremo gobierno i reducido a escritura pública i a entregar las tres líneas al servicio público, dos años después de que se concede para iniciar sus trabajos.

Art. 5º Al tiempo de firmarse la escritura de ratificación de que habla el artículo transitorio, los empresarios rendirán fianza a favor de la municipalidad por valor de tres mil pesos, para garantizar la colocación de las tres líneas en el plazo estipulado.

Art. 6º Los empresarios se obligan a adoquinar en las calles que no lo estuvieren, por donde atraviesen las líneas de los ferrocarriles, hasta diez y seis pies contados desde la acera, no mediando entre esta i el primer riel, más de pié y medio, empleando el mismo adoquín que hoi se usa i sujetándose a la nivelación que se le fije.

Art. 7º La municipalidad concede a los empresarios en las calles ya adoquinadas, el permiso para remover los adoquines a fin de colocar las líneas con la obligación de colocarlas de nuevo al mismo nivel que antes tenían.

Art. 8º Los empresarios podrán en el término de cuatro años, tender una doble vía que, recorriendo la calle de San Martín u otra más conveniente tome el camino del agua de las niñas hasta la quinta del Sr. Beherens. Los cuatro años se contarán desde que se ratifique este contrato.

Art. 9º La municipalidad concede igualmente a los empresarios permiso para que puedan construir una doble línea que se estenderá de un punto conveniente de Concepción hasta Penco, pudiendo hacerse en el plazo de seis años contado desde la fecha que indica el artículo anterior.

Art. 10º Para la construcción de esa línea, los empresarios podrán usar para sus vías el puente del Andalién, teniendo la obligación de adoquinarlo en su totalidad i de mantenerlo en perfecto estado el adoquín. El adoquín será de madera.

Art. 11º Para la pavimentación de las líneas que corran fuera de la ciudad, los empresarios usarán de la clase de pavimentación que les convenga.

Art. 12º Podrán hacer dentro i fuera de la ciudad, los desvíos i tornamesas necesarias.

Art. 13º La municipalidad exime a la empresa de todo pago municipal durante dos años contados desde que cada línea se entregue al servicio público, transcurridos estos dos años, la empresa pagará a la municipalidad veinte pesos por año, por cada carro de primera clase, diez pesos por los de segunda y cinco por los de equipaje o carga.

Art. 14º La municipalidad exime también a la empresa del pago de derechos en el puente Andalién durante la vijencia de este contrato.

Art. 15º Cada línea estará servida por el número de carros suficientes para el servicio del público.

Art. 16º En la línea del agua de las niñas, la empresa hará correr diariamente tres carros de equipajes i tres de carga i en la de Penco único carro de equipaje y otros tantos de carga, cuyas tarifas serán sometidas a la municipalidad.

Art. 17º La empresa cobrará dentro de la población i hasta el término de Agua de las niñas, cinco centavos moneda corriente, en carros de primera clase i dos i medio en los de segunda. En la línea de Penco cobrará diez centavos en carros de primera clase i cinco en los de segunda.

Art. 18º Los empleados de la guardia municipal en servicio tendrán pasaje gratuito en cualquier línea durante la vijencia de este contrato.

Art. 19º La Municipalidad tendrá derecho dos veces al año, en una de las vías establecidas dentro de la ciudad a exijir a la empresa un convoi hasta de veinte carros con tal de que se trate de la celebración de una fiesta patria.

Art. 20º La empresa hará correr los carros desde las cinco de la mañana hasta las diez de la noche en los meses de octubre a marzo inclusive, i desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche en los meses restantes. Durante todo el año, después de las diez de la noche, correrá lo menos un carro cada media hora hasta las doce.

Art. 21º La Municipalidad tendrá derecho al cinco por ciento de las utilidades de la empresa después de deducido un doce por ciento por el capital invertido, después de los dos años de que habla el art. 13

Art. 22º El plazo de este contrato es de veinticinco años contados desde que las líneas se entreguen al servicio público.

Art. 23º Espirado este plazo si a la empresa le conviene, continuará por treinta años más, obligatorio para la municipalidad.

Art. 24º Llevado a efecto la prórroga, la empresa dará a la municipalidad el diez por ciento de las utilidades, en la forma establecida en el art.21

Art. 25º La compañía de que habla el art. transitorio constituirá su domicilio en la ciudad de Concepción, sometiéndose espresamente a lo establecido en este contrato i a las leyes del país.

Art. 26º Toda cuestión que se suscite entre la empresa i la municipalidad será sometido a resolución de árbitro que serán nombrados por las partes. En caso de discordia, los árbitros nombrarán un tercero, i si no se avinieren en el nombramiento, éste será hecho por el juzgado de comercio.

Art. Transitorio. La Municipalidad concede el plazo de cuatro meses, para que don Francisco Casanueva, obtenga la ratificación de este contrato por la Sociedad Chilena, Street Railroads Company, contándose el plazo desde la

aprobación suprema de este contrato." [19]

Al analizar el contrato podemos apreciar la reciprocidad entre las obligaciones exigidas por el Estado y los beneficios obtenidos por la empresa privada, siendo el primero el que imponía condiciones y obligaciones al privado. En virtud de ser un servicio modernizador y colaborador con el progreso de la ciudad, adoquinar las calles y correr con los gastos que ello exigía es una muestra de ello. Hoy en día nos parecería hasta motivo de risa. Los empresarios debían también poner a disposición de la municipalidad, nada menos que veinte carros para su utilización en fiestas patrias. Cabe destacar que sólo una empresa era la interesada, por lo que los monopolios y competencias de las actuales firmas comerciales, en las licitaciones municipales, es propio sólo de nuestra contemporaneidad. Con interés pecuniario o no, la ciudad percibía el progreso a través de sus elementos estructurales y materiales, siendo el transporte uno de los principales referentes de ello. Mucho se especula con el concepto de capitalismo salvaje, entendiendo que el siglo XIX fue un periodo de explotación absoluta. Acá podemos apreciar en el contrato que, si bien existían intenciones económicas de parte de la compañía de ferrocarril urbano, ésta también debía obedecer a las exigencias de la municipalidad, por lo que la empresa privada no estaba en condiciones de correr con colores propios o hacer simplemente lo que le plazca ignorando en absoluto las disposiciones legales que le rigen. Muy por el contrario a lo que ocurre en nuestros tiempos, la empresa debía colaborar con el progreso de la ciudad y aportar en las necesidades de la comunidad. Estas prácticas hoy en día no son obligaciones impuestas por el Estado a un particular, sino que son políticas benevolentes y beneficiosas de algunas firmas, que las llaman eufemísticamente "*Responsabilidad Social de la Empresa*" y que incluso las llegan a concebir como inversiones a largo plazo.

Así las cosas, en diciembre de 1886 la compañía británica envía a la ciudad de Concepción la ratificación solicitada por la municipalidad. Reproducimos la respuesta enviada desde Londres.

"Londres, 23 Diciembre de 1886. A la ilustre Municipalidad de Concepción, Chile. Ilustres señores: La compañía limitada ferrocarril urbano desea hacer presente a la Ilustre Municipalidad que se ha estudiado seriamente i con toda consideración la conseción remitida a Lóndres por manos de su ajencia del Banco Nacional de Chile y se han agregado varias cláusulas con la más

19 Contrato entre la I. Municipalidad de Concepción y con don Francisco Casanueva y Andrés Hallydie. Municipalidad de Concepción, Volumen 011, agosto 14 de 1886, folio 42 al 45, AHC.

delicada deliberación. La empresa propuesta para introducir en la ciudad de Concepción abraza la esplotación del sistema más mejorado en cuestiones de ferrocarril urbano de propulción, y más particularmente sobre economía escepcional de manejo que es de bastante importancia para el bien de cualquier pueblo, i especialmente para la esplotación i desarrollo de cualquiera ciudad en aumento creciente y progresista, que creemos innecesario hablar más sobre los beneficios que ella reporta, en orden de las sugestiones que nos permitimos poner en manos de la I. M. para su consideración." [20]

La compañía británica apunta una serie de modificaciones al contrato firmado anteriormente, como por ejemplo, define un interés anual de un 6% en el pago de las 150 mil libras esterlinas que costará la implementación de los carros urbanos, así como también la posibilidad de que la municipalidad pueda comprar los ferrocarriles y toda la implementación una vez transcurridos tres años de la implementación total del sistema. También se establece que transcurridos 30 años, la Municipalidad de Concepción puede prorrogar el servicio o cancelar el contrato previo pago de los intereses y precios ya acordados. Así, con estas condiciones y aprestos, el Ferrocarril Urbano de Concepción queda oficialmente inaugurado el día 19 de diciembre de 1886, como nos consta a partir de una invitación extendida al alcalde de Concepción fechada el 15 de diciembre de 1886 y que dice lo siguiente:

"Mui señor nuestro: El domingo 19 del presente, tendrá lugar en la estación central de la empresa de El Ferrocarril Urbano de Concepción, la inauguración de las líneas. Importando esta obra un progreso de indisputable mérito para Concepción y deseando dar al acto la posible solemnidad nos permitimos, como miembros del Directorio, invitar a Ud. a que se sirva a tomar parte en él. Puede Ud. contar con nuestro reconocimiento y con las consideraciones de aprecio de sus affmos. SS.SS. Rafael Urrejola.- Roberto Lacourt.- Aníbal J. Las-Casas.- Eujenio Royer.- Patricio Mulgrew." [21]

A través de la nota ya mencionada podemos apreciar dos cosas: que el alcalde de Concepción es, junto con la empresa privada, parte del proceso de modernización de la ciudad, y también podemos apreciar los integrantes de dicho directorio, siendo el último de los nombrados,

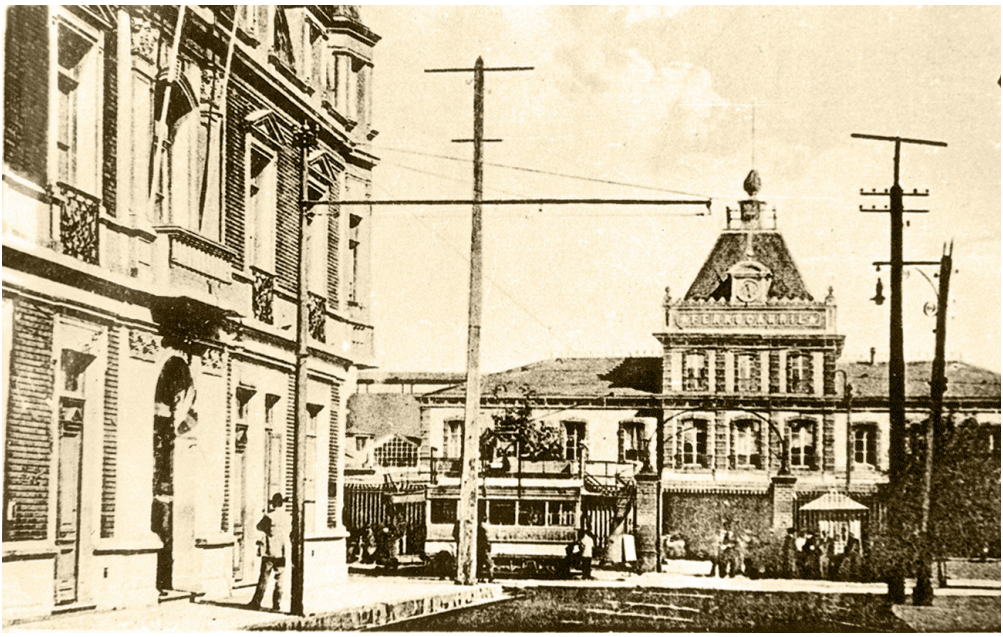
20 Carta de la Chilean Street Railroads Company Limited a la I.Municipalidad de Concepción, Volumen 011, diciembre 23 de 1886. AHC.

21 Tarjeta de Invitación enviada a la I. Municipalidad de Concepción, con motivo de la inauguración de los carros urbanos, Volumen 011, diciembre 15 de 1886, folio 1, AHC.

Patricio Mulgrew, quién asumirá la representación de ella. Patricio Mulgrew es uno de los grandes empresarios penquistas del siglo XIX que ayudaron a la modernización de Concepción. A él se le deben también las primeras negociaciones para surtir de agua potable a la ciudad y de alumbrado eléctrico en las calles del centro.

Volviendo a nuestros carros urbanos, el recorrido efectuado por estos comprendía una central desde donde partían, esto es, desde la estación de ferrocarriles de Concepción, actual sede del gobierno regional, desde la cual se dividían las líneas hacia las actuales calles: Cochrane, O'Higgins y Freire; el regreso se realizaba por calle Freire. Los recorridos tenían como destino final la calle Collao y la Escuela de Agricultura, actual U. del Bío Bío, en el sector de Las Ferias. Luego, se amplió el recorrido hasta el sector de Agua de las Niñas, actual Pedro de Valdivia, y hasta los límites del Puente Andalién.

Ignoramos el número exacto de carros urbanos que circulaban por la ciudad, pero en los archivos municipales hemos encontrado algunos datos que nos dan una idea de su cantidad, por ejemplo, el número más alto de patentes encontradas llega a 25.

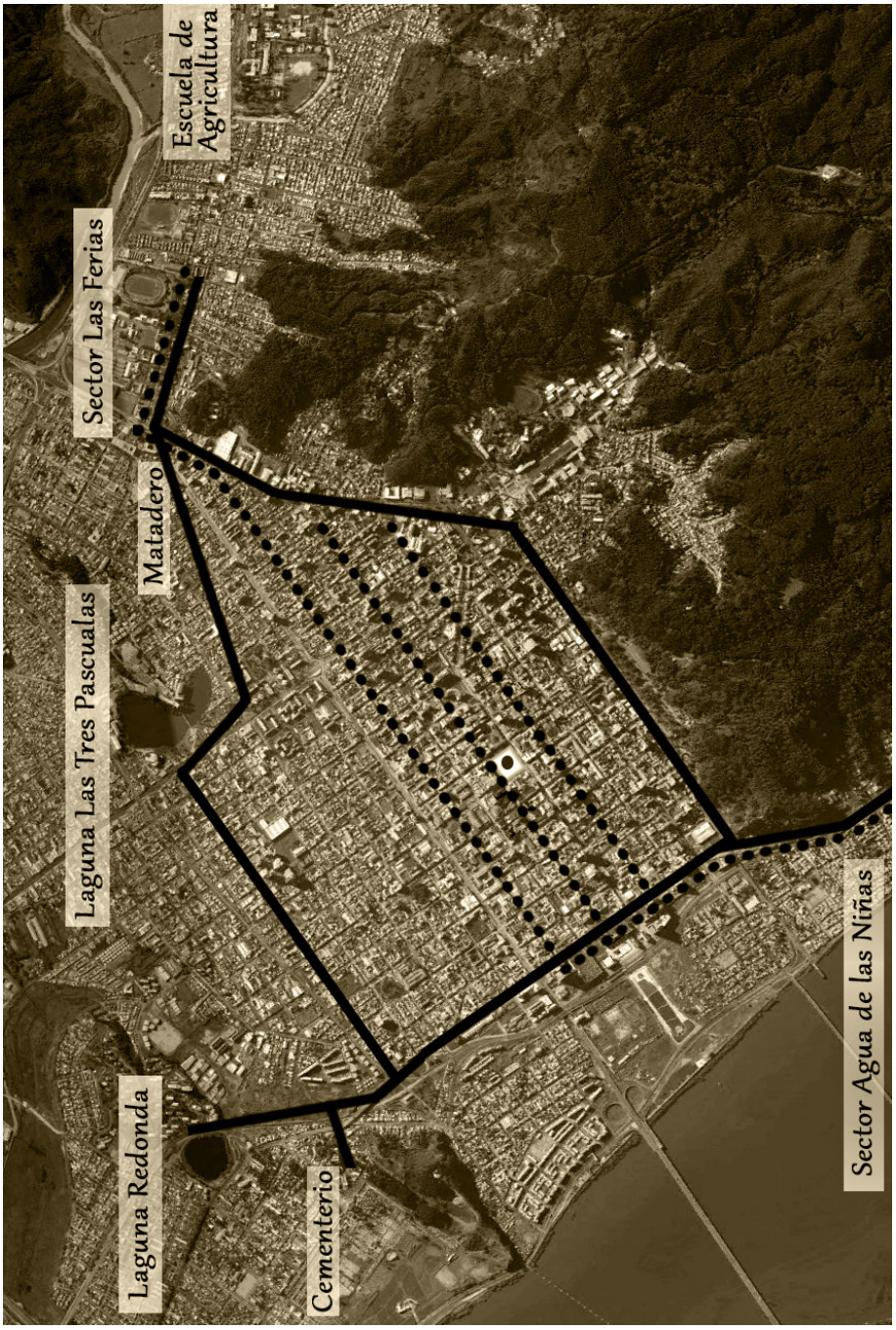


Carro de Ferrocarril Urbano, frente a la Estación de Concepción.

El Servicio comenzaba a las seis de la mañana en invierno y a las cinco en verano, finalizando siempre a las diez de la noche. Los carros urbanos iban y venían por la ciudad transportando pasajeros durante todo el día. Se vendían dos tipos de boletos, los que representaban primera y segunda clase. Al ingresar al carro, se entregaba el boleto a una cobradora, la que vestía un atuendo blanco, aunque negro de mugre. En aquella época, se cantaban unos versos relativos a las cobradoras: "*Una ficha negra y otra colorá y una conductora, que no vale ná*"

Los coches eran de dos pisos en los que se distribuía la primera y segunda clase, abajo y arriba respectivamente. En el primer piso se viajaba resguardado de la lluvia, del frío y del viento, ya que llevaba vidrios en las ventanas y los asientos eran algo más cómodos. En el segundo piso, todo era al descubierto. La velocidad de los coches debió ser muy relativa, no podríamos hacer una afirmación exacta frente a ello, ya que pudo depender de la cantidad de pasajeros, la consistencia física de los caballos, si la vía estaba expedita, etc. La municipalidad normaba la velocidad de los carros disponiendo que se condujera "*al trote*". Sin embargo, los límites de velocidad eran constantemente sobrepasados, muchas veces producto de carreras entre conductores, lo que conllevaba a innumerables accidentes como: choques, atropellos, volcamientos, incluso el escape de los caballos, etc. Nada muy distinto a lo que ocurre hoy en día.

Accidente con volcamiento de coche.



