PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO
FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA DE DERECHO

ACTIVIDAD JURIDICA DE LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CONCEPCIÓN DURANTE LOS AÑOS 1860 A 1885

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS

MEMORISTA: VICTOR DANIEL FIGUEROA MARDONES
PROFESOR GUIA: DR. CARLOS SALINAS ARANEDA

VALPARAÍSO, SEPTIEMBRE 2018.

INTRODUCCION

Una de las principales instituciones que busca responder a la interrogante vinculada a la satisfacción de las necesidades de una comunidad local dentro de la organización administrativa de un Estado, es el Municipio, que es el órgano que se encuentra en mayor contacto con la población, regulando hasta los aspectos más cotidianos de los ciudadanos.

La presente investigación aborda temáticas del Derecho Municipal en nuestro país, vinculadas a los comienzos del desarrollo de la ciudad de Concepción, a contar de la segunda mitad del siglo XIX hasta el año 1885, período en el cual se sientan las bases para las transformaciones que cambiaron el rostro urbano de una de las ciudades más antiguas e importantes de nuestro país.

Esta es una época de nuestra historia marcada por un constante crecimiento y desarrollo de nuestras ciudades, empezando a dejar atrás, de forma lenta pero progresiva las influencias de la etapa colonial. En lo político y administrativo nos encontramos con un período fuertemente presidencialista y en donde al municipio no se le concebía como un órgano autónomo tal como lo conocemos hoy, sino más bien, como una proyección del ejecutivo pero a nivel local. Así lo dejan de manifiesto la Constitución Política de la República del año 1833 y la Ley Orgánica de Municipalidades del año 1854, que eran los principales instrumentos normativos que regulaban la actuación municipal, siendo manifestaciones de lo anteriormente expuesto el hecho que la Municipalidad estaba presidida por el Intendente o Gobernador (cargo designado por el Presidente de la República) y la centralización en la toma de decisiones, donde hasta el más mínimo permiso debía ser aprobado por el Gobierno Central.

De esta manera en Chile, la Municipalidad, se destacó por ser un órgano netamente receptor de problemas y necesidades de la población y también ejecutor de actuaciones, con facultades funcionarias que solo le permitían administrar los recursos previamente asignados por el Gobierno.

Ahora bien, el proceso de desarrollo urbano de la ciudad de Concepción fue vertiginoso, expandiéndose la ciudad rápidamente, desde el centro hacia la periferia, producto de entre otros factores los de carácter económicos y demográficos. Por lo anterior, las autoridades locales debieron adecuarse a las nuevas necesidades y requerimientos de la población, lo que se puede apreciar de la lectura y revisión de las Actas, Ordenanzas, Reglamentos, Acuerdos, Contratos Administrativos y otros documentos que se encuentran en el Archivo Histórico de la Ilustre Municipalidad de Concepción y que son un registro fehaciente del progreso y devenir histórico de esta ciudad y que corresponden a la base utilizada para esta investigación.

Nuestro objetivo será analizar la actividad jurídica de la Ilustre Municipalidad de Concepción entre los años 1860 a 1885, viendo como la misma intervino, implementó y reguló, servicios públicos de importancia fundamental para la ciudadanía como la seguridad, aseo, alumbrado, agua potable, entre otros.

Para abarcar lo anteriormente expuesto, se ha dividido esta investigación en cuatro capítulos. En el primero de ellos analizaremos el contexto histórico y político de la ciudad de Concepción desde el año 1860, además de revisar el marco normativo constitucional y legal vigente en la época y su aplicación práctica por parte de la Municipalidad de Concepción, manifestada en los diversos instrumentos jurídicos utilizados por la Municipalidad, esto es Ordenanzas, Reglamentos y Simples Acuerdos.

En el capítulo segundo se analizará la actividad jurídica de policía en Concepción y su evolución desde los vigilantes y serenos provenientes de la época colonial a la Policía Urbana, órgano creado en el año 1860, dependiente de la Municipalidad y que se dividió en dos secciones: de Orden y de Aseo, dedicada entre otras tareas al control social y de las costumbres de la población. Por su parte revisaremos las principales Ordenanzas de policía dictadas durante este periodo, las que regularon y sancionaron conductas consideradas inapropiadas por la población, todo enmarcado en este nuevo rol civilizador propio de esta época. Para el financiamiento de la Policía Urbana fue vital la Contribución de Serenía y Alumbrado Público, donde revisaremos sus aspectos fundamentales, los principales problemas para su cobro y su Reglamento dictado en el año 1884.

El capítulo tercero está dedicado al transporte público en la ciudad de Concepción, su evolución y regulación, pasando los ciudadanos de desplazarse por las calles a pie o a caballo para luego utilizar los tranvías de sangre, que eran carros montados sobre líneas de ferrocarril que se instalaron en las calles de la ciudad y que se movían por tracción animal y que fueron el paso previo para la llegada durante los primeros años del siglo XX de los tranvías eléctricos. También se analizará la regulación y cobro de las patentes por el desplazamiento de vehículos por las calles de la ciudad, además de la forma en que el municipio interviene en el cobro de valores por el cruce del rio Biobío y las medidas tomadas desde el año 1870, como apoyo para la para la llegada del ferrocarril.

Finalmente el capítulo cuarto dice relación con la actividad municipal vinculada a materias sanitarias, agua potable y de electricidad, haciendo mención a los principales problemas a los cuales se tuvieron que enfrentar las autoridades locales en materia de salubridad y las primeras medidas tomadas para solucionarlas, analizando la regulación de la plaza de abastos de la ciudad, los comienzos del proceso de adoquinado de las calles y los esfuerzos de la Municipalidad para implementar el alumbrado eléctrico, el que a comienzos de la década de 1880 ya era una realidad, al igual que la llegada de nuevo un medio de comunicación a la ciudad como lo fue el telégrafo.

Estimamos que este trabajo constituye un aporte para el conocimiento de la actividad municipal de la ciudad de Concepción durante esta época y cuáles fueron las medidas concretas tomadas por las autoridades locales para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

CAPITULO PRIMERO
LA MUNICIPALIDAD DE CONCEPCION Y SUS INSTRUMENTOS NORMATIVOS HACIA 1860

I. LA MUNICIPALIDAD DE CONCEPCIÓN EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

La "Perla del Biobío" o "La Capital del Sur", como también se le llama a la ciudad de Concepción, luego de un período marcado por las guerras de la independencia, revoluciones propias de las décadas de organización de nuestro país y del gran terremoto del año 1835 que dejó la ciudad completamente en ruinas, comienza a evidenciar hacia la segunda mitad del siglo XIX, signos de progreso, lo que se manifestó en la construcción de edificios, alcantarillado, adoquinado, urbanización, transporte, producción industrial y tecnología.

Como principales impulsores de este proceso de desarrollo y modernización nos encontramos con dos órganos administrativos, que eran los que más en contacto estaban con la comunidad local: la Intendencia y el Cabildo, el que posteriormente toma el nombre de Municipalidad.

Un primer punto a destacar durante esta época, es que nos encontramos con un total centralismo en la toma de decisiones relativos al quehacer y actividad local, es así como la Constitución Política de la República del año 1833 y la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades del año 1854, señalaban que el Intendente o Gobernador en su caso, presidía las sesiones del cabildo, es decir el Municipio, carecía de autonomía en la toma de decisiones, lo que a su vez aparece ratificado por lo señalado por el artículo 129 de la Constitución de 1833 que señalaba: *"Ningún acuerdo o resolución de la Municipalidad que no sea observancia de las reglas establecidas, podrá llevarse a efecto, sin ponerse en noticia del Gobernador, o del subdelegado en su caso, quien podrá suspender su ejecución, si encontrare que ella perjudica al orden público"*.

Por lo tanto, al no tener autonomía según lo señalado por autores locales, "El Municipio careció de Alcaldes, funcionaba en cuerpo solamente a falta de representante del Ejecutivo lo presidía el regidor que tenía la primera precedencia, según acuerdo interno de la corporación. Debido a este régimen, que en lo fundamental no cambió hasta 1890, la Municipalidad de Concepción, como las otras, no tuvo Alcaldes, aun cuando en periódicos se les diera a veces ese título: presidida por el Intendente o por el regidor decano, funcionó en cuerpo. Es impropio hablar de Alcaldes de Concepción en ese lapso. Las Actas del Cabildo penquista nunca hablan de Alcaldes en esta época, sino de regidores"[1].

Siendo Concepción, capital de provincia, destacados personajes de nuestra historia tuvieron el cargo de Intendentes y por consiguiente presidieron el Cabildo durante estos

[1] CAMPOS HARRIET, Fernando, *Historia de Concepción 1550-1970* (Santiago, Editorial Universitaria, 1979)[2], pp. 219-220.

años, como don Rafael Sotomayor Baeza entre los años 1853 y 1859, don Vicente Pérez Rosales entre los años 1859 y 1863, don Aníbal Pinto Garmendia entre los años 1863 y 1870, don Víctor Lamas Miranda entre los años 1870 y 1881, don Mariano Sánchez Fontecilla, entre los años 1881 y 1882, don Carlos Castellón Larenas entre los años 1882 y 1884, don Leoncio Tagle Plaza de los Reyes entre los años 1884 y 1888 [2].

En cuanto a su organización interior, además del Intendente que la presidía, la Municipalidad de Concepción funcionaba con 12 regidores, elegidos por votación directa y que duraban tres años en sus cargos, tres de los cuales eran denominados Alcaldes y que ejercían funciones de jueces de policía local, además de un procurador municipal que representaba los intereses de la comunidad y un secretario.

Para abarcar las distintas tareas, existían cuatro comisiones integradas por los regidores: De Instrucción, Beneficencia y Legislación, De Hacienda y Obras Públicas, De Policía y Establecimientos Penales, De Abastos, Mercados y Matadero.

Cada una de estas comisiones recibían las solicitudes y proyectos presentados por los habitantes, además de los propios elaborados por la Corporación, los que eran analizados para luego evacuar las respuestas o resoluciones respectivas para ser discutidas y resueltas por el concejo, las que a su vez debían ser finalmente aprobadas por el Gobierno Central.

Esta situación, no sufrió modificaciones sustanciales hasta el año 1891, cuando se dicta la nueva Ley de Municipalidades llamaba también L e y d e c o m u n a a u t ó n o m a , donde se le entrega independencia al poder municipal, naciendo la comuna como medida de división territorial.

Vinculado a la falta de autonomía, en materia de recursos e ingresos podemos apreciar de los presupuestos de entradas y gastos municipales de los años 1876 y 1884, que los ingresos con los que contaba la Municipalidad de Concepción provenían de: contribuciones voluntarias, de alumbrado y serenía, derechos de pontazgo, censos municipales, certificaciones del matadero, puestos de ventas del mercado, los arriendos de piezas, bodegas y propiedades municipales, pagos de patentes de establecimientos comerciales, peajes, patentes de carros, diversiones públicas, ventas de sepulturas, e inhumaciones en el cementerio, de las subvenciones enviadas por el Gobierno, el Congreso, capitales e intereses que el municipio tenía en algunos negocios, entre otros [3].

Dichos presupuestos, además de los gastos ordinarios, extraordinarios e imprevistos, sin perjuicio de ser acordados anualmente por la Municipalidad, debían ser aprobados por el Gobierno Central, tal como se aprecia en el Decreto N° 21 de 1881:

---

[2] CAMPOS HARRIET, Fernando, *Historia*, cit. (n. 1), p. 336.

[3] Archivo Histórico de Concepción, Informe de entradas de la Municipalidad de Concepción, 22 de Mayo de 1876, fojas 257-257v, volumen 6/ Archivo Histórico de Concepción, Presupuesto de entradas y gastos de la Municipalidad de Concepción año 1884, fojas 262 y siguientes, volumen 9.

"*Concepción, Enero 24 del 1881*

S.E. el Presidente de la República, con fecha 29 de Diciembre del año último, decretó lo que sigue:

Con lo expuesto en la nota que precede, se aprueba el adjunto presupuesto de los gastos ordinarios, extraordinarios e imprevistos que la Municipalidad de Concepción ha acordado hacer en el próximo año de 1881, ascendente a la suma de ochenta y cinco mil trescientos sesenta y cinco pesos $85.365.-

Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción, Comuníquese i Publíquese.

Lo Transcribo para su conocimiento i demás fines, previniendo que el presupuesto aprobado se registra en el n° 1138 del Diario Oficial…"[4]

A la misma aprobación presidencial, se debían someter los aumentos de presupuestos, los cuales eran solicitados por la Municipalidad al Gobierno para situaciones específicas, como ejemplo tenemos el Decreto N° 557 que autorizó el aumento de presupuesto para la compostura de calles y aceras en el año 1882:

"Concepción, Noviembre 22 de 1882

S.E. El Presidente de la República con fecha 14 del actual, ha decretado, que sigue:

"Con lo expuesto en la nota que precede, se aprueba el siguiente Acuerdo celebrado por la Municipalidad de Concepción, con fecha 13 del actual:

Aumentase en seiscientos pesos el ítem 2° parte 8°, del presupuesto municipal vigente destinado a compostura de calles i aceras i con mil pesos la partida de imprevistos del mismo presupuesto.

Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción, comuníquese"

Lo transcribo para su conocimiento i demás fines…"[5]

Como podemos apreciar, la falta de autonomía de la Municipalidad también se aprecia en materia presupuestaria, dado que cualquier tipo de gastos e ingresos, debían ser aprobados por el Gobierno Central.

Como segundo punto a destacar, durante esta época, la actividad de las autoridades locales, comienza a ser constante, debido a fenómenos como la migración del campo a la ciudad y el arribo de extranjeros, lo que trajo consigo el crecimiento de la población y por consiguiente la expansión horizontal de la ciudad a tal punto que en dos décadas la

[4] Archivo Histórico de Concepción, Decreto n° 21 que aprueba presupuesto municipal para el año 1881, fojas 63, volumen 10.

[5] Archivo Histórico de Concepción, Decreto n° 557 que aprueba aumento de presupuesto municipal para compostura de calles en el año 1882. fojas 191, volumen 10.

población de Concepción aumentó de 13.958 habitantes en 1865 a 24.180 en 1885[6], lo que trajo diversos problemas; como la pobreza, la insalubridad, malos olores, enfermedades y vicios principalmente en los sectores de la periferia de la ciudad.

Las calles estaban aún sin adoquinar, con aceras de madera, lo que traía consigo el peligro de las inundaciones durante los meses de invierno. Los servicios urbanos por su parte eran considerados como privilegios solo para el centro de la ciudad y sus alrededores, no alcanzando a los sectores más pobres de la población.

Durante esta etapa, el desarrollo, urbanización y progreso material de la ciudad, fueron los principales objetivos a los que se dedicó la autoridad local, la cual estaba compuesta por terratenientes, comerciales y políticos tanto de corte liberal como conservador.

Es así como se comienza a manifestar el "deseo de las autoridades y de las élites locales por organizar de manera más racional el espacio urbano, que ahora podrá ser reconstruido siguiendo los criterios del nuevo siglo, buscándose una renovación material, moral y cultural de la población, proceso dirigido "desde arriba" por las agencias institucionales del Estado republicano y por dichas élites, esos actores grupales que funcionan asimismo en aras de una meta común: el progreso"[7].

En estas décadas del siglo XIX, va surgiendo y consolidándose un modelo de capitalismo industrial, con una dinámica de mercado, lo que favoreció el comercio y los servicios, lo que se destaca por el nacimiento de bancos locales, como el Banco Concepción en el año 1871 y sociedades comerciales, comenzando un proceso de educación de la población donde ya no se trata de sólo vivir en el campo y tratar de subsistir, si no de ir dando nacimiento a una ciudad ordenada, con normas establecidas y cuyo crecimiento fuera constante.

Cumpliendo el mandato constitucional y legal de la época, la Municipalidad, comienza la ejecución de trabajos para modernizar y desarrollar a la ciudad de Concepción lo que incluyo medidas tendientes al adorno y a la higiene de la población, el hermoseamiento de plazas y jardines, además de la distribución, en conjunto con la Intendencia de sitios a los habitantes más pobres de la periferia de la ciudad, con la obligación de trabajarlos durante un cierto período, esto para para generar un proceso de arraigo y pertenencia de la población y de esta forma tener un control más directo sobre ellos para lograr un sometimiento a la autoridad, a las normas de policía y educación.

Concretamente este proceso de desarrollo, concentrado en un progreso material, lo podemos visualizar en diferentes aspectos los que se manifiestan por medio de reglamentos,

---

[6] Datos demográficos transcritos de los autores, CAMPOS JEGÓ, Gustavo, MIHOVILOVICH GRATZ, Alejandro, FUENTEALBA DOMÍNGUEZ, Marlene, *Carretas, Carros de Sangre y Tranvías en Concepción, Transporte Público entre 1886 y 1908* (Concepción, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2014), pp. 34-35.

[7] LEÓN LEÓN, Marco, *Estudios sobre la Capital del Sur: Ciudad y Sociedad en Concepción 1835-1930* (Concepción, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2015), p.25.

ordenanzas y acuerdos dictados por la Municipalidad, en la instalación de industrias de extracción y manufactureras, crecimiento de la burocracia estatal y municipal, el comercio del cabotaje, las importaciones y exportaciones, además del mejoramiento de vías de transporte y comunicación, además de celebración de contratos y concesiones con particulares para el mejoramiento de los servicios públicos de la ciudad.

Además la autoridad municipal comienza a delimitar los espacios públicos, mediante sus normativas, como bandos y ordenanzas y donde la propia autoridad asignaba derechos de uso para reuniones y tránsito.

En el año 1860 se dicta la primera Ordenanza de Policía, dando además nacimiento a la Policía Urbana, con un cuerpo específico de Aseo y Ornato, la cual debía velar por el cumplimiento de los aspectos más esenciales, vinculados a la limpieza de la ciudad, los cuales son los primeros pasos de una política sanitaria en la ciudad, la cual se fue consolidando durante las décadas siguientes y los primeros años del siglo XX.

Para el año 1864, se dicta la primera ordenanza vinculada al transporte, para el pago de patentes de los vehículos que circulaban por la ciudad, en 1870 la Municipalidad comienza el proceso de numeración de casas y edificios, lo que también queda regulado por medio de una ordenanza creada al efecto.

Hacia el año 1871, llega a las casas de los habitantes, el alumbrado a gas, mientras se amurallan las calles por la construcción de la línea férrea y la Municipalidad regula por medio de una ordenanza el Mercado de Abastos, en el año 1873. Por su parte, la plaza de armas, su entorno, los edificios de la Intendencia y de los Tribunales de Justicia, se encuentran en pleno proceso de remodelación y construcción, gracias a los diseños y obras llevadas a cabo por don Pascual Binimelis y Campos, ingeniero, destacado urbanista y por muchos años Director de Obras Municipales de la ciudad.

También se puede apreciar una tendencia de las autoridades locales para enfrentar problemas de salud, siendo los principales destinatarios de las medidas los sectores populares, es así, como se crean comisiones municipales, las cuales estaban encargadas de estudiar, seguir y elaborar medidas de prevención para los habitantes de la comuna. Los integrantes de estas comisiones recorrían las calles y van surgiendo diversas medidas sanitarias, las cuales se centraron en espacios que se consideraban como foco de infecciones, como los cuartos y conventillos.

Vinculado a temas de la higiene a partir de 1870, se puede apreciar como la Municipalidad toma medidas, mediante la celebración de contratos con particulares, para el adoquinamiento de las calles, la conducción de las carnes que venían desde el matadero municipal y para surtir de agua potable a la población.

En el año 1884, se presenta a la Municipalidad un proyecto de ferrocarriles urbanos, es decir, vagones de tren, montados sobre líneas de ferrocarril, a tracción animal o como comúnmente se le llamaba de sangre, el cual es aprobado, comenzando su

implementación a fines del mismo año, al igual que comienza el desarrollo e implementación del telégrafo.

Como puede verse la actividad municipal durante este período es incipiente y constante, marcada por un proceso de modernización, orden e higiene de la ciudad, comenzando a dejar atrás la influencia colonial para adecuarse a los nuevos tiempos que la ciudad comenzaba a vivir, utilizando como modelos los procesos iniciados en otras ciudades de nuestro país como Santiago y Valparaíso.

II. MARCO NORMATIVO DE LA MUNICIPALIDAD DE CONCEPCIÓN HACIA 1860

Para regular su actividad, competencias, funciones y atribuciones, dos son los principales cuerpos normativos a los cuales estaba sometida la Municipalidad de Concepción hacia 1860 como órgano político y administrativo.

- *La Constitución Política de la República del año 1833.*
- *Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades del año 1854.*

Estas normas, son la base y el marco regulador que permitían a la Municipalidad de Concepción dentro de un período de total centralización del poder, actuar jurídicamente, mediante distintos instrumentos, como reglamentos, ordenanzas y acuerdos, para de esta forma regular conductas, impulsar el desarrollo en sus diversos ámbitos e imponer el orden de la ciudad.

1. La Constitución Política de la República del año 1833

Tras los años conocidos como la 'organización de la república', la Constitución del año 1833, organiza sólidamente el Estado, lo cual también se refleja en la división político administrativa, regulándose el Gobierno y la Administración Interior en el capítulo IX de la Constitución, artículos 115 a 131.

Se puede apreciar que a partir de esta etapa, se imprime una dirección distinta a la organización política-administrativa del Estado chileno con un centro político materializado en el eje Santiago-Valparaíso y cómo se comienzan a definir unidades político-administrativas, muy jerarquizadas para el resto del territorio nacional, todo dentro de un régimen totalmente presidencialista y centralizado, donde el Presidente de la República es el jefe supremo de la nación, bajo un ideal de orden y estabilidad.

El territorio de la república se divide en provincias, las provincias en departamentos, los departamentos en subdelegaciones y las subdelegaciones en distritos. En síntesis el gobierno interior se estructura en las siguientes unidades administrativas:

- Provincias**:** a cargo de un Intendente nombrado por el Presidente de la República, por un período de tres años renovables. Además según el artículo 119, el Intendente de la Provincia, es también Gobernador del departamento en cuya capital resida.

- Departamento**s**: a cargo de un Gobernador nombrado por el Presidente de la República, a propuesta en terna del Intendente, la duración del cargo es de tres años.

- Subdelegaciones: a cargo de un Subdelegado, nombrado por el Gobernador y subordinado a este. Duraba dos años en su cargo.

- Distritos**:** a cargo de un Inspector nombrado por el subdelegado, quien también podía removerlo, dando cuenta al Gobernador.

En la jerarquía, en el último grado, para efectos de administración, encontramos a la M u n i c i p a l i d a d**.** El artículo 122 de la Constitución señalaba que "*Habrá una Municipalidad en todas las capitales de departamento i en las demás poblaciones en que el Presidente de la República, oyendo a su Consejo de Estado, tuviere por conveniente establecerla".*

La Constitución hace mención en el artículo 125 a la forma de elección de los regidores, la que se será directa, con una duración de tres años en sus cargos, señalando en su artículo 126 los requisitos para ser Alcalde o Regidor, los que eran; ser ciudadano con derecho a sufragio y cinco años a lo menos, de vecindad en el territorio de la Municipalidad.

Como ya tuvimos ocasión de mencionar, esta carta fundamental privó de una total autonomía a las Municipalidades las cuales supeditaban todas sus decisiones al Gobierno Central, tal como lo señala el artículo 127: *"El Gobernador es jefe superior de las Municipalidades del departamento, i presidente de la que existe en la capital. El subdelegado es presidente de la Municipalidad de su respectiva subdelegación".* Y el artículo 129: "*Ningún acuerdo o resolución de la Municipalidad que no sea observancia de las reglas establecidas, podrá llevarse a efecto, sin ponerse en noticia del Gobernador, o del subdelegado en su caso, quien podrá suspender su ejecución, si encontrare que ella perjudica al orden público*".

En consecuencia, *"*El sistema contempló una matriz funcional amplia manteniendo su labor tradicional en el adelantamiento de la población, pero con una autoridad insignificante, pues los intendentes y gobernadores tenían poderes absolutos de veto sobre ellos. Así el carácter de las municipalidades se acotó a uno netamente administrativo: la atención correcta de los servicios locales"[8].

Finalmente en cuanto a las funciones, la Constitución entrega a las Municipalidades materias vinculadas a la educación, industria, salud, seguridad, regulación del transporte público y de obras públicas entre otras, siempre en todo caso bajo la decisión y aprobación del poder Ejecutivo, señalando en su artículo 128: "*Corresponde a la Municipalidades en su territorio:*

[8] ARIAS YURICH, Karina, *Revisión de las estructuras político administrativas en el Chile del Siglo XIX,* Talca, *Revista Universum*, 25,1 (2010), p.4.

