

EL FERROCARRIL URBANO DE QUILLOTA A LA CRUZ.

Rodrigo Aspé S.*

Resumen

La llegada del Ferrocarril Urbano a Quillota hacia 1885 significó, en principio, un gran avance para la ciudad y la promesa de un auspicioso futuro, pero su venta una década después fue la muestra de su paulatina decadencia, que se hace evidente con las críticas al servicio y a los diferentes concesionarios, que verán en este medio de transporte de pasajeros una buena oportunidad de negocios, que, sin embargo, no prosperarán.

1. Quillota y La Cruz

Hacia 1904 la población de la Comuna de Quillota era de 14.284 habitantes y el municipio de La Cruz contaba con 3.859 personas. El censo de 1907 señala una población de 17.427 habitantes para Quillota.

En 1885 la municipalidad quillotana tenía jurisdicción sobre La Cruz; sin embargo, esto cambió con la ley de 22 de diciembre de 1891 que creó, entre otras, la comuna de La Calera, que incluyó a La Cruz. Posteriormente, en 1902, esta última se escinde de La Calera y forma una comuna autónoma.

Quillota, ubicada en la ruta del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, fue siempre una ciudad secundaria respecto a aquellas; junto a La Cruz, eran un lugar de visita ideal para santiaguinos y porteños en la época de verano, y fruto de ello muchos de estos visitantes, como otros habían hecho mucho antes del ferrocarril, compraron quintas a través de la Calle Larga (hoy avenida 21 de mayo) o en sus proximidades.

2. La llegada del Ferrocarril Urbano a Quillota

En agosto de 1882, los ciudadanos alemanes Jorge von Bischoffhausen y Otto Harnecker se hicieron presentes en la Gobernación de Quillota, iniciando de este modo las conversaciones que llevaron a la creación de la empresa del Ferrocarril Urbano.

En poco tiempo, la municipalidad aprobó la solicitud de los empresarios y fue así como el 18 de octubre de 1882 el Gobernador señor Santiago Vergara y el citado empresario, señor Jorge von Bischoffhausen, firmaron el contrato para establecer el Ferrocarril Urbano por las calles de Quillota. El Ferrocarril se extendería entre las estaciones de Quillota y La Cruz.

Los trabajos de tendido de la vía y otras obras, según expresaba el contrato, debían iniciarse *“tres meses después de aprobado este acuerdo... [Y] no debían tardar más de dieciocho meses, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor”*. Los trabajos se iniciaron a comienzos de 1883; sin embargo, hacia mayo del mismo año se presentaron dificultades

* Profesor de Historia y Geografía; Licenciado en Educación por la Universidad de Playa Ancha, Valparaíso. Investigador del Mueso Histórico Arqueológico de Quillota.

1. Protocolo de Instrumento Público, Notaría de Quillota (en adelante NQ), 18 de octubre de 1882, rep. n° 370.

que interrumpieron las obras; posteriormente se reanudaron, pero no con la celeridad esperada, la necesidad de arreglos de los caminos, especialmente en la “Cancha de Santa Ana”, al final de la calle de La Merced, llevaron a que las obras se extendieran en el tiempo.

Existía también la necesidad de erigir una estación en un punto intermedio de la ruta, para este propósito se adquirió el fundo de Charravata a don Servando Irrázabal del Castillo, propiedad inscrita el 31 de diciembre de 1884.² Inmediatamente se iniciaron las obras de edificación.

El material rodante, importado de Estados Unidos, y los rieles llegaron a Valparaíso en enero de 1885 y en el mismo mes fueron trasladados a Quillota, comenzando los trabajos de tendido de la vía. En abril del mismo año entraron en servicio los primeros carros, que no eran los americanos precisamente, sino carros de lastre acondicionados para la ocasión, especialmente para el gran flujo de gente en Semana Santa. En esta fecha se inauguró parte de la línea de la segunda sección, entre las estaciones de Charravata y La Cruz. Sin embargo, las lluvias y la falta de trabajadores retardaron las labores en los meses de invierno.³

La primavera de 1885 se puede definir como el término de las faenas de instalación de la vía y construcción de la estación central de Charravata.

