

ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO  
XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA  
Caseros (Pcia. de Buenos Aires)  
23–26 de septiembre de 2008  
ISBN: 978-950-34-0492-8

**El servicio de tranvías a caballo en la ciudad de Córdoba  
en las tres últimas décadas del siglo XIX**

Victoria Anahí Chabrandó  
Yanina Trinidad Florida  
Estefanía Zandrino  
UNC<sup>1</sup>

**Resumen**

En esta ponencia se analiza la evolución del sistema público de transporte en la ciudad de Córdoba desde la aparición del tranvía a tracción a sangre hasta fines del siglo XIX; es decir, desde que se dictó la primera ordenanza que reguló las condiciones en las que debía prestarse este tipo de servicio hasta el fin de ese siglo, que coincide con la realización de una investigación ordenada por el municipio cuyo informe final ofreció un panorama bastante completo de las condiciones en que se desarrollaba el mismo. El estudio toma en cuenta la acción municipal, las iniciativas privadas que acompañaron esa gestión y la demanda social de este primordial servicio en una ciudad que a fines del siglo XIX inició un rápido proceso de modernización.

**Introducción**

En esta ponencia presentamos las primeras conclusiones que hemos logrado como integrantes de un equipo de investigación que trabaja los servicios públicos de la ciudad de Córdoba en la primera mitad del siglo XX y en el cual nos ocupamos especialmente del desenvolvimiento del sistema de transportes urbanos. El tema específico que en esta ocasión desarrollamos es el de los tranvías a caballo durante las tres últimas décadas del siglo XIX; es decir, desde que se dictó la primera ordenanza que reguló las condiciones en las que debía prestarse este tipo de servicio hasta el fin de ese siglo, que coincide con la realización de una investigación ordenada por el municipio cuyo informe final ofreció un panorama bastante completo de las condiciones en que se desarrollaba el mismo.

En las últimas décadas del siglo XIX la sociedad argentina vivió transformaciones esenciales y a esos cambios no fueron ajenos los grandes centros urbanos del país, los que comenzaron a transitar la senda que les haría cambiar su fisonomía de “ciudad colonial” a “ciudad moderna”. Del mismo modo que Buenos Aires y otras importantes ciudades del interior, la de Córdoba empezó a preocuparse por organizar una serie de servicios y obra esenciales como el

---

<sup>1</sup> Alumnas de la Licenciatura en Historia de la Universidad Nacional de Córdoba.

alumbrado público y privado, el transporte urbano y el mejoramiento de las calzadas, la provisión de agua potable y la construcción de desagües y cloacas, y de crear en relación con los mismos el marco institucional dentro del cual pudieran crecer. Esa preocupación por otra parte era consecuencia del crecimiento demográfico de la ciudad que de 34.485 habitantes censados en 1869, pasó a 54.763 en 1895 y al surgimiento de asentamientos periféricos como los de General Paz, San Vicente, San Martín, Alta Córdoba y Güemes, los que eran denominados “pueblos” por encontrarse separados del casco céntrico de la ciudad y eran vistos como poblaciones diferentes de la ciudad central. Será precisamente el tranvía, primero a caballo y luego eléctrico, el elemento que articuló esa periferia, hasta entonces lejana, con el centro de la ciudad. Al respecto, María Cristina Boixadós sostiene que el tranvía acompañó el proceso de expansión de la ciudad “acentuando su estructura monocéntrica”, pues “las líneas tranviarias que fueron dibujando redes de articulación de la ciudad influyeron más que las anteriores (electricidad) en la ampliación de la ciudad por ofrecer la posibilidad de acortar distancias y comunicar sectores alejados del epicentro”. (Boixados: 214)

Por entonces y según una descripción realizada por Miguel Cané, que fue publicada por el *Eco de Córdoba* a fines de 1876, la ciudad mediterránea presentaba una fisonomía vetusta y atrasada, que distaba mucho de la que habían adquirido las grandes urbes europeas y empezaba a mostrar Buenos Aires:

“Para mí, Córdoba presenta todas las alhajas de un museo, no de primer orden, pero al final, museo. Silenciosa, con más iglesias que Moscú antes del incendio, con sus torres negras, sus balcones que nacen como excrescencias parásitas en las paredes, sus innumerables frailes, su atmósfera ergotista, que arrancando de su tradición histórica, parece modelar hasta la fisonomía de sus habitantes, su lago inmóvil y desierto, cubierto del verdín opaco del abandono, con tres o cuatro góndolas destruidas y tiradas a la orilla, su cenador morisco en el centro del estanque, cuyas paredes parecen condenadas a llevar ab eterno la carga pesada de la inspiración cordobesa, reflejada en versos cojos y escritos con una ortografía digna del Dr. Vélez o de una mujer de mundo, todo aquello forma un conjunto insólito para el que está habituado a la vida activa y febril de Buenos Aires”.<sup>2</sup>

En las tres últimas décadas del siglo XIX la comuna de Córdoba comienza a desarrollar políticas dirigidas a generar y motorizar los servicios públicos que aparecían como una necesidad indiscutible en el contexto de modernización imperante en el país. Dentro de esos servicios los que por entonces se consideran como esenciales en una ciudad moderna se encuentran el de agua corriente, el de electricidad y el de transporte, sobre los cuales se concentrarán los esfuerzos de los gobiernos municipales. Respecto del último debemos

---

<sup>2</sup> *Eco de Córdoba*, 28/11/1876.

señalar que en Córdoba, con el crecimiento de la población y la consecuente expansión territorial de la ciudad, la existencia del transporte público urbano organizado se convierte en imprescindible y que el tranvía a caballo fue el primer servicio de ese tipo que conoció la ciudad de Córdoba. Por eso es que lo hemos tomado como objeto de estudio de esta ponencia, en la que intentamos describir la forma en que este servicio se fue desarrollando, las distintas necesidades que cubrió con sus recorridos, las empresas y su relación con el Estado municipal y lo que significó para los cordobeses de aquella época el nacimiento y extensión de una de las arterias vitales que el progreso trajo a la ciudad.

En las últimas décadas el estudio de los servicios públicos municipales ha despertado el interés de la historiografía que ha advertido la importancia de analizar las necesidades provocadas, desde mediados del siglo XIX, por la concentración de la población en las áreas urbanas y el consecuente surgimiento de ese tipo de servicios destinados a dar solución a aquellas necesidades, el que acompañó el proceso de modernización en las más importantes urbes del mundo. En España este tipo de estudios comenzaron a realizarse antes que en Argentina y las obras que al respecto han producido los historiadores españoles nos han sido de gran ayuda para planear nuestra investigación.

El trabajo de Gregorio Núñez Romero-Balmas muestra el desarrollo de los servicios colectivos en España y las características que adquirieron las distintas políticas de gestión, viendo la relación entre el poder público y privado. Por su parte, Francesca Antolín ha investigado la evolución de los servicios públicos en las grandes ciudades españolas, haciendo hincapié en una descripción exhaustiva del funcionamiento, de la problemática del servicio y de los resultados de la gestión tanto pública como privada y, basándose en la nueva economía institucional, advierte acerca del papel que juega el marco institucional en el que los mismos se desenvuelven así como la importancia de las relaciones que se establecen entre el Estado municipal y las empresas privadas encargadas de la prestación. Los transportes urbanos de Madrid han sido analizados por Antonio López Gómez quien también ha destacado la influencia mutua entre el desarrollo del sistema de transportes y el crecimiento urbano y para ello ha tomado en consideración distintas variables, como las políticas urbanísticas, la vivienda, el trabajo, el aumento de comercios y el incremento de la demanda. Respecto a la incidencia del contexto internacional, nos resulta de gran aporte la idea de Salvador Salort Vives quien habla de un periodo en el que se podían vislumbrar claros signos de crecimiento, enmarcados en una revolución liberal y una economía de mercado que supuso el continuo impulso y expansión de los servicios urbanos; idea que nos ha servido para enmarcar nuestro

estudio que, desde el punto de vista temporal, corresponde a la etapa en que nuestro país inicia un proceso de desarrollo hacia fuera que lo llevó a experimentar en su interior un fuerte proceso de modernización.

La historiografía argentina también ha incursionado en este tipo de estudios y nos ha aportado elementos para nuestro marco teórico referencial. En lo que a transportes se refiere los estudios realizados por Raúl García Heras son de ineludible consulta. Este autor trabaja el impacto del tranvía en Buenos Aires, observando que las políticas respecto a este servicio tienen que ver con la repercusión del mismo en el desarrollo económico de la ciudad y con la incidencia de las inversiones extranjeras desde 1870, sin dejar de lado el análisis de la importancia de la demanda de pasajeros en la renovación del transporte y la influencia de la evolución tecnológica. Aunque no desde el estudio de los transportes, sino desde el análisis del servicio público de electricidad, Pedro Pírez nos ofrece asimismo un aporte fundamental para el estudio de los servicios urbanos en Argentina, al analizar los intereses que juegan en la configuración de relaciones entre el Estado municipal, las empresas privadas y los usuarios en las distintas fases del desarrollo de la prestación del servicio de energía eléctrica en la ciudad de Buenos Aires, entre 1900 y 1960.