1º Cuidar de la policía de salubridad, comodidad, ornato i recreo.
2º Promover la educación, la agricultura, la industria i el comercio.
3º Cuidar de las escuelas primarias i demás establecimientos de educación que se paguen de fondos municipales.
4º Cuidar de los hospitales, hospicios, casas de espósitos, cárceles, casas de corrección i demás establecimientos de beneficencia, bajo las reglas que se prescriban.
5º Cuidar de la construcción i reparación de los caminos, calzadas, puentes i de todas las obras públicas de necesidad, utilidad i ornato que se costeen con fondos municipales.
6º Administrar e invertir los caudales de propios i arbitrios, conforme a las reglas que dictare la lei.
7º Hacer el repartimiento de las contribuciones, reclutas i reemplazos que hubiesen cabido al territorio de la Municipalidad, en los casos en que la lei no lo haya cometido a otra autoridad o personas.
8º Dirijir al Congreso en cada año, por el conducto del Intendente i del Presidente de la República, las peticiones que tuvieren por conveniente, ya sea sobre objetos relativos al bien jeneral del Estado, o al particular del departamento, especialmente para establecer propios, i ocurrir a los gastos estraordinarios que exijiesen las obras nuevas de utilidad común del departamento, o la reparación de las antiguas.
9º Proponer al Gobierno Supremo, o al superior de la provincia, o al del departamento, las medidas administrativas conducentes al bien jeneral del mismo departamento.
10º Formar las ordenanzas municipales sobre estos objetos i presentarlas por el conducto del Intendente al Presidente de la República para su aprobación, con audiencia del Consejo de Estado".

2. Ley sobre organización y atribuciones de las Municipalidades del año 1854, competencias y atribuciones de la época

El 8 de Noviembre de 1854, se logra definir con mayor detalle la organización y atribuciones de las Municipalidades, con la promulgación de la primera Ley Orgánica de Municipalidades. La misma señala la existencia de Municipalidades en todas las poblaciones cabeceras de departamento y se caracteriza por ser una recopilación de las disposiciones existentes a la época, a las cuales se les dio un enfoque más determinado, constituyendo una de las primeras respuestas a los problemas urbanos.

Esta ley se estructuró en 9 títulos, que son los siguientes:
-Título I de la organización de las municipalidades.
-Título II de las sesiones de la municipalidad.
-Título III de las atribuciones y deberes de las municipalidades.
-Título IV del gobernador o subdelegado presidente de la municipalidad.
-Título V de los alcaldes y del procurador municipal.
-Título VI de la comisión de alcaldes.
-Título VII de la administración de los bienes y rentas.
-Título VIII de la inversión y contabilidad.
-Título IX disposiciones generales.

Como podemos apreciar, es una ley muy completa, siendo su objetivo delimitar de manera precisa las facultades y atribuciones municipales, consagradas de manera muy genérica en la Constitución de 1833, regulando además, su organización interna, forma de sesionar, las funciones de las principales autoridades que la componen, incluyendo las atribuciones del alcalde, procurador y la comisión de alcaldes, además de regular la forma de administración de los bienes y la inversión de los caudales.

Concretamente, en su capítulo III, esta ley establece de manera detallada la regulación de las atribuciones y deberes de carácter administrativo de los municipios, es así como su artículo 25 señala: *"Las municipalidades ejercerán las funciones de cuerpos administrativos de los intereses locales en toda la estension del departamento o territorio municipal, i les corresponde en consecuencia:*
1.° La promoción del adelantamiento de la localidad i la mejora del servicio administrativo local, en todos sus ramos;
2.° La policía administrativa local del departamento o territorio municipal;
3.° La dirección é inspección superior sobre la administración de las propiedades o rentas de la comunidad i sobre la recaudación e inversión de las contribuciones i demás entradas destinadas a proveer a las necesidades de la localidad".

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, tres son las principales funciones que la ley asigna a las Municipalidades:

a) *Promoción del adelantamiento de la localidad*: esto está vinculado al progreso de la ciudad, teniendo atribuciones en materias de educación, instrucción, beneficencia pública, agricultura, industria, comercio y obras públicas[9].
b) *Policía administrativa local:* con atribuciones vinculadas al mantenimiento del orden público, buen orden y tranquilidad de los vecinos, salubridad e higiene, provisión de abastos, policía de caminos que incluía calles, seguridad del tránsito y de las personas, aseo y ornato de la localidad[10].
c) *Inspección superior sobre la administración de las propiedades, renta y recaudación de las contribuciones:* Lo que se vincula a contar con atribuciones para establecer las reglas a las que deben sujetarse la administración de los bienes municipales, las condiciones para la enajenación, arriendo o subasta de los mismos, conservación y reparación de edificios, resolver sobre la aceptación o repudiación de herencias o legados hechas a las municipalidades, establecer las reglas para el cobro de contribuciones, la determinación de la tarifas por el uso de bienes municipales, atender las necesidades públicas con fondos municipales, la elaboración del presupuesto municipal, aprobación de planos o presupuestos para

[9] El artículo 26 de la Ley de Municipalidades del año 1854, enumera las funciones de la Municipalidad en materias de adelantamiento de la población.

[10] El artículo 27 de la Ley de Municipalidades del año 1854, enumera las funciones de la Municipalidad en materia de policía administrativa local.

obras públicas, la iniciación de juicios por el cobro de rentas o contribuciones, entre otras[11].

Por otra parte, "lo positivo de esta ley se atenúa, según sus críticos, por el hecho de afianzar en exceso el sistema de centralización administrativa, robusteciendo al ejecutivo y debilitando al poder local*"*[12], dado que se mantiene y se hace aún más patente la falta de autonomía, manteniéndose bajo la tutela del gobernador y con estricto control del poder central, llegando al punto de que cualquier reglamento local tenía que ser remitido al Presidente de la República y al Consejo de Estado para su revisión y aprobación.

3. Instrumentos Jurídicos utilizados por la Municipalidad de Concepción

La Municipalidad de Concepción así como el resto de las Municipalidades del país, en virtud de lo ordenado por la Constitución de 1833 y Ley Orgánica de Municipalidades del año 1854, contaba con distintos instrumentos jurídicos para ejecutar su labor.

Debemos hacer mención a las r e s o l u c i o n e s m u n i c i p a l e s , es así como el Titulo IX de la Ley de 1854, denominado "*disposiciones generales*", en su artículo 103 inciso primero, señala: *"Las resoluciones que las municipalidades acuerdan, son u ordenanzas o reglamentos o simples acuerdos"*.

En relación a las O r d e n a n z a s , estas cumplían un rol regulatorio estratégico, siendo normas generales y obligatorias aplicables a toda la comunidad, en distintas materias, las cuales estaban indicadas en el mismo artículo 103 de la Ley del año 1854. Es así como podemos mencionar que eran materias de ordenanza[13]; aquellas resoluciones que establecían reglas respecto de policía local, salubridad, buen orden, seguridad o impusieren a los ciudadanos deberes cuya infracción se sujetare a represión penal, las que creaban empleos municipales, organizaban el servicio de las oficinas o empleados, las que fijaban de un modo general las condiciones de remate de bienes municipales, las que determinaban las cuotas que deben cobrarse por el uso de bienes municipales, por servicios de establecimientos particulares destinados al uso público y toda resolución que establezca reglas, restringiendo el uso de la libertad personal o el libre ejercicio de una profesión o industria o el libre uso de la propiedad.

Por su parte el artículo 128 N° 10 de la Constitución de 1833, señala que *"Corresponde a la Municipalidades en su territorio: N° 10: Formar las ordenanzas municipales sobre estos objetos i presentarlas por el conducto del Intendente al Presidente de la República para su aprobación, con audiencia del Consejo de Estado"*.

---

[11] El artículo 28 de la Ley de Municipalidades del año 1854 enumera las funciones de la Municipalidad en materia de administración de las propiedades, renta y recaudación de las contribuciones.

[12] JIMÉNEZ DE LA JARA, Marcela, *Antecedentes sobre el origen y evolución del Municipio en Chile* (repositorio.uc.cl, Revista de Trabajo Social, 1983), p.16.

[13] El artículo 103 inciso II números 1° al 7°, de la Ley de Municipalidades del año 1854, enumera las materias que son propias de Ordenanzas.

Como característica, que se mantiene hasta la actualidad, en materias de policía local, el artículo 107 de la ley del año 1854, señala que se podían establecer multas a los infractores: *"En materia de policía las multas o penas pecuniarias que en dichas ordenanzas se señalaren a las faltas, no podrán exceder de cuarenta pesos. Cuando el infractor no pudiere pagar la multa, sufrirá una prisión en proporción de un día por cada peso"*. En todo caso dichas multas eran reclamables antes los respectivos Alcaldes.

Algunos ejemplos de Ordenanzas dictadas por la Municipalidad de Concepción durante los años 1860 a 1885 son las siguientes:

- *Ordenanza de policía del 2 de Enero del año 1860*[14]: En la Ordenanza del año 1860, se crea la policía urbana de Concepción, además de regular el aseo, ornato y salubridad de la ciudad, estableciendo multas para los infractores.

- *Ordenanza para el pago de patentes de carruajes del 28 de Noviembre del año 1864*[15]: Por medio de ella se regula el pago de patentes de los medios de trasporte privados que circulaban por las calles de la ciudad. Se establecieron seis clases de patentes con tarifas diferenciadas dependiendo del medio del transporte. Su producto estaba destinado a la mejora y conservación de las calles de Concepción.

- *Ordenanza para la construcción de veredas en propiedades, del 17 de Junio de 1869*[16]: Regulaba el pago por parte de cada propietario de casas o sitios, de una cantidad de dinero correspondiente precisamente a la construcción de veredas (de madera o ladrillo) que pasaban por fuera de cada una de ellas. La construcción la efectuaba el municipio y luego cobraba la parte correspondiente al propietario respectivo en proporción a la extensión de la propiedad.

- *Ordenanza numeración de casas y edificios, del 19 de Octubre del año 1870*[17]: Por medio de la misma, las puertas principales de las casas y edificios de la ciudad de Concepción, tendrán el correspondiente número inscrito, asignado por la Municipalidad, en una plancha visible, cuyo material y forma serían determinados por un acuerdo especial de la Municipalidad. La multa por la infracción era de un peso de la época, (Anexo n° 1).

---

[14] ROJAS GÓMEZ, Mauricio F. *La ciudad como agente moralizador: la policía y la ciudad de Concepción, 1850-1880*, scielo.conicyt.cl, *Historia*, 44, 2 (2011), p. 459.

[15] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza sobre contribución de carruajes en la ciudad de Concepción. Municipalidad de Concepción, año 1864, fojas 148, volumen 11.

[16] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza sobre construcción de veredas en la ciudad de Concepción. Municipalidad de Concepción, año 1869, fojas 418, volumen 1.

[17] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza sobre numeración de casas y edificios. Municipalidad de Concepción, año 1870, foja 65, volumen 4.

- *Ordenanza para amurallar casas por construcción de la línea férrea, del 6 de Septiembre del año 1872*[18]: Se dio un plazo de dos años a los dueños de sitios colindantes por donde pasaría la línea del ferrocarril Concepción-Talcahuano, para levantar una pared de ladrillo de 2 metros 50 centímetros de altura. La multa por el no cumplimiento de lo anterior en el plazo estipulado era de 25 pesos de la época.

- *Ordenanza para la plaza de abastos del 8 de Julio del año 1873*[19]: Por medio de la cual se regula el orden, el pago de los derechos respectivos por el ingreso y venta en cada sitio designado de la plaza de los distintos alimentos, con tarifas diferenciadas por cada uno de los alimentos que en la misma se detallan, como carne, cebollas cereales, mariscos, fruta, entre otros, los cuales fueron denominados "*Derechos de Recova*".

- *Ordenanza para el arriendo de cuartos o piezas del 11 de Noviembre del año 1874*[20]: Se regulan las condiciones y especificaciones físicas y de seguridad que debían cumplir los propietarios de habitaciones o cuartos destinados al arriendo.

- *Ordenanza de policía del 10 de Agosto del año 1885* [21]: Se complementa la Ordenanza del año 1860 agregando medidas de control social, como la prohibición de desplazamientos de ebrios por las calles que molesten a transeúntes, prohibición de portar armas blancas y de fuego, entre otras, estableciendo multas para los infractores.

Respecto de los Reglamentos estos eran normas generales obligatorias y permanentes, relativas a materias de orden interno del municipio; también la ley del año 1854 en el mismo artículo 103 inciso III, estableció las materias sobre las cuales se podían dictar reglamentos, pudiendo mencionar[22]: Las resoluciones que establecían reglas para el servicio interno y económico de los establecimientos municipales, para el desempeño de los empleados de la corporación y aquellas que teniendo un carácter más general, no impusieren restricciones a la libertad personal, libre ejercicio de una profesión o industria o el libre uso de la propiedad.

Dichos reglamentos eran acordados por la Municipalidad y promulgados por el Gobernador o Sub delegado respectivo, algunos de estos reglamentos fueron los siguientes:

---

[18] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza para amurallar por línea férrea. Municipalidad de Concepción, año 1872, foja 155, volumen 4.

[19] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza para la plaza de abastos. Municipalidad de Concepción, año 1873, fojas 204-206, volumen 4.

[20] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza para el arriendo de cuartos o piezas. Municipalidad de Concepción, año 1874, fojas 298-299, volumen 4.

[21] LEÓN LEÓN Marco, ROJAS GÓMEZ, Mauricio, *Control Social y Construcción de hegemonía en la ciudad de Concepción 1860-1900*, Anuario de Estudios Americanos, 70, 2 (2013), pp. 654-655.

[22] El artículo 103 inciso III, de la Ley de Municipalidades del año 1854, enumera las materias que son propias de reglamentos municipales.

- *Reglamento Interior de la Ilustre Municipalidad de Concepción*[23]: Este reglamento establecía las sesiones del municipio, los cargos y comisiones con los cuales este funcionaba, las atribuciones de cada uno de ellos, la forma que debían tener las actas, el cumplimiento de las solemnidades para cada sesión, entre otros.

- *Reglamento de la Biblioteca Municipal de Concepción año 1877*[24]: Se regulan sus horarios de funcionamiento, los derechos y deberes establecidos para los funcionarios y los usuarios de la biblioteca.

- *Reglamento para el Departamento de Concepción de la Contribución de Serenos y Alumbrado Público, 17 de Abril de 1884*[25]: Se regulan los valores y la forma como se cobrará la contribución por parte de los agentes municipales encargados de la misma.

El resto de las resoluciones municipales que no comprendían materias propias de una Ordenanza o un Reglamento, tal como lo señala el artículo 103 inciso IV de la Ley de Municipalidades del año 1854 eran S i m p l e s A c u e r d o s**: "***Las resoluciones en que no concurran las circunstancias que se acaban de enumerar, son objeto de simples acuerdos",* los cuales tenían un objeto diverso, vinculados con el quehacer diario de la ciudad, dictados a medida que las necesidades de la comunidad local o del propio municipio lo requerían, como por ejemplo: actos de contenido favorable como permisos o autorizaciones, aumento de presupuestos por gastos imprevistos o para arreglo de calles, eximir del pago de multas, para los aumentos de sueldos de funcionarios municipales, aquellos que creaban comisiones para evaluar los problemas de las población, para el arrendamiento o hipoteca de sitios o bienes municipales, la publicación de las actividades municipales, mediante los medios de prensa de la época, entre otros.

Cabe señalar que por la multiplicidad de funciones encomendadas a los Municipios, lo que en el caso de Concepción no era una excepción, estos eran incapaces de poder cubrir de forma eficiente las necesidades de la población, además de los escasos recursos con los que se contaba, por lo que en muchas oportunidades la gestión de los servicios públicos era encomendada a los particulares y por lo mismo también existen acuerdos municipales que autorizaban la celebración de contratos o concesiones, como en el caso del adoquinamiento de las calles, agua potable, electricidad y transporte por el río Biobío.

Nuevamente nos encontramos en este punto, con una manifestación de la falta de autonomía municipal, dado que estos simples acuerdos también debían ser aprobados por el

---

[23] Archivo Histórico de Concepción, copia del reglamento interior de la Ilustre Municipalidad de Yumbel (tomado del de la Ilustre Municipalidad de Concepción, del cual se desconoce la fecha exacta) fojas 282-295, volumen 9.

[24] Archivo Histórico de Concepción, reglamento para la Biblioteca Municipal de Concepción, fojas 8-9, volumen 5.

[25] Archivo Histórico de Concepción, reglamento municipal para la Contribución de Serenos y Alumbrado Público de Concepción, 17 de abril de 1884, fojas 296-304 volumen 9.

Presidente de la República y en el caso de los contratos estos eran firmados, en el caso de Concepción, por el Intendente en su calidad de Presidente de la Ilustre Municipalidad.

Como ejemplos de Simples Acuerdos celebrados de la Municipalidad de Concepción, nos encontramos con los siguientes:

- *Acuerdo Municipal del 10 de Marzo de 1870*[26]: Por el cual se autoriza a nombrar una comisión de cuatro integrantes para arrendar en subasta pública por el término de uno a tres años, los sitios municipales de Penco.

- *Acuerdo Municipal del 16 de Marzo de 1870*[27]: Por el cual se exime por seis meses a don Reinar Billimans de pagar las multas aplicadas por el atraso para establecer en Concepción el alumbrado a gas hidrogeno, en virtud del contrato celebrado por este último con la Municipalidad.

- *Acuerdo Municipal del 23 de Diciembre de 1870*[28]: Por el cual se autoriza a la Municipalidad a contratar un empréstito de $4.000 pesos, a un interés que no exceda del 9% anual, para adquirir sitios al norte de la estación de ferrocarril para ensanchar calles.

- *Acuerdo Municipal del 8 de Marzo de 1871*[29]: Por el cual se indica que la contribución de alumbrado público fijada a las casas y establecimientos industriales o de recreo, será igual a las que gravan las casas y establecimientos sujetos a la contribución de serenos.

- *Acuerdo Municipal del 25 de Octubre de 1872*[30]: Se crea el cargo de Director de Obras Públicas de la ciudad de Concepción, fijándose la remuneración anual que tendrá el cargo y sus principales atribuciones, (Anexo n° 2).

- *Acuerdo Municipal del 12 de Mayo de 1876*[31]: Por el cual se nombra una comisión de vecinos para que se pronuncien respecto de proyectos de mejoras locales, la preferencia con que deben ser emprendidos, partiendo por aquellas más urgentes como el adoquinado y el agua potable y los recursos con que se deberían contar para su realización.

---

[26] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo para arrendar sitios municipales de Penco, año 1870, foja 266, volumen 4.

[27] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Municipalidad para eximir a empresario de multa por instalación para el alumbrado de gas, año 1870, foja 18, volumen 4.

[28] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Municipalidad para contratar préstamo para adquirir sitios y ensanchar calles, año 1870, foja 83, volumen 4.

[29] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Municipalidad para equiparar a casas y establecimientos comerciales, las Contribuciones de Alumbrado Público y Serenía, año 1871, foja 87, volumen 4.

[30] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Municipalidad que crea el cargo de Director de Obras Públicas, año 1872, foja 184, volumen 4.

[31] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Municipalidad que nombra a vecinos para que se pronuncien respecto de mejoras locales, año 1876, foja 334, volumen 4.

- *Acuerdo Municipal del 4 de Mayo de 1879*[32]: Por el cual la Municipalidad de Concepción ofrece al Ministerio del Interior su guardia de policía para las operaciones de la Guerra del Pacífico, (Anexo n° 3).

- *Acuerdo Municipal del 8 de Julio de 1881*[33]: Se suprime el coliseo de gallos como monopolio municipal, lo cual significa la entrada de particulares en estas actividades de recreación de la época, (Anexo n° 4).

- *Acuerdo Municipal del 7 de Mayo de 1883*[34]: Por el cual se accede a la solicitud de don Vicente Espinoza, para que se le permita apoyar una mediagua en la muralla divisoria del edificio municipal de calle O´higgins. Lo anterior se materializó en un contrato celebrado por el Intendente de la época don Desiderio Sanhueza, en su calidad de Presidente de la Ilustre Municipalidad de Concepción con el señor Espinoza, de fecha 4 de Enero de 1884.

Finalmente debemos mencionar que respecto a estos instrumentos jurídicos la Ley de Municipalidades del año 1854, en sus artículos 110 y 111, establecía limitaciones importantes en el sentido que no pueden ir en contra de lo que señalen las leyes, en contra de resoluciones de la autoridad competente y deben tratarse de materias exclusivamente locales, pudiendo la autoridad declararlos nulos en caso contrario.

"Art. 110. Las ordenanzas, reglamentos i acuerdos municipales no podrán, en ningún caso, prevalecer contra lo que dispongan las leyes. Tampoco podrán prevalecer contra las resoluciones de autoridad competente".
"Art. 111. Las municipalidades no podrán dictar ordenanzas o reglamentos sobre objetos que no sean especial i determinadamente locales. Los que sobre objetos de otra clase dictaren son nulos, i el Gobernador o subdelegado o el Intendente de la provincia podrán declararlos tales si la Municipalidad se creyere competente, podrá reclamar de esa declaración ante el Consejo de Estado".

[32] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Municipalidad por el que se ofrece al Ministerio del Interior, su guardia de policía para la guerra del pacífico, año 1879, foja 455, volumen 4.

[33] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Municipalidad, por el cual se suprime el coliseo de gallos como Monopolio Municipal, año 1881, foja 81, volumen 10.

[34] Archivo Histórico de Concepción, contrato entre la Ilustre Municipalidad de Concepción y don Vicente Espinoza, año 1884, foja 244, volumen 9.

CAPITULO SEGUNDO
ACTIVIDAD JURIDICA DE POLICIA URBANA Y LA CONTRIBUCIÓN DE SERENIA

I. LA POLICÍA URBANA DE CONCEPCIÓN HACIA 1860

El servicio de seguridad urbana, hasta los últimos años de la década de 1850 en la ciudad de Concepción, era ejercido solo por un cuerpo de vigilantes y de serenos, quienes realizaban sus funciones durante el día y la noche respectivamente, con múltiples tareas, como por ejemplo: velar por el orden y tranquilidad pública, la vigilancia de las calles y esquinas, cuidar que las luces del alumbrado estuviesen encendidas, asistir y avisar a la población en casos de catástrofes y principalmente funciones de carácter represivo de conductas consideradas punibles, de acuerdo a las leyes vigentes de la época, como la de detener a quienes fueren sorprendidos en delitos flagrantes.

Su situación y estructura era bastante compleja, "Las críticas se concentraban en un cuerpo policial que disponía de pocos funcionarios, mal organizados y con alta rotativa de personal debido a los bajos salarios. ¿Cómo construir un sentimiento de seguridad y legitimar una policía encargada de esta función en tales condiciones? El tema era complicado. La Intendencia, más que entregar respuestas, se restringía a diagnosticar la situación": "La policía de seguridad urbana estaba constituida en Concepción por un cuerpo de serenos y otro de vigilantes, que obraban con independencia y bajo distintos jefes. Soldados sin disciplina, sin instrucción y renovados constantemente a la voluntad de los jefes, no podían ofrecer bastantes garantías, ni a la seguridad individual ni al orden público. El servicio de noches se hacía por serenos, que permanecían de plantón 10 a 12 horas, lo que por sí sólo expresa cuán descuidada sería la vigilancia"[35].

Por otra parte, los malos hábitos en las conductas higiénicas de la población, las malas condiciones de salubridad en los emplazamientos urbanos, además de la falta de distribución del agua potable, eran objeto de constantes reclamos por parte de los habitantes de la ciudad.

Las autoridades locales, conscientes de los problemas, con el fin de mantener la estabilidad del modelo económico liberal que se estaba implementando, tratan de remediar esta situación, comenzando un proceso de reestructuración de los cuerpos de seguridad y sobre todo de conducción moral, para la aplicación de políticas educacionales y punitivas, con el objeto de modificar de manera directa los comportamientos sociales de la población, mantener el respeto hacia las leyes, asegurar el orden y la tranquilidad social, la coerción de conductas que amenazaran con poner en peligro la armonía de la vida social, además de encausar el comportamiento social, de higiene y de salud de las personas que vivían

[35] LEÓN LEÓN, Marco, *Estudios*, cit. (n. 7), p. 42.

principalmente en la periferia, sobre todo el sector oriental de la ciudad, denominado "Aguas Negras", ubicado en las cercanías del Rio Andalién.

De esta forma "Para conseguir este objetivo se recurrió a diversos mecanismos que permitían ejercer un efectivo control de la sociedad, entre los cuales se contaban la organización de la administración de justicia y la creación de cuerpos de policía"[36].

A partir de lo anterior, con la Ordenanza de Policía de fecha 2 de Enero de 1860, se reestructuran los cuerpos policiales, creándose la Policía Urbana de Concepción, donde la misma comienza a cumplir funciones no cubiertas por los cuerpos de seguridad anteriores. Esta nueva policía, fue dividida en dos secciones:

a) Policía de Orden y Seguridad: Con funciones destinadas a la vigilancia y a la mantención del orden y tranquilidad pública, además de la seguridad de las personas y propiedades de la ciudad.

b) Policía de Aseo: Con funciones destinadas, al aseo, ornato y salubridad de la ciudad.

La Policía Urbana, tuvo como tareas principales, la organización de las casas, edificios y negocios, la regulación de comportamientos en espacios públicos y privados, el aseo y ornato de las calles de la ciudad, velar por la mantención de plazas y jardines y la implementación de medidas higiénicas adoptadas para la salubridad pública, canalizando esteros y fiscalizando la libre circulación de las acequias, también teniendo atribuciones en el mantenimiento de los cementerios, cerrar sitios eriazos, además de erradicar costumbres catalogadas de perniciosas y viciosas, las que generaban un desorden evidente frente a las reglas de la autoridad y de la urbanidad.

