

Carroza ROSE LOUIS 2019 -
PARIS (Museo de Carruajes,
Templo de Maipú).



El estacionamiento de caballos
y carruajes, durante el siglo
XIX se daba libremente en las
calles, como se aprecia en estas
fotos de la Plaza de Armas.
(Laboratorio Central de Foto-
grafía. Universidad de Chile).



Inauguración del primer "ca-
rro de sangre", el 10 de Junio
de 1857, el primero de Sud
América. (Laboratorio Central
de Fotografía. Universidad de
Chile).

HISTORIA DEL TRANVIA

Entre la llegada del "omnibus a tracción animal" y las primeras "góndolas" o microbuses, pasan en Santiago, alrededor de setenta años (1850-1919).

Los primeros existían en París desde 1819 y en Nueva York desde 1831. En el intertanto nos llegan el Tranvía a Tracción Animal o "carros de sangre", en 1857 —el primero de América Latina— y el tranvía eléctrico en 1900. Este último se había introducido en EE.UU. en 1890 y en Berlín en 1881.

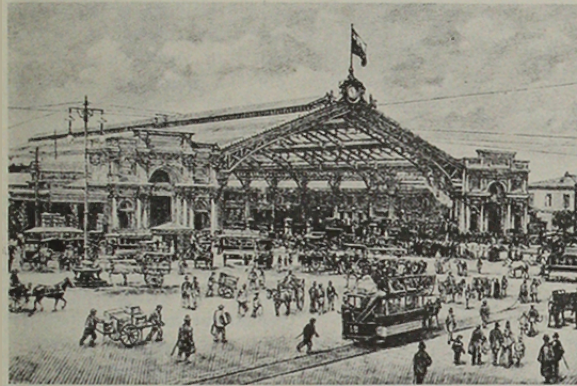
El caballo es el medio de transporte preferido hasta mediados del siglo XIX. En 1850 se podía leer aún el aviso del Servicio Local de Policía de la Ciudad de Santiago que decía: "Sólo se permite galopar en las calles a los que vayan en pos de médico, sangrador, matrona o por medicina, o en busca de los auxilios de la religión".

Sin embargo, ya en el siglo XVIII los carruajes a tracción animal llenaban las calles y nacientes avenidas con variados tipos y modelos; Carrozas, Birloschos, Cabriolés, Calesas, Coches, Landós y Diligencias. Estas últimas unían Santiago y Valparaíso en "breves" 14 a 16 horas de polvoriento viaje.

En 1870 existían 13 grandes empresas de carrocerías para coches, carretas y "victorias" en Santiago. Por esta misma fecha, Henry Meiggs, el constructor del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, hacía un contrato con la Municipalidad para construir una



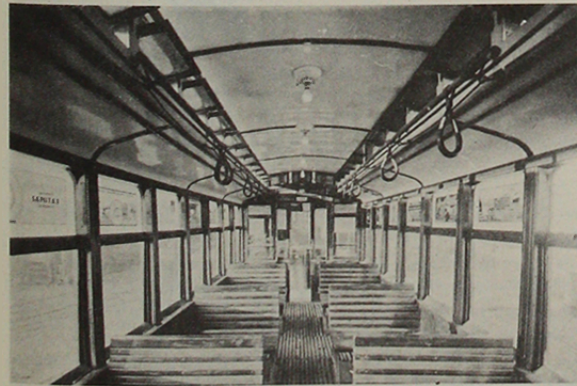
"Carros de Sangre" en la Plaza de Armas de Santiago. Al costado Oriente el Portal McClure. (Laboratorio Central Universidad de Chile).



La Plaza Argentina frente a la Estación Alameda, a fines del Siglo XIX. (Laboratorio Central Universidad de Chile).



Carro Imperial, 1925. (Colección particular).



Interior de un tranvía eléctrico, 1925. (Colección particular)

línea de tranvías en la ciudad.

El sistema de movilización colectiva basado en los "carros de sangre" se inaugura en 1857 (el primero de Sud América, en Nueva York se empleaba desde 1832).

La primera línea corría desde la Estación Sur —actual Estación Central— por la Alameda hasta la Casa Central de la Universidad de Chile.