Sobre una imagen actual, las líneas negras representan los límites de Concepción en 1905, las líneas punteadas representan los recorridos de los carros urbanos. (Elaboración Propia)

A modo de comprender mejor los recorridos, hemos construido una imagen con el trazado de ellos. De acuerdo a la información que hemos mencionado, el lector puede apreciar que los recorridos eran en línea recta, atravesando el centro de la ciudad por las calles de la Av. Arturo Prat, Freire, O'Higgins y Cochrane, siendo sus límites, el sector de Agua de las Niñas, y en el sector de Las Ferias, actuales Avda. de Pedro de Valdivia y Collao, respectivamente. La capacidad de pasajeros de los carros era de 24 personas sentadas en los carros de un piso y de 48 personas en carros de dos pisos. Se comprenderá que muchas veces esta capacidad era excedida, haciendo más lento el traslado o llegando al límite de no poder moverse. Cuando un carro no podía avanzar debido al excesivo peso, se pedía el auxilio a los postillones, quienes llegaban con uno o dos caballos más a sacar del apuro a sus compañeros. Finalmente la maniobra, al no presentar ya mayores dificultades, finalizaba con todos sus pasajeros y equipaje en su destino.

Nuestros carros urbanos no sólo transportaron pasajeros. El abastecimiento de carne desde el Matadero de Concepción, ubicado en la intersección de las calles Las Heras con Cardenio Avello (frente al Hospital del Trabajador), hacia el Mercado, ubicado hasta el día de hoy en calle Caupolicán, se realizaba en carretones particulares, y sufría serios reveses por la lentitud de los envíos, lo que provocaba aglomeraciones de personas en el mercado, que algunas veces llegaban a una módica violencia. Por ende, a petición de la municipalidad, la empresa de Ferrocarril Urbano también asumió la responsabilidad del "*transporte de carnes muertas*" desde el matadero hasta el mercado de Concepción, por la suma de $300 mensuales[22]. Prestación que se mantuvo inalterable durante casi dos décadas, permitiendo a la población contar con carne fresca durante todos los días hábiles de la semana. El transporte de las carnes muertas permitió, entre otras cosas, generar un servicio exclusivo al matadero de Concepción, incrementando su dotación laboral y la disposición en el mercado de una mayor oferta de carnes, lo que se vio reflejado en la disminución de su precio, siendo los gastos de transporte valores adicionados en décadas muy posteriores.

El transporte de carnes muertas, desde el matadero de Concepción hacia el mercado central, fue el único servicio que se mantuvo siempre constante y expedito, resultando el abastecimiento de carne una de las necesidades más requeridas por la población penquista, que

22 Propuesta presentada a la I. Municipalidad de Concepción, el 6 de julio de 1891. Volumen 016, fs 233-234. AHC.

dependían de la fluidez de los carros para la compra de tan apreciado producto. El Matadero de Concepción corrió con los gastos adicionales que el servicio requería, el que posteriormente se vio afectado por la instalación de los tranvías eléctricos, haciendo saber también su inquietud a la municipalidad por el destino de los traslados de carne, los cuales con la modernización del transporte público debió subir sus precios, con los correspondientes reclamos de parte de la población. Existen innumerables documentos -que consideramos innecesario transcribir aquí-, acerca de las rutinarias rutas de traslados de carne, publicados día a día, semana a semana y mes a mes, por los boletines municipales y los diarios penquistas como El Sur o El País.

Calle Prat, vista desde Pedro de Valdivia.

Un requerimiento muy frecuente de los vecinos de Concepción a la empresa de ferrocarril urbano, fue la construcción de una vía hacia el cementerio de la ciudad, pues a juicio de los penquistas era una necesidad que no podía dejarse de lado, ya que el traslado de los cortejos fúnebres se hacía por los pantanos que existían al finalizar la ciudad, en la actual calle Manuel Rodríguez, existiendo solamente unos improvisados senderos que en épocas de lluvias eran borrados inmediatamente con los primeros aguaceros. Estos recorridos se realizaban a pie debido a que los coches de las personas se empantanaban en aquellas ciénagas y era necesario realizar una serie de maniobras para poder llegar hasta la última morada. Tales maniobras eran motivos

de peleas, escándalos y disgustos de parte de los deudos, de manera que el traslado al cementerio era prácticamente un safari por la jungla, sobre todo en los meses de invierno. La construcción de la vía era un requerimiento de los vecinos, pero también de la Junta de Beneficencia de Concepción, que luchaba por expandir una vía que llegase hasta el cementerio mismo. Sin embargo, persistía el criterio adoptado por la municipalidad, basándose en los informes del ingeniero Mr. Campbell, quien había realizado estudios para el trazado de la vía ferroviaria hacia Talcahuano, descartándose una aproximación a los terrenos del cementerio, muy propicios a desbordes e inundaciones del Biobío. Del libro, Historia del Cementerio de Concepción, en su página 59, citamos textualmente:

> *"Refiriéndose a la línea ferroviaria, describe donde podría trazarse, empezando por Talcahuano, que no ofrece problemas; luego, al acercarse a Concepción, a una milla de esta ciudad, está el Cerro Chepe, el cual hay que atravesarlo con un desmonte, o dar la vuelta a la punta, bordeando el Biobío, lo que presentaría la ventaja de conducir directamente al desembarcadero de lanchas; pero esta vía es tan desfavorable en comparación con la que se ha adoptado, que no es posible tomarla en consideración, efectuándose la unión con el río de otra manera."* [23]

Habría que esperar la construcción del puente sobre el río Biobío, para atravesar el Cerro Chepe.

El servicio de carros urbanos, comenzaría muy pronto a sufrir contratiempos, reveses y problemas. El más común en la época, motivo de continuos reclamos, y que hasta nuestro lejano presente nos parece anecdótico, era la constante embriaguez de los conductores, quienes "*hacían la mañana*" en alguna cantina[24] o aprovechaban algún viaje sin pasajeros para pasar a consumir una "*pituca*". En los documentos relativos a la policía urbana, encontramos varios partes y denuncias contra conductores de carros que "*manejaban ebrios*" y proferían toda suerte de injurias y groserías a los pasajeros[25]. Estos conductores eran detenidos y condenados al pago de una multa, o bien algunos días de prisión. La empresa de ferrocarril no se responsabilizaba al respecto alegando que era responsabilidad de la municipalidad fiscalizar a los conductores ebrios. Sin embargo, no existía reglamentación alguna, ni

23 Fernández Sánchez, Margarita. Historia del Cementerio de Concepción. Soc. Periodística y Editora del Renacimiento. Concepción, Chile. 1989.

24 En algunas cartas se habla expresamente de "ponerse a tomar como carretonero."

25 Diario El País. Concepción, 12 de Enero de 1896, pág. 2. AHC.

para los conductores, ni para los coches, ni siquiera para las normas del tránsito, de manera que cada quién conducía o actuaba como mejor le parecía.

Carros Urbanos en el centro de Concepción.

En mayo de 1897, la municipalidad dictó una Ordenanza sobre el servicio de carruajes de uso público dentro del territorio de la comuna. La Ordenanza la reproduciremos en su totalidad, ya que es la primera reglamentación existente orientada a normar el tráfico vehicular de la ciudad y posee una serie de elementos que son dignos de analizar, permitiéndonos comprender a través de ellos la política municipal de la época y la manera de concebir al ciudadano y el comportamiento que debía tener para con la ciudad. Sin embargo, no queremos caer en el típico error de concebir la norma escrita como reguladora del comportamiento de las personas, ya que no siempre estos reglamentos se cumplían. De hecho, estas ordenanzas eran publicadas sólo en los boletines internos de la municipalidad, quedando la legalidad restringida sólo a quien la conocía y aplicándose después de manera impositiva. Recordemos la conocida frase jurídica: "*Nadie puede alegar desconocimiento de la ley*". Veamos pues, la primera reglamentación de tránsito que poseyó Concepción respecto al tráfico vehicular:

"Ordenanza para la Conducción de Carros de Uso Público de Concepción.

Título 1 Matrícula de carruajes y coches

1º Todo carruaje de uso público destinado a conducir personas de un punto a otro, dentro de los límites urbanos de la población, deberá matricularse en un registro especial que con tal objeto llevará la inspección de policía. En éste registro se anotará el nombre y apellido del dueño o empresario, la dirección de su domicilio; la especie a que pertenece el carruaje y el número que haya correspondido. Se anotará también el nombre del conductor o cochero y una prolija filiación de su persona. Ningún dueño o empresario de coches podrá emplear en el servicio conductores que no estén matriculados.

2º Todo empresario de coches tendrá la obligación de llevar un libro anotador en que conste diariamente el nombre del cochero con el número del carruaje que dirije.

3º todo carruaje deberá llevar pintado de blanco i de una dimensión de no menos de diez centímetros de alto el número que le haya correspondido, colocado en su parte exterior a 60 centímetros de la cubierta del toldo i en su interior, sobre la tablilla en que colocará una copia de la presente ordenanza. Todo carruaje deberá llevar durante la noche dos faroles con luz. En los vidrios del frente i laterales de éstos deberá ir pintado de rojo el número de coche.

4º Cada conductor de coches llevará consigo la papeleta de su inscripción en el rejistro respectivo firmada por el inspector de policía. No podrá incorporarse al gremio de cocheros ningún individuo a menos que presente a la alcaldía certificados de idoneidad y buena conducta.

5º Siempre que un conductor de carruajes desee servir a otro empresario, deberá presentar su papeleta cancelada por el empresario anterior, espresándose la causa del cambio o la suspensión del servicio.

6º Todo empresario deberá estampar su firma al pié del número de orden que en el rejistro corresponde a sus coches, para los efectos indicados en el artículo anterior.

7º Las contravenciones a lo dispuesto en los artículos precedentes serán penados con una multa de veinte pesos

Título II Situación que deben tener los coches y horas para el tráfico.

1º Los carruajes matriculados podrán situarse en el sitio que más les convenga siempre que a juicio de la alcaldía no embaracen el tráfico i uso de las calles y plazas Los coches que no están en actual ocupación podrán estacionarse en los puntos que periódicamente designe la alcaldía. El tráfico de carruajes podrá hacerse desde el amanecer hasta las doce de la noche. Los

que trafiquen desde las 12 de la noche hasta las 6 de la mañana, deben tener permiso escrito de la alcaldía, la que lo concederá tomando las medidas de precaución que se estimen convenientes para evitar abusos o peligros. Estos carruajes deberán llevar farol lacre.

2º Toda infracción a lo dispuesto en el presente título se penará con una multa de veinticinco pesos.

Título III Sobre la Marcha de los Caballos.

1º Todo carruaje en el tránsito por las calles llevará el lado derecho, salvo que encuentre obstáculos, en cuyo caso podrá desviarse hasta salvarlos i volverá a tomar la misma dirección.

2º La marcha por las calles será al trote de los caballos, no pudiéndose usar dentro de los límites de la ciudad más de tres caballos de frente, o en línea para arrastrar algún carruaje.

3º Se penará con multa de cinco pesos las contravenciones a lo dispuesto de los artículos anteriores.

Título IV De los Pasajeros

1º Ningún carruaje a no ser que convengan en ello los pasajeros, podrá conducir a la vez, mayor número de personas que el que corresponda, según el número de asientos que tuviese.

2º Una vez montado el pasajero en el carruaje queda obligado a pagar el precio que corresponda según el punto que había designado para su viaje, aún cuando desista de emprenderlo, a menos que no sea porque el carruaje se halle en mal estado u ofrezca peligros para su uso.

3º Todo pasajero deberá designar el punto a que quiera ser conducido. Si después de llegado, detuviese el carruaje, pagará a razón de un peso, veinte centavos por hora.

4º Si un carruaje fuese en marcha con asientos desocupados, podrá el conductor, con el consentimiento del ocupante, admitir más pasajeros o bien que los que lo ocupen ofrezcan abonar el precio de los demás asientos.

5º En caso de reclamaciones de un pasajero por cuestión de precio, insultos u otras causas, el reclamante será obligado a recurrir con el cochero al cuartel de policía, a fin de interponer su queja, salvo que la que reclame sea mujer, en cuyo caso ésta podrá enviar en su lugar un personero. En las reclamaciones interpuestas se dará la razón al pasajero, salvo prueba de lo contrario.

6º Ningún conductor de coches podrá negarse a admitir en ellos a las personas que lo soliciten, a menos que éstas se encuentren en estado de ebriedad o tengan alguna enfermedad de tal naturaleza que pueda ocasionar molestias o peligros a otros pasajeros que pudieren ocupar el mismo carruaje. Todo carruaje que conduzca enfermo deberá someterse a una desinfección previa.

7º El conductor que se negare a llevar a algún pasajero con el pretesto de estar el carruaje ocupado, podrá ser acusado a la prefectura de policía para lo cual sólo bastará llevar el número del carruaje.

8º Siempre que la policía solicitare el servicio de un coche para conducir a alguna persona enferma de enfermedad no contagiosa o en estado de ebriedad, el cochero está obligado a suministrarlo, mediante el pago del precio estipulado en la tarifa.

9º En el pescante del coche, no podrá ir sino su conductor.

TARIFA

Los carruajes de uso público se sujetarán dentro de los límites urbanos a la siguiente tarifa:

a- Diez centavos por persona, cualquiera que sea la distancia recorrida en la parte de la ciudad comprendida entre la calle de Ongolmo, avda. Prat, Víctor Lamas, y calle de Las Heras.

b- Veinte centavos por persona, cualquiera que sea la distancia recorrida fuera de los límites indicados, pero dentro del espacio comprendido entre la estación de Arauco, incluyéndoles esta la cervecería de los señores keller, la calle del lazareto hasta tocar la laguna de las tres pascualas i el nuevo seminario

c- Saliendo de los límites fjados el precio será a razón de un peso veinte centavos por hora, pero siempre que la distancia que se ha de recorrer sea dentro de los límites urbanos; fuera de éstos el precio será convencional

d- Se cobrará dos pesos por un viaje redondo al cementerio, con derecho a cuatro asientos.

e- Se doblará el valor del pasaje después de las nueve de la noche.

10º Cada pasajero tiene derecho a llevar en el coche un bulto sin gravamen alguno, siempre que no sea mayor de 40 a 60 centímetros. Si pasare de estas dimensiones, pagará por cada bulto el valor correspondiente del pasaje.

11º Todo conductor o empresario de carruajes es responsable con arreglo a las leyes de los daños o perjuicios que ocasionare a los pasajeros por mal estado de los mismos carruajes o caballos de tiro, o por impericia i mal proceder de los cocheros.

12º Las contravenciones al presente título serán penadas con una multa de 20 pesos. Mayo de 1897."[26]

Esta normativa, vino a ordenar y reglamentar el tráfico vehicular de Concepción, sin embargo, difícil debió haber sido la adaptación de

26 Ordenanza de Conducción de coches. Municipalidad de Concepción, Volumen 112, mayo 13 de 1897, folio 316, AHC.

toda la población penquista a la nueva normativa. Otro documento, emitido siete años más tarde, viene en demostrar que la normativa municipal no siempre era respetada por los cocheros, debiendo atender la policía urbana constantes denuncias por problemas originados por los conductores. Los problemas generados se castigaban con multas o cárcel; y se explicaban sencillamente como casos de personas de mal comportamiento, pocas virtudes o sencillamente vagos, gañanes o personas de mal vivir. Veamos un caso en particular:

"Concepción, Marzo 21 de 1904.

Informando la solicitud a la cual se refiere el decreto de la alcaldía de fecha 19 del presente, y escrita por a la prefectura por esta comisaría por la misma fecha, en esta hai los siguientes cargos contra el solicitante Eduardo Padilla:

- El 17 de octubre de 1900 fue citado al juzgado de turno por injurias de palabras a Mario Saavedra.

- El 6 de octubre de 1901, siendo cochero del número 24, se citó al juzgado por estar ebrio y mal estacionado en la boca calle.

- El 3 de noviembre del mismo año se recibió la siguiente denuncia: Sebastián Correa, que vive en Paicaví Nº 89, se presentó a esta comisaría i espuso que como a las siete y media de la noche, unos individuos para él desconocidos, que andaban en el coche Nº19 (en ese tiempo era cochero de ése carro, Eduardo Padilla) intentaron tomar una niña a la fuerza, para meterla dentro del coche y si no es porque él pone una tenas resistencia, habrían conseguido su intento. La niña se llama Elsira Mora, de 20 años de edad. Los individuos que andaban en el coche, estaban en casa de un tal Lisandro Suazo, que vive en la misma calle, Nº 84.

- El día 4 del mismo mes y del mismo año, Padilla fue detenido por andar conduciendo ebrio y con los faroles apagados del coche que gobernaba. Este Padilla y los sujetos que andaban con él, son conocidos por esta comisaría como encubridores del asesinato del leñador O. Riquelme, por Ramón Varela, el año 1897, encontrándose en la casa de Padilla, que ese tiempo vivía en calle Aníbal Pinto, entre Chacabuco y Víctor Lamas, unas zapatillas de cáñamo y un sombrero, que Varela usó para disfrazarse y matar a Riquelme. Todos estos sujetos fueron puestos a disposición del juzgado. Cabe destacar que Padilla posee el siguiente prontuario:

- El 3 de octubre de 1900, citado por reclamos de la Soc. Herman Hnos.

- 6 de octubre de 1901, citado por quebrar varias piezas de su coche a los mismos.

- 6 de noviembre de 1903, detenido por ebrio y andar corriendo con el coche en la ciudad.

- 3 de diciembre de 1903 detenido por ebrio y proferir injurias contra el guardián de esta comisaría Zoilo Mella.

- 17 de enero de 1904 puesto a disposición del juzgado por conducir ebrio y abandonar el coche que dirigía.

Además, ha sido traído en innumerables ocasiones a esta comisaría, por no obedecer las disposiciones de la alcaldía respecto a la colocación de los coches estacionados."[27]

Si bien no podemos generalizar con el antecedente de un solo cochero, podemos inferir que no existía fiscalización a su comportamiento ni a su actuación como conductor y como ya decíamos, la ordenanza municipal al respecto tampoco era obedecida, quizá en parte por desconocimiento de ella. Los carros urbanos, pretendieron no sólo modernizar el servicio, sino que también mejorar las condiciones de vida de la población, estableciendo una gran diferencia entre un servicio deficiente y carente de garantías para la población y un servicio respetable, con un directorio que era responsable de él, y destinado a un sector de la población que poco a poco iba "*modernizándose*" de la mano con el funcionamiento de la ciudad. Junto con estos avances materiales, las personas comenzaban a relacionarse con la autoridad municipal a través del pago de patentes, solicitudes al alcalde y correspondencia con la corporación. Gran importancia en estos años, con la finalidad de disciplinar a la población en costumbres y convivencia urbana, tendría la policía de aseo, que era la encargada de velar por mantener el buen comportamiento entre los vecinos, promulgar las buenas costumbres y enseñar a la población a ser "*personas decentes*". Llama también la atención el hecho de que cuando una persona era despedida y buscaba un nuevo trabajo, debía presentar una carta haciendo saber el motivo de su despido. Ahora el perfil del trabajador es definido a través de una serie de preguntas elaboradas por la psicología laboral, que, al igual que las cartas mencionadas, tratan de seleccionar "*gente decente*" para los trabajos a postular.

