



# HISTORIA DE CONCEPCION 1550 - 1970

*Fernando Campos Harriet*  
*de la Academia Chilena de la Historia*

*Segunda edición*  
*corregida y aumentada*



*Editorial Universitaria*

## CAPITULO II      ADELANTOS MATERIALES Y DEFENSA MILITAR

Promediando el siglo XIX, el Gobierno emprende algunas obras públicas de gran envergadura, que son firme base de progreso regional y urbano. La mayoría tienen su origen y primer impulso en la iniciativa particular de los penquistas.

### 1. ALUMBRADO

Tras jornadas de esfuerzo llevadas con gran tenacidad, el gas alumbrado por primera vez a Concepción, en medio del ruidoso júbilo de sus habitantes, en 1871. La luz disipa en las calles las tinieblas nocturnas e ilumina y alegra el interior de los hogares.

### 2. VÍAS FÉRREAS

El Ferrocarril, desviado de la línea central por San Rosendo, corre afanosamente por la ribera sur del Bío-Bío en busca de Concepción. El 28 de mayo de 1869, el gobierno contrató con el ingeniero don Juan Slater la construcción del ferrocarril de Chillán a San Rosendo y el ramal a Concepción y Talcahuano: la obra se terminó en 1873. Casi medio siglo después y gracias a la iniciativa del parlamentario penquista don Gonzalo Urrejola Unzueta, se construyó el ramal, por la costa, de Concepción a Chillán, inaugurándose en 1916.

En 1889, la terminación del gran puente ferroviario sobre el Bío-Bío (de tantos metros de largo como la cifra del año en que se inauguró) tiende una vía de unión entre la metrópoli sureña y la zona carbonífera y termina con el aislamiento de la provincia de Arauco.

### 3. CAMINOS

Gobernando don Pedro Aguirre Cerda, se comienza a pavimentar el moderno camino que va de Concepción a Bulnes, empalmando con las vías

230 centrales, espina dorsal de las comunicaciones de este largo país. El antiguo camino a Bulnes salía de Penco para seguir por Roa, Juan Chico y Florida y de aquí a Quillón y a Bulnes. El nuevo se abrió por Palomares, Agua de la Gloria y Florida, aprovechando una vieja huella: se trazó entre 1920 y 1924. Un comité de vecinos que presidió don Oscar Spoerer Cornou fue su propulsor. Ayudó mucho para obtener el apoyo gubernamental, desde la Cámara, el entonces diputado por Bulnes y Yungay, don Zenón Urrutia Manzano, quien presentó para ello un proyecto de ley, con fecha 3.XII.1919.

En 1929 se pavimentó el antiguo camino que unía a Concepción con Talcahuano.

#### 4. NAVEGACION DEL BIO-BIO. PUENTES

El Bío-Bío fue un tiempo navegable: el privilegio de navegación se otorgó a don Roberto Cunningham y por Decreto Supremo de 23 de Febrero de 1855 a don Carlos Mittiane. Después, el estancamiento del gran río impidió navegarlo. En 1856 el ingeniero penquista don Pascual Binimelis y Campos trazó un plano de la ciudad de Concepción en el que señala su proyecto de canalización del río a través de malecones o muelles artificiales. Casi un siglo después, siendo diputado por Concepción, don Zenón Urrutia Infante (1947-1950) presentó a la Cámara un proyecto de ley de canalización y navegación del Bío-Bío, el que fue aprobado. Sin embargo, a pesar de estas iniciativas de los penquistas, el Gobierno no ejecutó ninguna obra para llevarlas a efecto.

Más fortuna han tenido los puentes que atraviesan el Bío-Bío. El primer puente carretero se debió a la iniciativa del ingeniero don Enrique Curti Cannobio —después por dos legislaturas senador por Concepción, Ñuble y Arauco— quien en 1930 ideó y planeó su construcción. Anteriormente, había obtenido la concesión fiscal para construir varios puentes camineros en la provincia y conocía a fondo el poderío potencial y riqueza de la zona.