La prensa vio en este servicio un gran avance para la zona; así se expresa en 1882, cuando estaba en discusión su creación, al decir que *“No es posible imaginar siquiera la importancia que adquirirá el valle de Quillota con una obra de esa naturaleza. Todos conocen la riquiza(sic) y feracidad de su suelo, cuyos productos tropicales son tan apreciados.”*⁴

3. Efectos inmediatos del Ferrocarril Urbano en Quillota y la Cruz

a. Caminos y puentes:

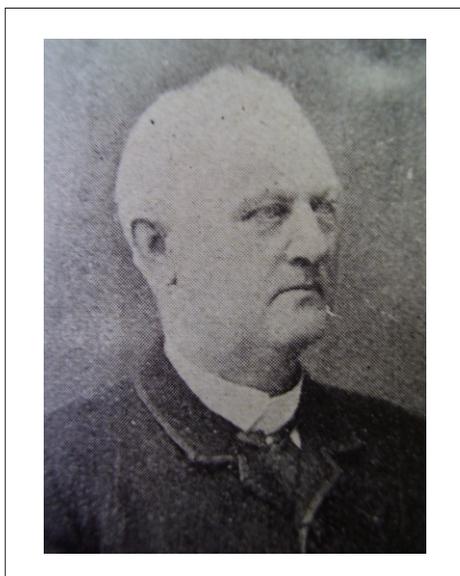
La Calle Larga se caracterizaba por el mal estado de sus puentes y caminos. Esta ruta era muy utilizada por las carretas que transportaban la producción agrícola a Quillota y Valparaíso; por lo tanto, el estado de estos siempre fue un problema. Los trabajos realizados obligaron a la empresa a reparar los puentes sobre los canales y acequias que cruzaban la Calle Larga, como asimismo los caminos debieron ser puestos en condiciones adecuadas para no anegarse; es así como se realizó un importante trabajo en el lugar denominado “Cancha de Santa Ana”, al final de la calle Merced. Esta zona sufría graves inundaciones en los periodos de invierno que dificultaban el libre tránsito de vehículos.

Sin embargo, la instalación del Ferrocarril Urbano también trajo a la luz un problema que perdura hasta nuestros días: la angostura de la calle, que se hizo ver apenas se iniciaron las obras.

2. Propiedades Gravámenes y Prohibiciones, Conservador de Bienes Raíces de Quillota (en adelante CBRQ), 31 de diciembre de 1884, reg. n° 204.

3. *El Correo de Quillota*, Quillota, Chile, 2 de agosto de 1885, Archivo de Microfilms del Museo Histórico arqueológico de Quillota, (en adelante AMMHAQ).

4. *El Correo de Quillota*, 17 de agosto de 1882, AMMHAQ.



Empresario alemán don Jorge von Bischoffhausen, gestor y presidente de la empresa durante una década, en: Revista Sucesos, N° 486, 28 de diciembre de 1912.

b. Fin del monopolio de los cocheros:

Antes de que existiera el Ferrocarril Urbano, el servicio de transporte entre Quillota y La Cruz era realizado por cocheros. Pero estos eran muy criticados por negarse muchas veces a hacer ese viaje o realizarlo bajo un conjunto de condiciones; seguramente preferían otras rutas y se excusaban normalmente para evitar el transitar por caminos en mal estado, como era el caso de Calle Larga. La competencia del Ferrocarril Urbano tendió a dar una mejor alternativa de transporte, lo que no terminó necesariamente con este permanente problema.

c. Aumento del flujo de visitantes:

Evidentemente, un transporte masivo y de regular frecuencia, propició el mayor traslado de un punto a otro. En el caso de quienes visitaban La Cruz, les facilitó el tránsito a la zona, especialmente a los veraneantes que afluían con mucha frecuencia a este punto, aun mucho antes de la presencia del Ferrocarril Urbano. Un ejemplo de este aumento repentino del flujo de paseantes es el caso de Charravata y el desarrollo de las festividades patrias y de otra índole en ese lugar.⁵

5. Es interesante el caso de Charravata, pues siendo una quinta más que fue adquirida por la empresa del Ferrocarril Urbano, en muy corto tiempo se convirtió en un importante centro de reunión social, al punto de dar su nombre (que derivaba del apodo de sus dueños) a toda una subdelegación creada por decreto de noviembre de 1885. En ese lugar y posteriormente en un callejón colindante se celebraron las fiestas patrias hasta adentrado el siglo XX.

También fue muy beneficioso para los habitantes de La Cruz, que pudieron disfrutar de las actividades realizadas en Quillota, como el teatro, las festividades religiosas y otras que por la distancia, y muchas veces por su horario, no podían visitar.