Sin embargo, la autoridad con que la municipalidad resguardaba los intereses de los vecinos llegaba sólo hasta el límite de las responsabilidades que debían establecerse con motivo de los primeros accidentes graves ocurridos con consecuencias fatales, eventualidad en la cual autoridad y empresa se culpaban mutuamente de los errores surgidos por la poca previsión en la implementación del sistema; revisemos por ejemplo el siguiente documento:

27 Informe sobre el detenido Padilla en la Prefectura de Concepción. Municipalidad de Concepción, Volumen 109, año 1904, folio 99, AHC.

"Concepción, 26 de Julio de 1893.

Señor Alcalde: Desde que se cambió la línea al lugar designado por la Alcaldía en el barrio de "La Puntilla" el tráfico de los carros ha estado interrumpido ya seis veces, i como los derrumbes continúan son una amenaza constante. Se hace notar también que el desnivel dado al camino en frente de la propiedad de los Keller, les es del todo ineficiente i como por la forma que se la ha dado a la calle, la parte ocupada por la línea está más baja, resulta que la vía es el cauce natural de las aguas. La distancia dejada entre la línea i la solera es también demasiado pequeña para hacer acequias para la salida de las aguas de lluvias. Estos inconvenientes podrían tal vez subsanarse haciendo desagües por debajo del camino. Debo también hacer presente a la Alcaldía que en obedecimiento a lo ordenado por su nota 1095 de 26 de abril último que se siguió haciendo ranuras a los durmientes para colocar los rieles, i dejándolos como estaban anteriormente. El empedrado no se siguió poniendo sobre los durmientes, quedando por consiguiente, el camino muy desigual, lo que ocasiona entorpecimientos para la marcha de los caballos. Me permito pues, insinuar al Sr. Alcalde la conveniencia de que el Sr. Director de obras municipales hiciera una visita de inspección al lugar citado para poderse informar de los... [ilegible]." [28]

La municipalidad insistía a la empresa de ferrocarril urbano, que debía cumplir con lo pactado en el contrato firmado hacía años atrás, bajo pena de ser cancelado, motivo de innumerables notas consignadas en los libros de decretos de 1894 y 1895. Con respecto a ello, publicamos una de las cartas con que la empresa responde una solicitud de la municipalidad, entre otras cosas reclamando por la mala calidad de los materiales con que la municipalidad proveía a la empresa de carros urbanos para realizar reparos y mejoras.

"Concepción, 4 de Noviembre de 1893.

Sr. Alcalde: He recibido la nota de Ud. con fecha de ayer, recordando a la Empresa que represento la obligación contraída por el Art. 4 del contrato con la Ilustre Municipalidad, para hacer componer los adoquinados de las calles que recorren las líneas de su propiedad, haciendo notar a la vez el mal estado en que se encuentran. Agrega Ud, que es de suponer que esta Empresa haya tenido inconvenientes para cumplir esa obligación, lo que me pide le signifique para tal caso, ordenar se haga el trabajo de cuenta de ella. He tenido ocasión de manifestar al Sr Alcalde que no hai ningún inconveniente para hacer reparaciones en los adoquinados en cuyo trabajo he tenido i tengo

28 Carta de Patricio Mulgrew a la I.Municipalidad de Concepción, Volumen 022, julio 26 de 1893, folio 349 y 350, AHC.

ocupados algunos hombres, i aunque creo que esos empedrados no están en mal estado como Ud. me significa, haré poner más trabajadores a fin de se que haga en el menor tiempo posible lo que sea necesario. Aprovecho también esta ocasión para reiterar a la Alcaldía por la presente, que más de uno de los directores de esta empresa tuvo el gusto de decir a Ud, verbalmente hace pocos días, referente a la necesidad de hacer una aclaración al recordado art.º 4 del contrato con la Ilustre Municipalidad contrajo la empresa por esa cláusula, la obligación de conservar el adoquinado o empedrado de las calles que recorra la línea, no sólo en la parte ocupada por la vía, sino en todo su ancho con excepción de las aceras, obligación que si hasta ahora no ha sido mui gravosa, puede sin embargo llegar a serlo con el transcurso del tiempo. Sucede pues, que por la obligación citada es sólo a la Empresa a quien interesa que los trabajos de pavimentación en las calles ocupadas por sus líneas se hagan en buenas condiciones i no a la Corporación, ya que desde terminada cada cuadra, se subroga a ella en lo sucesivo; i siendo esto así parece lógico que la Empresa tuviera intención en esos trabajos. Comprendiendo eso mismo cuando se terminaron las líneas primitivas, solicité que el Sr. Director de Obras Municipales me hiciera entrega de las calles pavimentadas cuya solicitud proveída favorablemente quedó en poder de ese funcionario i la entrega no se efectuó, no sé por qué razón.

Desde entonces se han pavimentado muchas cuadras en donde la Empresa tiene tendidas sus líneas, algunas de ellas con piedra de tan mala clase que en su elevación no alcanzarían a la tercera o cuarta parte de lo que pueden elevar los adoquinados corrientes. Citaré entre otros, la cuadra de la avenida Arturo Prat, entre las calles de comercio y de Freire, cuya piedra es del todo inadecuada para el objeto, pudiendo notarse desde luego que su estado no corresponde al poco tráfico que ha tenido desde que fue entregado del público. En otras calles sucede que la colocación de la piedra deja mucho que desear, lo que reclamará prontas reparaciones que serían innecesarias, si los trabajos hubiesen sido bien hechos. No es de suponer que la intención de los contratantes haya sido que por el hecho de correr a cargo de la empresa la concesión de los adoquinados y empedrados, pueda la I. Municipalidad echarle encima una carga o gravamen más pesado de lo que debe ser, ni es posible comprender que la expresada obligación se haga estensiva a cualesquiera clase de piedras colocadas en las calles y de cualquier manera. A fin de resguardar los intereses de la empresa y por las responsabilidades que pudieran ofrecerle más tarde, podría continuar consignando protestas, cómo lo he hecho en otra ocasión con conocimiento de la alcaldía, para hacerlas valer en tiempo oportuno pero creo que sería conveniente establecer de una manera fija, cómo y cuándo debe comenzar la responsabilidad de la empresa por las obligaciones contraídas.

En vista de las consideraciones expuestas, me permito insinuar a la alcaldía la consideración de consignar en un convenio, los siguientes puntos:

1- La empresa se da por recibida de todas las cuadras que había pavimentado cuando se entregaron las líneas del tráfico.

2- Se hará una revisión general de las cuadras que recorre actualmente la línea, cuyos empedrados hayan sido entregados al tráfico después de su instalación y si se viere que en estado no corresponde a la dirección que debieren tener, la I. Municipalidad las hará reparar considerablemente y se entregarán en seguida a la empresa.

3- En las cuadras que se empiedren y adoquinen en lo futuro, la Empresa tendrá derecho a objetar la clase de piedra que se emplee en cuanto no corresponda al objeto para que se destinó o no tiene las condiciones exigibles, como también la manera como se efectúe el trabajo.

4- A fin de entregar al tráfico de público cada cuadra, la empresa deberá recibirse de ella, de la cual quedarán constancias.

Con lo demás, tendré mucho gusto de atender las observaciones que estas bases puedan sujerirle al Sr. Alcalde." [29]

La empresa culpaba también a la municipalidad de no poder mantener las condiciones mínimas para el funcionamiento del sistema de carros urbanos, como una buena iluminación y el cuidado y mantención de las líneas. Lo único cierto es que el sistema tenía problemas de seguridad. Eran continuos los accidentes y los volcamientos de los carros, debido a las malas condiciones de las vías y del terreno, a la falta de soleras, desniveles, etc. Razones no faltaban. Revisemos otra carta dirigida a la Municipalidad de Concepción, que da razón de estas afirmaciones, en las cuales se reitera la responsabilidad de la municipalidad.

"Concepción, 6 de noviembre de 1893.

Sr. Alcalde: Por segunda vez, ayer en la tarde, se volcó un carro de la empresa en la línea del agua de las niñas, suceso que si esta vez no ha tenido consecuencias fatales, no habría sido así, si el carro hubiera ido lleno de pasajeros, como es tan frecuente.

La causa del descarrilamiento se atribuye a una piedra que había sobre el riel y como la línea está en curva en esa parte, el carro se salió fácilmente de la vía, inclinándose y volcándose al costado del terraplén sobre el que corre la línea en esa parte del camino y cayó de costado deteriorándose considerablemente a consecuencia del golpe.

29 Carta de Patricio Mulgrew a la I. Municipalidad de Concepción, Volumen 022, noviembre 04 de 1893, folio 292 al 298, AHC.

Al dar cuenta a Ud, de este hecho, me lleva el deseo de manifestar a la Alcaldía que el peligro de la repetición de accidentes de esta naturaleza subsiste y que tal vez sería difícil evitar los terraplenes cuando el camino está a la altura de la línea, y que se evitaría colocando soleras a los costados.

En otra ocasión, había tenido ya la oportunidad de manifestar a la alcaldía estos mismos peligros cuando signifiqué que la ubicación de la línea en "La Puntilla" quedaría mejor al centro de esa ancha avenida y no al borde de una pendiente como se encuentra actualmente. La empresa toma toda clase de precauciones para el tráfico de los carros, pero cómo estas recorren barrios que están del todo desprovistos de alumbrado, no es siempre posible observar los estorbos que hubiere en la línea, casual o intencionadamente como lo sucedido ayer, las precauciones deberán aumentarse por parte de la empresa y espero encontrar de la alcaldía, los medios para estarlo en el futuro." [30]

Entre 1894 y 1895, la empresa de ferrocarril urbano debió construir las soleras destinadas a mejorar la seguridad de los recorridos. Sin embargo, la empresa, molesta por pagar los costos de los trabajos y el sueldo de los obreros que realizaron estas labores, generó una serie de reclamos a la municipalidad, las cuales derivaron en una acción civil que determinaría las responsabilidades de cada organismo. La sentencia fue igual de ambigua: se ordenó a la empresa de ferrocarril construir las soleras ya descritas, pero la I. Municipalidad debió financiar las obras. Esto generó nuevos roces, que continuarían ya entrados los primeros años del siglo XX, ya que los accidentes continuaban, así como los descarrilamientos, frente a los cuales privado y estado rehusaban y negaban cualquier tipo de responsabilidad frente a lo ya sucedido. Costumbre que parece continuar hasta hoy. Veamos, por ejemplo, una carta fechada en 1905.

"Concepción Octubre de 1905

Sr Alcalde: El domingo 14 del presente, tuvo lugar en el barrio de Puchacai, la volcadura de un carro que llevaba 23 pasajeros, fuera de los empleados de la empresa. Este accidente que pudo tener consecuencias, ha sido muchas veces previsto por el que suscribe, como he tenido oportunidad de hacerlo observar a Ud. los descarrilamientos que se producen con más frecuencia son causados por piedras, u otros obstáculos puestos en los rieles por los muchachos vagos, que en considerable número, se ven todos los días, en todos lados, jugando en las calles y alrededor de los carros. Producido así un descarrilamiento, si la calle no está debidamente nivelada a los costados

30 Carta de Patricio Mulgrew a la I. Municipalidad de Concepción, Volumen 022, noviembre 06 de 1893, folio 299 al 301, AHC.

de la vía, el carro rodará por la ladera y casi siempre se dará vuelta. Este peligro lo conoce la empresa demasiado bien, y es por eso que todas las curvas, soleras, terraplenes, colocadas más arriba que el resto de la calle, los ha hecho proteger con palizadas, pero esto no es posible hacerlo en las líneas rectas. Según el art. 9 del contrato con la Municipalidad, la empresa fue obligada a proporcionar en todas las calles el nivel definitivo quedando el resto de ellos a disposición de la I. Corporación, para que los arreglara, como creyere conveniente, pero muchos han quedado sin arreglo alguno. Es esto lo que ha pasado especialmente con las líneas de Puchacay y de Pedro de Valdivia que corre en muchas partes sobre terraplenes, habiendo quedado el resto de las calles sin ningún arreglo hasta hoy. En el barrio llamado "La Puntilla" se colocó la línea sobre un alto terraplén, el que fue más tarde nivelado por un lado quedando del otro, una ladera de algunos metros de altura. En más de una ocasión me he permitido llamar la atención del Sr. Alcalde hacia la necesidad de construir un cordón sólido o vereda de ese lado que corte el peligro de que un carro desde el lado pueda rodar por sus costados, accidente que, tanto temor tengo pueda llegar a realizarse, con graves consecuencias. Otra de las causas de los descarrilamientos, es el esceso de pasajeros que suben a los carros y permanecen de pié en las plataformas de atrás, desequilibrando el peso que debería aguantar de igual manera la solera de los dos pares de ruedas de cada tranvía, de tal modo que en algunas ocasiones va todo cargado con el eje de atrás, tanto que el carro se levanta de adelante, saliendo las ruedas de la línea. Aunque esto no se produzca precisamente, aguantando mayor peso, las ruedas delanteras se levantan con facilidad con cualquier obstáculo, y desnivel de los rieles.

Para entrar esto, hace cinco años solicité y obtuve de Ud. el decreto que en copia está fijado en cada carro, por el cual se prohíbe a los pasajeros ir de pié en las plataformas de los carros, pero esta desproporción que fue demandada por la empresa, aunque en su perjuicio, para evitar accidentes y conseguir un tráfico correcto, no se hace respetar por la policía en absoluto.

Si el accidente que tuvo lugar hace pocos días, fue muy lamentable, la empresa hace todo lo posible para dar protección, pero por más que quiera poner de su parte, todos los elementos con que cuenta, estos son ineficaces para evitar los desórdenes, a veces muy graves, que tienen lugar, particularmente en la línea de la avenida Manuel Ignacio Collao, los domingos y días festivos.

Me hago pues, un deber, manifestar a Ud. lo que ocurre, esperando que la alcaldía pueda lograr una ayuda más útil de la policía, para impedir que los carros sean tomados al asalto por el público, entiendo que salgan recargados, y que la jente decente no sea atropellada e insultada. A propósito de esto, conozco más de un caso, cuando los rateros se han aprovechado de las apreturas que forma el público para subir a los carros, con el instinto de

robar a muy respetables personas. La manera como se soluciona todo esto, sería haciendo subir a los carros con ese trayecto, un guardián que pudiera hacer respetar y que atendiera las indicaciones de la empresa.

Ya que me dirijo al Sr Alcalde, me permito aprovechar la ocasión para manifestar a Ud, que con motivo de los trabajos que la I. Municipalidad lleva a cabo en la prolongación de la calle del comercio, hasta enderezar la avenida Manuel Ignacio Collao, creo que esas calles van a quedar intransitables con el barro, que se forma con las primeras lluvias.

A fines de 1904, de acuerdo con la Alcaldía y la dirección de Obras Municipales, levanté la línea de la calle de Maipú y la continuación hasta ese mismo punto, construyendo un terraplén con la altura suficiente, tomando en cuenta las propiedades vecinas, y que evitara las inundaciones de la vía en aquella sección, con las salidas del río Andalién. Pero ahora la I.Municipalidad ha hecho levantar la calle a un nivel muy superior, dejando la línea casi un pié más abajo, con lo que desde luego, nos causa perjuicios, porque la tierra se corre a cada rato sobre la línea, y como he dicho, me parece que interrumpirá del todo el tráfico en el próximo invierno.

La empresa podría levantar la línea hasta el mismo nivel, pero para ello sería necesario que la I. Municipalidad hiciera construir una vereda suficientemente sólida del lado de la acequia que corre ahí actualmente, porque de otra manera, al levantar más la línea al lado de la que existe ahora, se correría el serio peligro de una saliente derrumbe que podría botar un carro, más cuando trafican en esa sección los carros que conducen carnes muertas con cerca de 200 kilos cada uno.

A propósito de esto mismo y como también se está levantando la calle que conduce al matadero, me permito hacer presente a ud, que si se forma allí el barrial que estoy previniendo, la empresa se vería en la imposibilidad de dar cumplimiento a la propuesta que hizo hace poco, para la conducción de carnes muertas, y que fue aceptada por la ilustre corporación. Me permito pues, solicitar de Ud, con tal motivo, una inspección ocular de los trabajos que se efectúan en ese lugar, para que usted tenga a bien resolver lo que se crea más conveniente hacer frente a los posibles daños que se ha señalado y los perjuicios que pudieran resultar para la empresa y todo el barrio. Saluda a Ud. Patricio Mulgrew." [31]

Para 1895, la ciudad de Concepción evidenciaba importantes carencias. Según una carta del director de obras municipales, Walterio Howard, en la que solicita un ingeniero ayudante, ya que se hacía necesario y con suma urgencia de los interesados, concluir los siguientes

31 Carta de Patricio Mulgrew a la I.Municipalidad. FAMC. Volumen 014, folio 142-150, AHC.

trabajos:

"1- El plano i nivelación de la Alameda.

2- Plano del edificio del matadero.

3- Estudio sobre los deslindes de los sitios particulares en la orilla del río Biobío.

4- Plano de los sitios de la I.Municipalidad cerca del parque.

5- Establecer los ejes i pendientes en las calles sin soleras.

6- Hacer un nuevo estudio en el barrio agua de las niñas para entregar líneas a los interesados i para mejorar los ejes i niveles.

7- Hacer un estudio completo del barrio de la "agua negra" i Chillancito.

8- Nivelar el barrio de La Pampa, etc. Etc." [32]

Los ataques de un lado y otro continuaban. El gerente de la compañía de ferrocarril urbano envió, el 3 de marzo de 1900, una nota a la municipalidad acusándola de ser culpable de los descarrilamientos en el sector de Agua de las Niñas, debido a que al término de las excavaciones allí realizadas quedaron piedras sueltas por todo el sector[33]. Otra nota, del 6 de junio, reclama que siendo ya el año 1900 y transcurridos dos desde la sentencia que condenaba a la municipalidad al pago de los trabajos efectuados por la compañía, estos no eran aún efectivos[34]. También anuncia que deberá doblar el precio del pasaje debido a que el peso en el cual se fijó el boleto había disminuido su valor, producto de la caída del penique británico, y que al igual como se estaba haciendo en Santiago, Valparaíso y otras ciudades del país, se debería doblar el valor del pasaje.

