

# NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

## **Artículos**

**EL OFICIO DE COCHERO EN SANTIAGO DE CHILE (1860-1880). UN ANÁLISIS  
DESDE EL EXPEDIENTE JUDICIAL DE JOSÉ TOMÁS SANCHEZ<sup>1</sup>.**

**THE CARRIAGE DRIVERS' TRADE IN SANTIAGO DE CHILE (1860-1880): AN  
ANALYSIS FROM THE JUDICIAL RECORD OF JOSÉ TOMÁS SANCHEZ**

**Pedro Valenzuela Reyes**

Universidad Católica de la Santísima Concepción, Chile

[Pvalenzuela@ucsc.cl](mailto:Pvalenzuela@ucsc.cl)

<https://orcid.org/0000-0002-0641-0858>

**Recibido el 1 de octubre del 2023    Aceptado el 20 de febrero del 2024**

Páginas 129-152

Financiamiento: Este artículo resulta de un proyecto de investigación  
financiado por ANID, Subvención a Instalación en la Academia  
Convocatoria Año 2022, Folio 85220137.

Conflictos de interés: El autor declara no presentar conflicto de interés.

---

<sup>1</sup> Este artículo es producto de la tesis doctoral “De criados a sirvientes. La modernización del servicio doméstico en Santiago y Concepción, 1860-1890”, Universidad San Sebastián, Santiago, 2021.

## RESUMEN

El presente artículo contribuye a la profundización del conocimiento sobre el servicio doméstico durante el siglo XIX, pero por sobre todo a un tópico poco estudiado en la historiografía latinoamericana como es el del rubro de los cocheros particulares. Espacio laboral perteneciente al mundo de los sirvientes, pero ocupado únicamente por hombres, y que se hace cada vez más relevante en un espacio urbano en crecimiento. El objetivo de este artículo es comprender las características más relevantes del trabajo de los cocheros particulares durante la segunda mitad del siglo XIX y las percepciones que se tenían sobre estos en la ciudad de Santiago de Chile. Metodológicamente, es una investigación de corte exploratorio y responde a la línea historiográfica de la vida cotidiana por lo que la fuente principal será el expediente judicial de José Tomás Sanchez (1875), complementado con otras fuentes primarias, tales como el periódico *El Ferrocarril* -principal medio periodístico del país durante este periodo-, archivos judiciales sobre cocheros, memorias de actores políticos de la época y documentación recogida desde la Municipalidad de Santiago.

**Palabras Clave:** Servicio doméstico, sirvientes, cocheros, cocheros particulares, Chile, Santiago, siglo XIX, vida cotidiana.

## ABSTRACT

This article contributes to the deepening of knowledge on domestic service during the nineteenth century, but above all to a topic little studied in Latin American historiography, such as that of private coachmen. A labor space belonging to the world of servants, but occupied only by men, and which became increasingly relevant in a growing urban space. The objective of this article is to understand the most relevant characteristics of the work of private coachmen during the second half of the nineteenth century and the perceptions held about them in the city of Santiago de Chile. Methodologically, it is an exploratory research and responds to the historiographic line of everyday life, so the main source will be the judicial file of José Tomás Sanchez (1875), complemented with other primary sources, such as the newspaper *El Ferrocarril* -main journalistic medium of the country during this period-, judicial files on coachmen, memoirs of political actors of the time and documentation collected from the Municipality of Santiago.

**Keywords:** Domestic service, servants, coachmen, private coachmen, Chile, Santiago, 19th century, everyday life.

## Introducción

El día 23 de enero de 1875 fue arrestado José Tomás Sanchez, cochero de oficio y cuyo patrón, Alejandro Baird, le inculpaba del robo de algunas pertenencias. A primera vista, el caso de José Tomás no posee ninguna particularidad que lo haga destacable o diferenciable de los miles de sujetos que pasaron por las puertas de los diversos juzgados y calabozos de la ciudad de Santiago. Sin embargo, en el análisis exhaustivo de las catorce páginas con que cuenta su expediente judicial, identificamos una serie de comportamientos comunes a la sociedad, interesantes de observar desde una perspectiva histórica.

El artículo tiene como marco espacial la ciudad de Santiago, ya que este es el territorio con mayor urbanización y crecimiento del mercado de sirvientes en el Chile de la época. La temporalidad a su vez está dada porque la segunda mitad del siglo XIX es un periodo de cambio en las ciudades de Chile, particularmente en la capital chilena. El crecimiento descontrolado del territorio urbano fue producto del arribo en masa de migrantes que veían en las urbes un futuro más prometedor que en los sectores rurales. Lo anterior tuvo como consecuencia un crecimiento en la oferta y demanda de trabajadores, particularmente en el sector de los servicios y la industria.

En este periodo es posible evidenciar una modernización del servicio doméstico, lo que contribuyó al quiebre de las relaciones heriles entre empleados y patrones, volviéndose un empleo mayormente móvil y de corto plazo. Este cambio afectó la creación de confianzas entre ambos grupos, pues no era lo mismo tener un trabajador de toda la vida, que tener un sirviente que llevaba dos semanas en el trabajo<sup>2</sup>. A esto se sumaban los efectos de la cuestión social, fenómeno que afectó duramente las percepciones entre los sectores acomodados y el bajo pueblo.

Según Pilar Gonzalbo, al analizar hechos que transgreden las normas morales o legales del pasado, desde el punto de vista de la historia de la vida cotidiana, nos enfrentamos a testimonios que nos presentan al menos dos campos opuestos, por una parte, el de aquellos que fueron fieles a las normas y por el otro, el de los transgresores<sup>3</sup>. En esta lógica ambivalente de la sociedad y de los comportamientos humanos con respecto a su entorno, salen a la luz una serie de “prácticas cotidianas que están en directa contradicción”<sup>4</sup>, pero que contribuyen al entendimiento de una sociedad que funciona en la complejidad del cruce constante de ambas esferas.

---

<sup>2</sup> Para profundizar en el tema de las confianzas entre empleados y patrones, véase: Soléne Bergot, “Relaciones entre empleador(a)/empleado(a) doméstico(a). Claves de análisis desde la confianza. Santiago de Chile, 1870-1920”, en Hilvanando emociones. Rupturas y vínculos desde lo femenino. Chile y Argentina, siglos XVII al XX, eds. Yéssica González y Verónica Undurraga (España: Universidad de Huelva, 2022), 241-72.

<sup>3</sup> Pilar Gonzalbo, Introducción a la historia de la vida cotidiana (México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2006), 19.

<sup>4</sup> Gonzalbo, Introducción a la historia, 19.

La historia de la vida cotidiana, por ende, nos ayuda a comprender esos cruces como una manifestación de problemáticas globales. Siguiendo la idea de Lila Caimari, diríamos que “lo que interesa no son los personajes o las situaciones aisladas sino como indicadores de problemas colectivos. Es decir, lo que importa no es la anécdota de un individuo en particular sino la actitud colectiva hacia ese individuo o hacia el acontecimiento”<sup>5</sup>.

El caso de José Tomás Sanchez abre una serie de perspectivas analizables desde el punto de vista del servicio doméstico y especialmente de los cocheros particulares, oficio escasamente explorado por la historiografía nacional. A través de su expediente judicial se evidencian una serie de transformaciones epocales, que nos muestran quiebres y permanencias en el funcionamiento del servicio doméstico de la segunda mitad del siglo XIX en la ciudad de Santiago, tales como: las diferencias entre el servicio de cocheros particulares frente a los cocheros públicos, la modernización de la ciudad, la elaboración de proyectos de oficinas de servicio doméstico, una regulación legal de este trabajo, entre otros.

La producción historiográfica latinoamericana y chilena ha profundizado durante los últimos años en el estudio del servicio doméstico<sup>6</sup>. Sin embargo, aún carece de estudios que se refieran específicamente a los cocheros más allá de su relación con la historia del transporte público y su evolución a la par de las ciudades<sup>7</sup>. En base a lo anterior, es que el objetivo principal de este trabajo es comprender las características más relevantes del trabajo de los cocheros particulares durante la segunda mitad del siglo XIX y las percepciones que se tenían sobre estos en la sociedad santiaguina.