En 1875 ya las líneas o recorridos se habían extendido por la ciudad. Por esa época se contaba con más de 20 carros y 350 caballos. Los relevos de éstos se hacían en la esquina de Estado con Moneda y en la Plaza de Armas, frente a la Catedral. Fueron aumentando carros y "motores"; en 1890 había 1.000 caballos y en 1920, 250 carros y cerca de 1.500 caballos que, por supuesto se hacían notar.

El plano de Ansart de 1875 permite apreciar las redes de tranvías urbanos de la época y su notable desarrollo en poco más de diez años.

Pasaron todavía algo más de 20 años, hasta 1900, en que se mantuvo el sistema de tracción animal como única solución a la movilización colectiva. Ese año se inaugura el primer recorrido de un tranvía eléctrico en Santiago.

En 1903 existían ya alrededor de 275 tranvías y cerca de 100 kilómetros de líneas.

El arquitecto chileno Carlos Carvajal Miranda, partidario entusiasta de las ideas de Arturo Soria y Mata sobre las ciudades lineales, trataba desde 1908 de aplicarlas en el país. En 1929 presenta a la consideración del Presidente don Carlos Ibáñez del Campo un proyecto sobre "poblaciones lineales, urbanas y agrícolas", redactado en colaboración con el escritor español H. González del Castillo. En parte decía: "el principio fundamental de la ciudad lineal es que del problema de la locomoción se derivan todos los demás de urbanización y con los adelantos mecánicos de los medios de transporte es evidente que la forma de las poblaciones debiera



Transporte Urbano en Santiago, comienzos del siglo XX (Colección particular).



Auto-góndola para el servicio de pasajeros, 1919, con motor de automóvil. Llevaron primeramente el nombre popular de "taguas". (Colección particular).



Plaza Italia, 1920.

ser alargada, líneal como las vías férreas o caminos" y más adelante agregaba: "Lo fundamental de la ciudad líneal será, por tanto, una avenida central de 30 a 50 metros de ancho, con 6 filas de arbolados, que sirva de eje a toda la población, por donde correría la línea de tranvías o autobuses; a derecha y izquierda se trazarían calles transversales, también con árboles, pero más angostas...". En 1909 presentó al Presidente don Pedro Montt —quien lo acogió con entusiasmo— un proyecto de población agrícola líneal, "desde la Plaza del Pirque, hoy Baquedano, hasta los mismos baños de Apoquindo, pasando por la plaza de Pedro de Valdivia". "...los prestigiosos vecinos Ricardo Lyon Pérez y Eugenio Guzmán Montt cedieron anchas fajas de terrenos. ...el precio era sumamente bajo, a menos de 50 centavos el m2...".

En Chile no se consiguió el capital y en Bélgica "los capitalistas aceptaron el negocio; pero exigieron que los tranvías eléctricos, de ida y vuelta, que recorrerían la avenida central proyectada, llegaran sin transbordo hasta el mismo centro de Santiago (?); lo que no permitió la Compañía por estar en dificultades con la Municipalidad por el aumento de tarifas a 20 centavos, lo que despues obtuvo..." No se realizó este hermoso proyecto, "que era la verdadera continuación de la Alameda de Las Delicias hacia el Oriente".

Arquitecto
Fernando Riquelme S.

BIBLIOGRAFIA:

"EL TRANSPORTE URBANO EN SANTIAGO: EVOLUCION HISTORICA E INFLUENCIAS. 1800 - 1930" SEMINARIO, HISTORIA DE LA ARQUITECTURA. ALUMNO. RICARDO LAMA A. PROF. GUIA F. RIQUELME. 1972. D.D.A.A. "LA CIUDAD LINEAL DE SORIA Y MATA" GIR. COLLINS. "HENRY MEGIGS, UN PIZARRO YANQUI" WATT. STEWART. ED. U. DE CHILE. 1954.

FOTOGRAFIAS: LABORATORIO CENTRAL DE FOTOGRAFIA U. DE CHILE Y COLECCION PARTICULAR. DEL SEMINARIO CITADO. DEPARTAMENTO DISEÑO ARQUITECTURA.