La Municipalidad de Concepción exige de parte de la empresa el cumplimiento de las obligaciones contraídas con la comunidad penquista debido a que la compañía de ferrocarril urbano no es capaz de satisfacer todas las necesidades de la población, siendo un servicio ineficiente y lento. Por su parte, la empresa asegura que la compañía sí posee la infraestructura suficiente para satisfacer sus necesidades argumentando, en cambio, que la gente sin conciencia alguna toma los carros por asalto, subiéndose 120 personas donde sólo deben ir 40, produciéndose problemas, accidentes, riñas, desórdenes y peloteras, que

32 Carta del director de Obras Municipales a la I.Municipalidad de Concepción. Volumen 030, diciembre de 1895, folio 108 al 110, AHC.

33 Carta de Patricio Mulgrew a la I.Municipalidad de Concepción. Volumen 060, marzo de 1900 folio 120, AHC.

34 Carta de la Compañía de Ferrocarril Urbano a la I. Municipalidad de Concepción. Volumen 060, junio de 1900, folio 126, AHC.

no son responsabilidad de la empresa, sino del orden y recato de la población, debiéndose disponer para ello mayor cantidad de policías.

Empresa y municipio se culpaban mutuamente. Se culpa a la Municipalidad, y en definitiva al Estado mismo, de no poder mantener el orden y la disciplina necesaria para que pueda funcionar con normalidad un sistema de locomoción pública implementada por privados. Así también podemos apreciar el porqué, décadas más tarde, se echaría mano de este tipo de argumentos para culpar a los municipios y a los servicios públicos de ineficiencia, de manera de poder privatizarlos. La razón es muy sencilla. La rapidez del accionar de la empresa privada se contrapone enormemente a la lenta burocracia estatal, dada hasta el día de hoy. Pongamos como ejemplo que en los primeros años del siglo XX el servicio de carros urbanos se alternaba con algunos carruajes que ejercían de "*taxis ilegales*", los que circulaban sin patente por la ciudad y cubrían tramos no habilitados por las vías férreas, desobedeciendo deliberadamente todas las disposiciones municipales. Las sanciones que se anunciaban eran rigurosas, aunque rara vez pasaban de ser simples reclamos. Los taxis ilegales trasladaban pasajeros a caballo, entre calles penquistas alejadas de las vías férreas. También realizaban traslados de mercaderías o paquetes por estas "*rutas alternativas*". En cuanto a los carros urbanos si bien eran un servicio moderno y que daba a la ciudad cierto refinamiento, sus recorridos eran más que nada perimetrales, no alcanzaban a cubrir tramos de gran extensión en la ciudad. Obviamente los "*taxis ilegales*" no eran del agrado de la Empresa de Ferrocarril Urbano. Los diarios y los vecinos principales de Concepción, comprometidos con el progreso de la ciudad, con el orden, la moral y las buenas costumbres, enviaban constantemente notas y reclamos a la municipalidad a fin de hacer saber quiénes ejercían negocios ilícitos, de manera que imperasen en la ciudad "*las buenas maneras, la decencia y el buen vivir*". Así, por ejemplo, encontramos notas como la siguiente:

> *"De entre los infractores, he podido anotar los siguientes nombres de propietarios de carruajes: Moisés Cruz, Ricardo Flores, Aurelio Manzano..."* [35]

Conjuntamente con una serie de establecimientos clandestinos, en Concepción circulaban, sin número y patente alguna, vehículos de cualquier índole, transportando todo tipo de mercaderías, cargas y bártulos. El gremio de fleteros era el más afectado. El problema de los

35 Carta de reclamos de vecinos, presentados a la Municipalidad. enero de 1906. Volumen 155 foliio 121, AHC.

vehículos sin inscripción era que transitaban libremente por las calles sin estar sujetos a fiscalización alguna, perjudicando a quienes ejercían el comercio de acuerdo a las normativas impuestas por las municipalidad, los que, con justa razón, reclamaban de la municipalidad resolver tales situaciones. Los inspectores municipales no poseían facultades resolutivas para cursar infracciones a los vehículos que ilegalmente realizaban actividades económicas transportando cargas y pasajeros, se limitaban solamente a informar a las autoridades las irregularidades que observaban.

> *"Sírvase notificar a los empresarios de carruajes que trafican sin número en la población, que desde hoy quedan sin efecto las concesiones hechas por la alcaldía para el tráfico de carruajes no numerados y en consecuencia que deben colocarles a cada coche el número que le corresponda."* [36]

Es de suponer que el número de infracciones a la ley, atestiguadas por los inspectores, era de grandes proporciones. Enviar una carta al alcalde, en aquella época, era la última opción que un vecino adoptaba, luego que la policía y los juzgados no pudiesen cumplir su cometido. Dada la lentitud de la burocracia municipal -las cartas eran recepcionadas, vistas en acta, tenidas a la vista por los consejeros, aprobadas o rechazadas- seguramente muchas de estas cartas de inspectores municipales no fueron tenidas en consideración por el municipio y terminaron en el fondo de algún recipiente, junto con otros desperdicios, hasta que la situación ya no permitía ignorar tales irregularidades.

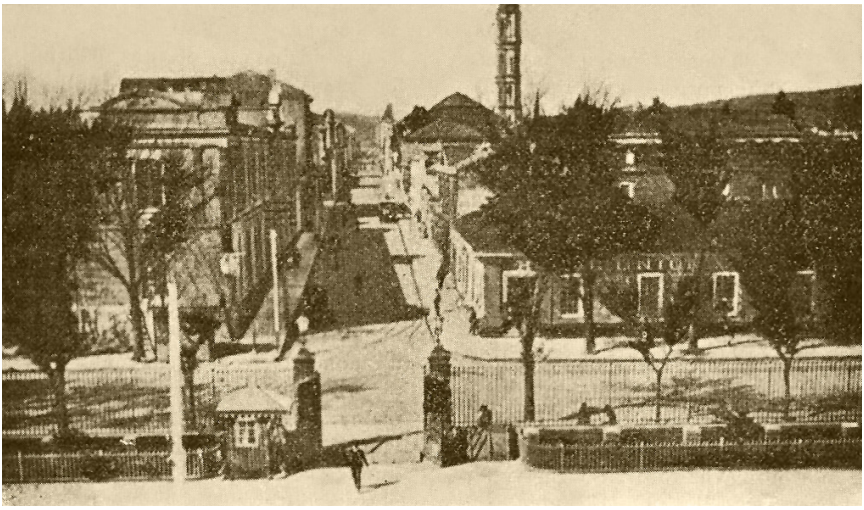
A principios del siglo XX, el servicio comenzaba a tener problemas. La población penquista aumentaba, al igual que sus necesidades. Los atrasos eran comunes, lo mismo que el envío de mercaderías hacia y desde Talcahuano. De entre los documentos relativos a los servicios de telégrafos, encontramos uno que nos muestra claramente estos problemas:

> *"Señor Alcalde, siendo imposible el traslado de mercaderías, por demoras en los carros, solicitamos enviar nuevamente por particular."*[37]

El traslado de mercaderías "por particular" era justamente lo que daba pie a los taxis ilegales, puesto que podían realizar un servicio más rápido y sin pagar contribución alguna.

36 Nota de un Inspector Municipal, dando cuenta de las irregularidades con las patentes de los vehículos. agosto 1902. Volumen 093 folio 30, AHC.

37 Cable despachado al Alcalde de Concepción, desde Santiago. Volumen 136 folio 201 Agosto de 1905, AHC.



Calle Comercio (Barros Arana),
vista desde la torre de la Estación de Concepción.

Por otro lado, continuamente era necesario realizar nuevos trabajos, en vista de la constante expansión de los recorridos, con los persistentes gastos que debía costear la Municipalidad de Concepción, para molestia de los vecinos y de los afectados, ya que la empresa, sin previo aviso, realizaba trabajos cortando el tráfico en las principales calles de la ciudad. Al serle notificada la inquietud por escrito, recién venía la compañía del Ferrocarril Urbano a explicar el porqué de los desvíos y cortes en las calles.

> *"Esta oficina ha impartido instrucciones a la sección de la vía, a fin de que inicie los trabajos relacionados con la construcción de un desvío que partiendo de la estación de Concepción, vaya a parar a la calle de Carrera, para que se enlace con el ferrocarril que va a la ciudad de Curanilahue, pues ésta última necesita la extensión."* [38]

Otro gran problema de los carros urbanos fue la implementación de un mayor número de ellos en el horario nocturno, que en un principio contó con la aprobación general de los vecinos, ya que la extensión del servicio respondía a los intereses de la población, que gracias al alumbrado público había extendido sus diversiones hasta altas horas de la noche, disfrutando de las veladas nocturnas de los teatros, que por aquellos años existían en gran número en Concepción,

38 Comunicado de la Empresa de Ferrocarril Urbano, a la Municipalidad de Concepción. Volumen 171 fs 141, AHC.

como también de los cafés donde los vecinos más empingorotados acudían a pasar sus ratos de ocio bebiendo "*Pilsen*"; estos cafés, en el Concepción de antaño, vendrían siendo similares a nuestros actuales Pubs ubicados en el barrio Estación. De manera que la extensión del horario de los carros fue aprobada por unanimidad por los vecinos penquistas:

> *"Ilustre Municipalidad. Los que suscriben, vecinos de esta ciudad, hemos tenido la satisfacción de imponernos de que la Empresa del Ferrocarril Urbano ha presentado a la I. C. una solicitud pidiendo el permiso para correr los carros hasta las doce de la noche. Encontrando muy fundada la solicitud y muy útil para el vecindario, venimos en pedir a Ud. se sirva prestarle su apoyo. Es justicia. Concepción Enero 26 de 1906."* [39]

Con los años, los cobros de los servicios comenzaron a hacerse excesivos, pagándose hasta cuatro o cinco veces el precio de los traslados en horario normal, lo que motivó obviamente el reclamo furioso de vecinos y propietarios de locales de diversión nocturna, a quienes también afectaban directamente estos excesos. La municipalidad, velando por el buen servicio del transporte público hacia los vecinos, envió continuos reclamos a la empresa, los que rara vez eran tomados en cuenta. Los reclamos continuaban sin que nadie pudiese tomar cartas en el asunto. Entre la correspondencia de la empresa de ferrocarril urbano y la Ilustre Municipalidad de Concepción, encontramos las siguientes notas:

> *"Ilustre Municipalidad. Patricio R. Mulgrew, gerente del ferrocarril urbano de Concepción, a Uds. digo qué: me he impuesto de la resolución adoptada por la I. Corporación respecto de una anterior solicitud, por la que se pedía se modificare el contrato vigente con la Empresa, en el sentido de que se le permitiera cobrar de los pasajes después de las ocho de la noche siempre que se hiciera el servicio hasta las 12 de la noche. Ud. ha acordado aceptar mi petición, pero acordando cobrar pasajes sólo desde las 9. He puesto en conocimiento del directorio de la empresa la resolución de la municipalidad, y me encarga manifestar a la I. Corporación que haciendo el doble cobro, sólo desde las 9 de la noche, no sería posible hacer el gasto que requeriría el servicio hasta las 12, ya que ello significaría no mejorar la condición de los empleados de la empresa. Además, no significaría de manera alguna, un adelanto para la ciudad. Por ellos, sirva Ud. considerar nuestra posición, autorizándonos al cobro doble de pasajes desde las ocho de la*

39 Comunicado de la Empresa de Ferrocarril Urbano, a la Municipalidad de Concepción. Volumen 171 fs 141, AHC.

noche. Atentamente. Patricio Mulgrew. Por el Ferrocarril Urbano de Concepción." [40]

En realidad esta doble tarifa no se hacía efectiva, pues los conductores cobraban hasta cuatro veces el valor del pasaje. Estos cobros excesivos fueron también denunciados por la Cía. Eléctrica de Concepción, cuya jefatura enviaba sus reclamos por escrito, haciendo hincapié en la necesidad de modernizar el servicio:

"Concepción, 11 de abril de 1907. Quién suscribe, jefe de la sección urbana de la Cía. Eléctrica de Concepción, viene en denunciar a Ud. que esta empresa, (el ferrocarril urbano) cobra indebidamente en ciertas horas, tarifas extraordinarias, cuadriplicándolas inclusive, sin que ni siquiera entregue boletos a los pasajeros." [41]

Los reclamos de parte de los vecinos también llegaban a las oficinas municipales por escrito. Como la policía de aseo, que era quien custodiaba y velaba por el cumplimiento de las ordenanzas municipales, no poseía facultades para intervenir en el transporte público por falta de reglamentación, el vecindario lo solicitaba:

"Señor secretario municipal: Muy señor mío. Sírvase por favor decretar un reglamento de conducción y comportamiento de los carros urbanos y demás vehículos, con tal de mejorar el servicio a los pasajeros y ayudar al buen funcionamiento de la ciudad." [42]

La compañía de ferrocarril urbano, al recibir las notificaciones respectivas de la municipalidad, respondía siempre con novedosas epístolas:

"Pasando a contestar a Uds., debo decir que con referencia al primer punto, ésta dirección ha entendido siempre que las tarifas acordadas con la I. Municipalidad, se refieren ciertamente al servicio ordinario de los carros, puestos a disposición del público, pero no al extraordinario, que puede hacer, poniendo carros especiales, cómo el que va hacia Pedro de Valdivia, que está puesto a disposición del público que asiste a funciones teatrales, poniendo a

40 Carta de don Patricio Mulgrew a la Municipalidad de Concepción. Sin Fecha, 1906. Volumen 136 folio 193 y 194, AHC.

41 Carta enviada a la Ilustre Municipalidad de Concepción, con fecha de 7 de abril de 1907. Volumen 155 Fs 141, AHC.

42 Carta de Juan Díaz, a la Municipalidad de Concepción. Octubre de 1906. Volumen 156 Fs 124, AHC.

su comodidad, más carros que los debidos." [43]

Estos problemas con el tráfico hacían imperiosa la necesidad de reglamentar de mejor manera, a través de ordenanzas municipales, el problema del transporte. Santiago y Valparaíso ya contaban con el servicio de tranvías "*movidos por la fuerza eléctrica*", y su implementación había solucionado terminantemente todos los problemas que acarreaba el transporte a tracción a sangre. Todo hacía indicar que las posibles soluciones se hacían a favor de los tranvías, que poseían sistemas más modernos de cobros de pasajes, y que Concepción, como ciudad progresista y moderna, no podía quedarse atrás. Además, encontramos un documento de la Cía. Eléctrica de Concepción informando del estado de avance de los trabajos de construcción de los tranvías eléctricos, en uno de cuyos párrafos se reiteraba a la I. Municipalidad los beneficios de tan moderno servicio, por lo que entendemos que para aquellos años ya había conversaciones destinadas a la implementación de este nuevo sistema, ya que se decía que "*Las ciudades de Santiago y Valparaíso gozan de esos beneficios desde hace muchos años*"

Carros Urbanos, desde calle Barros Arana hacia calle Aníbal Pinto, frente a la plaza de armas. Obsérvese la construcción de las torres de la catedral

43 Respuesta a la notificación municipal, sobre los reclamos por los cobros excesivos. 22 de Abril de 1907, Volumen 155 folio 143-145, AHC.

El sistema de carros urbanos ya era parte de la vida urbana de Concepción. Las personas a través de este medio se movilizaban ya sea al trabajo, a la escuela, a realizar trámites diversos o simplemente a sus lugares de diversión. La empresa de Ferrocarril Urbano había introducido un sistema de transporte más moderno y efectivo, y los llamados carros urbanos fueron objeto de recuerdos nostálgicos por parte de muchos penquistas. Estos carros transportaban también la carne desde el Matadero hacia el Mercado, y así un gran número de mercaderías. Los carros permitieron, además del transporte de pasajeros y carga, acortar las distancias entre los diferentes puntos de la ciudad, pero también fueron causa de muchos problemas. Comunes eran las peleas y discusiones entre los pasajeros y los conductores, quienes para animar a los débiles "*pingos*"[44] usaban un lenguaje soez y procaz, ruborizando a los más empingorotados *pasajeros*[45], quienes hacían saber sus graves reclamos al alcalde y a los diarios, solicitando tomar medidas en pos de la moral, las buenas maneras, la decencia y el decoro. Obviamente, esto no pasaba más allá de la publicación en la sección "*cartas al director*", por ende aquellas situaciones se mantenían, para el enojo de unos y la indiferencia de otros.

El sistema de carros urbanos mejoró el aspecto técnico del sistema de transportes que existía antes de su implementación, funcionó regularmente, aunque no siempre de manera eficiente, produciéndose frecuentes roces entre la empresa, la municipalidad y los pasajeros, quienes recurrían a la autoridad administrativa para que ésta reconociera sus derechos. Cabe mencionar que la comodidad de los pasajeros, por lo menos así lo vimos en los documentos revisados, era lo primero que importaba a la municipalidad, antes que mantener buenas relaciones con la empresa, por muy buenas rentas que el ferrocarril urbano dejase en las arcas municipales.

De acuerdo a los antecedentes ya expuestos, el servicio de carros urbanos, si bien otorgaba a los usuarios un servicio más moderno que el anterior, no poseía la eficiencia requerida por las reales necesidades de la población. Los problemas de constante expansión de vías, del desorden en el flujo vehicular, los cobros excesivos en los pasajes, la falta de fiscalización en la venta de boletos y la no existencia de un reglamento que regulara de manera más específica el tránsito y la movilización destinada al transporte público, hacía necesaria

44 Pingo: Caballo débil.

45 Délano, J. Yo Soy Tú. Zig-Zag. 1954. Santiago de Chile.

tácitamente la modernización del sistema. Si éste no se había hecho efectivo anteriormente, no fue por la negativa de las autoridades, sino por el contrato que ataba a la Municipalidad de Concepción a la empresa de Ferrocarril Urbano, que hacía imposible su cancelación hasta el término del mismo.

Paseo del Parque Ecuador.

En el contexto de que la modernización de la ciudad avanzaba a pasos agigantados, se hacía necesaria la sustitución del sistema de transportes vigente, ya que no cumplía con las necesidades de la población penquista y era tremendamente cuestionado por ella. Es posible deducir de este problema que el progreso técnico no cumple utilidad alguna si no va orientado a la solución de los problemas y al mejoramiento de la calidad de vida de las personas.

El contrato estaba vigente hasta 1916, sin embargo, bajo acuerdo de las partes, se procedió a la suspensión y cancelación del mismo, no siendo renovado por la Municipalidad, dando paso a un nuevo proceso de transporte público de pasajeros, como fue el servicio de Tranvías Eléctricos.