En base a este objetivo, la pregunta de investigación que se pretende resolver es: ¿Cuáles fueron las características del trabajo de los cocheros particulares en la ciudad de Santiago de Chile durante la segunda mitad del siglo XIX, y de qué manera estas

<sup>5</sup> Así lo detalla también Lila Caimari en su escrito sobre delitos y vida cotidiana. Lila Caimari, *La ciudad y el crimen. Delito y vida cotidiana en Buenos Aires, 1880-1940* (Buenos Aires: Sudamericana, 2009).

<sup>6</sup> Solo por mencionar algunos trabajos de los últimos años que estudian a los sirvientes, podemos destacar: Isabel Bravo, *Servicio doméstico 1900-1925: análisis y comparación de un trabajo femenino* (Pontificia Universidad Católica de Chile, 1995); Solène Bergot, “Caracterización y mapeo del servicio doméstico en Santiago de Chile. Una radiografía en 1895 a través del diario ‘El Chileno’”, *Historia* 396 7 (1) (2017): 11-41; Nara Milanich, “From Domestic Servant to Working-Class Housewife: Women, Labor and Family in Chile”, *EIAL: Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 16 (1) (2005): 11-40; Elizabeth Quay Hutchison, *Workers Like All the Rest of Them. Domestic Service and the Rights of Labor in Twentieth-Century Chile* (Durham and London: Duke University Press, 2021); Pedro Valenzuela, “Se necesita un muchacho de 12 a 14 años para sirviente. Niños en el servicio doméstico, Concepción y Santiago de Chile 1860-1895”, *História Unisinos* 26 (1) (2022): 66-76; Elizabeth Quay Hutchison, *Labores propias de su sexo. Género, políticas y trabajo en Chile urbano 1900-1930* (Santiago: Lom, 2014).

<sup>7</sup> Gustavo Campos, Alejandro Mihovilovich, y Marlene Fuentealba, *Carretas, Carros de sangre y Tranvías en Concepción. Transporte público entre 1886 y 1908* (Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2014); Baldomero Estrada, “Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850-1950”, *Polis. Revista de la Universidad Bolivariana* 11 (33) (2012): 345-74.

características influyeron en las percepciones sociales y culturales hacia este grupo en la época? Esta interrogante permite explorar las características del trabajo de los cocheros y las percepciones que la sociedad tenía sobre ellos, proporcionando un enfoque completo para comprender la dinámica laboral y social de este grupo.

Metodológicamente, adoptando la historia de la vida cotidiana como marco referencial, seguiremos la línea de trabajo de Gonzalbo, quien plantea la necesidad de explorar un documento contrarrestando la superficialidad del relato, a través del estudio minucioso de las circunstancias que generaron y que permiten la existencia de dicho relato<sup>8</sup>. Teniendo en cuenta este argumento, es que utilizaremos el caso “contra José Tomás Sanchez por hurto”<sup>9</sup>, como parte importante de esta investigación. Sin embargo, debido a la brevedad del documento mencionado y para que el presente trabajo tenga representatividad, se complementará con otros expedientes judiciales cuyos protagonistas fueron cocheros y sirvientes.

Sumaremos a lo anterior, la revisión cabal del periódico *El Ferrocarril* entre los años 1860 y 1880, diario de mayor circulación nacional durante la época y principal fuente noticiosa del momento; en su sección *noticias diversas* hallamos constantes registros de la vida cotidiana santiaguina. Esta fuente nos permitirá comprender cambios y continuidades que se produjeron en el devenir diario de la sociedad capitalina como consecuencia de las migraciones campo-ciudad, el crecimiento de la urbe y la inserción del capitalismo en la sociedad chilena.

Con respecto al trabajo de fuentes, la primera dificultad que surge al analizar los archivos judiciales, es que desde su origen, dichos expedientes son generados y mediatizados por diversos actores. Escribanos, jueces y policías plasman en ellos una distorsión que hace complejo su análisis como fuente histórica. Como plantea Víctor Brangier: “las fuentes judiciales fueron elaboradas tras un ejercicio insoslayable de mediación [...] El testimonio de los litigantes, de los testigos y de los reos, por lo general no quedó plasmado directamente en el papel”<sup>10</sup>. No obstante lo anterior, al complementar con fuentes periódicas y memorias vemos la oportunidad de construir un retrato íntegro y representativo de los cocheros y del servicio doméstico durante la segunda mitad del siglo XIX.

---

<sup>8</sup> Gonzalbo, Introducción a la historia, 18.

<sup>9</sup> “José Tomás Sanchez por hurto”, Santiago de Chile, 1875, Archivo Nacional Histórico (ANH), Santiago, Fondo judicial de Santiago, caja 983, expediente n.º 36.

<sup>10</sup> El autor propone que la transcripción y la toma de testimonios por parte de escribanos, curadores, actuarios, entre otros iba deformando el testimonio directo de las partes, en esa línea de hace necesario hacer una “lectura a contrapelo” de los expedientes judiciales, para evidenciar en ellos “las correlaciones de fuerza que generaron la mediación escritural”. Víctor Brangier y Germán Morong, “Desde la justicia al abordaje historiográfico: Los expedientes judiciales-criminales decimonónicos del Archivo Nacional Histórico”, *Historia da Historiografía* 9 (21) (2016): 100.

### Los cocheros particulares en el proceso de transformación de la ciudad.

A lo largo del siglo XIX casi la totalidad del servicio doméstico en Chile tuvo una estructura de funcionamiento sumamente arraigado en lo tradicional. En concordancia con la supervivencia de las prácticas tradicionales, las labores ejercidas específicamente por hombres estuvieron ligadas directamente con aquellas que en el pasado -y especialmente en el campo- habían sido realizadas por esclavos. Un ejemplo fue la de ser “guardianes o porteros de las grandes mansiones o caleseros o cocheros”<sup>11</sup>.

Como ya mencionamos, el incremento demográfico experimentado por las principales ciudades del país en el transcurso del siglo XIX condujo a la expansión descontrolada del entramado urbano. Los límites coloniales que alguna vez demarcaron una pequeña cantidad de solares alrededor de la plaza central, avanzaron hacia los arrabales que se encontraban vacíos. Consecuencia de lo anterior fue que los recorridos diarios, antes cercanos, se hicieron extensos y la necesidad de un mejoramiento del transporte privado y público se volvió imperante.

El transporte público en ciudades como Santiago y Valparaíso (ambos centros neurálgicos del proceso de modernización chileno), se fue reglamentando poco a poco durante la década de 1850. Mientras tanto los reclamos de los vecinos se hacían constantes y la cantidad de carros que se utilizaban para mover a la población de la ciudad aumentaba. La evidente necesidad de crear un servicio de transporte público eficiente para la ciudad, era una señal de que las dinámicas urbanas cambiaban y que Santiago se enfrentaba a un nuevo escenario en el que el transporte era cada vez más relevante para conectar los extremos de la ciudad.

El incremento en el uso del transporte público sin embargo, no mermó el alcance del transporte privado en la ciudad. Es más, su uso también se acrecentó (lo que corrobora la necesidad de conexión que existía en la época), particularmente el uso de carros y carruajes<sup>12</sup>. Conforme con esto, la elite local poseyó sus propios medios de transporte, los que más allá del mero uso práctico, les sirvieron también como símbolo de estatus; los asientos y revestimientos forrados en cuero y la rimbombancia de las formas de carros y birlochos, diferenciaban *el valor* de quien los conducía y de los transportados.

