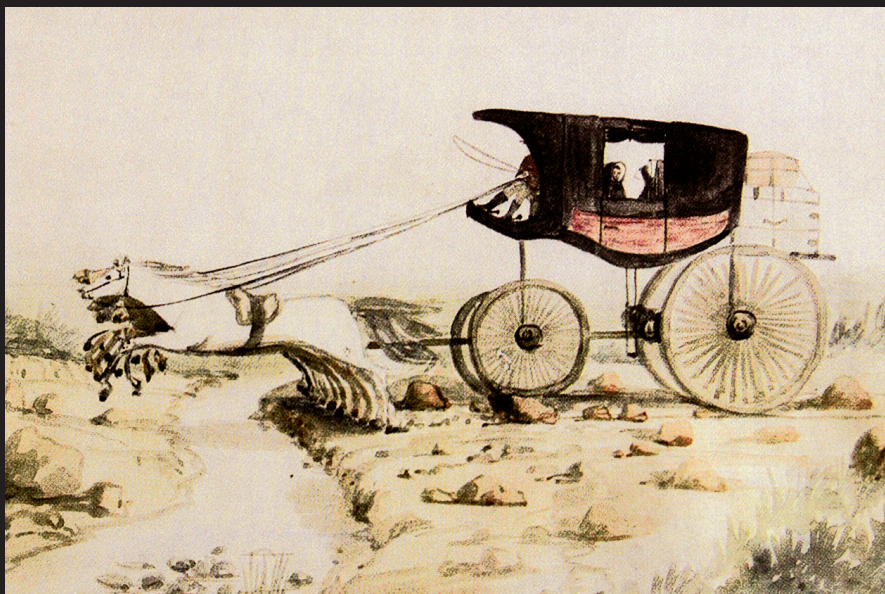


COLECCIÓN SOCIEDAD Y CULTURA

POR LOS CAMINOS DEL VALLE CENTRAL DE CHILE: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)

María Carolina Sanhueza Benavente



María Carolina Sanhueza Benavente (Santiago, 1983) es magíster en Historia por la Universidad de Chile y miembro de la Asociación Chilena de Historia Económica (ACHHE). Sus áreas de interés e investigación versan sobre historia económica, la construcción del Estado y temas territoriales de los siglos XVIII y XIX, buscando los puntos de encuentro entre la historia y la geografía. Entre sus publicaciones se encuentran “La primera división político-administrativa de Chile, 1811-1826” y *Cartografía Histórica de Chile*, en coautoría con Jaime Rosenblitt.

POR LOS CAMINOS DEL VALLE CENTRAL DE CHILE:
EL SISTEMA VIAL ENTRE LOS RÍOS MAIPO Y MATAQUITO
(1790-1860)

Colección
Sociedad y Cultura

© DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS. 2018.
Inscripción N° 287.615

ISBN 978-956-244-406-4 (*título*)
ISBN 956-244-071-0 (*colección*)

Derechos exclusivos reservados para todos los países

Director Nacional de Bibliotecas, Archivos y Museos y
Representante Legal
Dr. Ángel Cabeza Monteiro

Director del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana y
Director Responsable
Sr. Rafael Sagredo Baeza

Editor
Sr. Marcelo Rojas Vásquez

Diseño de Portada
Sr. Arturo Molina Burgos

Corrección de Texto
Sra. Belén Villena Araya

Fotografía de Portada
Acuarela de Katherine Nicholl rscj
Voyage en Chili, 1854.
Archivo Congregación del Sagrado Corazón en Santiago de Chile

Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos
Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 651
Teléfono: 23605283
www.centrobarrosarana.cl
Santiago. Chile

IMPRESO EN CHILE/PRINTED IN CHILE

POR LOS CAMINOS
DEL VALLE CENTRAL DE CHILE:
El sistema vial entre los ríos
Maipo y Mataquito
(1790-1860)

María Carolina Sanhueza Benavente

ÍNDICE

Siglas y abreviaturas	9
Agradecimientos	13

INTRODUCCIÓN	15
--------------	----

LOS CAMINOS EN CHILE. DE LA HERENCIA COLONIAL A LA IDEA DE PROGRESO

<i>La formación de un discurso en torno al tema vial</i>	29
<i>La morfología de la red entre los ríos Maipo y Mataquito</i>	40
<i>Tipología caminera y marco jurídico: la permanencia del entramado colonial</i>	46

EL PROBLEMA CAMINERO Y SUS CONSECUENCIAS

<i>La precariedad del sistema caminero: factores geográficos, socioculturales, económicos y administrativos</i>	55
<i>Consecuencias regionales: el aislamiento y las dificultades del comercio local</i>	76

PRIMERAS OBRAS Y ANTECEDENTES NORMATIVOS (1790-1841)	87
---	----

LAS TRANSFORMACIONES DEL SISTEMA CAMINERO (1842-1860)

<i>En busca de una nueva institucionalidad: la ley general de caminos y el Cuerpo de Ingenieros Civiles</i>	101
<i>¿Hacia un nuevo rumbo? Las obras camineras entre los ríos Maipo y Mataquito</i>	110

CONCLUSIONES

133

Fuentes y bibliografía

139

SIGLAS Y ABREVIATURAS

<i>al.</i>	<i>alis</i> (otros)
ANH	Archivo Nacional Histórico
aprox.	aproximadamente
ca.	circa
CG	Fondo Capitanía General
D.F.	Distrito Federal
ed.	Editor <i>a veces</i> editora, edición y editorial
eds.	Editores
etc.	etcétera
f.	foja
fs.	fojas
<i>Ibid.</i>	<i>Ibidem</i> (allí, en ese mismo lugar)
IC	Fondo Intendencia de Colchagua
IGM	Instituto Geográfico Militar
km	kilómetro
m	metro
MC	Fondo Municipalidad de Curicó
MI	Fondo Ministerio del Interior
MMI	Memoria del Ministerio del Interior
MRa	Fondo Municipalidad de Rancagua
MRe	Fondo Municipalidad de Rengo
Nº	número
<i>op. cit.</i>	<i>opus citatis</i> (obra citada)
p.	Página
pp.	Páginas
RAE	Real Academia Española
<i>SCL</i>	<i>Sesiones de los Cuerpos Legislativos</i>
s/d	Sin datos registrados
s/f	Sin número de foja
SNA	Sociedad Nacional de Agricultura
UTM	Universal Transversa Mercator
v.	vuelta
vol.	Volumen
vols.	Volúmenes
WGS	World Geodetic System

A mis padres

AGRADECIMIENTOS

Este libro tiene su origen en la tesis de magíster que realicé en la Universidad de Chile, bajo la dirección de Mauricio Folchi, a quien agradezco en primera instancia.

Mi reconocimiento también va dirigido a los profesores Mario Matus y Alejandra Vega, porque sus comentarios contribuyeron a enriquecer el análisis que aquí presento.

Además, a quienes me colaboraron de una u otra manera con ciertos aspectos de la investigación como: Alberto Alaniz, Álvaro Ojalvo, Carla Espinoza y el Archivo Nacional de Chile, cuya labor de resguardo y preservación documental es imprescindible para la realización de este tipo de trabajo.

Del mismo modo, agradezco a amigos y colegas con los que mantuve diversas conversaciones al respecto. Francisco Belmar Orrego, Julio Retamal Ávila y miembros de la Asociación Chilena de Historia Económica, son algunos de ellos. A mi familia, por su apoyo incondicional. Y a Rafael Sagredo Baeza y Jaime Rosenblitt, del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, por la acogida que dieron a este texto, permitiendo su publicación.

INTRODUCCIÓN

Recuerdo, desde pequeña, innumerables viajes por el centro y sur del país. Aún no existían grandes autopistas, sino sendas de una sola vía, algunas largas y rectas, como la carretera Panamericana, y otras sinuosas, como la que se dirigía por entonces hacia Concepción. A ellas se suma el incontable tránsito por rutas polvorientas en zonas no muy alejadas, como las que llegaban hasta la costa de Iloca y hacia la precordillera curicana en dirección a Los Queñes y el paso Vergara, en la Región del Maule. He visto cómo se han ido transformado estos parajes luego de que llegara el asfalto y, si bien cada vez son menos los caminos de tierra, no deja de entusiasarme cada vez que estos se pavimentan o se anuncia la apertura de una nueva vía, imaginándome las nuevas posibilidades que guardan para los pueblos que los rodean.

Poco sabemos sobre el sistema caminero que existía al sur de Santiago a mediados del siglo XIX. Los trabajos sobre ello que han sido desarrollados por la historiografía chilena se remiten a dos áreas geográficas acotadas. En primer lugar, abordan los pasos internacionales de la cordillera de los Andes, resaltando las monografías publicadas en la *Revista Chilena de Historia y Geografía* durante la primera mitad del siglo XX, como las de Luis Risopatrón¹, Manuel Abascal Brunet² y del glaciólogo Humberto Barrera Valdebenito³, sobre las rutas de Santiago a Mendoza y otras. Los dos últimos autores describen una ruta alternativa –la de Las Pircas– que existió entre ambas ciudades a fines de la época colonial, entregando información acerca de ella, más algunos datos históricos sobre su utilización. A ellos se añaden las investigaciones de Pedro Santos Martínez, quien publicó algunos trabajos en la década de 1960 sobre los pasos internacionales de la cordillera durante el siglo XIX⁴. Si bien estos se centran en el de Uspallata, el autor hace un catastro de las vías trasandinas que se utilizaron a lo largo del territorio nacional, enfocándose en las vicisitudes que enfrentaban los transeúntes ante los efectos del clima y la geografía. En la década de 1990, Pablo Lacoste realizó estudios en el mismo ámbito, sobre

¹ Luis Risopatrón, “Comunicaciones y recursos de la Cordillera en los orígenes de los ríos Maipo, Cachapoal y Tinguiririca”.

² Manuel A. Brunet, “El camino de Santiago a Mendoza en derechura. Estudio histórico-geográfico”.

³ Humberto Barrera V., “Reconocimiento del camino directo de Santiago a Mendoza”.

⁴ Pedro Santos Martínez, “Las comunicaciones entre el Virreinato del Río de la Plata y Chile por Uspallata (1776-1810)” y “Los caminos internacionales de la cordillera a mediados del XIX (1852-1863)”.

los pasos del Portillo argentino, Pehuenche y Las Damas⁵, aunque estos se diferencian de los anteriores por enmarcarse bajo una perspectiva de integración bilateral entre Chile y Argentina que se prolonga hasta fines del siglo xx.

Un segundo tema que ha sido bien estudiado es el camino de Santiago a Valparaíso construido durante la administración de Ambrosio O'Higgins a fines del siglo xviii, del que contamos con las monografías de Sergio Flores y Juan Saavedra⁶, y de Sonia Pinto Vallejos⁷, quienes reconocen la enorme importancia que tuvo esta ruta, al comunicar la capital con el principal puerto de nuestro territorio.

Por su parte, cabe mencionar autores que se han acercado al problema vial a la luz de otras temáticas. La obra de Ernesto Greve constituye una referencia obligada para este tipo de trabajos, ya que aborda el tema de forma extensa en el marco de la historia de la ingeniería⁸. Su investigación –publicada en cuatro tomos entre los años 1938 y 1944– ofrece un panorama general del desarrollo de la vialidad en Chile desde la Conquista hasta fines del siglo xix, incorporando aspectos como su normativa, institucionalidad y financiamiento por más de tres siglos. Más reciente es la obra de Luz María Méndez, cuyo estudio sobre el comercio minero comprende un primer apartado sobre las rutas del Norte Chico durante la primera mitad del siglo xix⁹. En cuanto al tema que aquí nos incumbe, la autora realiza una reconstrucción de las rutas utilizadas, la que acompaña con una cartografía bien lograda¹⁰. Hace, además, una amplia descripción de las vías al norte de Santiago, enfatizando en sus características y en los aspectos de la vida cotidiana que se generaban en torno a ellas. Asimismo, se refiere a los medios de transporte utilizados y entrega información relevante como las distancias y tiempos de viaje de la época.

Gran parte de estos trabajos se inclinan hacia la realización de descripciones de las rutas, sobre todo aquellos publicados durante los primeros sesenta

⁵ Pablo Lacoste, “El paso de la cordillera de los Andes por el Portillo Argentino. Aportes para el estudio de la integración entre Argentina y Chile”; “El camino por el paso Pehuenche (1961-1997): aporte para el estudio de la integración binacional”; “El camino trasandino por el paso las Damas (siglos xvi al xxi)”.

⁶ Sergio Flores F. y Juan Saavedra, “Los caminos Santiago Valparaíso en la observación del viajero John Miles”.

⁷ Sonia Pinto Vallejos, *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo xviii: el camino de Santiago a Valparaíso y su tráfico*; “Agricultores y caminos a comienzos de la República en Chile”; “Caminos y ferrocarriles en los siglos xviii y xix en Chile Central”.

⁸ Ernesto Greve, *Historia de la Ingeniería en Chile*.

⁹ Luz María Méndez, *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*.

¹⁰ Este punto no es menor, ya que la mayor parte de las publicaciones realizadas en nuestro país acerca del sistema vial, carecen de representaciones gráficas de las rutas trazadas en el territorio. A lo largo de esta investigación, constatamos que aludir a ellas solo de forma narrativa genera imprecisiones respecto a su ubicación en el espacio y limita las posibilidades de encontrar nuevos focos de análisis.

años del siglo xx. Junto al resto, constituyen un enorme aporte para el estudio de la vialidad en Chile al ofrecer una caracterización general de la situación caminera del pasado, así como datos valiosos acerca de las dificultades que se presentaban en el ámbito nacional. Sin embargo, aún faltan investigaciones que cubran otros espacios geográficos y que incorporen en sus análisis problemáticas de tipo económico, social o político-administrativo.

Un aspecto sobre el que existe consenso entre los historiadores es acerca del mal estado en que se encontraba la infraestructura vial del país. Los autores mencionados hacen hincapié en el deterioro físico de las rutas, problema cuyo origen se remitía a la época colonial. A diferencia de unos pocos caminos, como el de Santiago a Valparaíso, estos presentaban numerosos inconvenientes que dificultaban el tránsito terrestre y, por lo tanto, la conectividad entre los centros poblados. La falta de puentes o los efectos producidos por las inclemencias del tiempo como lodazales e inundaciones fueron algunos de ellos. La historiografía resalta como hitos relevantes en el desarrollo vial la promulgación de la ley general de caminos de 1842 y la creación del Cuerpo de Ingenieros Civiles, que buscaron establecer una normativa y un plan de acción para proyectar y ejecutar las obras públicas. Algunos investigadores sostienen que durante la segunda mitad del siglo xix quedó en evidencia el fracaso de estas medidas. Andrés Núñez señala que el mal estado de las calzadas continuó a lo largo de toda la centuria¹¹, mientras que Rodrigo Booth reconoce que este problema perduró hasta la década de 1920, debido a una ciega confianza de parte del Estado en el ferrocarril¹². Quienes han estudiado tanto la ley de 1842 como el Cuerpo de Ingenieros Civiles suelen enfocarse en los alcances posteriores de estas medidas, sin profundizar en los antecedentes normativos, sociales y económicos que generaron su creación. A diferencia de estos últimos autores, la historiografía general coincide en señalar que durante los gobiernos de Manuel Bulnes (1841-1851) y Manuel Montt (1851-1861) se mejoraron de forma significativa las vías bajo un plan de fomento de las comunicaciones terrestres y el transporte¹³. Sin duda, la mayor atención está puesta en el ferrocarril, que en la década de 1850 comenzó a construirse hacia Valparaíso y al sur, generando gran impacto en la economía nacional. Con ello no muestran un panorama distinto, sino incompleto en cierta medida y que se sostiene en la falta de aportes especializados al respecto. Aunque no es contradictorio con los planteamientos de Andrés Núñez y Rodrigo Booth, de su lectura pareciera

¹¹ Andrés Núñez, *La formación y consolidación de la representación moderna del territorio en Chile: 1700-1900*, pp. 298-307.

¹² Rodrigo Booth, *Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931*, p. 36.

¹³ Algunos de los autores que coinciden en este punto son Osvaldo Sunkel y Carmen Cariola, *Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930. Dos ensayos y una bibliografía*; Luis Ortega Martínez, *Chile en ruta al capitalismo: cambio, euforia y depresión 1850-1880*; Elvira López Taverne, *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)*.

deducirse que el mejoramiento de la infraestructura vial de mediados de siglo brindó una solución definitiva al problema caminero.

Con esta investigación, pretendemos explicar y analizar el desarrollo del sistema caminero existente en la zona comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito entre 1790 y 1860, en una perspectiva que busca comprender la dinámica territorial de la región, antes de la llegada del ferrocarril. La definición del marco geográfico estuvo condicionada por la ausencia de trabajos sobre las vías de comunicación existentes al sur de Santiago. Con esto, además, nos proponemos sentar un precedente en este tipo de estudios, al analizar la red vial en conjunto, incorporando tanto las rutas principales como las secundarias, a diferencia de los textos reseñados, cuyo enfoque estuvo abocado a tramos particulares. De igual manera, es de nuestro particular interés analizar el sistema caminero en cuanto proceso histórico. Por su alto grado de complejidad y extensión espacial, un sistema caminero constituye un fenómeno que se desarrolla en procesos de mediana y larga duración, por lo que para comprender sus cambios y evolución es necesario establecer un periodo amplio para su estudio. Ante ello elegimos un momento de transición: el paso del régimen colonial a la República. El marco temporal fue definido sobre la base de dos hitos relevantes en el desarrollo vial. Esta investigación se circunscribe, por lo tanto, a la etapa comprendida entre el gobierno de Ambrosio O'Higgins (1788-1796) –debido a la importancia que asignó a las obras públicas– y la construcción de la vía férrea hacia el sur (1857-1859) –cuando se inauguró el tramo hasta San Bernardo y Rancagua–. A partir de este punto se transformaron por completo las comunicaciones en torno al tráfico de bienes y personas, el grado de conectividad entre centros poblados, los tiempos de desplazamiento, involucrando nuevos procesos y, por ende, modificando de forma radical la dinámica con que se desarrolló la sociedad en el territorio nacional.

En cuanto al marco conceptual en el que se inscribe esta investigación, entendemos como sistema caminero al conjunto de vías terrestres que se relacionan y vinculan entre sí de forma organizada, formando una estructura orientada a desempeñar variadas funciones. Pueden cumplir una función política y estratégica, porque permiten a los órganos del Estado administrar el territorio y ejercer control sobre él¹⁴. Ello facilita, por ejemplo, el ejercicio de la soberanía, la protección de las fronteras, el funcionamiento de los servicios y la recaudación tributaria. También tienen una función sociocultural, en la medida que comunican a las personas en la vida cotidiana, acercándolas tanto física como culturalmente¹⁵. Además, cumplen una función económica en cuanto enlazan regiones según la especialización de sus actividades productivas, favoreciendo el intercambio comercial y la generación de mercados. Por estos motivos, comprendemos bajo este concepto el trazado de una red de caminos incluyendo a todas aquellas

¹⁴ Antonello Gerbi, *Caminos del Perú: historia y actualidad de las comunicaciones viales*, p. 81.

¹⁵ *Ibid.*

problemáticas que la rodean, tales como su normativa y su funcionamiento. Es preciso comprender que el sistema caminero se concibe en y para un territorio, pues debe ser entendido como un espacio de gestión y dominio sobre la superficie terrestre de parte de múltiples actores, tales como personas, grupos y organizaciones¹⁶. El hombre actúa e interviene dicha superficie manejándola, transformándola y organizándola según sus diversas motivaciones.

El territorio presenta, de este modo, diversas problemáticas que pueden ser analizadas desde el punto de vista vial. Un sistema caminero no muestra solo evidencias de la acción humana sobre el espacio geográfico a través del trazado y delineamiento de las rutas sino, también, refleja una serie de intencionalidades que se manifiestan en la idea de conectividad. De esta manera, permiten organizar los elementos unidos en la superficie terrestre, logrando establecer un conjunto territorial coherente. Así, un menor o mayor grado de conectividad podrá condicionar diferentes niveles de interdependencia de ciertas regiones, en los ámbitos político, económico y socio-cultural¹⁷. Mediante el trazado de caminos se logra conectar espacios en torno a un sistema comunicacional, vinculando áreas geográficas de acuerdo con diversas necesidades sociales. Cuando estas cambian, también lo hace el sistema caminero, primando ciertas rutas por sobre otras en el transcurso del tiempo. La transformación del territorio, de las vías trazadas y de la dinámica con que interactúa la población sobre ambas constituye, en este sentido, un proceso histórico. La creación y mantención de estas arterias puede ir variando, al igual que la intensidad de su tráfico, lo que dependerá de las funciones que se tienen de una ruta determinada y de las motivaciones que existan sobre ella por parte de un grupo social a lo largo de la historia. La primacía de una vía por sobre otra cambiará, entonces, de acuerdo con las necesidades y condiciones del momento. Con esto observamos que el sistema caminero es dinámico, porque tanto su configuración morfológica como las funciones e intencionalidades puestas sobre él se complejizan, cambian y se transforman a través del tiempo.

Para el caso chileno, resulta paradójico que se conozca tan poco sobre el sistema caminero del Valle Central, en una época en que predominaba la vida rural. Para explicar su desarrollo y evolución, más allá de ahondar en un tramo particular con sus singularidades, es necesario estudiar la relación que existe entre la red viaria, la actividad económica y las necesidades político-administrativas. Todo ello nos permite analizar de forma exhaustiva los factores que condicionaron aquel desarrollo, apuntando a explicar cómo se articula este territorio en términos de conectividad.

Es fundamental para un trabajo de este tipo reconstruir, en primera instancia, el trazado de la red caminera de la región, identificando la evolución de su

¹⁶ Gustavo Montañez G. y Ovidio Delgado M., “Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional”, pp. 122-123.

¹⁷ Gonzalo Menéndez-Pidal, *Los caminos en la historia de España*, p. 7.

infraestructura desde las últimas décadas coloniales hasta 1860. Un hecho que llama la atención es la falta de representaciones cartográficas en los estudios que se han realizado al respecto en Chile. El asunto no es menor, puesto que las vías de comunicación tienen directa vinculación con el territorio en que se desenvuelve nuestra sociedad. Pocos son los que se han aventurado al estudio de estos temas en nuestro país y, pese a que dichas publicaciones se han preocupado por describir algunos derroteros utilizados en el pasado, en su gran mayoría, salvo excepciones, han aludido a estos solo de forma narrativa. Ante esto, incorporamos una cartografía que, más que una representación ilustrativa, es fruto mismo de la investigación. Con ella pretendemos contribuir, en alguna medida, en esta materia, mientras surjan nuevos aportes al respecto. Invitamos a quienes se interesen en estos asuntos a colaborar en un trabajo interdisciplinario que ayude a subsanar estas falencias.

Para analizar el desarrollo general del proceso, abordaremos, además, las principales características de la red caminera a lo largo de toda la etapa aludida, las problemáticas que giraban en torno a la construcción, mantención y financiamiento de las calzadas, así como los intereses comunicacionales de la época, para lo cual será necesario determinar la institucionalidad y la normativa asociada a la vialidad, identificando los agentes y organismos que tuvieron competencias en la materia.

Por la multiplicidad de puntos que aborda esta investigación, nuestras propuestas son varias. En el transcurso de estas páginas podremos apreciar que el sistema caminero fue asentándose, en cuanto a forma y fondo, sobre la base de las circunstancias históricas que vivió el país en la primera mitad del siglo XIX. Por una parte, la situación económica posindependencia requería que el país se integrara a la economía mundial para generar los recursos que demandaba el Estado para asentarse. Por otra, el Estado necesitaba establecer comunicaciones más estables para afianzar su presencia en el territorio bajo su jurisdicción, más allá del área circundante a Santiago. Con este telón de fondo, proponemos que el territorio se fue articulando lentamente a través de un mejoramiento progresivo de su infraestructura vial, lo que hizo que entre 1790 y 1860 el sistema caminero entre los ríos Maipo y Mataquito se estructurara en torno a un eje longitudinal, representado por lo que hoy es la carretera Panamericana o Ruta 5 Sur. No por casualidad este troncal recibió las mayores atenciones de parte de los gobiernos de fines del siglo XVIII y durante el siglo XIX, pues conectaba el centro político-administrativo con las provincias del sur y hacia él convergían múltiples senderos secundarios que comunicaban localidades aledañas, las zonas rurales y ciertos puntos de extracción en la costa con la principal vía de comunicación de la región.

También planteamos que la red se desarrolló de forma espontánea y no mediante una planificación sistemática, en la medida que solo se buscó mejorar las arterias existentes de acuerdo con necesidades particulares. Ello provocó que el sistema caminero se caracterizara, sobre todo, por su condición

de precariedad en todo sentido y que persistiera, intuimos, muchas décadas más de las abordadas en este trabajo. La transición política de la Colonia a la República fue determinante para el desarrollo de la institucionalidad y la administración que tuvieron las obras públicas en la etapa aludida, pero al atender a otros elementos de origen sociocultural, las continuidades con el régimen anterior son claramente identificables. El constante diálogo que hubo entre el cambio y la tradición en este sentido influyó en la lentitud con que se trataron de establecer mejoras de infraestructura vial.

Como podremos advertir a través de las páginas siguientes, pese a que las deficiencias físicas de los caminos persistieron, existió una preocupación constante de parte del Estado por mejorarlos. A fines de la Colonia las autoridades borbónicas locales otorgaron un papel protagónico a la política vial por motivos económicos, políticos y estratégicos. Luego del lapsus que significó las guerras de independencia, el tema se instaló en la discusión pública como una problemática de importancia nacional, lo que se tradujo, poco a poco, en el establecimiento de una institucionalidad vial en Chile. De esta manera, los años que van desde 1790 a 1860 se caracterizan como una etapa donde las autoridades nacionales buscaron por medio de ensayo y error, una forma de normar, organizar y administrar las obras públicas y camineras, en un proceso que coincide con las vicisitudes que debió enfrentar el Estado en su etapa de construcción.