Ediciones del Archivo Histórico de Concepción

V

LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS

Para 1906, la ciudad de Concepción era una ciudad que se preciaba de moderna y activa. Su radio urbano poseía una población de 55.517 habitantes distribuidos en distintas actividades económicas que daba a la ciudad una activa vida comercial. Los boletines municipales de la época nos dan una idea casi exacta de las actividades económicas de la población penquista[46]:

Rubro	*Cantidad*	*Rubro*	*Cantidad*	*Rubro*	*Cantidad*
Fáb. de Piano	2	Jabonerías	5	Sastrerías	27
Barracas	4	Fáb. de Velas	1	Talabarterías	6
Carpinterías	16	Fotografía	1	Sombrererías	5
Cigarrerías	2	Herrerías	27	Taller de Pintura	11
Colchonerías	1	Imprentas	7	Papelerías	2
Pastelerías	4	Joyerías	3	Tiendas Ropa	11
Curtidurías	3	Marmolerías	4	Tiendas Ataudes	2
Galleterías	3	Modistas	18	Tiendas Vidrios	3
Empastes	4	Molinos	1	Tintorerías	2
Carruajerías	3	Mueblerías	10	Zapaterías	21
Fideos	2	Panaderías	15	Abogados	36
Ladrillos	3	Maderas	7	Corredores	4
Licorerías	7	Relojerías	14	Casas Comercio	23
Almacenes	23	Arquitectos	12	**Baratillos**	**555**
Barberías	16	Carbonerías	4	Cafés y Fondas	19
Carnicerías	46	Martilleros	12	Club y Comedores	8
Dentistas	14	Botillerías	63	Provisiones	10
Droguerías	11	Dulcerías	2	Encuadernaciones	4
Abarrotes	78	**Granos**	**187**	**Surtidos**	**82**
Escritorios	9	Juegos	4	Cerrajerías	1
Matronas	10	Marmolistas	4	Médicos	19

Cuadro de establecimientos comerciales que pagan patentes municipales. (Fuente: Boletín Municipal. Año 1907)

Podemos apreciar en el cuadro, en orden decreciente, que la mayor cantidad de negocios comerciales se concentraba en los baratillos (555),

en los almacenes de grano (187) y los surtidos (82), los que seguramente abastecían con mercaderías y productos a los restantes comercios de la ciudad. En páginas de los Diarios El Sur y El País aparecen muchos de estos locales comerciales promocionando sus productos, y en sus avisos explicitan que se hacen repartos a domicilio. Comprendemos entonces que despachaban estos pedidos, utilizando los servicios de algún mozo o "muchacho de los mandados". Los trabajos de fotografía, modista, empastes, sastrerías, talabarterías, sombrererías, zapaterías y cerrajerías, utilizaban medios de transporte que debían ser rápidos, de acuerdo con el volumen de trabajo que tuviesen. Obviamente, no entran en nuestro conteo aquellos establecimientos que no pagaban patentes o no estaban inscritos en los registros municipales, los que existían en gran número funcionando como clandestinos. Tampoco hemos contabilizado como actores económicos los servicios públicos del Estado, ni las instituciones cómo el ejército o la policía, por lo que podemos afirmar que el movimiento comercial era mucho mayor. Por ende, la necesidad de movilización también lo era, siendo los carros urbanos demasiado lentos, además de los problemas que presentaba en una población cada vez mas instruida y con mayor número de profesionales, que atochaban a la Municipalidad de Concepción con constantes reclamos por el mal funcionamiento del sistema, retrasos, cobros excesivos y constante suspensiones del servicio por extensión de vías, todo ello visto en el capítulo anterior.

El transporte público debía modernizarse, tal cual como ya lo habían hecho Santiago y Valparaíso. Aunque aquí debemos detenernos un momento. Las dos ciudades principales percibían avances y progresos técnicos de acuerdo al plan de mejoramiento de las comunicaciones del presidente Federico Errázuriz, quien había inaugurado la línea férrea entre Valdivia y Pichiropulli, y se crearon una serie de expresos rápidos que unieron Santiago con Valparaíso, comprando a Estados Unidos equipos completos de trenes para tal propósito. También se extendieron las líneas telegráficas entre Santiago y Valdivia, además de proveer de telégrafo a la actual región de O'Higgins. Se hizo también construir el embalse de Huasco, y obviamente, gran parte del presupuesto de la nación se destinó para las obras del embellecimiento de Santiago, que desde los tiempos del intendente Vicuña Mackenna habían adquirido una relevancia de carácter nacional. Para profundizar más sobre este tema recomendamos consultar el excelente trabajo de Jaime Eyzaguirre[47]. Por ser Concepción una ciudad de provincia, al lector

47 Eyzaguirre, J. Chile durante el Gobierno de Errázuriz Echaurren. Zig-Zag, Santiago. 1957.

penquista no le parecerá extraño que haya quedado fuera de aquellos planes de modernización.

Las iniciativas por mejorar el servicio de transporte público ya se encontraban en marcha. En el año 1900, don Aníbal Suárez había presentado una memoria para renovar el transporte utilizando la "*tracción movida por la fuerza eléctrica*".

La municipalidad, en su sesión del 19 de junio de ese año, tomó nota de la propuesta y acordó tenerla en consideración[48]. El asunto no pasó más allá de eso. En 1905, Samuel Coles presentó una propuesta para dotar de un sistema de tranvías eléctricos a la ciudad. Esta nueva propuesta no tuvo financiamiento alguno. Finalmente se concederá la concesión a Andrés Sanhueza Pacheco, quien firma un contrato con la ciudad de Concepción el 07 de julio de 1905. Sanhueza Pacheco representaba a don Federico Wightman, gerente de la Cía. Eléctrica de Concepción, filial de W. R. Grace & Company, que había adquirido la concesión de la General Electric para Chile en 1902.[49] En el contrato ya mencionado se establece la construcción de vías por donde correrá el servicio de tranvías eléctricos, a cargo de la supervisión de la Compañía Eléctrica de Concepción. Veamos la primera cláusula del contrato:

> *"Artículo Primero.- La Ilustre Municipalidad de Concepción concede permiso a don Andrés Sanhueza Pacheco para ocupar las calles de la ciudad de Concepción con una instalación eléctrica, cuyo principal objeto es establecer tranvías para el transporte de carga y pasajeros, ocupando por ahora las calles de Freire, O'Higgins y Arturo Prat, en toda su estensión, Ignacio Serrano, Rengo, Caupolicán y Aníbal Pinto, pudiendo construir los desvíos que fuesen necesarios."* [50]

La concesión se entregó por el plazo de diez años, tiempo que la Cía. Eléctrica de Concepción disponía para finalizar el proyecto y en el cual tendría exclusivo uso de las calles de Concepción para trabajar, extendiéndose por donde fuese necesario, tal como lo serían más adelante las calles Rozas y Castellón. Como el contrato se celebró públicamente, surgieron inmediatamente problemas con la empresa de Ferrocarril Urbano, cuyos dueños obviamente vieron peligrar sus intereses ante tal avance tecnológico. El ferrocarril urbano respondió

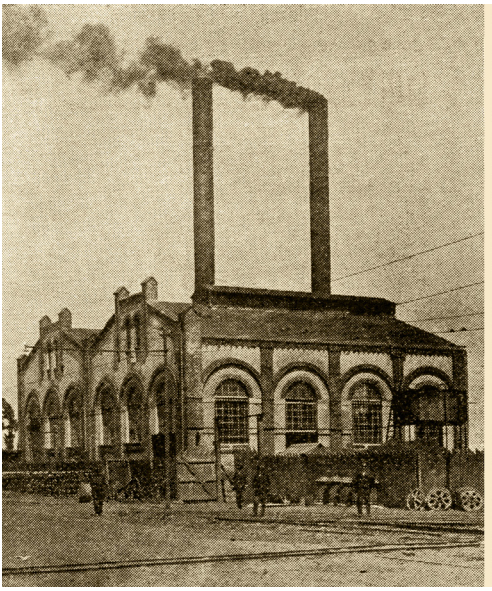
48 Oliver. C. Libro de Oro de Concepción. Litografía Concepción. 1950.

49 Morrison. A. Los Tranvías de Chile 1858-1978. Ricaaventura. Santiago, 2008.

50 Contrato celebrado entre la Municipalidad de Concepción y don Andrés Sanhueza Pacheco. Volumen 136, junio 07 de 1905, folio 269 a l271, AHC.

reaccionariamente, presentando un plan para ampliar los recorridos de los carros urbanos. En una extensa carta fechada en 1905, el gerente de la empresa solicitó a la municipalidad la renovación del contrato, con el compromiso de extender y mejorar el servicio:

> *"Considerando la Corporación, el servicio prestado por ésta compañía en el desarrollo de la ciudad."* [51]



Compañía de Tracción Eléctrica y Estación principal de los tranvías.

Colocando el alambrado para los tranvías en calle Barros Arana

El requerimiento fue rápidamente desechado por la municipalidad, por ser el servicio de tranvías más rápido y eficiente que el anterior. Además, no es necesario profundizar en la pugna constante que las partes mantenían y que ya hemos expuesto en las páginas anteriores. El Ferrocarril Urbano era ineficiente, lento y traía consigo una serie de complicaciones para la comodidad de los usuarios, por lo que se debe entender que la municipalidad no estaba dispuesta a continuar con dichas prestaciones de servicios. Surgiría entonces el problema de la propiedad de los rieles, negándose la empresa de Ferrocarril Urbano a ponerlos a disposición de la empresa de tracción eléctrica. Esto ocasionaba problemas mayores, ya que al no existir los carros

51 Carta del gerente de la Compañía de Ferrocarril Urbano, a la Municipalidad de Concepción. Sin fecha, 1906. Volumen 136 folio 201-205, AHC.

se desabastecía el mercado local, sobre todo la "*conducción de carnes muertas*" las cuales, por contrato, no debían verse interrumpidas. Afortunadamente, la empresa de tracción animal debió ceder ante la presión ejercida por la Municipalidad y los reclamos de los vecinos. La Cía. Eléctrica, a fin de poder comenzar los trabajos en el menor tiempo posible, decidió ofrecer una gran suma de dinero a la empresa del Ferrocarril Urbano, es decir, su compra junto con todos los bienes, requiriendo para ello la cancelación del contrato con esta empresa y la aprobación de parte de la municipalidad. No poseemos antecedentes relativos a ofertas y negociaciones, pero la empresa de ferrocarril urbano decidió aceptar la compra ofrecida, y publicó en el Diario El Sur un llamado a sus accionistas a fin de determinar las condiciones del contrato de compraventa.

> *"Ferrocarril Urbano de Concepción. Por acuerdo del directorio se cita los señores accionistas a junta general estraordinaria para el 9 del presente, a las 3 de la tarde, en las oficinas de la sociedad, con el objeto de someter a su consideración, una propuesta de compra de la empresa y de reformular los estatutos. Patricio Mulgrew."*[52]

Luego de aquella divertida junta de accionistas, la empresa de ferrocarril urbano envía a la Municipalidad de Concepción la siguiente comunicación:

> *"Patricio R. Mulgrew, Jerente del Ferrocarril Urbano de Concepción, a Us. digo que: la Junta General de accionistas de esta sociedad reunida el 9 del presente, consideró la posibilidad de hacer el traspaso de la empresa a la Compañía de Tracción Eléctrica en formación; pero, como dado el caso de que ello fuese realizable, se necesitaría la aceptación de la I. Municipalidad, ya que en el contrato vijente se establece que después de 30 años, podría la I. Corporación adquirirla, de ese plazo va corrido solo cerca de dos tercios. Considerando que la tracción eléctrica seria un adelanto de importancia para la localidad y que la subsistencia de las dos empresas de ferrocarriles urbanos sería perjudicial, para ambas, y cómo consecuencia, no podría haber jamás un servicio correcto, me permito solicitar a nombre del Directorio de la Sociedad que la I. Municipalidad tenga a bien acordar la aprobación requerida para el caso contemplado."*[53]

Al parecer, el desenlace era conveniente para todos. Sin embargo,

52 DIARIO EL SUR. Lunes 2 de abril de 1906. Archivo Diario el Sur. Concepción. Ver anexo 8.

53 Carta de la empresa de Ferrocarril Urbano a la I. Municipalidad de Concepción. Volumen 136, año 1906, folio 161 y 162, AHC.

los trámites notariales requeridos para tales gestiones eran extensos y requerían de una supervisión constante, pese a que la municipalidad no poseía funcionarios que dedicaran tiempo a labores como esas, o simplemente se abstenían de hacerlo. El abogado de la municipalidad sólo aparece, en los volúmenes consultados, solicitando dinero para gestiones o bien para solicitar permisos. No encontramos un solo documento gestionando trámites municipales, sino únicamente informativos sobre el estado de las gestiones a través del listado de causas de la municipalidad en los tribunales de justicia. Las demoras en los trámites notariales por parte de la municipalidad fueron una constante molestia para la empresa de tracción eléctrica, básicamente por nuevos requerimientos y condiciones del municipio:

> *"La municipalidad, al ir modificando acuerdos definitivamente celebrados y comunicados oficialmente, nos deja en difícil situación y tal vez en la imposibilidad de llevar a término la importante negociación proyectada y que importa un gran adelanto para la población, desde que no tenemos una base cierta e indispensables para su realización, como es la cancelación del contrato pendiente entre la I. Municipalidad y la Empresa de Carros Urbanos."*[54]

Las modificaciones a que hace alusión la carta anterior no las conocemos. Sin embargo, tenemos muy claro que la cancelación del contrato era lo que la Cía. Eléctrica necesitaba para iniciar las obras, pero los retrasos de los trámites notariales hacían que el proyecto siguiese demorándose, pese a que la notaría más cercana quedaba a dos cuadras del edificio municipal. Lo más probable es que tanto la I. Municipalidad como la empresa de carros urbanos hayan buscado acuerdos que los beneficiasen a ambos, sin embargo, se acusaba a la entidad gubernamental de desconocer los consensos acordados:

> *"Hace ya un mes que presenté la solicitud, y cuando creí que el asunto estaba definitivamente solucionado, aparece nuevamente la I. Municipalidad, con nuevas exigencias, solicito a Ud. mantener el acuerdo fijado hace tres sesiones atrás."* [55]

Las demoras y la holganza municipal llegó a tal punto que hasta la misma empresa de ferrocarril urbano comenzó derechamente a presionar para apurar los trámites, produciéndose nuevos roces entre

54 Carta del Abogado de la Cía. Eléctrica a la I. Municipalidad de Concepción. Volumen 407 folio 105-110, AHC.

55 Carta del abogado de la Cía Eléctrica de Concepción, al Alcalde. Marzo de 1906. fs 37, Volumen 165. 1906, AHC.

la municipalidad y el gerente, Patricio Mulgrew, que una vez más hacía saber sus requerimientos por escrito a la ilustre corporación municipal:

> *"Señor Alcalde: Patricio Mulgrew, por la empresa de ferrocarril urbano de Concepción, respetuosamente decimos que en el contrato de compraventa del ferrocarril urbano que hemos celebrado, se fijó el día dos de julio próximo, cómo término para llevar o no a efecto definitivamente el contrato de compraventa y sólo se espera la resolución de la I. Municipalidad, a nuestra solicitud, en la que pedimos se proceda a la cancelación del contrato de la ilustre corporación, con nuestra empresa. Estando próximo la nueva sesión, sírvase Ud. incluir nuestra solicitud en tabla."* [56]

Finalmente, concientes de la transformación completa del sistema de carga y pasajeros, la empresa de ferrocarril urbano y la municipalidad debieron ceder a las presiones ejercidas por la Compañía Eléctrica de Concepción y la imperiosa necesidad por comenzar a trabajar en la implementación del nuevo servicio. Una vez hechos los trámites notariales pertinentes y solucionado el conflicto, que duró más de un año, se dio inicio a los trabajos recién en el mes de agosto de 1907, haciendo los anuncios correspondientes e informando a las autoridades el progreso de las obras:

> *"Señor Alcalde de Concepción: De acuerdo con el contrato celebrado con ésta I. Municipalidad, paso a comunicarle que desde ésta fecha, he dado inicio a las obras de construcción del ferrocarril eléctrico, colocando los postes que darán suspensión al trolley, en las calles Rengo, O'Higgins, Caupolicán y Freire. Agradecería, se sirviera avisarme S.S. si está de acuerdo con éstos puntos que he designado para la colocación de los postes."* [57]

La Cía. Eléctrica de Concepción entregaría a la Municipalidad un cheque en garantía por la suma de cinco mil pesos, pudiendo cobrarse el mismo día en que cumplido el plazo para iniciar las obras éstas no se iniciasen[58], se estipuló que mientras durasen las obras la Cía. Eléctrica debería correr con los gastos y segurar los transportes de carnes muertas desde el matadero de Concepción hacia los principales puntos de expendios en la ciudad.

56 Carta del abogado de la Cía. Eléctrica de Concepción, al Alcalde. Volumen 136 fs 279 Marzo de 1906, AHC.

57 Carta enviada por la Cía. Eléctrica de Concepción, al Alcalde de ésta ciudad, 7 de agosto de 1907. Volumen 141 Fs. 40, AHC.

58 Artículo 4º del Contrato celebrado entre la Cía. Eléctrica de Concepción y la I. Municipalidad de Concepción, 7 de junio de 1905, Volumen 136 fs 269 - 271, AHC.

Se instalaron los postes haciendo excavaciones y se procedió a adoquinar las calles que hiciesen falta. Lamentablemente, no pudimos encontrar los planos de las instalaciones en el archivo municipal, pero sí encontramos un informe sobre la altura de los cables que se utilizarían, con los respectivos recorridos del tendido, por lo que podemos conocer el espacio urbano por donde se colocarían los postes y los cables. Observe el lector el siguiente cuadro con detención y podrá determinar por sí mismo el recorrido del tendido eléctrico.