La posesión de un carruaje permitía a su dueño distinguirse de los demás en una reunión en el Club de la Unión o en una ópera del Teatro Municipal. Un ejemplo elocuente de las connotaciones simbólicas asociadas con la posesión de uno de estos vehículos era la práctica de los cocheros de usar librea, incluso hasta la mitad del siglo XIX. Según Jeremy Musson el uso de esta vestimenta de raigambre casi medieval característica de la

<sup>11</sup> Guillermo Feliú Cruz, *La abolición de la esclavitud en Chile* (Santiago: Editorial Universitaria, 1973), 33.

<sup>12</sup> Campos, Mihovilovich, y Fuentealba, *Carretas, Carros de sangre y Tranvías en Concepción*, 38.



servidumbre europea, identificaba a los sirvientes con diferentes familias: “estas libreas pago eran tanto una forma como una insignia de pertenencia, un símbolo de formar parte de una gran casa, como cualquier otro uniforme. Esto significaba que cualquiera que llevara librea quedaba automáticamente bajo la protección de ese señor”<sup>13</sup>.

Este uso extravagante y *siútico* de la cultura del viejo continente evidenciaba lo pueblerino de la elite chilena a los ojos de ciertos viajeros extranjeros. Samuel Johnston por ejemplo, quien estuvo en Chile durante el periodo de Independencia, describía de esta forma la vestimenta de los cocheros locales: “vestido, de ordinario, con librea chillona; calzones rojos, casaca verde, sombrero de picos con forro amarillo y frecuentemente con un haz de plumas”. Sin embargo, recalca que más allá de la vestimenta del calesero, los carruajes locales eran “de pobre aspecto”<sup>14</sup>.

Sobre la vestimenta de los cocheros, Benjamín Vicuña Mackenna, al momento de describir las labores de los sirvientes durante el periodo colonial, puso ahínco en dar una idea de cómo lucía el cochero colonial. Según el autor “el personaje más importante de esta jerarquía (de los sirvientes) era el negro calesero, al que se suministraba una vistosa librea”<sup>15</sup>. En su descripción del cochero colonial, hombre y negro principalmente, Vicuña Mackenna presenta dos aristas del trabajo colonial que se prolongarán durante el siglo XIX.

En primer lugar, la vestimenta característica del calesero guarda una estrecha relación con la indumentaria utilizada en la época por los sirvientes masculinos en Europa, especialmente aquellos de mayor rango. Aunque con el tiempo las prendas evolucionaron hacia el frac o el esmoquin, el cochero siempre portaba un atuendo distintivo en comparación con otros sirvientes.

En segundo lugar, la importancia del cochero en la cultura de la élite decimonónica se hizo cada vez más evidente debido a la necesidad de demostrar estatus y a la búsqueda constante de impresionar a sus pares, especialmente en eventos públicos como bailes y celebraciones<sup>16</sup>.

Según María Julia Rossi, los cocheros en Latinoamérica tenían la particularidad de amalgamar influencias francesas e inglesas, dando cuerpo a la constitución de un sujeto característico. Su labor oscilaba entre las mayores libertades modernas y el estrangulante

---

<sup>13</sup> Jeremy Musson, Escaleras arriba y abajo. Historia de los criados en las casas de campo inglesas (Madrid: La esfera de los libros, 2012), 53.

<sup>14</sup> Samuel B. Johnston, Cartas escritas durante una residencia de tres años en Chile (Santiago-Valparaíso: Imprenta-Litografía Barcelona, 1917), 135.

<sup>15</sup> Benjamín Vicuña Mackenna, Historia crítica y social de la ciudad de Santiago, desde su fundación hasta nuestros días (1541-1808). Tomo II (Valparaíso: Imprenta del Mercurio, 1869), 427.

<sup>16</sup> Horace Rumbold, Reports by Her Majesty's secretaries of Embassy and Legation on the Manufactures, Commerce, &c. of the Countries in Which they reside. Part III (London: Harrison and Sons, 1876), 367.



Antiguo Régimen. La autora, plantea la contradicción del cochero libre, pero que con su vestimenta representa estar bajo el dominio de alguien<sup>17</sup>.

Lo indicado por Rossi se complementa con las perspectivas de Arnold Bauer acerca de la relevancia que la cultura material adquirió durante el siglo XIX, especialmente en los sectores acomodados, quienes “adoptaron las artes, las modas y las mejores manufacturas de Inglaterra y Francia”<sup>18</sup>. La necesidad de aparentar y adquirir bienes que demostraran este estatus daba cuenta de una sociedad en la que era relevante el poder adquisitivo, pues permitía extender las redes económicas hacia el poder político, asegurando la trascendencia del apellido y de la familia.

Como corolario de esta inclinación de las elites occidentales por el consumo y la ostentación, el puesto de cochero se volvió altamente demandado y destacado en los anuncios de empleo en la prensa santiaguina durante la segunda mitad del siglo XIX. Un ejemplo revelador de esta tendencia se observa en las cifras de licencias de coches para el año 1866. En ese año, la ciudad de Santiago contaba con nada menos que 312 coches de uso particular, además de 205 victorias, cupés y birlochos, y 274 coches destinados al uso público<sup>19</sup>.

Este fenómeno quedó también registrado en las observaciones del diplomático inglés Horace Rumbold en 1875. En su informe a la Reina, destacó que el número de carruajes y otros vehículos privados en Santiago era una clara evidencia del “estilo de vida” adoptado por la clase alta local. Según sus cifras, la ciudad albergaba 1284 carruajes privados y 571 públicos, además de 2570 carros y carretas<sup>20</sup>.

Evidentemente el transporte público no tenía el mismo nivel de *glamour* de un birlocho o un carruaje propio, sobre todo para las mujeres, quienes eran las principales usuarias de este sistema de movilización<sup>21</sup>. La cantidad de cocheros presentadas por Rumbold y la prensa local, muestra la relevancia que para las familias más acomodadas tenía poseer un transporte propio. Este medio les permitía moverse en el verano a las afueras de Santiago a lugares como San Bernardo, Colina, Rancagua, entre otros, para lo que necesitaban transportar gran cantidad de menesteres, sumando también a sus sirvientes más cercanos y de mayor confianza.

---

<sup>17</sup> María Julia Rossi y Lucía Campanella, “¿De qué hablamos cuando hablamos de servicio?”, en Los de abajo, tres siglos de sirvientes en el arte y la literatura de América Latina, eds. María Julia Rossi y Lucía Campanella (Rosario: UNR Editora, 2018), 14.

<sup>18</sup> Arnold Bauer, Somos lo que compramos. Historia de la cultura material en América Latina (México: Taurus, 2001), 37.

<sup>19</sup> El Ferrocarril, 4 de enero de 1867, 2. La diferencia entre ambas clasificaciones radica, en que las segundas son coches más livianos y que por lo general no tenían techo.

<sup>20</sup> Rumbold, Reports by Her Majesty's secretaries of Embassy, 366.

<sup>21</sup> “Sólo las señoras suben en estos carruajes. Sería considerado indecoroso por extremo ver juntos en uno de ellos a un caballero y una señora, aunque fuesen marido y mujer”. Johnston, Cartas escritas durante, 135.

## Imagen y percepciones de los cocheros a través de la prensa

El crecimiento del parque de coches representaba en 1865 una complicación para la municipalidad, tanto para la recaudación de impuestos como para el ordenamiento del tránsito en la ciudad. Así lo hacía notar *El Ferrocarril*:

Patentes de coches. - La policía notó el domingo que más de veinte de los coches particulares que se dirijan al llano iban sin patente; sin embargo se abstuvo de tomarlos por no ocasionar a sus dueños semejantes molestia o armar quimeras y desórdenes. Pero se propone hacerlo el domingo próximo...<sup>22</sup>.