Conocidas son las dificultades que deben enfrentar quienes se dedican a estudiar los años de la Independencia y los inicios de la República. La guerra y el cambio de régimen político suponen un desorden administrativo que se ve reflejado en la forma en que están organizadas las fuentes documentales oficiales. El caso de las obras públicas es emblemático, ya que hasta las últimas décadas del siglo XIX el país careció de un organismo que centralizara su gestión. Recién en 1887 se instauró el ministerio del ramo y en 1888, su órgano ejecutivo, la Dirección de Obras Públicas, por lo que durante todo el periodo previo estas recayeron bajo la jurisdicción de diversas entidades que tuvieron competencias en la materia, tanto en el ámbito local como regional y nacional¹⁸. Esto repercute de forma directa en los medios que existen en la actualidad para abordar la temática caminera, pues la documentación al respecto se encuentra dispersa en múltiples fondos documentales y el contenido que presentan en muchas ocasiones es reiterativo. Pese a ello, los registros emanados de fuentes gubernamentales son ricos en información, sobre todo en lo concerniente al

¹⁸ En junio de 1887 se creó el Ministerio de Industria y Obras Públicas, quedando organizado en tres secciones: a) Industria y Obras Públicas, b) Ferrocarriles y c) Colonización. Bajo la administración del ministerio, en enero del año siguiente se creó la Dirección de Obras Públicas que se ocuparía de estudiar, ejecutar y vigilar todos los trabajos de infraestructura pública emprendidos en el país. Se dividió en cuatro secciones: Ferrocarriles y Telégrafos; Puentes, Caminos y Construcciones Hidráulicas; Arquitectura y Minas; Geografía y Geodesia. Juan Ricardo Couyoumdjian, “Panorama de las obras públicas en Chile. Contexto, fuentes y bibliografía”, p. 86; Archivo Nacional, *Guía de fondos del Archivo Nacional Histórico: instituciones coloniales y republicanas*, pp. 163 y 200.

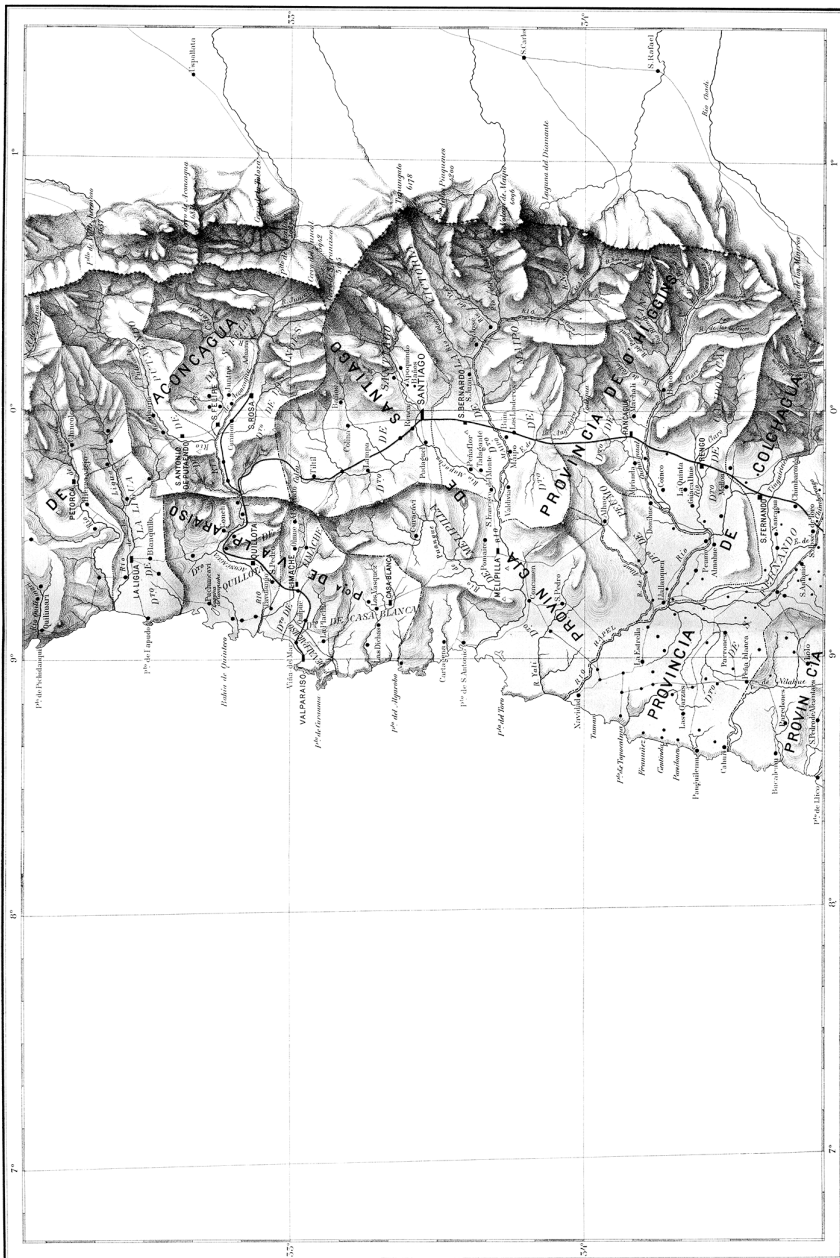
discurso que se generó en torno a las vías de comunicación como potenciadoras de la actividad económica y del desarrollo del país. La evolución que presenta la presencia del tema en las fuentes documentales también es reveladora, en la medida que permite dilucidar cómo esta cuestión fue creciendo en importancia hasta convertirse en una preocupación fundamental de todos los gobiernos de la primera mitad del siglo XIX.

A partir de estos antecedentes, nuestra metodología incluyó el uso de fuentes de origen colonial y republicano, considerando que la investigación se centra en un momento de transición. Para conocer el desarrollo institucional y jurídico que tuvo el sistema caminero entre 1790 y 1860, se recurrió a la legislación indiana y a la documentación de los poderes Legislativo y Ejecutivo republicanos. Dentro de este espectro también resultaron valiosas las discusiones parlamentarias, de las que se extrajo información acerca de la tipología de los caminos, las formas de financiamiento, las normas que reglamentaban su construcción, así como los organismos encargados de ejecutar, administrar y regular las obras viales. Para identificar los problemas tangenciales que aquejaron al sistema y comprender las consecuencias que acarrearón para el área de estudio, acudimos a los archivos locales y regionales, como son los de la Intendencia de Colchagua, más documentos municipales de los centros urbanos. Todos se complementaron con documentación oficial colonial y republicana, publicaciones de la Sociedad Nacional de Agricultura y registros cartográficos, estos últimos utilizados para reconstruir el trazado de las vías. A partir de ellos se realizaron tres mapas que representan la evolución experimentada por la red entre los ríos Maipo y Mataquito a lo largo de todo el periodo. Para su elaboración se tomó una fuente cartográfica base, los mapas de Pedro José Amado Pissis, incluidos en el *Mapa de la República de Chile desde el Río Loa hasta el Cabo de Hornos*, de escala 1:1.000.000¹⁹. La elección de esta cartografía, por sobre la levantada con anterioridad por Claudio Gay, se debió a que constituye el primer conjunto de mapas regionales que representa con detalle el trazado caminero de la época y, aunque se publicaron hacia 1875, se ejecutaron con los datos recopilados por el autor a partir de la década de 1850. Los datos contenidos en los mapas de Amado Pissis se contrastaron con aquellos publicados por Enrique Espinoza en su *Geografía descriptiva de la República de Chile*²⁰ y con cartas actuales que permitieron completar algunos vacíos de información y georreferenciar con precisión el trazado de la red y las localidades reseñadas. La cartografía resultante se cotejó con las rutas descritas por autores como Joaquín Santa Cruz, René León y Claudio Ferrari²¹, junto a

¹⁹ Pedro J.A. Pissis, *Mapa de la República de Chile desde el Río Loa hasta el Cabo de Hornos*.

²⁰ F. A. Fuentes L., "Mapa no. 18. Provincia de O'Higgins"; "Mapa no. 19. Provincia de Colchagua"; "Mapa no. 20. Provincia de Curicó".

²¹ Joaquín Santa Cruz, "Crónica de la provincia de Colchagua"; René León Echaiz, *Historia de Curicó*; Claudio Ferrari, "El convento franciscano de San Pedro de Alcántara en el siglo XVIII y comienzos del XIX".



Las Pallas y Mapas 21

Provincias de Santiago, O'Higgins y Colchagua, en Pissis, *op. cit.* (ca. 1888). Colección Biblioteca Nacional de Chile.

la información rescatada de las fuentes primarias, con las que se identificaron las obras de infraestructura vial realizadas hasta 1860.

Los datos obtenidos del corpus documental reseñado abarcaron los setenta años que comprende este estudio y permitió identificar cuáles fueron los principales puntos de interés en materia vial, como: la ejecución de obras, diagnósticos, inspecciones en terreno, acciones de cierre y apertura de senderos, variación en el trazado de las rutas, habilitación y características de ellas, formas de financiamiento, etcétera²². Su análisis, en cambio, reveló el panorama general del proceso, mostrando cómo se instaló el tema en la discusión pública como un aspecto de relevancia nacional, al igual que la evolución de las obras camineras en el tiempo²³. Debido a estas consideraciones, fue una opción metodológica prescindir de las crónicas de viajeros para ahondar en los informes técnicos y administrativos, aunque se utilizaron algunos testimonios para enriquecer el relato.

Por último, resta decir que este libro aspira ser un aporte para comprender cómo se desarrolló la sociedad en el territorio comprendido entre los ríos Maipo y Mataquito en términos de conectividad. Esperamos que, a partir de él, resulten nuevas exploraciones que complementen los estudios sobre transporte y comunicaciones en Chile, ya que estas arterias constituyen, en cierto modo, la infraestructura básica para la movilidad. Contar con una cabal comprensión del sistema caminero del Valle Central, los problemas que lo rodeaban, las soluciones que se propusieron y las obras emprendidas, permite obtener una base de conocimiento sobre la cual abordar otras temáticas en el futuro. Las materias que tuvieron un impacto nacional son explicadas a lo largo del texto, pero es importante que se investigue el funcionamiento del sistema vial en otros espacios geográficos, desarrollados en contextos distintos al del Valle Central, y que aún permanecen en el anonimato historiográfico. También es relevante incorporar nuevas variables al análisis y extender el marco temporal. Confiamos que esta publicación sirva de incentivo para nuevos trabajos al respecto.

Este libro consta de cuatro secciones. El estudio de un amplio marco temporal permite identificar de forma más clara las permanencias que fueron claves para comprender la evolución del proceso, como el diseño de la red y su condición de precariedad. Es por esta razón que la estructura de este libro responde a un orden temático más que cronológico, ya que las medidas que se tomaron en el transcurso del tiempo generaron escasas repercusiones inmediatas.

²² En síntesis, las fuentes primarias corresponden a documentos de los fondos Capitanía General, Municipalidades, Intendencia de Colchagua y Ministerio del Interior que se resguardan en el Archivo Nacional Histórico, así como memorias ministeriales, publicaciones de la Sociedad Nacional de Agricultura, sesiones de los cuerpos legislativos, leyes y decretos.

²³ La construcción de caminos y puentes fue un tema que se concentró en los decenios de 1830, 1840 y 1850. No ocurrió lo mismo con las obras de reparación de las vías, cuyas referencias en las fuentes documentales existieron en toda la etapa (1790-1860), salvo en los decenios de 1800-1820 por el proceso independentista, donde su ausencia es notoria.

Las primeras dos secciones exponen la situación general en que se encontraba el sistema caminero entre los ríos Maipo y Mataquito entre 1790 y 1860. En las dos últimas, en cambio, el énfasis está puesto en las medidas que se tomaron en respuesta a las problemáticas que lo aquejaron. Así, “Los caminos en Chile. De la herencia colonial a la idea de progreso”, muestra cuál fue la importancia que tuvieron los caminos para las administraciones colonial y republicana, evidenciando que, si bien en ambas etapas se reconocieron sus rasgos pragmáticos para el desempeño de ciertas funciones, la apreciación que se tuvo de estos en el siglo XIX estuvo acompañada de un discurso propio del nuevo contexto que se vivía. A lo largo de sus páginas, también presentamos el trazado de la red con sus principales características morfológicas y jurídicas, lo que ofrece un panorama general sobre el cual se asentaron algunas de las dificultades que enfrentó el proceso en años posteriores.

En “El problema caminero y sus consecuencias”, abordamos los problemas que aquejaban a este sistema, los que atraviesan todo el periodo de la investigación. En él explicamos sus causas, de índole geográfica, económica, administrativa y sociocultural, además de las repercusiones que generaron en el ámbito regional. El tercer apartado –“Primeras obras y antecedentes normativos (1790-1841)”– se enfoca en la forma que se ejecutaban los trabajos viales hasta 1840 y en las primeras disposiciones que se dictaron después de la emancipación. Reparaciones parciales y el dictamen de normas disgregadas fueron la tónica de esta etapa, por lo que se erigen como antecedentes por organizar una institucionalidad en materia de caminos y obras públicas. Por último en “Las transformaciones del sistema caminero (1842-1860)”, vislumbramos transformaciones más concretas, tanto en infraestructura como en los aspectos institucionales y jurídicos. La conformación de un nuevo marco administrativo representado por la Ley General de Caminos de 1842 y el Cuerpo de Ingenieros Civiles generó ciertas expectativas que difícilmente pudieron ser alcanzadas en esa etapa. Mientras otros investigadores profundizaron en el desarrollo de ambas instituciones a la luz de otros procesos históricos, aquí el foco de atención está puesto en los inicios, a modo de buscar una respuesta, quizá, a aquel sentimiento de entusiasmo descrito al comienzo sobre las transformaciones que experimentan las vías de comunicación.

LOS CAMINOS EN CHILE. DE LA HERENCIA COLONIAL A LA IDEA DE PROGRESO

LA FORMACIÓN DE UN DISCURSO EN TORNO AL TEMA VIAL

La importancia de las vías de comunicación para el Estado es indiscutible. Durante el dominio español, fueron indispensables para la conquista del territorio y ejercer soberanía sobre él. También sirvieron con un fin espiritual, cuando los misioneros lograron expandir la fe católica internándose en los densos bosques del sur de Chile. Una vez consolidado el sistema colonial, adquirieron relevancia económica y comercial, en especial las rutas que unían regiones o mercados que tuvieron algún tipo de potencial económico. Aquellas que se dirigían a lugares de intercambio, tales como puertos o pasos interregionales, obtuvieron una mayor atención. Ejemplo de ello es el camino de Santiago a Valparaíso y los pasos cordilleranos que, no por casualidad, son a los que mayor atención han prestado los historiadores.

Con el arribo de los españoles, estos se apropiaron del territorio aprovechando los senderos existentes para sus propósitos de conquista, primero, y de administración, después de afianzado el sistema colonial. Estos senderos perduraron y con el tiempo se les realizaron algunas variaciones, ya fuera para su mantención, ensanche o compostura, aunque su trazado y dirección continuó manteniendo el diseño precolombino²⁴. En el periodo colonial las

²⁴ El aprovechamiento del tendido vial prehispánico por la Administración colonial fue una realidad presente en todas las latitudes de las Indias españolas. Desde el territorio mexicano, los castellanos se valieron de diversos tramos que se remontaban a la etapa azteca hacia el sur, configurando el que luego sería el Camino Real de México a Guatemala. Por su parte, el sistema vial incaico resulta un caso emblemático. Con cerca de 23.139 km de extensión, fue la infraestructura principal sobre la que se asentó el nuevo trazado español, constituyendo el eje vertebral de las comunicaciones terrestres a lo largo de toda la Colonia. Con la nueva realidad económica y administrativa (hispana), este sistema comunicacional experimentó ciertas transformaciones por el surgimiento de nuevos centros gravitacionales. Algunos itinerarios cayeron en desuso y en otros se intensificó su tráfico. Lima substituyó al Cuzco como enclave político-administrativo y donde confluyeron las diversas rutas terrestres, del mismo modo que se modificó el itinerario Huencavelica-Potosí mediante la combinación de tramos por tierra y por mar. Más cercano a nosotros fueron las calzadas incaicas que unían localidades costeras con la sierra y que fueron frecuentadas más tarde por autoridades, encomenderos y comerciantes hispanos que las utilizaron para la recaudación de tributos, así como para el intercambio de minerales y productos agropecuarios entre el puerto de Arica y Potosí. Sobre la permanencia de las rutas prehispánicas y su aprovechamiento durante el dominio hispánico, véase el libro de Ramón María Serrera, que ofrece un panorama exhaustivo de las vías de comunicación terrestre en la América española, y el reciente artículo de Carlos Choque e Iván Muñoz acerca de las redes de articulación entre el

vías principales sirvieron, sobre todo, para comunicar las provincias del sur con Santiago, centro político-administrativo del reino de Chile. Sin embargo, todo parece indicar que estas buscaron más bien una comunicación terrestre con la Frontera mapuche y no establecer una red de conectividad con el resto del territorio situado entre ambos centros poblacionales. La región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito, por lo tanto, quedó aislada de los núcleos administrativos o comerciales, como la capital o el puerto de Valparaíso, y su población quedó confinada a la vida rural dentro de las haciendas.

En las postrimerías del siglo XVIII, pese a que múltiples sendas atravesaban el territorio de norte a sur y de este a oeste, aún no se había logrado establecer un sistema de comunicación premeditado, organizado o coherente. Las rutas existentes entre los ríos Maipo y Mataquito eran, en el fondo, las mismas que se habían delineado antes de la llegada de las tropas castellanas²⁵, por lo que en su conjunto constituían, más que todo, una variedad de senderos que respondió antes a las necesidades de dominio incaico²⁶.

A la llegada del siglo XVIII, el único centro urbano que mediaba entre Santiago y la Frontera era Chillán, lo que comenzó a remediarse con el reformismo borbónico y su política de fundación de ciudades. Para reunir a la población dispersa en los campos, se crearon nuevos poblados gracias a una política de Estado que formó parte de un conjunto de medidas destinadas a consolidar el poder de la corona española en sus posesiones y hacer más eficiente la administración pública. Durante los gobiernos de José Antonio Manso de Velasco (1736-1744) y Ambrosio O'Higgins (1788-1796) se erigieron numerosas villas entre Santiago y Chillán, tales como: San Fernando (1742), Talca (1742), Rancagua (1743), Curicó (1743), Linares (1794), Parral (1795) y San Carlos (1800), las que se ubicaron de forma longitudinal por la depresión intermedia del Valle Central.

La presencia de un camino que facilitara la conexión entre centros poblados fue uno de los requisitos fundamentales para el emplazamiento de nuevas ciudades, sumado a los recursos de agua, madera o fertilidad del suelo, considerados para su abastecimiento. San Felipe y Los Andes, por ejemplo, se establecieron próximos a la ruta cordillerana para prestar servicios a los viajeros que emprendían la travesía hacia Mendoza. Por su parte, los asentamientos al sur de Santiago se situaron en las inmediaciones de la arteria principal hacia la Frontera, separados entre sí por una jornada de viaje²⁷. La fundación de

puerto de Arica y la Audiencia de Charcas. Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, pp. 11, 15, 55, 109, 132, 138-141, 158; Carlos Choque e Iván Muñoz, "El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y altos de Arica (siglos XVI al XVIII)", pp. 57-86.

²⁵ Claudio Massone, "Movimiento y redes viales en Chile. Una visión a través del tiempo", p. 7.

²⁶ Rubén Stehberg y Gonzalo Sotomayor, "Mapocho incaico", pp. 85-149.

²⁷ Jaime Rosenblit y María Carolina Sanhueza, "Cartografía histórica de Chile 1778-1929", p. xxxix.

ciudades bajo la política borbónica, por lo tanto, se hizo sobre la base de la infraestructura disponible y no de manera inversa; es decir, que se abrieran nuevas vías a partir del desarrollo de un foco poblacional para conectarlo con otros emplazamientos, de acuerdo con las necesidades de su población. Se buscó, entonces, una solución práctica y más económica: el aprovechamiento de los senderos existentes, heredados de la época precolombina.

Ambrosio O'Higgins tuvo una particular preocupación por las obras públicas, sobre todo por las vías de comunicación. Durante su gobierno se realizaron las obras del camino de Santiago a Valparaíso, se trazó el de Valdivia a Chiloé y se regularizó el paso cordillerano de Uspallata. Estas obras obedecieron a necesidades imperiosas de la época. El camino de Valdivia a Chiloé respondió, sobre todo, a fines políticos y estratégicos. Luego del gran alzamiento indígena de fines del siglo XVI, la monarquía perdió por completo su presencia en el sur de la capitanía general, salvo en Valdivia y Chiloé, que se transformaron en enclaves aislados y comunicados solo por vía marítima con el resto de los dominios españoles en América. Ante la amenaza de corsarios y piratas que rondaban en el Mar del Sur, ambas poblaciones se consolidaron como núcleos defensivos, cuyo fin fue resguardar la capitanía general de Chile y, con ello, todas las posesiones españolas de la América meridional. Valdivia y Chiloé se convirtieron, así, en el "Antemural del Pacífico", pues constituyeron el punto de entrada al océano luego de la travesía por el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos, garantizando la seguridad del Callao y, por consiguiente, del virreinato del Perú. Sin embargo, el aislamiento en que se encontraban ambos emplazamientos supuso diversas dificultades tanto para sus pobladores como para el Imperio español en términos de abastecimiento, comunicación y seguridad en caso de un eventual traslado ante invasiones externas. Reforzar este sistema defensivo fue fundamental sobre todo en la segunda mitad del siglo XVIII por la guerra con Inglaterra, por lo que se debía superar la condición de aislamiento de ambos asentamientos, estableciendo una alternativa de comunicación terrestre que se sumara al control marítimo ejercido por la Corona en el sur²⁸.

En la década de 1780 comenzaron a concretarse los planes para conectar Valdivia y Chiloé por tierra²⁹. Con la refundación de Osorno en 1796 se restableció el libre tránsito terrestre entre ambos núcleos, lo que no solo consolidó la importancia del camino sino que garantizó la soberanía efectiva en una zona antes controlada por los indígenas y considerada vulnerable ante las potencias extranjeras.

²⁸ Ricardo Molina V., "El Camino Real entre Valdivia y Chiloé. Su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII", p. 121.

²⁹ La ruta propiamente tal concluía en el continente en la zona de Maullín, donde desemboca el río del mismo nombre. Allí, el periplo continuaba en barco hasta la isla grande de Chiloé.

Por su parte, la ruta de Santiago a Valparaíso respondió a la necesidad de contar con una mejor conectividad con el puerto, que había comenzado a adquirir importancia gracias al incremento del comercio triguero peruano y la apertura del tráfico directo entre la Península y el Pacífico sur por el cabo de Hornos. Hasta entonces, el itinerario seguido hacia el embarcadero se hacía a través de dos rutas: por el “camino de carretas”, que pasaba por Melipilla, y por el “camino de mulas” o “de las cuestras”, que atravesaba la cuesta de Lo Prado, Curacaví, cuesta Zapata y Casablanca³⁰. Este último era menos transitado que el anterior pese a ser más corto, porque corría por un terreno más accidentado y su uso era casi exclusivo de muleteros y personas a caballo³¹. Cuando Valparaíso se convirtió en escala obligada para las naves que recalaban rumbo al Callao, para la monarquía fue indiscutible la relevancia económica y política de una arteria que uniera Santiago con la costa. Valparaíso era el principal puerto de la capitania general, por donde salía la mayor parte de los productos del Valle Central y de la falda oriente de los Andes. La mayor actividad comercial que ocupó a Valparaíso durante esta época hizo visible la necesidad de una vía de comunicación más directa y expedita con la capital. Esto, sumado al considerable gasto que debía invertir el gobierno para la reparación constante de los caminos existentes, motivó a Ambrosio O’Higgins a construir uno apto para carretas en 1792, a través del antiguo “camino de las cuestras”.

Similar importancia económica y mercantil adquirieron los pasos cordilleros en el siglo XVIII. Al crearse el virreinato del Río de la Plata en 1776, Buenos Aires se transformó en un potente polo comercial, gracias tanto al intercambio formal como al contrabando, por lo que contar con una vía alternativa a la marítima entre Buenos Aires y Santiago era una idea atractiva y rentable. El paso de Uspallata fue traficado de forma intensa a partir de la segunda mitad de la centuria³², por lo que adquirió una relevancia particular en la medida que establecía una ruta directa entre el Atlántico y el Pacífico, facilitando el intercambio entre ambas costas gracias a su conexión con el tramo hacia Valparaíso. De este modo, el gobernador Ambrosio O’Higgins ordenó la reparación del paso de Uspallata que comunicaba las ciudades de Mendoza y Santiago para mantener el tránsito abierto durante todo el año. Junto con su reparación y obras de ensanche, realizadas entre 1790 y 1791, ordenó la reparación de los refugios de la cordillera que servían de resguardo para quienes cruzaban el cordón montañoso por esta vía.

Las rutas transcordilleras también fueron un foco de atención por razones político-estratégicas, ante la amenaza extranjera sobre el dominio hispano en la América meridional. Otras vías terrestres que conectaran de forma permanente

³⁰ Ricardo Donoso, *El marqués de Osorno don Ambrosio O’Higgins, 1720-1801*, p. 227; Pinto, *Vías y medios...*, *op. cit.*, p. 18.

³¹ Claudio Gay, *Historia física y política de Chile*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 277.