El puente que proyectaba Curti, de gran envergadura, tendido sobre el anchuroso Bío-Bío, se comenzó gracias a la iniciativa particular: se formó una Sociedad Anónima, que presidió don Zenón Urrutia Manzano y en la cual los principales accionistas fueron el Dr. Guillermo Otto y los Sres. Pablo Harosteguy y Enrique Curti. El proyecto fue elaborado por la Dirección de Obras Públicas y se designó concesionario al señor Curti, quien financiaría la inversión de capitales a base del peaje. Finalmente, el Fisco tomó por su cuenta la terminación del puente, indemnizando a sus iniciadores, concluyéndose en 1942. La nueva vía terminaba la clausura de Concepción por uno de sus más extensos costados, el ribereño al Bío-Bío;



era una gran ruta comercial, industrial, turística, social, que acercaba a la metrópoli las zonas industriales del carbón, que de ella sólo distan treinta kilómetros con una población que flúctua alrededor de las 300.000 personas.

Lo novedoso de la construcción es que las fundaciones se hicieron a base de eucaliptos hundidos bajo el agua, demostrándose con ello que la madera sumergida se petrifica. El motivo del experimento fue abaratar el costo del larguísimo puente. Mussolini, durante su gobierno en Italia, había hecho disecar el lago Nemi, en las cercanías de Roma, y el gran hallazgo fue encontrar allí las galeras de Calígula, petrificadas. Fue una experiencia que se utilizó con mucho éxito. (Informes proporcionados al autor por el señor Enrique Curti.)

Actualmente (1975) está ya en uso un nuevo gran puente carretero sobre el Bío-Bío, que saliendo al pie del Cerro de Chepe, cruza el gran río, empalmando en la parte Oeste de San Pedro. Construido bajo el gobierno del Presidente Frei, con las más modernas técnicas, capaz de resistir inmenso tráfico, tiene seis pistas, espléndida iluminación y su cercanía a la desembocadura hace de su cruce un placer estético incomparable por la imponente belleza del paisaje que desde allí se domina.

## 5. TRANSPORTE AEREO

La fundación del Club Aéreo de Concepción y del aeródromo de Hualpencillo, en 1942, es otra iniciativa particular de los penquistas llamada a tener enormes proyecciones. Fueron la base de la actual navegación aérea de la zona.<sup>86</sup>

El gobierno construyó después el moderno y gran aeródromo de Carriel Sur.

<sup>86</sup> El Club Aéreo de Concepción fue fundado el 6 de enero de 1940, en uno de los salones de *El Sur*. Entre los asistentes se encontraban los señores Jorge Parga, Eric Jacobsen Wessel, Oscar Spoerer Cornou, Oscar Gacitúa, Coronel Horacio Carmona Vial, Capitán de Navío Horacio Vio, el director de *El Sur*, Sr. Luis Silva Fuentes, y Fernando Capos Harriet. Se eligió un directorio que presidió don Jorge Rivera Parga, designándose abogados consultores a los auditores militar y naval, señores Luis Fuenzalida Ríos y Fernando Campos Harriet, respectivamente.

Pronto se adquirió un primer avión-Courtil Travel Air de 110 H.P. que se bautizó con el nombre de *Luis Acevedo*, en recuerdo del mártir precursor de la aviación civil fallecido trágicamente en San Pedro. Se utilizó por primera vez en un gran festival, efectuado para reunir fondos, el 14 de Octubre de 1941. Se abrió el primer curso de pilotos, dirigido por el Comandante de Brigada don José Jara Concha. Los primeros aviadores civiles que recibieron su brevet en Concepción fueron los señores René y Rafael Lazo Fernández y Enrique Sieveking Herrera. En pocos años, la Institución adquirió el buen aeródromo de *Hualpencillo* y un valioso material de vuelo. Entre otros, presidieron la institución los señores Ignacio González Ginouves y Mario Sáez Lagos. Fue la base de la actual navegación aérea penquista.