Las complicaciones que los cocheros trajeron a la municipalidad fueron varios, tanto en lo impositivo como en lo criminal. Diariamente *El Ferrocarril* tuvo que dedicarle un espacio a alguna crónica o noticia que ponía el control de los cocheros como preocupación principal: atropellos, robos, exceso de velocidad, entre otros. Dichas infracciones fueron las causas más comunes hacia quienes se dedicaban a este oficio, tal como se observa en la siguiente noticia publicada el año 1869:

Parece que los cocheros vuelven a hacer de las suyas. Hacía muchos días que el parte de policía no daba cuenta de ningún abuso de los que suelen cometer generalmente; esto daba lugar para creer que habían mejorado algo su conducta; pero ante ayer uno de ellos se ha encargado de desmentir esa favorable conjetura. Conducía su vehículo a galope por una calle apartada de la población. Una pobre mujer que la iba atravesando fue víctima de la mala índole o de la imprudencia del cochero<sup>23</sup>.

Los problemas que generaba el transporte público en la ciudad eran diariamente evidenciados en la prensa local, de decenas de casos encontrados en el periódico *El Ferrocarril*, expondremos dos que parecen particularmente decidores de las constantes quejas que los vecinos enviarían al periódico para pedir la intervención de las autoridades. Ambas noticias fueron publicadas el mismo día:

Un cochero. - Se nos ha denunciado al conductor del carruaje número 662, que después de no querer conducir a una señora al lugar que lo pedía usó con ella de groseros insultos. Se trasladó a la policía.

Atropellamiento. - El domingo en la tarde pasaba a toda velocidad por la calle de Duarte, un coche llevándose por delante a un muchacho que estaba en la vereda. Dos de sus ruedas le pasaron por el cuerpo causándole gravísimas contusiones que a la

<sup>22</sup> El Ferrocarril, 25 de julio de 1865, 2.

<sup>23</sup> El Ferrocarril, 28 de agosto de 1869, 2.

media hora después le ocasionaron la muerte. El conductor en cuyo carruaje se veía el núm. 151, se escapó inmediatamente, y hasta ahora no se ha podido aprehender<sup>24</sup>.

Una primera cuestión que se hace evidente es la notable diferencia entre las percepciones sobre el trabajo privado de los cocheros como símbolo de estatus público y por otro lado el de los cocheros del transporte público. Estos últimos eran mirados de muy mala forma por los vecinos de la ciudad y tal como se muestra en la prensa santiaguina, recurrentemente estaban envueltos en polémica por la forma en que desarrollaban su trabajo. El mismo Ferrocarril, mencionaba en un momento:

“¿Qué tal? que dice a esto la autoridad; que dicen los dueños o empresarios de carruajes? - I no es este el solo hecho vergonzoso i malvado de que se acusa a los conductores. Los libros de la policía en que se nominan los crímenes registran muchas de estas perpetraciones i que la prensa ha callado por honestidad”<sup>25</sup>.

La imagen que se tenía sobre los cocheros, como vemos, era considerablemente negativa. La búsqueda de respuestas a través de la autoridad y los dueños de carruajes indica la existencia de una falta de confianza en su capacidad de autocontrol y de efectividad en las regulaciones urbanas sobre el transporte.

En la misma línea los archivos judiciales daban cuenta de la problemática del transporte en la ciudad, sobre todo en los excesos de velocidad. Podía leerse, por ejemplo, en el expediente contra José Pedro Morales por lesiones, en el que había resultado muerta una pequeña niña y una sirvienta había resultado con un brazo quebrado, debido a la imprudencia del conductor<sup>26</sup>.

Los constantes cuestionamientos a los cocheros y el interés por parte de la prensa, nos lleva a pensar en la vida cotidiana de estos individuos. ¿cómo llevaban a cabo su trabajo? ¿cómo lo conseguían? ¿cuánto permanecían en el trabajo? ¿cómo todo esto se relacionaba con los amplios procesos de modernización económica y social que vivía el país? Estas miradas acerca del problema de los cocheros, nos abre las puertas al estudio de las perspectivas entre los cocheros y la elite local. El fortalecimiento de un modelo de control disciplinario sustentado en la creación de los códigos civil y penal, de la creación de diversas reglamentaciones, el establecimiento de una lógica judicial y penitenciaria entre otros, fueron dispositivos de control que la elite dirigió hacia las clases bajas.

<sup>24</sup> El Ferrocarril, 2 de abril de 1861, 2.

<sup>25</sup> El Ferrocarril, 30 de julio de 1863, 2.

<sup>26</sup> “Contra José Pedro Morales”, Santiago de Chile, 1877, ANH, Santiago, FJS, caja 996, expediente 33.

## El cochero José Tomás Sanchez

Uno de los factores comunes en la lectura de diversas obras que tratan la historia de la cotidianidad, es la identificación de dos realidades contrapuestas que moldean los comportamientos de la sociedad: los sistemas y los individuos. Michel De Certeau, plantea que la relación entre estas dos esferas pasa por los mecanismos de poder que los grupos hegemónicos (en este caso el aparato sistémico) ponen en funcionamiento para *civilizar* a las clases bajas y las repuestas que estos (individuos) dan para evadir dichas imposiciones.

La existencia de contradicciones entre lo sistémico y lo individual, según Norbert Elias, no representa un inconveniente; por el contrario, da profundidad a “lo cotidiano”, ya que posibilita un análisis histórico más complejo al identificar dos sectores opuestos que constantemente traspasan sus fronteras<sup>27</sup>. Dichas transgresiones otorgarían profundidad histórica a los procesos sociales.

Para explicar cómo estas esferas influyen en la conformación de lo cotidiano, De Certeau recurre al concepto de “creatividad cotidiana” con el objetivo de manifestar una forma de resistencia creada para contrarrestar los mecanismos tecnológicos a través de los cuales operan los dispositivos de poder. En definitiva, las herramientas utilizadas por los sectores hegemónicos son transformados por las clases dominadas para reacomodar dichas imposiciones a su favor<sup>28</sup>. En estos modelos de comportamiento “contradisciplinarios”, se hacen patente y son analizables las herramientas adoptadas por las clases subalternas como respuesta a los dispositivos de poder<sup>29</sup>.

En esta lógica tratamos la historia de la vida cotidiana como un modelo útil desde lo heurístico, pues a través de las herramientas que esta línea historiográfica nos presenta es posible evidenciar desde los hechos comunes, como también de aquellos que transgreden las normas, los diversos procesos de cambio-permanencia en periodos de larga y mediana duración que afectan a una sociedad. Desde esta perspectiva, fuentes como los archivos judiciales se vuelven en extremo relevantes, debido a que en ellos se evidencian por contraposición los valores promovidos por el sector hegemónico, tal como planteaba Gonzalbo: “las situaciones límite, los casos extraordinarios y en general la ruptura del orden, dan indicios del funcionamiento de ese mismo orden”<sup>30</sup>.

En el contexto de una sociedad que está en proceso de modernización y de urbanización, como es la chilena de mediados del siglo XIX, nos encontramos con la acusación de hurto contra José Tomás Sanchez, hecha por don Alejandro Baird. Este caso

<sup>27</sup> Norbert Elias, “Apuntes sobre el concepto de lo cotidiano”, en *La civilización de los padres y otros ensayos*, ed. Vera Weiler (Bogotá: Grupo Editorial Norma, 1998), 331-47.

<sup>28</sup> Michel De Certeau, *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer* (México: Universidad Iberoamericana, 2000), XLIV.

<sup>29</sup> James C. Scott, *Los dominados y el arte de la resistencia* (México: Ediciones Era, 2016).

<sup>30</sup> Gonzalbo, *Introducción a la historia*, 62.

comienza -como muchos de los archivos judiciales de la época- presentando la acusación de un delito a comprobar:

Veintitrés de noviembre del año setenta y cinco fue juramentado en forma don A. Baird expuso: vivo en la alameda de Matucana N°33 he tenido como cochero en mi casa a José Tomás Sanchez y se conducía bien, pero el domingo siete del corriente desapareció, sin dejar rastro alguno, llevándose tres paltoes, un par de pantalones, un sombrero, un chaleco un par de botines y un [...] más de ropa, todo lo cual lo estimo prudencialmente en setenta y cinco pesos- un pantalón y un paltó, todo fino, pertenecía a un sobrino mío, el terno pertenecía al sirviente de mano, y lo demás es ropa para el servicio del mismo cochero, pero de mi propiedad...<sup>31</sup>.