Nº de Calle	Acera	Altura desde las Soleras	Entre las calles de
1	N	7.30	esq. Arturo Prat
2	P	7.30	Prat y Serrano
3	N	6.80	esq. Serrano
4	L	7.80	Serrano y Salas
5	N	7.80	esq. Salas
6	L	7.80	Salas y Angol
7	N	7.80	esq. Angol
8	L	6.60	Angol y Lincoyán
9	N	7.60	esq. Lincoyán
10	L	7.60	Lincoyán y Rengo
11	N	7.60	esq. Rengo
12	L	7.60	Rengo y Caupolicán
13	N	7.60	esq. Caupolicán
14	L	7.60	Caupolicán y Anibal Pinto
15	N	7.60	esq. Aníbal Pinto
16	N	5.75	Aníbal Pinto y Colo-Colo
17	N	6.75	Aníbal Pinto y Colo-Colo
18	L	7.75	Aníbal Pinto y Colo-Colo
19	L	7.75	esq. Colo-Colo
20	L	7.75	Colo-Colo y Castellón
21	P	7.60	Colo-Colo y Castellón
22	N	5.60	Colo-Colo y Castellón
23	N	7.60	esq. Castellón
24	L	7.60	Castellón y Tucapel
25	N	7.60	esq. Tucapel
26	L	7.60	Tucapel y Orompello
27	N	7.60	esq. Orompello

28	L	7.60	Orompello y Ongolmo
29	N	7.60	esq. Ongolmo
30	L	7.60	Ongolmo y Paicaví
31	N	7.60	Esq. Paicaví
32	L	6.80	Paicaví y Janequeo
33	N	7.80	Esq. Janequeo
34	L	7.30	Janequeo y Lautaro
35	N	7.60	Esq. Lautaro
36	L	6.25	Lautaro y Galvarino
37	N	7.25	Esq. Galvarino
38	L	7.25	Galvarino y Ainavillo
39	N	7.25	Esq. Ainavillo
40	P	6.30	Ainavillo y Lientur
41	P	7.30	Esq. Lientur

Altura que miden los alambres de la Cía. Eléctrica de Concepción, en cada uno de los postes que se indican, en la calle Diego Barros Arana, empezando desde la Avenida Arturo Prat, hasta su terminación. Elaboración propia, con datos obtenidos de los informes a la I. Municipalidad de Concepción, de la Cía. Eléctrica de Concepción. Volumen 171. Fs 13-19 Marzo de 1908. AHC.

Nº de Calle	**Acera**	**Altura desde las Soleras**	**Entre las calles de**
1	L	7.80	Lientur y Pelantaro
2	L	6.80	esq. Pelantaro
3	N	7.80	Pelantaro y Vilumilla
4	L	5.80	esq. Vilumilla
5	L	5.70	esq. Fresia
6	N	5.70	Fresia y Avenida Collao
7	L	5.50	Avenida Collao
8	L	5.80	Avenida Collao
9	N	4.40	Avenida Collao
10	N	4.35	Avenida Collao

Altura que tendrían los alambres…Ob. Cit. Desde Avenida Manuel Irarrázaval, desde Lientur, hasta Avenida Manuel Ignacio Collao.

Nº de Calle	Acera	Altura desde las Soleras	Entre las calles de
1	P	5.80	esq. O'Higgins
2	P	7.80	esq. Barros Arana
3	P	7.80	Barros Arana y Freire
4	P	5.50	esq. Freire
5	P	5.50	Freire y Carrera

Calle de Rengo, desde O'Higgins, hasta calle Hermanos Carrera.

Nº de Calle	Acera	Altura desde las Soleras	Entre las calles de
1	N	7.30	esq. Prat
2	P	7.30	Prat y Serrano
3	N	6.80	esq. Serrano
4	L	7.80	Serrano y Salas
5	N	7.80	esq. Salas
6	L	7.80	Salas y Angol
7	N	7.80	esq. Angol
8	L	6.60	Angol y Lincoyán
9	N	7.60	esq. Lincoyán
10	L	7.60	Lincoyán y Rengo
11	N	7.60	esq. Rengo
12	L	7.60	Rengo y Caupolicán
13	N	7.60	esq. Caupolicán
14	L	7.60	Caupolicán y A. Pinto
15	N	7.60	esq. Aníbal Pinto
16	N	5.75	Aníbal Pinto y Colo-Colo
17	N	6.75	esq. Colo-Colo
18	L	7.75	Colo-Colo y Castellón
19	L	7.75	esq. Castellón
20	L	7.75	Castellón y Tucapel
21	P	7.60	esq. Tucapel
22	N	5.60	Tucapel y Orompello
23	N	7.60	esq. Orompello
24	L	7.60	Orompello y Ongolmo
25	N	7.60	esq. Ongolmo

26	L	7.60	Ongolmo y Paicaví
27	N	7.60	esq. Paicaví
28	L	7.60	Paicaví y Janequeo
29	N	7.60	esq. Janequeo
30	L	7.60	Janequeo y Lautaro
31	N	7.60	esq. Lautaro
32	L	6.80	Lautaro y Galvarino
33	N	7.80	esq. Galvarino
34	L	7.30	Galvarino y Ainavillo
35	N	7.60	esq. Ainavillo
36	L	6.25	Ainavillo y Lientur
37	N	7.25	esq. Lientur
38	L	7.25	Lientur y Pelantaro
39	N	7.25	esq. Pelantaro
40	P	6.30	Pelantaro y Vilumilla
41	P	7.30	esq. Vilumilla
42	P	7.25	Vilumilla y Fresia
43	P	6.30	esq. Fresia
44	P	7.30	Fresia y Avenida Irarrázaval

Calle de Maipú, desde Avenida Arturo Prat, hasta su terminación.

Nº de Calle	**Acera**	**Altura desde las Soleras**	**Entre las calles de**
1	N	6.80	Rengo y Caupolicán
2	N	6.40	esq. Caupolicán

Calle de Freire, entre Rengo y Caupolicán.

Al comenzar los trabajos, éstos se veían impedidos por la gran cantidad de animales que transitaba por las calles, como caballos, burros o vacas que se utilizaban en la venta de diferentes productos que con el correr del tiempo fueron olvidándose, como la venta de leche al pie de la vaca, o la leche de burra. También a caballo se vendía pan, queso, harina, mote, "*farinocho*"[59], maqui, boldo, nalcas, higos, etc. Este tránsito de animales hacía muy difícil comenzar las excavaciones y obras

59 Alimento para bebés, fabricado por la "Panadería Ochoa." Consistente en harina tostada, con leche, pasas molidas y pan rallado.

de asfalto, ya que se entiende que seguramente pisaban las mezclas o desnivelaban las piolas, por lo cual la empresa hubo de solicitar a la municipalidad que sancionara estas prácticas que impedían el normal desempeño de las obras.

La municipalidad reaccionó dando nuevas prácticas de conducción de animales a lecheros, fleteros, carboneros, leñeros, etc.; cambiando su horario de trabajo y el de sus animales, con las consiguientes lesiones a la actividad comercial que estas personas realizaban. Aún hoy, cuando se realizan trabajos de ampliaciones de calles, se vulneran los intereses de comerciantes que poseen sus locales en calles que no se pueden transitar debido a las obras que ahí se realizan, sin que el Estado compense o subsidie a las personas por los perjuicios ocasionados.

> *"No podrán atravesar por el centro de la población, partidas o piños de animales, sino por las calles de los suburbios, cualquiera que sea la dirección en que vayan, bajo la multa de cuatro pesos, o cuatro días de prisión."* [60]

Se acordó también que las partidas y piños de animales sólo podrían transitar por las calles Cruz, Arturo Prat y Víctor Lamas, sólo después de las doce de la noche, debiendo ser conducidos sólo por sus dueños61. Como ya hemos expuesto anteriormente, esto no quiere decir que por el hecho de haberse publicado y promulgado la ordenanza municipal, ésta fuera respetada. Los documentos de la prefectura de la Policía Urbana nos muestran una gran cantidad de detenidos y multados por transitar con sus animales en lugares no autorizados para ello.

Otra de las medidas tomadas en las sesiones de la municipalidad fue la de asfaltar algunas calles, a fin de mejorar y acelerar el proceso de instalación de las líneas eléctricas. Se resolvió que la empresa de luz eléctrica compartiera los gastos de pavimentación y de la compra del asfalto, y que además se hiciese un catastro de cuáles serían las calles que requiriesen en mayor medida este servicio. Observe el lector el "estudio" realizado por la dirección de obras y los resultados arrojados:

60 Ordenanza Municipal de 17 de agosto de 1907. Libro de Decretos de Alcaldía. 1907, AHC.

61 Ordenanza Municipal de 17 de agosto de 1907. Ibíd.

Calles Asfalto Nuevo	Nro M/C	Total M/C	Precio M/C	Valor Total	Resumen Valor Total
Cruz entre línea férrea y Serrano	1502.38		3.75	5633.92	
Cruz entre Serrano y Salas	1056.64			5262.39	
Castellón entre Chacabuco y V. Lamas	1493.06			5598.07	
Castellón entre Chacabuco y Cochrane	906			3397.50	
Rengo entre Chacabuco y Cochrane	886			3322.60	
Salas entre Cruz y Bulnes	983.28			3687.30	
Lincoyán entre Carrera y Heras	926.40			3474	
Salas entre Bulnes y Rozas	1048.26				
		TOTAL 380202			**TOTAL** 33007.54
Asfalto Rehecho				498.64	33.508.18
					33.508.18

Costos del asfalto a las principales calles de Concepción. Fs112. Volumen 165. 1908, AHC.

Una vez iniciados estos trabajos se hicieron mediciones exhaustivas respecto a niveles y alturas de calles, llegándose a conclusiones que determinaron bajar o aumentar el nivel de algunas de ellas. Por ejemplo: las esquinas de la calle Rengo entre Los Carrera y La Pampa, actual calle Heras, en la cual hubo que realizar excavaciones:

> *"Para aumentar los trabajos en la calle de Rengo, es necesario realizar excavaciones y terraplenes, no solamente en la parte que ocupará la vía, sino que también en todo el ancho de la calle, en el espacio comprendido entre desde dicha calle entre la de Carrera y La Pampa."* [62]

Obviamente, la introducción de postes y líneas eléctricas requería una mayor precisión en la nivelación de los terrenos, por lo que los problemas de nivelación eran comunicados continuamente:

62 Carta de la Cía Eléctrica de Concepción al Director de Obras Municipales, sept. de 1907. fs 273, vol. 171, AHC.

"Como entre las calles de Las Heras y Bulnes hay que rebajar el nivel y levantarlo en la misma calle de Rengo entre Bulnes y Prieto, en conformidad con los niveles dados por dicho funcionario, podrían aprovecharse las tierras de las excavaciones de las primeras, para las segundas. Calculamos el desmonte en la calle de Rengo que costará $2.800 y el transporte del material para hacer el terraplén y trabajo de nivelación entre las de Bulnes y Prieto $2.600, o sea, un total aproximado de $5.400." [63]

Interesante sería realizar una investigación posterior a fin de poder determinar con exactitud de qué manera la ciudad cambió sus estructuras urbanas con la implementación del sistema de tranvías. Hemos podido apreciar que se nivelaron calles, se asfaltaron otras, se bajaron cerros, se subió el nivel de calles principales y ensancharon otras. También debió la Cía. Eléctrica culminar con los trabajos que anteriormente no pudo concretar la Cía. de Carros Urbanos, como la prolongación de la vía hasta el cementerio, con costos que debieron asumir en conjunto con la municipalidad:

"La Corporación tuvo a bien autorizarme para concluir y ocupar con el Ferrocarril Eléctrico el terraplén o camino que se estaba construyendo como prolongación de la Avenida Arturo Prat hacia el cementerio. Como la doble línea del ferrocarril eléctrico ocupará en la superficie sólo el ancho de siete metros, y la municipalidad desea dar a ese terraplén el ancho de calle, ancho que excede lo que ocuparemos, queden las dos calles habilitadas." [64]

Pero también hubo problemas con la instalación de los trabajos. Otras excavaciones realizadas por particulares provocaron más de un accidente, como por ejemplo la caída de un carretón en uno de los socavones existentes al lado del camino hacia el sector de Agua de las Niñas, quedando varios pasajeros heridos y sacrificando los caballos que tiraban del vehículo. Un constructor de una alcantarilla que efectuaba trabajos en la esquina de Avenida Víctor Lamas con Avenida Arturo Prat, realizó una excavación que estaba poniendo en constante peligro el tráfico de los carros, cavando hondas zanjas, a ambos lados de la línea. Uno de los caballos cayó en ella y hubo que sacrificarlo. Se pusieron los antecedentes en poder del Director de Obras Municipales, quien al notificar al dueño de la excavación recibió como única respuesta, la expresión "*nada tengo que ver con ello*".

63 Carta de la Cía Eléctrica de Concepción al Director de Obras Municipales, sept. de 1907. fs 274, vol. 171, AHC.

64 Carta de la Cía Eléctrica de Concepción al Director de Obras Municipales, sept. de 1907. fs 278, vol. 165, AHC.

Otro inconveniente sucedió con los cables, debido a que los instalados para la iluminación eléctrica tenían la misma altura que los que debían emplearse para el tendido de los tranvías. Por esto la Cía. de Luz Eléctrica comunicó a la Municipalidad de Concepción que debía levantar aún más los cables destinados a la iluminación, y que éste debía correr por cuenta del municipio, debido a que las cláusulas formadas entre la Cía. y la Municipalidad estipulaban la altura del tendido de iluminación, siendo esta última la que no había dado la altura requerida para dichas funciones. La Cía. Eléctrica no iniciaría acciones legales ni reclamos contra la municipalidad, siempre y cuando ésta diera inicio cuanto antes al levantamiento del tendido. El problema fue solucionado con prontitud y se pudo continuar con la instalación normal del tendido eléctrico, que se alimentaría en dos estaciones: una ubicada en la calle Rozas, donde actualmente se encuentra la central de Telefónica, y una central mayor a un costado del cerro Chepe, donde aún la Compañía General de Electricidad mantiene la subestación Concepción.

Los vecinos de Concepción también contribuyeron en alguna medida con el progreso y adelanto que estaba experimentando la ciudad. Lamentablemente, de la gran cantidad de cartas que se enviaron a la municipalidad ofreciendo colaboración, muy pocas se encuentran legibles, ya que el volumen que las contiene se encuentra completamente deteriorado. Tomaremos una de ellas:

> *"Dionisio Moraga, vecino de Concepción, al señor Alcalde. Que deseoso de contribuir al ornato y embellecimiento de la ciudad, como asimismo de dar facilidades a la autoridad local con tal objeto, me permito proponer al señor Alcalde, el siguiente contrato de pavimentación bajo las condiciones que más adelante expresaré. Primero: Me comprometo a pagar la diferencia de precios de la pavimentación de las calles de Carrera y Aníbal Pinto que me corresponde como propietario y que hoy se encuentran pavimentadas con piedras de río, como igualmente a pagar la cuarta parte de la pavimentación de las calles de Colo-Colo y Las Heras, a excepción de la cuneta de adoquines existente, y la boca calle formada por las calles de Aníbal Pinto y Carrera, que ya he pagado. Segundo: Me comprometo además, a hacer sacar las aguas lluvias a la calle, de las calles Carrera y Colo-Colo, y a hacer de mi exclusiva cuenta, las obras que fueren necesarias para ello. Tercero: Pago la mitad de las aceras que no están pavimentada entre las calles Carrera y Colo-Colo, siendo de cuenta del municipio los…* (Hasta ahí el texto está legible)" [65]

65 Carta de Dionisio Moraga, al Alcalde de Concepción. Sección Copiador, 1907. El texto no puede analizarse más, ya que todos los restantes se encuentran estropeados debido al derrame de líquidos en su interior, con los que las tintas se borraron y las hojas se encuentran fuertemente adheridas. Copiador 1907, sin número de folio, AHC.

Para los trabajos de pavimentación y excavaciones, se utilizaron tecnologías netamente criollas. Sin embargo, para la instalación y colocación de los carros se utilizó solamente maquinaria y vehículos norteamericanos, probablemente porque el gobierno del presidente Errázuriz hizo una compra de gran envergadura de trenes de esa procedencia. Es probable que los gerentes de la Cía. Eléctrica de Concepción, unidos por lazos de amistad y camaradería con altos funcionarios del gobierno, pudiesen haber sido aconsejados por éstos en cuanto a la compra de las maquinarias. Esto no fue impedimento alguno para que otras compañías se interesaran por vender sus maquinarias a la ciudad.

Compañías británicas y alemanas ofrecieron sus servicios a la I. Municipalidad, enviado notas, obsequios, catálogos e informes técnicos, de manera que los clientes pudiesen conocer de primera mano las bondades de los productos ofrecidos. Nosotros tenemos en nuestro poder un catálogo de la firma británica Jones, Burton & Company Engineers, la cual tenía asiento en el puerto de Liverpool, compañía que envió el 20 de noviembre de 1907 una carta al alcalde de Concepción ofreciendo el mencionado catálogo, el que contemplaba una amplia gama de maquinarias, equipos e ingenieros.

> *"Sr. Alcalde: Muy señor nuestro: Vamos a publicar un catálogo grande y completo de máquinas y maquinarias que tendrá alrededor de 400 páginas y será editado en la lengua española. El catálogo podrá servir a bien, a toda clase de talleres, Mecánicos, Fundiciones de Fierro o Bronce, Molinos, Fábricas, Talleres de Ferrocarriles, y nos parece que tal vez, pudiese usted administrarnos una lista de usadores actuales de maquinarias en vuestro distrito, o bien las direcciones de los gerentes o directores de dichos establecimientos. Esperando aquel obsequio suyo. Atentamente."* [66]

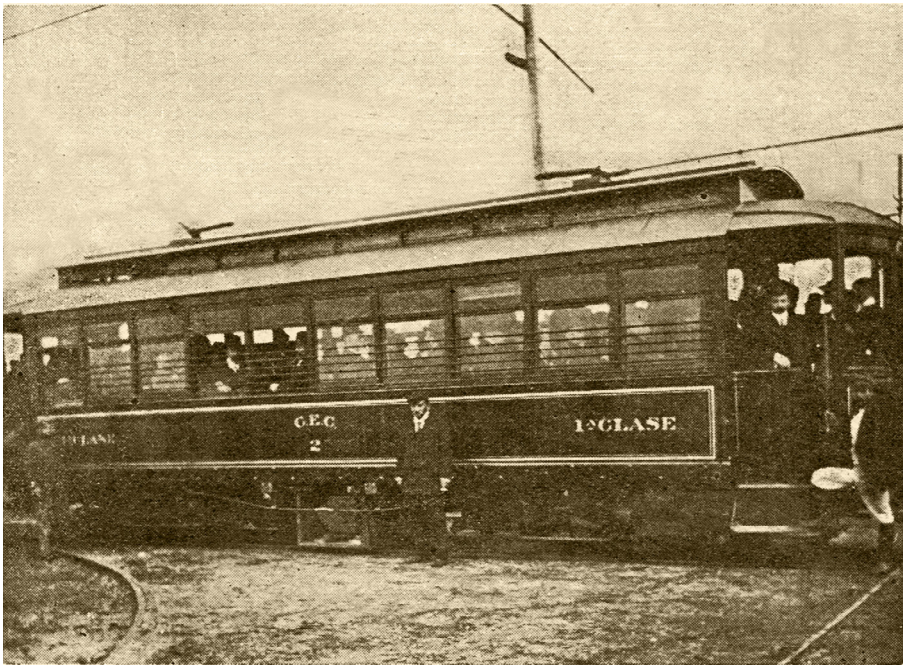
Se optó finalmente por carros norteamericanos. En diciembre de 1906, la Compañía Eléctrica de Concepción había ordenado la compra de siete tranvías eléctricos de 8 ruedas a la firma de tranvías Stephenson, y en abril de 1907, doce tranvías eléctricos de cuatro ruedas a la compañía Brill. Los carros llegarían a Talcahuano a finales de 1907, comenzando los primeros días de 1908 las faenas de instalación y pruebas. Finalmente, se dispuso la fecha del 4 de julio de 1908 para la inauguración del sistema, con no poca austeridad y sencillez, realizando

66 Carta de la Jones, Burton Engineers & Company, a la Municipalidad de Concepción. Con presupuestos más módicos, la Cía Eléctrica, sólo compró carrros norteamericanos, siendo la única ciudad en el país, que no tuvo carros alemanes ni británicos. Volumen 156 folio 201, AHC.

las autoridades penquistas el primer viaje en tranvía eléctrico desde la estación de Concepción, cuyo recorrido abarcaba 15 Km.