En Córdoba los estudios sobre los servicios públicos municipales son pocos y sólo Silvia Salamone se ha ocupado del transporte en dos trabajos; uno centrado en el periodo 1870-1883 que corresponde al momento de instalación de los tranvías a caballo y, el otro, que abarca un lapso de cien años (1870-1969) haciendo un recorrido histórico desde los tranvías a caballo hasta el colectivo.

La ponencia comprende cinco partes; se inicia con el análisis de la primera ordenanza general sobre tranvías eléctricos, luego hace una reseña de las primeras concesiones que se otorgaron para después centrarse en el informe que sobre el estado de las mismas se hizo en 1899. El cuarto apartado está dedicado a informar sobre las iniciativas que hacia el final del periodo trabajado intentaron introducir el sistema de tranvías eléctricos y en el último se ofrecen algunas reflexiones finales.

### **La primera reglamentación**

Las primeras solicitudes de concesión para la instalación y explotación de un servicio de tranvías a caballo en la ciudad de Córdoba datan de comienzos de la década de 1870. De esas primeras solicitudes, dos fueron aprobadas en el curso del año 1872, una la presentada por Leopoldo Taboada y la otra por la empresa Jaime Vieyra y Cía., aunque desafortunadamente

ninguna de ellas pudo concretarse debido a dificultades económicas. En el caso de ambas propuestas, al aprobarlas, se establecieron las condiciones para el establecimiento y funcionamiento del servicio; esto es el recorrido de las líneas, las obligaciones de las empresas concesionarias y los beneficios que obtendrían, los derechos que debían pagar y la tarifa que podrían cobrar.<sup>3</sup>

Las dificultades que debieron enfrentar estos empresarios y que impidieron que estas iniciativas llegaran a concretarse, como también el fracaso de otros intentos similares, provocaron poco después la reacción del diario *El Progreso* que en su edición del 11 de diciembre de 1875 aludió a la falta de espíritu de empresa que había en la ciudad y criticó a las autoridades provinciales y municipales que carecían de una política favorable al establecimiento de empresas de servicios públicos tales como gas, aguas corrientes y tranvías, tan necesarios en una ciudad de la importancia de Córdoba. Con pesar este diario aseguró que “todo esto prueba que ni las autoridades de la provincia, ni las capitales del pueblo, pero ni aún la opinión uniforme han protegido las empresas que se han lanzado para su realización en Córdoba” y que aquí tampoco “aclimatara la planta del capital extranjero aplicado a la explotación de la industria y de las empresas que entrañan el progreso y el engrandecimiento de los pueblos”.<sup>4</sup> Al parecer, las autoridades justificaron lo que el periódico llama “actitud hostil” en el temor de que las empresas obtuvieran grandes ganancias y por esa razón pretendían imponerles fuertes restricciones e imposiciones onerosas, especialmente la aplicación de duras multas, y según *El Progreso* fue esto lo que frenó el ingreso en el concejo deliberante de nuevas propuestas porque aquellos fracasos los habían desalentado.

Es verdad que la situación política y económica de Córdoba no era por entonces demasiado próspera y tal vez fuese ese el factor determinante de la actitud oficial. El primer día de 1876, *El Progreso* volvió a ocuparse de lo que estaba sucediendo en Córdoba desde hacía dos años y respecto de la situación política de la provincia denunció que 1874 había terminado con un gobierno “sin ministros, sin rentas, sin cámaras y hasta sin administración de justicia” al punto que tampoco se habían dictado leyes de impuestos ni presupuesto para 1875. Desde luego se estaba frente a una inadmisibles inacción por parte de las autoridades, quienes al no cumplir debidamente con sus funciones estaban afectando todas las actividades que se desarrollaban en la ciudad; afectaba a la industria, al comercio, a toda empresa útil y por tanto al progreso en general. En esas condiciones era fácil explicarse que la municipalidad ni siquiera hubiera atendido la propuesta para el establecimiento de una empresa de tranvías que

<sup>3</sup> ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL (en adelante AHM), A-1-2, 1872, fs 384-385.

<sup>4</sup> *El Progreso*, 11/12/1875.

había ingresado a mediados de 1875 al concejo deliberante (en adelante HDC). El silencio de la comuna respecto a esa solicitud de concesión, sin embargo, se debía a que los concejales estaban ocupados en la elaboración de un reglamento general de tranvías y esta halagüeña perspectiva sirvió para calmar el desasosiego de los solicitantes, quienes rápidamente se manifestaron dispuestos a someterse al proyectado reglamento.<sup>5</sup>

El año 1876 se abre en mejores condiciones y bajo el gobierno de Enrique Rodríguez se comienzan a ver mejoras en la organización política y claros signos de recuperación y estabilidad económica. Se dictó una ordenanza de impuestos, que incluía el derecho de tablillas o patentes para carros y carretas, y se emprendieron diversas obras públicas para mejorar la infraestructura de la ciudad. Entre ellas destacan algunas que favorecieron los desplazamientos dentro del radio urbano, como son el empedrado de numerosas calles y la construcción de puentes en distintos puntos para facilitar la comunicación de la ciudad con los nuevos barrios que estaban surgiendo del otro lado del río Primero (hoy Suquia). Todos estos avances responden, en gran parte, al incremento del comercio con Buenos Aires ahora facilitado por la acción unificadora del ferrocarril.

Finalmente a mediados de ese año la ciudad tuvo la primera ordenanza que reglamentó de manera general el servicio de transporte público de tranvías a caballo. Esa ordenanza se dictó el 4 de julio de 1876 y constó de tres partes; en la primera se estableció el marco general sobre el que habría de desarrollarse la explotación del servicio, la siguiente a la parte operativa respecto al tendido de líneas y mantenimiento de calzadas y en la tercera se incluían consideraciones generales respecto al servicio.<sup>6</sup> En ella se establecía, en primer lugar, la libertad para establecer tranvías a caballo en todo el radio urbano y la obligación de que juntamente con la solicitud las empresas debían presentar los planos de las calles por donde se brindaría el servicio, detallando los puntos extremos y las estaciones intermedias. También la tarifa que se cobraría por carga y por pasajero debía ser especificada por los solicitantes de la concesión; esa tarifa no podría exceder el valor de 1 peso boliviano ni podría aumentarse por el término de un año de puesta en ejercicio.

El artículo 5 de la ordenanza dispuso una fianza a favor del municipio por parte de las empresas que brindaran el servicio;<sup>7</sup> con ello el municipio trataba de resguardarse

---

<sup>5</sup> AHM, A-2-14, 1875, f. 230.

<sup>6</sup> AHM, A-1-3, 1876, fs. 190-195.

<sup>7</sup> Al respecto se establecía que “antes de concederse el permiso, la empresa depositará en uno de los bancos de esta plaza la suma de cuatro mil pesos fuertes a la orden de la municipalidad, o dará, a satisfacción de ésta, fianza o hipoteca por la misma cantidad, como garantía por parte de la empresa constructora. Esta garantía no terminará hasta la completa terminación de la línea”.

económicamente y garantizar la seriedad en la ejecución de las concesiones que otorgara en el futuro, pues la suma de dinero depositada tenía carácter de garantía para el cumplimiento de las obras de construcción de la línea y subsistiría hasta que las mismas se terminasen, momento en que recién le sería restituida a la empresa. Por otra parte, esa fianza establecida a favor de la municipalidad era una condición previa al otorgamiento de la concesión y al respecto es importante señalar que esa cláusula, a pesar de estar dirigida a resguardar al municipio de hipotéticos incumplimientos por parte de las empresas concesionarias, no siempre fue aplicada pues hubo casos en que las empresas fueron eximidas de esta obligación; un ejemplo de ello es el del permiso otorgado a Arteaga y Cía., empresa que debió sujetarse a todas las obligaciones establecidas por esta ordenanza general, con excepción del artículo 5. De cualquier modo, si tenemos en cuenta los fracasos mencionados más arriba y también el tiempo de más de dos años transcurrido desde la sanción de este reglamento y el otorgamiento de la siguiente concesión de tranvías, ese artículo hace pensar que no fue fácil para el municipio cordobés conseguir interesados en hacerse cargo del servicio de tranvías a caballo. Esa percepción es confirmada por la cláusula siguiente (artículo 6) que establecía la obligación de la empresa concesionaria de fijar domicilio en la ciudad de Córdoba dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que le fuera otorgado el permiso, pues la misma nos está indicando que las autoridades municipales dudaban de que hubiera interesados entre los empresarios cordobeses y en cambio confiaban en la posibilidad de que la ciudad se beneficiaria con el aporte de empresas de otros lugares del país o del extranjero, casos en que esa cláusula adquiriría relevancia.

Otra cláusula que merece un análisis especial es la séptima por la que se fijaba el plazo de la concesión entre cincuenta y noventa años, dejando a criterio de la administración que la otorgara el determinar la duración del permiso dentro de ese plazo y en función de la magnitud y los costos de la obra.<sup>8</sup> El artículo 8 establecía que al concluir la concesión tanto los rieles como los vagones pasarían a ser de propiedad del municipio, quien entonces podría encargarse del servicio, y determinaba al mismo tiempo el plazo dentro del cual se debía comenzar y finalizar las obras, pues exigía que los trabajos de tendido de las líneas y su puesta en funcionamiento fuesen empezados dentro de los doce meses de otorgada la concesión, dejando a salvo el caso fortuito y la fuerza mayor y garantizando un tiempo prudencial para que el servicio comenzase a funcionar.