³² Donoso, *op. cit.*, p. 226.

el Río de la Plata con la capitania general de Chile se plantearon como una opción viable frente al periplo por el cabo de Hornos. Paralelo a la iniciativa de Ambrosio O'Higgins, el virreinato trasandino envió expediciones de reconocimiento a la cordillera en busca de nuevos y mejores pasos para que sirvieran de alternativa al de Uspallata. Claudio Gay reveló en su "Agricultura" que la rápida travesía de un emisario indígena sembró la sospecha de que existía una vía más directa entre Chile y Buenos Aires³³. Desde entonces, las autoridades se empeñaron en buscar un nuevo acceso en la zona central que conectara ambos lados del macizo andino, a través de las ciudades de Talca y Mendoza. Así surgieron las exploraciones de José Santiago Cerro y Zamudio en 1802 y la de José Sourryère de Souillac en 1805, que encontraron dos boquetes aptos para el tránsito regular: El Planchón y Las Damas, transitados desde antaño por etnias puelches y pehuenches dedicadas al pastoreo y que se mantuvieron alejados del conocimiento de los hispanocriollos³⁴. La expedición de José S. Cerro y Zamudio reveló que el paso por El Planchón en la cordillera curicana ofrecía condiciones apropiadas para establecer un tráfico permanente debido a la naturaleza del terreno:

"Dios le ha colocado un terreno tan llano, como los Pampas de Buenos Aires, y a proporción de su longitud y latitud, y con un bueno y hermoso arroyo, el cual está muy abundante de todas especies de aves silvestres y cuadrúpedos, conducentes a la situación del terreno; como también pastos y bastante leña para el abasto de cualquiera tropa que puedan ofrecerse pasar. Porque en toda la extensión del boquete ya descubierto, todo abunda para los fines de un viajero económico, y sin asomo de peligro"³⁵.

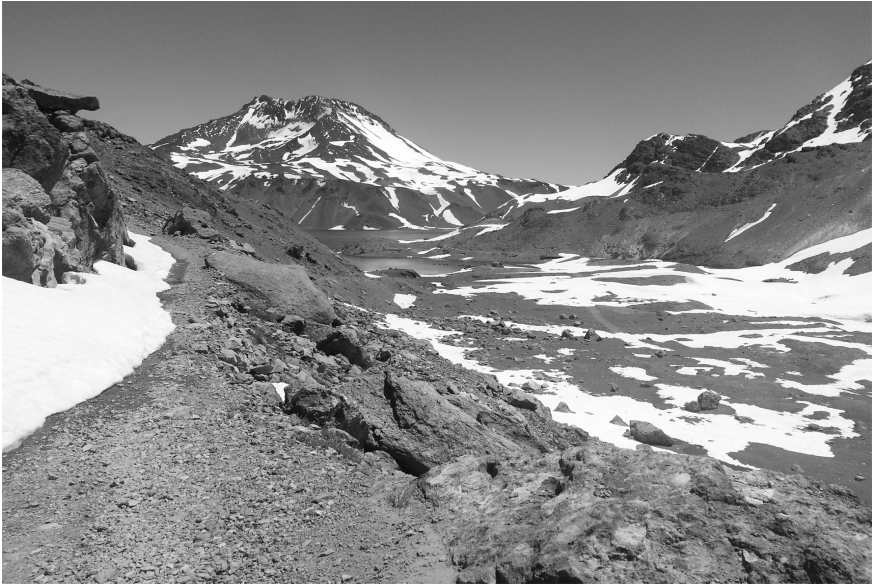
El virrey del Río de la Plata, Rafael de Sobremonte, comisionó a José Sourryère de Souillac para servir en calidad de geógrafo en la expedición que haría el reconocimiento del paso de la cordillera por Talca³⁶. Sus labores incluían el examen de la ruta, la descripción de los terrenos, pastos, arroyos, levantar planos de los parajes visitados y consignar en un diario todo aquello que acreditara

³³ El naturalista francés relata que esto ocurrió después del parlamento de Negrete, cuando se encargó a un indio llevar un parte al virrey rioplatense y regresara con su respuesta tan solo dieciséis días después. Gay, *Historia...*, *op. cit.*, "Agricultura", tomo segundo, p. 308.

³⁴ Lacoste, "El camino trasandino...", *op. cit.*, p. 118.

³⁵ Para facilitar la lectura de las citas textuales se ha corregido la ortografía de las fuentes directas, aunque no su puntuación. José Sourryère de Souillac, "Itinerario de un nuevo camino descubierto por el capitán retirado D. José Santiago Cerro y Zamudio, desde la ciudad de Buenos Aires hasta la de San Agustín de Talca, capital de la provincia de Maule, en Chile", p. 20.

³⁶ José Sourryère de Souillac, "Descripción geográfica de un nuevo camino de la Gran cordillera para facilitar las comunicaciones de Buenos Aires con Chile", p. 3.



Camino a la laguna y volcán Planchón. Parte de él aún está cubierto de nieve, pese a que la fotografía fue tomada en la estación estival.
Fotografía tomada por la autora en diciembre del año 2014.

“la posibilidad o imposibilidad de su tránsito, contando con las estaciones de las nieves y demás obstáculos, si pueden o no superarse para el tráfico de ruedas”³⁷.

Junto a la descripción de la vía, propuso la construcción de un canal navegable para conectar Buenos Aires con la rada de Constitución, planteado bajo una perspectiva imperial de comunicación bioceánica. El proyecto contemplaba desviar un brazo del río Lontué hacia el río Claro para aumentar su caudal y posibilitar su navegación hasta el río Maule. Desde aquí se llegaría a Constitución, estimándose que todo el recorrido tardaría cerca de dieciséis horas³⁸.

Fiel a la política borbónica de potenciar las comunicaciones entre los gobiernos de Chile y Buenos Aires, cuando se descubrieron los boquetes de El Planchón, por José S. Cerro y Zamudio (1802), y Las Damas, por José Sourryère de Souillac (1805), las autoridades virreinales ordenaron fundar el fuerte San Rafael del Diamante en la pampa argentina, con la misión de facilitar la conectividad con Talca³⁹. Sin embargo, el inicio del proceso de

³⁷ Sourryère de Souillac, “Descripción...”, *op. cit.*, pp. 3-4.

³⁸ José Sourryère de Souillac, “Notas del proyecto para hacer navegable el Río Claro, desde la ciudad de San Agustín de Talca hasta el puerto de la Nueva Bilbao, á fin de que los efectos de Buenos Aires pasen al Mar Pacífico, casi sin riesgo alguno”, pp. 27-29.

³⁹ Lacoste, “El camino trasandino...”, *op. cit.*, p. 119.

independencia frustró las iniciativas de la administración colonial por abrir senderos trasandinos al sur de Santiago y Mendoza.

Con los intereses puestos en las rutas hacia el mar y la cordillera, las que se dirigían de Santiago al sur quedaron relegadas a un segundo plano durante el resto de la administración hispana. A diferencia de las obras proyectadas para los caminos de Valparaíso, Valdivia o Uspallata, estas vías no fueron consideradas a la hora de realizar trabajos de importancia, ejecutándose solo mantenencias provisionarias en tramos cortos a petición de las autoridades locales. Más que todo, se trató de reparaciones circunstanciales que atendían problemas cotidianos, como la subida de un río, el desborde de las acequias, la formación de barriales o, simplemente, por su desgaste. De este modo, para evitar el largo e incómodo viaje por tierra hacia el sur, el trayecto preferido por muchos fue dirigirse hacia Valparaíso para embarcarse hacia Tomé y, desde allí, continuar la travesía por tierra hacia ciudades como Chillán u otras zonas del interior. Este recorrido perduró, incluso, hasta mediados del siglo XIX y solo comenzó a abandonarse cuando el ferrocarril comenzó a extenderse hacia las provincias meridionales⁴⁰.

La preocupación por el tema vial durante el gobierno de Ambrosio O'Higgins fue evidente. Quien fue más tarde virrey del Perú, hizo una analogía entre la geografía con el cuerpo humano:

“Comparaba a la capital con el corazón y a los caminos reales que de ella salen con las grandes arterias que llevan la sangre y observaba que la prolongación de tales caminos a todos los puntos del país era tan necesaria al bienestar general como las venas más delgadas a la economía humana”⁴¹,

señaló John Thomas a Bernardo O'Higgins en una carta de 1824 sobre su padre y que, al parecer, nunca llegó a destino.

Cuando finalizó la guerra de Independencia, el nuevo gobierno tuvo entre sus objetivos principales asegurar la emancipación y consolidarla frente a posibles amenazas. Asimismo, hasta el primer tercio del siglo XIX fijó su atención en

⁴⁰ Greve, *op. cit.*, tomo 3, p. 185.

⁴¹ John Thomas, “Los proyectos del Virrey O'Higgins”, p. 135. La analogía no es única de Ambrosio O'Higgins. En las últimas décadas del siglo XVIII las autoridades ilustradas españolas extendieron su política de mejoramiento vial desde la Península Ibérica hacia el espacio americano, proyectando y llevando a cabo obras de envergadura para mejorar las condiciones de tránsito. Ocurrió así con los caminos México-Veracruz y México-Acapulco en Nueva España, rutas centroamericanas como las de la ciudad de Guatemala hacia el golfo de Honduras en la costa caribeña, así como con algunos puentes y senderos del virreinato peruano, por nombrar algunos ejemplos. Fue común por entonces entre quienes fomentaron estos proyectos, referenciar a los derroteros como “las venas y arterias del Imperio” y al tráfico terrestre como “la sangre que regaba y vivificaba el organismo indiano”. Serrera, *op. cit.*, pp. 21, 27, 34, 58, 60, 88 y 148.

asentar el nuevo Estado a través de un reglamento constitucional⁴², por lo que las obras públicas quedaron relegadas entre las prioridades públicas. Cuando se superaron estas preocupaciones, el Estado chileno retomó el interés por mejorar la conectividad caminera. En líneas generales, las necesidades eran las mismas que durante la Colonia. Se requería ejercer soberanía sobre el territorio, conectar mercados y comunicar a la población, lo que fue cada vez más indispensable con el aumento de la población, el comercio y los requerimientos de la administración pública. La diferencia estaba en que para un gobierno de tipo republicano, el tema caminero supuso problemas distintos, derivados de las ideas de modernización y progreso. En medio de la revolución industrial, Chile aspiró a los avances materiales y tecnológicos que se vislumbraban en Europa. Vivir en un mundo próspero, adelantado o civilizado fue un anhelo permanente para la clase política y económica del Chile decimonónico. Las obras públicas fueron el mejor reflejo del progreso de un país y a lo que toda nación aspiraba: paseos públicos, edificios y, sobre todo, infraestructura ligada a los medios de comunicación como puertos, carreteras y vías ferroviarias fueron tanto el indicador como el medio para lograr el desarrollo económico. Las mejoras en el ámbito de las comunicaciones impulsaban el intercambio comercial y favorecía las actividades productivas, dinamizando las economías regionales. De acuerdo con lo postulado por Luis Ortega, el desarrollo material fue uno de los pilares sobre los que descansó la visión de país que se pretendía construir cuando se consolidó el orden político-institucional. Para lograrlo, los líderes republicanos fueron estableciendo de forma paulatina las bases institucionales y normativas que crearan las condiciones necesarias para mejorar los medios de transporte y comunicaciones, lo que se vio reflejado con claridad en su discurso⁴³.

El objetivo de contar con un buen sistema vial está presente en numerosos documentos de gobierno. En 1824, el Departamento de Hacienda señalaba que era “de primera importancia al comercio y prosperidad del país”⁴⁴ y, al año siguiente, el Ministerio del Interior mencionaba que los caminos cómodos eran fuentes de felicidad pública, porque proporcionaban seguridad al transeúnte, así como facilidad para el tráfico, comercio interior y exterior⁴⁵. La visión contemplaba comunicar a la población, pero también aludía, de forma expresa, a los beneficios que conllevaría para la industria y el comercio nacional la existencia de vías expeditas y en buen estado. Un sistema vial óptimo fue necesario en un contexto de estabilidad política y en que las arcas fiscales comenzaron a equilibrarse, pues nuevas y mejores vías de comunica-

⁴² Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 351.

⁴³ Ortega, *op. cit.*, pp. 25-26.

⁴⁴ Departamento de Hacienda, “Composición de caminos”, Santiago, 18 de octubre de 1824, p. 257.

⁴⁵ Ministerio del Interior, “Caminos”, Santiago, 25 de junio de 1825, p. 281.

ción servirían para potenciar el comercio y la agricultura. Ante la falta de un mercado nacional sólido en la primera mitad del siglo XIX, el país se enfocó en la exportación de sus materias primas, lo que requería conectar las regiones productivas del interior con puertos que fueran capaces de dar salida a sus productos. Los sucesivos gobiernos republicanos reiteraron que las obras viales llamaban su atención, sobre todo “por la benéfica y poderosa influencia [...] sobre el desarrollo y progresos de toda clase de industria”⁴⁶. Así lo planteó el Presidente de la República, José Joaquín Prieto, hacia 1835:

“La importancia de la construcción de caminos carriles que faciliten la comunicación y sirvan de vehículo al progresivo aumento de la civilización y prosperidad nacional, es un punto sobre que creí necesario hablaros en mi discurso inaugural del primero del corriente, y sobre el que no dejaré de llamar vuestra atención siempre que las exigencias del pueblo lo reclamen”⁴⁷.

Del mismo modo, el ministro del Interior Joaquín Tocornal señaló:

“Entre las atenciones a que puede dedicarse el gobierno con más esperanzas de producir ventajas positivas a la prosperidad de los pueblos, debo dar uno de los primeros lugares a la apertura de nuevos caminos y a la progresiva reparación y mejora de los antiguos”⁴⁸.

Al mismo tiempo, la autoridad legislativa ratificaba la importancia de las vías de transporte para el fomento de la economía:

“A todos es conocida la absoluta necesidad que hay de allanar los obstáculos que entorpecen y dificultan el transporte de los productos de la industria nacional en sus diversos ramos; y todos conocen también que el único medio de conseguirlo que por ahora se presenta, es la construcción de puentes y caminos”⁴⁹.

Tanto el mundo privado como el Estado, representado en entidades públicas como el Congreso Nacional o el poder Ejecutivo, manifestaron desde temprano la relevancia de esta infraestructura para lograr el tan anhelado progreso nacional. Sonia Pinto reconoce que hubo una ambivalencia en la actitud de los agricultores frente a la situación vial del país, ya que, si bien

⁴⁶ “Director General de Obras Públicas. Se crea este empleo, fijándosele su sueldo y atribuciones”, Santiago, 20 de noviembre de 1838, p. 314.

⁴⁷ Cámara de Diputados, “Sesión 2ª del 5 de junio de 1835”, pp. 41 y 43.

⁴⁸ MMI, 1835, p. 4.

⁴⁹ “Cámara de Diputados. “Sesión 3ª del 10 de junio de 1835”, pp. 44 y 46.

valoraban mantener los senderos bien preservados para el beneficio de sus fundos, se rehusaban a que fuesen costeados solo por ellos⁵⁰. Su apreciación general del asunto no es errada, pues los documentos de la época muestran numerosos casos en que agricultores y vecinos discutían sobre quiénes debían ser los responsables de conservar las sendas en buen estado. No obstante, no entrega mayores explicaciones al respecto, limitándose a constatar una problemática existente, sin profundizar en sus posibles causas.

Por su parte, Juan Cáceres señala en investigaciones más recientes que la élite hacendada rechazó la modernización caminera impulsada por el Estado en el siglo XIX, frenando el crecimiento en la región de Colchagua⁵¹. Argumenta que los hacendados se resistieron a mejorar el sistema vial, motivados por un deseo de controlar el territorio con fines políticos y dominar a la población local, debido a su mentalidad estatista –que consideraba que las reparaciones eran de responsabilidad exclusiva del Estado– y al sentimiento de inseguridad provocado por el bandidaje rural. Para ello, se basa en los debates generados entre hacendados y el poder central sobre quiénes debían encargarse de las obras de reparación, así como en las acciones realizadas por la élite económica para restringir el acceso a las vías ubicadas en propiedades particulares. Si bien existieron acaloradas discusiones en que los hacendados dificultaban el tránsito por ciertas rutas, no hay evidencia suficiente que permita explicar el fenómeno por un interés de control político en sus regiones de influencia. El autor no considera la ambigüedad jurídica que rodeaba a los caminos en aquella época en que la legislación colonial permanecía vigente, mientras se dictaban nuevas normas sin que se derogaran las anteriores. La falta de claridad con respecto a la propiedad o el dominio de los caminos explica, en gran parte, el debate constante entre quienes los utilizaban. Ya en 1844, la Municipalidad de San Fernando advertía que no era fácil especificar el curso de las vías que existían en su departamento, puesto que antes de que los propietarios cerraran sus fundos, los transeúntes elegían la dirección que mejor les convenía en campos abiertos⁵². Recién a fines de la década de 1850, con la promulgación del *Código Civil*, se definieron las condiciones del carácter público o privado de un camino. El *Código*, por ejemplo, estableció que los puentes y caminos construidos a expensas de particulares en tierras que les pertenecían, no eran considerados bienes nacionales, aunque los dueños permitieran su uso y goce a todos⁵³. Por otra parte, los hacendados, representados por la Sociedad Na-

⁵⁰ Pinto, “Agricultores y caminos...”, *op. cit.*, pp. 143-149.

⁵¹ Juan Cáceres, “Los obstáculos al crecimiento local: Estado nacional, infraestructura caminera y poder rural en Colchagua durante el siglo XIX”, pp. 61-70; *Poder rural y estructura social, Colchagua, 1760-1860*, pp. 148 y 149; “La historia agraria en el Valle Central. Notas para su estudio. Siglos XVIII y XIX”, pp. 25-34.

⁵² “Informe de Pedro José Jaramillo, Pedro José Maturana y otros a la Junta Provincial de Caminos de Colchagua”, San Fernando, 2 de mayo de 1844, en ANH, MI, vol. 63, f. 143.

⁵³ *Código Civil*, p. 160.

cional de Agricultura, hacia 1838-1840 se manifestaron de manera constante a favor de modernizar el sistema vial del país, no solo porque este sirviera para la extracción de sus productos sino, también, porque aumentaba el valor de sus propiedades⁵⁴.

La valoración del tema caminero durante el siglo XIX fue unánime y compartida por distintos sectores de la sociedad republicana, en la medida que tanto el Estado como los particulares compartieron la visión de progreso económico que otorgaban las comunicaciones terrestres. Así lo expresó un artículo publicado en el *Semanario de Santiago* en 1842:

“veinte años han transcurrido desde que quedamos dueños absolutos del territorio que poseemos, y a pesar de que en este largo tiempo no se ha hablado de otra cosa que de progreso y de prosperidad, no se ha dado, quien lo creyera, una sola providencia que merezca recordarse en favor de los caminos, sin los cuales no puede haber ni industria, ni progreso, ni prosperidad”⁵⁵.

En la década de 1840, la Sociedad Nacional de Agricultura prestó especial atención a la falta de comunicaciones y de caminos adecuados, porque incidían de forma directa en el avance de la agricultura. A través de sus propias publicaciones, como *El Agricultor* o *El Mensajero de la Agricultura*, la organización expresó que uno de los principales medios para potenciar su actividad económica era que el país contara con un buen sistema vial que diera salida a los productos agrícolas de las haciendas, para ser comercializados en otras regiones y en el exterior. Bajo esta opinión, en 1840 señalaba en uno de sus artículos que era de “grave importancia” y que afectaba “el interés público y el de los particulares”⁵⁶. Para modernizar el campo no bastaba con introducir métodos que lo hicieran más eficiente; debía facilitarse la circulación de sus frutos para el intercambio, superando los obstáculos que lo entorpecían. Los caminos, a su juicio, constituían el medio para promover la riqueza del país y su prosperidad⁵⁷:

“[...] los caminos públicos desempeñan en el cuerpo político, las mismas funciones que los órganos en el cuerpo humano: ellos abren a los frutos extranjeros una entrada franca hasta el centro de la nación, para que vengan a alimentar y a poner en movimiento la industria indígena: permiten que nuevos elementos de riqueza circulen por diversas partes del territorio fomentando el trabajo y la producción, y dan lugar para que el sobrante de las necesidades propias vaya a satisfacer las necesidades de otros pueblos retor-

⁵⁴ *El Agricultor*, N° 64, Santiago, diciembre 1846, p. 21.

⁵⁵ Cámara de Senadores, “Sesión 11 del 13 de julio de 1842”, pp. 38 y 43.

⁵⁶ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 1.

⁵⁷ *Op. cit.*, pp. 1-2.

nando al hombre industrioso una justa recompensa de sus fatigas. Cierrense por el contrario estos órganos de vida, y el cuerpo perecerá sin duda”⁵⁸.

El carácter utilitario de las vías para la obtención del progreso económico se manifestó, a lo largo del siglo XIX, en un proceso que involucró a todos los medios de comunicación. Antes de la llegada del ferrocarril, los caminos fueron la única infraestructura terrestre al servicio del intercambio comercial, por lo que fue parte de un plan de mejoramiento general de parte de las autoridades nacionales. Como veremos en el siguiente apartado, numerosos problemas afectaron al sistema vial, los cuales se atendieron en un largo proceso que abordó gran parte del siglo XIX.

LA MORFOLOGÍA DE LA RED ENTRE LOS RÍOS MAIPO Y MATAQUITO

Desde antaño se conocieron diversas arterias que atravesaban el Valle Central. Desplegadas en todas direcciones del territorio, su trazado estuvo condicionado por la escabrosa geografía de la región, con serranías de altura diversa e intensos cursos de agua. Ello hizo que las rutas no siempre siguieran una trayectoria recta, sino, más bien, fueran sinuosas, sobre todo aquellas que corrían de norte a sur. La historiografía advierte que tres vías cruzaban la región de este estudio hacia las provincias sureñas⁵⁹. En primer lugar se encuentra el Camino Real de la Costa. Conocido también como Camino de los Costinos, comunicaba la región entre Valparaíso y Casablanca con Constitución, en la desembocadura del río Maule. Desde Casablanca, esta vía se dirigía al sur-oriente pasando por Malvilla. Atravesaba el río Maipo por Llolleo, Santo Domingo y seguía hacia el sur cruzando el río Rapel hasta Navidad. Desde allí, la ruta giraba al sur-poniente hasta Litueche (Rosario de Lo Solís), continuando por la banda este de la cordillera de la Costa hacia Peñablanca, Alcones y Ciruelos. Luego se desviaba hacia el litoral, bordeando la laguna de Cahuil (Laguna de los Choros), para seguir hacia el sur de forma zigzagueante por los cerros, pasando por las localidades de Paredones, Querelema y Bucalemu, Boyeruca, Llico e Iloca aldeñas a la costa. Después, se cruzaba el río Mataquito en balsa a la altura de Lora.

La segunda vía correspondió al Camino del Centro, que conectaba la región interior por el margen oriental de la cordillera de la Costa. Desde Melipilla, seguía su trayectoria hacia el sur por Chocalán⁶⁰, bordeaba la banda oeste de

⁵⁸ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 2.

⁵⁹ Algunos de los autores que se han referido a ellas son: Diego Barros Arana, René León Echaiz, Joaquín Santa Cruz y Juan Cáceres. Véase, además, Mapa 1: *Caminos principales...*

⁶⁰ Según la descripción de Francisco Solano Astaburuaga, Chocalán correspondía a un fundo del departamento de Melipilla, situado en la ribera sur del río Maipo. Francisco Solano Astaburuaga, *Diccionario geográfico de la República de Chile*, p. 241.

INSERTAR ENCARTE 1

los Altos de Cantillana hacia Alhué, desviándose nuevamente al sur-poniente hasta Santa Inés y Llallauquén⁶¹. Desde ahí giraba hacia el sur-oriente, pasando por las localidades de Pichidegua, Peumo y atravesaba las serranías del lugar hasta Colchagua⁶² y Ligüemo. Luego, seguía rumbo al sur-poniente hasta Lolol, sorteando los diversos cerros de la zona por Los Coipos y Las Palmas. Llegaba al pueblo de indios de Mataquito y cruzaba el río del mismo nombre por el balseadero de Tonlemo⁶³.

El tercero correspondió al Camino Real a la Frontera, que comunicaba Santiago con las provincias meridionales a través del valle longitudinal, frecuentado por funcionarios públicos, militares y religiosos que se encaminaban a la Frontera del Biobío⁶⁴. Desde Santiago, este cruzaba el río Maipo a la altura de Tango, en dirección hacia la Angostura de Paine. Luego pasaba por Rancagua, Rengo, San Fernando, Chimbarongo, Teno, Curicó y atravesaba el río Lontué por un balseadero en el sector de La Obra. Existía, además, una ruta alternativa más al oriente y que se unía con el Camino Real a la Frontera a la altura de Rancagua. Esta variante cruzaba el río Maipo en el sector de Los Morros y se encaminaba al sur atravesando los cerros por la cuesta de Chada, pasando por las localidades de Codegua y La Compañía.

El Camino Real a la Frontera siguió un trazado muy parecido al que conocemos hoy bajo el nombre de carretera Panamericana o Ruta 5 Sur, aunque ha experimentado algunas variaciones a lo largo del tiempo. Este no corría en línea recta hacia el sur, sino que en algunos tramos daba giros importantes para vadear obstáculos geográficos. La presencia de pantanos o serranías de baja altura impedían un tránsito fácil y expedito, por lo que la ruta se desviaba para evitar cerros o pasos que quedaban inutilizados en ciertas estaciones

⁶¹ De acuerdo con Francisco Solano Astaburuaga, Llallauquén fue una aldea del entonces departamento de Cachapoal, ubicada a unos tres kilómetros al norte de la confluencia de los ríos Cachapoal y Tinguiririca, *op. cit.*

⁶² Colchagua fue un fundo situado en el entonces departamento de San Fernando, sobre la ribera sur del Tinguiririca y aproximadamente a cinco o seis kilómetros hacia el noroeste de la estación de Palmilla, *op. cit.*, p. 157.

⁶³ Tonlemo correspondía a un fundo del departamento de Curepto situado en la ribera izquierda del Mataquito, al este de Limávida y al oeste del fundo de Guaquén y del Culenar del mismo departamento, *op. cit.*, p. 827.