Podemos mencionar que "La ampliación de la función policial, que hasta ese momento se componía de «vigilantes» diurnos y «serenos» nocturnos, se abocó directamente a transformar ciertas prácticas de la comunidad tendiendo a una mayor regulación de la vida cívica, con énfasis en el mejoramiento de las condiciones higiénicas y de salud"[37].

En el actuar de esta nueva policía para efectos del control social en la ciudad de Concepción, podemos ver al menos dos elementos principales: uno referido al espacio territorial y otro relativo a las personas, confluyendo dos maneras de ejercerlo: el vinculado a sancionar conductas consideradas punibles, es decir control jurídico penal por parte del estado y un control formativo para adecuar e instaurar modelos de conducta a la población en un afán moralizador tanto en el centro de la ciudad pero sobre todo en la periferia.

Ahora bien, junto a la Policía Urbana, se mantiene la Policía de Seguridad, la cual tenía como objetivo fundamental aplicar medidas punitivas cuando las normas jurídicas eran transgredidas, es decir; ambas policías coexisten, teniendo funciones complementarias, una

[36] ROJAS GÓMEZ, Mauricio F. *La ciudad*, cit. (n. 14), p. 445.

[37] LEÓN LEÓN, Marco, ROJAS GÓMEZ, Mauricio, *Control Social,* cit. (n. 21), p. 642.

de carácter represiva (la policía de seguridad) y otra de carácter persuasiva dentro de un contexto de control social (la policía urbana), evidenciándose "Una yuxtaposición de funciones de la policía: sin abandonar la política "del palo", se incorporó ahora una función de pedagogía social"[38].

A su vez y debido a los buenos resultados obtenidos, por las Policías Urbana y de Seguridad, en el control social, el 2 de Mayo del año 1885, se crea la P o l i c í a R u r a l[39] del Departamento de Concepción, con un cuerpo de 10 soldados para las subdelegaciones de Hualqui, Nonguén, Palomares y Penco, la cual era la encargada de la fiscalización y regulación de comportamientos de la población rural, predominantemente dedicada a labores agrícolas y de pesca.

La Policía Urbana, funcionó durante toda la segunda mitad del siglo XIX, siendo el principal mecanismo por el cual la autoridad local, buscó asegurar el orden social dentro de la ciudad de Concepción, en búsqueda de mejorar las costumbres de la población.

1. Las Ordenanzas de Policía de la ciudad de Concepción de 1860 y 1885

El 2 de Enero de 1860, se dicta la *Ordenanza de Policía de la ciudad de Concepción*[40], la que junto con crear el cuerpo de Policía Urbana, establece una serie de normas destinadas a regular los aspectos más esenciales relativos a la urbanización, orden, aseo, salubridad e higiene en la ciudad, los cuales hasta antes de esa fecha, se encontraban establecidos en los llamados b a n d o s p o l i c i a l e s , que la autoridad municipal dictaba cada cierto período, pero con escasa aplicación práctica.

Esta Ordenanza fue una copia, en muchos de sus aspectos, de las Ordenanzas dictadas en Santiago en la misma época y que fueron traspasadas a Concepción bajo la tradición que tenían los Cabildos de recibir gran parte de los preceptos legales desde la capital, al considerarse que en todas las ciudades del país se producían los mismos problemas, por lo que se requerían soluciones idénticas.

En sus aspectos medulares, la Ordenanza de 1860 en Concepción, estableció disposiciones como las siguientes:

- Prohibición de emanar malos olores a las industrias.

- Prohibición de acumular y arrojar basuras, aguas servidas y fétidas, cáscaras de frutas o restos de animales muertos a las calles y avenidas.

---

[38] ROJAS GÓMEZ, Mauricio F. *La ciudad*, cit. (n. 14), p. 459.

[39] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo de la Ilustre Municipalidad de Concepción para la creación de la Policía Rural, 2 de Mayo de 1885, foja 438, volumen 10.

[40] ROJAS GÓMEZ, Mauricio F. *La ciudad*, cit. (n. 14), p. 459. El autor hace referencia a la ubicación de la Ordenanza: Archivo Histórico Nacional: Ordenanza municipal de Concepción, Santiago, 2 de Enero de 1860, en: Boletín de las leyes y decretos del Gobierno: 1860, Libro XXVIII.

- Prohibición de lavar y secar ropa, desplazarse en estado de ebriedad, realizar actos indecentes o necesidades naturales en las calles.

- Prohibición de amarrar y dar de comer a los animales en las calles, herrar caballos en las mismas y criar ganado dentro de los límites urbanos de la ciudad.

- Prohibición de transitar a caballo y sentarse a trabajar en las aceras y veredas.

- Prohibición de vender alimentos o hacer fuego en las calles y avenidas.

- Prohibición de establecer cocinerías o edificar, sin el permiso de la autoridad municipal e indicación de que las puertas de las casas y edificios debían abrirse hacia afuera.

- Prohibición de jugar al naipe, dardos, pelota, chueca, volantines, rayuela y palitroque en las calles.

- Para el caso de las chinganas, ramadas, juegos de bola, de caballos, ruedas de fortuna, rifas u otros que se acostumbraban realizar, sólo serían permitidos con la licencia previa del gobierno local, con designación de fecha, hora y sin que se puedan jugar prendas, ropas ni cosechas futuras.

Ahora bien, la Ordenanza de 1860, no sufrió modificaciones sustanciales hasta el 10 de Agosto del año 1885, donde se dicta una *nueva Ordenanza de Policía para la ciudad de Concepción*[41], en donde sin perjuicio que se vuelven a mencionar medidas semejantes a las anteriormente expuestas, se penalizan prácticas que aún no estaban del todo reguladas, todo en miras a adecuarse al desarrollo y progreso social imperante en la ciudad.

Es así como por medio de esta Ordenanza se establecen nuevas disposiciones como las siguientes:

- Prohibición de molestar en estado de ebriedad, a las personas que transitaban por las calles.

- Prohibición de usar disfraces públicamente.

- Prohibición de cargar armas blancas o de fuego sin el permiso de la autoridad local.

- Prohibición de galopar por el radio urbano de la ciudad y la regulación del desplazamiento de coches, carros y carretas por las mismas.

---

[41] LEÓN LEÓN, Marco, ROJAS GÓMEZ, Mauricio, *Control Social,* cit. (n. 21), p. 655. Los autores hacen referencia a la ubicación de la Ordenanza: Archivo Histórico Nacional, Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno, 1885, Libro LIV, nº 7, «Ordenanza de policía para la ciudad de Concepción», Santiago 10 de agosto de 1885.

- Sanciones por no ejercer un cuidado responsable de animales domésticos, como perros, caballos, vacunos entre otros y por la matanza injustificada de animales.

Como podemos apreciar, en ambas Ordenanzas, se enfatizan los deberes a los cuales estaba sometida la población, lo anterior, como ya hemos mencionado con el afán de civilizar las costumbres y educar a la ciudadanía respeto del cumplimiento de la normativa, estableciendo días de prisión o multas para el caso de incumplimiento.

A modo de ejemplo respecto de las multas aplicadas, podemos mencionar el artículo segundo y sexto de la Ordenanza de Policía del año 1885:

"Art. 2º Los que en las calles i lugares públicos suscitaren pendencias, alteraren la tranquilidad pública […] sufrirán una pena de uno a quince días de prisión conmutable en multa de uno a quince pesos".
"Art. 6º Es prohibido andar a caballo por las aceras i galopar por las calles, bajo multa de cincuenta centavos a un peso, i de uno a dos pesos en caso de reincidencia".

En cuanto al conocimiento y sanción ante el incumplimiento de estas normativas, según lo señalado por la Ley de Municipalidades del año 1854, era misión de los Alcaldes, quienes actuaban como jueces de policía, conocer breve y sumariamente las faltas a las ordenanzas municipales, aplicando las penas que las mismas señalaban, siendo toda sentencia impuesta por el Alcalde, comunicada al tesorero o administrador de fondos municipales[42].

Respecto de los recursos ante las sentencias dictadas por los Alcaldes, estas eran apelables, para ante la Comisión de Alcaldes, que en el caso de Concepción estaba formada por tres miembros, siempre que las multas no excedieran de una suma determinada (doce pesos) y siendo este el caso, la Comisión funcionaba con exclusión del Alcalde que hubiera pronunciado el fallo apelado. Ahora bien, el fallo de la Comisión de Alcaldes no contemplaba otro recurso, salvo uno excepcional: que se reclamase que la disposición de policía infringida era contraria a la ley o dictada sin competencia, donde el agraviado podía recurrir al Consejo de Estado, solicitando que se declare nula por tal razón dicha disposición y si el fallo era favorable al reclamante se le devolvía la multa aplicada. Este mismo recurso podía entablarse respecto de los fallos inapelables de los Alcaldes[43].

2. Acuerdo del año 1873, que crea los cargos de la Brigada de Policía

La nueva fuerza de policía creada en el año 1860, resultaba insuficiente para la fiscalización de las conductas y el control social de la población además de tener el problema de no contar con una planta de oficiales debidamente preparados, para resolver las diversas situaciones que se iban presentado en la vida diaria de la ciudad.

[42] Artículo 39 de la Ley de Municipalidades del año 1854.

[43] Artículo 62 de la Ley de Municipalidades del año 1854.

Por lo anterior, el 21 de Mayo de 1873, la Municipalidad de Concepción celebra un acuerdo para dotar de oficiales a la fuerza de Policía, fijando además las remuneraciones anuales de los mismos.

Concepción, Junio 4 de 1873
S.E. El Presidente de la República, con fecha 2 del presente, ha decretado lo que sigue:
Con lo expuesto en la nota que precede, se ha aprobado el siguiente
Acuerdo
Celebrado por la Municipalidad de Concepción, con fecha 21 de Mayo pasado:
Art 1° La Brigada de Policía de Concepción, constará de los siguientes oficiales que gozarán los sueldos anuales que a continuación se expresan:
Un capitán, con novecientos pesos;
Un ayudante con setecientos cincuenta pesos;
Un teniente, con setecientos pesos.
Un subteniente, con quinientos pesos.
Art 2° Créase una plaza de sargento primero con el sueldo anual de doscientos cuarenta pesos.
Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción i comuníquese." [44]

3. La creación del cuerpo especial de Policía Aseo y Ornato en 1881

El 14 de Junio del año 1881, la Municipalidad de Concepción, para enfrentar principalmente el problema de la basura en las calles, un tema relevante atendida las vicisitudes del clima en la zona y que hasta la fecha era uno de los puntos más débiles de la Policía de Aseo, acuerda la creación de un cuerpo especial de Policía de Aseo y Ornato, indicando su composición y las remuneraciones para los nuevos cargos.

"*Concepción, Agosto 24 de 1881*
S.E. El Presidente de la República, con fecha 17 del presente, ha decretado lo que sigue:
Con lo expuesto en la nota que precede, se ha aprobado el siguiente
Acuerdo
Celebrado por la Municipalidad de Concepción, con fecha 14 de Junio último:
1°- Para el aseo de la ciudad de Concepción i para el cuidado de i conservación de sus calles, habrá un cuerpo especial de policía, compuesto por un mayordomo i diez carretoneros.
2°- El mayordomo gozara de un sueldo de treinta pesos mensuales i de doce cada uno de los carretoneros.
3°- Un reglamento especial determinará las obligaciones de la policía de aseo
Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción i comuníquese"[45].

[44] Archivo Histórico de Concepción, Decreto N° 286, que aprueba acuerdo de la Municipalidad de Concepción para crear los cargos para la policía, año 1873, fojas 192, volumen 4.

[45] Archivo Histórico de Concepción, Decreto N° 368, que aprueba acuerdo de la Municipalidad de Concepción para crear el nuevo cuerpo de la policía de aseo, año 1881, fojas 83, volumen 10.

II. CONTRIBUCIÓN DE SERENIA Y ALUMBRADO PÚBLICO

La luz y la seguridad eran un privilegio de sólo ciertos sectores de Concepción, lo que constituyó una manifestación clara de las desigualdades entre la población, siendo una preocupación recurrente de los medios de prensa y las autoridades locales.

Ahora bien, los recursos con los que contaba la Municipalidad de Concepción, como ya hemos mencionado en el capítulo primero, si bien provenían de distintas fuentes, como contribuciones voluntarias, derechos de censo, los arriendos de bodegas y sitios municipales, aportes del gobierno, entre otros, se hacían insuficientes para cubrir todos los servicios y necesidades públicas, lo que por consiguiente repercutió en la labor policial manifestado en los bajos salarios, falta de implementos y materiales, trayendo consigo la deserción y falta de personal suficiente para cumplir de forma eficiente las funciones de seguridad en sus distintos aspectos.

Ante esta situación y para el mantenimiento de la policía, concretamente, el cuerpo de vigilantes y serenos y posteriormente la Policía Urbana, se unifican dos contribuciones que en las primeras décadas de la República se cobraban por separado: la Contribución de Serenía y la Contribución de Alumbrado Público, reguladas en reglamentos de los años 1853 y 1858 respectivamente, cobrándose y regulándose de forma conjunta y manteniendo el mismo nombre: *Contribución de Serenía y Alumbrado Público*, donde se establecía un gravamen; que consistía en el pago de una cantidad de dinero, a los ciudadanos que resultaban obligados, lo que se traducía a su vez, en un beneficio para ellos mismos y para gran parte de la población de la ciudad, consistente en la iluminación de las calles y el resguardo ante las inseguridades y los peligros nocturnos, comenzando un proceso de equiparación de ambas contribuciones tal como podemos apreciar en el acuerdo municipal del 22 de Mayo de 1871:

"Concepción, Marzo 22 de 1871
S.E. el Presidente de la República con fecha 13 del presente, ha decretado lo que sigue:
Con lo expuesto en la nota que precede en uso de la autorización que confiere al Presidente de la República la ley del 23 de Octubre de 1835, he venido en aprobar el siguiente
Acuerdo
Celebrado por la Municipalidad de Concepción, con fecha 8 del actual:
Art 1° La contribución de alumbrado público fijada a las casas i establecimientos industriales o de recreo por los artículos 2°, 3°, 4° i 5°, del Reglamento del 4 de Mayo de 1858, será igual a la que grava los establecimientos de sujetos a la contribución de serenos.
Art 2° Este aumento principiara a regir desde el 1 de Abril del presente año

Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción, comuníquese y publíquese"[46].

Dicho impuesto se estableció en relación al tipo de casa o habitación que poseían las personas, al sector de la ciudad donde estaban ubicadas y al uso que se le daba a los inmuebles incorporando además, casas de comercio, edificios públicos, industrias entre otros, tomando en consideración la capacidad de pago de los vecinos, siendo de carácter progresivo, estableciéndose distintas categorías en cuanto a los valores determinados para su cobro, dado que las casas más pequeñas y modestas destinadas sólo para habitación pagaban el mínimo establecido y los centros comerciales, industrias además de las grandes casas y palacios más lujosos los que pagaban el máximo estipulado.

De esta forma, se comienza a perfilar un elemento de control por parte del Municipio sobre los ciudadanos, su capacidad adquisitiva y su dinero, además de establecer sanciones y apremios por el no pago, tal como lo podremos apreciar de las disposiciones establecidas en el Reglamento Municipal para la Contribución de Serenos y Alumbrado Público de Concepción, de fecha 17 de Abril de 1884.

1. Situación hacia 1860, problemas para su cobro y respuestas de la Municipalidad

Hasta 1860, esta contribución era cobrada, por los mismos agentes policiales, quienes concurrían a cada casa, solicitando el pago, pero el Municipio, ante los numerosos inconvenientes y reclamos suscitados, incluso de la propia tesorería municipal por la irresponsabilidad y el poco conocimiento en materias contables de la policía, toma la decisión de profesionalizar el servicio.

Es así como "En virtud de aquellos inconvenientes, el Consejo Municipal había decidido que la mejor solución era llamar a un concurso público para contratar a recaudadores y asegurarse que pertenecían a buenas familias, fuesen decentes y que pudiesen demostrar con hechos, que podía confiarse en ellos. Su principal misión consistiría en recorrer las calles de la ciudad, solicitando los pagos y registrándolos en una libreta que luego se ingresaría en las oficinas municipales para su cuadratura y distribución"[47].

Podemos apreciar como esta medida, permitió llevar un control más ordenado de los pagos y de los ciudadanos incumplidores.

Ahora bien, existieron variados problemas en relación a los montos recaudados a los contribuyentes, que no permitían que los ingresos derivados de esta, llegaran a la policía de

[46] Archivo Histórico de Concepción, Decreto N° 113, que equipara la Contribución de Alumbrado Público y Serenía a casas y establecimientos industriales o de recreo, año 1871, foja 87, volumen 4.

[47] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *¡Sin Dinero no hay Orden! La Policía Urbana de Concepción y su dificultad para el mantenimiento del Orden Social (1860-1896),* Universidad de Concepción, *Revista Historia,* 22, 2 (2015), p.84.

la forma esperada por las autoridades municipales, debiendo en muchos casos recibir recursos extraordinarios por parte del Gobierno Central, para su mantención. En primer término nos encontramos con los reclamos de los ciudadanos, ante la existencia de errores interpretativos en la aplicación de la contribución. Esto sucedía por variadas razones; como la falta de criterios para la clasificación de los inmuebles, el hecho de seguir cobrando a locales que ya no estaban funcionando o en sectores donde no llegaba la policía o no había luz[48], a personas con invalidez u otras razones de justicia debidamente acreditadas con las respectivas certificaciones de la autoridad, lo que provocaba que en la mayoría de los casos las solicitudes fueran aceptadas.

En segundo lugar estaban las solicitudes de los habitantes, para quedar exentos del pago de la contribución o bien una rebaja sustancial de la misma, atendida las condiciones de sus viviendas (mediaguas), edad, indigencia, entre otras, es decir aduciendo situaciones económicas de necesidad, pobreza y miseria.

Ante esto, la Municipalidad enviaba inspectores para que actuaran como ministros de fe, dando cuenta de la real situación de pobreza del solicitante y de resultar positiva, se le extendía el correspondiente certificado.

Dichas solicitudes de exención de pago a principios del año 1870 iban en aumento; la pobreza, sobre todo en la periferia de la ciudad producto de fenómenos como la falta de regulación de las condiciones de trabajo, sobre todo en lo referente a los salarios, la industrialización o los procesos migratorios provenientes de zonas rurales, hacían que el municipio y los juzgados locales (estos últimos que tenían la facultad de aplicar sanciones y medidas de apremio ante el incumplimiento), no tuvieran otra alternativa que aceptar el hecho que muchos de los ciudadanos no estaban en condiciones de pagar la contribución, dictando los correspondientes decretos y resoluciones. Sin perjuicio de lo anterior, podemos destacar un aspecto positivo de este problema ya que permitía a las autoridades poder catastrar a los pobres y los lugares donde habitaban.

Un tercer problema que disminuyó los ingresos por concepto de esta contribución, es el inverso al recién planteado; en muchos casos, personas con recursos económicos más que suficientes o derechamente acomodadas, pretendían eludir el pago de la contribución o solicitar rebajas, haciendo valer supuestas situaciones de pobreza o dificultades económicas; engañando o tratando de engañar a la autoridad al respecto. En este caso las certificaciones que efectuaban los recaudadores eran el principal medio con el que contaba el gobierno local para constatar o no, dichas alegaciones, obligando finalmente al pago de la contribución adeudada.

[48] Nota del Autor: Esta situación de rebeldía ocurría principalmente en el sector periférico de la ciudad de Concepción, denominado "Aguas Negras", donde sus habitantes derechamente se negaban a pagar el impuesto precisamente por no tener condiciones de seguridad y de luz suficientes. Este barrio fue considerado por la autoridad como un foco de delincuencia y malos hábitos, no permitiendo, paradójicamente, en muchos casos, la propia población del sector, el ingreso de las policías a sus calles.

Un claro ejemplo de lo anterior lo protagonizó don Pascual Binimellis, en el año 1861, quien incluso llego a asumir el cargo de Director de Obras Municipales de la Municipalidad de Concepción años más tarde; "Pascual Binimellis, un ingeniero, empresario y hombre público que entre sus múltiples negocios poseía un teatro en el centro de la ciudad y mantenía bastantes cuotas impagas que constantemente le eran notificadas por los recaudadores. Frente al cobro de los dineros exigidos, el ingeniero reclamaba que no podía pagarlos debido a que no tenía los montos suficientes para cubrirlos ya que el teatro no dejaba ganancia alguna que le permitiese cancelar las deudas. Sin embargo, los recaudadores ya habían realizado varias visitas al teatro y habían llegado a la conclusión que dicho señor sólo quería eludir el pago, ya que su real situación económica no era la que informaba. Las anotaciones policiales sobre Binimellis dejan en claro que su situación es simplemente de v i v e z a c r i o l l a "[49].

Además de estos problemas, las rentas recaudadas por concepto de esta contribución no iban íntegramente a la mantención de la policía de seguridad, sino que también estaban destinadas a la policía de aseo y a la mantención del propio alumbrado público, por lo que los recursos eran escasos, manteniéndose hacia la década de 1870 y 1880, los mismos problemas de bajos salarios, falta de elementos de uso diario y de materiales, siendo constantes las deserciones y renuncias, situación que se agudizó a durante los años 1879 a 1883 producto de la Guerra del Pacífico, funcionando los cuerpos de seguridad con personal mínimo y siendo siempre constantes, unas veces en mayor cantidad, otras en sumas insignificantes, las ayudas del Gobierno Central.

2. La numeración casas y edificios, su importancia para el cobro de la Contribución de Serenía

En Octubre del año 1870, la Municipalidad de Concepción, como manifestación del desarrollo urbano, para efectos de ayudar al ordenamiento de la ciudad y llevar un mayor control sobre la población, dicta una Ordenanza por la cual se obligó a los ciudadanos a enumerar las puertas de casas y edificios de las principales calles de la ciudad, tal como podemos apreciar en el Decreto N° 426 que aprueba la misma:

"*Concepción, Octubre 25 de 1870*
SE el Presidente de la República, con fecha 19 del presente, ha decretado lo que sigue:
De acuerdo al Consejo de Estado, ha tenido a bien aprobar la siguiente Ordenanza Acordada por la Municipalidad de Concepción, para la numeración de las calles i edificios de la ciudad
Art 1°- Las puertas principales de las casas y edificios de la ciudad de Concepción, tendrán el correspondiente número inscrito, en una plancha cuyo material i forma serán determinados por un acuerdo especial de la Municipalidad.
Art 2°- La Municipalidad fijara la época en que deba principiar a regir la disposición contenida en el artículo anterior

[49] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, ¡*Sin Dinero,* cit. (n. 47), p.88.

Art 3°- Los propietarios de casas i edificios i en defectos de estos, los arrendatarios, estarán obligados a tener en buen estado las planchas en que se hayan puesto los números asignados a sus propiedades o a ponerlas en caso contrario.
Art 4°- El propietario o arrendatario de cualquier casa o edificio, que después de haber sido requerido por la policía, no cumpliere con lo dispuesto por los artículos anteriores, será penado con la multa de un peso, la cual se repetirá después de cada requisición.
Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción, comuníquese y publíquese"[50].

En sus aspectos medulares, esta Ordenanza señala que las puertas de casas y edificios, llevarían un número inscrito en planchas (que eran de madera), extendiéndose esta obligación, no solo a los dueños de los inmuebles sino también a los arrendatarios de los mismos, siendo obligación de estos su mantención, estableciéndose multas de hasta un peso en caso de incumplimiento de la normativa, aplicándose la misma cantidad en caso de reincidencia.

De esta forma, el municipio buscaba maneras para seguir desarrollando y ordenando la ciudad, al facilitar la labor de los servicios públicos y estableciendo por medio de la numeración de las casas, listas electorales, pero además, existía un objetivo económico con la numeración vinculado con la tributación local, precisamente al cobro de las contribuciones y en particular la de Serenía, por cuanto para los recaudadores se hizo más sencillo, llevar un registro e inventarios y por lo tanto un control más adecuado, de las deudas y de las obligaciones de los contribuyentes.

Si bien, inicialmente esta Ordenanza permitió un mayor control en el cobro del impuesto, lamentablemente debido a la mala situación económica de gran parte de la población, no generó un aumento significativo en los ingresos municipales producto de esta contribución.

3. El Reglamento Municipal para la Contribución de Serenos y Alumbrado Público de Concepción, 17 de abril de 1884.

El 17 de Abril de 1884, se dicta el *Reglamento para la Contribución de Serenos y Alumbrado Público*[51], que regula de forma detallada el cobro de esta contribución a los ciudadanos del Departamento de Concepción. Analizaremos los aspectos más importantes de este Reglamento:

En primer término, el ámbito de aplicación de esta contribución, se indica en su artículo 1°; al señalar que esta contribución "*gravará los edificios públicos y particulares, las industrias y demás establecimientos",* los que se mencionaran en el mismo reglamento.