---

<sup>8</sup> Las primeras concesiones se hicieron por cincuenta años, luego se ampliaron a setenta y finalmente a noventa años que era el plazo máximo que permitía la ordenanza.

La segunda parte de la ordenanza está referida a las cuestiones técnicas que debían tenerse en cuenta para la puesta en marcha del servicio, distinguiendo el ámbito público del privado y definiendo las responsabilidades de cada sector. Una muestra de ello son los artículos 10, 11 y 14 que obligaban a las empresas “a ejecutar de su cuenta y riesgo todos los trabajos previstos y no previstos para el completo establecimiento y conservación del tranvía”.<sup>9</sup> El artículo 15, por su parte, obligaba a los concesionarios a empedrar entre los rieles y 32cm a cada lado de la vía en las calles que no se encontrasen todavía empedradas, obligación adicional para las empresas concesionarias y un traslado sin duda provechoso de la obra pública desde la municipalidad hacia los particulares. Es decir, la municipalidad se desvinculaba tanto de la inversión como del trabajo necesario para establecer el servicio pero sin dejar de asegurarse algunos beneficios.

El tranvía debía circular por los costados de las calles a una distancia de 60cm del cordón de la vereda, excepto en las calles más anchas donde podría pasar a más distancia; esta disposición se cumplió generalmente en su totalidad, aunque no dejó de generar algunas controversias en calles que no daban con el ancho exigido. La ordenanza también fijaba la uniformidad de trochas en todas las vías que se estableciesen –la trocha máxima permitida era de 1,44m– pero dejaba la determinación de la medida para el momento en que se otorgara la primera concesión y además establecía que los rieles serían colocados al nivel del empedrado y que los carruajes no podrían exceder los dos metros de ancho. El mantenimiento y la conservación de la vía quedaban a cargo del concesionario, entre los rieles y hasta 32cm a cada lado de los mismos.

La empresa estaba obligada a emplear materiales de excelente calidad y durante toda la construcción un ingeniero municipal ejercería su facultad de inspección, asegurándose que se cumpliesen todos los requisitos y ordenamientos establecidos en lo que respecta a las medidas, colocación de las vías, el tamaño de los carruajes y demás obligaciones. Ahora bien, una vez que la línea entrase en funcionamiento la empresa debía presentar trimestralmente un informe en el que detallara las condiciones en que se desenvolvía el servicio: estado de las obras, cantidad de carruajes utilizados y de pasajeros y carga transportados y accidentes ocurridos. También se preveía el nombramiento de inspectores municipales que se encargasen

---

<sup>9</sup> Por cuenta del empresario quedaban todas las obras que, a consecuencia del establecimiento de la nueva vía, exigiese la restauración del empedrado y afirmado de las calles, para que éstas quedasen en las condiciones de viabilidad que tenían antes de iniciarse esos trabajos, y determinaban que “el empedrado o afirmado de la calle se ejecutará por los empresarios, volviendo a emplear para ello materiales de la misma calidad”, pero si las necesidades públicas reclamaban el cambio de empedrado por adoquines “se pondrán los materiales al lado de la vía por cuenta de la municipalidad, siendo de la del concesionario su colocación en la zona que le corresponde y de la manera que se designe”.



del control del servicio y cuyo sueldo estaría a cargo de la empresa, disposición que no deja de sorprender porque en esas condiciones era la empresa la que en definitiva efectuaría su propio contralor, aunque ésta parece ser una práctica común que también fue utilizada en los primeros años del siglo XX por las autoridades provinciales en el caso de las empresas encargadas del servicio público de electricidad en la ciudad de Córdoba.<sup>10</sup>

Entre los resguardos tomados por los ediles, y dentro de la tercera parte que contenía las disposiciones generales, es de crucial importancia el artículo 29 ya que muestra claramente hasta que punto la municipalidad se desligaba del servicio, no ofreciendo ningún tipo de respaldo ni seguridad ya que los concesionarios de tranvía no tenían derecho a reclamar por el perjuicio que ocasionase a la empresa el tráfico público y el estado de las calles ni por las dificultades que esto pudiera ocasionar al mantenimiento de la vía; tampoco podían reclamar por los perjuicios que les produjese el establecimiento de nuevas líneas en competencia con las concedidas ni tenían derecho al reclamo por las perturbaciones en el tráfico de la vía ocasionados por medidas temporales de orden y de policía, o por trabajos ejecutados en las calles públicas por la administración o particulares debidamente autorizados, ni por ningún perjuicio emanado del uso libre y permitido de la calle pública.

Para lo que pudiera suceder a partir del momento de la publicación de esta ordenanza general, es también de gran significación el artículo 30 pues al disponer que “las empresas que no funcionaren por un término de seis meses, salvo el caso de fuerza mayor debidamente justificado, pierde la concesión quedando la vía a favor de la municipalidad”, facultó a las autoridades municipales para suspender las concesiones que no cumplieren y la experiencia posterior demuestra que esa previsión no fue inútil. Igual efectividad tuvo la parte que disponía que tanto a la municipalidad como a las empresas se les dejaba la posibilidad de proponer modificaciones, “en el curso de ejecución de las obras y durante la concesión”, a las disposiciones establecidas en ella.<sup>11</sup> No sucedió lo mismo con lo dispuesto por el artículo 31 que establecía un plazo de seis meses para la finalización y puesta en servicio de una línea y que de no cumplirse ese plazo la concesión quedaría automáticamente caduca.

<sup>10</sup> Según lo dispuesto por el gobierno provincial en 1909, los gastos de instalación de la Oficina Técnica de Control y los sueldos de sus empleados debían ser pagados por la Compañía de Luz y Fuerza Motriz, pese a que las funciones de esa oficina eran las siguientes: a) informar acerca del cumplimiento de la ley de concesión por parte de la Compañía Luz y Fuerza Motriz de Córdoba; b) atender e inspeccionar todo lo concerniente al suministro de la energía eléctrica y verificar las quejas que al respecto pudieran formularse por el público y c) controlar los medidores y la tensión de suministro de la energía. Beatriz R. Solveira, “Regulación y control del sector eléctrico en Córdoba, 1890-1950”, *IV Congreso Chileno Argentino de Estudios Históricos e Integración Cultural*, Valparaíso y Viña del Mar (Chile), CDRom.

<sup>11</sup> A este respecto es necesario señalar que excepto la parte referida a las calles cuyo ancho no era el adecuado, en las fuentes consultadas no hemos encontrado casos en los que las empresas hicieran uso de este derecho y que por lo tanto por lo general se cumplió lo dispuesto en la ordenanza.

Las principales disposiciones de esta ordenanza general del servicio de tranvías a caballo dictada en 1876 son claras y muestran gran previsión por parte de las autoridades municipales que con ella buscaron regular un incipiente y muy necesario servicio público para la ciudad, cuya explotación dejaban en manos de particulares que asumían todos los riesgos de tal empresa, mientras la municipalidad se aseguraba el poder de policía y la facultad de rescindir los contratos en los casos de incumplimiento de las normas en ella contenidas, sin ningún tipo de indemnización. Se había llegado por fin a la reglamentación en general de este servicio público pero, como ya se dijo, hubo que esperar más de dos años para que se otorgara la primera concesión y esta demora es tal vez consecuencia de la falta de interesados en explotarlo, pero no de la inexistencia de demanda.

Al respecto conviene señalar que ya en 1875 funcionaba un servicio que se ocupaba del traslado de personas desde la plaza del pueblo General Paz al Paseo Sobremonte, en el centro de la ciudad, el que era brindado por Ignacio de la Peña mediante “carruajes ómnibus”. Este tipo de servicio era frecuente en otras ciudades del país, donde había sido el precursor inmediato del tranvía a caballo que había contribuido a valorizar las tierras y propiedades cercanas a sus recorridos, e incluso llegó a ser beneficiado con subsidios públicos, como sostuvo de la Peña al solicitar igual favor a la comuna cordobesa:

“Habiendo establecido un ómnibus que partiendo de la plaza del pueblo General Paz al paseo Sobremonte atravesando en su tránsito las calles más principales y plaza pública, vengo a solicitar a la corporación del Concejo Deliberativo pidiendo una subvención de 35 pesos fuertes mensuales por el término de uno a dos años por esta línea. Y por la misma suma establecería otra línea del mercado sur al norte o en cualquier otra calle que creyera más conveniente. La tarifa que figure será de un real boliviano por asiento y me obligo a dar pasaje gratis a los comisarios municipales en horas de servicio. La utilidad de estas líneas es palpable y ellas serán precursoras indudablemente de los tramways y por consiguiente del movimiento y el progreso de esta localidad. En todas partes esta clase de empresas reciben una protección directa de las autoridades. En Buenos Aires los ómnibus han dado un gran impulso y el valor de las tierras es debido en gran parte a los tramways que hacen desaparecer las distancias. Si la corporación no presta el concurso que se solicita no se podrá costear fines, ella no demanda gastos que exceden al producido y que solo la esperanza de que más tarde la necesidad y muy principalmente la costumbre hará posible el sostenimiento de esta clase de empresas”.<sup>12</sup>

La solicitud de Peña tuvo una positiva acogida por parte de la comisión que lo estudió, que valoró en ella “las ventajas y utilidades que resuelven al municipio con el establecimiento de este género de carruajes” pues proporcionaba “toda clase de comodidad a los habitantes de este pueblo” y servía al mismo tiempo para movilizar al comercio, “facilitando la más pronta y debida comunicación con aquella nueva población que se levanta”, y que aconsejó su

---

<sup>12</sup> AHM, A-2-13, 1875, fs. 16-17.

aprobación al HCD.<sup>13</sup> Sin duda la empresa montada por de la Peña fue la primera en brindar un servicio urbano de pasajeros en la ciudad de Córdoba y al mismo tiempo el antecedente más próximo del tranvía a tracción a sangre, al anticiparse a él en el intento de solucionar el problema del desplazamiento de personas dentro de una ciudad que comenzaba a crecer más allá de sus límites geográficos tradicionales.