⁶⁴ Destacamos el viaje presidencial de Manuel Montt en 1853, el cual estimuló una serie de notas de prensa que dan cuenta del itinerario seguido por el Presidente y las condiciones en que se encontraba esta ruta. Por su parte, los viajes realizados por miembros de congregaciones religiosas dieron origen a algunos diarios y escritos personales, como el de la madre Nicholl, de la Sociedad del Sagrado Corazón de Jesús, en 1874. Aunque se trasladó hasta Curicó en ferrocarril, continuó su travesía en coche hacia el sur, describiendo e ilustrando las dificultades de este camino. Sobre estos periplos véase el artículo de Rafael Sagredo Baeza “Las visitas gubernamentales en Chile, 1788-1861” y el libro editado por Sol Serrano, *Virgenes viajeras: diarios de religiosas francesas en su ruta a Chile, 1837-1874*.

del año. Ejemplo de ello fueron las angosturas de Paine y de Rigolemu⁶⁵ que constituyen boquetes estrechos en medio de corridas de cerros transversales, permitiendo el tránsito en las temporadas más secas. La lluvia y el desborde de esteros cercanos usualmente provocaban lodazales en estos boquetes, dejándolos intransitables y obligando a las personas a usar senderos alternativos. En estas ocasiones, la Angostura de Paine solía sortearse utilizando el trayecto por la cuesta de Chada, mientras que la de Rigolemu, situada a la altura de Pelequén, se eludía girando hacia el pueblo de Malloa. Sin embargo, esto incrementaba los tiempos de viaje, en la medida que aumentaba la distancia recorrida al rodear estos lugares, en vez de atravesarlos de forma directa.



Salto de La Laja. La ilustración refleja la forma en que los jinetes realizaban el cruce a vado por los ríos, llevando mercancías a lomo de mulas.

Claudio Gay, *Atlas de la historia física y política de Chile*, tomo 1.

Las tres arterias que cruzaban la región de norte a sur existieron desde los inicios de la ocupación española y fueron utilizadas por conquistadores y colonizadores en su avance al sur y su asentamiento en el Valle Central. El Camino de la Costa, apto para caballos y mulas, fue muy transitado durante la Colonia y el siglo XIX para el comercio de trigo y de los productos derivados de

⁶⁵ Regolemo (Angostura de) corresponde a un boquete que forma la corrida de cerros del límite austral del departamento de Caupolicán con el de San Fernando a corta distancia al sur de Pelequén, Astaburuaga, *op. cit.*, p. 648.

puentes sobre los ríos Cachapoal, Tinguiririca, Teno y Maipo⁶⁸. Este último contaba con dos: uno llamado “puente de cordeles”, ubicado en la principal ruta al sur en la zona de San Bernardo, y otro denominado “puente de tablas”, situado aproximadamente a 6 km al oriente del anterior⁶⁹.

Estas barreras naturales, en cambio, no corrieron para las comunicaciones este-oeste. A grandes rasgos, las sendas transversales siguieron la dirección de los ríos como el Maipo, Cachapoal, Tinguiririca, Teno y Mataquito, ya que, de esta manera, lograban sortear de forma espontánea los accidentes del relieve. Era natural que la mayor parte de las huellas pasaran por las planicies, en valles que además proporcionaban tierras fértiles para el cultivo. Una de estas siguió el recorrido del río Cachapoal hacia el poniente desde Rancagua. Pasaba por localidades como Doñihue, Coltauco, Peumo y Pichidegua, bordeando las serranías de la zona conocidas como los Altos de Cantillana. Hacia el oriente, en cambio, el trayecto continuaba el curso del río hacia la cordillera, hasta llegar a los Baños de Cauquenes, frecuentados en los siglos XVIII y XIX con fines medicinales y de recreo. Más al sur, siguiendo el curso del Tinguiririca, una variante se internaba hacia el poniente desde San Fernando pasando por poblados como Nancagua, Chépica y Palmilla y conectaba zonas más lejanas como Lolol o la costa de Paredones. Hacia el oriente, por esta vía se accedía al paso montañoso de Las Damas. Por su parte, por el río Teno hacia el oriente del Camino Real a la Frontera se accedía al paso El Planchón en la cordillera de los Andes y por el río Mataquito hacia el poniente, a las localidades de Licantén, Lora, Iloca y Vichuquén. Además, existía una ruta al noroeste de Curicó que conectaba a la ciudad con los valles de Chépica, Chomedahue y Santa Cruz, a los que se accedía atravesando la cuesta El Peral⁷⁰ (véase, además, mapa 2: *Red caminera ca. 1790*).

TIPOLOGÍA CAMINERA Y MARCO JURÍDICO: LA PERMANENCIA DEL ENTRAMADO COLONIAL

Los caminos reseñados no fueron todos los que existían entre los ríos Maipo y Mataquito, aunque sí los principales de orientación norte-sur y este-oeste. Las antiguas pretensiones de los ilustrados borbones por articular de forma transversal el territorio, abarcando el espacio comprendido entre los pasos cordilleranos y el Pacífico, dejaron de ser un objetivo para el Estado republicano cuando el macizo andino se convirtió en frontera política y administrativa, separando

⁶⁸ César Maas, “Documentación: Viaje a través de las provincias australes de la República de Chile desde Enero hasta Junio de 1847”, p. 11.

⁶⁹ Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 506.

⁷⁰ “Informe de Luis Labarca, Gobernador del departamento de Curicó, al Ministerio del Interior”, Curicó, 10 de abril de 1844, en ANH, MI, vol. 63, fs. 140-140v.

INSERTAR ENCARTE 2

a Chile de las provincias argentinas. La única ruta que continuó cumpliendo esta función en el Valle Central fue la de Mendoza a Valparaíso a través del paso de Uspallata. En tanto, la red vial al interior del territorio conectó a las zonas rurales con las villas ubicadas a lo largo del valle longitudinal, como Rancagua (cercana al río Cachapoal), San Fernando (cercana al Tinguiririca) y Curicó (ríos Teno, Lontué y Mataquito). En el siglo XIX, estas se consolidaron como cabeceras provinciales, hacia donde convergían los senderos desde las áreas rurales, y sirvieron como ejes de comunicación con la capital.

La zona careció de caminos carreteros tanto para el cruce de la cordillera de los Andes como para las planicies del interior, permaneciendo aptos solo para el tránsito de animales. A pesar de ser numerosas, el conjunto de vías de la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito no se presentó como una red propiamente tal, en cuanto a su infraestructura. Durante gran parte del siglo XIX este espacio contó con un precario trazado que se ajustaba a necesidades básicas de intercambio, comunicando los sectores rurales con ciudades que ofrecían algunos servicios. Estas rutas no presentaron evolución alguna en su fisonomía, sino hasta cuando se instauró el tema en el debate público y el Estado chileno aplicó un programa de obras públicas durante las décadas de 1840 y 1850.

Para la época, se distinguían dos tipos de caminos de acuerdo con su fisonomía. Se conocía bajo la denominación de “camino de herradura” aquel que por sus características físicas, solo era apto para el tránsito de cabalgaduras y que, en muchas ocasiones, no pasaba de ser una mera huella o sendero. El *Diccionario de autoridades* de 1729 lo describe como aquel “que guía más brevemente a los lugares, y que solo pueden caminar por él caballerías, por no ser a propósito para coches, ni carros”⁷¹. Sin duda, esta fue la condición de la mayor parte de las vías del territorio, las que eran tan estrechas que, en ciertos tramos, apenas se distinguía su trazado. Por el contrario, el “camino carril” o “carretero” fue aquel acondicionado para el paso de vehículos, siendo

“más ancho, llano, seguro y frecuentado, que siempre es más largo que los atajos y sendas: y se llama carretero, porque es por él por donde hacen viaje los carros, coches y calesas”⁷².

Esta nomenclatura, para referirse a las características físicas de las calzadas, perduró con el cambio de la administración colonial a la republicana.

Los caminos también heredaron de la Colonia el sistema jurídico que los envolvía, dividiéndolos en “caminos vecinales” y “caminos reales”. Ambos

⁷¹ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua...*, tomo 2.

⁷² *Ibid.*



Pasaje por la cordillera. Lo arduo que resultaba el tráfico de bienes por las cuevas queda plasmado en esta imagen, que muestra el descenso de recuas de mulas cargadas en la cordillera de los Andes, por trechos angostos y escabrosos. F. B. Head, *Voyages a travers les pampas et les Andes*.

eran conocidas como aquellas que ponían en comunicación a las ciudades, se dirigían al mar, a rutas militares o que iban “de una villa a otra, o feria, y mercado”⁷⁶.

Además de actuar como catalizadoras de la actividad económica, aseguraban la colonización, debido a que buscaban articular el territorio americano, como ocurrió con los caminos de la costa y de la Frontera. Denominadas también como “caminos principales”, “generales” o “caudales”, no siempre siguieron una ruta fija, ni correspondieron a las más amplias o de mejor calidad⁷⁷.

Los caminos vecinales, en cambio, eran senderos rurales al servicio de los vecinos de un lugar y conectaban los distintos rincones de las haciendas

eran públicos. Circunscritos bajo el Derecho Común, propio del sistema hispano, su utilidad y uso fue extensivo para toda la población. Sin embargo, su diferencia radicaba en la importancia que significaba uno y otro para el Estado español. Los llamados reales eran de interés público desde un punto de vista oficial y dentro de un plan concebido desde instancias superiores⁷³. En palabras de María Luisa Pérez, la monarquía se interesó en todas las calzadas, pero sobre todo fijó su atención en aquellas que resultaban vitales para el desenvolvimiento económico y del Estado⁷⁴. En Chile, este fue el caso de las vías hacia la Frontera, Valparaíso, Uspallata y de Valdivia a Chiloé. Como eran consideradas de primer orden, se les tipificó como aquellas que se dirigían o guiaban “a lugares que [eran] cabeza de otros”⁷⁵, o desde las cuales nacían tras vías secundarias. También

⁷³ María Luisa Pérez, “Los caminos reales de América en la legislación y en la historia”, p. 45.

⁷⁴ *Op. cit.*, p. 39.

⁷⁵ Thomas Manuel Fernández, *Tratado legal y político de caminos públicos, y poffadas. Dividido en dos partes. La una, en que se habla de los caminos; y la otra, de las poffadas: y como anexo, de los Correos, y Pofstas, afsi públicas, como privadas: donde se incluye el Reglamento general de aquellas, expedido en 23 de abril de 1720*, p. 33.

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Pérez, *op. cit.*, p. 49.

y estancias. También eran aquellos que se dirigían desde un predio a algún poblado o que “desde un camino real parten a una villa o alguna colonia”⁷⁸. A diferencia de los anteriores, estos eran de segundo orden, porque no tenían un interés especial para la monarquía en términos estratégicos o comerciales.

Reiteramos que todas las rutas eran de carácter público, aunque la cuestión se complejiza cuando observamos en detalle la situación jurídica colonial. Thomas Manuel Fernández, en su *Tratado de caminos de 1755*, esclarece los tipos de derecho que existían sobre las vías terrestres, a decir: de uso, protección, dominio y jurisdicción. Si bien su uso era extensivo para todos los habitantes, los tres derechos restantes pertenecían al Rey. En cuanto a la protección, el *Diccionario de autoridades* de 1729 señalaba que los caminos “deben ser guardados y amparados por su Alteza”⁷⁹, quien procuraba su cuidado y mantenimiento⁸⁰. Sobre el dominio, pertenecían al Rey, salvo que lo otorgara por gracia a particulares o pueblos, quedando facultados para modificar ciertos tramos o cobrar peajes, pero sin limitar o prohibir su uso. Por su parte, mientras no se hubiese transferido a particulares o pueblos, el derecho de jurisdicción también era del Monarca, que solía recaer en sus representantes, tales como los jueces ordinarios de cada lugar, corregidores, intendentes y capitanes generales⁸¹.

En el siglo XVIII, la administración general de las obras viales en estas latitudes recayó en las intendencias, las que debían velar por el buen estado de esta infraestructura y procurar sus reparaciones a través de las subdelegaciones y el ramo de policía⁸². De acuerdo con la legislación hispana, todos los que gozaran del uso de una vía debían contribuir a su refacción⁸³. Las reparaciones menores de mantención, como “echar tierra” o “cerrar alguna corta quiebra”, se hacían a cargo de los pueblos a los que estaban circunscritos⁸⁴. Las obras mayores como el ensanche de calzadas, arreglo de puentes o las que necesitaban trabajos de mampostería o cantería, debían costearse con pontazgos donde los hubiese. En los lugares que no contaran con dicho gravamen y donde los pueblos no tuvieran el financiamiento suficiente, debía consultarse al Concejo del Rey para que determinara la forma conveniente de hacer las reparaciones⁸⁵. Las normas fijaron muchas específicas cuando las vías eran destruidas por particulares y les obligaban a reponerlas a sus expensas⁸⁶. La legislación hispana penalizaba con cien maravedís a quienes estrecharan

⁷⁸ Fernández, *op. cit.*, pp. 33-34.

⁷⁹ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua castellana...*, *op. cit.*

⁸⁰ Fernández, *op. cit.*, p. 43.

⁸¹ *Op. cit.*, pp. 42-79.

⁸² *Ordenanza de 13 de octubre de 1749 para el restablecimiento, é instruccion de intendentes de provincias, y exercitos*, p. 11.

⁸³ Fernández, *op. cit.*, pp. 80-91.

⁸⁴ “Reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales”, p. 401.

⁸⁵ *Ibid.*; *Ordenanza de 13 de octubre...*, *op. cit.*, pp. 11-12.

⁸⁶ *Ordenanza de 13 de octubre...*, *op. cit.*, pp. 11-12; Fernández, *op. cit.*, p. 98.

las vías, imponiéndoles que las restituyeran en el plazo de treinta días, lo que aumentaba a diez mil cuando se trataba de caminos carreteros⁸⁷. Los mismos cien maravedís se establecieron para los que obstruían los accesos, quienes debían deshacer las cerraduras también dentro de treinta días⁸⁸. De igual manera, exigía a los propietarios de tierras colindantes que conservaran sus márgenes en buen estado para que no sobresaliera el agua de los riegos, provocando daños a su superficie. En caso de que esto ocurriera, se les notificaría aplicándose la “pena acostumbrada”, además de mandarles a reparar a sus expensas⁸⁹. Los ejemplos no son azarosos, porque tanto la intervención de las vías como su cierre e inundación causados por los habitantes fueron elementos que explican en parte la situación vial durante la República.

Esta normativa se mantuvo después de la Independencia, al igual que gran parte del corpus legislativo hispano-colonial. Hacia la década de 1820, el ramo de policía continuaba bajo la dirección de las intendencias, pero, ante la incapacidad de encargarse de forma eficiente y debido a la precariedad del erario público, en 1825 la responsabilidad recayó en las municipalidades⁹⁰, lo que se consolidó en las constituciones políticas de 1828 y 1833⁹¹, así como en la Ley de Municipalidades de 1854⁹². Durante la administración republicana, de a poco surgieron nuevas normas en torno a las obras viales, a medida que fue manifestándose un mayor interés por la situación caminera nacional. Es evidente que el cambio de régimen supuso transformaciones en el ámbito político, aunque en lo administrativo fue un proceso paulatino que se extendió por varias décadas, manteniéndose diversos elementos de continuidad. Al seguir vigente la legislación hispana se generó un traslape de reglamentos y códigos en asuntos viales que obstaculizaron el desarrollo del sistema caminero en todo sentido, ya fuera en torno al perfeccionamiento de su infraestructura –a través

⁸⁷ Fernández, *op. cit.*, pp. 231- 232.

⁸⁸ “Pena de los que cierran o embargan los caminos y calles de paso y abasto público”, p. 399.

⁸⁹ Fernández, *op. cit.*, p. 234.

⁹⁰ Ministerio del Interior, *op. cit.*, p. 281.

⁹¹ En el capítulo x, artículo 122 de la Carta Fundamental de 1828, se establece entre las atribuciones de las municipalidades: “La construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes, cárceles y todas las obras públicas de seguridad, comodidad y ornato, y pasarlos a la asamblea provincial para su aprobación”. La Constitución de 1833, por su parte, determinaba algo similar en su capítulo ix, artículo 128 (De las Municipalidades): “Cuidar de la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes, y de todas las obras públicas de necesidad, utilidad y ornato que se costeen con fondos municipales”: “Constitución Política de la República de Chile”, 1828, y “Constitución Política de la República de Chile”, 1833, tomo 1, pp. 188 y 223.

⁹² La Ley de Municipalidades de 1854 reitera lo establecido en las constituciones políticas de 1828 y 1833. En su artículo 26, título iii, señala que entre las atribuciones y deberes de los municipios se encuentra: “Cuidar de la reparación y mejora de los caminos interiores del departamento o territorio municipal, con sus propios fondos, con los que se asignen del tesoro público o arbitrando los medios para repararlos y conservarlos”: “Organización y atribuciones de las municipalidades. Lei sobre la materia”, p. 640.

de disposiciones que determinaban las responsabilidades sobre vías públicas y vecinales–, como en cuanto a las ordenanzas que normaban su uso y acceso.

El marco jurídico e institucional de la primera mitad del siglo XIX fue, cuando menos, confuso, en la medida que diversos organismos tuvieron atribuciones sobrepuestas en esta materia. Entidades locales, como los municipios, mantuvieron competencias en la cuestión vial a lo largo del siglo XIX, pese a que en la práctica las intendencias, como representantes del poder central, continuaban teniendo jurisdicción sobre los caminos del país bajo un sistema muy centralizado, producto de la tradición.

EL PROBLEMA CAMINERO Y SUS CONSECUENCIAS

LA PRECARIEDAD DEL SISTEMA CAMINERO:
FACTORES GEOGRÁFICOS, SOCIOCULTURALES, ECONÓMICOS Y ADMINISTRATIVOS

Todos los estudios sobre vialidad en Chile se refieren al mal estado en que esta se encontraba al inicio del siglo XIX. La situación fue parte de una realidad continental, siendo una característica compartida entre las colonias americanas durante el dominio hispano, donde la enorme extensión del territorio y la diversidad geográfica condicionaron la permanencia de una red vial deteriorada. Exceptuando algunas rutas que, en palabras de Ramón María Serrera, representaron una prolongación terrestre de las marítimas, el resto presentó serias dificultades para el tránsito. Senderos arduos e irregulares fueron, por ejemplo, los que conectaban las zonas interiores del espacio americano, como los trayectos México-Guatemala o Guayaquil-Quito. Por su parte, aunque el espacio peruano contaba con el *Qhapaq Ñan* –extensa red que conectaba el Imperio incaico–, los españoles no fueron capaces de mantener de forma íntegra su calidad, sufriendo daños y abandono con el paso del tiempo. La falta de una política sistemática de cuidado y financiamiento hacia los caminos hispanoamericanos por parte de la Corona contribuyó a que se mantuvieran en ese estado de precariedad, al menos hasta las postrimerías del siglo XVIII, cuando las autoridades borbonas se enfocaron en mejorar ciertas vías estratégicas⁹³. Para el caso chileno, aún faltan mayores explicaciones que permitan dilucidar cuáles fueron las razones de ello, así como las medidas que se tomaron para resolver el problema caminero. El hecho es relevante, porque constituye el punto de partida para explicar distintos fenómenos sociales y económicos de una región.

A fines de la Colonia y primera mitad del siglo XIX, las comunicaciones terrestres se caracterizaron por el mal estado generalizado de las arterias del país. Si bien en un comienzo sirvieron para las comunicaciones básicas entre una región y otra, su precariedad hacia fines del siglo XVIII se hizo evidente ante las nuevas necesidades gubernamentales. La accidentada geografía chilena dificultó el trazado de rutas rectas y expeditas. De norte a sur se vieron afectadas por la presencia de accidentes del terreno, como serranías de diversa altura y grandes ríos transversales que cruzan el territorio desde la cordillera de los Andes hasta el mar. El Maipo, el Cachapoal, el Tinguiririca y el Teno son ríos torrentosos que no permiten su navegación, además de que poseen

⁹³ Serrera, *op. cit.*, pp. 15-16, 21, 146-147.

amplios cauces con gran caudal, constituyendo una barrera natural entre una región y otra. Esto dificultó el desplazamiento entre los valles por lo peligroso que resultaba atravesarlos, en una zona que carecía de puentes sólidos y estables. Estos inconvenientes no terminaron con la administración colonial. Claudio Gay señala, por ejemplo, que en el año 1844 trece personas perdieron la vida en los ríos Tinguiririca, Teno y Lontué, y que hacia 1847 se ahogaba más gente en los ríos que los que perecían en tres años a causa de accidentes o asesinatos⁹⁴. También en 1847 un viajero señaló que once personas fallecieron en el Maipo mientras se arreglaba un puente de sogas⁹⁵. Aun en 1853, el ingeniero Augusto Charme⁹⁶ planteó algunas observaciones generales sobre las vías de comunicación al ministro del Interior, aludiendo a los obstáculos que significaban los cursos de agua en la ruta de Santiago al sur:

“La falta de puentes, y la imposibilidad en que se hallaba el Erario de proveer inmediatamente a esta necesidad, obligaron a dirigir el trazo sobre los puntos de estos ríos que, a lo menos en ciertos meses del año, pueden pasarse a vado, lo que no se consiguió sino apartándose constantemente de la línea más recta, con gran perjuicio del tráfico por lo demás imposibilitado en la estación de las creces”⁹⁷.

La presencia de inestables puentes de sogas perduró al menos durante la primera mitad del siglo XIX, hasta que comenzaron a construirse plataformas sólidas para el paso del ferrocarril al sur. Sobre el río Maipo, a la altura de Tango, dos viajeros que se dirigieron juntos desde Santiago a las provincias meridionales en 1847, ofrecen un testimonio tan descriptivo como pintoresco:

“El lecho del río es muy pedregoso y ancho. Un puente colgante dividido en tres secciones atravesaba el río. No se crea que era un puente de hierro. Era un puente como los que los españoles encontraron en el país a la época de la conquista [...]. Tales puentes no suelen tener sino 4 a 5 pies de ancho [1,1 m. a 1,4 m. aprox.], sin barandilla y el piso hecho de cañas fuertemente atadas con cuero. Abajo corre el río furibundo y espumoso. El movimiento de este puente, al atravesarlo, es tal, que cuesta mantenerse en pie. En otra oportunidad sufrí caída. Nuestros caballos acostumbrados ya a tales puentes colgantes, fueron enviados adelante”⁹⁸.

⁹⁴ Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 257.

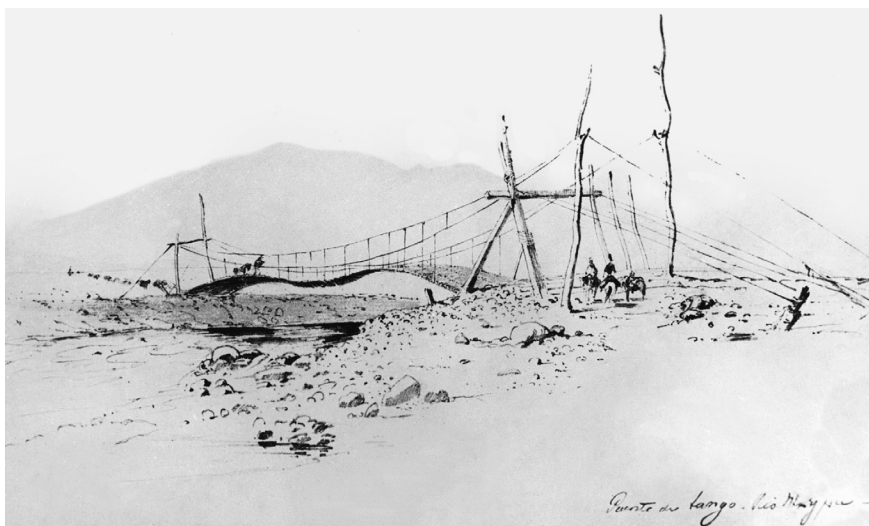
⁹⁵ Aquinas Ried, *De Valparaíso al lago Llanquihue. Diario del viaje efectuado por el doctor Aquinas Ried en 1847*, p. 22.

⁹⁶ Ingeniero francés, experto en calzadas, fue contratado por el gobierno de Chile en 1846 para integrarse al Cuerpo de Ingenieros Civiles. Véase Jaime Parada Hoyl, “La profesión de ingeniero y los *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile. 1840-1927*”, p. xx.

⁹⁷ MMI, 1853, p. III.

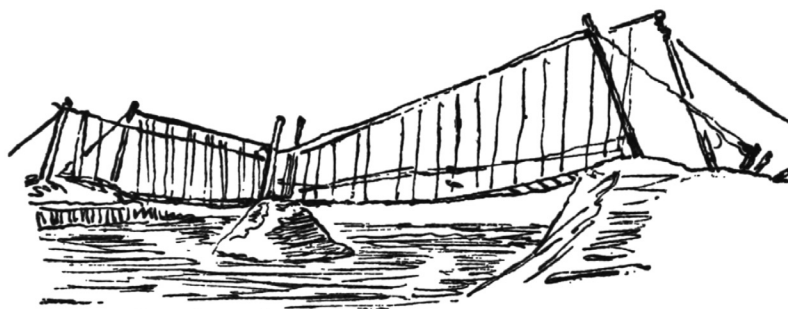
⁹⁸ Maas, *op. cit.*, p. 8.

“Este puente, de materiales toscos, no deja de ser ingenioso. Cuero sin curtir, cortado en tiras y enroscado en ramas delgadas y horizontalmente colocadas, constituye lo que llamaríamos la calzada; el conjunto parece una pura invención indígena”⁹⁹.



Puente de Tango. La imagen ilustra una de las pasarelas dispuestas sobre el río Maipo, al sur de Santiago. La curvatura que se aprecia en el centro del puente refleja la inestabilidad de este tipo de construcciones.

Dibujo de Mauricio Rugendas, colección Biblioteca Nacional de Chile.



Puente sobre el Maipo.

Puente sobre el río Maipo, 1847. Aunque se trata de la misma infraestructura del dibujo anterior, puede percibirse una diferencia de escala entre ambos, siendo este más pequeño y estrecho. Ried, *op. cit.*, p. 24.