[50] Archivo Histórico de Concepción, Decreto N° 426, que aprueba Ordenanza de numeración de casas y edificios, año 1870, fojas 65, volumen 4.

[51] Archivo Histórico de Concepción, Reglamento para la Contribución de Serenos y Alumbrado Público para el Departamento de Concepción, 17 de Abril de 1884, fojas 296 a 304, volumen 9.

Los artículos siguientes[52], detallan con precisión que inmuebles estaban gravados, a saber; casas y cuartos de habitación, sitios vacíos cuyo valor no bajara de quinientos pesos, bancos, almacenes, tiendas de todo tipo (librerías, pulperías, despachos de licores, cigarrerías, cervecerías, bodegas, boticas entre otras), talleres y establecimientos industriales (joyerías y relojerías, talleres de pintura y fotografía, marmolerías, panaderías, armerías, herrerías, peluquerías), incluyéndose lugares de diversión pública como teatros, cafés y hoteles, además de coliseos de gallos, fondas y chinganas.

Junto con los edificios y oficinas públicas, se incluyó la casa que ocupaba la Intendencia, la Corte de Apelaciones, el Instituto Provincial, escribanías, oficinas telegráficas, conventos, escuelas entre otras.

Para efectos de los valores asignados para el pago, los inmuebles fueron clasificados en 20 categorías, siendo la primera categoría, las casas destinadas a la habitación que pagaban 10 centavos de contribución y siendo la vigésima categoría la más alta; que correspondía a los palacios y grandes industrias las que pagaban 5 pesos, 75 centavos.

En relación al avalúo de las casas y establecimientos afectos a la contribución y la formación de listas de vecinos, el Reglamento en su artículo 8°, establecía que la Municipalidad nombraría una comisión de las personas que considere más idóneas al respecto la que se encargaría de la avaluación. Una vez formadas las listas y hechas las avaluaciones por la comisión, estas eran entregadas a la Junta de Alcaldes para su aprobación y para determinar los espacios públicos y los periódicos de la ciudad donde estas serían publicadas.

Respecto al tiempo en que esta Contribución sería pagada, el artículo 11 señalaba que esta se pagaría por trimestres anticipados y a su vez el artículo 13 señalaba que la Junta de Alcaldes o en su caso la Municipalidad cuando se hallare funcionando, podrá eximir de la contribución a las personas que habiten casas o cuartos de la primera clase, (las más modestas) siempre que acrediten su condición de pobreza, lo cual se podía efectuar realizando la solicitud pertinente al Municipio.

En cuanto a la recaudación, el artículo 14 señalaba que esta sería efectuada por recaudadores, pero previo a asumir el cargo debían otorgar una fianza a satisfacción de la Junta de Alcaldes, siendo lo anterior una manifestación de la profesionalidad e idoneidad que el Municipio quiso buscar en el cargo, ya que se aseguraba que no cualquier ciudadano podía acceder al mismo atendida la garantía que debía otorgarse.

En relación a las obligaciones del recaudador, además de la fianza, el artículo 15 del Reglamento señala que el día Sábado de cada semana, debía entregar lo recolectado a la tesorería municipal y el último Sábado de cada mes, estaba obligado a rendir cuenta de las deudas incobrables y aquellas que no se hubiesen podido hacer efectivas por causas

[52] Archivo Histórico de Concepción, Reglamento para la Contribución de Serenos y Alumbrado Público para el Departamento de Concepción, 17 de Abril de 1884, artículos 2° al 6°, fojas 296-297, Volumen 9.

justificadas, acompañando el informe del tesorero, para que la Junta de Alcaldes, se pronunciara al respecto.

En cuanto a su responsabilidad, esta no solo alcanzaba a la fianza, sino también a los bienes del recaudador según lo que señala el artículo 17, siendo la misma respecto del valor total de las listas de contribución, eximiéndose de tal responsabilidad, sólo en la medida que comprobara la existencia de causas justificadas que hayan imposibilitado la recaudación además de las resoluciones de los jueces que absuelvan a los deudores. Respecto de sus derechos, la tesorería abonaba al recaudador, al final de cada recaudación el 6% que le corresponda en virtud de lo recaudado.

Finalmente, ante el incumplimiento en el pago en los plazos fijados por parte de los contribuyentes, el Reglamento establecía en el artículo 20 y siguientes; un procedimiento de apremio breve, pero severo para el deudor:

- El recaudador debía insistir en el cobro, reconviniendo al deudor para el pago, dos veces, en días distintos.

- De persistir el incumplimiento, el recaudador dejaba constancia de lo anterior y procedía de demandar al deudor ante el Juez competente.

- El juez procedía breve y sumariamente, escuchada la demanda y no habiendo defensas del deudor o razones de justicia que permitieran absolver, ordenaba el embargo de bienes en cantidad suficiente para el pago de la deuda.

- Si al segundo día del embargo, no se efectuaba el pago, los bienes se venderían en remate público, debiendo cubrirse lo adeudado por concepto de la contribución más los costos asociados a la cobranza. De existir saldos sobrantes, estos eran devueltos al deudor, en caso contrario se volvía a embargar hasta completar el pago.

CAPITULO TERCERO
ACTIVIDAD JURIDICA DE LA MUNICIPALIDAD VINCULADA AL TRANSPORTE PUBLICO

I. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CONCEPCIÓN HACIA 1860

El desarrollo del transporte público en la ciudad de Concepción tiene sus orígenes en la segunda mitad del siglo XIX, donde el progreso se comienza a manifestar por medio de la explotación del carbón, la llegada de nuevas industrias de tipo metalúrgica, naviera, triguera, harinera y cerealera, lo que aumentó la actividad comercial y mercantil, además del fenómeno migratorio del campo a la ciudad, factores que provocaron que la población urbana aumentara de forma progresiva, sobre todo hacia los sectores periféricos, expandiéndose la ciudad y por consiguiente sus calles y avenidas, surgiendo barrios populares como Ultra Carrera, Biobío, Aguas Negras, Chillancito y Las Ferias (actual sector de Collao), siendo necesario conectar en el menor tiempo posible los distintos sectores de la ciudad.

En virtud de esta expansión, comienzan a ser más complejos los traslados por las calles y avenidas de Concepción, los que se efectuaban a pie, a caballo, en carreta, carretones, carruajes o carros de madera, además de existir un servicio de coches que partía desde el centro de ciudad, por el que se trasladaba a las personas a los distintos sectores, servicios por los cuales se cobraba un valor, con el problema de ser fijado por los propios cocheros, lo que produjo innumerables reclamos a las autoridades por lo excesivo de los cobros.

Por su parte, para atravesar el rio Biobío y llegar al sector de San Pedro (actual comuna de San Pedro de la Paz), el traslado de los ciudadanos era por el río, el que se efectuaba en lanchas o lanchones, por los que se cobraba un precio o tarifa[53].

Respecto de la estructura de la ciudad, estaba dividida en manzanas y cada manzana a su vez se subdividía en sitios que eran atravesados por calles anchas y rectas las que cortaban en ángulo recto. Para el año 1860, estas se encontraban en regular estado y sólo algunas de ellas (las calles y avenidas principales), estaban pavimentadas con piedras de río; es así como "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"[54].

---

[53] Nota del Autor: El ferrocarril sólo llega a Concepción durante la década de 1870, el que junto con la construcción del puente ferroviario sobre el rio Biobío, en el año 1889, permitió conectar la ciudad de Concepción con las minas de carbón en Lota, el puerto de Coronel y el sector de San Pedro.

[54] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, MIHOVILOVICH GRATZ, Alejandro, FUENTEALBA DOMÍNGUEZ Marlene, *Carretas*, cit. (n. 6), p.37.

Por otra parte, el tráfico vehicular que existía en esos años, no estaba normado, los caballos, coches y carretas recorrían las calles circulando en cualquier dirección, en muchos casos al galope y a gran velocidad, generando problemas de contaminación acústica, por el ruido generado por los cascos de los caballos, inseguridad por atropellos a los peatones, además de accidentes los que se producían por los desniveles del terreno o la poca experiencia y en muchos casos, la ebriedad de los conductores.

En cuanto a la fiscalización del transporte en la ciudad, los guardias de la prefectura de la policía no eran suficientes para abarcar todos los sectores, siendo tarea de inspectores municipales quienes denunciaban las infracciones a la Junta de Alcaldes. Sólo a partir de 1860 con la creación de la Policía Urbana, a estos últimos se les comienza a concebir como garantes del tráfico vehicular.

II. Regulación del transporte público por la Municipalidad

Fueron variadas las medidas que adoptó la Municipalidad de Concepción, durante los años 1860 a 1885, para comenzar a reglamentar el transporte público y sobre todo el creciente tráfico vehicular, utilizando al respecto los instrumentos que las leyes de la época les otorgaban. Es así como dentro de las primeras medidas, estuvo la de intervenir en los servicios de traslados pagados de personas y mercancías en caso de las denuncias por cobros abusivos, donde se podían aplicar penas que iban desde la prohibición de transitar hasta la privación de libertad. Por otra parte "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"[55].

Como una medida concreta y de efectos permanentes, con la dictación de las Ordenanzas del 2 de Enero de 1860 y posteriormente la del 10 de Agosto de 1885, el Municipio encomendó a la recién creada Policía Urbana, la fiscalización y control del desplazamiento de animales, coches, carros y carretas por las calles y avenidas, además de la higiene y limpieza de las mismas, entre otras atribuciones relacionadas.

Posteriormente el 27 de Marzo de 1863, se dicta la Ordenanza de Carruajes de Concepción, con la que se dan los primeros pasos para la regulación de los medios de transporte, en particular; los carruajes de uso público destinado a conducir personas de un punto a otro dentro de los límites urbanos de la ciudad, concediéndole la facultad al municipio de concesionar el servicio de coches para el trasporte de pasajeros[56] y en la cual

[55] Campos Jegó, Gustavo, Mihovilovich Gratz, Alejandro, Fuentealba Domínguez, Marlene, *Carretas*, cit. (n. 6), p.41.

[56] Archivo Histórico de Concepción, solicitud de ampliación de concesión de don Julián Herman, concesionario de la línea de coches de Concepción, Penco, Coronel y otros, año 1881, foja 85, volumen 5.

se establecía un registro de los vehículos y sus propietarios (los cuales debían inscribirse ante la autoridad de policía), el estado en que debían estar los coches y carruajes, los horarios para el tráfico, la manera como debían marchar los caballos, los derechos de los pasajeros ante el servicio de transporte, el procedimiento en caso de reclamos de los pasajeros y las multas por infracciones las que podían llegar incluso a los 25 pesos de la época[57].

En el año 1864, para efectos de tener un mayor control del tránsito y junto con crear una nueva fuente de ingresos para la Municipalidad, se dicta la primera Ordenanza referida al pago de patentes de carruajes y medios de transportes que circulaban por la ciudad, la que a su vez fue complementada por una nueva Ordenanza en el año 1870, referida a la forma que debían tener las patentes de los medios de transporte, lo anterior, para facilitar la identificación de carros, carruajes y coches.

A su vez, respecto del cruce por el rio Biobío, el Municipio toma la decisión de concesionar el servicio de traslado por medio de barcazas y lanchones, pero ante los constantes reclamos de los vecinos por la mala calidad del transporte, comienza a intervenir activamente obligando la mantención de los precios y a la reparación periódica de las balsas.

Durante este período, paralelamente el Gobierno Central, está enfocado en extender hacia el sur del país la línea ferroviaria, que finalmente llega a Concepción en el año 1873, para lo cual el Municipio colaboró activamente en los años previos, adquiriendo sitios para ensanchar las calles y ordenando a los propietarios de sitios colindantes amurallarlas, todo lo anterior para preparar adecuadamente a la ciudad para recibir este nuevo medio de transporte, que permitió conectar de manera más rápida a Concepción con gran parte de las ciudades del país.

Hacia el año 1885, se produce un gran hito en la modernización del transporte público en Concepción al presentarse a la Municipalidad un proyecto para la instalación de ferrocarriles urbanos o d e s a n g r e, los que consistían en vagones de tren, a tracción animal, montados sobre líneas de ferrocarril, que pasaban por las calles, el cual fue aprobado por el municipio otorgándose los permisos para su instalación y celebrando los contratos respectivos para su funcionamiento, siendo los primeros recorridos desde la estación de ferrocarriles desde las que se dividían las líneas por las calles Cochrane, O'Higgins y Freire, teniendo como destino final el sector de Collao y la actual Universidad del Biobío[58].

[57] Nota del Autor: El procedimiento ante reclamos, consistía según los autores, en que el reclamante concurría junto con el cochero al cuartel de policía para interponer su queja y se le daba la razón al pasajero, salvo prueba en contrario. La decisión final respecto de la multa le correspondía al Alcalde.

[58] Nota del Autor: Este medio de transporte funcionó en Concepción hasta los primeros años del siglo XX, siendo reemplazado por los tranvías eléctricos, En 1905 se adjudica una concesión para la empresa W.R. Grace y Cía., que pone el movimiento el primer carro eléctrico el 4 de julio de 1908 con viaje inaugural entre Concepción y Talcahuano.

1. Ordenanza del 28 de Noviembre de 1864 referida al pago de patentes de carruajes

El 28 de Noviembre del año 1864, ante las constantes demandas y solicitudes de la población, debido al explosivo aumento de la locomoción pública que incluía animales, coches, carruajes, el traslado de pasajeros y mercaderías, la Municipalidad de Concepción, dicta la primera Ordenanza referida al pago de patentes de los medios de transporte que circulaban por las calles de la ciudad.

En lo medular dicha Ordenanza disponía lo siguiente:

"Concepción, Diciembre 5 de 1864
S.E. el Presidente de la República, con fecha 28 del presente ha decretado lo que sigue
De acuerdo con el Consejo de Estado, ha tenido a bien aprobar la siguiente
Ordenanza
Que modifica en la forma que a continuación se expresa el artículo 2° de la Ordenanza de Carruajes de Concepción, aprobada por decreto de 27 de Marzo de 1863.
Art.2- "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…" [59]

Las principales características que podemos apreciar de esta Ordenanza son las siguientes:

- Se le da un fin público específico al pago de las patentes, ya que se establece que los dineros recaudados estarán destinados en la mejora y conservación del piso de las calles de Concepción.

[59] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza sobre contribución de carruajes en la ciudad de Concepción. Municipalidad de Concepción, año 1864, fojas 148, volumen 11. Nota del autor: Para hacernos una idea de los valores cobrados, debemos mencionar que desde el año 1851 en nuestro país, se adoptó un sistema monetario decimal, donde un peso equivalía a cien centavos. Con diez centavos se podía cruzar el rio Biobío en lancha, comprar medio kilo de carne, vegetales o frutas, aunque debemos recordar que las unidades de peso y medida eran variables. Por ejemplo en el caso de la harina esta era comercializada en Toneles, Quintales, Arroba (36 libras), Kilogramos, Libras y Onzas.

- Se establecen seis clases de patentes con valores diferenciados de acuerdo al tipo de vehículo que circulará por las calles, (carros, carretas, carruajes, coches, de dos o cuatro asientos, tirados por caballos, bueyes, con dos o cuatro ruedas).

- La Ordenanza distingue entre el "*servicio público de la ciudad*" y el "*servicio diario de la población",* es decir, diferencia claramente el transporte público propiamente tal por el cual se paga un precio por trasladarse de un lugar a otro[60], de los vehículos de propiedad de los particulares.

- Se incluye dentro de la quinta clase para el pago de patentes, a los vehículos (carros o carretones) destinados al trasporte de mercaderías para el abasto o consumo de la población.

- A través del pago de patentes, permitió llevar al Municipio un registro de los medios de transporte existentes en la ciudad.

2. Modificación de la Ordenanza de Carruajes, del 27 de Octubre del año 1870

Hacia el año 1870, para efectos de llevar un control más adecuado en el cobro de las patentes a los distintos vehículos que circulaban por la ciudad, se hizo necesario individualizar cada uno de ellos, para lo cual el Municipio dicta una Ordenanza que establece la obligatoriedad de llevar en el costado izquierdo o en las puertas de los carruajes, planchas de metal con una respectiva numeración, a las que se les dio el nombre de patentes.

"Concepción, Octubre 27 de 1870
S.E. el Presidente de la República, con fecha 20 del presente ha decretado lo que sigue
De acuerdo con el Consejo de Estado, ha tenido a bien aprobar la siguiente
Ordenanza
Que modifica en la forma que a continuación se expresa el artículo 6° de la Ordenanza de Carruajes de Concepción, aprobada por decreto de 27 de Marzo de 1863.
Art 6°- La patente consistirá en una plancha de metal, cuya forma será determinada por la Municipalidad.
Las patentes de primera i segunda clase, se colocarán debajo de la puerta en el costado izquierdo de los carruajes que deban llevarlas i las de tercera, cuarta i quinta clase se colocaran en el lugar izquierdo delante de la puerta.
Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción, comuníquese i publíquese"[61].

[60] Nota del Autor: En Concepción, la firma Herman Hnos., fue la primera en construir exclusivamente carros para el servicio de traslados de pasajeros y talleres de reparación de los mismos. Dichos carros eran diseñados para ser tirados por caballos. Esta firma además tuvo la concesión, otorgada por el Municipio desde el año 1864 para el trasporte de pasajeros y mercaderías por coches.

[61] Archivo Histórico de Concepción, modificación artículo 6° de la Ordenanza de Carruajes, año 1870, foja 67, volumen 4.

De esta forma fue más sencillo para la autoridad policial la identificación de los vehículos y sus propietarios ante las infracciones que eventualmente se pudieran cometer en las calles y avenidas de la ciudad.

3. La regulación de las tarifas para cruzar el rio Biobío

El rio Biobío, se transformó en una vía de comunicaciones y comercio entre las localidades ribereñas y la ciudad de Concepción.

Como aún no se construía el puente sobre el rio Biobío, para el cruce del cauce de personas, mercaderías y animales, el cual se efectuaba por medio de lanchones, era necesario pagar los costos relativos al flete, cuyos valores eran consensuales y con escasa regulación. Es así como en el año 1861, el municipio encargo a una comisión formada entre otros por don Luis Bascuñán Guerrero, recaudador de contribuciones, una propuesta para regulación de las tarifas para el cruce del rio Biobío- Andalién, (Anexo n° 5):

"Concepción, Agosto 2 de 1861
En cumplimiento de la comisión que nos confirió la Ilustre Municipalidad en sesión ordinaria del 6 de Mayo, sometemos a la consideración del Ilustre cuerpo, las tarifas de los nuevos derechos que deben cobrarse en el pasaje i pontazgo de los ríos Biobío i Andalién.
Luis Bascuñán Guerrero" [62]

De esta regulación destaca el hecho que se fija un valor diferenciado dependiendo si el cruce lo efectúan personas, ganado (por cada cabeza), caballos, carros, carretas, con o sin carga o mercadería, estableciéndose límites en cuanto a la cantidad a transportar y cobrándose valores adicionales por el exceso.

La lista de tarifas serían colocadas en un lugar visible en las lanchas. Además se establecen horarios para el cruce: desde las nueve de la mañana hasta las nueve de la noche.

Ahora bien, ante la falta de recursos y de funcionarios para que el municipio pudiera afrontar esta tarea, años más tarde, este servicio de traslado por el rio Biobío se concesiona, quedando en manos de privados, siendo la casa Herman y Hnos., la encargada del mismo, teniendo por objeto la operación de este servicio (el que podemos catalogar como un servicio público) de manera regular y continua, a su propio riesgo, cobrando un precio o tarifa por el mismo. Por su parte el Municipio mantiene un control y vigilancia, por medio de inspectores municipales, respecto de la seguridad, calidad del servicio y del cobro de las tarifas.

Hacia el año 1883, la regulación de las tarifas era la siguiente:

[62] Archivo Histórico de Concepción, informe de don Luis Bascuñán, donde somete a la aprobación del Municipio, los derechos a cobrar para el pasaje de los ríos Biobío y Andalién, Fojas 52 a 55, volumen 1.

"*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, $1.00Animales 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…"[63]

De la regulación de las tarifas, puede apreciarse como las mismas sólo regían durante el día; "*Desde la salida del sol hasta ponerse*" generándose conflictos entre los pasajeros y la concesionaria, por no existir una regulación precisa de los precios fuera de este horario, efectuando los barqueros cobros abusivos para el cruce nocturno.

Es así, como los reclamos de los usuarios se hicieron frecuentes en la Municipalidad, no sólo por lo anteriormente señalado sino que también por la mala calidad en el servicio, por lo que el concesionario se comprometió a mantener los precios de los traslados y reparar continuamente los desperfectos de las embarcaciones. A su vez el Municipio prestó su apoyo para conseguir a un menor valor los materiales destinados para las reparaciones y a otorgar ciertas franquicias tributarias al señor Herman.

4. Acuerdo del año 1870 de adquisición de sitios para ensanchar calles

Hacia fines del año 1870, la llegada del ferrocarril a la ciudad de Concepción es próxima, lo que es un signo de progreso y desarrollo, ante lo cual la Municipalidad, toma las medidas pertinentes para facilitar los trabajos respectivos y adecuar a la ciudad a este nuevo medio de transporte que permitirá mejorar su conectividad con el resto del país.

El 23 de Diciembre de 1870, el Municipio adopta un Acuerdo tendiente a contratar un empréstito, para adquirir los sitios que están al norte de la estación de ferrocarril[64] para ensanchar la calle que da al frente de dicha estación:

---

[63] Archivo Histórico de Concepción, tarifas del pasaje del rio Biobío, año 1883, foja 35, volumen 12.

[64] Nota del Autor: La estación central de Concepción, fue inaugurada en el año 1873 donde se completó la línea férrea de Chillán a Concepción y a Talcahuano, quedando establecida la conexión con el ferrocarril central. Estaba ubicada en lo que es hoy, el edificio del Gobierno Regional de Concepción.

"Concepción, Febrero 8 de 1871
S.E. el Presidente de la República, con fecha 1° del presente, ha decretado lo que sigue:
Con lo expuesto en la nota que precede, se ha decretado el siguiente
Acuerdo
Celebrado por la Municipalidad de Concepción con fecha 23 de Diciembre último:
1°. Procédase a levantar un empréstito de cuatro mil pesos a un interés que no exceda el nueve por ciento anual.
2°. Se fija en un veinte por ciento el fondo de amortización.
3°. La suma a que asciende el empréstito se invertirá en adquirir los sitios que están al norte de la estación del ferrocarril con el objeto de ensanchar la calle que da al frente de dicha estación.
Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepción i comuníquese"[65].

Del análisis de este acuerdo municipal, podemos apreciar cómo se da estricto cumplimiento a las disposiciones de la Ley de Municipalidades del año 1854:

Es así como dentro de las atribuciones que esta ley establece, el artículo 28 N°10 dispone: "*Como encargadas de la administración superior de bienes i entradas, le corresponde a las municipalidades: N°10: Determinar las condiciones bajo las cuales haya de levantarse empréstitos, cuando estos fueren imperiosamente exigidos por la conveniencia de la localidad"*. En este caso el acuerdo hace mención expresa a las condiciones por las cuales se asumirá el empréstito: La adquisición de sitios al norte de la estación, con el objeto de ensanchar la calle que da al frente de dicha estación[66].

Y a su vez, el artículo 79 dispone: *"Cuando la ejecución de obras de conocida utilidad decidan a la Municipalidad a levantar empréstito, deberá al tiempo de acordarlo fijar sus condiciones, determinar el fondo destinado a la amortización i obtener autorización del Presidente de la República"*. Podemos apreciar del acuerdo como se cumplen las tres condiciones exigidas por la norma: a) Fijar condiciones del empréstito: Se solicitan cuatro mil pesos, con interés que no excede del nueve por ciento anual, b) Amortización: Se fija el veinte por ciento como fondo de amortización, c) Autorización: El Presidente de la Republica lo aprueba mediante Decreto el 1 de Febrero de 1871.

Finalmente no podemos dejar de mencionar que la decisión de compra de los sitios, se adoptó por los dos tercios de los municipales en ejercicio, en virtud de lo señalado en el artículo 68 de la Ley de Municipalidades del año 1854: "*La adquisición de propiedades para abrir calles, plazas u otras obras análogas, o dar ensanche o comodidad a las que existan o para situar un establecimiento municipal destinado a un uso público especial, se llevará a efecto acordando la compra los dos tercios de los municipales en ejercicio. Pero*

[65] Archivo Histórico de Concepción, Acuerdo para contratar empréstito para adquirir sitios para ensanchar calle al frente de la estación del ferrocarril, Decreto N° 47, 8 de Febrero de 1871, foja 83, volumen 4.

[66] Nota del Autor: Las calles de Concepción a las que hace alusión el acuerdo municipal, son las actuales Avenida Arturo Prat con calle Barros Arana.

si la adquisición no tuviere ninguno de estos objetos, será necesario para la compra que el Presidente de la República apruebe el acuerdo".

5. Ordenanza para amurallar las calles por la línea férrea del año 1872

La planificación y el ordenamiento territorial durante esta época, fue uno de los objetivos de la Municipalidad para el desarrollo de la ciudad.

Concepción debía adecuarse al paso del ferrocarril y para mantener la seguridad de viviendas y calles por las que atravesaría la línea férrea, el Municipio acuerda la dictación de una Ordenanza, donde se obliga a los propietarios de sitios colindantes a cerrar sus sitios o propiedades.