### **Las concesiones**

No fue sino hasta el 14 de diciembre de 1878 que se otorgó la primera concesión para la instalación y explotación de una línea de tranvías de tracción a sangre. La beneficiaria de la misma fue la empresa Alfredo Arteaga y Cía. integrada por David Argüello, Belisario N. Ortiz, Rafael Aranda, Pedro Martínez Caballero y Belindo Martínez, la que actuaría bajo el nombre de Empresa “Tramway Ciudad de Córdoba”. Con esta línea, que fue inaugurada el 9 de julio de 1879 en medio del entusiasmo de todos los cordobeses, lo que se buscó fue sacar del aislamiento a los habitantes del pueblo General Paz, separado del centro de la ciudad por el río Primero (hoy Suquía). El recorrido de la misma, que era casi el mismo de los “carruajes ómnibus” de Ignacio de la Peña, comenzaba en la plaza de ese barrio y terminaba en el Paseo Sobremonte; cruzando el río por el puente Sarmiento, cercano a la estación del Ferrocarril Central Argentino, de allí seguía por la calle San Jerónimo hasta la esquina de la Catedral, punto desde el cual se desprendía un ramal que tomaba por la calle General Paz y llegaba hasta el Mercado Norte, y una cuadra más adelante por la calle 27 de abril salía otro ramal hasta la Universidad y el Colegio de Monserrat. Como se puede apreciar, la línea unía puntos estratégicos de la ciudad, integrando a ella al pueblo General Paz y conectando al mismo tiempo lugares importantes para la actividad económica, cultural y de recreación, sin contar la facilidad que ofrecía a la población de llegar hasta la estación ferroviaria que comunicaba nuestra provincia con el resto del país.

Esta concesión, cuyo término fue primero de 50 años se fue extendiendo luego por periodos de 20 años hasta llegar al límite de 90 años fijados por la ordenanza general, a cuyo cumplimiento estaba obligada la empresa concesionaria con la sola excepción de su artículo 5, según ya se dijo. Esta excepción fue seguramente determinada por dos factores concurrentes; por un lado, la escasez de interesados en invertir en la explotación de este tipo de servicio y, por el otro, el deseo de las autoridades municipales de no perder la posibilidad de que los cordobeses contaran finalmente con el mismo. Por lo demás, la propia ordenanza de

---

<sup>13</sup> AHM, A-2-13, 1875, f. 17.

concesión fijaba a los permisionarios una serie de obligaciones. En lo que se refiere a la instalación de la línea establecía un plazo de seis meses, que se contarían desde la fecha de otorgamiento de la concesión, para la ejecución de las obras necesarias y su apertura al servicio público, penalizando a la empresa con la pérdida de la concesión si ese plazo no se cumplía.

Un punto muy importante dentro de la ordenanza de concesión es el artículo 4° que fijaba la obligación de la empresa de conducir gratis, por el término de dos años, a todos los profesores y alumnos universitarios y del Colegio Nacional de Monserrat, a los horarios de entrada y salida de dichos establecimientos, y durante todo el término de la concesión y en toda dirección a los agentes de seguridad, ingenieros y empleados municipales, enfermos de hospital, hermanas de caridad, curas de las diversas iglesias de la ciudad y a los niños menores de 5 años. En cuanto al precio del pasaje, se fijó en un real boliviano en toda la línea.<sup>14</sup>

La necesidad de atender al traslado de los pobladores de la ciudad estaba garantizada a partir de ese momento, al menos respecto de los habitantes del pueblo General Paz, sin embargo, aunque el tranvía a caballo fue aceptado e incorporado rápidamente en la vida cotidiana de los cordobeses, las primeras impresiones no fueron muy positivas. Pocos dudaban que el tranvía fuera un signo de progreso y que contribuyera a la prosperidad de la ciudad, pero los vecinos temían que sus vibraciones, al transitar por las calles, resintiera los cimientos de sus hogares. No obstante este clima de inseguridad no se mantuvo por mucho tiempo y casi cinco años después se otorgaba la segunda concesión, que junto con la primera sacaron de su aislamiento a dos importantes zonas de la ciudad. Al respecto, Juana Lidia Bustamante sostiene que la verdadera expansión de la ciudad de Córdoba comienza hacia 1890 cuando su perímetro urbanizado se amplía incluyendo a las urbanizaciones periféricas separadas del centro, los llamados “pueblos” como San Vicente, General Paz, Alta Córdoba, San Martín y Güemes. (Bustamante: 54)

En efecto, el 1° de abril de 1881 se aprueba la concesión de una nueva línea denominada “Tramway Colonia San Vicente” perteneciente a un grupo empresario conformado por Agustín Garzón, Arcenio Leyva y Laureano A. Pizarro. El primero de los mencionados era el presidente de la firma y era, a la vez, el fundador del pueblo San Vicente donde poseía un importante loteo, cuyos terrenos eran ofrecidos en venta en el diario *El Eco de Córdoba*, lo que está indicando la íntima relación entre la línea concesionada y el negocio de tierras. La

<sup>14</sup> AHM, A-1-5, 1876, fs. 141-143. cabe aclarar que el precio del pasaje era igual al que ya había sido propuesto en la solicitud presentada en 1875 por Ignacio de la Peña.

nueva línea comunicaría al pueblo San Vicente, por entonces una villa veraniega, con el centro mismo de la ciudad. Seguramente por las mismas razones señaladas más arriba, esta concesión también fue exceptuada del cumplimiento del artículo 5 de la ordenanza general, aunque quedó obligada a cumplir con sus otras disposiciones durante los 75 años que duraría la concesión.<sup>15</sup>

La nueva empresa concesionaria demostró ser muy diligente y llevó a cabo las obras con admirable rapidez y eficacia a tal punto que los trabajos quedaron terminados para el 26 de mayo de 1881. En parte esta eficacia se correspondía con el apoyo que le brindara el gobierno nacional ya que ante el pedido de los empresarios, les concedió los rieles para el tranvía, gesto que los cordobeses supieron valorar por los beneficios que para ellos significaba el establecimiento de la nueva línea de tranvías a caballo. Los empresarios, no obstante, también debieron enfrentar algunos inconvenientes relacionados con el trayecto que debía recorrer el tranvía, ya que muchos de los accionistas y suscriptores amenazaron con retirar su apoyo a la empresa si no se servían los intereses del pueblo San Vicente y del público en general. El periódico *El Progreso* se ocupó en su momento del desarrollo de esa disputa y por medio de una pregunta, expuso su opinión diciendo: “¿Cree el empresario que la concesión se dará, si no se consultan los intereses públicos, en vez de los particulares como parece que se intenta?”<sup>16</sup>

Con todo, el 26 de mayo de 1881 fue otro día de fiesta para la ciudad que vivió con alborozo la inauguración de la nueva línea de tranvías. En el acto, acompañado de música y una gran multitud, se expresaron con importantes discursos en primer lugar, el empresario iniciador de la obra Agustín Garzón, y luego el gobernador de la provincia. En el palco donde estaban ubicados dichos oradores, había un cartel que expresaba “Gratitud al Gobierno Nacional, al Gobierno Provincial y la Municipalidad” y dos escudos que decían “Progreso de Córdoba” y “Protección al trabajo” y el gobernador destacó las ventajas que obtendría la ciudad con el funcionamiento de esta línea de tranvías y aseguró que la misma ofrecía “un porvenir de rosas”, ya que harían del centro de la ciudad, de San Vicente y de General Paz un solo pueblo.<sup>17</sup> El impacto del tranvía anunciado por el gobernador nos recuerda lo afirmado por Ignacio de la Peña en 1875, en el párrafo reproducido más arriba, cuando sostuvo que “los tramways hacen desaparecer las distancias”, porque es evidente que el tranvía dio al espacio urbano y al movimiento de los hombres en él una nueva dimensión que muy pronto habría de

---

<sup>15</sup> AHM, A-2-27, 1881, fs. 143-152.

<sup>16</sup> *El Progreso*, 23/04/1881.

<sup>17</sup> *El Progreso*, 28/05/1881.

modificar la mentalidad de los cordobeses, quienes no tardaron en incorporar el uso del tranvía a su vida cotidiana.