Las personas que observaron la innovación quedaron sorprendidas por la velocidad de los vehículos, muchos trataban de entender cómo era posible que aquel armatoste se moviera solo, sin la fuerza de una energía auxiliar visible. Las autoridades de la ciudad fueron los primeros en hacer el recorrido, repartiéndose para ellos unas tarjetas que les permitían hacer uso gratuito del servicio, tarjetas que se conservan en las dependencias del Archivo Histórico de Concepción y que traen la siguiente inscripción:

> *"Para la inauguración del recorrido, la empresa pondrá a disposición, del señor Intendente de la Provincia, señores Alcaldes, Rejidores, Secretarios de la Municipalidad y la Alcaldía, Director de Obras Municipales, Tesorero Municipal, Director y Subdirector de la Policía Urbana, el prefecto y subprefecto de la policía, siempre y cuando vistan uniforme, pases libres para el primer recorrido de julio próximo, si acepta nuestra invitación, pondremos a su disposición, las tarjetas pertinentes."* [67]



Comitiva de autoridades que realizó el primer viaje oficial para la inauguración de la línea de tracción eléctrica entre Concepción y Talcahuano

67 Carta de la Cía Eléctrica de Concepción al Director de Obras Municipales, sept. de 1907. fs 278, vol. 165, AHC.

Llegada a Talcahuano del Tranvía con la comitiva de autoridades.

La línea férrea hacia Talcahuano, al igual que hoy en día, pasa por detrás de la Laguna Redonda, y la calle paralela aún recibe el nombre de "Camino los Carros". En la fotografía se aprecia el paso de dos carros de pasajeros.

Obviamente no todo fue alegría y perfección. Durante las primeras semanas, el servicio mostró deficiencias técnicas y errores en su implementación, principalmente por fallas eléctricas, que obligaban a los conductores a detener el movimiento del carro, devolviendo los valores cancelados a los pasajeros y viéndose obligados a requerir el concurso de los ingenieros de la compañía para solucionar el problema.

Uno de los contratiempos más graves fue la quema de uno de los generadores eléctricos, lo que obligó la suspensión del servicio por varios días. En sus páginas el diario El Sur daba cuenta de estas situaciones, sumándose a los reclamos de los usuarios y exigiendo también la cancelación de los contratos, a raíz de la incompetencia de la Cía. Eléctrica:

> *"Se dice que la paralización de ayer se debió a haberse asaltado un volante de la máquina de 2000 caballos de fuerza, lo cual impedía el funcionamiento de la estación de fuerza. Pero ello parece que es inexacto, pues desde temprano se notó la falta de fuerza, al extremo que muchos carros fue necesario llevarlos a remolque y toda la noche se trabajó en reparar los desperfectos. Hoy han enrielado los carros con regularidad, pero en escaso número. Toda la prensa protesta por la nueva paralización."* [68]

Respecto a exigir la cancelación del contrato, el diario El Sur, en agosto de 1908, publica la siguiente nota:

> *"Con motivo de la nueva paralización que sufrieron ayer los tranvías, el alcalde, ha enviado una nota a la empresa en la que le amenaza con pedir la cancelación del contrato. Además ha enviado una nota al abogado municipal interrogándole si hay posibilidad legal para rescindir del contrato con la empresa."* [69]

El diario El Sur atacaba la inoperancia del nuevo sistema, como un actor más de la sociedad penquista, de la cual se sentía portavoz, atendiendo sus necesidades y reclamos, por lo que siempre estuvo dispuesto a cooperar con sus requerimientos.

Los reclamos contra la Cía. Eléctrica de Concepción eran respondidos por ésta en una serie de cartas dirigidas a la municipalidad, en las cuales se pedía comprensión por los sucesos desafortunados que ocurrían durante la implementación del nuevo sistema, pero también dejaban en claro que como todo adelanto tecnológico traía también sus complicaciones.

68 El Sur. 3 de agosto de 1908. Archivo Diario el Sur.

69 El Sur. 3 de agosto de 1908. Archivo Diario el Sur.

"El administrador de esta Cía., hará lo posible para obtener que se subsane las deficiencias ocurridas en el servicio. Debo también hacer presente a us, que dichas deficiencias se deben en parte principal a las circunstancias de estar la Cía Eléctrica de Concepción en vísperas de cambiar el sistema de tracción que se emplea en el servicio urbano que se emplea por año, y por ende, no puede atenderse de la misma forma." [70]

Carro eléctrico transitando por calle Barros Arana al llegar a Rengo.

De cualquier forma la compañía, ya sea por solemnidades formales o por cláusulas contractuales, siempre mostró disposición a acatar las resoluciones municipales y aceptar cualquier sugerencia de parte de la Dirección de Obras o de cualquier otra autoridad municipal:

"En todo caso, Ud. puede contar con que por mi parte, como lo llevo manifestado, se hará lo posible por mantener el servicio urbano en las mejores condiciones que permitan los elementos con que cuenta la Compañía Eléctrica de Concepción y será para mí un deber cooperar a las ideas que Ud. manifieste." [71]

La autoridad municipal también hizo saber a la compañía que el servicio no satisfacía las necesidades de la población, por cuanto los carros se hacían pocos para la cantidad de personas que lo requería.

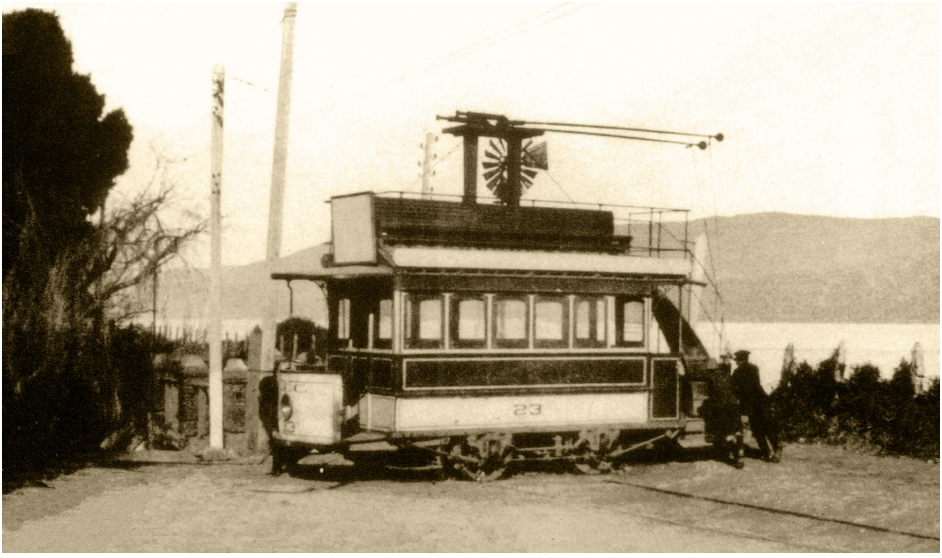
70 Carta de la Cía. Eléctrica a la I. Municipalidad de Concepción, 19 de agosto de 1908. Vol. 173, fs. 140, AHC.

71 Carta de la Cia. Eléctrica a la I. Municipalidad de Concepción, 14 de septiembre de 1908. Vol. 173, fs. 157, AHC.

Por tanto sugirió la inserción de una mayor cantidad de carros en los recorridos. La Compañía respondió asertivamente cumpliendo las sugerencias de las autoridades municipales:

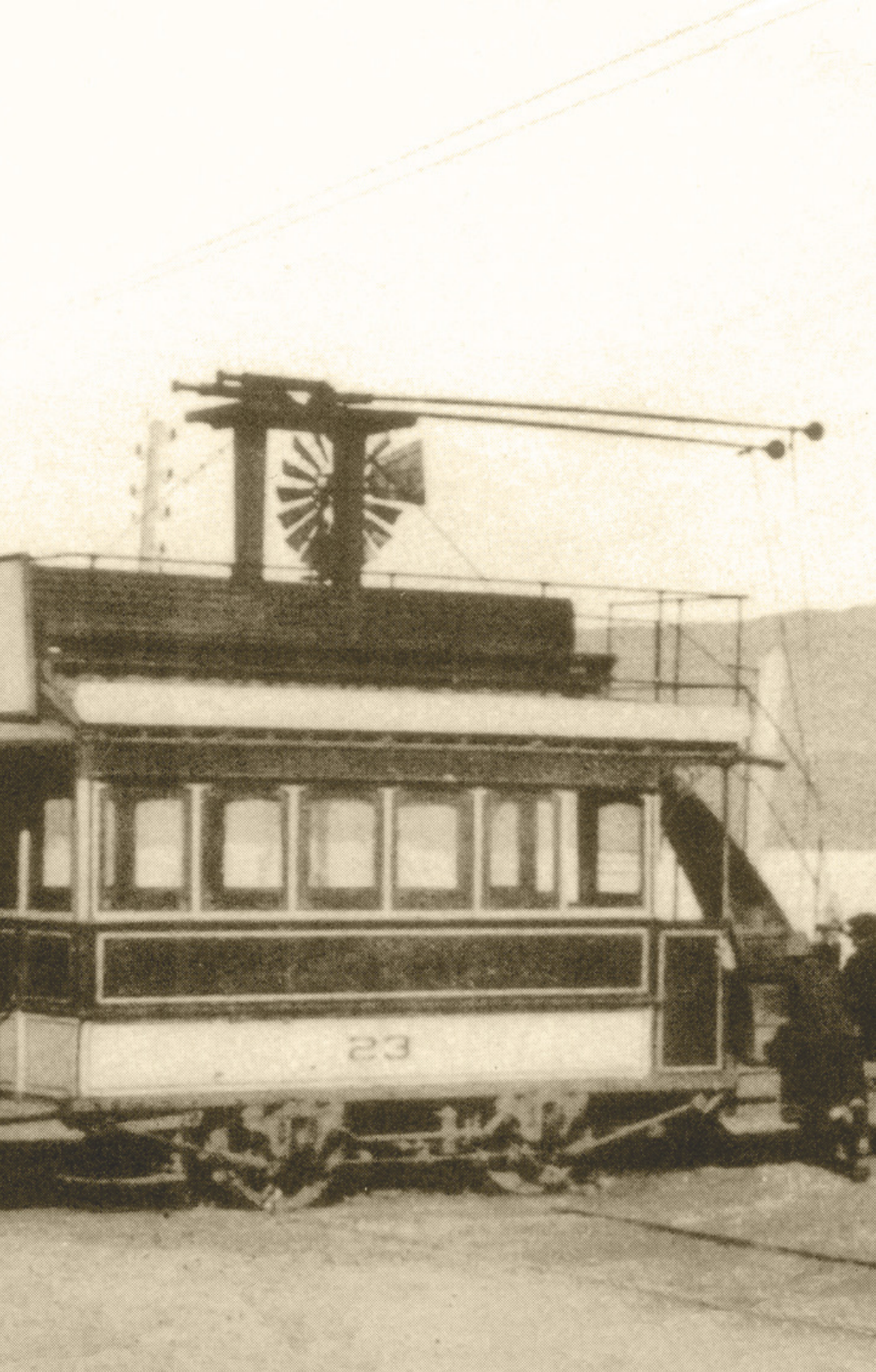
> *"El servicio ha sido extendido y ahora hay tranvías cada diez minutos al sector de las ferias, anteriormente había un carro cada 15 minutos."* [72]

Luego de ésta y otras complicaciones menores, el servicio se reanudó con normalidad, siendo el servicio de tranvías eléctricos el medio de transporte público de mayor uso, no sólo dentro de la ciudad sino también hacia Talcahuano, haciéndose cada vez más expedito el tráfico entre ambas ciudades. Del mismo modo ocurría con el transporte de mercaderías y otros enseres. El espacio urbano también sufrió modificaciones al expandirse la línea de recorridos por mayor cantidad de calles, de modo que la cobertura del nuevo sistema eléctrico superó con creces a su predecesor, haciendo el transporte urbano en Concepción más rápido y eficiente. La puesta en marcha del tranvía eléctrico vino a modificar siglos de tracción animal, que aunque no desapareció del todo, dividió y cambió completamente la percepción del tiempo y las distancias. Esto en cuanto a desarrollo técnico porque, por otro lado, el nuevo sistema trastocó los intereses de otros gremios. como el de los herreros, fabricantes de monturas, etc.



Los Tranvías al llegar al final de la línea férrea eran girados en una tornamesa para emprender el regreso. En la fotografía se puede ver la maniobra realizada en la tornamesa ubicada en el sector Aguas de las Niñas

72 Carta de la Cía. Eléctrica a la I. Municipalidad de Concepción, 24 de agosto de 1908. Vol. 173, fs 142, AHC.


23

VI

EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANVÍAS ELÉCTRICOS

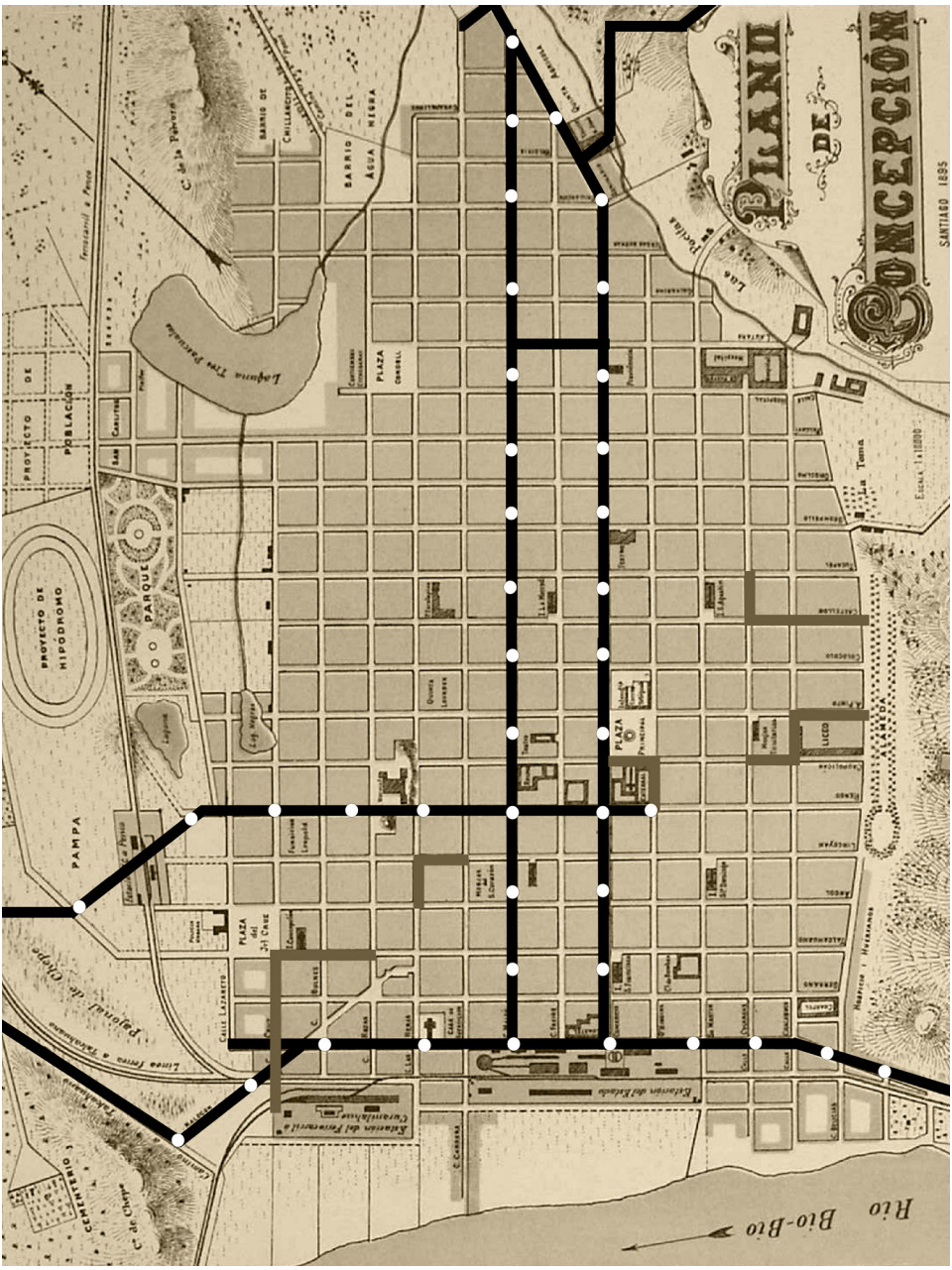
El sistema de tranvías movidos por "*la fuerza eléctrica*" comenzó a funcionar el 4 de julio de 1908, siendo el primer recorrido efectuado por autoridades municipales. Los días siguientes fueron de algunas pruebas adicionales, de comentarios entre vecinos, de asombro generalizado y orgullo ante tal progreso de la ciudad. No fue hasta la siguiente semana en que el nuevo sistema comenzó a ser usado por la ciudadanía.

Una vez puesto en funcionamiento, el servicio de tranvías comenzaba a operar de lunes a viernes a las 5:00 de la mañana, durante los meses que van desde octubre a marzo. El último tranvía en salir a circular debía hacerlo a las 21:00 hrs. y a las 20:00 hrs. se daba término al servicio diario. Durante los meses de invierno el servicio se iniciaba a las 6:00 de la mañana.

Todo el servicio partía desde la central ubicada en la estación de ferrocarriles de Concepción y desde tres subcentrales ubicadas en las calles Rengo, Rozas y Manuel Rodríguez, desde donde cada quince minutos salía un tranvía de recorrido interno, y cada media hora los que se dirigían hacia Talcahuano.