La Ordenanza de fecha 29 de Agosto del año 1872, dispone lo siguiente:

"Concepción, Septiembre 6 de 1872
S.E. el Presidente de la República, con fecha 29 de Agosto último, ha decretado lo que sigue;
De acuerdo con el Consejo de Estado ha tenido a bien aprobar la siguiente
Ordenanza
Acordada por la Municipalidad de Concepción para cerrar de muralla el área de la población comprendida entre las calles de Cochrane i la Zanja, Talcahuano i la Avenida del ferrocarril:
Art 1°.Los dueños de sitios que se encuentren dentro del área de la población, comprendida entre las calles de Cocharne, i la Zanja, Talcahuano i la Avenida del ferrocarril, deberán cerrarlos en el término de dos años, con una pared de ladrillos de dos metros cincuenta centímetros de altura.
Art 2°. Los dueños de sitios que después de terminado el plazo fijado en el artículo precedente no hubieren cumplido con lo dispuesto en él, serán castigados con una multa de veinticinco pesos, sin perjuicio de pagar el precio de la obra que la Intendencia mandará a ejecutar a su obra.
Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior i Intendencia de Concepción i comuníquese"[67].

Podemos apreciar, como se establece la obligación a los dueños de los sitios indicados de manera determinada en la Ordenanza, (área de la población comprendida entre las calles Cochrane, la Zanja, Talcahuano y la Avenida del Ferrocarril), de cerrar los mismos, a su costo, señalando además el material a utilizar y la altura de la pared.

Por su parte se fija un plazo máximo de dos años, para que los propietarios cumplan con esta obligación, sabiendo estos últimos de antemano, que la multa de veinticinco pesos era el elemento coercitivo que el municipio podía imponer ante su contravención, además de tener que pagar el costo de la obra, la que sería ejecutada por la Intendencia.

[67] Archivo Histórico de Concepción, Ordenanza para amurallar, Decreto N° 447, 29 de Agosto de 1872, foja 155, volumen 4.

Finalmente, aunque la Ordenanza no lo indica de manera expresa, resulta claro que la mantención de las paredes de ladrillo, eran de cuenta de los propietarios de los sitios, al ser estos mismos quienes debían pagar por su construcción.

III. La Municipalidad y el ferrocarril de "Sangre". Permisos y contratos administrativos

Impulsado por la Municipalidad, como un signo del progreso, el ferrocarril urbano, se estrena como transporte público a mediados de la década de 1880,[68] hecho que marcaría un antes y un después para Concepción, ya que la instalación y ampliación de vías, modificó el trazado urbano, afectando por consiguiente la manera en que los penquistas se desplazarían por la ciudad, al tener un trasporte que permitía atravesar la misma, de forma más rápida y expedita.

Al referirnos a este medio de transporte, podemos señalar que operaba por medio de un sistema de tracción animal conocido bajo el nombre de carro o ferrocarril de sangre, que consistía en un vagón de tren, tirado por caballos sobre rieles ferroviarios que pasaban por las calles de la ciudad, las que durante esta época estaban hechas de adoquines.

Encontramos en los registros del Archivo Histórico de Concepción, una primera solicitud de permiso para la construcción de un ferrocarril de sangre y de privilegio exclusivo para su operación, en el año 1884, por parte de los señores Enrique García y don Gustavo Adolfo Plaza, donde proponían las condiciones para su establecimiento, el área de la población donde se construiría, plazos para construcción y operación, tarifas, entre otras consideraciones. Ante esta propuesta, el Municipio con fecha 9 de Mayo de 1884 ordena la formación de una comisión para su estudio y evaluación, formada por dos Municipales, el Procurador Municipal y el Director de Obras Públicas, la que entrega un resultado favorable para su establecimiento con ciertas modificaciones a la propuesta inicial, siendo aceptada por el Municipio y comunicada al Gobierno para su aprobación final[69].

La propuesta y las consideraciones de la comisión se plasman en un contrato de concesión de servicio público, celebrado entre la Municipalidad de Concepción y los señores García y Plaza, aprobado por el Presidente de la República con fecha 4 de

[68] Nota del Autor: En Santiago este medio de transporte se inaugura a mediados de la década de 1850 y en Valparaíso en el año 1861. Se puede apreciar el retraso en que estos adelantos y nuevas tecnologías llegan a la ciudad de Concepción.

[69] Archivo Histórico de Concepción, solicitud de permiso y privilegio para construcción de ferrocarril de sangre de los señores Enrique García y Gustavo Plaza. Decisión de la Municipalidad para la formación de una comisión para su estudio. Consideraciones de la comisión formada. Año 1884, fojas 314 a 320v, volumen 7.

Noviembre de 1884[70], el cual analizaremos en sus aspectos más relevantes, lo que nos permitirá apreciar los derechos y obligaciones provenientes de las relaciones contractuales de la época entre la concesionaria y la Municipalidad:

a) Lugar de la concesión: La Municipalidad concede el permiso para la construcción del ferrocarril de sangre en toda el área de Concepción, el cual inicialmente se establecerá en calle del Comercio (actual calle Barros Arana) desde la calle Arturo Prat, hasta la calle del Hospital y en la calle de Maipú, desde calle Arturo Prat hasta el Matadero.

b) Plazo para el inicio de los trabajos: Debían iniciarse en el término de diez meses. El contrato, establece cuando se deben entender principiados; cuando se acredite la inversión de seis mil pesos en materiales para la obra o en trabajos en las calles o bien el depósito de seis mil pesos, como una especie de garantía de ejecución de la obra.

c) Plazo máximo para entrega de los trabajos: Los empresarios tienen un plazo de treinta meses contados desde la concesión para la entrega del ferrocarril al servicio público.

d) Duración de la concesión: Era de treinta años, contados desde la entrega del ferrocarril al servicio de la ciudad. El contrato además establece que vencido el plazo de concesión el municipio, si lo estima conveniente podrá comprar por su valor material o intrínseco las vías y los carros, previa justa tasación de peritos. Si la Municipalidad no consideraba comprarlo la empresa continuará la explotación del ferrocarril, hasta una nueva decisión del municipio.

e) Derechos de la empresa concesionaria:
- Cobrar un precio o tarifa, por el uso del servicio, el cual se fijó en la suma de cinco centavos para la primera clase, dos y medio centavos en segunda clase y si el servicio se prestaba después de las diez de las noche podrá elevarse al doble. Se estableció que los soldados de tropa en actos de servicio no pagaban.

- Se establece una cláusula que señalaba que en caso que los Tribunales de Justicia, declaren que otras empresas también tienen el derecho de usar las vías públicas para construir ferrocarriles de sangre, la Municipalidad no tendrá responsabilidad alguna, pero la empresa podrá sustituirse en los derechos del Cabildo, litigando en su lugar.

f) Deberes de la empresa concesionaria:
- Se concede a los empresarios un plazo de seis años para extender la vía férrea a las demás calles que estimen convenientes. Transcurrido ese plazo la Municipalidad podrá conceder a quien lo solicite, la concesión para instalar un ferrocarril de sangre en aquellas calles donde no exista.

[70] Archivo Histórico de Concepción, contrato para construcción del ferrocarril de sangre entre la Municipalidad de Concepción y los señores Enrique García y Gustavo Plaza, decreto N° 638, año 1884, fojas 358 a 360, volumen 10.

- Tendrá de su cargo el adoquinado o empedrado de las calles que recorra el ferrocarril, con exclusión de las aceras. En caso de extender cañerías para el agua potable en las calles donde exista el ferrocarril, el trabajo de remoción de rieles y reconstrucción de calles también serán de cargo de la empresa.

- La nivelación de las calles por donde pase el ferrocarril urbano.

- Pago anual de patentes al municipio de veinte pesos por cada uno de los carros destinados al ferrocarril urbano.

g) Derechos del Municipio:
- Cobro del pago anual de patentes por carro.

- El derecho de comprar a la concesionaria, si lo estimaba conveniente, las vías y los carros, una vez trascurrido el plazo de duración de la concesión.

h) Deberes del Municipio:
- Gestionar con el Gobierno Central, la liberación de derechos para la internación de rieles, carros y materiales, necesarios para la empresa fijándose en un máximo de cincuenta mil pesos de la época.

- Indicar y establecer los desvíos de la calles mientras el ferrocarril se encuentra en la etapa de construcción.

De la revisión de la propuesta de los empresarios, las indicaciones de la comisión municipal y del contrato celebrado, se puede apreciar que no se establecen causales específicas de término de la concesión, sanciones por el no cumplimiento oportuno en el servicio, tampoco el número de carros mínimos para su operación, de solución de conflictos entre las partes, ni los mecanismos de control o vigilancia por parte del Municipio o si este tendría alguna participación de las utilidades de la concesión.

Una segunda solicitud y que es señalada por autores locales como el primer proyecto de ferrocarril urbano efectivamente ejecutado, es el de la empresa británica Chilean Street Railroads, entre los años 1885 y 1886. Es así como se indica que "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"[71].

[71] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, MIHOVILOVICH GRATZ, Alejandro, FUENTEALBA DOMÍNGUEZ, Marlene, *Carretas*, cit. (n. 6), p.49.

Finalmente el 14 de Agosto del año 1886, se firma el contrato de concesión entre la firma británica y la Municipalidad de Concepción[72], para establecer líneas de ferrocarriles, conducción de pasajeros y de carga. Analizaremos siguiendo el mismo esquema anteriormente expuesto, sus aspectos más relevantes:

a) Lugar de la concesión: Se concede el permiso para instalar los ferrocarriles en cualquier calle de la ciudad de Concepción, instalándose tres líneas que recorrerán las calles de O'Higgins, Cochrane y Freire hasta la Escuela de Agricultura (actual Universidad del Biobío).

b) Plazo para el inicio de los trabajos: Un año contado desde la aprobación del contrato por el Supremo Gobierno.

c) Plazo máximo para entrega de los trabajos: Se debían entregar las tres líneas en un plazo de dos años, después del año que se concedió para iniciar los trabajos.

d) Duración de la concesión: Veinticinco años, contados desde que las líneas se entreguen al servicio público.

e) Derechos de la empresa concesionaria:
- Efectuar los desvíos y tornamesas en las calles que estimen convenientes.

- Se exime a la empresa de todo pago municipal durante el término de dos años, desde que cada línea se entregue al servicio público.

- Se exime del pago de derechos por el cruce sobre el puente Andalién durante la vigencia del contrato.

- El derecho a que, si a la empresa le conviene, luego de los veinticinco años de duración de la concesión, a continuar la misma por treinta años más, siendo obligatorio para la Municipalidad.

f) Deberes de la empresa concesionaria:
- Rendir una fianza a favor de la Municipalidad de tres mil pesos para garantizar la colocación de las tres líneas en el plazo estipulado.

- Adoquinamiento de las calles por donde atravesarían las líneas del ferrocarril.

[72] Archivo Histórico de Concepción, Contrato entre la Municipalidad de Concepción y don Francisco Casanueva y Andrés Hallydie, para construcción de ferrocarril urbano, Municipalidad de Concepción, 14 de Agosto de 1886, fojas 42 a 45, volumen 11.

- Instalar dentro del término de cuatro años desde la ratificación del contrato[73], una segunda línea que recorrerá la calle San Martín y dentro del plazo de seis años una segunda línea que llegue hasta Penco.

- Luego de los años de exención, el pago por concepto de patentes de veinte pesos por año, por cada carro de primera clase, diez pesos por los de segunda clase y cinco pesos por los de equipaje o carga.

- Colocar el número de carros suficientes para el funcionamiento adecuado de cada línea.

- Entregar al municipio el diez por ciento de las utilidades, en caso de que la empresa extienda la concesión por treinta años más.

g) Derechos del Municipio:
- El cobro del pago de patentes por carro.

- Pasaje gratuito para los empleados de la guardia municipal en servicio.

- El derecho dos veces al año a exigir en una de las vías establecidas un convoy de hasta veinte carros para la celebración de una fiesta patria.

- El derecho al cinco por ciento de la utilidades de la empresa después de deducido un doce por ciento por el capital invertido, luego de los dos años de exención para el pago de derechos.

h) Deberes del Municipio:
- Otorgar los permisos a la empresa para remover los adoquines de las calles para colocar las líneas por la cuales se desplazara el ferrocarril.

i) Solución de conflictos: Toda cuestión que se suscite entre la empresa y la Municipalidad, será sometido a la resolución de árbitros nombrados por la partes. En caso de discordia serán nombrados por un tercero y si no se avienen en el nombramiento será nombrado por el Juzgado de Comercio.

Como podemos apreciar en este segundo contrato, la empresa concesionaria tiene más obligaciones colaborando con el progreso de Concepción y con las necesidades de sus ciudadanos (por ejemplo aportando carros de forma gratuita para las fiestas patrias), a su vez la Municipalidad, luego de los dos primeros años desde la instalación del servicio,

[73] Nota del Autor: el contrato estableció un artículo transitorio donde la Municipalidad concedía un plazo de cuatro meses para que se obtenga la ratificación del contrato por la compañía inglesa Chilean Street Railroads. La compañía al ratificar el contrato estableció modificaciones vinculadas a que el Municipio pudiera comprar los ferrocarriles y las vías una vez transcurridos tres años desde que el sistema estuviese en total funcionamiento y que al transcurrir treinta años el municipio podía cancelar o prorrogar el servicio previa cancelación de intereses y precios correspondientes.

participa de las utilidades y se establece un claro mecanismo de resolución de conflictos por medio del arbitraje, sometiéndose en lo no regulado a las leyes vigentes en nuestro país.

Este servicio de transporte público fue inaugurado en el mes de Diciembre del año 1886 y funcionada en coches de dos pisos, empezando los recorridos a las cinco de la mañana en invierno y a las seis en verano, hasta las diez de la noche, siendo vital para el desarrollo de la ciudad de Concepción, ampliándose con el transcurso de los años a diversos sectores de la ciudad.

Fue misión de la Policía Urbana vigilar el buen estado de los carruajes y la correcta conducta de los cocheros. Finalmente su reemplazo se produce con la llegada de los tranvías eléctricos a partir del año 1908.

CAPITULO CUARTO
ACTIVIDAD JURIDICA DE LA MUNICIPALIDAD VINCULADA A MATERIAS SANITARIAS Y DE ELECTRICIDAD

I. LOS PROBLEMAS SANITARIOS Y DE AGUA POTABLE DEL CONCEPCIÓN DE LA ÉPOCA

Hasta la primera mitad del siglo XIX, no existía a nivel nacional, una política sanitaria clara ni tampoco una responsabilidad del Estado en materia de salubridad pública, además de carecer de medidas de prevención de la salud e higiene de la población y en caso de existir emergencias sanitarias como epidemias u otros eventos que representaban un peligro para salubridad de la población, era común acudir a remedios caseros[74] o en su defecto a los médicos de la ciudad, los que no tenían procedimientos claramente establecidos ante emergencias sanitarias.

La ciudad de Concepción, no fue la excepción a lo anteriormente expuesto, por lo que un primer problema sanitario deriva precisamente de la falta de reglamentación en esta materia, por ejemplo no existían inspecciones sanitarias en las habitaciones, viviendas y lugares de expendio de comida, no estaba regulado el cegamiento de pozos, la limpieza de caballerizas, herrerías, fabricas u otros lugares, los desperdicios se botaban en las calles, los que finalmente por efecto del viento y de la lluvia circulaban libremente por la ciudad y tampoco existía una enseñanza del aseo personal e higiene hacia la población, sobre todo de los sectores populares ubicados en la periferia.

La deficitaria organización urbana de la época, trajo consigo un segundo problema relativo a las acequias de la ciudad; las que son canalizaciones construidas junto a las calles que movilizaban el agua potable por Concepción[75]. Debido al aumento de talleres, industrias y maestranzas, al igual que los edificios públicos y privados, estos comenzaron a necesitar una mayor cantidad de agua, lo que con el transcurso de los años, terminaron provocando el estancamiento de las acequias, es así como "Dada la costumbre de desviar el curso de las acequias para sus propios usos; el uso intensivo de las acequias, hizo que disminuyesen los volúmenes de agua de los caudales. Estos factores, sumados a la expansión demográfica, al aumento del comercio minorista y de las viviendas, hicieron que irremediablemente se elevaran las cantidades de basura en Concepción. A su vez, muchas

[74] Nota del Autor: Era común durante esta época por parte de la población sobre todo de la periferia de la ciudad, el uso de hierbas, ungüentos, excrementos en brebajes, la realización de sangramientos, entre otros remedios considerados caseros para enfrentar las enfermedades.

[75] "En Concepción, las acequias atravesaban la ciudad desde el cerro Caracol hasta el pajonal de Chepe. Otra corría desde Las Tres Pascualas hasta el río Biobío, esta tenía un desagüe para el Matadero, conectada al río Andalién, la cual existe hasta el día de hoy. Todas las calles centrales tenían acequias conectadas a estos cuerpos de agua y eran también elementos diferenciadores de las estructuras sociales, ya que unas eran de uso común y otras de carácter privado". CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *La Búsqueda de la Salubridad en Concepción y su incorporación a un Control Social Sanitario (1860-1900),* Concepción, *Revista Historia*, 24, 1 (2017), p.8).

personas arrojaban a las acequias los desperdicios que producían. Por ende, al haber una menor cantidad de agua en ellas, no se generaba la fuerza suficiente para arrastrar los desperdicios y las basuras y por ello se producían las congestiones que provocaban los estancamientos, junto con la descomposición de la basura y los malos olores que impregnaban la ciudad"[76].

Directamente vinculado a lo anterior un tercer problema de salubridad, era precisamente la falta de agua potable, dado que sin agua es imposible que exista aseo e higiene y sin esto último, irremediablemente surgirán focos infecciosos, que es precisamente lo que ocurrió en la ciudad.

El agua potable, durante este periodo, al igual que otros servicios como el alumbrado y la seguridad, fueron privilegios a los que pocos podían acceder, estando implementada sólo en las áreas del centro de la ciudad, pudiendo apreciarse un retraso material en los mecanismos destinados a su obtención. El agua durante esta época, aún se recogía directamente del rio Biobío, sin mediar filtros para su limpieza y purificación, también se podía obtener comprando la misma a personas llamadas "aguadores" que circulaban vendiéndola por las calles de la ciudad o bien, se utilizaba agua de pozo para el consumo y demás menesteres diarios, con el principal inconveniente que la misma se encontraba con materias fecales, las que se descomponían rápidamente por la humedad del suelo, factor que permitía que los desechos se filtraran en el subsuelo y se combinaran con el agua de los pozos de las casas, contaminándose con varios tipos de gérmenes y produciendo focos de infecciones, lo que sumado a la falta de desagües, derivaron en una serie de enfermedades como la viruela, el tifus, cólera, tos convulsiva, bronquitis entre otras, que afectaron directamente y de forma habitual a la población de Concepción. De lo anterior, el agua y las vías de acceso a la misma, se transformaron en uno de los principales requerimientos de gran parte de la población.

Como punto de partida para la solución de estos problemas, a contar desde la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad de Concepción, junto con sus primeros pasos hacia el desarrollo urbano y tecnológico, comienza un proceso por parte de las autoridades locales de conducción moral y control social de la población, lo que incluyó una preocupación por los problemas sanitarios y de higiene existentes en la época, principalmente en los sectores más pobres, cobrando gran importancia las medidas preventivas, con la creación de comisiones que recorrían las calles de la ciudad visitando cuartos y conventillos, prescribiendo medidas sanitarias y tendientes a evitar, en la medida de lo posible la propagación de enfermedades.

A su vez, comienza una reglamentación en materia sanitaria, es así como "Los pobladores de las viviendas populares, y más concretamente sus dueños, debieron cumplir con diversas disposiciones que habían sido definidas con anterioridad en una ordenanza de policía de 1855, cuando se especificaba, entre numerosos aspectos, que estaba prohibido bañarse o lavar ropa en las acequias que surten agua potable a la población o en los canales

[76] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *La Búsqueda,* cit. (n. 75), p.8.

de que éstas se proveen, como también arrojar a ellas basuras, aguas sucias, borras, lavazas o cualquier otra inmundicia, bajo la multas de un peso o dos días de prisión (art. 33)"[77].

Con la Ordenanza del año 1860, se crea la Policía Urbana, que tuvo una sección especial dedicada exclusivamente al aseo de las calles, limpieza de acequias, ornato y salubridad de la ciudad, denominada precisamente Policía de Aseo, la cual tenía funciones preventivas y de fiscalización, como por ejemplo el retiro de la basura de las calles, vigilancia de las acequias y de la contaminación provocada por fábricas y talleres de la ciudad, entre otras atribuciones.

Ahora bien, cuando se presentaron los primeros problemas sanitarios en Concepción, las autoridades consideraron, que los mismos podían solucionarse por medio de proyectos de urbanización, los que lentamente comenzaron en las calles principales de la ciudad, logrando mejorar al menos en este sector, sus condiciones higiénicas y de aseo.

Entre las décadas de 1870 y 1880, ante la falta de recursos y personal, el Municipio, luego de intentos fallidos en años anteriores, toma la decisión de externalizar a privados el servicio de aseo de la ciudad, sin perjuicio de mantener a la Policía de Aseo, en sus atribuciones fiscalizadoras y sancionadoras. Por otra parte se regula mediante una Ordenanza el mercado de abastos y se contrata con particulares la conducción de las carnes desde y hacia el matadero de la ciudad. A su vez, se establecen puntos específicos para el depósito de la basura como el "Pajonal de Chepe, ya que en aquel lugar, el cerro impediría que se mezclara la putrefacción de los desperdicios con el aire de la ciudad"[78], comenzando a ejecutarse los primeros proyectos de adoquinado, pavimentación de las calles[79] y de canalización del agua potable, no solo en el centro de la ciudad si no también extendiéndolos, en la medida de lo posible hacía los sector periféricos, los que permitieron lentamente mejorar las condiciones de salubridad en la ciudad[80].

---

[77] LEÓN LEON, Marco, *Estudios*, cit. (n. 7), p. 94.

[78] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *La Búsqueda,* cit. (n. 75), p. 9.

[79] "La pavimentación y el adoquinado se logró implementar sólo en las calles céntricas, mientras que el resto de las calles se incorporó al pavimento a principios del siglo XX, con los trabajos que realizó la Empresa de Tranvías Eléctricos, al construir una estación en la calle Rozas y otra en el sitio de La Pampa, ya que debió adoquinar las calles restantes para poder extender sobre ellas los postes eléctricos que se colocaron desde la calle Prat, hacia Ainavillo, adoquinando así, el resto de las calles transversales". CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *La Búsqueda,* cit. (n. 75), pp. 30-31.

[80] Nota del autor: En los últimos años del siglo XIX, las autoridades de Concepción comienzan a aplicar en materia sanitaria, las disposiciones dictadas en la ley de vacuna obligatoria y la Ordenanza General de Salubridad, dictadas por el Gobierno en el año 1887, las cuales son dictadas entre otras razones por la epidemia de cólera que afecto al país en el año 1886.

1. Rol de la Policía de Aseo y sus problemas. Acuerdo de la Municipalidad que selecciona propuesta de aseo en el año 1872.

Como ya hemos mencionado en el año 1860, se crea la Policía Urbana, la que se divide en dos secciones; De Orden y Aseo y Ornato.

La Policía de Aseo, tenía como principales funciones, velar por el cumplimiento y fiscalización de la normativa relacionada a los aspectos esenciales de la limpieza de la ciudad, (como por ejemplo no botar en las calles desperdicios, lavar ropa o bañar animales) además del retiro de la basura, aseo y ornato de calles y avenidas, la inspección del mercado, mataderos, abastos, revisión de acequias entre otras, aplicando multas en caso de incumplimiento. Desarrollaba su labor de forma permanente sobre todo ante emergencias sanitarias, las que comenzaron a ser cada vez más frecuentes con el aumento de la población y el crecimiento de la ciudad.

Un problema recurrente fue que los recursos y personal con los que contaba la Policía de Aseo eran insuficientes para cubrir las necesidades de la población, lo anterior ya lo advertía don Víctor Lamas, ciudadano destacado y político local, (quien posteriormente fue Intendente de la provincia de Concepción) en una carta enviada a la Intendencia en el año 1864 que señalaba lo siguiente respecto de la Policía de Aseo: "Concepción, debido a su crecimiento como ciudad, comenzaba a evidenciar problemas sanitarios, y que la solución sería aumentar los fondos de la Policía de Aseo, sus carretones, personal y materiales de trabajo. En el caso de no obtener dichos recursos, aconsejo ofrecer la recolección de basura a las empresas particulares que se interesaran en recoger la basura de la ciudad y llevarla hacia los basurales de Chepe"[81].

Es así, como con el transcurso de los años, las autoridades locales, plantearon como solución al problema de la basura y la limpieza, el recurrir a privados, externalizando el servicio, contado con una empresa que pudiese ocuparse de esta tarea.