La empresa fue transferida el 15 de julio de 1889 a favor de Samuel Palacios,<sup>18</sup> quien como más adelante se verá fue el primero en solicitar una concesión para iniciar la explotación del tranvía eléctrico, iniciativa que quedó trunca a consecuencia de la muerte de Palacios,<sup>19</sup> aunque la empresa siguió cumpliendo con el servicio hasta que el 13 de julio de 1925, durante la administración del intendente Manuel S. Ordóñez, dejó de funcionar y de formar parte del paisaje urbano, pasando a ser la última empresa de este tipo en el país. Palacios era un importante hombre de negocios que tenía fuertes intereses en el pueblo San Vicente, donde había construido un mercado, y mientras estuvo al frente de la empresa, la misma siguió acumulando concesiones que ampliaron aún más su radio de acción; entre esas nuevas concesiones se debe citar una del 2 de junio de 1891 en la que se le autoriza la prolongación de la línea por numerosas calles carentes de servicio en cuatro sectores de la ciudad, incluyendo importantes trabajos en el pueblo San Vicente.

Entretanto, el 11 de febrero de 1881 se produjeron importantes cambios en la dirección de la Empresa “Tramway Ciudad de Córdoba”, ya que Belisario Ortiz vendió su parte en la misma a Miguel Paz y Pedro Martínez Caballero, y esta transferencia creó un clima de incertidumbre debido al rumor acerca de que éstos pretendían introducir algunas modificaciones en el recorrido, como ser quitar las vías de las cuadras que llegaban hasta el Mercado Norte, pero todo se apaciguó cuando se advirtió que los nuevos empresarios no podían alterar el contrato realizado originariamente con la municipalidad ya que era su obligación mantenerlo durante toda la concesión.<sup>20</sup> Paralelamente, emprendimientos de esta naturaleza se repetían en numerosas provincias, tal es el caso de Catamarca, Tucumán y Mendoza mientras en Europa, el 17 de febrero de ese año se celebró la inauguración del primer ferrocarril eléctrico, histórico acontecimiento que tuvo lugar en Alemania.

Mientras el tranvía se arraigaba en la ciudad, el municipio siguió ocupado en realizar nuevas obras públicas y en mejorar las existentes, siendo el empedrado de numerosas calles y el alumbrado de la vía pública sus principales preocupaciones. Para ello la municipalidad supo enviar a miembros del consejo ejecutor para recorrer las calles del pueblo General Paz e inspeccionar la colocación de los faroles para aumentar el alumbrado.<sup>21</sup> Este trabajo fue

---

<sup>18</sup> La transferencia realizada en 1889 comprendió todas las concesiones otorgadas a la empresa “Tramway Colonia San Vicente” e incluyó todas las obras en construcción.

<sup>19</sup> Luego de la muerte de Palacios, su transfirió la empresa a Luciano Albariños.

<sup>20</sup> *El Progreso*, 15/02/1881.

<sup>21</sup> *El Progreso*, 22/02/1881.

respuesta a numerosas quejas y denuncias elevadas por los vecinos, como también lo fueron los trabajos que mejoraron la iluminación del tan concurrido Paseo Sobremonte. En esto jugó un papel destacado la prensa, que según Pedro Pírez ocupa un lugar importante en la relación entre gobierno-empresa-usuario, ya que cumple la función de denunciar aquello que no está bien o no funciona correctamente. Entre la información ofrecida en los periódicos cordobeses consultados hemos encontrado claros ejemplos de denuncias, tanto respecto del accionar de las autoridades, como así también de las empresas; aunque es importante destacar que en la actitud de la prensa cordobesa no solamente hemos podido advertir ese afán de defensa de los intereses del pueblo sino también la preocupación por rescatar y ponderar las buenas acciones. El 18 de febrero de 1882 los ediles consideraron conveniente introducir algunas modificaciones en la ordenanza general dictada en 1876 que regulaba el servicio tranviario, a la que le agregó nuevos requisitos y obligaciones que deberían ser cumplidas tanto por las empresas ya existentes como por las que se establecieran en el futuro. La nueva ordenanza retoma el artículo 35 de aquella, en la que se aclaraba que los empresarios quedaban obligados y sujetos a los reglamentos que la municipalidad dictase sobre este servicio público y su explotación. Al respecto, lo que ahora se observa es el intento de una mayor regulación por parte de la municipalidad sobre dicho servicio, ya que reafirma la obligación de las administraciones de las empresas de presentar un itinerario de las líneas y los antecedentes concernientes a su servicio, así como demostrar el número de coches que estuviesen en servicio tanto de día como de noche. También, buscando un mejor servicio y una mayor comunicación con la población, la municipalidad exigía que los itinerarios se publicasen en los diarios locales y se fijasen carteles en la vía pública y dentro de cada coche para difundir esa información. Además, la ordenanza incorpora otros puntos referidos a la velocidad en que debían conducirse los coches, a la frecuencia con que debían pasar, algunas restricciones para los pasajeros y el conductor, a las funciones que debía desempeñar el mayoral para velar por la seguridad y el orden del servicio y a las de los comisarios municipales y los agentes de policía encargados de controlar el debido cumplimiento del reglamento. Finalmente se trata todo lo referido a la aplicación de multas y su debido cobro en caso de infracción.<sup>22</sup>

El 12 de octubre de 1883, el municipio otorga una tercera concesión, esta vez a Benjamín Domínguez, para la instalación del “Tramway Argentino” el que comprendería tres secciones diferentes cuyos itinerarios cubrirían prácticamente toda la zona céntrica, como se puede apreciar en el siguiente detalle.<sup>23</sup> La primera sección comenzaba y terminaba su recorrido

<sup>22</sup> *Digesto de la Municipalidad de Córdoba*, t. I, años 1857-1894, pp. 452-453.

<sup>23</sup> AHM, A-1-8, 1883, f. 142.

frente a la estación del Ferrocarril Central Argentino transitando por las calles Entre Ríos-Caseros, Unión (hoy Rivera Indarte), Santa Rosa, Florida (hoy Coronel Olmedo), Congreso (hoy Colón), Artes (hoy Rodríguez Peña), 9 de julio, 25 de mayo y el boulevard ubicado frente a la estación. La segunda sección se iniciaba en la Iglesia de la Compañía de Jesús y recorría las calles Caseros, Independencia, Deán Funes, Florida (Coronel Olmedo) donde empalmaba con la sección anterior. La tercera sección comenzaba su recorrido en Santa Rosa y tomaba por Unión (Rivera Indarte), Rioja, Catamarca, Alvear hasta empalmar en 25 de mayo con la primera sección. Según la ordenanza de concesión, el empresario debería empezar las obras dentro de un año de la fecha de su aprobación y ponerlo al servicio del público en forma progresiva en un plazo de dos años, empezando por la primera sección. El término de la concesión fue de 75 años y, al igual que las otras empresas, ésta también quedó obligada a conducir gratis durante toda la concesión a los agentes municipales y de seguridad y a las autoridades religiosas. Por estos años el precio del pasaje pasa a ser de 10 centavos nacionales, equivalentes a un real boliviano.

Ya con tres líneas concesionadas la municipalidad advirtió la necesidad de asegurar una mayor regularidad en el servicio y tomó algunas medidas tendientes a reforzar las tareas de inspección y vigilancia y a través de ellas lograr un mejor cumplimiento de la ordenanza general sobre tranvías. El 19 de noviembre de 1885 dispuso dividir la ciudad en dos secciones, Este y Oeste, separadas por las calles General Paz y Representantes; división que por otra parte servía no solamente a aquellos fines sino también para organizar la ciudad en general. A los comisarios municipales del servicio se les encomendó una sección en la cual debían desempeñar sus funciones interviniendo las veces que fuesen necesarias y dando cuenta inmediata de las deficiencias que notaran en el servicio, mediante una relación escrita de cuanto hubiesen observado y hecho en el cumplimiento de su cometido.<sup>24</sup> Además, el 17 de diciembre se nombró provisoriamente inspector general de tranvía a Wilfredo Torres quien percibiría un sueldo de ciento veinte pesos nacionales pagados proporcionalmente por las tres empresas existentes, y se anunció la intención de nombrar en el futuro un inspector por cada línea, designación que sería hecha cuando el intendente municipal lo creyese conveniente de acuerdo con el artículo 33 de la ordenanza general. Debemos señalar, no obstante, que el cargo de inspector general estuvo durante algún tiempo vacante, por motivos que desconocemos, pero que fue nuevamente cubierto el 1º de enero de 1893.

---

<sup>24</sup> Al mismo tiempo se designaron dos comisionados; Gumersindo Centeno para la sección Este y José A. Díaz para la Oeste.