⁹⁹ Ried, *op. cit.*, p. 22.

Ante la falta de puentes, en general, el cruce de estos ríos se hizo con los caballos a nado o por medio de balsas de totora o de carrizo¹⁰⁰. La tarea era difícil y peligrosa, puesto que el lecho de los ríos incluía varios brazos que podían variar el curso del agua en ciertos años. Su terreno pedregoso demoraba el tránsito a caballo, pudiendo tomar cerca de una hora el paso de una ribera a otra. Esto sin considerar los meses del invierno, en que las crecidas de agua muchas veces imposibilitaban su paso casi por completo. Al atravesarlos, los transeúntes arriesgaban su propia vida, la de sus animales y la carga transportada ante la intensidad de su corriente:

“¡A cuántos desgraciados devoran cada año los impetuosos torrentes que les es forzoso atravesar, y a cuántos precipitan en ellos los inseguros puentes a que por necesidad se confían!”¹⁰¹.

En la década de 1840, gran parte del río Cachapoal debía franquearse a vado. Aquinas Ried y César Maas, los mismos viajeros que relataron la travesía por el Maipo, cruzaron a caballo por el Cachapoal, describiendo lo arduo de la empresa. Lo primero que llamó su atención fue el largo trecho que debían recorrer por suelo inestable. El río se dividía en varios brazos, por lo que emplearon más de una hora en atravesar su lecho completo en la estación estival. Sobre uno de los segmentos con mayor corriente, César Maas señaló:

[...] la fuerza de las aguas es tal que el jinete fácilmente pierde el control sobre sí mismo y puede ser arrastrado por el río. Conociendo ya la treta para atravesar estos ríos, le dejé rienda suelta a mi cabalgadura, que siguiera a las demás, coloqué mis piernas sobre la parte trasera de mi caballo y miraba solo hacia arriba o a la otra ribera [...]. El agua llegaba hasta la montura del caballo¹⁰².

El último brazo del afluente tenía un puente colgante muy parecido al del río Maipo, pero tardaron antes de utilizarlo, porque “estando aún frescos los cueros con que lo han cosido, con el tránsito diario el puente se estira”¹⁰³. Ambos viajeros relataron que, durante la espera, algunos de sus animales fueron arrastrados por la corriente, apareciendo en la ribera opuesta cerca de un cuarto de hora después¹⁰⁴. César Maas describió al Cachapoal como el “más correntoso que he conocido en Chile y la fuerza de las aguas solía arrastrar

¹⁰⁰ Greve, *op. cit.*, tomo 1, p. 194.

¹⁰¹ MMI, 1847, p. 10.

¹⁰² Maas, *op. cit.*, pp. 9-10.

¹⁰³ Ried, *op. cit.*, p. 28.

¹⁰⁴ *Ibid.*; Maas, *op. cit.*, p. 10.

grandes peñascos”¹⁰⁵, mientras que Aquinas Ried especificaba que “el ruido que producen las grandes piedras al rodar arrastradas por las aguas, semeja a truenos”¹⁰⁶.



Amanecer en el Cachapoal, 1847. Si bien este río contaba con un puente de sogas en uno de sus brazos, los otros debían sortearse con los caballos a nado, por aguas sin mucha profundidad, pero sí con una fuerte corriente. Ried, *op. cit.*, p. 27.

Durante la Colonia, los caminos se encontraban en tal estado de abandono que la mayor parte de ellos constituían meras huellas formadas por el tráfico¹⁰⁷. Los cerros y grandes cursos de agua impedían el trazado de rutas rectas, debiendo realizarse amplios desvíos para trasladarse de una zona a otra y cruzar los ríos en aquellos parajes donde vados angostos lo permitieran¹⁰⁸. Ejemplo de ello fue en el sector de la Angostura de Paine, por donde no se podía transitar sin hacer un rodeo de tres a cuatro leguas (13,5 a 18,1 km)¹⁰⁹. Esto hizo que las comunicaciones fuesen muy lentas e incómodas, de modo que nadie emprendía un viaje, salvo que estuviera motivado por una necesidad ineludible¹¹⁰. Diego Barros Arana señala que era usual emplear ocho días en llegar de Santiago a Talca, y otros ocho desde allí a Concepción, distancias que, en otras circunstancias, se habrían podido recorrer en la mitad de ese tiempo¹¹¹. Si consideramos que en el año 1800 la distancia por el

¹⁰⁵ Maas, *op. cit.* p. 10.

¹⁰⁶ Ried, *op. cit.*, p. 28.

¹⁰⁷ Diego Barros Arana, *Historia jeneral de Chile*, tomo 7, p. 404.

¹⁰⁸ *Op. cit.*, p. 405; Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 224

¹⁰⁹ Greve, *op. cit.*, tomo 1, p. 181.

¹¹⁰ Barros Arana, *Historia...*, *op. cit.*, tomo 7, p. 406.

¹¹¹ *Ibid.*

Camino Real a la Frontera de Santiago a Talca, así como desde este punto hasta Concepción era de cerca de 361 km¹¹², se recorría alrededor de 45 km por día. Ante esto fue común que quienes se dirigían hacia las provincias del sur prefirieran hacerlo por la vía marítima a través del puerto de Valparaíso. Por lo demás, el mal estado de los caminos hizo que la mayoría de las personas se trasladara a caballo, independientemente de su sexo, rango o fortuna¹¹³ y las carretas y carruajes eran casi desconocidos fuera de las mismas ciudades y de los campos inmediatos¹¹⁴. Diego Barros Arana menciona que en 1792

“se consideró un gran acontecimiento y una especie de maravilla el ver una carroza tirada por cuatro robustas mulas que recorría el camino de Santiago a Concepción, llevando al capitán general don Ambrosio O’Higgins cuando iba a visitar la Frontera”¹¹⁵.

Sumado a las incomodidades del viaje, los transeúntes también se enfrentaban al peligro permanente de bandas de ladrones que hacían de los senderos un lugar preferente para cometer asaltos y robos.

Las descripciones negativas continuaron en el siglo XIX. Claudio Gay señalaba:



“Un Diputado de provincia en marcha para la Capital”, se titula esta ilustración de Antonio Smith, publicada en el semanario de sátira política *El correo literario*, Santiago, 7 de agosto de 1858, año 1, N° 4.

¹¹² De acuerdo con una tabla de distancias de 1800, de Santiago a Talca había una distancia de ochenta leguas, la misma que existía entre Talca y Concepción. Andrés José García, *Mapa de las distancias de las ciudades, villas, puertos, plazas y minerales del Reyno de Santiago de Chile*. La conversión a kilómetros, así como todas aquellas realizadas al sistema métrico decimal a lo largo de este libro, se hicieron sobre la base de los cálculos de Armando de Ramón y José Manuel Larraín, “Una metrología colonial para Santiago de Chile: de la medida castellana al sistema métrico decimal”, p. 55.

¹¹³ Barros Arana, *Historia...*, *op. cit.*, tomo 7, p. 405; Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 224.

¹¹⁴ Barros Arana, *Historia...*, *op. cit.*, tomo 7, p. 405.

¹¹⁵ *Ibid.* Llama la atención lo que tardó el entonces Gobernador en llegar a su destino, condicionado quizá por el medio de transporte que utilizó, además de lo avanzado de su edad (sobre setenta años). Ricardo Donoso indica que el viaje en total demoró alrededor de veintidós días entre la capital y la Frontera. Luego de salir de Santiago el 2 de diciembre de 1792, arribó a la hacienda de Apaltas en el partido de Colchagua diez días después, llegando a la plaza de Los Ángeles el 24 de diciembre. Donoso, *op. cit.*, p. 237.

“si los caminos estuvieron abandonados bajo el gobierno español, todavía se descuidaron más en tiempo de las guerras de la independencia. Los legisladores tenían entonces que desempeñar una misión demasiado vasta y capital para poder ocuparse de ellos”¹¹⁶.

El conflicto fue devastador en todo orden de cosas. Sin abundar en los efectos políticos y sociales que significaron la ruptura con la Península, las repercusiones en el ámbito económico fueron decidoras para el desenvolvimiento del aparato estatal en sus primeros años. Además del enorme gasto que supuso la lucha armada, la actividad económica del Valle Central –orientada en lo principal a la agricultura– se paralizó con el quiebre de las relaciones comerciales con Perú, hasta entonces el principal mercado de la economía chilena, el abandono de las cosechas por la mano de obra reclutada, los saqueos de las haciendas y la devastación de los campos luego de las sucesivas batallas libradas en terreno y el consiguiente movimiento de tropas¹¹⁷. La guerra terminó por desolar los caminos del país, abandonados “hasta el extremo de haberse casi inutilizado”¹¹⁸. Solo después de iniciado el régimen republicano comenzaron a plantearse iniciativas para mejorar las comunicaciones terrestres, aunque la situación de precariedad de la mayor parte de las arterias del país continuó. En 1823 el Congreso dispuso reparar durante la estación del verano todas las vías públicas, señalando que sobre ellas había “un descuido muy reprobable y vergonzoso”¹¹⁹ y en los inicios de la década de 1840 era de opinión generalizada que los senderos se encontraban “tan imperfectos como antes”¹²⁰. El tema se hallaba en boca de todos y comenzaba a tener eco en distintos rincones del país. En una de las sesiones de la Cámara de Diputados se planteó:

“los clamores que se levantan por todas partes por el abominable estado en que se encuentran, no pueden menos que llegar a los oídos del Gobierno, ni es de creerse que éste los desatienda habiendo recursos y elementos de que disponer para satisfacer tan justa urgencia”¹²¹.

El problema también fue tratado en extenso por el intendente de Colchagua Domingo Santa María en su memoria de 1848, refiriéndose a los caminos de su provincia:

“El camino público de la frontera demandaba más que ningún otro una seria contracción de parte de la autoridad, por el estado de total abandono

¹¹⁶ Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 226.

¹¹⁷ Patricia Arancibia Clavel y Aldo Yávar Meza, *La agronomía en la agricultura chilena*, pp. 55-56.

¹¹⁸ Departamento de Hacienda, “Composición de caminos”, *op. cit.*, p. 257.

¹¹⁹ Congreso Constituyente, “Sesión 25 del 19 de septiembre de 1823”, pp. 208 y 213.

¹²⁰ MMI, 1839, p. 20.

¹²¹ Cámara de Diputados, “Sesión 24 del 7 de agosto de 1844”, pp. 238 y 240.

en que se encontraba, y por atravesar en algunas partes por un terreno gredoso, suelto y pantanoso. El famoso Pelequén y los memorables barriales han sido siempre los puntos en que el pasajero ha tenido que poner en riesgo su vida y sus intereses e implorar el favor de la Providencia para no pagar el tributo que exigían del osado que se avanzaba a atravesarlos [...]. No es menos necesaria la compostura del mismo camino público que corre desde Tinguiririca hasta Lontué, atravesando los cerrillos de Teno, en cuyo lugar parece que la naturaleza, como agotada de sus fuerzas no pudo sino crear pequeños y encadenados promontorios, que sirvieran en algún tiempo para campo de proezas a los bandidos y para triste sepulcro del viajero”¹²².

Del mismo modo, un artículo publicado en el *Semanario de Santiago* indicaba lo siguiente cuando se vislumbraba una nueva legislación:

“Hartos estábamos ya de oír el clamor, las amargas quejas con que los hacendados, los negociantes, los viajeros de todas profesiones, se lamentaban de los perjuicios que sufrían en sus intereses, de las molestias y aún peligros que corrían en sus personas por la pésima condición de los caminos; y, sea dicho por lo que pueda convenir, sentíase una especie de exasperación al ver la indolencia con que las autoridades escuchaban estos clamores”¹²³.

Por su parte, la Sociedad Nacional de Agricultura manifestaba:

“los caminos que tan imperfectos estaban en el régimen antiguo, maltratados con las convulsiones de la guerra de la independencia, olvidados después por las autoridades y hechos el juguete de la arbitrariedad de los vecinos, han descendido a un estado deplorable de atraso y de destrucción. Échese la vista desde Copiapó hasta Valdivia, y búsquese en esta extensión inmensa cuál es el pueblo que goza de una comunicación cómoda y expedita!”¹²⁴.

El gremio de agricultores, incluso, se preguntó si se mantendrían por siempre “en el estado salvaje en que los dejaron los conquistadores”¹²⁵. De forma más extensa, así se refirieron al tema:

¹²² Intendencia de la provincia de Colchagua, *Memoria que el Intendente de Colchagua presenta al Señor Ministro del Interior sobre el estado de la provincia de su mando*, pp. 25-27.

¹²³ Cámara de Senadores, “Sesión 11 del 13 de julio de 1842”, *op. cit.*, p. 43.

¹²⁴ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 2.

¹²⁵ *Op. cit.*, tomo II, N° 18, agosto 1841, p. 91.

“En la presente estación del invierno apenas se oye otra conversación en boca de los agricultores y de las personas que están en la dura precisión de viajar, que la que les sugiere el pésimo estado de los caminos. Imposible sería creer que en un país civilizado en donde la industria va desarrollando visiblemente sus fuerzas, el atraso de las comunicaciones públicas llegase a un extremo tan vergonzoso como el que se nota en Chile. Abandonados a la acción destructora de los elementos y del tráfico sin que las autoridades cuiden de echarles siquiera una tibia mirada, los mal abiertos caminos con que tratamos retroceden cada año en vez de mejorar su condición primera. Hondos lodazales en que se ven los restos de destruidas carretas o de animales atollados, suelen denotar la senda al caminante, que espantado, busca un pasaje menos peligroso rompiendo las murallas que cierran las propiedades contiguas. ¿Quién puede salir en invierno del pueblo de su residencia, sin que maldiga mil veces su desacordado intento?”¹²⁶.

Estos son solo algunos ejemplos de los numerosos testimonios existentes que dan cuenta de la situación de precariedad en que se encontraban las vías terrestres en Chile. En general, la mayoría de la documentación alude a este tipo de diagnóstico, mas no profundiza en proyectos que dieran solución a esta problemática. De las reiteradas quejas que se presentaron, es posible dilucidar los diversos factores que influyeron en el fenómeno, siendo uno de ellos de orden climático. Como las calzadas eran de tierra, el clima fue determinante para la situación vial del país. Con un clima templado-cálido de estación seca y precipitaciones invernales en la zona central, las lluvias de los meses de invierno solían provocar lodazales en los senderos que atravesaban el valle longitudinal. Las recurrentes crecidas y desbordes de los cursos de agua mermaron las rutas que requerían de constantes cuidados y reparaciones. En la década de 1840, por ejemplo, el río Tinguiririca aumentó de tal forma su caudal que en ocasiones inundó las calles de San Fernando¹²⁷. Las precipitaciones, sumadas a las cualidades de los suelos, fueron un inconveniente sobre todo en pasajes angostos rodeados de cerros como las angosturas de Paine y de Rigolemu (en las cercanías de Pelequén). Sobre el camino que iba por la Angostura de Paine, el subdelegado de Rancagua informó al Capitán General, en noviembre de 1806, que nunca se logrará su recomposición definitiva, porque

“sus tierras son arboladamente sueltas, muy gredosas, y por sí pantanosas. Por cuya circunstancia el invierno se pone intransitable, y cuán imposible su pasaje”¹²⁸.

¹²⁶ *El Agricultor*, tomo II, N° 18, Santiago, agosto 1841, pp. 90-91.

¹²⁷ Maas, *op. cit.*, p. 11.

¹²⁸ “Nota de Pedro Antonio Quezada, Subdelegado de Rancagua, a Luis Muñoz de Guzmán, Gobernador y Capitán General”, 25 de noviembre de 1806, en ANH, CG, vol. 947, fs. 176-177.

La situación particular de estos lugares persistió durante gran parte del siglo XIX. Cerca de cincuenta años después, el segmento que pasaba por la angostura de Rigolemu continuaba llamándose “los barriales”¹²⁹, por el continuo desgaste que sufría por las lluvias invernales. A juicio del ministro del Interior, “son los parajes en que se pone peor en la estación de las lluvias”¹³⁰. De igual modo, hacia 1844, en las cercanías de Curicó, “el camino se hace intransitable con la estación lluviosa”¹³¹. Los lodazales que se formaban en la ruta hacia el valle de Chépica comunicaban a parte de la población¹³² y, a la altura de San Fernando, los senderos se conservaban “en el mejor estado posible” entre la primavera y el otoño, pero con la llegada del invierno se inutilizaban por completo por “la condición fatal de los suelos”¹³³, según este municipio.

Independiente de la situación particular de algunos puntos geográficos, en general las calzadas al sur de Santiago fueron las que sufrieron mayores daños por el efecto de las precipitaciones, a pesar de que se hicieran algunos trabajos de reparación. La Sociedad Nacional de Agricultura así lo manifestó hacia 1843:

“En años anteriores se han hecho en él algunas reformas, pero su composición ha durado lo que el verano, las aguas del invierno, los han puesto en el mismo estado, o tal vez han contribuido a empeorarlos, formando barriales y quebraduras de terreno, que prohibían absolutamente el pesaje de las cargas”¹³⁴.

Los aguaceros provocados por la naturaleza no fueron los únicos causantes de estos males. En estaciones más secas se presentaron acciones de índole sociocultural que afectaron de manera directa a la calidad de las vías. Consideradas por sus contemporáneos como “malas prácticas”, existió una costumbre arraigada entre la población de desviar el agua sobrante de las acequias y los riegos, por la dirección de caminos de uso público. Claudio Gay señalaba que, si bien la legislación indiana exigía a los propietarios mantener en buen estado aquellos que atravesaban sus haciendas, lo hacían de un modo muy descuidado¹³⁵. Por muchos arreglos y obras nuevas que se realizaran, al final su conservación terminó dependiendo solo de la buena voluntad de los inquilinos, hacendados y demás beneficiarios de los caminos¹³⁶. Así lo resaltó también en 1805 Pedro Díaz de Valdés, al solicitar que los jefes de los partidos cumplieran con su cometido de inspeccionar y vigilar las vías bajo su cargo:

¹²⁹ MMI, 1853, p. II.

¹³⁰ *Op. cit.*, 1850, p. 12.

¹³¹ “Informe de Luis Labarca...”, *op. cit.*, fs. 139-140v.

¹³² *Ibid.*

¹³³ “Informe de Pedro José Jaramillo...”, *op. cit.*, f. 143.

¹³⁴ *El Agricultor*, tomo III, N° 37, Santiago, septiembre 1843, pp. 175-176.

¹³⁵ Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 223.

¹³⁶ *Op. cit.*, p. 225.

“No es tolerable la indolencia de permitir destruidos los caminos en su mayor extensión a causa de inmensos derrames de aguas que producen las acequias inmediatas, debiendo estar al reparo y composición sus dueños, e interesados, cuyo desorden además de ocasionar en muchos parajes pantanos peligrosos o intransitables, deteriora el camino con la multitud de zanjas y aberturas que forma el perenne curso del agua”¹³⁷.

Del mismo modo, en noviembre de 1806, el subdelegado de Rancagua señaló al gobernador y capitán general Luis Muñoz de Guzmán, que el tramo de la Angostura de Paine no se deterioraba solo en el invierno, sino que durante el estío padecía la misma inundación por efecto del derrame de aguas de riego que hacían los inquilinos y dueños de las haciendas contiguas. Para ello, sugirió impedir que los terrenos aledaños a las vías se utilizaran para la siembra, así como multar y obligar a los responsables a componer las calzadas estropeadas en sus propiedades¹³⁸. La práctica permaneció por largo tiempo. En 1844, el gobierno departamental de Rengo informó a la Junta Provincial de Caminos de Colchagua acerca del mal estado de los caminos que tenía bajo su cargo e indicó que uno de los obstáculos que se oponían a su mejora provenía de esta costumbre, generando la inundación de “las comunicaciones públicas con insoportable perjuicio del comercio y molestia de los transeúntes”¹³⁹. La Sociedad Nacional de Agricultura también mostró su repudio a este hábito inmemorial:

“nada más temerario que la práctica en que están los hacendados, de echar el sobrante de sus aguas para que inunden las comunicaciones públicas con insoportable perjuicio del comercio y molestia de los transeúntes: ésta es una falta que requiere castigo más bien que remedio: cualquiera providencia que se tomase contra ella, sería recibida con aplauso general”¹⁴⁰.

Los testimonios respecto a esta práctica son abundantes y su rechazo fue unánime entre distintos sectores de la sociedad, ya fuesen agentes de gobierno, personajes públicos, como también los mismos agricultores. Sin importar que se hicieran reparaciones, estas no perduraban en el tiempo cuando el agua sobrante de los riegos erosionaba los senderos de forma reiterada.

La precariedad caminera no se restringió a sus propiedades materiales como el grado de solidez de su superficie, su amplitud o la presencia de acci-

¹³⁷ “Nota de Pedro Díaz de Valdés al Capitán General”, 16 de octubre de 1805, en ANH, CG, vol. 947, fs. 174 y 174v.

¹³⁸ “Nota de Pedro Antonio Quezada...”, *op. cit.*, fs. 176-177.

¹³⁹ “Informe de Juan Ibañez, Gobernador del departamento de Rengo, a la Junta Provincial de Caminos de Colchagua”, Rengo, 16 de abril de 1844, en ANH, MI, vol. 63, fs. 141-141v.

¹⁴⁰ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 7.

denes geográficos que impedían trazados rectos y expeditos. Otras variables relacionadas con su uso y acceso afectaron de forma directa a estas vías de comunicación y que, al igual que los inconvenientes presentados con anterioridad, fueron un fenómeno permanente entre las administraciones colonial y republicana. Hasta bien avanzado el siglo XIX –intuimos que durante la mayor parte de la centuria–, se obstaculizó con frecuencia el libre tránsito a través de portones o tapias, alterando la dirección de las rutas en diversas ocasiones. Esto obligaba a los transeúntes a cambiar sus sendas originales por otras que llegaban a ser más extensas y arduas, debiendo hacer grandes rodeos que duplicaban el tiempo de desplazamiento. Los afectados consideraban estas acciones como arbitrarias y al margen de la legalidad, toda vez que se veían perjudicados al no resultarles conveniente la alteración de una ruta para su movilización. El asunto provocó reiteradas disputas que fueron de común conocimiento entre autoridades regionales y nacionales. En 1820 el cuerpo legislativo se mostró al tanto de la cuestión cuando mencionó

“para evitar el abuso y arbitrariedad que se observa en muchos fundos rústicos, saliéndose fuera de los caminos con las tapias que claustran sus fincas, hasta el extremo de no poder dar vuelta con facilidad un carro; dicho abuso, no solo causa la incomodidad pública, sino también continuos pleitos entre los propietarios de dichos fundos al tiempo de cerrar estos sus terrenos”¹⁴¹.

Casi treinta años después, el intendente de Colchagua se refirió al respecto en su *Memoria*, recordando que en la visita realizada en su provincia

“tuve ocasión de notar el abuso casi común de trancar los caminos con puertas de golpe que impedían al pasajero el tránsito durante la noche o la madrugada, y el de haber variado muchos de aquellos sin la previa anuencia de la autoridad correspondiente. En esta virtud, ordené se quitasen semejantes puertas, e hice restituir a su antiguo estado algunos caminos, después de probada legítimamente su variación”¹⁴².

La práctica fue denunciada repetidas veces por autoridades locales y centrales. Los casos que se presentaron sobre alteración de rutas, en general trataron de vías vecinales que atravesaban fundos y propiedades. La motivación parecía ser impedir que los transeúntes se desplazaran de manera libre por terrenos particulares, por el perjuicio que pudiese ocasionar a la calidad del camino mismo, así como para evitar la circulación de bandidos dentro de las haciendas. Esto motivó a que algunos terratenientes los trasladaran a los límites

¹⁴¹ Senado Conservador, “Sesión ordinaria 279 del 22 de septiembre de 1820”, pp. 361 y 366.

¹⁴² Intendencia de la provincia de Colchagua, *op. cit.*, pp. 25-27.

de sus dominios¹⁴³. Pero también cabe otra explicación. Luego de la guerra de Independencia las vías quedaron en tal estado de deterioro, que no lograba distinguirse su trazado original en el terreno. Esta situación, sumada a que gran parte de las de la época constituían simples huellas dejadas por el tráfico, generó confusión sobre si la variación de las sendas había sido deliberada o involuntaria, gracias a un cambio espontáneo en la elección de una ruta por sobre otra o al desgaste de la vía original por la guerra y el paso del tiempo. En 1844, la Municipalidad de San Fernando se dirigió a la Junta Provincial de Caminos de Colchagua acerca de este problema en particular, señalando que eran tantos los que cruzaban el departamento en todas direcciones, que no era fácil identificarlos, o “hacer su nomenclatura explícita”¹⁴⁴. Además, explicaba la complejidad de especificar cuál era el curso o dirección que tenían en sus inicios, porque antes de que los fundos se cercaran, los transeúntes elegían los atajos que mejor les convenía a través de campañas abiertas¹⁴⁵:

“No se conservan en su dirección primitiva los caminos, excepto unos que otros, por la misma razón expuesta antes, y porque en campos escuetos, no habían caminos determinados y establecidos.

Han recibido muchas alteraciones y de consiguiente han aumentado las distancias por que los propietarios han usado dejarlos a los límites, o confines de sus dominios.

No es posible saber con facilidad los tiempos en que se han hecho esas variaciones, ya porque de unas hay apenas una tradición remota por el largo transcurso de los años, como porque otras se han verificado en diversos tiempos, o épocas de que pocos afirmativamente darán razón.

Han sido tantos los dueños de los diversos fundos rústicos, y tantas las veces que han transferido de dominio por diversos títulos, que no es posible averiguar quienes hayan sido los factores de esas variaciones, se juzga si que han sido los dueños de los fundos y se sabe que lo han hecho sin permiso de ninguna autoridad, por que entonces no se usaba, o no se im-
petraba la jurisdicción pública en tales actos”¹⁴⁶.