4. La Características del Servicio

a. los carros:

En un comienzo se utilizaron, como antes dijimos, carros de lastre adaptados, a los que irónicamente llamaron “lecheros”; pero posteriormente llegaron carros traídos desde Estados Unidos, de dos pisos, similares a los que corrían en Valparaíso. Estos eran tirados por dos caballos. En 1886 se estaban reacondicionando carros sin imperial para el servicio local en un taller de la misma empresa.

Sin embargo, se continuó utilizando, para ocasiones de mayor demanda, carros de lastre con apenas una baranda, que denominaban “tortugas”.

b. Las tarifas y las frecuencias de los viajes:

En un comienzo, existió una tarifa única en vista de que estaban en circulación tranvías de un solo piso y adaptados para la ocasión. Esto cambió una vez que entraron en funciones los carros con imperial, pues existieron tarifas para 1ª y 2ª clase, los de segunda eran precisamente quienes viajaban en la imperial. Se fijaron costos de pasajes en agosto de 1885 y en noviembre del mismo año, los que perduraron en el tiempo. Para el trayecto entre las estaciones de Quillota y La Cruz existía una tarifa de 10 centavos en primera clase y de 5 en segunda, existiendo rebaja para los menores de 10 años para ambas clases. Para tener una idea al respecto podemos citar las tarifas del Ferrocarril del Estado entre las mismas estaciones: en primera tenía un costo de 20 centavos, 15 en segunda y 10 en tercera.

En cuanto a la cantidad de los viajes, en un mes se podían realizar más de 700 viajes de un punto a otro y su frecuencia diaria era a intervalos de 20 a 25 minutos, iniciándose a primeras horas de la mañana.

c. El trayecto:

La línea se extendía entre Las Estaciones de Quillota y La Cruz; de la primera salía por la calle de O'Higgins hasta La Merced, a la que viraba para dirigirse a la Calle Larga, en Charravata. Específicamente en la actual esquina del agua potable (pasaje que en la época no existía), estaba la estación del Ferrocarril Urbano, lugar en que se realizaba un trasbordo para dirigirse hasta la calle de Simpson y terminar el trayecto en la Estación de La Cruz.

Esta ruta no sufrió mayores modificaciones hasta después de 1915, cuando se construyó la Avenida 21 de mayo en Quillota y se hizo un tendido férreo por ésta, evitando la vuelta por la Merced.

d. Los empleados:

Estaban constituidos por el cochero que dirigía los caballos y el conductor que cobraba los pasajes en el interior del carro. Al decir de un documento, en un comienzo fueron



El descarrilamiento de los tranvías fue cosa corriente en la medida que la empresa entró en decadencia. Aquí se puede apreciar uno de ellos en la Calle Larga, al que se intenta poner sobre los rieles, en: Revista Sucesos, N° 183, 23 de febrero de 1906.

mujeres las que desempeñaron esta última función, como sucedió en Santiago, pero de haber sido así no perduró en el tiempo, pues posteriormente no se hace ninguna referencia a ellas.

5. La calidad del servicio

Si bien se destaca el aporte del Ferrocarril Urbano a La Cruz y Quillota, especialmente en sus primeros años, según hemos indicado, fueron numerosas las quejas que debió enfrentar, las que se fueron acentuando con el devenir de los años.

a. Los trasbordos:

Era muy ingrato para el pasajero realizar estos trasbordos en Charravata, pues no era llegar y tomar el siguiente carro; debían esperarlo, con la pérdida de tiempo que eso significaba.

Además nada les aseguraba viajar sentados. Así se expresa la prensa en 1885 al decir que *“Los pasajeros(sic) que se dirigen de Quillota a La Cruz y viceversa, no tienen la seguridad de llegar a tales o cuales horas al término de su viaje, pues o no encuentran en Charravata el carro a que deben trasbordarse, o no encuentran en éste asiento, viéndose obligados a darse un plantón que varía de una a media hora”*.⁶ Tal hecho que se presenta el mismo año en que entra en funciones, fue una queja permanente, pues los trasbordos se realizaron durante todo el tiempo que perduró la empresa.

b. Tarifas:

Como hicimos ver eran significativamente más bajas que las de Ferrocarriles del Estado y probablemente mejores que las de un coche, a los que debe considerárseles la mala fama de su servicio. Pero la diferencia de costo que sufrió en un momento, denotó la importancia de la medida, pues inmediatamente bajó el número de pasajeros y la imperial, es decir la segunda clase, se vio agolpada. Bástenos para ello observar la fotografía que se adjunta, que al igual que otras imágenes de Ferrocarriles Urbanos de Chile, nos muestra una abarrotada imperial en relación a la sección de primera clase.