A la municipalidad también le preocupaba el estado de las calles que no era el óptimo y a veces se convertía en un obstáculo para la circulación de los tranvías y este problema fue encarado mediante otras disposiciones como la construcción de veredas, la ampliación de calles y el mejoramiento del adoquinado, obras con las que se buscaba lograr una mejor viabilidad y movilidad en el tránsito, dando dinamismo y comodidad a la circulación del tranvía y carruajes. Para hacer frente a los gastos que demandaría la renovación del adoquinado se dispuso que los propietarios de casas y terrenos abonarían la suma correspondiente para la construcción de sus respectivos frentes hasta la mitad de la calle y que, en las calles transitadas por tranvías, la empresa se haría cargo de adoquinar su parte (según el artículo 14º de ordenanza de 4 de julio de 1876); de esta manera la municipalidad solo se hacía responsable del resto por donde no pasaba el tranvía, la municipalidad se hacía responsable del resto.<sup>25</sup> Con todo, las tareas de mejoramiento del empedrado no estuvieron exentas de inconvenientes. Durante el año 1893, los vecinos de la ciudad elevaron sus quejas al HCD debido a la mala organización de esas obras, que entorpecían el paso y la viabilidad. Ahora bien, como muchas veces los encargados de estas construcciones eran las empresas de tranvía, en respuesta a esas quejas la municipalidad prohibió “ocupar las veredas, con piedras, ripio o tierra”, de manera que las calles solo serían ocupadas por materiales indispensables para poder efectuar los trabajos en cada cuadra. Los infractores serían multados.<sup>26</sup>

En los años siguientes se sucedieron las solicitudes de las diferentes empresas para realizar trabajos de extensión de sus vías. A mediados de 1886 Benjamín Domínguez pidió autorización para establecer dos nuevas secciones del “Tramway Argentino” y la empresa “Tramway Colonia San Vicente” solicitó también la extensión de su línea.<sup>27</sup> Además, hacia fines de ese año, apareció un nuevo interesado en explotar el servicio. Se trata de Pedro A. Barros quien pretendía instalar una línea en San Vicente, que recorriera las calles por las que no pasaba el “Tramway Colonia San Vicente”, la que estaría dotada de todos los elementos más modernos con el principal objetivo de brindar un mejor servicio y de prever el posible empalme en cualquier punto de su recorrido con las vías de la otra empresa.<sup>28</sup> En abril del año siguiente fue la empresa “Tramway Ciudad de Córdoba”, por entonces representada por Juan G. Roldan y Cía., la que presentó proyectos de extensión para sus líneas en el barrio General

---

<sup>25</sup> Este criterio se utilizó también para la construcción de veredas. Para costear estas obras la municipalidad echó mano de lo recaudado por la venta de tierras municipales y solicitó al gobierno de la provincia el uno por ciento de la contribución directa sobre las fincas y terrenos del municipio durante seis años.

<sup>26</sup> *Digesto*.... op. cit., t. I, años 1857-1894, pp. 473-474.

<sup>27</sup> AHM, A-1-11, 1886, f. 102.

<sup>28</sup> *Ibidem*, fs. 165-168.

Paz; su intención era instalar una doble vía en el puente Sarmiento y en calle Santa Fe pero, por motivos que ignoramos, ni esta propuesta ni la anterior fueron aceptadas.<sup>29</sup> Durante el año 1887 el empresario Benjamín Domínguez elevó nuevos proyectos de extensión que vinieron a aumentar la ya extensa red de vías del “Tramway Argentino”, pues sus solicitudes fueron aprobadas el 3 y 25 de marzo y el 20 de mayo, otorgándole el plazo de dieciocho meses para finalizar las obras.<sup>30</sup> En virtud de estas extensiones podemos suponer que por entonces esta línea estaba pasando por su mejor momento de expansión y crecimiento ya que se embarcaba en ambiciosos proyectos para los que era necesario contar con un importante capital.

Ahora bien, aunque la empresa “Tramway Argentino” fue la que aportó el mayor número de unidades al servicio, también es cierto que sus actividades no anduvieron del todo bien y el servicio prestado, si nos atenemos a los informes del inspector general de tranvías al que se aludirá más adelante, no se efectuaba “dentro de las condiciones reglamentarias”.<sup>31</sup> El 22 de junio de 1888 un incendio destruyó el galpón donde se guardaban los coches y a partir de entonces la empresa empezó a brindar el servicio con deficiencias. De ese accidente la población fue informada por la prensa, la que no ocultó los inconvenientes que dificultaban el servicio haciéndolo no solamente deficiente sino también inseguro y ofrecía espectáculos desagradables a la población, como el que describiera *La Libertad* que en su edición del 7 de diciembre de 1900:

“Un coche de esta empresa era arrastrado por caballos, que suponemos, era la primera vez que se los destinaba a ese servicio. Esto dio por resultado que al llegar a la esquina de 9 de julio y General Paz, uno de los caballos se resistió a seguir adelante, viéndose los pasajeros detenidos media hora, más o menos, hasta que pusieron los caballos de otro coche que alcanzó al primero. El mayoral y el cochero quedaron luchando en el mismo sitio con el potro cerril, que cada vez que se le azotaba para que siguiera daba tremendos saltos y coces con grave peligro para los transeúntes y curiosos que presenciaban los esfuerzos del infeliz personal”.

La empresa continuó brindando el servicio hasta el 30 de diciembre de 1904, cuando el intendente Juan Carlos Pitt ordenó el levantamiento de sus vías.<sup>32</sup>

Por ordenanza del 19 de octubre de 1888 la municipalidad aceptó la propuesta presentada por la empresa “Tramway Ciudad de Córdoba”, por la que se comprometía a hacer el cambio de rieles de vigas por rieles de canaleta en todas las calles de la ciudad que la municipalidad decidiese adoquinar, y a cambio se le concedió el permiso para construir nuevos recorridos.

---

<sup>29</sup> AHM, A-1-12, 1887, f. 27.

<sup>30</sup> *Ibidem*, fs. 28, 41 y 79.

<sup>31</sup> AHM, A-2-27, 1899, fs. 143-152.

<sup>32</sup> Pitt fue uno de los firmantes del informe producido en 1899 por la comisión municipal que estudió el estado de las concesiones tranviarias.

En este acuerdo la municipalidad exoneró a la empresa de toda clase de impuestos municipales creados o que se crearen durante el término de 15 años, y prorrogó por 20 años más el término de las anteriores concesiones hechas a la empresa. En virtud de ello, ese término pasó a ser de 90 años a contar desde la primera concesión otorgada el 14 de diciembre de 1878.<sup>33</sup> Con respecto a la obligación del cambio de rieles, durante el año 1888 y el siguiente, la municipalidad se puso más firme y en las siguientes concesiones incluyó un artículo en el que se exigía su cumplimiento. Como ejemplo de ello podemos citar la ordenanza del 13 de diciembre de 1888 en la que se autorizó a la empresa “Tramway Colonia San Vicente” para la construcción de una línea por varias calles de la ciudad y en la cual se le exigió colocar rieles de canaleta en toda la línea.<sup>34</sup>

Las constantes solicitudes de extensión de líneas hechas por las diferentes empresas están indicando que el negocio era lo suficientemente lucrativo como para justificar el interés de los empresarios por aumentar sus inversiones, sin embargo el servicio no se realizaba sin inconvenientes y era en muchos casos deficiente. Un problema frecuente estuvo constituido por la superposición de concesiones que saltaba a la vista en el momento de iniciarse las obras de extensión, pese a que en los permisos de extensión se especificaba, tal es el caso de una autorización hecha a Palacios, que si en los nuevos recorridos “el solicitante incluye calles en manos de otros, la concesión quedaría sin efecto”. Otra de las irregularidades frecuentes fue la de cortar el servicio en parte del recorrido sin justificación alguna ni pedir permiso a las autoridades. En ella incurrió la empresa “Tramway Ciudad de Córdoba”, la que incluso levantó las vías en la sección que recorría el barrio General Paz,<sup>35</sup> obligando a la municipalidad a imponerle multas y a declarar la caducidad de la concesión que se le otorgara el 13 de abril de 1887.<sup>36</sup> No obstante, en la misma ordenanza en la que se declara esa caducidad, además de recordar la obligación que tenía la municipalidad de garantizar el buen servicio brindado por las empresas y la facultad que le asistía de tomar semejante medida, para no perjudicar a los vecinos de General Paz la comuna exigió a la empresa que realizase la reinstalación de las vías por las calles más importantes y le fijó un plazo de dos meses para ponerlo en funcionamiento, brindando un servicio seguro, constante y con la frecuencia sugerida.<sup>37</sup>

---

<sup>33</sup> AHM, A-1-13, f. 65.

<sup>34</sup> *Ibidem*, f. 145.

<sup>35</sup> Por esa razón, en esa sección el servicio no funcionaba desde hacía más de un año y medio.

<sup>36</sup> *Digesto... op. cit.*, t. II, años 1895-1901, pp. 68-71.