Como ya mencionamos, estas obstrucciones fueron objeto de constantes reclamos entre los vecinos de diferentes localidades. La documentación concerniente a los siglos XVIII y XIX da cuenta de múltiples testimonios en que se denunció este tipo de casos para llamar la atención de las autoridades respectivas, con el fin de restablecer las vías a sus estados iniciales, revelando un fenómeno sociocultural que permaneció latente durante décadas. Uno de

¹⁴³ “Informe de Pedro José Jaramillo...”, *op. cit.*, fs. 143-143v.

¹⁴⁴ *Op. cit.*, f. 143.

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ *Op. cit.*, fs. 143-143v.

ellos se presentó en 1796, cuando el vicario de la Doctrina de Pichidegua, José Ignacio Zambrano, denunció el accionar de algunos vecinos que cercaron una vía pública, obstaculizando la concurrencia a las misas, la entrega de los sacramentos y la atención de los enfermos, guiados por “intereses temporales y particulares”. Buscando la restitución del tramo para el uso de la comunidad –como lo fue “por años”–, su argumento apelaba a motivos de índole religioso como el bienestar espiritual de sus feligreses:

“el Capitán Francisco Soto, quien poniendo cerco al camino anterior ha privado a que se forme otro, con lo que por la mayor distancia que hay que vencer, con otros tropiezos que se ofrecen se hace menos pronta la administración de los enfermos al mismo tiempo que por la misma razón miran muy distantes los feligreses el cumplimiento de oír misa en los días festivos quedándose muchos de ellos sin oírla, ni tampoco sus familias.

El segundo vecino lo es Mateo Olguín quien como tenga sus tierras a corta distancia de la falda de un cerro cercando el camino que había antes, lo ha hecho por cima de la falda de [...] con cuyo hecho ha puesto de peor condición el tránsito que el otro anterior Soto, pues ya VS comprenderá la penalidad que padecerá el párroco repechando, y bajando en aquella situación con el viático de cuyo espiritual socorro carecerá tal vez muchos necesitados por no poderseles suministrar con puntualidad que exige el estado en que se hallan.

Y es el tercer vecino Josefa Salazar, la que sin avanzar más que unas pocas varas de terreno ha tendido también sus cercos claustrando en muchas partes el camino, y echando por una situación áspera, y peligrosa, muy principalmente en la estación de invierno pues con sus aguas, y en sus noches que son muchas en las que se piden sacramentos es penosísimo su tránsito”¹⁴⁷.

Ante el alegato, el subdelegado del partido en San Fernando objetó el informe del cura. Como fuera usual en ese entonces, luego de dirigirse a la localidad y constatar de forma presencial lo relatado por el sacerdote, haberse informado por los mismos vecinos del lugar y realizar una inspección detallada del caso, concluyó que su petición se orientaba más bien a su comodidad personal, antes que al beneficio general de la población. Sobre el caso del capitán Francisco Soto, sostuvo:

“como el camino que al presente subsiste ha sido el antiguo desde inmemorial tiempo, sin contradicción alguna, y por donde ha traído su giro toda la gente y que solo de 4 o 6 años a esta parte empezó la gente a transitar

¹⁴⁷ “José Ignacio Zambrano, cura y vicario de la Doctrina de Pichidegua, al Señor Regente y Presidente interino”, 1795, en ANH, CG, vol. 974, fs. 343-345v.

por otro camino cosa de 3 cuadras [376,2 m] más abajo el cual en tiempo de invierno se pone intransitable por los muchos barro y atolladeros que en él se forman con la inundación de las aguas de aquella estación. Dichas tierras fueron de unos parientes de dicho Soto, las cuales quiso comprar el referido cura; y como heredero se verificó esta en el citado Soto, de donde nacen estas reliquias, y se objeta el informe de dicho cura, que se orienta a su comodidad particular y no a la de su feligresía.

El segundo que se reduce al camino que ha dejado por la ladera de un cerro Mateo Olgúin; es falso porque dicho camino por terreno llano, sin tener en su tránsito impedimento alguno para las calesas o carrozas que de estas abundan mucho por el curato de Pichidegua.

El tercero es sobre el camino que ha echado por una situación áspera Josefa Salazar: este se halla en estado de [...] sin peligro alguno en cualesquiera tiempo del año y que [...] de un cerco adonde intenta dicho cura trasladarlo, hay un zanjón que forma una barranca [...] especie de vega que en tiempos de invierno lo hace intransitable”¹⁴⁸.

A pesar del juicio del subdelegado de San Fernando, el caso llegó a instancias superiores que zanjó el asunto mediante la restitución del tramo aludido a su estado original por ser

“urgente el remedio de semejantes abusos, que tanto perjudican al bien común, y al socorro espiritual de los enfermos en los últimos periodos de la vida”.

La determinación del carácter arbitrario con que se realizaban estas prácticas quedó de manifiesto cuando el gobernador interino de Chile ordenó a la autoridad local que no permitiera “con ningún motivo ni pretexto que se cierren los caminos públicos y usados”¹⁴⁹.

En otra ocasión, el gobernador y capitán general Luis Muñoz de Guzmán ordenó, en 1806, que se enderezaran las vías que iban de Santiago a Concepción, por haberse cercado algunos tramos “obligando a los caminantes a grandes rodeos o a pasar por otros caminos incómodos y peligrosos”¹⁵⁰. Pidió informes sobre las ventajas que pudieran reportar su apertura y de qué consideración serían los daños que resultarían a sus dueños.

¹⁴⁸ “Gregorio Dimas de Echaurren, Subdelegado del Partido de Colchagua, a José de Rezabal y Ugarte, Regente y Presidente interino”, 11 de enero de 1796, en ANH, CG, vol. 974, fs. 346-348.

¹⁴⁹ Ambas citas textuales de este párrafo corresponden a: “Nota de Pérez Uriondo, Fiscal, a José de Rezabal y Ugarte, Regente y Presidente interino”, 30 de enero de 1796 y “Respuesta de José de Rezabal y Ugarte”, 6 de febrero de 1796, en ANH, CG, vol. 974, fs. 348v-349.

¹⁵⁰ “Nota de Luis Muñoz de Guzmán, Gobernador y Capitán General”, 3 de enero de 1806, en ANH, CG, vol. 947, f. 180.

La continuidad de este fenómeno hacia el periodo republicano quedó plasmada en varios documentos. La Intendencia de Colchagua presenta algunos casos que datan de las décadas de 1850 y 1860. Uno de ellos correspondió a un expediente de 1860, en que José Agustín Ramírez, vecino de la localidad de Roma –ubicada a unos 12 km al oriente de San Fernando–, solicitó al Intendente la apertura de dos segmentos: uno público que cruzaba por el cerrillo de Roma hasta juntarse con la arteria principal y otro en el camino de Los Lingues. Argumentaba, en esta ocasión, que la vía fue tapada “sin la aprobación de ninguna autoridad, y menos la aprobación de tan gran porción de habitantes perjudicados”¹⁵¹. Otro expediente, que data de 1850, alude a despejar un sendero cercado en la hacienda El Cardonal y que, al parecer, era de uso público. En aquella instancia, José María Ugarte Castelblanco, vecino del departamento de Colchagua, señaló que no abriría los potreros por donde pasaba la vía, arguyendo que la senda original había cambiado su trayectoria gracias a una disposición del Congreso Constituyente de 1811, que ordenaba trasladar el antiguo Camino Real al centro de San Fernando, generando diversos beneficios para la ciudad. A raíz de esto, consideraba que el cierre era legítimo y se defendió diciendo que “yo no me he apropiado terreno alguno público, ni menos de autoridad propia he cerrado ni obstruido ninguna vía de comunicación”¹⁵². Restituir la vía a su antiguo curso (que pasaba por fuera de la ciudad de San Fernando), permitiría hacer de la ruta al sur una más recta, ahorrándose las leguas adicionales que implicaba hacer el rodeo por el camino vigente. Así lo manifestó Juan José Echeñique, intendente de Colchagua, al ministro del Interior:

“Practiqué, asociado de personas inteligentes, una vista ocular del antiguo camino público que se trata de abrir, y quedé persuadido de los males que realmente sufren los caminantes, teniendo que traficar por el camino que actualmente existe, el cual, desde las márgenes meridionales del río Tinguiririca hasta el otro lado de la angostura de Regüelemu, que es el punto donde se une el camino de San Fernando con el de la Frontera, forma una especie de triángulo con el antiguo camino, que alarga la distancia como en 2 a 2½ leguas más [9 km aprox.], siendo también preciso atravesar el pedregal del río mencionado, el que abraza una extensión de 24 a 30 cuerdas, como VS lo indica en su citada nota y a más las faldas de la puntilla del Barrial y la de Regüelemu; al paso que abriéndose el antiguo camino, recto casi en toda la extensión interceptada, se ahorran precisamente todas esas molestias y se consulta al mismo tiempo la rectitud prescrita por la ley de caminos.

¹⁵¹ “Solicitud de José Agustín Ramírez Cortínez al Intendente de Colchagua”, 1860, en ANH, IC, vol. 53, f. 3.

¹⁵² “Solicitud de José María Ugarte Castelblanco al Intendente de Colchagua”, 1850, en ANH, IC, vol. 54, f. 19v.

También es verdad que el camino cerrado es firme y plano, y que los malos trechos que en él se encuentran son de fácil y poco costosa compostura”¹⁵³.

El expediente pasó a las autoridades locales y José María Ugarte, dueño de El Cardonal, presentó documentación reunida durante diez años junto al interrogatorio de diferentes testigos. A ello se añadió una carta firmada por más de ciento ochenta vecinos de San Fernando, quienes dieron fe de que la calzada que se pretendía abrir no era la más óptima para el tránsito hacia el sur, puesto que se encontraba alejada de la ciudad y ofrecía poca seguridad a los viajeros. Tampoco contaba con las comodidades necesarias para el tráfico, mientras que si atravesaba los centros poblados, facilitaría a los transeúntes el acceso a aquellos recursos que les permitieran seguir con sus itinerarios:

“un lugar apartado del centro de la población era el punto por donde giraba, el cual por lo tanto no se adoptaba para otra cosa que para guarida de salteadores, a quienes ofrecía en razón de su distancia y soledad un paso libre y desembarazado para poder transitar con robos sin el temor de ser vistos, y aunque es verdad que había allí algunas habitaciones inmediatas, estas tan lejos estaban de servir de auxilio al caminante, que no eran otra cosa que arpiás funestas que mediase sus pasos y que aprovechándose de la oportunidad que aquella situación les presentaba daban aviso a los malhechores para que estos pudiesen a salvarlos impunemente en el lugar más adecuado y a ser las víctimas de sus maléficos intentos.

La vida del traficante, corría pues, estos peligros, cuya fatal reminiscencia no quisiéramos hacer. Pero no era esto solo; carecía también de todos los demás recursos que necesita proporcionarse para conseguir algún alivio en medio de las fatigas de una marcha, reparar su salud en caso necesario, su descanso a las cabalgaduras de que se hace uso y demás necesidades, cuya satisfacción solo pueda obtenerse en medio de las poblaciones”¹⁵⁴.

El meollo de este asunto radicó en el uso público de los caminos, basado en el Derecho Común. También en el origen histórico de ellos, pues esto legitimaba las demandas interpuestas ante las autoridades sobre restituir una vía a su estado inicial.

Independiente de cuál fuera el origen de los daños materiales de la red vial, la permanencia de estos en el tiempo dependió de qué tantos esfuerzos se hicieron para revertir o dar solución al problema. La falta de mantenciones regulares en las vías terrestres fue determinante para que persistieran en un estado de deterioro constante entre 1790 y 1860.

¹⁵³ “Nota de Juan José Echeñique, Intendente de Colchagua, al Ministro del Interior”, 15 de enero de 1850, en ANH, IC, vol. 54, fs. 22 y 22v.

¹⁵⁴ “Nota de José María Ugarte Castelblanco al Intendente de Colchagua”, 5 de abril de 1850, en ANH, IC, vol. 54, fs. 41v y 42.



Un paseo a la Laguna de Aculeo. La belleza del paisaje, la concurrencia de vecinos a caballo y el detalle del carretón tirado por una yunta de bueyes, destacan en esta ilustración. Ignacio Domeyko, “Estudios jeográficos sobre Chile: con ocasión de la publicación del primer tomo de la obra *The U.S. Naval Astronomical Expedition to the Southern Hemisphere during the years 1849-'50-'51-'52*”, por J. M. Gilliss”.

Una región caracterizada por su terreno accidentado hizo que los gastos de reparación fueran elevados para una Colonia cuyos recursos siempre fueron modestos, realidad que se extendió hasta la administración republicana. Es de general conocimiento la debacle económica en que quedó sumido el país después de la guerra de emancipación. El erario permaneció decaído durante décadas, por lo que la política económica de entonces optó por limitar en lo que fuese posible el gasto público, a modo de equilibrar las finanzas del Estado. El expendio de sus caudales se ciñó, entonces, a las necesidades más apremiantes del momento, las que correspondían a afianzar la independencia del país y consolidar el orden político e institucional. El financiamiento de operaciones militares como la Expedición Libertadora del Perú y las campañas contra los últimos reductos hispanos en el sur, el pago de tropas, etc., redundaron en que la mayor parte del gasto público fuera destinado a la cartera de Defensa¹⁵⁵. Ello determinó la escasa inversión fiscal en vías de comunicación hasta la década de 1840, manteniéndose los trabajos de reparación de la infraestructura vial solo de manera esporádica y restringida a algunos malos pasos.

Lo anterior quedó plasmado en los presupuestos nacionales, que demuestran que hasta 1843 los montos asignados a esta materia solo correspondieron a reparaciones parciales del camino hacia Valparaíso y a costear los sueldos de

¹⁵⁵ En la primera parte de su investigación, Elvira López estudia cómo operó el Estado chileno en materia de finanzas, a partir del análisis de la Hacienda pública. López Taverne, *op. cit.*, pp. 55-162.

algunos funcionarios, lo que comenzó a cambiar en el transcurso del decenio¹⁵⁶. Según Elvira López solo en años posteriores, ya consolidada la organización del Estado con la instauración de un nuevo orden político, este iniciará un proceso de despliegue que se verá reflejado en destinar sumas importantes a las obras públicas¹⁵⁷. En efecto, la falta de inversión fiscal en materia vial no se vio condicionada por una supuesta indolencia de parte de las autoridades o porque el tema se considerara menos importante. La explicación radica en que de acuerdo con el contexto que vivía el país en ese momento, el Estado no se encontraba con la capacidad financiera para solventar dichos gastos, ni con un aparato administrativo para gestionarlos.

En paralelo, hay que agregar la situación financiera a escala local, en la medida que las municipalidades fueron los organismos encargados de velar por el buen estado de las vías públicas a partir de 1825. Estas no disponían de recursos para costear las altas sumas que significaban la mantención y reparación de las calzadas en sus respectivas jurisdicciones, tanto en la etapa colonial como republicana. Aún escasean estudios que reflejen con precisión el capital con que disponían los municipios en los inicios del siglo XIX, pero al analizar la condición en que se encontraban a mediados de la centuria, es posible obtener un panorama general. De acuerdo con lo presentado por Ricardo Nazer, los fondos municipales fueron siempre escasos, a lo que se añade una fuerte desigualdad entre la situación financiera de las ciudades principales y las del resto del país. El escenario es nefasto cuando observamos que hacia 1854 solo seis municipios –los de Copiapó, La Serena, Santiago, Valparaíso, Constitución y Concepción– reunieron el 76,4% del presupuesto municipal nacional, distribuyéndose un 23,5% entre los treinta y siete municipios restantes: entre ellos, los de la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito¹⁵⁸.

Sin embargo, la falta de recursos no se limitó a los de tipo financiero. En la primera mitad del siglo XIX, el país también debió enfrentar la carencia de herramientas y recursos técnicos, como información geográfica, estadística, planos y mapas adecuados para realizar diagnósticos previos a la hora de realizar las obras necesarias.

Tal como señala Diego Barros Arana, pocos eran los que emprendían viajes alejados de sus lugares de origen, de manera que el conocimiento efectivo que se tenía del territorio era, más bien, escaso. No ponemos en duda que los habitantes tuvieran un amplio conocimiento de sus propias localidades; en efecto, conocían bien sus comarcas, así como dónde se emplazaban y qué características poseían ciertos hitos geográficos relevantes como ríos, esteros,

¹⁵⁶ Los presupuestos generales de sueldos y gastos del Departamento del Interior de estos años se obtuvieron de las memorias ministeriales respectivas. MMI, 1835-1842.

¹⁵⁷ López Taverne, *op. cit.*, pp. 57, 83 y 158.

¹⁵⁸ Hacia 1834, en esta región de estudio existieron solo cuatro municipios: Rancagua, San Fernando, Caupolicán (Rengo) y Curicó. Ricardo Nazer Ahumada, “Las finanzas municipales chilenas: 1833-1887”, pp. 269, 273, 282 y 283.

cerros, boquetes cordilleranos, además de las huellas por donde se transitaba. En sentido estricto, era un conocimiento que provenía de la experiencia dada por la interacción cotidiana de los habitantes con su entorno, lo que se tradujo en que no hubiese una necesidad apremiante de reunir dicha información en documentos oficiales que describieran la realidad geográfica, al igual que representar gráficamente ciertos espacios, al menos durante la administración hispano-colonial. Contar con este tipo de información para el desarrollo de obras públicas es fundamental, pues cualquier infraestructura debe emplazarse en el terreno.

Después de alcanzada la independencia e iniciada la organización de la nueva república, quedó de manifiesto la desinformación que se tenía sobre el país tanto en materia geográfica como estadística de todo tipo¹⁵⁹. Si dejamos aparte la evidente implicancia que esto tuvo en la administración interior, la integración social y el desarrollo económico, veremos, más adelante, que fue determinante a la hora de proyectar cualquier política o plan de obras públicas que facilitara las comunicaciones, independiente del fin que persiguieran (sobre todo considerando que estas eran proyectadas por las autoridades centrales que debían resolver problemas de parajes lejanos). Además, repercutió en la construcción o reparación misma de la infraestructura vial, ya que las noticias geográficas, topográficas e hidrográficas son algunos de los recursos técnicos básicos con que debieron disponer agrimensores e ingenieros al momento de ejecutar los trabajos.

La falta de personal especializado en la construcción y reparación de caminos y puentes también incidió en que perdurara un sistema caminero deficiente. En los inicios del siglo XIX el país contaba con un reducido número de profesionales capacitados para realizar diferentes obras de ingeniería mayor. Junto a los ingenieros militares que arribaron a estas latitudes en el siglo XVIII, se sumaron algunos agrimensores criollos formados para desempeñarse principalmente en mediciones de propiedades. Pero los primeros fueron destinados, en su gran mayoría, a reforzar el sistema defensivo del sur de la gobernación, ya fuera en la Araucanía, como en las fortificaciones de Valdivia y Chiloé¹⁶⁰, mientras que los segundos no poseían conocimientos suficientes en el ámbito de las construcciones civiles¹⁶¹.

Ante este escenario de desconocimiento de la realidad nacional y carencia de personas competentes en materia ingenieril, sucesivos gobiernos a partir de

¹⁵⁹ Para una aproximación a estos temas, véase Rosenblitt y Sanhueza, *op. cit.* y Andrés Estefane, “Enumerar lo que se gobierna. La producción del *Anuario Estadístico de la República de Chile*”.

¹⁶⁰ Los ingenieros militares españoles, formados en el Real Cuerpo de Ingenieros Militares, también desempeñaron labores en obras de carácter civil. La construcción de los caminos de Santiago a Valparaíso y de Osorno a Chiloé, la refacción del paso de Uspallata, los tajamares del río Mapocho en Santiago o el canal del Maipo, fueron algunas de ellas. Jaime Rosenblitt B., “La ingeniería militar en el Chile hispano”, pp. 221-228.

¹⁶¹ Parada, *op. cit.*, p. xvii.

la década de 1830 se enfocaron en la contratación de profesionales extranjeros para suplir estas deficiencias. Connotados naturalistas y científicos que se encargaron de recopilar información histórica, geográfica, estadística y cartográfica, como Claudio Gay, Ignacio Domeyko o Amado Pissis, se añadieron a un grupo de agrimensores e ingenieros foráneos que fueron partícipes del desarrollo de las obras públicas y que colaboraron en la enseñanza y formación de un cuerpo profesional en Chile. Como expondremos más adelante, la creación del Cuerpo de Ingenieros Civiles, en 1842, fue un paso importante en el impulso que tomaron las obras de vialidad durante el siglo XIX, si bien su funcionamiento no estuvo exento de complicaciones.

Las dificultades que enfrentó el naciente país a la hora de solucionar el problema vial fueron numerosas y de carácter integral. Cuando estas se sitúan en el contexto político del momento, el proceso de organización estatal, con su inherente desarrollo institucional y burocrático, se agrega como otro factor gravitante en la dinámica con que se fue desarrollando el sistema caminero durante la primera mitad de la centuria. Entre las continuidades y rupturas presentadas después del cambio del régimen político, se mantuvieron por un tiempo ciertos aspectos del organigrama del Estado, mientras se analizaban sus nuevas necesidades y la mejor forma de adaptarse a ellas. Elvira López, al respecto, señala que el proceso de construcción estatal fue desarrollándose, más que mediante una política concebida bajo los preceptos teóricos de la época, a través de un sentido pragmático que buscaba solucionar, paso a paso, problemáticas circunstanciales¹⁶². La cuestión es relevante en materia de obras públicas, porque la institucionalidad y normativa que las envolvía se mantuvo vigente durante los tres primeros decenios de la República. El legado colonial en esta materia se manifestó, entonces, en la continuidad de la legislación hispana, de las instituciones del Estado y de las tareas asignadas a sus funcionarios. Más adelante veremos con mayor detalle cómo ello influyó en el desarrollo del sistema caminero. En tanto, queremos adelantar que en los inicios de la era republicana no existió un organismo que centralizara las obras públicas para la totalidad del territorio, ni tampoco un cuerpo legal o una institución asociada al fomento y ejecución de las obras públicas o que normara y estableciera las pautas para la construcción, reparación y mantenimiento de la infraestructura vial. El factor normativo e institucional, por lo tanto, también incidió en que perdurara una condición de precariedad en la infraestructura caminera.

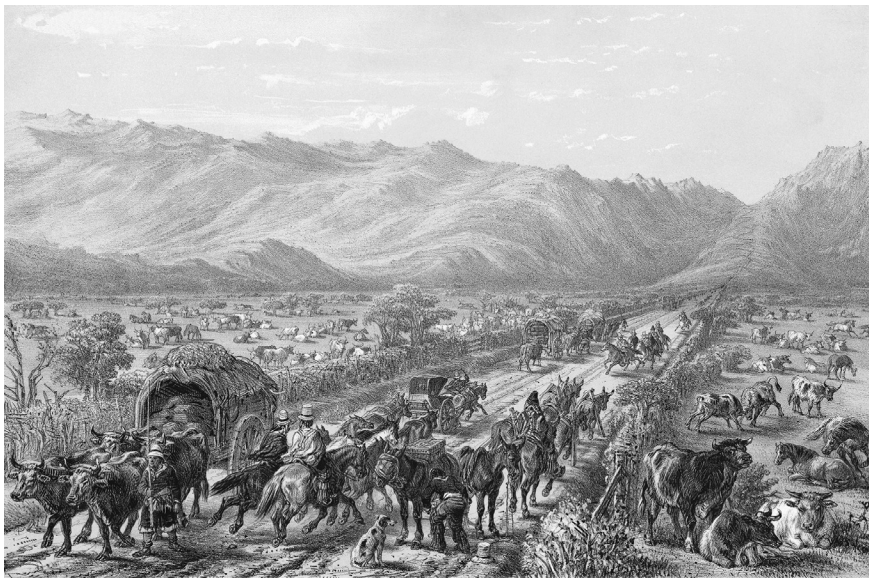
El factor climático y sus efectos en el elemento natural, la particularidad geográfica del territorio, las prácticas socioculturales, la carencia de recursos económicos, técnicos y humanos, más el componente institucional referidos

¹⁶² La autora se refiere en particular a la política fiscal y a la organización de la Hacienda Pública, aunque este sentido pragmático también orientó el desarrollo de otras áreas del Estado. López Taverne, *op. cit.*, pp. 55, 195 y 318.

en este apartado, fueron las partes de un engranaje que rodó sin parar durante el siglo XIX. Todos ellos fueron puntos a considerar a la hora de legislar y establecer nuevas políticas sobre las que se proyectaron las obras de infraestructura caminera.

CONSECUENCIAS REGIONALES:
EL AISLAMIENTO Y LAS DIFICULTADES DEL COMERCIO LOCAL

La precariedad caminera del país produjo una serie de problemas de índole económica y social. Todos los factores mencionados con anterioridad contribuyeron a mantener un cierto grado de aislamiento entre los valles, generando problemas de comunicación entre la población. Los historiadores decimonónicos concuerdan en la escasa movilidad de los habitantes frente a la incomodidad y lentitud del tránsito, lo que provocó, por ejemplo, que pocas personas de Santiago hubiesen visitado alguna vez Concepción, La Serena o viceversa¹⁶³. La mala calidad de las vías y el arduo tránsito por los ríos afectaron, sobre todo, el desempeño del comercio en el ámbito nacional. Por una parte,



Camino de Valparaíso a Santiago. Tres aspectos resaltan en esta ilustración de Claudio Gay. La imagen de amplitud y buena calidad que proyectaba la ruta de Santiago a Valparaíso, diferente de la percepción del resto de los senderos del país, la intensidad de su tráfico y la variedad de medios de transporte que transitaban por allí.

Gay, *Atlas...*, *op. cit.*, tomo I.