Muchas fotografías nos muestran la antigua estación y la cantidad de comercio que se generó a su alrededor. El tranvía eléctrico venía a sumar más personas al movimiento que se generaba a todas horas en el sector, como efecto de la dinámica constante que se genera cuando una actividad económica produce otras. De manera que aguateros, vendedores de cigarrillos, "aloja", maní confitado, avellanas, pan amasado, caramelos de anís, calugas de casa, huevos duros, colaciones, pinches, peinetas, cortaúñas, cerillos, fijadores, velas, agujas y un largo etc. Todo un comercio ambulante que veía en los diarios pasajeros sus mejores y habituales clientes. Lo mismo sucedió en el centro de Concepción, donde los quioscos pequeños se instalaron en las cercanías de los paraderos más concurridos. Muchas mujeres y jefas de hogar acudían a vender sus productos a la estación de ferrocarriles, algunas arrendando un kiosco, otras eludiendo dichos pagos[73].

73 Inostroza, Gina. La mujer popular penquista en el trabajo independiente. En Estudios Sociológicos. Número 34, 1994, Universidad de Concepción.



Plano de Recorridos de los tranvías eléctricos. Los puntos blancos, representan los paraderos, que debían estar situados cada 125 metros. Fuente: Elaboración propia.

Como decíamos en capítulos anteriores, los tranvías urbanos diferenciaban la primera y segunda clase, uso que se mantuvo en el sistema de transporte eléctrico, a excepción de las góndolas o jardineras, es decir, unos carros menores que sólo expendían boletos de primera clase. Algunos carros poseían segundo piso, siendo la mayoría de sólo uno. Asimismo, cada carro debía estar en perfectas condiciones de aseo, con sus ventanas siempre limpias y una periódica desinfección. De todo ello debía encargarse el conductor y el cobrador de cada carro, quienes cumplían tranquilamente tal labor en cada llegada a la central de calle Prat.

> *"La desinfección consistirá en el lavado del exterior de la caja, con agua común y después con una solución desinfectante de lisol, del 2 al 4%. Lavado interior parcial, con una solución de sublimado al 1 por 1000, y desinfección total con la misma solución con pulverizador o rociador."* [74]

Como ya hemos comentado, cada carro era manipulado por un conductor y un cobrador, quienes eran empleados exclusivos de la Compañía Eléctrica de Concepción, no pudiendo ser motoristas ni mujeres, ni menores de 18 años.

> *"Este personal deberá ser perfectamente instruido en todos los ramos del tráfico."* [75]

Cobrador y conductor debían usar un uniforme: corbata, gorra y un distintivo de la Cía., el cual era supervisado cada cierto tiempo por un inspector que siempre figuraba como incógnito de entre los pasajeros

Se entiende que el personal contratado debió pasar por un periodo de capacitación o instrucción, como se le llamaba en aquella época, suponiendo que este proceso debe haberse llevado a cabo entre los primeros días de enero de 1908 y los meses que siguen hasta el 4 de julio, fecha de llegada de los carros e inicio del funcionamiento del sistema, respectivamente.

Los carros en su interior debían llevar un número de lámparas que permitieran su total iluminación, tal cual lo ordenó la Dirección de Obras Municipales:

---

74 Comunicado del Desinfectorio Público de Concepción, a la Municipalidad. 8 de julio de 1908. Fs 106, volumen 173, AHC.

75 Artículo 10 del Reglamento para Tranvías, publicado por la Cía. Eléctrica de Concepción, y aprobado por la I. Municipalidad, en sesión del 27 de enero de 1909. Boletín Municipal 1909, AHC.

"Los carros puestos en circulación irán provistos de un número conveniente de lámparas y llevarán en parejas visibles en el exterior:
1º El número de orden.
2º Un letrero que indique las estaciones de término.
3º Tablilla anunciadora del completo.
4º Luz potente que no baje de diez bujías en la parte anterior y posterior, provista de un reflector.
En el interior:
1º Número de orden del carro.
2º Número de pasajeros que puede conducir
3º En los carros cerrados, cartel de prohibición de fumar y de espectorar en el piso." [76]

Pasajeros subiendo al Tranvía, esquina de Barros Arana con Anibal Pinto, al fondo el edificio de la I. Municipalidad de Concepción.

En esta fotografía se aprecia con claridad los rieles que un siglo más tarde, en septiembre del 2014, serían encontrados al realizar mejoras en el paseo peatonal.

76 Artículo 10 del Reglamento para Tranvías. Ibíd. .

La disposición número 3, sobre el interior de los carros, nos deja lugar a la siguiente reflexión: existiendo prohibición de fumar en los carros cerrados, esta costumbre sólo podría hacerse en el segundo piso, que era de 2º clase. Ahora bien, esta designación de clases no podemos emplearla con criterios económicos cerrados ya que, como es de suponer, muchos caballeros de sectores acomodados compraban boletos de segunda clase para poder fumar mientras duraba el viaje. Recordemos que los cigarrillos y los anuncios de ellos en revistas de varietés, nos muestran que era de caballeros distinguidos el disfrutar de un buen cigarrillo.

Los tranvías recorrían las calles penquistas a una velocidad que no podía exceder los 18 kilómetros por hora, una velocidad fascinante para la época, haciendo sonar una campana al llegar a una esquina, al detenerse y al reanudar la marcha. Los paraderos, tal como los conocemos hoy en día, fueron implementados por primera vez en nuestra ciudad por la Cía. Eléctrica de Concepción. Éstos no podían estar, en ningún caso, a una distancia mayor de 125 metros entre sí y a 300 metros para el tranvía a Talcahuano. A diferencia de los antiguos carros urbanos que se detenían en cualquier lugar, los tranvías eléctricos disponían de paraderos designados.

> *"Ningún carro podrá detenerse en la vía pública, salvo fuerza mayor. Frente a las estaciones del ferrocarril, desembarcaderos, teatros, y en que hubiere desvíos especiales podrán hacerlo el tiempo que fuese necesario para tomar pasajeros. En los puntos de partida y de llegada podrán detenerse el tiempo que demande la distribución del servicio de línea que corresponda."* [77]

Dentro de los carros se prohibía llevar pasajeros de pie. Sólo en casos extraordinarios podían hacerlo cuatro personas, de manera de no perturbar la comodidad y tranquilidad de los pasajeros. Tampoco podían subir en él enfermos, reos, ebrios y todos aquellos que pudiesen ocasionar desórdenes o incomodidad. Tampoco podían subir niños menores de cinco años si no iban acompañados de los padres. Además, se estableció en el reglamento de los tranvías que:

> *"Se permitirá llevar en los carros pequeños bultos de ropa, canastos de mercadería, etc., como medio de dar facilidades de transporte a la gente obrera."* [78]

77 Artículo 37 del Reglamento para Tranvías. Op.cit.

78 Artículo 21 del Reglamento para Tranvías, Ibíd..

Tranvías en calle Barros Arana.
Aún se conserva el frontis del edificio del Centro Español.

La educación, las buenas maneras y los benignos modales eran el complemento de un sistema moderno y progresista, como lo eran los tranvías eléctricos. Desde el gobierno de Balmaceda en adelante, Chile se encontraba experimentando cambios importantísimos en materia de modernidad y civilización, entendiendo aquellos conceptos desde el punto de vista de la época. Los transportes y las telecomunicaciones fueron elementos esenciales de los gobiernos de Federico Errázuriz Echaurren, Germán Riesco y Pedro Montt. [79]

Sin duda que la comodidad de los pasajeros y la preocupación constante por su bienestar y seguridad obedecen al rol tutelar que cumplía la municipalidad, en completa concordancia con el plan del presidente Pedro Montt, quien como buen miembro de la oligarquía, gobernaba una "economía dirigida" en la que la felicidad de las personas era, en el papel, la preocupación de los gobernantes.

Esto queda demostrado con la serie de disposiciones municipales que regulaban la calidad de los servicios, la comodidad de los pasajeros,

79 Eyzaguirre. J. Chile, durante el gobierno de Errázuriz Echaurren. Op.cit.

la higiene dentro de los transportes públicos, el servicio bien realizado, puntualidad con los tiempos, en fin, lo que hoy entenderíamos por eficiencia.

Boletos expendidos por la Cía. Eléctrica de Concepción.
Fuente: www.tranvíasdechile.cl

Conclusiones Finales

Hemos recorrido varios años de nuestra historia, conociendo e interiorizándonos de su sistema de locomoción pública, primero con los coches y carretas, luego con el ferrocarril urbano y finalmente con el servicio de tranvías eléctricos. En vista de los antecedentes recopilados y expuestos en esta publicación, podemos advertir una serie de características que hacen del periodo comprendido entre 1886 y 1908 una época de modernización acelerada de la ciudad de Concepción, tanto en relación a su transporte público como a su población. En sólo 22 años, la ciudad experimentó cambios drásticos en cuanto a los sistemas tradicionales de tracción de vehículos, pasando de la fuerza de los animales a la fuerza de la electricidad. Todo lo moderno implica forzosamente dejar atrás aspectos tradicionales que se modifican bajo las nuevas condiciones.

El sistema de coches y carretas debió ser normado, al igual que la convivencia de la población, por medio de decretos y ordenanzas municipales que, si bien no eran cumplidas del todo, otorgaban un marco jurídico a las relaciones sociales entre las personas. Los reclamos y cartas de denuncias, en contra de cocheros y empresarios del transporte, nos dan una información exacta de cómo la sociedad civil expresaba su descontento frente a derechos que consideraban menoscabados, recurriendo a la autoridad municipal, como medio de coacción, a través de sus organismos de aseo y seguridad.

La instalación de un ferrocarril urbano trajo consigo la

instalación de vías de ferrocarril en las principales arterías de la ciudad, modificando su aspecto anterior. También este sistema vino a lesionar intereses de sectores populares que hacían del transporte de pasajeros su modo de ganarse la vida, por ende la implementación de la modernidad trae, de manera implícita, conflictos con algunos de los sectores más conservadores. De todas maneras, el servicio de ferrocarril urbano modificó las costumbres de desplazarse en la ciudad de Concepción, implementando horarios fijos y recorridos que no podían modificarse, condicionando el tiempo y la distancia dentro de la ciudad. El sistema de carros urbanos no tardó en comenzar a presentar deficiencias, las cuales motivaron a la ciudad, por medio de su municipalidad, a buscar una manera más efectiva de entregar un servicio de transporte público a su población.

Con la instalación de los tranvías eléctricos en 1908, se rompe absolutamente la continuidad de la tracción animal, quedando ésta última relegada al transporte de elementos de menor cuantía dentro del radio urbano de la ciudad. El tranvía eléctrico trajo como consecuencia la adaptación a un menor tiempo en los desplazamientos por la ciudad, así como también la modificación del espacio urbano penquista. Ya hemos visto que para su implementación se debieron nivelar calles, levantar terraplenes, enderezar cuadras completas, subir los niveles de algunas esquinas, y obviamente, el tendido del cableado eléctrico que recorrerá la ciudad de Concepción, cambiando radicalmente su antigua fisonomía. Por otro lado, el servicio de tranvías eléctricos cumplió las expectativas, no de manera inmediata, pero sí a largo plazo, siendo un servicio eficaz, limpio y ordenado.

Haremos también mención de los conflictos surgidos entre la I.Municipalidad y la empresa privada, que nos muestra un periodo donde los intereses privados no podían pasar por alto las necesidades y costumbres de la ciudad, o mejor dicho, donde las autoridades municipales podían presentar exigencias a las empresa privadas. Con la implementación de muchas empresas privadas a lo largo del siglo XX, la autoridad municipal fue quedando relegada a un rol fiscalizador, dando paso a nuevas variables que conducirán la vida social en Concepción, en cuanto al mercado, las ventajas comparativas y los intereses económicos.

Por último, hemos dado un gran énfasis a los problemas surgidos durante la implementación de los sistemas de transporte, no por un afán de negatividad, sino más bien para mostrar las vicisitudes que la modernización traía en su implementación, chocando con sistemas

tradicionales de transporte urbano que poseían ya varios siglos de uso y que abruptamente fueron modificados. Algo a lo que, en pleno siglo XXI, estamos completamente acostumbrados y dispuestos a pagar como el costo de la modernidad.

BIBLIOGRAFÍA DE CONSULTA

AMUNÁTEGUI SOLAR, D.; *El Cabildo de Concepción (1782-1818)*, Balcells, 1930, Santiago de Chile.

BARROS ARANA, D.; *Historia General de Chile*, Tomo VII, año 1886, Santiago de Chile.

CAMPOS HARRIET, F.; *Historia de Concepción 1550-1970*. Editorial Universitaria. Año 1986, Santiago de Chile.

CARVALLO GOYENECHE, V.; *Descripción Histórico Geográfica del Reyno de Chile. Segunda Parte*. Imprenta del Mercurio. 1886. Santiago de Chile.

COFFIN, J.; *Diario de un Joven Norteamericano detenido en Chile de 1817 a 1819*; 1896. Cervantes, 1896, Santiago.

DE MATTOS, C.; *La Transformación de las Ciudades Latinoamericanas. ¿Impactos de la Globalización?*, en "Revista EURE", Pontificia Universidad Católica de Chile. Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, nº 28, 2002, Santiago de Chile.

DELANO, J.; *Yo Soy Tú*. Editorial Zig-Zag. 1954, Santiago de Chile.

EYZAGUIRRE, J.; *Chile durante el Gobierno de Errázuriz Echaurren*. Editorial Zig-Zag, 1957 Santiago de Chile.

LOUVEL BERT, R.; *Crónicas y Semblanzas de Concepción*. Trama, 1995, Concepción.

MAZZEI, L.; *Historia del Traslado de la Ciudad de Concepción*, Editorial Universitaria. 1985, Santiago de Chile.

MAZZEI, L.; *Orígenes del Empresariado Moderno en la Región de Concepción, en Proposiciones*, Editorial Sur, N°24, 1994, Concepción, Chile.

MAZZEI, L.; *La Integración Económica de los Inmigrantes Italianos en un área de Recepción no Masiva. El Caso de la Provincia de Concepción. (1890-1930)* en Monografías Históricas, de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Número 7, año 1993. Valparaíso, Chile.

MORRISON. A.; *Los Tranvías de Chile 1858-1978*. Ricaaventura, 2008, Santiago de Chile.

OLIVER. C.; *Libro de Oro de Concepción*. Imprenta y Litografía Concepción, 1950. Chile.

PACHECO, A.; *Concepción en el Siglo XIX*, en Cuadernos del Biobío, Ediciones Universidad de Concepción, Concepción, Chile.

PÉREZ BUSTAMANTE Y ESPINOZA ALIAGA. L Y L.; *El Espacio Público de Concepción. Su relación con los Planes Reguladores Urbanos.* Revista Urbano, Número 13, año 9, año 2006, Universidad del Biobío. Concepción, Chile.

VICUÑA MACKENNA, B.; *La Guerra a Muerte*. Francisco de Aguirre, 1972, Buenos Aires, Argentina.

FUENTES

Fondo Archivo Municipal de Concepción (AHC):

Volumen 011, Notas varias 2, 1880-1890
Volumen 012, Varios1880-1889
Volumen 022, Varios Alcaldía, 1893
Volumen 030, Solicitudes y Varios, 1895
Volumen 060, Solicitudes y Notas, 1900
Volumen 109, Notas Intendencia, 1904
Volumen 112, Notas Varias, 1904
Volumen 136, Solicitudes y Notas Despachadas, 1906
Volumen 155, Varios I, Año 1907
Volumen 156, Varios II, Año 1907

Diarios:

EL Sur. Lunes 2 de abril de 1906. Archivo Diario El Sur.
El Sur. 3 de agosto de 1908. Archivo Diario El Sur.
El Sur. 3 de agosto de 1908. Archivo Diario El Sur.
El País, Concepción, 12 de Enero de 1896, pág. 2. (AHC)

Boletín Municipal:

Número 12 1908.

De los Autores

Gustavo Campos Jegó
Profesor de Historia y Ciencias Sociales de la Universidad San Sebastián, Licenciado en Historia y Ciencias Sociales y Licenciado en Educación de la Universidad San Sebastián, Diplomado en Estudios Europeos de la Universidad de Concepción y Magíster (c) en Historia de Occidente de la Universidad del Bío Bío. Ha publicado en la Revista Chilena de Ciencias Geográficas y actualmente se dedica al cultivo de la historia urbana de Concepción. Colaboró como productor en el programa "Hitos en la Historia Bicentenaria de la Región del Biobío" ha sido expositor en múltiples congresos de historia, nacionales e internacionales. Se desempeña como profesor en el Colegio The Pacific School, Chiguayante, donde ha desarrollado diversos talleres y charlas destinadas a la difusión y preservación del patrimonio local y regional.

Alejandro Mihovilovich Gratz
Profesor de Estado en Historia y Geografía de la Universidad de Concepción y Magíster (c) en Educación mención Política y Gestión Educacional de la Universidad la República. Premio Municipal en Ciencias Sociales 2011. Ha sido docente en Universidades, institutos y colegios. En la actualidad es Director de la Biblioteca Municipal de Concepción. Ha dedicado la mayor parte de su vida a la investigación de la historia regional, a su difusión en universidades y en charlas impartidas en colegios y centros comunales. Integra varias comisiones de trabajo en el área de patrimonio y de investigación histórica. Colaborador en una gran cantidad de investigaciones y publicaciones. Cuenta a su haber con varias publicaciones personales y numerosos artículos en diarios y revistas regionales, reivindicando siempre la imagen de Concepción en la historia de Chile. Incansable trabajador por el rescate del patrimonio regional.

Marlene Fuentealba Domínguez
Ingeniero (E) en Computación e Informática de la Universidad del Bío Bío y Magíster (c) en Educación mención Política y Gestión Educacional de la Universidad la República. Trabaja actualmente como encargada de Informática en la Biblioteca Municipal de Concepción y en el Archivo Histórico de Concepción. En los últimos años se ha perfeccionado en el manejo de software especializado en el retoque digital de fotografías y restauración digital de documentos históricos. Participó como coautora del libro "Petronila Neira: la historia detrás del mito". Ha colaborado activamente en la preparación de material para distintas charlas, exposiciones y publicaciones históricas.

Concepcion, diciembre 15 de 1886.

Mui señor nuestro:

El domingo 19 del presente, tendrá lugar en la estacion central de la empresa de **El Ferrocarril Urbano de Concepcion,** la inauguracion de las lineas.

Importando esta obra un progreso de indisputable mérito para Concepcion y deseando dar al acto la posible solemnidad nos permitimos, como miembros del Directorio, invitar a Ud. a que se sirva tomar parte en él.

Puede Ud. contar con nuestro reconocimiento y con las consideraciones de aprecio de sus affmos. SS. SS.

Rafael Urrejola.—Roberto Lacourt.—Anibal J. Las-Casas.—Eujenio Royer.—Patricio R. Mulgrew.

Ilustre Municipalidad de Concepcion.