<sup>37</sup> La multa que se le impondría en el caso de no cumplir estas condiciones era de cien pesos nacionales por cada semana de retraso en la ejecución de las obras, salvo en casos de fuerza mayor y debidamente justificados, y la misma cifra por cada día que sus coches

## **El informe de 1899**

A raíz de esas y otras muchas irregularidades por parte de las empresas de tranvía y la casi certeza de que en muchos casos no se cumplía con el reglamento general de tranvías ni con las cláusulas específicas de cada concesión, el 11 de abril de 1899 el HCD decidió crear una comisión que estudiara las concesiones otorgadas hasta ese momento,<sup>38</sup> tanto para el establecimiento de líneas como para las prolongaciones de vías, Y el correcto cumplimiento de lo acordado en cada una, denunciando las infracciones cometidas y los casos en que las concesiones hubiesen caducado.<sup>39</sup> Los resultados de esos estudios fueron conocidos poco tiempo después y sirvieron para confirmar la existencia de un servicio deficiente, de manera que sin demora, el 2 de julio de 1899 el HCD aprobó un proyecto por el que se emplazaba a las empresas tranviarias a que en el término de tres meses cumpliesen estrictamente la ordenanza general de tranvías del 4 de julio de 1876 y las cláusulas y obligaciones de las concesiones otorgadas por el HCD a cada una de ellas y que dentro de los seis meses hicieran circular los coches en toda la extensión de vía que le había sido concedida, advirtiendo que si ese emplazamiento no era respetado, caducarían las concesiones referentes a las calles en las cuales no se lo hubiese cumplido.<sup>40</sup>

A partir de un informe presentado por el inspector general de tranvías el 12 de mayo de 1899, en el marco de esa investigación, quedaron en evidencia las irregularidades y las concesiones no cumplidas por varias empresas, pero también los casos en que el servicio era el adecuado. Con respecto al “Tramway Ciudad de Córdoba” ese funcionario aseguró que “no hay un palmo de la línea que no esté en servicio” y que éste era “irreprochable, pues no solo se cumplen los horarios sino que también se aumentan los coches”, mientras que el “Tramway Colonia San Vicente” cumplía el servicio “con mucha regularidad” e incluso había sido “irreprochable en días de grandes aglomeraciones de pasajeros”. En el caso del “Tramway Argentino”, en cambio, el inspector manifestó sentirse obligado “a decir toda la verdad” porque su servicio “es un desastre” y sus recorridos eran irregulares; sin embargo, mientras se llevaba a cabo la inspección municipal esta empresa logró habilitar algunos nuevos tramos.<sup>41</sup>

---

no circulasen por ese trayecto. Digesto... op. cit., t. II, años 1895-1901, pp. 97-98.

<sup>38</sup> Un mes después a esa comisión se incorporaron los concejales Deheza, Balmaceda y Canelo.

<sup>39</sup> AHM, A-1-26, 1899, f. 46.

<sup>40</sup> *Ibidem*, f. 145.

<sup>41</sup> AHM, A-1-26, 1899, f. 126.

La decisión de la municipalidad de efectuar esa investigación, cuyo informe sirvió para mostrar el estado en que se cumplía el servicio de tranvías, fue bien recibida por la prensa que en unos casos se manifestó coincidente con los resultados del mismo y en otros lo amplió. Además los diarios sirvieron también para dar a conocer las decisiones del municipio, los informes de los inspectores y las quejas y solicitudes de los usuarios, así como las respuestas de las empresas. Este último fue el caso del “Tramway Colonia San Vicente” cuyo propietario Samuel Palacios anunció el 10 de octubre de 1899, a través del diario, que en atención “al pedido general del público” la empresa había prolongado la línea.

Si nos guiamos por lo publicado en las páginas de *Los Principios*, veremos que en el caso del “Tramway Colonia San Vicente” el 25 de enero de 1899 ya había elogiado su servicio: “En honor de la justicia –decía este diario– debemos un aplauso al Tramway San Vicente por el espléndido servicio que ha hecho anteayer por llevar y traer la concurrencia de la plaza de toros y atender el servicio regular de toda la línea. Todo el mundo ha quedado satisfecho del servicio... y no hacemos más que reflejar la opinión general, al aplaudir al Tramway San Vicente”. No ocurrió lo mismo con el “Tramway Argentino”, al que desacreditó el 9 de julio siguiente al sostener que en general la línea presentaba “un mediano estado de sus rieles” y que las quejas de los usuarios hacían permanente referencia al mal estado de los coches, y luego el 8 de agosto al informar que “anoche a las nueve aproximadamente se rompió uno de los coches de esa empresa de los dos que andaban en servicio, de modo que éste se hizo hasta las doce con un solo coche, con perjuicio naturalmente del público que rabia bastante con los inconvenientes del deficiente servicio que proporciona la mencionada empresa”. Además, este matutino publicó, el 23 de setiembre de 1899, una nota sobre el servicio de tranvías en la que sintetizó el estado en que se encontraban las tres empresas y en la que informó que era necesario que se inspeccionaran las caballerizas del “Tramway Ciudad de Córdoba” para prevenir un posible brote de peste bubónica, que el “Tramway Colonia San Vicente” había incorporado un nuevo coche y que el “Tramway Argentino” presentaba diversas irregularidades.

En los meses siguientes las críticas dirigidas a las tres empresas continuaron pero fue el “Tramway Argentino” el que concentró el mayor número, sobre todo en relación al estado de las vías. Un ejemplo de lo que estaba sucediendo a este respecto es la nota publicada por *Los Principios* el 27 de octubre de 1899 en la que se informaba que la empresa estaba preparando “un coche rodante en condiciones de prestar un buen servicio en la próxima función de ánimas” y que sus esfuerzos estaban concentrados no solamente en reparar y ajustar los

coches en circulación sino que estaba construyendo uno nuevo al que se le colocarían jardineras, pero el diario si bien reconoció esa plausible decisión de la empresa, le advirtió que “si no quiere desechos los coches en muy poco tiempo tiene que componer la vía” porque, por ejemplo, “en la curva de la calle Santo Domingo está detestable y casi no hay coche que pase por ella sin que no descarrile”, y concluía la nota señalando: “reclamamos reparaciones urgentes”. Un mes después el mismo diario, “por si la municipalidad lo ignoraba” denunció que era imprescindible exigir a esa empresa “que refaccione el empedrado de su vía” que se encontraba “en pésimo estado”. Esto nos está indicando que el diario no ocultó su opinión acerca de la capacidad demostrada por la municipalidad para resolver los conflictos entre las empresas y los usuarios y en diferentes ocasiones publicó artículos cuestionando esa capacidad y denunciando los errores cometidos por las autoridades. Al respecto tomamos como ejemplo el conflicto generado por una ampliación resistida por los usuarios pero que sin embargo el municipio resolvió a favor de la empresa argumentando que ésta tenía derecho de hacer esa prolongación y que las autoridades no podían hacer nada al respecto. Se trata de la solicitud efectuada por la empresa “Tramway Colonia San Vicente” para una prolongación de la línea que exigía se levantasen los rieles de las calles Sucre y Fraguero que suscitó la reacción de los usuarios, quienes solicitaron al intendente que se declarara caduca la ordenanza que la autorizaba.

En los años inmediatos posteriores, el municipio otorgó nuevas concesiones y ampliaciones. A la empresa “Tramway San Vicente” se le concedió una ampliación el 12 de diciembre de 1899 y lo mismo sucedió con el “Tramway Ciudad de Córdoba” el 14 de diciembre de 1900 y el 20 de junio de 1902; es interesante destacar que en el caso de la primera empresa se observa una cierta tolerancia pues a la misma se le conceden plazos más amplios para la concreción de los trabajos. Esas ampliaciones y otras autorizadas en estos años fueron aplaudidas por la prensa y por los usuarios, en especial los ramales del “Tramway Ciudad de Córdoba” que llegaban hasta la estación del Ferrocarril Central Argentino y a la Penitenciaría.<sup>42</sup> Al mismo tiempo y durante el año 1900, es decir al finalizar el periodo analizado en esta ponencia, el municipio dictó una serie de ordenanzas tendientes a efectuar un mayor control en cuanto a la seguridad y solidez del servicio, entre las que destaca la sancionada por el HCD el 9 de noviembre que disponía la inspección mensual de los tranvías.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> *Los Principios*, 1/12/1900.

<sup>43</sup> AHM, A-1-27, fs. 210-212.

## **El tranvía eléctrico**

En noviembre de 1889, Indalecio S. Figueroa y Cía. presentó una solicitud para establecer dentro del radio municipal un “ferrocarril eléctrico”, pero este proyecto no fue tratado por el HCD en las sesiones de ese año y la iniciativa quedó trunca.<sup>44</sup> Una década después se presentaron tres nuevos proyectos para la instalación de tranvías eléctricos.

Uno es el formulado a fines de 1897 por Samuel Palacios, propietario de la empresa “Tramway Colonia San Vicente”, quien en abril solicitó una extensión de la vía y el cambio del sistema de tracción; esta propuesta fue estudiada por las comisiones de seguridad y obras públicas que emitieron despacho favorable. Según el mismo el cambio de tracción se podría hacer sólo en las calles cuyo ancho lo permitiera y se exigía al empresario la presentación de planos y memorias descriptivas del nuevo sistema así como la realización de ensayos durante un mes, en puntos predeterminados de la ciudad, y en el caso de advertirse algún inconveniente o peligro la empresa debería realizar las modificaciones necesarias para solucionarlos. Se preveía asimismo un plazo máximo de doce meses para la terminación de las obras de instalación de las vías y otros tres meses para abrirlas al servicio público; si esos plazos no se cumplían, la concesión caducaría y la empresa debería abonar una multa de 500\$ por cada sección no realizada.<sup>45</sup> Este proyecto tropezó con la oposición de la empresa “Tramway Argentino”, cuyo titular Benjamín Domínguez adujo que parte del recorrido previsto coincidía con la zona que abarcaba la concesión de la que gozaba esa empresa y, aunque finalmente en la sesión del 10 de enero de 1898 el HCD otorga a Palacios el permiso solicitado, Domínguez pidió la caducidad de la misma en la parte que perjudicaba los derechos de su empresa.<sup>46</sup> En el transcurso de 1899 Palacios siguió luchando a favor de su concesión, sobre todo cuando se presentó un nuevo proyecto firmado por Luis Rodríguez de la Torre y Cía. que comprendía algunas de las calles incluidas en su permiso,<sup>47</sup> y aunque no hemos encontrado información acerca de si en algún momento habría iniciado las obras de instalación de la línea, sí se sabe que finalmente el HCD aclaró que la suspensión temporaria de la concesión a Palacios no significaba que éste no podía iniciar esas obras y que, al no haber cumplido con los plazos establecidos, el permiso había caducado.<sup>48</sup> El segundo proyecto

<sup>44</sup> AHM, A-1-14, f. 114 y A-2-17, f. 440.