El caso de Sanchez ilumina un camino que guía hacia diversas representaciones del momento en que se lleva a cabo el delito. Comenzaremos analizando el elemento más directo y tangible del archivo, que son los objetos sustraídos. La discusión que se genera en torno a estas prácticas contempló aspectos valóricos y legales, a la vez que se inserta en el ejercicio del poder.

Poniendo en perspectiva el expediente a analizar, proponemos que los delitos no solo responden a una transgresión a la justicia, sino que también contienen una carga de significados que los convierten en indicadores útiles. Estos indicadores dejan en evidencia ciertos cambios culturales y tensiones sociales<sup>32</sup>. Es relevante, por tanto, destacar que los objetos robados eran de rápida venta, es decir, que quien sustraía estos elementos podía deshacerse de ellos en menor tiempo, lo que conllevaba también menos peligro de ser sorprendidos en el ilícito; en ese caso era diferente robar un reloj de oro por ejemplo, que unas prendas de vestir.

La forma más fácil de deshacerse de los productos era, sin duda, llevarlos a una casa de empeño o “el banco de los pobres”<sup>33</sup>, como también se le denominaba en los sectores populares. Tal como menciona Daniel Palma, “entre 1870 y 1920, las casas de empeño jugaron un papel fundamental en la constitución de un pujante mercado informal de artículos robados”<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> “José Tomás Sanchez por hurto”, expediente 36, foja 1.

<sup>32</sup> Mauricio Rojas, *Las voces de la justicia. Delito y sociedad en Concepción (1820-1875). Atentados sexuales, pendencias, bigamia, amancebamiento e injurias* (Santiago: DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2008), 19.

<sup>33</sup> “Dionicio Gonzalez por hurto”, Santiago de Chile, 1876, ANH, Santiago, FJS, caja 988, expediente 29, foja 4.

<sup>34</sup> Daniel Palma, *Ladrones. Historia social y cultura del robo en Chile, 1870-1920* (Santiago: Lom, 2011), 172-73.

Esta relación entre prenderos y ladrones estuvo siempre en la palestra de los medios, como también en los archivos judiciales, por ejemplo, en el caso contra Sabino Cuevas, el mismo acusado daba cuenta de esta práctica, que parecía ser la más común para poder deshacerse de las cosas más fácilmente: “el sábado veintiséis del pasado, [se] me ocurrió la idea de hurtar los dos pares de pantalones que tengo a la vista y habiéndolos sacado de un ropero abierto en que estaban los oculté y fui a empeñarlos a una casa de prendas”<sup>35</sup>. Lo mismo ocurría en el caso de Dionicio González, cochero de Jovino Novoa, quien había sido sorprendido con “cuatro voletas de prenda”<sup>36</sup>.

Estos hechos generaban siempre conflictos para la elite, la cual veía en los prenderos un peligro igual de grave que el robo. Durante mucho tiempo se encargaron de poner el tema en la palestra debido a que veían en este negocio una forma de evadir a la justicia, ocultando el delito. Dejar un artículo en prenda, daba dinero automáticamente y reducía la posibilidad de ser sorprendido, así lo hacía saber la prensa al momento de exponer esta relación: “He aquí dos industrias entre las que existe cierto punto de contacto, y es el siguiente: El ladrón que roba especies ¿las vende? No es ni lo primero ni lo mejor que hace, porque se expondría a ser prontamente cazado”<sup>37</sup>. Ignacio Ayala, quien ha estudiado en profundidad el tema de las casas de empeño en Chile y México, destaca la relevancia que tenían los prenderos en la vida cotidiana de la época, sobre todo en la economía de los sectores más empobrecidos, pues el empeño de diversos productos les permitía generar ingresos adicionales<sup>38</sup>.

En la década de 1880, los delitos contra la propiedad aumentaron significativamente en Santiago, reflejando comportamientos asociados al avance del capitalismo y la creciente importancia de la posesión de bienes materiales. Este fenómeno no era exclusivo de la ciudad y se evidenciaba en el contexto de la sociedad urbana. Según los Anuarios Estadísticos de la época, los crímenes contra la propiedad pasaron de 70 en 1860 a 310 en 1879, representando el 65,6% de todos los delitos en la ciudad. Este incremento ilustra la correlación entre el auge del capitalismo, la relevancia de la propiedad y el aumento de los delitos patrimoniales<sup>39</sup>.

La sociedad orientó sus intereses hacia la consecución de bienes materiales. La ratería y el hurto constituyeron la gran mayoría de los delitos contra la propiedad. El caso de José

<sup>35</sup> “Sabino Cuevas por hurto”, Santiago de Chile, 1878, ANH, Santiago, FJS, caja 1009, expediente 23, foja 2.

<sup>36</sup> “Dionicio Gonzalez por hurto”, expediente 29, foja 1.

<sup>37</sup> El Ferrocarril, 16 de agosto de 1862, 2.

<sup>38</sup> Ignacio Ayala, “Convertir lo robado en dinero. Redes de circulación de objetos robados en Ciudad de México y Santiago de Chile (fines del siglo XIX e inicios del siglo XX)”, *Historia II*, n.º 55 (2022): 175-216. En el caso de México, véase: Pablo Picatto, *Ciudad de sospechosos: crimen en la Ciudad de México, 1900-1931* (México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2011).

<sup>39</sup> Anuario estadístico de la República de Chile. Correspondiente a los años de 1879 i 1880 (Santiago: Imprenta Nacional, 1882).



Tomás Sanchez se amolda perfectamente a este tipo de comportamientos, donde el transgresor prefiere robar las especies en la noche o en momentos de descuido, para rápidamente huir con las cosas y empeñarlas. El rápido escape les permitía ocultarse, pues a pesar de que la ciudad era un lugar mucho más amplio que el campo, las caras seguían siendo reconocibles, por lo que capturar a un ladrón en ocasiones no tomaba mucho tiempo, sobre todo si estos actos se ejecutaban contra las familias más adineradas de la ciudad.

Identificamos en la confesión de Sanchez, lo que Scott denominaría la *infrapolítica de los desvalidos* como forma de subordinación<sup>40</sup>, en el testimonio del acusado vemos los conocimientos que posee sobre la justicia y las artimañas que utiliza para evadir mayores responsabilidades acerca del robo. Sanchez para defenderse trae a colación el conflicto religioso entre protestantes (o disidentes) y católicos, debate que aun generaba rencillas en la clase alta católica<sup>41</sup>.

He estado diez días al servicio de don Alejandro Baird como cochero y me fui inopinadamente de la casa porque no convenía con la religión que profesaba mi patrón, que es protestante. Y si salí sin avisarle fue porque no habría prevenido que de salir me tendría que dejarle otro cochero<sup>42</sup>.

Además de intentar poner el tema religioso como chivo expiatorio, esta sección del testimonio de Sanchez delata que además de lo hurtado, el cochero transgredía el artículo 1989 del Código Civil al abandonar su puesto de trabajo sin dejar un reemplazante: “Si el criado no pudiere retirarse inopinadamente sin grave incomodidad o perjuicio del amo, será obligado a permanecer en el servicio el tiempo necesario para que pueda ser reemplazado”<sup>43</sup>. Este hecho tenía como pena un castigo pecuniario (debía pagar al amo dos semanas de sueldo), que la mayoría de las veces estos individuos estaban incapacitados de cumplir, debido a sus precarios sueldos (independiente que los cocheros tuvieran una paga un poco mejor que las de los demás sirvientes).