Ahora bien, "Pese a las buenas intenciones, al momento de cumplirse los plazos, no se presentaron propuestas, ni de empresas ni de personas naturales, lo que dio cuenta del poco interés por hacer del aseo una actividad económica o bien del poco beneficio que se obtendría de ello. De manera que la recolección de basura siguió realizándose dos veces por semana en los carretones de la Policía de Aseo, ante el aumento progresivo de los desperdicios, lo que en 1865 llegó a convertirse en una preocupación institucional, cuando se nombró un mayordomo para barrer las entradas de los edificios públicos y blanquear los muros de las casas, además de contratarse peones para barrer las calles y arreglar los jardines"[82].

[81] Archivo Histórico de Concepción. Nota de don Víctor Lamas a la Intendencia de Concepción, 12 de Agosto de 1864, fojas. 198, volumen 1.

[82] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *La Búsqueda*, cit. (n. 75), p. 8.

En el año 1872, el Municipio selecciona una propuesta para el aseo de la ciudad, relativa al retiro de la basura, presentada por el empresario Pedro Tirapegui, entregando la concesión de la misma por tres años, tal como podemos apreciar de los registros del Archivo Histórico de Concepción:

"Concepción, Octubre 1 de 1872
La Comisión de Alcaldes de este departamento en sesión de esta fecha, acordó lo que sigue:
Reunida la Comisión con el objeto de abrir las propuestas presentadas para el aseo de la población, tuvo a bien, aceptar la hecha por don Pedro Tirapegui, bajo las condiciones fijadas por la I. Municipalidad en acuerdo del 10 de Septiembre último, por el término de tres años i por el canon de cuatrocientos noventa y nueve pesos veinte centavos anuales, debiendo comunicarse este acuerdo sin esperar la aprobación del acta, al tesorero departamental para que proceda a celebrar el respectivo contrato.
Lo que trascribo a V.S. para su conocimiento y cumplimiento del art. 56 de la lei municipal..." [83]

Esta medida, generó resistencia en los sectores más pobres de la ciudad, los que no estaban acostumbrados a pagar a privados por el servicio, precisamente por la costumbre que la población había adquirido que fuese la Policía de Aseo la que retirara sus basuras gratuitamente, considerándola como un servicio público. Lo anterior y para evitar que las basuras quedaran acumuladas, con los peligros sanitarios que esto traía consigo, hizo que el Municipio tuviese que ceder y volver a retirar gratuitamente las basuras en gran parte del sector urbanizado que estaba en el centro de la ciudad, mientras que las periferias debían quedar a la disposición que tuviesen los carretones en los días en que la policía indicaba para el recorrido y que generalmente era durante dos días a la semana, en distintos sectores.

En los años posteriores el rol de la Policía de Aseo, se mantuvo y continuó siendo fundamental en su labor fiscalizadora y preventiva en temas de salubridad, haciendo cumplir la normativa vigente y sancionando las infracciones en esta materia, manteniendo en todo caso los mismos problemas referidos a la falta de recursos, personal y materiales, lo que era motivo de constantes reclamos por parte de la población. Sin perjuicio de lo anterior su creación fue vital para el control social y en mejorar las costumbres de la población de la ciudad en materia de salubridad e higiene.

2. La plaza de abastos de Concepción y su regulación hacia el año 1873

La plaza de abastos fue uno de los principales puntos de desarrollo del comercio urbano en Concepción, con una ubicación central ocupando una manzana entre las calles Caupolicán, Maipú, Rengo y Freire, a una cuadra de la plaza de armas[84]. Diariamente se comercializaban productos de todo tipo, tanto en las calles aledañas por vendedores informales, como al interior de la misma, en los distintos locales o puestos establecidos.

[83] Archivo Histórico de Concepción. Acuerdo de la Comisión de Alcaldes que selecciona propuesta de aseo para la ciudad, 1 de Octubre de 1872, fojas. 165, volumen 4.

[84] Nota del Autor: En la actualidad dicho espacio es ocupado por el Mercado de Concepción.

Los productos que se comercializaban eran variados; fruta y verdura a granel, pescados, mariscos, venta de reces mayores, terneros y corderos, además de existir distintos locales de calzado, tortillerías, lecherías, chocolaterías, moteros y las infaltables cocinerías, entre otros. Las actividades comenzaban al amanecer y terminaban al ponerse el sol.

Comenzó a ser habitual que todos los años los locatarios y vendedores de puestos informales, presentaran reclamos por la falta de reglamentación o irregularidades al anterior de la plaza, por lo que para las autoridades locales fue un tema de importancia, la regulación de esta actividad; es por esto, que sin perjuicio de disposiciones que reglamentaban su funcionamiento, aseo e higiene dictadas en años anteriores, el 8 de Julio del año 1873, entra en vigencia la *Ordenanza para las plazas de abastos del Departamento de Concepción*[85].

En su artículo 1° esta Ordenanza establecía lo siguiente: *"Habrá dos municipales encargados de la inspección de la plaza de abastos de Concepción, uno con el carácter de juez propietario i el otro con el carácter de suplente".*

El artículo 2° establecía los deberes y atribuciones del juez de abastos, los cuales estaban directamente vinculados al funcionamiento interno de este servicio para que tuviera las menores dificultades posibles, siendo las más relevantes las siguientes: - Hacer observar en todas sus partes el cumplimiento de esta ordenanza, - Conocer y resolver todas las cuestiones que se susciten dentro de la plaza, con las facultades que le confiere el artículo 116 de la Ley de Municipalidades, aplicando sanciones de correspondientes a días de prisión o multas[86], - Reglamentar el orden de los asientos que le corresponden a los vendedores, - Llevar un libro en el cual debía registrarse todas las multas aplicadas, enviando cada tres meses a la Intendencia un listado de las mismas, - Prohibir la venta de carnes u otros productos o animales en mal estado. - Informar a la Intendencia las situaciones o inconvenientes que pudieren surgir, por ejemplo el arreglo o construcción de muebles concernientes al recinto, entre otras.

Los artículos 3° al 6° de la Ordenanza, se refieren a los "*derechos de recova"*, que consistían en el pago de una cantidad de dinero para ingresar los productos en la plaza de abastos y para tener derecho a realizar actividades comerciales en el lugar, sitio o local previamente establecido. Respecto de los productos se pagaba dicho impuesto por las carnes, frutas, cereales u otros artículos de consumo el que variaba entre los dos y los veinte centavos y estaba directamente vinculado a la cantidad de productos o animales ingresados,

[85] Archivo Histórico de Concepción. Ordenanza para las plazas de abastos del departamento de Concepción, 8 de Julio de 1873, fojas. 204-206, volumen 4.

[86] El artículo 116 de la Ley de Municipalidades del año 1854 establecía lo siguiente: "*La Municipalidad podrá designar en los mataderos o mercados públicos que hubiere establecido, un juez de abastos, el cual ejercerá jurisdicción sobre todas las cuestiones que se susciten entre compradores i vendedores por cantidades que no excedan de treinta pesos. El mismo juez de abastos tendrá la jurisdicción que corresponde a un subdelegado, para juzgar los delitos leves que se cometieren dentro del matadero o mercado, como injurias lijeras, riñas, hurtos*".

pagándose por cada puesto o local establecido una tarifa, que fluctuaba entre los dos y los diez centavos diarios por metro, dependiendo si los locales tenían mostradores o tarimas, también pagando este impuesto, aquellos que vendían en las calles hasta una distancia de ciento veinte metros de la plaza[87]. En cuanto al cobro de estos derechos el artículo séptimo señala que este sería efectuado por recaudadores, nombrados según lo estime conveniente, por la propia Municipalidad.

Un tema directamente vinculado a la plaza de abastos y del que se preocupó el Municipio, fue el del traslado de las carnes desde el Matadero Público (donde los animales eran faenados), hasta la plaza. En principio esta actividad no estaba regulada, lo que trajo consigo diversos problemas de seguridad, salubridad e higiene. Lo anterior, sumado al problema recurrente de la falta de personal y recursos, hicieron que la Municipalidad tomara la decisión de contratar con particulares su traslado, siendo un ejemplo de lo anterior el contrato para la conducción de las carnes, celebrado por la Municipalidad con los señores José del Rosario Fritz y don Leonardo Pinochet el día 19 de Abril de 1883[88].

En este contrato se entregaba la concesión a estos empresarios por un año, renovable, para el traslado de carnes desde el matadero, no solo hasta la plaza de abastos sino también a puestos particulares. La conducción se haría diariamente, de una sola vez y en horarios establecidos, fijándose multas en caso de atrasos. Se incluía como obligación de los empresarios, no sólo el traslado, sino también la carga y descarga de los productos, además de mantener el aseo de los carretones, siendo facilitados estos últimos por la propia Municipalidad. Finalmente el municipio pagaba a los empresarios la suma de cien pesos mensuales por el traslado.

Podemos apreciar que desarrollar el comercio en la plaza de abastos tenía sus ventajas, como la estabilidad para desarrollar la actividad, además de contar con el paso de los años con condiciones básicas como agua, luz y gas; pero al mismo tiempo se refleja una dependencia a la autoridad, debiendo respetar las normas internas del lugar y pagar cada mes o año la cuota de la Recova relativa al lugar establecido dentro de la plaza, donde se comercializaba, cuyo precio y forma de pago variaba, en la medida que el vendedor era

[87] Nota del Autor: Por ejemplo cada res, buey o vaca ingresada se pagaba un derecho de veinte centavos, los melones, sandías o zapallos pagaban a razón de cincuenta centavos el ciento o por cada carga de mariscos se pagaban diez centavos. A su vez cada puesto con mostrador o tarima pagaba tres centavos por metro y si no los tenía pagaba dos centavos por metro. Las Cocinerías pagaban 10 centavos y los vendedores ubicados fuera de la plaza pagaban el valor asignado a los diversos productos para su ingreso a la misma. Por su parte los precios de los productos se publicaban cada cierto tiempo en lugares visibles por medio de tablas de precios, en donde se detallaba cada artículo junto con su valor y cada vendedor debía cobrar sólo los precios establecidos, de lo contrario podía ser multados por la autoridad de la plaza.

[88] Archivo Histórico de Concepción. Contrato para la conducción de las carnes, 19 de Abril de 1883, fojas 199-199v, volumen 9.

dueño de un local, arrendatario del mismo o vendía fuera de la plaza pero dentro de los límites de ciento veinte metros establecidos[89].

3. Contrato Administrativo para surtir de agua potable a la comuna del año 1877

Como hemos mencionado, el agua potable era uno de los principales problemas de la ciudad de Concepción durante esta época, su deficiente distribución no solo fue un factor que agudizaba la falta de higiene y salubridad, sino que además se manifestó como muestra de la fuerte desigualdad social existente, ya que las necesidades de agua potable de los barrios populares eran requeridas con urgencia para mejorar sus condiciones de vida.

Hacia el año 1872, el Municipio había iniciado los trabajos para implementar el agua potable, no solo en el centro sino que en distintos sectores de la ciudad, pero estaba sometido a constantes críticas, por la irregularidad en su abastecimiento como por la escasa garantía de higiene para los consumidores, por lo que "Solicitaron del supremo gobierno el envío de varios ingenieros para realizar los estudios destinados a la modernización de la extracción del agua potable. Sin embargo, desde Santiago rechazaron estas peticiones debido a que este tipo de mejoras requería obras de pavimentación, nivelación de suelos y pendientes para las cañerías. Por ello, se requirió un nuevo plano para establecer la nivelación definitiva que necesitaba la ciudad"[90].

Es así como el 14 de Julio del año 1877, el Municipio celebra con el ingeniero T.M. Fioretti, un contrato para surtir de agua potable a la ciudad de Concepción[91], que sirvió de base para los trabajos ejecutados en años posteriores. Describiremos los principales aspectos del mismo:

a) Lugar donde se ejecutará el servicio: La ciudad de Concepción, utilizándose el agua del rio Biobío, sector sur, donde existieran vertientes. El empresario junto con un comisionado de la Municipalidad, analizaran y evaluarán el estado de pureza y potabilidad del agua necesarias para el consumo.

b) Plazo para el inicio de los trabajos: Seis meses contados desde la firma del contrato.

c) Plazo para el término de los trabajos: Dieciocho meses, desde que se inicien los trabajos.

d) Vigencia del contrato: Treinta años contados desde la entrega, pudiendo el mismo prorrogarse una vez terminado a solicitud de la Municipalidad.

---

[89] Nota del Autor: La plaza y el mercado de abastos fueron objeto de regulaciones posteriores como por ejemplo; el nuevo Reglamento dictado en el año 1893 y el Memorial de Órdenes para la inspección del mercado del año 1901.

[90] CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *La Búsqueda* cit. (n. 75), p. 10.

[91] Archivo Histórico de Concepción, contrato para surtir de agua potable a la ciudad de Concepción, 14 de Julio de 1877, fojas 400-417v, volumen 4.

e) Deberes de la Empresa: - Establecimiento y construcción de estanques o depósitos para la contención y el tratamiento del agua, - Construcción de las cañerías y conexiones necesarias para el traslado del agua, las que deberán dirigirse a las calles centrales de la población y de ahí extenderse al resto de los barrios en la medida que se considere necesario, - La construcción de cañerías subterráneas para el traslado de desechos y aguas servidas, - El llenado de los pilones municipales de agua y de surtir de agua suficiente al municipio para el riego de plazas y jardines,- La reparación de las calles, las que deben quedar en perfecto estado una vez instaladas las cañerías y conexiones necesarias.

f) Derechos de la Empresa: - Cobro de precio o tarifa por el consumo, estableciéndose un sistema de medición en metros cúbicos y en cada domicilio donde se instale se establecerán medidores para el cálculo del agua utilizada. En cuanto al precio por el consumo este se fijó en ochenta centavos por metro cúbico, pagándose adicional en caso de sobreconsumo. Los hospicios, hospitales, instituciones municipales o de beneficencia pública, incluyendo el mercado pagarán veinte centavos por metro cubico, - Analizar las solicitudes de los particulares para la instalación de las cañerías correspondientes, - El no pago de contribuciones municipales mientras dure la construcción e instalación.

g) Deberes de la Municipalidad: - Cesión gratuita de un terreno municipal para que la empresa pueda construir un edificio o bodega necesaria para guardar las cañerías, maquinarias y otros materiales necesarios para la instalación, - Para la construcción e instalación de cañerías se compromete el municipio a efectuar los desvíos correspondientes, además de impedir el tráfico de toda clase de vehículos por las calles.- Hacer las gestiones con el gobierno central para facilitar el acceso de los materiales necesarios para la construcción.

h) Derechos de la Municipalidad: - Fiscalización del servicio mediante una comisión nombrada por la Municipalidad, - Otorgamiento de una fianza a favor de la Municipalidad a satisfacción de esta, para garantizar el cumplimiento del contrato, - Rebaja en el cobro del agua para los recintos municipales, - Indicar los nuevos sectores de la ciudad donde deberá extenderse la red de agua, - Comprar a justa tasación de peritos las instalaciones en caso de no continuar con el servicio luego de expirados los treinta de años de vigencia del mismo.

i) Sanciones ante el incumplimiento: De no iniciarse las obras en el plazo de seis meses desde la firma del contrato, esta quedará terminado ipso facto, sin derecho a indemnización por parte de la empresa y en caso de existir atraso en la entrega se fija una multa de doscientos pesos a favor de la Municipalidad por cada mes de atraso.

j) Solución de conflictos: Toda cuestión que se suscite entre la empresa y la Municipalidad, será sometido a la resolución de árbitros nombrados por las partes. En caso de discordia serán nombrados por un tercero y si no se avienen en el nombramiento será nombrado por el Juez de Letras.

Ahora bien, en el año 1878, la ciudad tuvo la primera red de agua potable, "Que consistió en un grupo de cañerías que empalmaban una vertiente del cerro Caracol con la pila de la plaza principal y con cuatro abrevaderos situados en las esquinas"[92].

Podemos apreciar, que fue lento el proceso por el cual el agua potable se extendió a Concepción, el que se fue desarrollando necesariamente junto con el adoquinamiento y pavimentación de las calles. En el año 1888 se estableció por la firma Mulgrey y Cía., un servicio para los domicilios que sólo alcanzó al sector céntrico de la ciudad.

Hasta los primeros años del siglo XX, el agua potable en los barrios de la ciudad solo funcionaba por medio de bombas, que las vaciaban, sin filtros, directamente a las cañerías, abasteciendo de esta manera a la población, trayendo consigo las epidemias de cólera, viruela y tifus que afectaron a la ciudad durante esos años. Para la Municipalidad por la complejidad de la tarea asumida, este tema se transforma en un problema sin solución desde el punto de vista técnico y económico, por lo que en el año 1907 el servicio de agua potable es traspasado definitivamente al Fisco y recién hacia el año 1912 se terminaron de construir las obras de agua potable y alcantarillado en gran parte de la ciudad.

4. Adoquinamiento de calles. Acuerdo municipal para su financiamiento y contrato celebrado en el año 1885.

El adoquín es una piedra de forma cuadrada que se utiliza para construir pavimentos con diferentes materiales, como el granito o el hormigón. Las calles de Concepción desde la segunda mitad del siglo XIX, comenzaron a experimentar cambios en su fisonomía, pasando de ser de tierra y polvorientas a su adoquinamiento y pavimentación, lo que fue un reflejo del desarrollo que comenzó a experimentar la ciudad durante esta época.

Durante estos años no solo el municipio realizó esta labor, sino también surgió por iniciativa de los vecinos, quienes aportaban un porcentaje para la realización de las obras y como ya hemos mencionado las mismas fueron también encomendada a particulares, como obligaciones establecidas a las empresas a cargo de la construcción de los "carros de sangre" o de la implementación del agua potable y también celebrando contratos con empresarios particulares para su implementación.

Las primeras calles que se vieron beneficiadas con el adoquinado y posterior pavimentación a partir del año 1878, fueron las más cercanas a la plaza de armas de la ciudad, esto es parte de las calles San Martín, O´Higgins, Comercio y Maipú.

Este proceso tuvo una lenta evolución, principalmente por la falta de financiamiento, siendo la obtención de fondos para desarrollarla, una preocupación constante. Como un ejemplo de las medidas tomadas por el Municipio, encontramos con fecha 16 Diciembre del año 1881, un acuerdo para hipotecar inmuebles municipales con el objetivo concreto de

[92] LEÓN LEÓN, Marco, *Estudios*, cit. (n. 7), p. 89.

obtener un crédito de hasta cincuenta mil pesos, los que sólo podrán invertirse en el adoquinamiento de calles y obras de provisión de agua potable, el cual se transcribe a continuación:

"Concepción, Febrero 2 del 1882
S.E. el Presidente de la República, con fecha 24 de Enero último, ha decretado lo que sigue:
Con lo expuesto en la nota que precede, se aprueba el siguiente
Acuerdo
Celebrado por la Municipalidad de Concepción, con fecha 16 de Diciembre último:
1°- Autorizase al Intendente de la provincia para hipotecar el sitio i edificio del mercado de Concepción, el sitio i edificio de propiedad municipal que se encuentra situado en la esquina norte de la plaza principal i todos los demás bienes raíces que pertenecen a la Corporación i que fueren necesarios para obtener un crédito que pueda alcanzar hasta la cantidad de cincuenta mil pesos,-$50.000- que sólo podrán invertirse en el adoquinamineto de las calles i en las obras destinadas a la provisión de agua potable.
2°- Este crédito de deberá solicitarse de la Caja del Crédito Hipotecario, del Banco Garantizador de Valores, de algún establecimiento de crédito de los particulares i para proceder a la enajenación de las letras que se obtengan se recurrirá a la municipalidad la cual fijara el número de letras i demás condiciones que con arreglo a la lei i en resguardo de los intereses municipales hayan de observarse al ejecutar en dicha enajenación.
3°- Queda sin efecto el acuerdo del 27 de Julio del año 1875.
Tómese razón en la oficina del Ministerio del Interior i Intendencia de Concepción i comuníquese…." [93]

Con los fondos asegurados gracias a estos acuerdos celebrados, el proceso de adoquinado de las calles principales del centro de la ciudad, continuó avanzando con los años posteriores. Para poner término a la pavimentación total en el sector del centro, el Municipio en el año 1884 celebra un contrato de adoquinado con los señores Rodolfo Briceño y Ramón Batista y posteriormente acuerda en las sesiones del 29 de Mayo y 19 de Junio de 1885 una renovación del mismo, celebrando el Intendente a nombre de la Municipalidad un nuevo contrato de adoquinado el 7 de Julio de 1885[94], siendo sus cláusulas principales las siguientes:

a) Lugar donde se realizara el adoquinado: Quince cuadras del centro de Concepción, sobre la base de la siguiente distribución: - Siete cuadras en calle San Martín, entre las calles de Aníbal Pinto y Arturo Prat, - Cuatro cuadras en la calle O´higgins, dos de las cuales serán entre las calles Talcahuano y Arturo Prat y las otras dos entre las calles Castellón y Orompello, - Una cuadra en la calle Maipú, entre las calles Lincoyán y Angol,

[93] Archivo Histórico de Concepción. Acuerdo Municipal para hipotecar inmuebles municipales con el fin de obtener un crédito para adoquinado y agua potable, 16 de Diciembre de 1881, fojas 127-127v, volumen 10.

[94] Archivo Histórico de Concepción. Contrato de adoquinado entre la Municipalidad de Concepción y los señores Rodolfo Briceño y Ramón Batista, 7 de Julio de 1885, fojas 333 a 335v, volumen 9.

- Dos cuadras en la calle Arturo Prat entre las calles de O´higgins y Freire, - Una cuadra en la calle Freire entre las calles de Ignacio Serrano y Arturo Prat.

b) Material para adoquinar y especificaciones: Se estipuló que los adoquines serían de piedra de granito en la forma de arco de pirámide, con bases rectangulares de diecinueve a veintiséis centímetros de largo y diez a catorce centímetros de ancho.

c) Plazo de entrega de los trabajos: Veinticuatro meses contados desde el 1 de Noviembre del año 1885.

d) Derechos adicionales de la Municipalidad: Vigilancia y aprobación de los trabajos por medio de una comisión nombrada por el Municipio.

e) Deberes adicionales de los empresarios: La remoción de escombros y la conducción de ellos al puente que la comisión municipal indique y el de reparar por su propia cuenta y gratuitamente el adoquinado que resulte defectuoso o bien cuando la construcción dañe las cañerías del agua potable.

f) Precio pactado y forma de pago: El municipio a través de la Tesorería Departamental pagara la suma de tres pesos, veinte centavos por cada metro cuadrado de adoquinado y un peso ochenta y cinco centavos por cada metro lineal de soleras, incluyéndose en esas sumas el valor de los desagües necesarios, los fletes y cargas de todo tipo. El pago se hará por cuadra terminada (cuadra por cuadra), luego de recibida cada cuadra adoquinada a satisfacción por la comisión municipal.

Como podemos apreciar, el Municipio realizó esfuerzos, consiguiendo recursos para el adoquinado y pavimentación y contratando con privados para que este signo de desarrollo urbano se expandiera a la ciudad. Lamentablemente este proceso no pudo finalizar en gran parte de la ciudad hasta la década de 1950.

II. LA ELECTRICIDAD Y EL TELÉGRAFO

Otros servicios a los cuales la Municipalidad de Concepción se dedicó a impulsar su desarrollo a partir del año 1860, fueron el alumbrado y el telégrafo, con el fin de mejorar la calidad de vida de la población, reforzar la seguridad en casas, calles y avenidas, además de aumentar la fluidez de las comunicaciones, no sólo entre los distintos sectores de la ciudad sino también con el resto de los centros urbanos del país, principalmente la capital.

1. El sistema eléctrico de iluminación, solicitud de concesión y respuesta municipal en el año 1884

La instalación del alumbrado público en Concepción por medio de faroles o linternas, data a contar del año 1830. Con el transcurso de los años el alumbrado iba acompañado de una vigilancia por parte de un cuerpo de serenos, cuyo financiamiento era efectuado por

medio de las Contribuciones de Serenía y de Alumbrado Público, cobradas a los habitantes de la ciudad.

Posteriormente "Tras jornadas de esfuerzo llevadas con gran tenacidad, el gas alumbra por primera vez a Concepción, en medio del ruidoso júbilo de sus habitantes, en 1871"[95] y para el año 1880, gracias a los esfuerzos del empresario penquista Patricio Mulgrew, el alumbrado a gas era una realidad en diversos sectores de la ciudad, optando el municipio por la consolidación de este servicio, por medio de la intervención de privados, mediante su concesión, con el fin de eliminar acciones particulares de vecinos o empresarios que muchas veces entorpecían el buen funcionamiento del servicio.

El 31 de Mayo del año 1884, el empresario penquista don Julián Herman, presenta al municipio una propuesta para introducir en la ciudad de Concepción el sistema eléctrico de iluminación[96], solicitando dos concesiones, durante el plazo de 50 años:

a) Una primera concesión para instalar un caldero o calderos de vapor en su propio establecimiento y uno o más motores para la producción de luz y fuerza motriz, todo con las máximas medidas de seguridad por medio de válvulas de seguridad y con la vigilancia única y exclusiva de un agente de la Municipalidad, estando siempre a cargo de un mecánico competente, reemplazando las maquinarias cada doce años como plazo máximo.

b) La segunda concesión fue para poder colocar conductores en las calles sobre los postes y los techos de los edificios, teniendo los postes al menos 5 metros de alto con 13 centímetros de grosor, siendo la colocación de los mismos realizada según las instrucciones de la municipalidad, pintados de color blanco y sólo con la autorización de los propietarios de los inmuebles.