<sup>45</sup> De acuerdo a lo dispuesto por la reglamentación vigente la empresa tomaría a su cargo los gastos que pudiesen ocasionar la nivelación, pasos y desagües de las calles y caminos por los que pasara la vía, mientras que la municipalidad se reservaba el derecho de solicitar, en cualquier momento, cambios en la colocación de la vías y de mandar levantar los tramos que ofrecieran “inconvenientes justificados de cualquier género”.

<sup>46</sup> AHM, A-1-24, fs. 428-432, 542-548, A-1-25, f. 105 y *Digesto...* op. cit., t. II, años 1895-1901, pp. 63-64.

<sup>47</sup> AHM, A-1-26, fs. 247 y 254.

<sup>48</sup> AHM, A-1-27, fs. 415-416.

fue presentado por Piera Bertomen y Cía. que proponía establecer un tranvía eléctrico que funcionara con la energía generada por la combustión de desechos de los “hornos crematorios” que la municipalidad le había concedido a la empresa. Durante la discusión de este proyecto el intendente municipal Bancalari opuso dos objeciones al mismo; por un lado, sostuvo que el sistema propuesto “acaba de dar bastante mal resultado en la Capital Federal” y, por el otro, pidió que se desechara la propuesta si la empresa no construía los hornos para la quema de basura de acuerdo con la concesión de que gozaba. A estas objeciones se sumaron otras que aludieron a la superposición con recorridos otorgados a otras empresas, de manera que finalmente en noviembre de 1898 la propuesta fue rechazada.<sup>49</sup> Fue, en fin, unos meses después que se constituyó una sociedad, conformada por Vicente Prot, Emilio Rigolini y Luis Rodríguez de la Torre, que se proponía obtener una concesión para explotar tranvías eléctricos y que fue la que produjo la reacción de Palacios, a la que se hace referencia más arriba. Rodríguez de la Torre, en representación de la sociedad, hizo la correspondiente presentación ante las autoridades municipales, pero el proyecto no prosperó.<sup>50</sup>

Al parecer todavía no estaban dadas las condiciones para introducir la tracción eléctrica en el sistema de tranvías de la ciudad de Córdoba, porque entre otras cosas aún faltaba que el municipio reglamentara ese tipo de servicio, y entonces, aunque desde 1889 comienzan a aparecer proyectos que proponían la instalación de tranvías eléctricos, no es hasta 1906 que se otorga la primera concesión de ese tipo, la que además sólo se hará efectiva tres años más tarde, cuando el 22 de agosto de 1909 una empresa de capitales ingleses, la “Compañía Constructora de Tranvías Eléctricos de Córdoba”, inaugura su primer tramo.

### **Observaciones finales**

De lo expuesto en este trabajo surgen algunas observaciones. En lo que se refiere al rol asumido por el Estado municipal se puede afirmar, en primer lugar, que al igual que en la mayoría de las ciudades argentinas y debido a la incapacidad económica del Estado municipal, en la de Córdoba se optó por el sistema de prestación indirecta del servicio de tranvías y que el mismo fue gestionado por particulares, reservando el municipio para sí la potestad de regularlo, y en segundo lugar, que durante todo el período estudiado las autoridades municipales mostraron preocupación por reglamentar y controlar el servicio, pero

---

<sup>49</sup> AHM, A-1-24, f. 418; A-1-25, f. 228 y A-2-26, f. 541.

<sup>50</sup> AHM, A-1-27, f. 127 y A-2-28, fs. 332 y 395.



que su accionar no logró siempre los resultados esperados. Respecto de la calidad del servicio, que las empresas prestatarias no cumplieron debidamente con las obligaciones que les imponían la ordenanza general ni las establecidas en sus respectivas concesiones y que esto se tradujo en la prestación de un servicio deficiente y en los constantes reclamos de los usuarios. En cuanto a la incidencia del tranvía a caballo en la vida de la ciudad se debe destacar la función articuladora que ese servicio cumplió al facilitar la comunicación de los espacios periféricos con la zona céntrica y que es evidente que desde las primeras iniciativas tendientes a su instalación se observa el interés del sector privado por participar de sus beneficios tanto en forma directa como indirecta; un ejemplo claro de esto último es el de Agustín Garzón que propició la creación de una red tranviaria que circulase por sus tierras aumentando notablemente con ello el valor de las mismas. Finalmente también es importante señalar que las líneas que prestaron este tipo de servicio fueron financiadas con capitales nacionales, a diferencia de lo que más adelante sucederá con los tranvías eléctricos que fueron gestionados por una empresa de capitales extranjeros

## **Fuentes**

### *Inéditas*

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE CÓRDOBA, *Serie A: Actas H. Concejo Deliberante*.

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE CÓRDOBA, *Serie B: Documentos*.

### *Éditas*

*Digesto de la Municipalidad de Córdoba*, Compilación de ordenanzas y demás disposiciones dictadas por el Honorable Concejo Deliberante y de los decretos del Departamento Ejecutivo.

### *Publicaciones periódicas*

“El Eco de Córdoba”

“El progreso”

“La Libertad”

“Los Principios”

### *Bibliografía*

María del Carmen Angueira (1979), *Factores que determinaron la transformación urbana de la ciudad de Córdoba entre 1880- 1914*, Clacso, Buenos Aires.

Waldo Ansaldi (1977), “Industria y urbanización en Córdoba (1880-1913)”. Tesis doctoral presentada ala Universidad Nacional de Córdoba, inédito.

Francesca Antolín (1991), “Las empresas de servicios públicos municipales”, en Francisco Comín y Pablo Martín Aceña (dirs.), *Historia de la empresa pública en España*, Espasa Calpe, Madrid.

María Inés Barbero y Fernando Rocchi (2004), “Cultura, sociedad, economía y nuevos sujetos de la historia: empresas y consumidores”, en Bragoni Beatriz (editora), *Microanálisis*. Ensayo historiografía argentina, Prometeo libros, Buenos Aires, pp. 103-143.

Efraín U. Bischoff (1968), *Historia de la Provincia de Córdoba*, Genius, Buenos Aires.

María Cristina Boixadós (2000), *Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895, elite urbanizadora, infraestructura, poblamiento*, Ferreira Editor, Córdoba.

- Juana Lidia Bustamante (2005), "Prefiguraciones y normas urbanas como sistemas de itinerarios en el proceso de construcción de la ciudad", revista del Archivo Histórico de la municipalidad de Córdoba, *IV Jornadas Municipales de Historia de Córdoba*, Córdoba, pp. 51-61.
- Francisco Comín (1996), *La empresa pública en la España Contemporánea: formas históricas de organización y gestión*. Universidad de Alcalá y Fundación Empresa Pública, Madrid.
- Raúl García Heras (1995), "La repercusión del tranvía en la economía urbana en Buenos Aires: el caso de la Anglo Argentine Tramways Co. Ltd., 1876-1930", en Marichal Carlos (coordinador), *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada, FCE, México.
- Antonio López Gómez (1983), *Los transportes urbanos en Madrid*, Instituto "Juan Sebastián Elcano", Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- Francisco Javier Monclús y José Luis Oyón(1996),"Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s.XIX–finales s.XX", en *Ciudad y Territorio*. Estudios Territoriales, XXVIII (107-108), pp.217-240.
- Gregorio Núñez Romero-Balmas (1996), "Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda industrialización: entre la empresa privada y la gestión pública", en Comin, F. y Martín Aceña, P. (eds), *La empresa en la historia de España*, Madrid, Civitas, 1996, pp. 399-419.
- Pedro Pérez (2000), "Relaciones de poder y modelos de gestión: la energía eléctrica en la ciudad de Buenos Aires, 1900-1960", en *Desarrollo Económico*, Vol. 40, N° 157.
- Guillermo Antonio Poca, (1978) "La municipalidad de la ciudad de Córdoba. 1857-1870". Tesis de licenciatura, Facultad de Filosofía y Humanidades, Córdoba, inédito.
- Alberto Rezzónico (1985), "La sociedad Argentina. El rol del Estado", en: *Revista de Idelcoop*, Vol. 12, N° 47.
- Silvia Salamone (2000), "El transporte en la ciudad de Córdoba. 1870-1969". En, *Revista del Archivo Histórico de la Municipalidad de Córdoba*, Córdoba, año 1, N° 1.
- Silvia Salamone (1986), "La labor municipal en la ciudad de Córdoba. 1870-1883", Tesis de Licenciatura, Facultad de Filosofía y Humanidades, Córdoba, inédito.
- Salvador Salort Vives (2000),"Hacienda local, servicios públicos urbanos e industrialización. El alumbrado publico en la ciudad de Alicante: del antiguo régimen al liberalismos (1815-1874)", en *Revista de Historia Económica*, año XVIII, otoño / invierno 2000.