Los delitos perpetrados por sirvientes adquirirían una dimensión singular; la confianza depositada al permitirles acceso al ámbito privado de las familias conllevaba, según la élite, una carga de responsabilidad. En este contexto, como señala Palma, antes de que se establecieran vínculos afectivos entre patrones y empleados, ciertos individuos

---

<sup>40</sup> Tácticas y herramientas utilizados por campesinos y esclavos para ocultar sus esfuerzos por impedir la apropiación material de su trabajo, de su producción y de su propiedad: por ejemplo, la caza furtiva, las tácticas dilatorias en el trabajo, el hurto, los engaños, las fugas. Scott, *Los dominados y el arte de la resistencia*.

<sup>41</sup> Jorge Precht, “Libertad religiosa, laicidad y laicismo en Chile bajo régimen de patronato (1810-1925)”, *Derecho Público Iberoamericano* 5 (octubre 2014): 15-87.

<sup>42</sup> “José Tomás Sanchez por hurto”, expediente 36, foja 3.

<sup>43</sup> Código Civil de la República de Chile (Santiago: Imprenta Nacional, 1856), 287.



aprovecharon la situación para apoderarse de joyas, prendas de vestir o utensilios domésticos pertenecientes a sus empleadores<sup>44</sup>.

El quiebre de esta confianza rompía a la vez la sensación de seguridad que otorgaba a las clases acomodadas -especialmente durante el siglo XIX, momento en que la vivienda se convierte en el espacio de protección por antonomasia de la elite- debido a esto, las medidas no tardaron en llegar<sup>45</sup>. Desde diversos sectores y también en diversas ciudades del país se solicitó la regulación del servicio doméstico en pos de dar mayor seguridad a las clases acomodadas que veían en el servicio doméstico un ente ajeno y peligroso que invadía lo más sagrado, la intimidad. Su cercanía y conocimiento de la vivienda los hacía los principales blancos de sospecha:

Se ha aprendido al cochero de la casa. Este individuo es sospechoso por haber sido despedido del servicio en la mañana de ese mismo día y haberse efectuado el robo de tal manera, que induce a creer que solo pudo llevarlo a cabo jente que conocía perfectamente todas las interioridades y costumbres de la casa<sup>46</sup>.

Las tensiones entre un sector y otro eran evidentes, pero con mayor razón el de los cocheros, debido a que era generalmente una labor de confianza. Así lo demuestran casos como el de Basilio Marín, quien había robado un reloj a su patrona Agustina López, donde esta confianza y relación conformada entre cochero y patrona conduce a la expiación de los delitos. López, decía frente al juez: “Yo solo exijo la devolución de mis especies i por el abuso que Marin ha cometido, nada en su contra: por el contrario solicito que no se le castigue i se le dispense esta primera falta”<sup>47</sup>. La justificación del delito provenía de la percepción que tenían sobre Marín, quien “siempre se había conducido bien”<sup>48</sup>. Lo mismo ocurría en el caso de Juan Francisco Ovalle, víctima de un robo en su cochera, quien en su primer testimonio plantea que “El cochero vive en mi propia casa que es en la calle del dieziocho i no creo que haya tenido convivencia con los ladrones, ya porque me sirve mucho tiempo, ya porque es un individuo cuya honradez me es conocida i no tiene vicio alguno”<sup>49</sup>.

Como vemos, en ellos se depositaban una serie de valores que debían cumplir a costo de garantizar el honor de su contratante. Esto porque a diferencia de otros sirvientes el cochero siempre trabajaba en el “espacio público” del servicio doméstico. En ese sentido, el

<sup>44</sup> Palma, *Ladrones*, 73.

<sup>45</sup> Georges Duby y Philippe Ariès, *Historia de la vida privada*, tomo 4. De la Revolución Francesa a la Primera Guerra Mundial (Madrid: Taurus, 2017).

<sup>46</sup> El Ferrocarril, 29 de junio de 1877, 2.

<sup>47</sup> “Basilio Marín por hurto”, Santiago de Chile, 1876, ANH, Santiago, FJS, caja 985, expediente 3, foja 1.

<sup>48</sup> “Basilio Marín por hurto”, expediente 3, foja 1.

<sup>49</sup> “Contra Andres Gutierrez i Manuel Rojas por hurto”, Santiago de Chile, 1877, ANH, Santiago, FJS, caja 1009, expediente 17, foja 2.

cochero en muchas ocasiones era una suerte de cara visible en comparación a los otros sirvientes.

Debido a la percepción que se tenía de los cocheros, los “informes” de conducta, se convirtieron en un aspecto relevante a tener en cuenta tanto por la elite, como por aquellos sirvientes que deseaban integrarse a un nuevo empleo. A lo largo de todo el periodo estudiado se encuentran referencias a los informes de buena conducta, como por ejemplo estos anuncios de 1878: “Necesita emplearse un cochero diestro y con buenos informes, Calle del Dieziocho, núm. 75” y “Un cochero con recomendaciones se necesita. Agustinas, núm. 154”<sup>50</sup>.

El crecimiento explosivo del uso de sirvientes -en este caso de cocheros- rompió con el viejo esquema de las relaciones laborales sustentadas en primera instancia en la recomendación boca a boca. Si bien la recomendación de una persona era el método más simple y seguro de encontrar sirvientes, durante este periodo se perdió vida de pueblo pequeño, donde era posible entablar relaciones de confianza, de amistad y de cortesía con la gran mayoría de los vecinos. Consecuencia de lo anterior es que se haya hecho tan importante tener recomendaciones por escrito -que no pocas veces fueron alteradas o lisa y llanamente creadas por quien se presentaba a buscar empleo-, como demuestra el caso de Sanchez:

También es verdad que el certificado de recomendación que se ha hallado en mi bolsillo, suscriptos por Ricardo P. Cotapos, es falso y lo hice para presentarlo en otra casa; pero no conozco ningún caballero con un nombre y por consiguiente no he tenido intención de falsificación o imitar firma alguna- Repito que soy inocente respecto al hurto de la demás ropa porque mi patrón último me acusa: como él tiene en la casa otro sirviente, bien puede ser este el ladrón<sup>51</sup>.

Como vemos, Sanchez asume la culpabilidad de falsificar la firma de Ricardo Cotapos, sin embargo se resarce de su falta, aduciendo que a pesar de ser una firma falsificada, el titular de la misma no existe, por lo que técnicamente el acto de Sanchez no es una suplantación de identidad, sino solo una falsificación de una carta de recomendación.

Detrás de la falsificación también se oculta una manifestación de la cultura material de la época. Debido al crecimiento de las ciudades, la población urbana se va haciendo anónima y las caras de sus habitantes se vuelven borrosas y difusas. En este contexto, el papel adquiere un peso simbólico de solemnidad que le permite ser el mejor medio para comunicar noticias, recomendar personas o validar algo.

<sup>50</sup> El Ferrocarril, 18-20 de junio de 1878, 3.

<sup>51</sup> “José Tomás Sanchez por hurto”, expediente 36, foja 3.

Como plantea el adagio “el papel aguanta mucho”, por esta misma razón es factible de ser modificado y manipulado con relativa facilidad. Esta técnica fue utilizada en muchos casos, generando reacciones tanto de la clase alta como de los sectores dirigentes. Estos reaccionaron estableciendo marcos de regulación y control de los comportamientos de los trabajadores. El objetivo era llevar un manejo de sus acciones y no tener que confiar ciegamente en un papel con una firma. Una forma de suplir las recomendaciones orales y en papel fue la creación de agencias de empleo que garantizara la honradez del trabajador. En estas agencias se plasmaba la idea del control sobre los sirvientes y las normas a las que estos debían responder, no solo mientras trabajaban, sino también en su vida diaria.

En uno de los primeros intentos por reglamentar el servicio doméstico en la ciudad de Santiago, Benjamín López argumentaba que bastaba que un individuo dijera “ejerzo esta profesión” para ser admitido en un trabajo del servicio doméstico. Cuestión peligrosa según su argumentación, pues esto le permitiría pasar a “formar parte de una familia, habitando el mismo lugar que aquellas donde resulta que si las miras de estos hombres son siniestras, tienen el campo abierto para sus instintos latrocinios”<sup>52</sup>.