Podemos señalar que el empresario no hace mención a los costos de servicio ni valores a cobrar a los usuarios, agregando finalmente en su propuesta, que el objeto principal de la misma era manifestar y dar a la municipalidad una excelente oportunidad de conocer este renombrado sistema de alumbrado eléctrico.

La respuesta a esta solicitud por parte del municipio no se hizo esperar y con fecha 6 de Junio de 1884, ordena el nombramiento de una comisión especial, compuesta por tres regidores para el estudio y análisis de la misma, la que un mes después entregó sus consideraciones[97], señalando en sus aspectos más relevantes lo siguiente:

---

[95] CAMPOS HARRIET, Fernando, *Historia,* cit. (n. 1), p. 229.

[96] Archivo Histórico de Concepción. Propuesta de don Julián Herman a la Municipalidad de Concepción, para Introducir un sistema eléctrico de iluminación, 31 de Mayo de 1884, fojas 311-311v, volumen 7.

[97] Archivo Histórico de Concepción. Informe de la Comisión ante la propuesta de don Julián Herman a la Municipalidad de Concepción, para introducir un sistema eléctrico de iluminación, 31 de Mayo de 1884, fojas 312-312v, volumen 7.

a) Respecto de la primera concesión, se accede a ella especificando, que todo lo relativo a la seguridad de las válvulas de las calderas por un empleado municipal es facultativo para la Corporación y lo referido a la forma y tiempo es que se efectúe esa vigilancia se acordará con ella misma.

b) En relación a la segunda concesión, también se accede a ella pero se limita a quince años la obligación por parte de la municipalidad para permitir en las calles los postes en los alambres conductores y trascurrido este plazo, queda a la decisión de la Corporación de quitar todos o algunos de los postes de las calles y de ser necesarias para el servicio nuevas empresas públicas y privadas.

Podemos apreciar los intentos del municipio por modernizar la ciudad, analizando las propuestas y realizando los estudios correspondientes. Ahora bien, este nuevo sistema de iluminación finalmente se implementó en el centro de la ciudad y hacia principios del siglo XX, Concepción contaba con dos tipos de alumbrado, a gas y el eléctrico, pero la mantención de los mismos con el correr de los años, al igual que sucedió con otros servicios básicos, se hizo imposible para el Municipio, traspasando también el mismo al Fisco.

2. El telégrafo, solicitud de permiso y respuesta municipal

El 15 de Abril del año 1885, don Julio Dittborn, gerente de la Compañía de Telégrafo Americano, solicita permiso a la Municipalidad, para entrar con las líneas de telégrafo a la ciudad de Concepción, en atención al hecho de haber obtenido la autorización por ley en el año 1884 para construir vías eléctricas entre el puerto de Valparaíso y la ciudad de Copiapó al norte y el puerto de Lota al sur y puntos intermedios[98].

Dicho permiso entregado por el Gobierno, concedía a la Compañía el uso de las vías públicas, vecinales y ferrocarriles en las partes que ocupan las líneas, siempre que no interrumpan el tráfico o servicio público, declarándose de utilidad pública los terrenos de propiedad privada que se necesiten para el trayecto de la línea procediendo a su expropiación, aplicando la ley expropiatoria vigente, de fecha 18 de Junio de 1857.

El permiso solicitado al Municipio, se pidió para ser resuelto en el menor tiempo posible, atendido que los trabajos ya estaban iniciados y el mismo era para poder entrar con los postes a la ciudad. Adicionalmente se indicaron las especificaciones de los postes: los que serían de ocho varas y se colocarían de sesenta a setenta y cinco metros cada uno, siendo labrados y pintados.

La Municipalidad con fecha 27 de Abril de 1885, acusa recibo formalmente de la solicitud y con fecha 4 de Mayo del mismo año, solicita informe a la Comisión de Policía,

[98] Archivo Histórico de Concepción, permiso de la Compañía Telégrafo Americano para la instalación del telégrafo en Concepción, 15 de Abril de 1885, fojas 321, volumen 7.

la que con fecha 11 de Mayo de 1885[99], emite sus consideraciones, siendo las más relevantes las siguientes:

- Señalan que atendido a los grandes servicios que la nueva empresa está llamada a prestar al comercio de la ciudad y al público en general cree la Comisión que el permiso solicitado por ellos debe ser concedido y que también se debe facilitar todas las comodidades para su pronto establecimiento.

- Indican que corresponde a la Municipalidad, fijar las calles que deben recorrer las nuevas líneas, además de indicar la colocación que debe darse a los postes.

- Formula observaciones, ya que la compañía por la urgencia de los plazos, había emprendido trabajos dentro de la población en la parte habitada del camino a Talcahuano y en las calles Las Heras y Colo-Colo, considerando al evaluarlos, que los postes colocados quedaron muy cerca de las murallas de las habitaciones, dejando muy poco espacio a las aceras, con lo que se perjudica el tráfico y da un feo aspecto a la ciudad. La Comisión sugirió que el Director de Obras Públicas señalara la distancia apropiada entre las líneas y las murallas y el lugar donde debían colocarse los postes, los que deberían sujetarse por ganchos que se fijen a las murallas de los edificios.

- Para la entrada de las líneas, también sugirió que siempre se efectúen por una misma calle, la que para este caso sería la calle Colo-Colo, por ser la de menor tráfico vehicular y en el caso de las líneas que partan en dirección al Norte, deberían hacerlo por calle Las Heras.

La Compañía acepto las consideraciones efectuadas por el Municipio y el mismo año 1885, se efectuaron las primeras comunicaciones por este medio en la ciudad de Concepción.

[99] Archivo Histórico de Concepción, informe de la Comisión de Policía de la Municipalidad de Concepción para la instalación del telégrafo, 11 de Mayo de 1885, fojas 322-323. volumen 7.

CONCLUSION

En la presente investigación se realizó un análisis exhaustivo de la actividad jurídica efectuada por la Municipalidad de Concepción durante los años 1860 a 1885, donde como se pudo apreciar, de la mano del liberalismo y del control social por parte de las autoridades locales, fue un período que sembró las bases del progreso, económico, cultural y material de la ciudad de Concepción.

De las Ordenanzas, Acuerdos y Reglamentos revisados de los registros del Archivo Histórico de Concepción, se puede apreciar de forma muy clara los intentos de la autoridad por civilizar las costumbres de la comunidad, lo que se vio reflejado no solo en obedecer la normativa legal imperante, sino que también en inculcar modelos de conductas a la población, acorde a los tiempos de desarrollo material imperante a partir del año 1860.

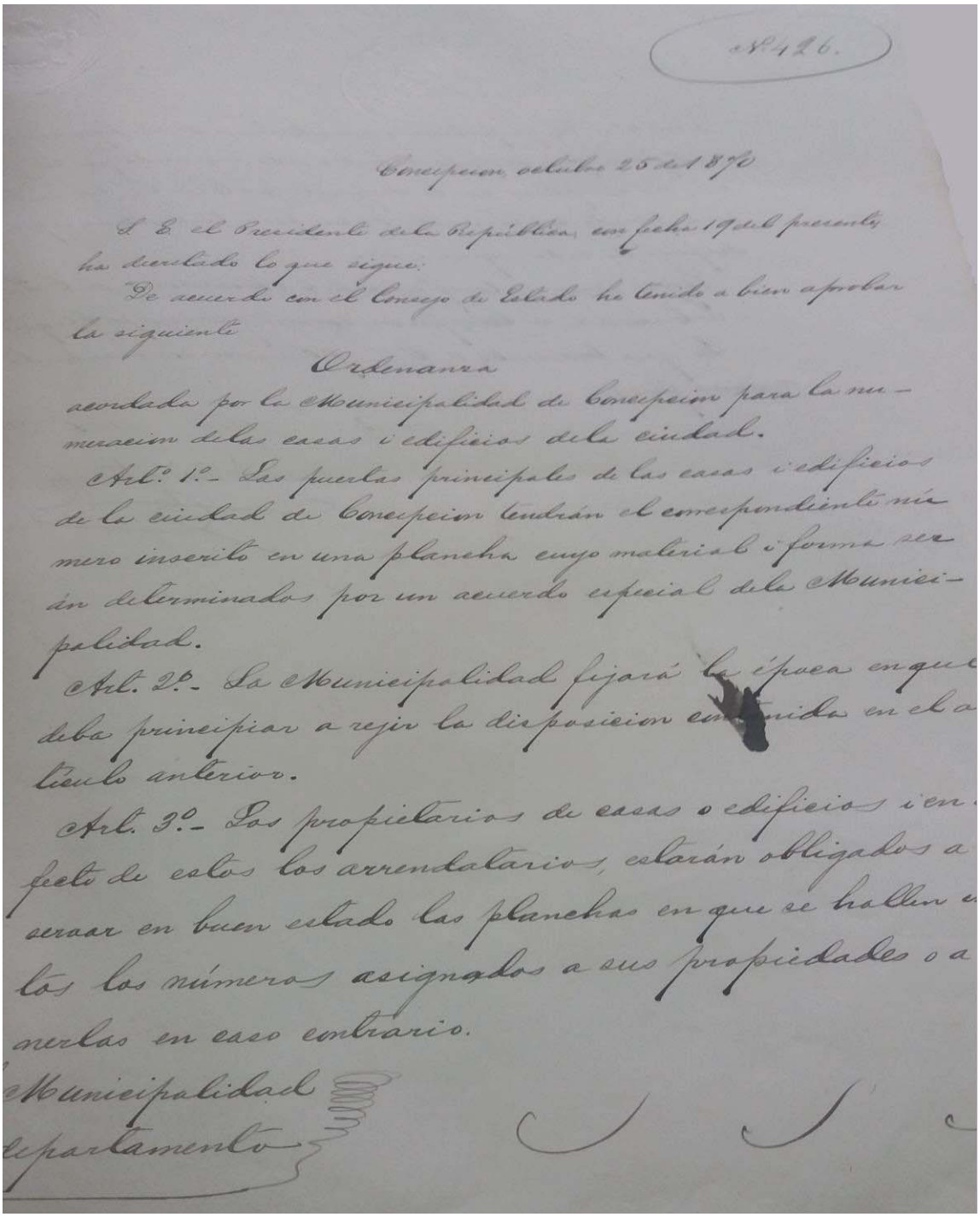
La organización de las casas y negocios, la regulación de los comportamientos en espacios públicos y privados, el orden, aseo, la seguridad, junto con el establecimiento de medidas higiénicas para el resguardo de la salud, son ejemplos de lo anterior y concretamente lo podemos apreciar en la Ordenanza de Policía del año 1860, donde no solo se regulan y sancionan conductas inapropiadas (como botar basura en las calles o acequias) sino que también se crea un nuevo cuerpo de seguridad: la Policía Urbana, donde se le entregan nuevas funciones como las relacionadas al aseo y ornato de la ciudad.

Los problemas que afectaban a la población de Concepción en la segunda mitad del siglo XIX, no son muy distintos a los que como habitantes de cualquier ciudad de nuestro país, vivimos hoy en día, la seguridad, los servicios básicos como el agua y la luz, el retiro de la basura o el trasporte público, son dificultades habituales con las que nosotros y nuestras autoridades enfrentamos a diario y que la Municipalidad de Concepción de la época también debió asumir en pos del desarrollo y progreso, en principio buscando soluciones jurídicas de implementación, adaptación y presupuesto de manera directa, como por ejemplo respecto del retiro de la basura, la electricidad y del agua potable, pero ante la falta permanente de recursos y del personal necesario, se ve en la obligación de celebrar contratos o concesionar los servicios con empresas privadas, manteniendo siempre un rol fiscalizador, lo cual en todo caso no siempre dio buenos resultados, teniendo que entregar finalmente varios de estos servicios al control del Estado, durante los primeros años del siglo XX.

Finalmente también podemos apreciar de la lectura y análisis de los diversos contratos celebrados en esta época, que la relación entre la empresa privada y el municipio nos muestra una etapa donde el interés privado no podía pasar por alto las necesidades y las costumbres de la comunidad local, lo que implicaba que las autoridades municipales podían presentar exigencias a las empresa privada, quienes debían cumplirlas, lo que refleja un sentido social de compromiso y colaboración con la ciudad, por ejemplo: la obligación de adoquinar calles colindantes por parte de las empresas de instalación de agua potable o respecto de los carros urbanos, el hecho de tener que facilitar carruajes para la celebración de fiestas patrias, lo cual ya no es tan fácil de encontrar en nuestros tiempos.

ANEXOS

- Anexo n°1: Ilustre Municipalidad de Concepción, Ordenanza para la numeración de casas. (Archivo Histórico de Concepción, año 1870, foja 65, volumen 4).



N°126.

Concepcion octubre 25 de 1870

S. E. el Presidente de la Republica en fecha 19 del presente ha decretado lo que sigue:

De acuerdo con el Consejo de Estado he tenido a bien aprobar la siguiente

Ordenanza

acordada por la Municipalidad de Concepcion para la numeracion de las casas i edificios de la ciudad.

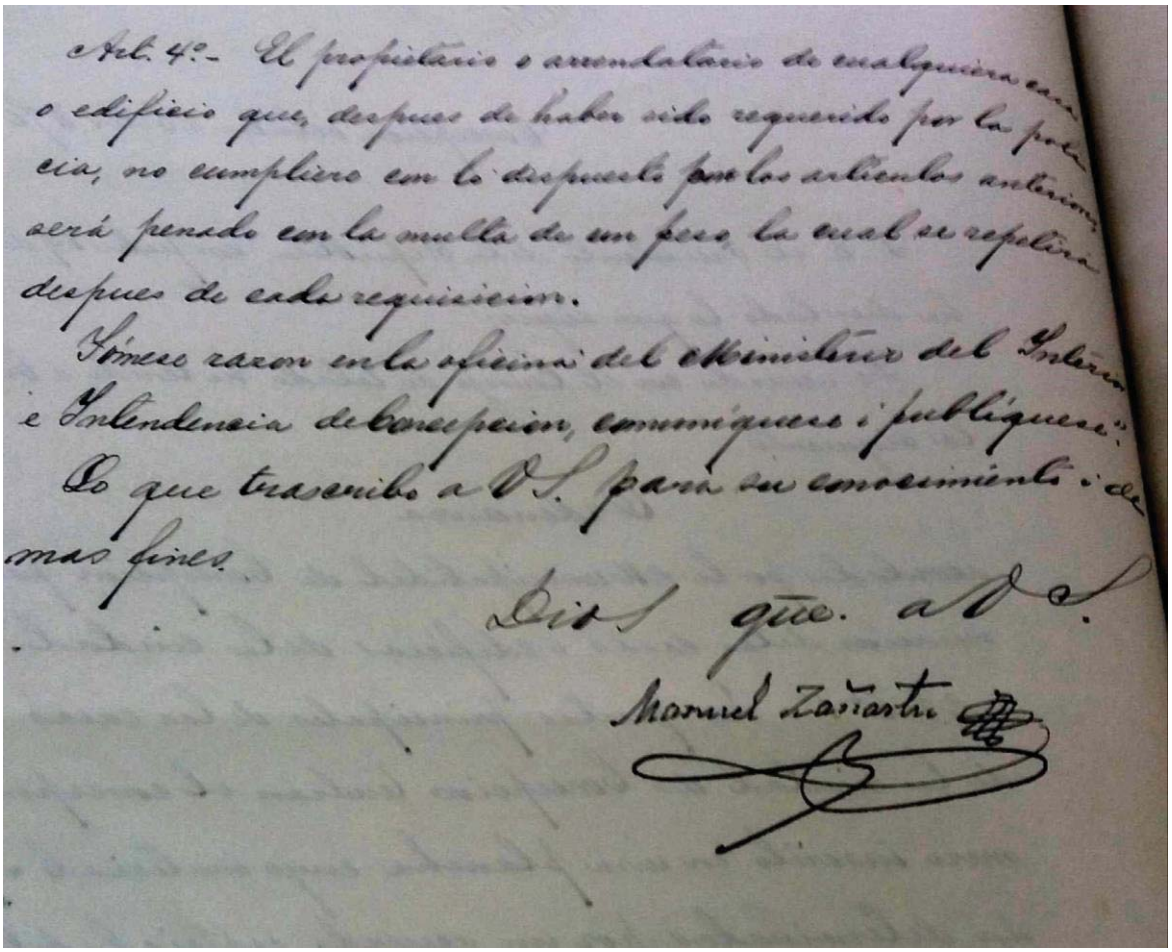
Art.° 1.°- Las puertas principales de las casas i edificios de la ciudad de Concepcion tendrán el correspondiente número inscrito en una plancha cuyo material i forma serán determinados por un acuerdo especial de la Municipalidad.

Art. 2.°- La Municipalidad fijará la época en que deba principiar a rejir la disposicion contenida en el artículo anterior.

Art. 3.°- Los propietarios de casas o edificios i en efecto de estos los arrendatarios, estarán obligados a conservar en buen estado las planchas en que se hallen los los números asignados a sus propiedades o a ponerlas en caso contrario.

Municipalidad

departamento



Art. 4º.- El propietario o arrendatario de cualquiera casa o edificio que, despues de haber sido requerido por la policia, no cumpliere con lo dispuesto por los articulos anteriores, será penado con la multa de un peso, la cual se repetirá despues de cada requisicion.

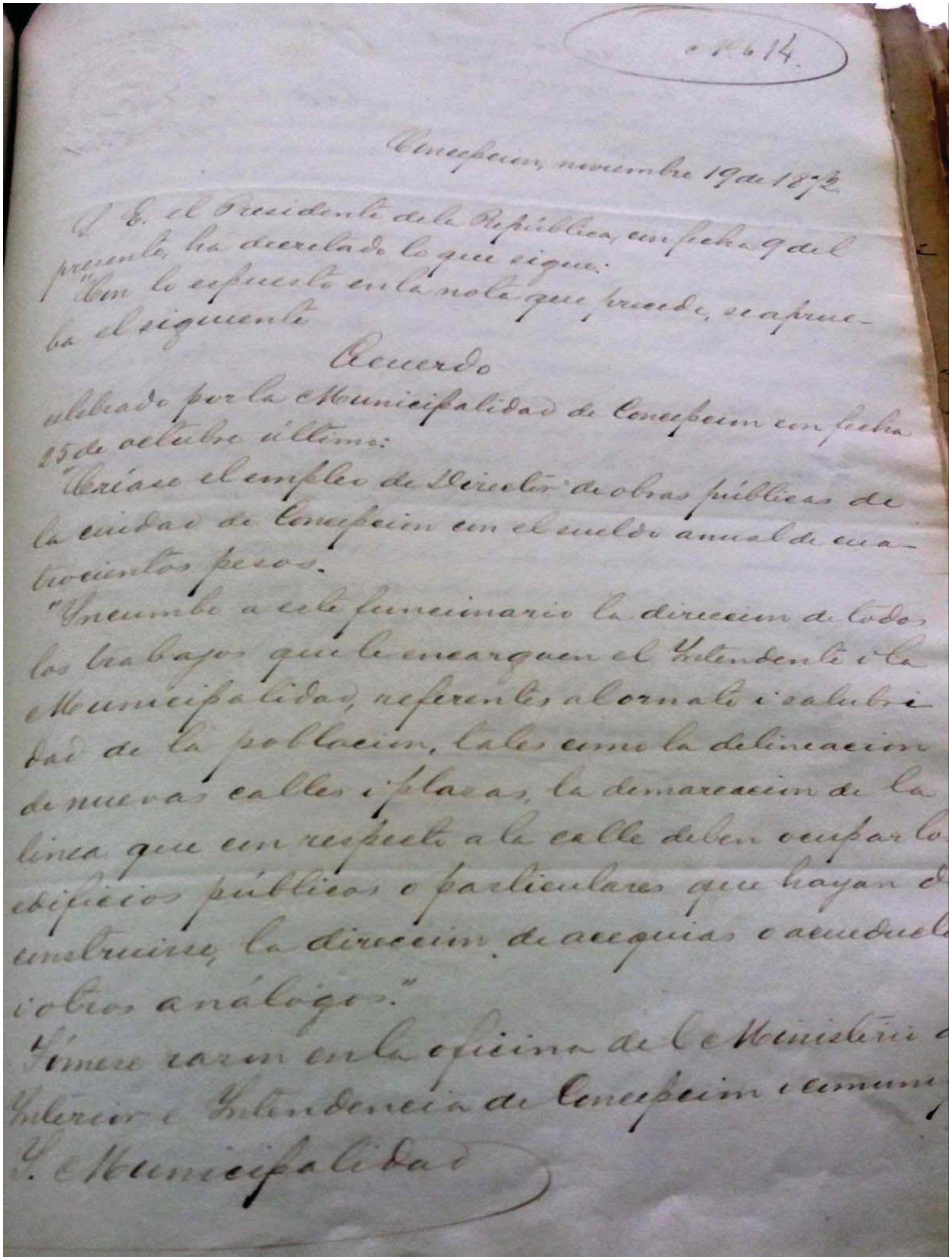
Tomese razon en la oficina del Administrador del Interior e Intendencia de Concepcion, comuniquese i publiquese.

Lo que trascribo a V.S. para su conocimiento i demas fines.

Dios gue. a V.S.

Manuel Zañartu

- Anexo n°2: Ilustre Municipalidad de Concepción, Acuerdo Municipal por el que se crea el cargo de Director de Obras Públicas. (Archivo Histórico de Concepción, año 1872, foja 184, volumen 4).



N° 614.

Concepcion, noviembre 19 de 1872

S. E. el Presidente de la República, con fecha 9 del presente, ha decretado lo que sigue:

"Con lo espuesto en la nota que precede, se aprueba el siguiente

Acuerdo

celebrado por la Municipalidad de Concepcion con fecha 15 de octubre último:

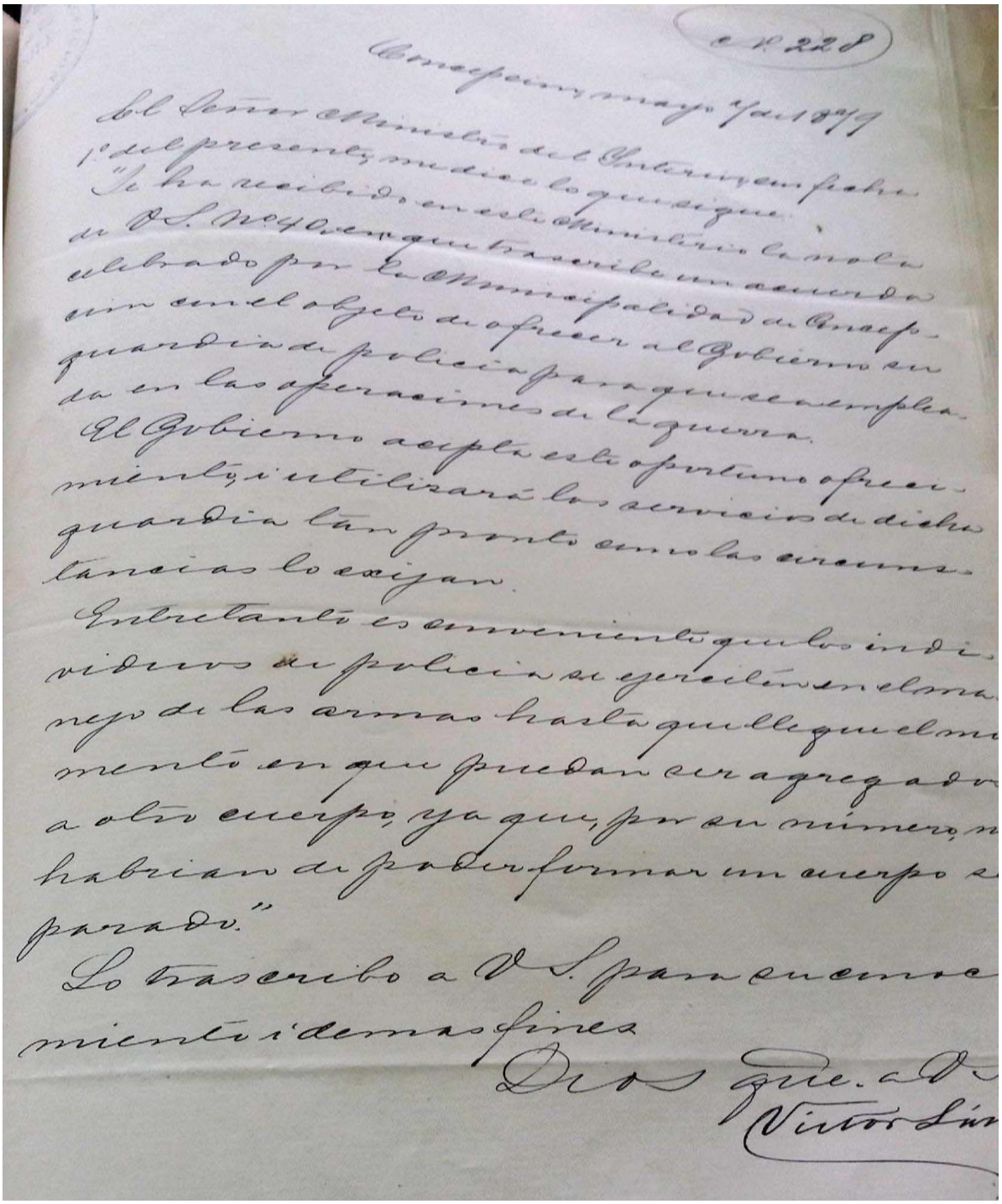
"Créase el empleo de Director de obras públicas de la ciudad de Concepcion con el sueldo anual de cuatrocientos pesos.