¹⁶³ Barros Arana, *Historia...*, *op. cit.*, tomo 7, p. 406.

influyó de manera directa en el modo que se hizo el tráfico de mercaderías: la irregularidad de la superficie del terreno –fuera por la presencia de zanjas, barriales o pedregales–, dificultaba el tránsito de vehículos, por lo que la mayor parte del tráfico se hizo a lomo de mulas y, salvo en escasas ocasiones, como en las rutas de Santiago a Valparaíso y parte del paso de Uspallata, se utilizaban carretas. Por otra, el incremento en el tiempo de viaje empleado hacia los centros de intercambio, la menor capacidad de carga de las mulas en relación con las carretas u otro transporte similar, más la necesidad de invertir en una mayor cantidad de fuerza animal, con los gastos asociados a su cuidado y alimentación, fueron determinantes en el alto costo del transporte terrestre durante gran parte del siglo XIX. Así lo planteó el ministro del Interior, Manuel Camilo Vial, hacia 1847:

“sabido es que cada año se corta enteramente la comunicación por muchos meses para el transporte carril de los frutos del país y las mercaderías extranjeras, y que aun en las épocas en que la baja de los ríos proporciona vados para las carretas, la aspereza de los pedregales por que tienen que atravesar para buscarlos, obliga a los conductores a poner en ellas una carga ligera; lo que no puede menos de agravar considerablemente las carestía de los fletes”¹⁶⁴.

Manuel de Salas señalaba que el flete de una mula desde Santiago a Valparaíso hacia fines del siglo XVIII era de \$1,20 y \$0,80, cuando la carga era de trigo; a Mendoza eran \$5; a Coquimbo, \$4,5; a Copiapó, \$8 y a Concepción \$4,5¹⁶⁵. El valor variaba según el lugar de destino de las mercancías, ya fuera por su lejanía como por la dificultad del trayecto. Claudio Gay indicó que hacia la década de 1830, el alquiler de una mula para un viaje de veinte leguas (90 km) costaba once reales (\$1,25) en verano y \$2 en invierno¹⁶⁶. Además, estipulaba el precio que se pagaba en 1840 por cada carga de mula llevada hasta los puertos vecinos, pero no especificó los nombres de los puntos de embarque a los que accedía cada localidad (véase cuadro N° 1). Sin embargo, de acuerdo con los precios y las distancias, lo más probable es que se refiere a Valparaíso, para los casos de Rancagua, Rengo y San Fernando, y a Constitución, para Curicó.

¹⁶⁴ MMI, 1847, p. 10.

¹⁶⁵ Manuel de Salas, “Representación hecha al Ministro de Hacienda don Diego de Gardoqui por el síndico del Real Consulado de Santiago, sobre el estado de la Agricultura, Industria y Comercio del Reino de Chile”, p. 167. La estandarización a pesos fue realizada por Méndez, *op. cit.*, pp. 100 y 101. Véase también Barros Arana, *Historia...*, *op. cit.*, tomo 7, p. 407.

¹⁶⁶ Méndez, *op. cit.*, p. 102.

Cuadro N° 1
 PRECIO POR MULA CARGADA HASTA LOS PUERTOS VECINOS
 (1840)

Localidad	Leguas al puerto	Kilómetros al puerto	Precio en reales
Rancagua	50	225,70	14
Rengo	57	257,29	18
San Fernando	50	225,70	24
Curicó	28	126,39	16

FUENTE: Gay, *Historia...., op. cit.*, “Agricultura”, tomo primero, p. 404.

De acuerdo con los cálculos realizados por Marcello Carmagnani, el precio del transporte hacia 1840 tuvo una incidencia sobre el precio de venta del 40,5% para el trigo trasladado desde San Fernando al puerto de Valparaíso, demostrando la enorme relevancia de los costos de flete sobre el precio final de un producto como este en la región central¹⁶⁷. Teniendo en cuenta dichos antecedentes, la Sociedad Nacional de Agricultura otorgó un papel preponderante en el atraso de la agricultura y el alto costo del transporte, a la falta de comunicaciones y el estado de abandono en que se encontraban los caminos:

“Las cosechas de granos han sido en el presente año tan abundantes, que quitado todo aquello que el país puede consumir, queda todavía un rezago muy considerable, que debía exportarse para que utilicen los cosecheros, o no pierdan en su venta. ¿Pero cómo verificar esta exportación, cuando vemos que el flete a Valparaíso o al puerto más inmediato, vale un cincuenta por ciento con respecto al valor de la especie? El trigo, por ejemplo, que aquí vale 14 reales, tiene de costo puesto en Valparaíso 21 o 20 por lo menos; a cuyo precio no habrá quizá quien lo pague, puesto que de las intermediaciones lo llevan con mucho menos costo, y por consiguiente se vende más barato.

¹⁶⁷ Para realizar esta estimación, Marcello Carmagnani se basa en los datos proporcionados por Claudio Gay que se presentan en el cuadro N° 1. Con ellos, calculó el valor del transporte de cuatro quintales por legua a partir de Los Andes (0,40 reales), de Santiago (0,36 reales), de Melipilla (0,33 reales) y de San Fernando (0,48 reales). Al considerar que el valor de cada fanega de trigo en el puerto de exportación era de veinticuatro reales en 1840, constató que el precio del transporte tuvo una incidencia sobre el precio de venta del 23,6% para el trigo proveniente de Los Andes, así como del 18,5% para el de Santiago, del 6,7% para el de Melipilla y del 40,5% para el trigo proveniente de San Fernando. Frente a este escenario, el autor concluye: “es, por lo tanto, el costo del transporte lo que determina la estructura de la producción agrícola y ganadera de los diferentes distritos regionales”. Marcello Carmagnani, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1680-1830*, pp. 265 y 266.

La carestía de los fletes proviene de los malos caminos por las dificultades que las cuestas y malos pasos presentan al tránsito de los animales de carga: de aquí es que se maltraten tanto y mueran muchos en los mismos caminos consumidos de la fatiga, refluendo todo esto en perjuicio de la Agricultura”¹⁶⁸.

En los campos de las zonas interiores primaba una economía de subsistencia, por lo que cualquier excedente agrícola no tenía cabida en la comercialización por la falta de mercados locales y medios baratos de circulación¹⁶⁹. Los contemporáneos hicieron hincapié en la influencia que ejercía la infraestructura caminera en el aislamiento en que permanecieron los diferentes valles del área comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito. Al respecto, Diego Barros Arana señalaba que los productos agrícolas solo se consumían en el mismo sitio donde se cultivaban, porque en ocasiones no podía asumirse el alto costo de llevar las mercaderías hacia los puertos¹⁷⁰. Del mismo modo, el gremio de agricultores manifestaba que la agricultura solo se destinaba al consumo de las poblaciones y su excedente se podría en el mismo lugar de su nacimiento¹⁷¹, pese a la fertilidad de los terrenos del Valle Central. La situación era contradictoria. Las condiciones geográficas del país favorecían el desarrollo de la industria agrícola y su comercio, pero la falta de vías adecuadas hacía todo por entorpecerla.

La necesidad de mejorar las comunicaciones para superar los problemas derivados del aislamiento comienza a ser notoria desde los primeros años de gobierno independiente. Es un hecho que el objetivo fundamental que persiguieron las autoridades republicanas cuando se asentó la emancipación fue lograr el equilibrio de las finanzas fiscales, tan decaídas producto de la guerra, para consolidar el nuevo orden político-institucional del país. Para revertir el déficit de la economía se restringió al máximo el gasto público bajo la consigna de austeridad, a la vez que se buscó incrementar sus ingresos mediante un régimen de apertura comercial. En efecto, los derechos de aduana fueron el principal ramo de entradas para el fisco, por lo que los diferentes gobiernos de la primera mitad del siglo buscaron sucesivamente una mayor integración en el mercado mundial¹⁷².

¹⁶⁸ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, pp. 17-18.

¹⁶⁹ Ortega, *op. cit.*, p. 39.

¹⁷⁰ Barros Arana, *Historia...*, *op. cit.*, tomo 7, p. 407; Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo p. 222.

¹⁷¹ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 3.

¹⁷² López Taverne, *op. cit.*, pp. 81 y 82. Sobre la evolución de la economía nacional a la luz de su inserción en los mercados internacionales en la primera mitad del siglo XIX, véase Ortega, *op. cit.*; Sunkel y Cariola, *op. cit.*, pp. 24-27 y Jacqueline Garreaud, “La formación de un mercado de tránsito, Valparaíso: 1817-1848”, pp. 157-194, cuyo trabajo revela la función del puerto de Valparaíso como *entrepôt* comercial y su vulnerabilidad ante los acontecimientos mundiales.

La posición de Chile en el Pacífico sur favorecía el acceso a los mercados internacionales en expansión y la actividad económica del Valle Central podía satisfacer una demanda generalizada de bienes agropecuarios. No obstante, el precario estado de las comunicaciones con las zonas productoras de cereales obstaculizó la salida de las mercaderías de la región de estudio, viéndose beneficiadas, en cambio, las zonas circundantes a los puertos de exportación como Valparaíso o Talcahuano¹⁷³. Por eso resultaba incomprensible para los contemporáneos que:

“lindando todas nuestras provincias con el océano no se haya podido sacar de ellas los frutos que apetece el extranjero, y que hayan tenido que volverse en vacío los buques que venían en su demanda”¹⁷⁴.

La Sociedad Nacional de Agricultura se percató de que los antiguos senderos formados durante la época hispana ya no eran suficientes para la nueva situación del país que, habiendo entablado relaciones con otros pueblos, les abrió sus puertos convidándolos a un cambio general de sus productos¹⁷⁵. Aunque durante la administración colonial la red caminera era precaria en todo orden de cosas, bastaba para una economía circunscrita a las necesidades imperiales, que restringían su acceso al mercado externo y solo permitía la salida de una limitada cantidad de su producción agropecuaria¹⁷⁶. Con la Independencia y la consecuente apertura de los puertos al comercio internacional, esta realidad cambió para responder a las necesidades económicas del nuevo país, en la medida que se requerían mayores ingresos para equilibrar las finanzas públicas, acabar con el déficit fiscal y, con ello, generar recursos suficientes para financiar los costos que demandaba organizar la administración pública y el desarrollo material de la república.

Para aumentar las exportaciones fue indispensable que se formaran mejores vías de comunicación hacia los puertos, para que las fértiles tierras de Rancagua y Colchagua dejaran de mantenerse en el atraso en que se encontraban, “privadas de la civilización y de la riqueza que hacen florecer las otras

¹⁷³ Sunkel y Cariola, *op. cit.*, p. 76; Ortega, *op. cit.*, p. 93.

¹⁷⁴ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 3.

¹⁷⁵ *Op. cit.*, pp. 9-10.

¹⁷⁶ Ruggiero Romano aporta una reflexión interesante al respecto, al señalar que no hay que caer en una simplificación del fenómeno. No basta con señalar que la infraestructura vial era mala, sino saber si era capaz de responder a los requerimientos del tráfico que se hacía sobre ella. Si bien el tema del transporte terrestre no tiene un papel protagónico en este trabajo, consideramos de suma importancia que futuras investigaciones respondan a este tipo de preguntas que podrían poner en perspectiva tanto estos, como otros postulados. Con ello pretendemos poner en la palestra, una vez más, el estado incipiente en que aún se encuentra nuestra historiografía en estas materias. Ruggiero Romano, *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano: siglos XVI-XVIII*, p. 340.

inmediatas a las grandes carreteras”¹⁷⁷. Las restricciones que sufrió la actividad económica, debido a la precariedad caminera, fueron señaladas con frecuencia por la Sociedad Nacional de Agricultura:

“Por todas partes vemos a nuestras pesadas carretas arrastrarse lentamente haciendo grandes rodeos o sumergiéndose en atolladeros de que parece no pudieran salir, para llegar a fuerza de tiempo y de paciencia al punto en que deben deponer la carga; ¡cuántas demoras, cuántos contratiempos tienen que sufrir en estos viajes! En otras partes los frutos abultados de la agricultura marchan a lomo por sendas en que no pueden penetrar las carretas. Los gastos de transporte suben en todo caso a una cantidad exorbitante en relación al valor de la especie, y apenas dejan percibir al propietario una mezquina ganancia si es que no la absorben toda entera”¹⁷⁸.

También, en otra de sus sesiones, manifestó:

“¿Quién puede trasladar los frutos de sus tierras, sin que tenga que desparramar en una penosa travesía las utilidades que esperaba obtener del cambio? Encerrados así hombres y productos en el lugar en que les coge el invierno, se difunde por toda la república un entorpecimiento general”¹⁷⁹.

Por su parte, hacia 1842, el ministro del Interior Ramón Rengifo declaró que el problema caminero persistía, señalando:

“en gran parte de nuestras provincias permanecen anulados los productos de la industria agrícola, porque hallándose distante de los mercados los lugares de la producción, y careciéndose de buenos caminos, es tan costoso el transporte de los frutos, que en muchos casos no basta para satisfacerlo el producido total de los frutos mismos”¹⁸⁰.

Años más tarde afirmó que faltaba mucho por hacer, si se consideraba que, salvo Santiago, “las demás provincias están, se puede decir, aisladas entre sí, y reducidas, por falta de comunicación con los puertos, casi a su consumo interno”¹⁸¹. Las consecuencias derivadas del mal estado de las arterias para el comercio y la economía también fueron tratadas en extenso por el intendente de Colchagua Domingo Santa María en su *Memoria* de 1848, al referirse a los senderos de su provincia:

¹⁷⁷ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 10.

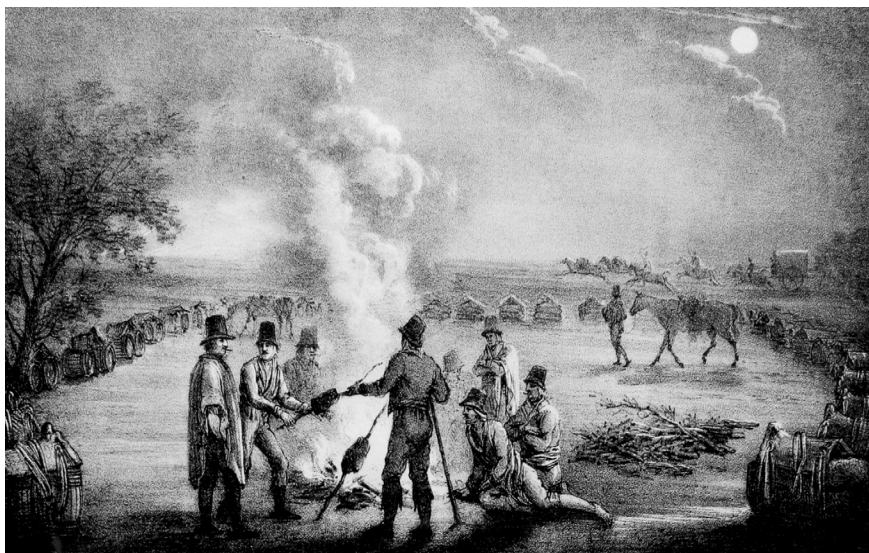
¹⁷⁸ *Op. cit.*, pp. 2-3.

¹⁷⁹ *Op. cit.*, tomo II, N° 18, agosto 1841, p. 91.

¹⁸⁰ MMI, 1842, p. 13.

¹⁸¹ *El Agricultor*, N° 63, Santiago, noviembre 1846, p. 27.

“Desde un principio llamó la atención de la Intendencia el estado deplorable en que se encontraban los caminos que cruzan la provincia en todas direcciones: y los tropiezos con que tenían que luchar los propietarios, por esta causa, para la conducción de sus productos, era una verdadera calamidad que afligía a la industria que se veía maniatada por la falta de vías fáciles y cómodas. La provincia por la feracidad de su terreno y por la dedicación de sus habitantes a la agricultura, no puede consumir en su seno la totalidad de cuanto ella produce; y para buscar las negociaciones y el lucro le es forzoso dar extracción a sus producciones hasta poder llegar a aquellos mercados en que se ofrece el aliciente de la ganancia. Para alcanzar este objeto demandaba con justicia caminos expeditos que, al paso que alejasen la demora y el consiguiente recargo de fletes, ahuyentasen los peligros que presentaban los pantanos y barriales”¹⁸².



Muleteers (1824). La imagen nos muestra una de las escenas de la vida cotidiana de los arrieros, descansando bajo la luz de la luna en una de sus travesías. Peter Schmidtmeier, *Travels into Chile over the Andes in the years 1820 and 1821*.

No bastaba la existencia de rutas que conectaran distintas regiones productivas sino que, además, fueran aptas para el tráfico masivo de bienes, considerando que una queja recurrente entre los productores del Valle Central fue la pérdida de parte de la carga transportada, debido al mal estado de las vías o a la falta de puentes que permitieran un paso estable y firme por los ríos. En 1823, ni siquiera el trayecto de Santiago a Valparaíso reunía las condiciones

¹⁸² Intendencia de la provincia de Colchagua, *op. cit.*, pp. 25-27.

para el traslado seguro de productos. Comerciantes extranjeros y nacionales mostraban su descontento al recibir en la aduana sus cargamentos averiados por los frecuentes socavones de la calzada. Si este era el escenario para el principal eje del país, no podían esperarse mejores condiciones para aquellas rutas menos favorecidas por el comercio, como las del sur de la capital¹⁸³.

Con los años, fue cada vez más importante conectar las zonas del interior con puertos cercanos. En la década de 1850 las exportaciones agrícolas chilenas experimentaron una fuerte expansión gracias al estímulo de la demanda externa, generada por la apertura de nuevos mercados en California y Australia, así como por la eliminación de ciertas restricciones arancelarias¹⁸⁴. El transporte marítimo era esencial para lograr una mayor integración a los circuitos del comercio internacional, pero, ¿cómo trasladar las mercaderías hacia los puertos respectivos en primer lugar? El área comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito no contó con un puerto propio para extraer los frutos de la zona por vía marítima. La topografía costera se caracteriza por carecer de protecciones naturales para los puntos de embarque, de modo que tanto la falta de ensenadas como la presencia de rías poco profundas ofrecen condiciones muy desfavorables para la navegación¹⁸⁵. En su defecto, Valparaíso fue el principal centro de exportación e importación, al que se sumaron los de Coquimbo, Talcahuano y Constitución para el cabotaje. Los valles del Cachapoal, Tinguiririca, Teno y Mataquito, por lo tanto, tuvieron solo dos alternativas para comercializar sus productos: Valparaíso o Constitución. Ambos embarcaderos se encontraban a varios kilómetros de distancia y la falta de caminos adecuados encarecía de forma excesiva el precio del transporte.

Con el tiempo, y ante un modelo de desarrollo abocado hacia la apertura comercial como única alternativa viable para incrementar las arcas fiscales en un horizonte mediano, algunos de estos senderos se mejoraron para comunicar los terrenos del interior con la costa y así dar salida a los productos agropecuarios y sus derivados. Esta idea se fortaleció a mediados del siglo, considerando la situación de los mercados internacionales, llegando a ser un proyecto económico primordial para las administraciones de Manuel Bulnes y Manuel Montt, por lo que sus políticas gubernamentales en obras públicas apuntaron en lo posible al desarrollo del comercio exterior¹⁸⁶. Así, se realizaron diversos estudios de factibilidad a lo largo del siglo para evaluar la construcción

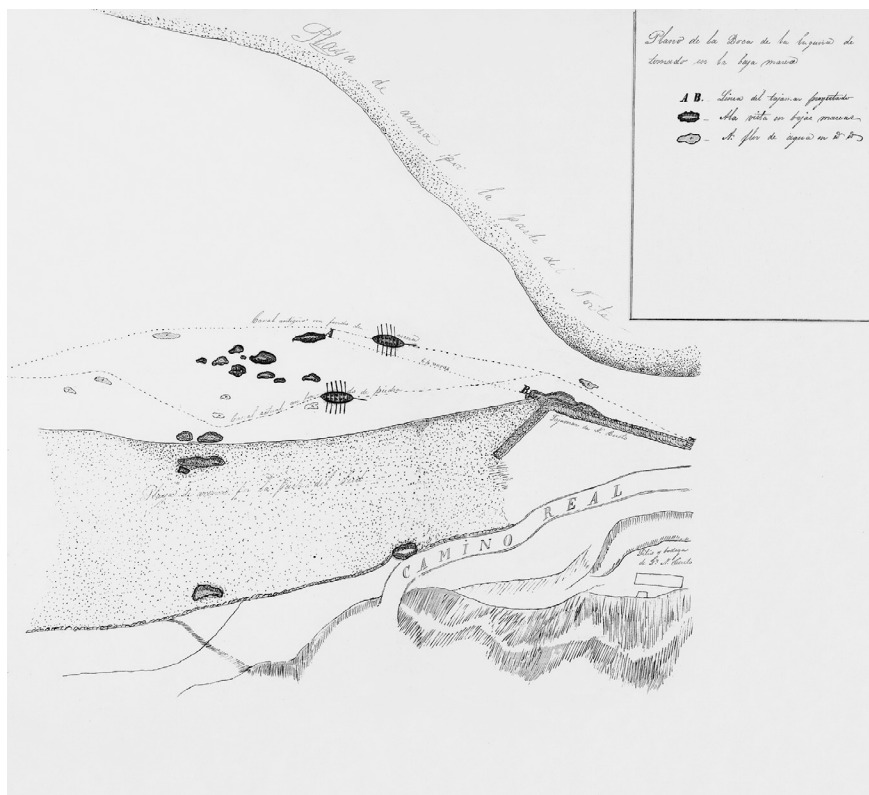
¹⁸³ Congreso Constituyente, "Sesión 25 del 19 de septiembre de 1823", pp. 208 y 213.

¹⁸⁴ En 1840 se liberaron los impuestos de exportación del trigo y la harina para incentivar la producción agrícola nacional. Si bien el auge de las exportaciones hacia la costa oeste estadounidense y Oceanía fue de corta duración, las expectativas que generó el fenómeno afectaron de forma directa en la apreciación que se tenía del sistema caminero, condicionando la necesidad por mejorar las vías de comunicación y el sistema de transporte hacia los puertos. Ortega, *op. cit.*, pp. 63, 68, 93, 173.

¹⁸⁵ Daniel Martner, "Nuestros problemas económicos", p. 72.

¹⁸⁶ López Taverne, *op. cit.*, p. 91.

de una variedad de puertos a lo largo del territorio. En la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito, se presentó un proyecto para habilitar uno en Llico, en la costa de Vichuquén, debido a que a mediados del siglo XIX algunas embarcaciones comenzaron a detenerse allí de forma espontánea para extraer las mercancías de la zona¹⁸⁷. Si bien el proyecto de establecer un puerto formal para el comercio de cabotaje en esa localidad fue presentado en 1849, este solo se concretó de forma parcial en 1893 con la construcción de un muelle, cuyos vestigios aún pueden apreciarse. Sobre esta problemática se refirió el ingeniero Horacio Bliss en 1856:



Plano de la costa de Llico (1854). Puede apreciarse la vía que llegaba a la costa, aún consignada como “Camino Real”, y algunas embarcaciones que representan el interés latente de la época por establecer allí un puerto formal.

Ramón Fernández, “Plano de la Boca de la Laguna de Llico”.

¹⁸⁷ El proyecto contemplaba la habilitación de un puerto en el lago Vichuquén, el cual se conectaría con el mar a través de la construcción de un canal. Horacio Bliss, “Lago de Vichuquén o de Llico”, pp. 42-50; León Echaiz, *op. cit.*, tomo 2, pp. 224-228.

“Las producciones de Colchagua se llevan por la vía de Talca, el río Maule y el puerto de Constitución; o se dirigen al mercado de Valparaíso por un camino muy largo y costoso, a lomo de mula o en carretas. Es imposible poder expresar aquí el aumento de gastos que sufren los propietarios de haciendas en Colchagua, por consecuencia de estas largas líneas de transporte, porque no existen tablas estadísticas a que poder referirse. Pero cualquiera que sea el aumento de gasto, ya en el trasporte de efectos extranjeros que se consumen en el interior, ya en los productos naturales que buscan un mercado extranjero, no se necesita demostración para probar que este exceso de gasto lo soporta únicamente el productor o consumidor doméstico”¹⁸⁸.

El interés en el problema caminero aumentó en la medida que el país se vinculaba con mayor fuerza en los mercados internacionales, por lo que la construcción de puentes adecuados y la compostura de las vías pasaron a ser parte trascendental en la discusión pública hacia la década de 1840, cuando se asomaba una nueva legislación vial. Municipios como los de Rancagua, Rengo, San Fernando y Curicó hicieron reconocimientos sobre aquellas que tenían jurisdicción, elevando solicitudes al gobierno para repararlas. Aunque la situación generalizada de las arterias del país continuó en estado de precariedad, las décadas de 1840 y 1850 fueron testigos de una serie de diagnósticos y obras de construcción, arreglo y mantención de la infraestructura vial en la región que nos compete, gracias a la mayor estabilidad de las finanzas públicas.

¹⁸⁸ MMI, 1856, núm. 3.

PRIMERAS OBRAS Y ANTECEDENTES NORMATIVOS (1790-1841)

Frente a la mala calidad de los caminos, se emprendieron diversas obras entre 1790 y 1860, pero no fueron suficientes para solucionar un problema integral, cuyas causas eran geográficas, sociales y económicas. Durante la Colonia, se construyeron y repararon vías que tuvieron una importancia estratégica para la capitanía general de Chile, como las de Santiago a Valparaíso, de Valdivia a Chiloé y el paso de Uspallata. Entre los ríos Maipo y Mataquito, en cambio, los trabajos se limitaron a obras de compostura, en un intento por refaccionar algunas zonas que presentaban extrema dificultad al tránsito y variar aquellos tramos que daban rodeos importantes producto de la geografía. De esta manera, más que hacer arreglos completos a lo largo de toda la extensión de una vía, estos fueron limitados y esporádicos.