Una de las principales ideas tanto de Benjamín López, como de Belisario Prats, quien propuso nuevamente la creación de una agencia el año 1867, era la de crear un libro de registros y de credenciales que acreditaran el buen comportamiento de dichos sirvientes:

Art. 2° El inspector del servicio doméstico llevará en la oficina dos libros que se denominarán “Libro de registro” y “Libro de anotaciones”.

Art. 3° Para ser criado doméstico en Santiago, es necesario estar inscrito en el libro de registro.

Art. 4° Para ser inscrito en el libro de registro, es necesario acreditar, ante el inspector de servicio doméstico, ser persona honrada y de buenas costumbres. Estos requisitos se acreditan con un informe de dos vecinos de reconocida probidad, o del cura de la parroquia respectiva o del comandante de la guardia municipal. En respecto a los criados domésticos que se hallaren desempeñando funciones de tales a la fecha de la publicación de esta ordenanza, bastará el informe de sus respectivos amos<sup>53</sup>.

No pasó mucho tiempo hasta que alguien vio la oportunidad de hacer un negocio de estas agencias de sirvientes domésticos; Ezequiel Salas en 1868, se publicitaba en el periódico *El Ferrocarril* como el dueño de una nueva agencia de empleo que vendría a solucionar la siempre alta demanda de sirvientes cocheros, cocineros, etc.

<sup>52</sup> “Proyecto de ordenanza del servicio doméstico, presentado por Benjamín López a la Municipalidad de Santiago”, Santiago de Chile, 1861, ANH, Fondo Municipalidad de Santiago (FMS), Actas municipales, volumen 182 (1858-1862).

<sup>53</sup> *El Ferrocarril*, lunes 10 de junio de 1861, 2.

Salas, quien durante mucho tiempo publicitó su negocio en el periódico ya mencionado, decía en su primer anuncio publicitario que su agencia venía a solucionar “los distintos inconvenientes con que se tocan para llegar a conseguir un buen empleado o trabajador competente, particularmente sirvientes que presenten la seguridad y garantías necesarias, por carecer hasta hoy de una ley especial que los reglamente”<sup>54</sup>. Se evidencia que desde esa época el miedo generaba ganancias para quien quisiera usufructuar de este. Además otorgaba la oportunidad a quien utilizaba sus servicios de publicar “gratuitamente” en el diario, se le daba el beneficio de recurrir a un solo lugar donde podía obtener “garantizado” un buen trabajador.

La ambición de Salas se benefició del fortalecimiento de la prensa como instrumento publicitario<sup>55</sup>, ya que este permitió un dinamismo del mercado de los cocheros, como de los sirvientes en general. En sus páginas hemos encontrado una vasta cantidad de información que delata la necesidad de las clases altas por contratar choferes que manejaran sus carruajes, victorias y birlochos. Un ejemplo de esto es el caso del doctor Barra, quien publicaba en febrero de 1873, que en la calle del Peumo, número 32, se necesitaba un cochero<sup>56</sup>. El mismo mes se podía leer: “Un sirviente que sepa tirar coche y que tenga buenos informes, se necesita, calle de Castro, núm. 14”<sup>57</sup> y “se necesita un COCHERO con BUENOS informes. Calle de la Compañía, núm. 182”<sup>58</sup>.

El aumento del avisaje en los medios, sumado a la creación de agencias de empleo, cuyo principal actor eran los domésticos, da una imagen de cómo se manejaban en la época los empleos. Se agregan además, las percepciones que se tenían sobre estos trabajadores y de cuáles eran los requerimientos que se solicitaban y la imagería que recaía sobre ellos.

Finalmente, hasta donde se puede seguir la historia de José Tomás Sanchez, este fue condenado a dos años de presidio “por los delitos de hurto i tentativa de engaño”<sup>59</sup>, a los que apeló, quedando reducida finalmente su pena a 18 meses de presidio menor. Las apelaciones eran comunes en la época y estaban dirigidas por curadores, quienes se hacían

<sup>54</sup> “Proyecto de ordenanza del servicio doméstico, presentado por Belisario Prats a la Municipalidad de Santiago”, Santiago de Chile, 1875, ANH, FMS, volumen 217.

<sup>55</sup> Jacqueline Dussailant, “Breve historia de los avisos publicitarios en los principales periódicos chilenos 1850-1920” (Pontificia Universidad Católica de Chile, 1993); Ángel Soto, ed., Entre tintas y plumas. Historias de la prensa chilena del siglo XIX. (Santiago: Universidad de los Andes, 2004); Eduardo Santa Cruz, “Prensa y sociedad en Chile en los comienzos republicanos: El Araucano como modelo de prensa estatal”, Estudios sobre el Mensaje Periodístico 20 (1) (2014): 557-66; Eduardo Santa Cruz, “Prensa y modernización en América Latina y Chile en la segunda mitad del siglo XIX: la crónica y los cronistas”, Estudios sobre el Mensaje Periodístico 17 (2) (2011): 647-60.

<sup>56</sup> El Ferrocarril, 5 de febrero de 1873, 3.

<sup>57</sup> El Ferrocarril, 19-22 de febrero de 1873, 3.

<sup>58</sup> El Ferrocarril, 28 de febrero de 1873, 3.

<sup>59</sup> “José Tomás Sanchez por hurto”, expediente 36, foja 14.

cargo de las defensas de menores de edad y de todos aquellos que no tenían la posibilidad de costearse un abogado.

Para este caso como muchos otros, queda el registro de las acusaciones y ‘estrategias’ que usaban los imputados para librar de una condena, además de las artimañas que dan cuenta de los medios que utilizaban para adaptarse a un sistema de empleo que cambiaba constantemente, con exigencias cada vez mayores para desempeñarse en los oficios que ejercieron. El caso de José Tomás fue un fiel reflejo de la dualidad público-privada, cómo eran vistos los cocheros dentro de la sociedad y cómo ellos entendían las relaciones empleado – patrón.

## Conclusiones

En la presente investigación, se dio cuenta de las principales características del trabajo de los cocheros privados, específicamente su posición dentro del servicio doméstico y las diversas perspectivas simbólicas que este representaba para los sectores acomodados de la época, como también su masificación en la ciudad de Santiago en perspectiva a sus símiles del transporte público.

A través del estudio del caso de José Tomás Sanchez, hemos podido identificar comportamientos comunes en la sociedad de mediados del siglo XIX. Por medio de la comprensión de las transgresiones como factor común a una sociedad pudimos dar cuenta de una serie de cambios que se estaban produciendo en el servicio doméstico y que a la vez afectaban a la sociedad.

La medianía del siglo significó para Chile un quiebre, un paso de la tradición a la modernidad (o por lo menos un comienzo). El crecimiento urbano trajo consigo una transformación en el servicio doméstico que provocó un distanciamiento entre amo y sirviente. Este tipo de empleo se volvió más efímero y no respondía a las lógicas tradicionales del sirviente que trabajaba tan solo para una familia toda la vida. Tal como demostraba el caso de Sanchez el trabajo podía durar diez días, una semana o menos, el crecimiento de la ciudad y la necesidad de sirvientes por parte de la clase alta permitía estas licencias.

Para el caso de los cocheros el tema era más peliagudo, sobre ellos recaía el peso de lo público, debían aparentar lo mismo que su amo, de ahí sus extravagantes vestimentas; esto implicó que las percepciones que se tenían sobre estos pesaran tanto y que sus transgresiones representaran un quiebre absoluto de lo que la elite esperaba fuera su comportamiento.

En estos individuos se consagraba el conflicto entre lo público y lo privado; debían actuar correctamente en sociedad y a la vez debían ser lo suficientemente de confianza para

poder pasearse por la casa y sus alrededores. Esto explica en parte por qué las publicaciones de cocheros eran tan abundantes e inquisitivas acerca del comportamiento de estos. La creación de agencias de empleo privadas, intentó ser -en teoría- una solución a la problemática que durante veinte años se venía discutido en la Municipalidad de Santiago relacionada a la creación de una oficina de sirvientes. Dichos proyectos presentados múltiples veces a la municipalidad, nunca vieron la luz.