Por otra parte, también existieron críticas a la empresa por cobros excesivos que violaban el contrato suscrito con el municipio: así lo hicieron notar un importante grupo de vecinos prominentes de La Cruz, hacia 1893, quienes expresaban que *“...son frecuentes los casos en que se obliga a los pasajeros hasta mas de un peso por la traslación de Quillota La Cruz, y son constantes y habituales los casos en que se cobra sumas arbitrarias de 5, 10, 30, 40 o más centavos por pequeños paquetes o encomiendas que evidentemente están mui(sic) lejos de pesar los 100 kilogramos de que habla el artículo 7, que bien claramente determina que la tarifa que establezca la empresa no podrá exeder(sic) de diez centavos por cada cien kilogramos de carga.”*⁷ Y más adelante agregan que *“... el espíritu de lucro de la empresa no se detiene aquí sino que cuando lo cree conveniente para sus intereses, hace circular carros que carecen de asientos de segunda clase, lo que importa para la jente(sic) pobre otra pesada carga, pues que se ve obligada a pagar pasaje de primera clase.”*⁸

c. El estado de la vía:

En muchas ocasiones, la empresa fue criticada por el mal estado del la vía, problema que se acentuó en la medida que el tendido de la línea férrea se fue deteriorando a través del tiempo por la poca manutención; eso se deduce porque los problemas se presentan preferentemente a comienzos del siglo XX. El principal peligro fueron los descarrilamientos, los que significaban una gran pérdida de tiempo para los pasajeros. De este modo se le pide a la empresa que *“...hiciese arreglar la línea de tranvías de Quillota y La Cruz, pues diariamente ocurren descarrilamientos por el mal estado en que se encuentran”*.⁹ A este problema se le agregaban los accidentes provocados a otros vehículos a causa de la

6. *El Correo de Quillota*, Quillota, 17 de septiembre de 1885, AMMHAQ.

7. *El Correo de Quillota*, Quillota, 6 de septiembre de 1893, AMMHAQ.

8. *Idem*.

9. *El Correo de Quillota*, Quillota, 31 de enero de 1914, AMMHAQ.



Carro Urbano, estilo tortuga, abarrotado de gente durante la Procesión del Pelicano (antigua festividad religiosa quillotana), en: Revista Sucesos, N° 191, 20 de abril de 1906.

nula manutención de la vía y que en un caso “...le quebró el eje a una carreta cargada con tejas que atravesaba... [una] parte de la línea”.¹⁰

e. Atropellos:

No fueron pocos los accidentes protagonizados por el Ferrocarril Urbano. En algunos casos las responsabilidades apuntan a sus empleados, ya sea por lo permisivos, como el caso del atropello de un joven estudiante en 1893, en que además de pedirle a la empresa mayor cuidado con los niños y su actuar en el interior de los carros, se le aconsejaba “...que también los conductores se hagan respetar porque algunos de estos tienen una cara de mariquita, y a veces se ponen a jugar hasta con los mismos pasajeros”.¹¹ También se adjudican estos accidentes a la negligencia en sus funciones como en el caso del atropello

10. *El Correo de Quillota*, Quillota, 2 de abril de 1891, AMMHAQ.

11. *El Correo de Quillota*, Quillota, 7 de abril de 1894, AMMHAQ.

De Pedro Cabrera en el mismo año, pues “...el cochero cuyo coche llevaba un gran farol delantero, con marcha en línea recta y en repechada, pudo ver al individuo que estaba tendido en la línea una cuadra antes de llegar a él, y parar su coche cien veces antes de asesinarlo”.¹² Sin embargo, otros hechos de adjudican a terceros, como el caso de un atropello de un individuo que quedó aprisionado entre el Ferrocarril Urbano y un carretón que ocupaba parte de la vereda.¹³ O bien, otra causa era simplemente a la casualidad, como el caso del atropello de la niña Adela Valencia, cuyo hecho “...fue casual y sin responsabilidad para los empleados que conducían el carro, pues la niña salió repentinamente...”¹⁴

f. Atención de los pasajeros:

Al igual que sucede en nuestros días con las quejas contra los conductores de microbús, en la época tratada se experimentaban iguales problemas con el trato de los cocheros y conductores, y existían reclamos por su falta de respeto; así lo denunció la prensa, por ejemplo, al referirse al siguiente caso, en que “...una acción indigna cometida por el auriga, que en el lenguaje más inmundo, replicaba a una pobre señora que iba en la imperial y cuyo delito no era otro, que el suplicarle encarecidamente, detuviera el carro para bajarse”.¹⁵ Asimismo, se les acusaba por despreocuparse de sus funciones en favor del interés por las jovencitas, pues “...los inspectores y conductores se sientan en lugares que deben ocupar los pasajeros y conversan durante todo el trayecto con las pasajeras... Todos se ocupan solo en enamorar a cuanta mujer o muchacha joven ven por el camino. Son los zancudos del sexo femenino en toda la parte del pueblo que es atravesada (sic) por la línea”.¹⁶ Y aunque estas quejas están presentes a lo largo de su historia, no debe necesariamente haber sido su tónica, mas nos habla de la precaria calidad del servicio prestado.

6. Cambios de concesionarios: la decadencia del Ferrocarril Urbano

El 8 de octubre de 1892, Alfredo Cardemil Reyes adquirió las propiedades de la empresa, específicamente el fundo de Charravata, donde se incluía el edificio de la estación y además el tendido de la línea a lo largo de la Calle Larga.¹⁷

La mala situación de la empresa se hacía notar un año antes, pues ya se especulaba acerca de su eventual quiebra. En tanto que la sala municipal, en unanimidad, refiriéndose a una deuda de la empresa con ella, acordó “...cobrar esa cantidad sea en juicio o fuera de él...”¹⁸

El señor Cardemil quiso darle un nuevo aire a la empresa, mejorando el servicio. Por

12. *El Correo de Quillota*, Quillota, 15 de marzo de 1893, AMMHAQ.

13. *El Correo de Quillota*, Quillota, 15 de agosto de 1891, AMMHAQ.

14. *El Correo de Quillota*, Quillota, 11 de marzo de 1886, AMMHAQ.

15. *El Correo de Quillota*, Quillota, 10 de agosto de 1892, AMMHAQ.

16. *El Correo de Quillota*, Quillota, 15 de marzo de 1893, AMMHAQ.

17. Propiedades Gravámenes y Prohibiciones, CBRQ, 8 de octubre de 1892. reg. n° 327.

18. *El Correo de Quillota*, Quillota, 17 de julio de 1891, AMMHAQ.

esa época se vivió algo similar a lo visto en 1885, cuando entró por primera vez en funciones el Ferrocarril Urbano y era toda una promesa de urbanidad; de este modo se hacía ver que *“La empresa va mejorando por completo, bastantes arreglos y edificios nuevos se construyen en la estación de Charravata”*,¹⁹ pero esto no se sostuvo en el tiempo, pues reaparecieron las mismas críticas al servicio que en el periodo anterior.

Cuando comienza el siglo XX, el ferrocarril de sangre de Quillota parece muy retrógrado si se le compara con las tecnologías de Santiago y Valparaíso, donde ya contaban con tranvías eléctricos.²⁰ No obstante, el clásico servicio quillotano continuó, aunque defectuoso y a veces interrumpido.

En 1913 la empresa fue adquirida por el señor Víctor Le Roi,²¹ quien buscó renovarla con un servicio de tracción mecánica, cosa que no pudo lograr: la tracción animal perduró hasta 1921. En el mismo año en que Le Roi adquirió la empresa, apareció el primer servicio de taxi entre Calera y Quillota; con estos vehículos y otros que aparecieron posteriormente, nació una competencia que fue paulatinamente desplazando la tracción animal, y los intentos por levantar la empresa y adquirir nuevos sistemas mecánicos o eléctricos para la línea no prosperaron.

En el año 1921 la empresa se hallaba en manos de un nuevo concesionario, la señora Blanca Muñoz de Anguita, que inauguró un servicio de autocarril, el que funcionó hasta 1924, año en que renuncia a la concesión.

Finalmente, los señores Silvestre Valdebenito y Cipriano Estay B. iniciaron en 1925 las gestiones para instalar un ferrocarril urbano de tracción mecánica, pero sus esfuerzos no tuvieron buen efecto: el servicio no sería capaz de competir con las góndolas, que a la fecha tenían recorridos regulares.

19. *El Correo de Quillota*, Quillota, 5 de diciembre de 1892, AMMHAQ.

20. En Santiago se inaugura el servicio eléctrico en 1900 y en Valparaíso en 1904.

21. Protocolo de Instrumento Público, NQ, 29 de agosto de 1913, libro 4, rep. N° 1241.