"Incumbe a este funcionario la direccion de todos los trabajos que le encarguen el Intendente i la Municipalidad, referentes al ornato i salubridad de la poblacion, tales como la delineacion de nuevas calles i plazas, la demarcacion de la línea que con respecto a la calle deben ocupar los edificios públicos o particulares que hayan de construirse, la direccion de acequias o acueductos i otros análogos."

Tómese razon en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepcion i comuníquese.

I. Municipalidad

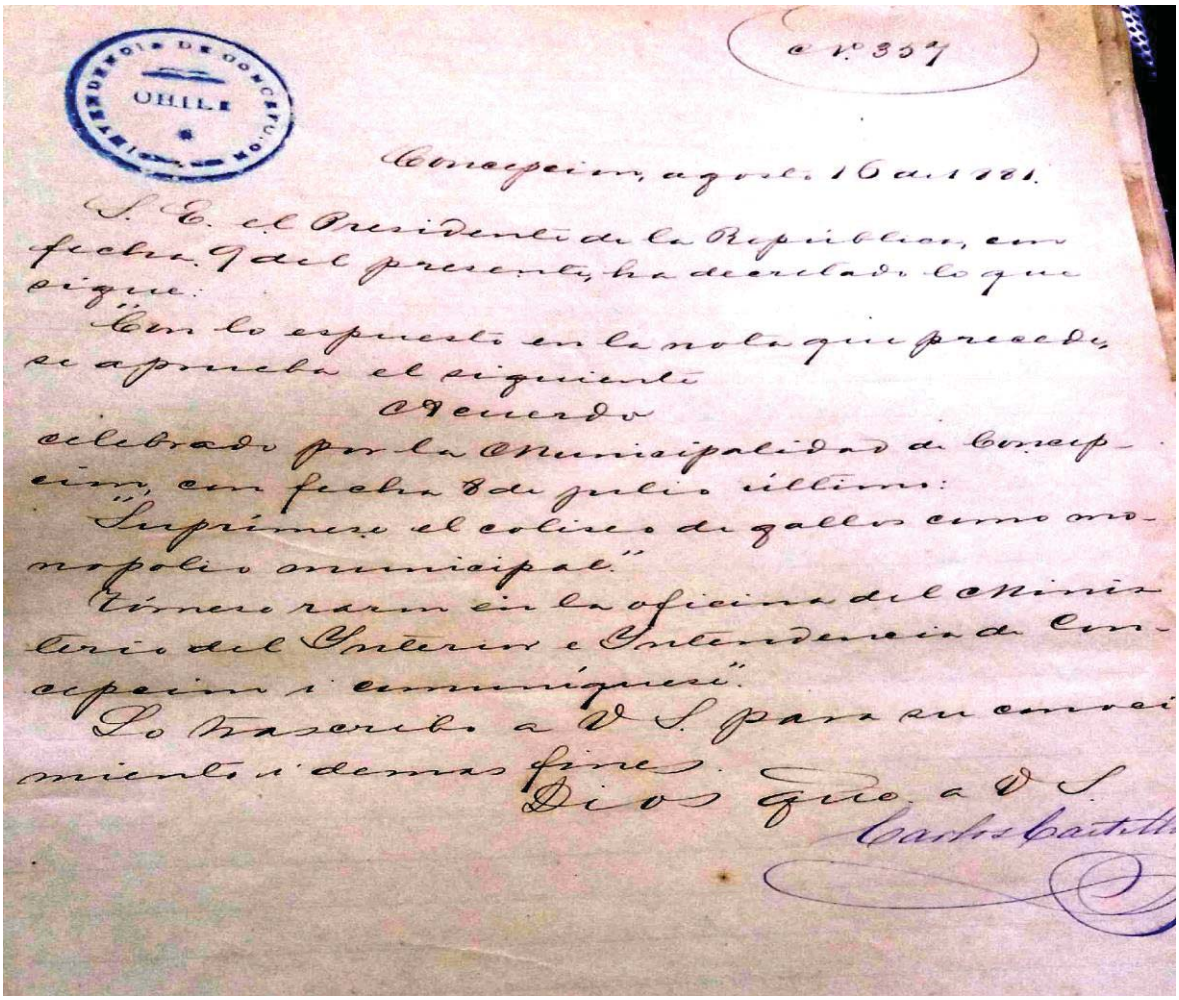
- Anexo n°3: Ilustre Municipalidad de Concepción, Acuerdo Municipal por el que se ofrece la guardia municipal para las operaciones de la Guerra del Pacífico. (Archivo Histórico de Concepción, año 1879, foja 455, volumen 4).



Concepcion mayo 7 de 1879

Al Señor Ministro del Gobierno en fecha
1° del presente, me dice lo siguiente:
"Se ha recibido en este Ministerio la nota
de V.S. N° 40 en que traslada un acuerdo
celebrado por la Municipalidad de Concep-
cion en el objeto de ofrecer al Gobierno su
guardia de policia para que sea emplea-
da en las operaciones de la guerra.
El Gobierno acepta este ofrecimiento, y utilizará los servicios de dicha
guardia tan pronto como las circuns-
tancias lo exijan.
Entretanto es conveniente que los indi-
viduos de policia se ejerciten en el ma-
nejo de las armas hasta que llegue el mo-
mento en que puedan ser agregados
a otro cuerpo, ya que, por su número, no
habrian de poder formar un cuerpo se-
parado."
Lo trascribo a V.S. para su conoci-
miento i demas fines
Dios Guie. a V.S.
Victor Lín

- Anexo n°4: Ilustre Municipalidad de Concepción, Acuerdo por el que se suprime el coliseo de gallos como monopolio municipal. (Archivo Histórico de Concepción, año 1881, foja 81, volumen 10).



Concepcion, agosto 16 de 1881.

S. E. el Presidente de la Republica, en fecha 9 del presente, ha decretado lo que sigue:

"En lo espuesto en la nota que precede, se aprueba el siguiente

Acuerdo

celebrado por la Municipalidad de Concepcion, con fecha 8 de julio último:

"Suprímese el coliseo de gallos como monopolio municipal."

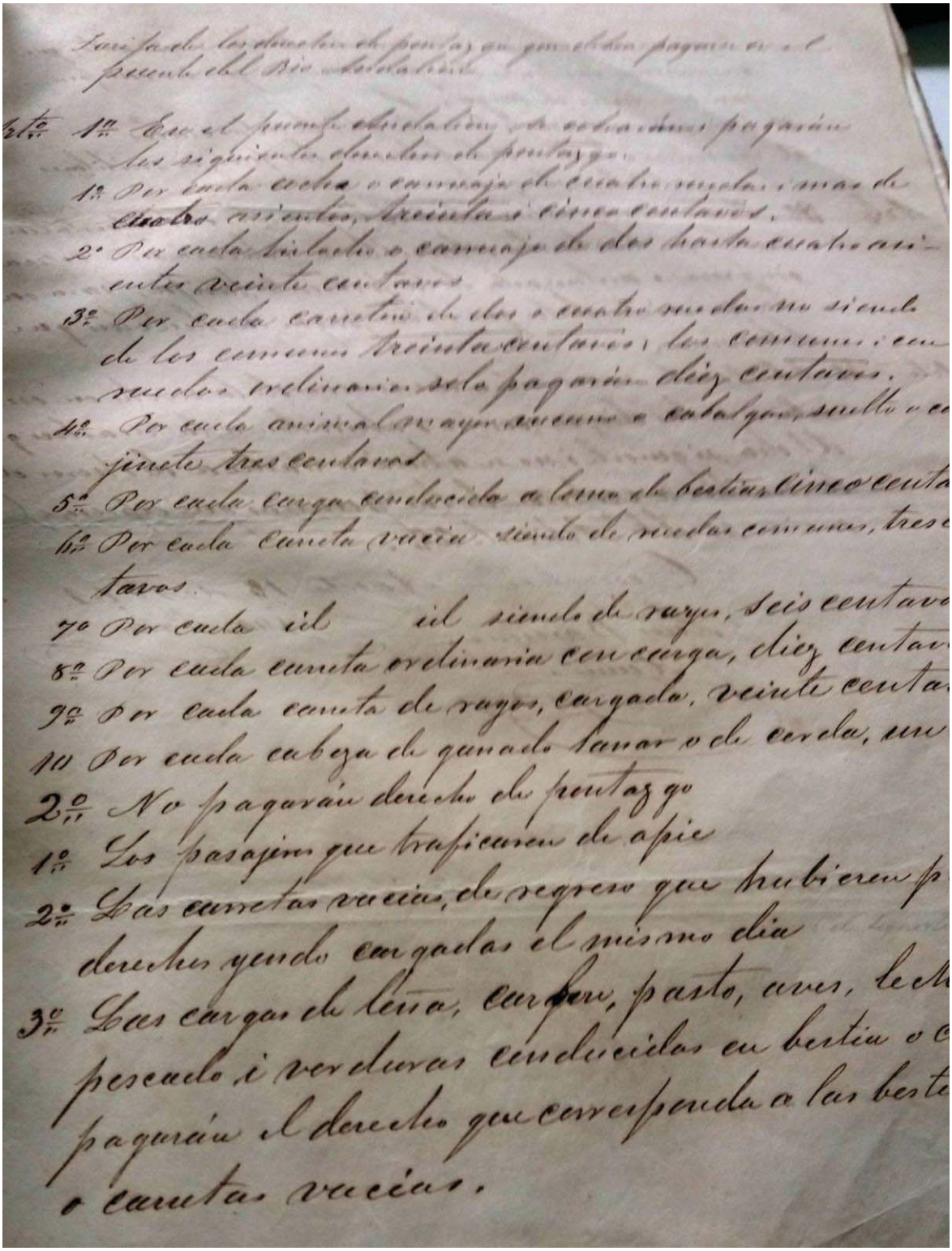
Tómese razon en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Concepcion i comuníquese".

Lo trascrito a U. S. para su conocimiento i demas fines.

Dios guie a U. S.

Carlos Castellon

- Anexo n°5: Ilustre Municipalidad de Concepción, Tarifas rio Andalién Biobío. (Archivo Histórico de Concepción, año 1861, fojas 53-53, volumen 1).



Tarifa de los derechos de pontazgo que deben pagarse en el puente del Rio Andalien

Art.º 1.º En el puente Andalien se cobrarán i pagarán los siguientes derechos de pontazgo.

1.º Por cada coche o carruaje de cuatro ruedas i mas de cuatro asientos, treinta i cinco centavos.

2.º Por cada bilocho o carruaje de dos hasta cuatro asientos veinte centavos

3.º Por cada carretón de dos o cuatro ruedas no siendo de los comunes treinta centavos; los comunes i con ruedas ordinarias solo pagarán diez centavos.

4.º Por cada animal mayor vacuno o cabalgar, suelto o co jinete tres centavos

5.º Por cada carga conducida a lomo de bestias cinco centa

6.º Por cada carreta vacia siendo de ruedas comunes, tres c tavos.

7.º Por cada id id siendo de rayos, seis centavo

8.º Por cada carreta ordinaria con carga, diez centav

9.º Por cada carreta de rayos, cargada, veinte centa

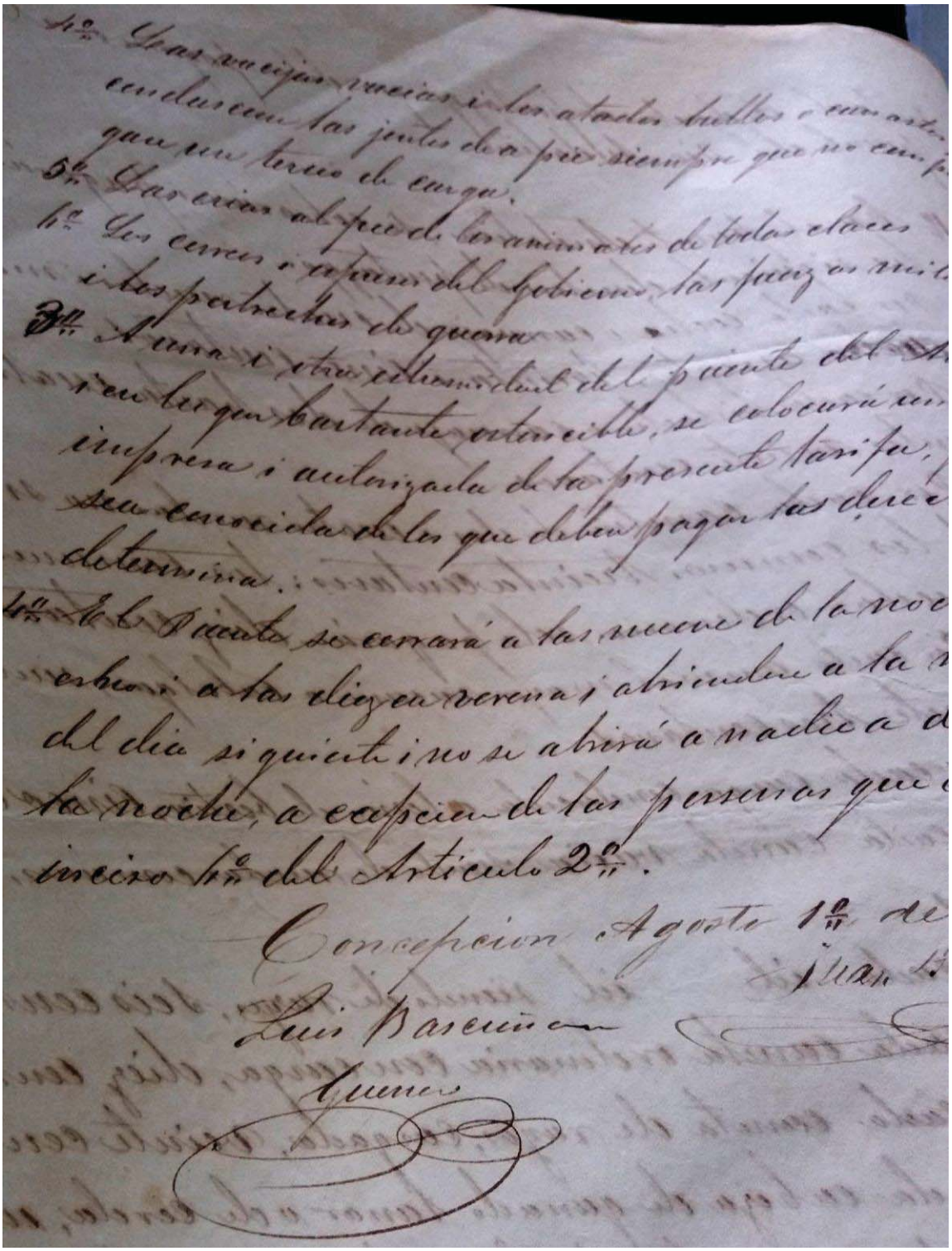
10 Por cada cabeza de ganado lanar o de cerda, un

2.º No pagarán derecho de pontazgo

1.º Los pasajeros que traficaren de apie

2.º Las carretas vacias, de regreso que hubieren p derechos yendo cargadas el mismo dia

3.º Las cargas de leña, carbon, pasto, aves, lech pescado i verduras conducidas en bestia o c pagarán el derecho que corresponda a las beste o carretas vacias.



4º Las vacijas vacias i los atados bultos o cuarteles
conduscan las jentes de a pie siempre que no comp
gan un tercio de carga.
5º Las crias al pie de los animales de todas clases
6º Los correos i espresos del Gobierno las fuerzas mil
i los pertrechos de guerra
3º A una i otra estremidad del puente del A
i en lugar bastante ostensible, se colocará un
impresa i autorizada de la presente tarifa,
sea conocida de los que deben pagar las dere
determina.
4º El Puente se cerrará a las nueve de la noc
ebro i a las diez en verano i abriendose a la
del dia siguiente i no se abrirá a nadie a d
la noche, a escepcion de las personas que
inciso 4º del Articulo 2º.

Concepcion Agosto 1º de
Juan B

Luis Bascuñan

Guerra

BIBLIOGRAFIA

I. FUENTES

1. FUENTES ARCHIVISTICAS

- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Solicitudes a la Municipalidad de Concepción,* 1860-1869, Volumen 1.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Tesorería Municipal de Concepción,* 1860-1869, Volumen 2.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Solicitudes a la Municipalidad de Concepción,* 1870-1879, Volumen 3.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Notas a la Intendencia de Concepción,* 1870-1879, Volumen 4.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Tesorería Municipal de Concepción,* 1870-1879, Volumen 5.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Notas Varias de la Municipalidad de Concepción*, 1870-1879, Volumen 6.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Notas Varias (Solicitudes) de la Municipalidad de Concepción,* 1880-1885, Volumen 7.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Tesorería Municipal de Concepción*, 1880-1885, Volumen 8.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Notas Varias 1 de la Municipalidad de Concepción,* 1880-1889, Volumen 9.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Notas de la Municipalidad de Concepción*, 1880-1889, Volumen 10.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *"Notas Varias 2 de la Municipalidad de Concepción",* 1880-1889, Volumen 11.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Varios de la Intendencia de Concepción*, 1880-1889, Volumen 12.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN, Fondo Municipal, *Tesorería Municipal de Concepción*, 1884-1889, Volumen 13.

2. FUENTES LEGALES

- Constitución Política de la República de Chile año 1833.
- Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades año 1854.
- Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades año 1891

II. LITERATURA

- ARIAS YURICH, Karina, *Revisión de las estructuras político administrativas en el Chile del Siglo XIX*, Talca, *Revista Universum*, 25, 1 (2010).
- BERNASCHINA GONZÁLEZ, Mario, *Derecho Municipal Chileno, Tomo III*, (Santiago, Editorial Jurídica, 1954).
- CAMPOS HARRIET, Fernando, *Historia de Concepción 1550-1970*, (Santiago, Editorial Universitaria, 1979).
- CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *¡Sin Dinero no hay Orden! La Policía Urbana de Concepción y su dificultad para el mantenimiento del Orden Social (1860-1896),* Concepción, *Revista de Historia*, Universidad de Concepción, 22, 2 (2015).

- CAMPOS JEGÓ, Gustavo, *La Búsqueda de la Salubridad en Concepción y su incorporación a un Control Social Sanitario (1860-1900*), Concepción, *Revista de Historia* Universidad de Biobío, 24, 1 (2017).
- CAMPOS JEGÓ, Gustavo, MIHOVILOVICH GRATZ, Alejandro, FUENTALBA DOMÍNGUEZ, Marlene, *Carretas, Carros de Sangre y Tranvías en Concepción transporte público entre 1886 y 1908* (Concepción, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2014).
- CARTES MONTORY, Armando, *Bio Bío, Bibliografía Histórica Regional*, (Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Editorial Universidad de Concepción, 2014).
- CORDERO QUINZACARA, Eduardo, *La formación del Derecho urbanístico chileno a partir del siglo XIX: de la legislación urbanística al Derecho urbanístico integrado,* Valdivia, *Revista de Derecho*, 30, 1 (2017).
- CHIBLE VILLADANGOS, María José, *La Idoneidad de las Ordenanzas Municipales para satisfacer las necesidades públicas y las exigencias ciudadanas,* (Santiago, Universidad de Chile, Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, 2014).
- JIMÉNEZ DE LA JARA, Marcela, *Antecedentes sobre el origen y evolución del Municipio en Chile,* (Santiago, Revista de Trabajo Social, 1983).
- LEÓN LEÓN, Marco, ROJAS GÓMEZ, Mauricio, *Control Social y Construcción de hegemonía en la ciudad de Concepción 1860-1900,* Sevilla, Anuario de Estudios Americanos, 70, 2,(2013).
- LEÓN LEÓN, Marco, ROJAS GÓMEZ, Mauricio, *Modernización, control social y hegemonías en la provincia de Concepción, 1850-1930,* (Concepción, Ediciones Universidad del Biobío, 2015).
- LEÓN LEÓN, Marco, *Estudios sobre la Capital del Sur, ciudad y sociedad en Concepción 1835-1930* (Concepción, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2015).
- LOUVEL BERT, René, *Crónicas y semblanzas de Concepción*, (Santiago, Editorial Universitaria, 1995).
- MIRANDA BECERRA, Diego, *Un siglo de evolución policial, de Portales a Ibáñez*, (Santiago, Departamento de Estudios Históricos, Instituto Superior de Ciencias Policiales, Carabineros de Chile, 1997).
- PACHECO SILVA, Arnoldo, *Historia de Concepción siglo XIX* (Concepción, Cuadernos del Biobío, Ediciones Universidad de Concepción, 1996).
- ROJAS GÓMEZ, Mauricio, *La ciudad como agente moralizador: la policía y la ciudad de Concepción, 1850-1880,* Santiago, *Revista de Historia* 44, 2 (2011).
- VALDEVENITO INFANTE, Alfonso, *Evolución Jurídica del Régimen Municipal en Chile 1541-1971* (Santiago, Editorial Jurídica, 1973).
- VALENZUELA VAN TREEK, Esteban, *Alegato Histórico Regionalista*, (Santiago, Ediciones Sur, 1999).

INDICE

INTRODUCCION 1
CAPITULO PRIMERO: LA MUNICIPALIDAD DE CONCEPCION Y SUS INSTRUMENTOS NORMATIVOS HACIA 1860 3
I. LA MUNICIPALIDAD DE CONCEPCIÓN EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX 3
II. MARCO NORMATIVO DE LA MUNICIPALIDAD DE CONCEPCIÓN HACIA 1860 8
1. La Constitución Política de la República del año 1833 8
2. Ley sobre organización y atribuciones de las Municipalidades del año 1854, competencias y atribuciones de la época 10
3. Instrumentos Jurídicos utilizados por la Municipalidad de Concepción 12
CAPITULO SEGUNDO: ACTIVIDAD JURIDICA DE POLICIA URBANA Y LA CONTRIBUCIÓN DE SERENIA 18
I. LA POLICÍA URBANA DE CONCEPCIÓN HACIA 1860 18
1. Las Ordenanzas de Policía de la ciudad de Concepción de 1860 y 1885 20
2. Acuerdo del año 1873, que crea los cargos de la Brigada de Policía 22
3. La creación del cuerpo especial de Policía Aseo y Ornato en 1881 23
II. CONTRIBUCIÓN DE SERENIA Y ALUMBRADO PÚBLICO 24
1. Situación hacia 1860, problemas para su cobro y respuestas de la Municipalidad 25
2. La numeración casas y edificios, su importancia para el cobro de la Contribución de Serenía 27
3. El Reglamento Municipal para la Contribución de Serenos y Alumbrado Público de Concepción, 17 de abril de 1884 28
CAPITULO TERCERO: ACTIVIDAD JURIDICA DE LA MUNICIPALIDAD VINCULADA AL TRANSPORTE PUBLICO 31
I. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CONCEPCIÓN HACIA 1860 31
II. REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR LA MUNICIPALIDAD 32
1. Ordenanza del 28 de Noviembre de 1864 referida al pago de patentes de carruajes. 34
2. Modificación de la Ordenanza de Carruajes, del 27 de Octubre del año 1870 35
3. La regulación de las tarifas para cruzar el rio Biobío 36
4. Acuerdo del año 1870 de adquisición de sitios para ensanchar calles 37
5. Ordenanza para amurallar las calles por la línea férrea del año 1872 39
III. LA MUNICIPALIDAD Y EL FERROCARRIL DE "SANGRE". PERMISOS Y CONTRATOS ADMINISTRATIVOS 40
CAPITULO CUARTO: ACTIVIDAD JURIDICA DE LA MUNICIPALIDAD VINCULADA A MATERIAS SANITARIAS Y DE ELECTRICIDAD 46
I. LOS PROBLEMAS SANITARIOS Y DE AGUA POTABLE DEL CONCEPCIÓN DE LA ÉPOCA 46
1. Rol de la Policía de Aseo y sus problemas. Acuerdo de la Municipalidad que selecciona propuesta de aseo en el año 1872 49
2. La plaza de abastos de Concepción y su regulación hacia el año 1873 50
3. Contrato Administrativo para surtir de agua potable a la comuna del año 1877 53
4. Adoquinamiento de calles. Acuerdo municipal para su financiamiento y contrato celebrado en el año 1885 55
II. LA ELECTRICIDAD Y EL TELÉGRAFO 57

1. El sistema eléctrico de iluminación, solicitud de concesión y respuesta municipal en el año 1884 57
2. El telégrafo, solicitud de permiso y respuesta municipal 59
CONCLUSION 61
ANEXOS 62
BIBLIOGRAFIA 69
INDICE 71