Si bien este trabajo apuntó a ser un barrido a grandes rasgos de los cocheros durante la segunda parte del siglo XIX, falta aún explorar con mayor profundidad las condiciones empíricas en que estos vivían. Por ejemplo, por qué algunos preferían ser cocheros privados que públicos, o cuál era el lugar físico de la casa donde estos habitaban, cuál era su relación los demás sirvientes, etc. Por ahora las fuentes revisadas nos permiten hacer un trabajo exploratorio que sirva como guía para profundizar el estudio de estos trabajadores que hasta ahora están perdidos en el tiempo, ocultos entre el servicio doméstico y el transporte público.

## REFERENCIAS

### Fuentes inéditas

Archivo Nacional Histórico, Fondo judicial de Santiago:

Expediente 36, caja 983, 1875.

Expediente 3, caja 985, 1876.

Expediente 29, caja 988, 1876.

Expediente 33, caja 996, 1877.

Expediente 17, caja 1009, 1877.

Expediente 23, caja 1009, 1878.

Fondo Municipalidad de Santiago,  
Comunicaciones, Volumen 217, 1875.

Actas de la Municipalidad de Santiago, Volumen 182, 1861.

### Publicaciones periódicas

El Ferrocarril, Santiago, 1860-1880.

### Fuentes impresas

*Anuario estadístico de la República de Chile. Correspondiente a los años de 1879 i 1880.*



1882. Santiago: Imprenta Nacional.

*Código Civil de la República de Chile*. 1856. Santiago: Imprenta Nacional.

Oficina Central de Estadísticas. 1882. Anuario estadístico de la República de Chile, correspondiente a los años de 1879 y 1880. Santiago: Imprenta Nacional.

Rumbold, Horace. 1876. Reports by Her Majesty's Secretaries of Embassy and Legation on the Manufactures, Commerce, &c. of the Countries in Which they reside. Part III. London: Harrison and Sons.

Vicuña Mackenna, Benjamín. 1869. Historia crítica y social de la ciudad de Santiago, desde su fundación hasta nuestros días (1541-1808). Tomo II. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.

## I. BIBLIOGRAFÍA

Ayala, Ignacio. 2022. Convertir lo robado en dinero. Redes de circulación de objetos robados en Ciudad de México y Santiago de Chile (fines del siglo XIX e inicios del siglo XX). *Historia* 55 (II): 175-216.

Bauer, Arnold. 1999. Somos lo que compramos. Historia de la cultura material en América Latina. México: Taurus.

Bergot, Soléne. 2017. Caracterización y mapeo del servicio doméstico en Santiago de Chile. Una radiografía en 1895 a través del diario "El Chileno". *Historia* 396 7 (1): 11-41.

———. 2022. Relaciones entre empleador(a)/empleado(a) doméstico(a). Claves de análisis desde la confianza. Santiago de Chile, 1870-1920. En *Hilvanando emociones. Rupturas y vínculos desde lo femenino. Chile y Argentina, siglos XVII al XX*, eds. Yéssica González y Verónica Undurraga, 241-72. España: Universidad de Huelva.

Brangier, Víctor, y Germán Morong. 2016. Desde la justicia al abordaje historiográfico: Los expedientes judiciales-criminales decimonónicos del Archivo Nacional Histórico. *Historia da Historiografia* 9 (21): 96-113.

Bravo, Isabel. 1995. Servicio doméstico 1900-1925: análisis y comparación de un trabajo femenino. Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Caimari, Lila. 2009. La ciudad y el crimen. Delito y vida cotidiana en Buenos Aires, 1880-1940. Buenos Aires: Sudamericana.

Campos, Gustavo, Alejandro Mihovilovich, y Marlene Fuentealba. 2014. Carretas, Carros de sangre y Tranvías en Concepción. Transporte público entre 1886 y 1908. Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción.



De Certeau, Michel. 2000. La invención de lo cotidiano 1. Artes de hacer. México: Universidad Iberoamericana.

Duby, Georges, y Philippe Ariès. 2017. Historia de la vida privada, tomo 4. De la Revolución Francesa a la Primera Guerra Mundial. Madrid: Taurus.

Dussailant, Jacqueline. 1993. Breve historia de los avisos publicitarios en los principales periódicos chilenos 1850-1920. Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Elias, Norbert. "Apuntes sobre el concepto de lo cotidiano". En La civilización de los padres y otros ensayos, editado por Vera Weiler, 331-47. Bogotá: Grupo Editorial Norma, 1998.

Estrada, Baldomero. 2012. Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850-1950. Polis. Revista de la Universidad Bolivariana 11 (33): 345-74. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682012000300017>

Feliú Cruz, Guillermo. 1973. La abolición de la esclavitud en Chile. Santiago: Editorial Universitaria.

Gonzalbo, Pilar. 2006. Introducción a la historia de la vida cotidiana. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.

Hutchison, Elizabeth Quay. 2014. Labores propias de su sexo. Género, políticas y trabajo en Chile urbano 1900-1930. Santiago: Lom.

———. 2021. Workers Like All the Rest of Them. Domestic Service and the Rights of Labor in Twentieth-Century Chile. Durham and London: Duke University Press.

Johnston, Samuel B. 1917. Cartas escritas durante una residencia de tres años en Chile. Santiago-Valparaíso: Imprenta-Litografía Barcelona.

Milanich, Nara. 2005. From Domestic Servant to Working-Class Housewife: Women, Labor and Family in Chile. EIAL: Estudios Interdisciplinarios de America Latina y el Caribe 16 (1): 11-40.

Musson, Jeremy. 2012. Escaleras arriba y abajo. Historia de los criados en las casas de campo inglesas. Madrid: La esfera de los libros.

Palma, Daniel. 2011. Ladrones. Historia social y cultura del robo en Chile, 1870-1920. Santiago: Lom.

Picatto, Pablo. 2011. Ciudad de sospechosos: crimen en la Ciudad de México, 1900-1931. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Precht, Jorge. 2014. Libertad religiosa, laicidad y laicismo en Chile bajo régimen de patronato (1810-1925). Derecho Público Iberoamericano 5 (octubre): 15-87.

Rojas, Mauricio. 2008. Las voces de la justicia. Delito y sociedad en Concepción (1820-1875). Atentados sexuales, pendencias, bigamia, amancebamiento e injurias. Santiago: DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Rossi, María Julia, y Lucía Campanella. 2018. ¿De qué hablamos cuando hablamos de servicio? En Los de abajo, tres siglos de sirvientes en el arte y la literatura de América Latina, eds. María Julia Rossi y Lucía Campanella, 9-28. Rosario: UNR Editora.

Santa Cruz, Eduardo. 2011. Prensa y modernización en América Latina y Chile en la segunda mitad del siglo XIX: la crónica y los cronistas. Estudios sobre el Mensaje Periodístico 17 (2): 647-60. [https://doi.org/10.5209/rev\\_ESMP.2011.v17.n2.38136](https://doi.org/10.5209/rev_ESMP.2011.v17.n2.38136).

———. Prensa y sociedad en Chile en los comienzos republicanos: El Araucano como modelo de prensa estatal 2014. Estudios sobre el Mensaje Periodístico 20 (1): 557-66.

Scott, James C. 2016. Los dominados y el arte de la resistencia. México: Ediciones Era.

Soto, Ángel, ed. 2004. Entre tintas y plumas. Historias de la prensa chilena del siglo XIX. Santiago: Universidad de los Andes.

Valenzuela, Pedro. 2022. “Se necesita un muchacho de 12 a 14 años para sirviente”. Niños en el servicio doméstico, Concepción y Santiago de Chile 1860-1895. História Unisinos 26 (1): 66-76. <https://doi.org/10.4013/hist.2022.261.06>