Hasta los primeros decenios de la República, el procedimiento seguido para la ejecución de obras viales, siempre se inició con un reconocimiento presencial del estado de un camino por parte de las autoridades locales. En el siglo XVIII, a esto se le llamó “vista de ojos”, puesto que, a partir de una denuncia, el subdelegado respectivo se dirigía al tramo indicado para constatar su estado. Luego de verificar su mala calidad, se ordenaba su reparación a los vecinos, a algún particular (si existía un responsable directo) o al cabildo respectivo, en caso de tratarse de una vía pública y cuya condición hubiese sido generada por los efectos del clima o del terreno. Según lo que consta en los documentos, el procedimiento era simple, práctico y diligente. La costumbre primó en este tipo de trabajos que, por lo general, se limitaban a componer malos pasos y no a realizar complejas obras de ingeniería, como ocurrió con las rutas de Valparaíso o de Uspallata, para las que se introdujeron impuestos específicos y movilizó un gran contingente de trabajadores, con toda la organización logística que ello demandaba. Por el contrario, las refacciones generalmente se delegaban de manera directa a un responsable, quien proveía de la mano de obra a su disposición y que, para los hacendados, solía corresponder a los peones bajo su cargo. Un ejemplo de esto ocurrió en 1795, cuando José Ignacio Zambrano, vicario de Pichidegua, llamó la atención de las autoridades al denunciar que un retazo, al que llamaban “el mal paso”, requería algunas reparaciones, para lo cual solicitó la concurrencia de los vecinos del lugar para su compostura. A su vez, él se comprometía a contribuir con cuatro peones asalariados y mantenidos por todo el tiempo que durasen los arreglos, por ser aquella una tarea “muy útil para todos”, porque terminaría con los riesgos

que ocasionaba mantener el tramo tal como estaba¹⁸⁹. El subdelegado de Colchagua se dirigió al lugar mencionado y, luego de examinar la situación mediante vista de ojos e informarse con algunos vecinos, concluyó que el llamado “mal paso” era “transitable” y “sin riesgo”. A pesar de ello, dispuso que el segmento fuera reparado por los mismos pobladores, contribuyendo cada uno con un peón, lo que no debía demorar más de un día de trabajo¹⁹⁰.

Si bien este procedimiento era espontáneo, hubo quienes plantearon la necesidad de contar con un sistema de reparaciones permanente. En 1805, un residente de Santiago propuso implantar la sextafería, antigua costumbre peninsular que consistía en que los vecinos se congregaran un día a la semana para reparar sus caminos vecinales, señalando:

“no dudo que los hacendados, dueños y poseedores de casi todo el reino le adoptarían, franqueando sus dependientes esclavos y peonados con tan saludable objeto”¹⁹¹.

Del mismo modo, durante algunos años entre las décadas de 1830 y 1840 se utilizó el presidio ambulante como una forma de contar con mano de obra para los trabajos¹⁹². También hubo ocasiones en que se realizaron trabajos voluntarios de parte de algunos terratenientes y feligreses de parroquias, quienes costeaban con mano de obra la reparación de ciertos tramos. Sin embargo, no debe olvidarse que estas medidas se tomaron solo para la ejecución de arreglos provisorios y no para composturas de mayor alcance. De ahí que existiera

¹⁸⁹ “José Ignacio Zambrano...”, *op. cit.*, f. 345.

¹⁹⁰ “Gregorio Dimas de Echaurren...”, *op. cit.*, f. 347v.

¹⁹¹ “Nota de Pedro Díaz de Valdés...”, *op. cit.*, fs. 174v-175. El *Diccionario de la lengua española*, describe la sextafería como: “Prestación vecinal para la reparación de caminos u otras obras de utilidad pública, a que los vecinos tenían obligación de concurrir los viernes en ciertas épocas del año”. Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española (DRAE)*.

¹⁹² Diego Barros Arana data la existencia de este sistema hacia 1836. Llamados de forma vulgar “los carros”, fueron destinados para los criminales comunes y subsistieron hasta la creación de la cárcel penitenciaria de Santiago. Consistían en jaulas de fierro colocadas sobre carretas de construcción firme y segura. “Cada jaula estaba dividida en tres departamentos horizontales, y en cada uno de ellos había capacidad para seis hombres, que debían permanecer acostados, porque no había espacio para enderezarse. Los criminales estaban ligados unos a otros de dos en dos por fuertes cadenas sujetas a un sólido anillo de fierro remachado en una pierna, a la altura del tobillo. Los carros tirados por bueyes, se trasladaban de un punto a otro a distancias considerables para ser ocupados los presidiarios en la compostura de los caminos públicos”. El presidio ambulante instaurado por Diego Portales en 1836, permaneció vigente hasta 1847. Marco Antonio León da cuenta de la existencia de estos carros en Coquimbo, Aconcagua, Santiago, Colchagua, Valparaíso, Talca, Maule y Concepción, aunque no proporciona más antecedentes al respecto. Sobre el tema que concierne a este libro, aún faltan investigaciones que ahonden en los efectos que tuvo este sistema como proveedor efectivo de mano de obra para la ejecución de obras públicas y camineras. Barros Arana, *Historia...*, *op. cit.*, tomo 16, p. 246; Marco Antonio León León, “Entre el espectáculo y el escarmiento: el Presidio Ambulante en Chile (1836-1847)”, p. 154.

un constante sentimiento de abandono y que en todo momento hubiesen reparaciones pendientes para mantener una ruta transitable durante todo el año. Prueba de ello fue el tramo correspondiente desde la Angostura de Paine a Rancagua, que siempre presentó serias dificultades para la circulación. En 1787 el inspector de obras públicas de Santa Cruz de Triana (Rancagua) dirigió los trabajos de compostura en este trayecto con la ayuda del subdelegado del partido, quien le suministró víveres y cerca de cuatrocientos trabajadores. En dicha ocasión, el mencionado inspector aseguró haber

“compuesto perfectamente quitando los pantanos y haciendo construir puentes, todo se haya concluido sin gravamen el menor faltando solo un corto retaso como de una legua [4,5 km] el cual se finalizará antes de veinte días y evacuado que sea con arreglo las instrucciones de dicho señor subdelegado partirá a ver y reconocer el estado de los demás caminos interiores de esta jurisdicción que actual se están componiendo”¹⁹³.

En otra oportunidad, el subdelegado de Rancagua dio cuenta de las labores realizadas en la misma vía el año 1792, cuando ordenó a los vecinos “comarcanos y chacareros” que facilitaran el tránsito utilizando sus propias herramientas¹⁹⁴. En 1800, de nuevo se atendió a la reparación del camino de Santiago a Rancagua, luego de haberse realizado la inspección respectiva, constatándose los inconvenientes que ofrecía para su tránsito¹⁹⁵ y, seis años después, el subdelegado de Rancagua se dirigió al Capitán General para comunicarle los arreglos que había realizado en las vías de su jurisdicción:

“Desde mi ingreso a este destino, me propuse como principal objeto de mi obligación atender vigilante a la compostura de ellos, a efecto a que estos se conservasen en algún modo transitables, y sin los peligros que yo mismo había notado: con este designio luego que inspeccioné del empleo, hice publicar bando así en esta villa, como en las demás diputaciones foráneas, dando orden a sus respectivos jueces, para que estuviesen a la mira de hacer componer los malos pasos, pantanos, atolladeros peligrosos que impedían su tránsito, y por consiguiente que se constituyeran puentes donde se necesitasen, para la mejor comodidad de los pasajeros, y evitar cualquiera peligros [...].

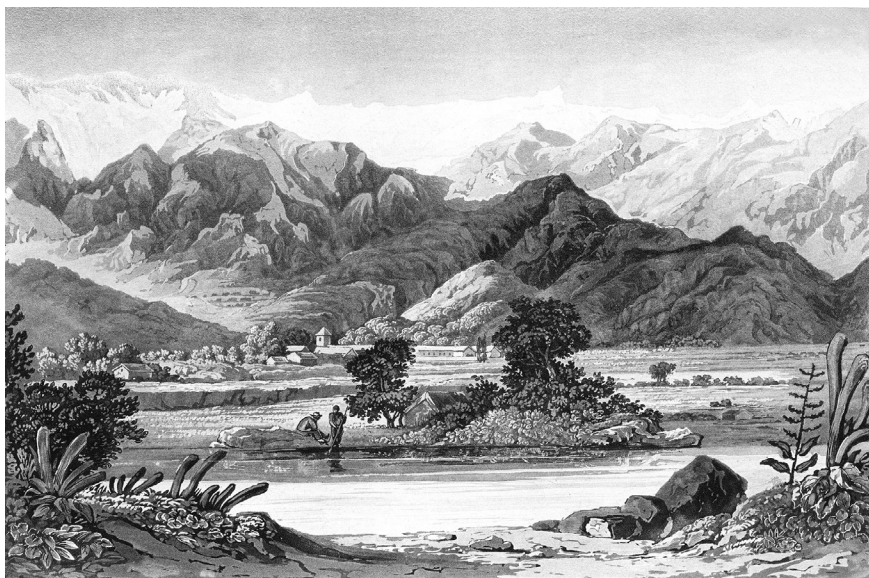
En conformidad de las órdenes que tengo impartidas, en algún modo se han reparado varios parajes que se hallaban intransitables, en el cami-

¹⁹³ “Nota de Pedro José Buenaventura, Inspector de Obras Públicas y Caminos de Santa Cruz de Triana”, 21 de agosto de 1787, en ANH, CG, vol. 933, fs. 49 y 49v.

¹⁹⁴ “Nota de Juan Antonio Cortés, Subdelegado del Partido de Rancagua”, 30 de agosto de 1792, en ANH, CG, vol. 933, f. 47.

¹⁹⁵ “Informes del Ministro Fiscal de Santa Cruz de Triana, José Fermín de Valdivieso, sobre compostura del Camino Real de Rancagua”, 1800, en ANH, CG, vol. 388, fs. 144-146.

no que gira desde esta villa a la Angostura de Paine, que es el de peor condición”¹⁹⁶.



Vista de la Angostura de Paine. La ilustración representa con claridad la geografía del lugar, con las corridas de cerros que la atraviesan y el estero Paine que se desbordaba con frecuencia, afectando a la ruta principal al sur.

Mary Graham, *Journal of a residence in Chile: during the year 1822 and a voyage from Chile to Brazil in 1823*.

Más al sur, en San Fernando, el prefecto de policía de la ciudad, José María Ugarte y Castelblanco, señaló, en julio de 1813, que los senderos públicos se habían arreglado a costa de particulares. Al no considerarlo suficiente, sugirió que parte del peaje establecido entre Santiago y Valparaíso se invirtiera en la provincia de Colchagua y, ante la negativa del gobierno, solicitó tres mil pesos anuales para el ramo de caminos de la villa de San Fernando¹⁹⁷. Con todo, este tipo de reparaciones precarias comenzaron a cambiar recién a mediados del siglo XIX, cuando se comenzaron a ejecutar los primeros proyectos que buscaron una composición más general y sistemática.

Como era de esperarse, entre 1810 y 1818, las vías de comunicación estuvieron fuera de la preocupación de las autoridades y de la población general debido al proceso independentista. Con el advenimiento de la República, el problema vial comenzó a ocupar un lugar entre las preocupaciones públicas. El

¹⁹⁶ “Nota de Pedro Antonio Quezada...”, *op. cit.*, fs. 176-176v.

¹⁹⁷ “Solicitud de José María Ugarte y Castelblanco, Diego José de Argomedo y otros”, San Fernando 31 de julio de 1813, en ANH, CG, vol. 1062, fs. 217-219v.

Estado fue adaptándose a la realidad mediante la promulgación de numerosas leyes y normas en un afán por dotar al país de una nueva estructura administrativa, desvinculada del régimen anterior, pese a que aún permanecía vigente el entramado institucional y jurídico colonial¹⁹⁸. El contexto no es trivial si consideramos que las obras públicas son inherentes al Estado. Como veremos en estas páginas, el desarrollo del sistema caminero chileno formó parte del proceso de construcción estatal. En las décadas de 1820 y 1830 surgieron las primeras iniciativas por crear una institucionalidad ligada a las obras públicas, particularmente a la vialidad, aunque no fueron concebidas para crear un organismo integral, con una jerarquía institucional, funcionarios, objetivos, normas, presupuestos, etc. En lugar de ello, se dictaron medidas disgregadas de acuerdo con las necesidades y posibilidades de la época, lo que tiene una estrecha relación con la construcción de un aparato estatal¹⁹⁹.

En 1820 se establecieron por primera vez las dimensiones que debían tener las nuevas vías que se tendieran. Las vecinales, entre fundos rústicos, tendrían dieciséis varas de claro (13,4 m) y veinte (16,7 m) las generales y comunes que se dirigieran a los pueblos, villas y otros lugares de la república. El decreto surgió como respuesta a la práctica de estrechar los senderos con perjuicio de algunos propietarios y de la comodidad pública, por lo que también se prohibió la modificación de las sendas y rutas ya establecidas²⁰⁰. Por otra parte, en 1823, una ley insistió en el uso de señalética en las arterias del país para indicar las distancias y lugares hacia donde se dirigían²⁰¹, disposición que ya había sido planteada en la Ordenanza de intendentes de 1749 y que establecía que en la confluencia de dos o más rutas se incorporaran señas con los puntos de destino, distinguiendo aquellas que fueran de herradura o para carruajes, con la finalidad de “que los que pasen de ida, y vuelta, caminen con segura noticia, y sin recelo de extraviarse”²⁰². A pesar de la insistencia de esta medida, Claudio Gay señala que ninguna de estas disposiciones fue acatada, más que en la ruta que iba de Santiago al río Maipo²⁰³.

En la década de 1820 las autoridades nacionales comenzaron a preocuparse por reparaciones en un ámbito más general. En 1823 se decretó la regularización de todas las vías públicas (que se dirigían a pueblos y parroquias) durante la estación del verano²⁰⁴, lo que da cuenta del desconocimiento de la realidad caminera del país, considerando que la magnitud de la tarea era imposible

¹⁹⁸ López Taverne, *op. cit.*, pp. 30 y 195.

¹⁹⁹ Para un análisis más profundo sobre el proceso de formación de un cuerpo burocrático, véase López Taverne, *op. cit.*

²⁰⁰ “Ancho de las calles y caminos”, 24 de noviembre de 1820, p. 354.

²⁰¹ “Caminos públicos. Se ordena colocar en cada uno de ellos signos que manifiesten las distancias i lugares de su jiro”, Santiago, 8 de noviembre de 1823, p. 124.

²⁰² *Ordenanza de 13 de octubre...*, *op. cit.*, p. 12.

²⁰³ Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 227.

²⁰⁴ “Caminos públicos...”, Santiago, 8 de noviembre de 1823, *op. cit.*, p. 124.

de ser realizada en el corto plazo. Esto fue percibido por el Congreso Constituyente, que también aludió a la necesidad de arreglar las sendas públicas, aunque reconocía los limitados recursos del Estado:

“siendo incuestionable la utilidad que de esto resulta y la justicia con que la reclaman todos los traficantes del Estado, no hay tampoco duda que debe hacerse tan pronto como haya arbitrios y fondos para costearlos en toda la extensión que propone el proyecto; pero es necesario advertir que hay unos caminos que, en su regularización y compostura, solo presentan hoy mas o menos comodidades al tránsito, y hay otros de absoluta necesidad para el comercio y que si no se recomponen sufre el Estado perjuicios incalculables”²⁰⁵.

El mismo año se presentó un proyecto de ley que planteaba la reparación de las vías y que los hacendados habilitaran lugares cómodos que sirvieran de alojamiento a las carretas y arrierías en tránsito²⁰⁶. En opinión de Manuel de Salas:

“los caminos no son verdaderamente tales si no presentan las comodidades sin las que no puede hacerse uso de ellos. La más esencial es ofrecer puntos para el descanso de los transeúntes a ciertas distancias, con arreglo a las jornadas en que forzosamente dividen sus marchas. Por eso está ordenado que los dueños de terrenos, no solo franqueen el espacio preciso para la ruta de caminantes, sino el que necesiten para sus alojamientos o posadas y el alimento de sus bestias”²⁰⁷.

A pesar de que la iniciativa se aprobó luego de discutirse, no existe claridad acerca de su promulgación o si se ejecutó de alguna manera. La idea volvió a plantearse en un impreso anónimo de 1832 sobre el establecimiento de postas, utilizadas para el servicio del correo. El documento mencionaba la utilidad de establecerlas en las principales arterias del país con un completo sistema de abastecimiento para facilitar la circulación de las personas. En este sentido, contemplaba proporcionar en dichas estaciones, los caballos necesarios para el correo así como a cualquier traficante o pasajero²⁰⁸.

²⁰⁵ En este documento, la Comisión de Policía propuso que debido a la penuria del erario, se prefiriera recomponer el camino de Valparaíso a Santiago que contaba con fondos propios: “La Comisión cree, pues, que no hay fondos para la regularización de todos los caminos del Estado y que los hay propios para recomponer el de Valparaíso, que es el mas interesante y productivo”. Congreso Constituyente, “Sesión 25 del 19 de septiembre de 1823”, *op. cit.*, pp. 208 y 213.

²⁰⁶ Congreso Constituyente, “Sesión ordinaria 53 del 12 de noviembre de 1823”, pp. 414, 420-421.

²⁰⁷ Congreso Constituyente, “Sesión ordinaria 62 del 28 de noviembre de 1823”, pp. 475 y 479.

²⁰⁸ *Breve discurso sobre el establecimiento de postas en el Estado de Chile, dedicado al Exmo. Sr. Presidente de la República*, p. 5.



Arriero sobre su caballo. Durante su estadía en Chile entre 1834 y 1842, Mauricio Rugendas plasmó en sus pinturas e ilustraciones diversos retratos de la vida cotidiana del Chile decimonónico.

Dibujo de Mauricio Rugendas, colección Sala Medina, Biblioteca Nacional de Chile.

Durante estos años también se crearon algunos cargos públicos con competencia en la materia. En 1828 se designó un director general de puentes y caminos, nombrándose al ingeniero militar español Santiago Ballarna²⁰⁹. Pese a su designación, no se estableció ninguna norma respecto a sus funciones y, al no existir referencias sobre su desempeño, cuestionamos si ejerció efectivamente como tal. Esto se corrobora, porque diez años más tarde se creó, por primera vez, el cargo de Director General de Obras Públicas, mediante una ley en cuya introducción se señalaba que las “operaciones” relativas a infraestructura vial se habían hecho hasta la fecha por “comisionados especiales”²¹⁰. El nuevo director, en cambio, debía ser un “individuo de buenos conocimientos en todos los ramos de la arquitectura”²¹¹ y entre sus atribuciones estaba levantar los planos de las obras que encargara el gobierno en cualquier parte del país, formar los presupuestos y atender e inspeccionar los trabajos encomendados, de acuerdo con las instrucciones informadas por medio de las autoridades locales²¹². Por la escasez de profesionales, el cargo debía llevar a la práctica

²⁰⁹ “Director general de puentes y caminos”, Santiago, 6 de marzo de 1828, p. 521.

²¹⁰ Las “operaciones” mencionadas en la introducción de esta ley, tienen relación con la adquisición de datos, levantamiento de planos y formación de presupuestos. “Director General de Obras Públicas...”, *op. cit.*, p. 314.

²¹¹ *Ibid.*

²¹² *Ibid.*

todas sus tareas, pues no se contempló que ejerciera con un equipo de funcionarios especializados o un aparato institucional que los organizara. Solo cuatro meses después (en marzo de 1839) se creó un segundo puesto de Director de Obras Públicas con el argumento de que uno solo no tenía la capacidad para desempeñarse en todo el territorio de la república²¹³. La iniciativa no prosperó, de modo que ambos cargos fueron absorbidos en 1842 por el Cuerpo de Ingenieros Civiles, un nuevo organismo encargado de este tipo de trabajos y sobre el cual volveremos más adelante²¹⁴.

Las iniciativas por fomentar una política vial continuaron en la década de 1830. Se repararon algunos senderos y se rectificaron ciertos tramos del Camino Real a la Frontera donde se desviaba de su trazado recto para evitar algún cerro o pantano. Esto reivindicó la importancia de esta ruta que, para entonces, unía ciudades y centros urbanos en expansión, cubriendo necesidades económicas y administrativas. En 1835, por ejemplo, la Municipalidad de Curicó ordenó rectificar el camino de Santiago a Concepción para aproximarlos a la ciudad por los “innumerables beneficios” que reportaría a sus moradores y transeúntes, entre ellos, reducir el riesgo de asaltos, “pues obstruidos los tránsitos distantes de la población, el vandalaje no causa con tanta libertad como sucede de ordinario”²¹⁵. Dos años después, el municipio acordó cuál era el mejor sitio para hacer la variación de la vía, contemplándose la expropiación de los terrenos y su correspondiente indemnización²¹⁶. Aun así, la precariedad de las arterias persistía y cada vez se hacía más necesario contar con un plan integral de fomento vial. Hacia 1835, el ministro del Interior, Joaquín Tocornal, dio cuenta del “estado deplorable” en que se encontraban las vías de la provincia de Colchagua, por lo que sugirió obligar a los propietarios a componerlas, “terraplenando los fangales o dando otro curso a los desagües que lo forman”²¹⁷, aunque algunas sufrían daños más profundos que no podrían arreglarse solo con esos medios. El Intendente propuso, entonces, que los dueños de propiedades ubicadas en las inmediaciones de ríos o cursos de agua permanentes mantuvieran veinte varas (16,7 m) libres de terreno para el tránsito y que aquellos con haciendas contiguas a las vías fueran forzados a

²¹³ Dirección General de Obras Públicas, “Creación de otro puesto de director”, Santiago, 11 de marzo de 1839, p. 317.

²¹⁴ Como veremos en detalle más adelante, en 1842 se promulgó la Ley de Caminos, Canales, Puentes y Calzadas que, entre otras disposiciones, creaba el Cuerpo de Ingenieros Civiles. De acuerdo con el artículo 4° de los adicionales, se suprimieron los empleos de Director de Caminos y Director de Obras Públicas y los individuos que los desempeñaban fueron incorporados al mencionado Cuerpo de Ingenieros. Cámara de Diputados, “Sesión ordinaria 48 del 10 de octubre de 1842”, p. 337.

²¹⁵ “Actas de la Municipalidad de Curicó”, 21 de abril de 1835 y 8 de septiembre de 1836, en ANH, MC, vol. 1, fs. 17, 17v y 25.

²¹⁶ *Op. cit.*, 20 de enero de 1837, f. 30v.

²¹⁷ MMI, 1835, pp. 6-7.

conservarlas en buen estado para la circulación de carretas, carruajes y mulas de carga²¹⁸.

Esto no fue suficiente. Ese mismo año se promulgó la primera ley de caminos, puentes y canales, cuya novedad radicó en que confió su construcción a particulares mediante el incentivo de cobrar peajes y pontazgos moderados, a modo de indemnizarlos por las obras ejecutadas. Con el ejemplo exitoso de países como Inglaterra y considerando los limitados recursos del erario público, se pensó que los empresarios chilenos estarían en condiciones de financiar una tarea tan costosa como era la construcción de una infraestructura vial²¹⁹. La facultad de contratar empresas particulares recayó en el Presidente de República por un periodo de seis años y los gravámenes debían ser cobrados por agentes públicos²²⁰. Las expectativas eran altas, sobre todo porque las obras se realizarían de manera más expedita. La Cámara de Diputados aplaudió de inmediato la iniciativa, afirmando:

“el Congreso no puede intervenir en la celebración de estos contratos, mas no por esto, ha de privarse a nuestra industria del beneficio que de ello va a reportar”²²¹.

El ministro del Interior sumó su respaldo señalando:

“Es de esperar que la autorización dada al Gobierno para admitir las propuestas de los individuos que quieran dedicarse a la construcción de caminos, canales y puentes, con la recompensa de una moderada contribución por un limitado número de años, satisfará en breve a algunas de las más urgentes necesidades de esta especie, y se extenderá progresivamente a las otras. El fomento que la agricultura y comercio se dan de este modo así mismos, es regularmente mejor entendido, más económico y más eficaz que el que puede prestarles la intervención de la autoridad pública”²²².

Cabe destacar que la ley no facultaba al Ejecutivo para tender caminos por cuenta fiscal, sino para promover su construcción por medio de privados, lo que se llevaría a cabo a través de contrataciones dadas a conocer en subastas públicas. Pese a ello, en los seis años posteriores a la promulgación de la ley, no se presentaron propuestas de este tipo. El ministro del Interior, Ramón

²¹⁸ MMI, 1835, p. 7.

²¹⁹ Diego Barros Arana, *Un decenio de la historia de Chile: (1841-1851)*, tomo 1, p. 203.

²²⁰ “Caminos, puentes i canales. Se autoriza al Ejecutivo para promueva su construccion, concediendo a los constructores la facultad de cobrar ciertos derechos”, Santiago, 2 de septiembre de 1835, pp. 252 y 253.

²²¹ Cámara de Diputados, “Sesión 3^{era} del 10 de junio de 1835”, *op. cit.*, pp. 44 y 46.

²²² MMI, 1835, pp. 7-8.

Luis Irarrázaval, ya en 1841 explicó que el gobierno había mandado a levantar planos y presupuestos para la construcción y reparación de varios caminos y que se había invitado repetidas veces a través de los periódicos a realizar este tipo de empresa, pero sin lograr efecto alguno²²³. También se manifestó al respecto el Presidente de la República, Manuel Bulnes, en octubre de 1841:

“Autorizado el Gobierno para promover la construcción de caminos, puentes y canales, en virtud de la ley de 2 de septiembre de 1835, se lisonjaba desde aquel entonces con la esperanza de ver realizada alguna empresa que, proporcionando al país los grandes beneficios que se obtienen por medio de la facilidad del tráfico interior, produjese también a los empresarios competentes ventajas. Vanas, sin embargo, han sido hasta ahora las esperanzas del Gobierno, pues a pesar de eficaces invitaciones por la prensa oficial y dirigidas a diversos particulares, no ha llegado a contratarse ninguna de tan importantes obras”²²⁴.

Ante esta falta de interés, se extendieron las facultades del Jefe de Estado por cuatro años más²²⁵, pero la iniciativa volvió a fracasar. Resultaba difícil para los particulares realizar inversiones de tal magnitud, en las que se tenía una vaga noción de los gastos en que debían incurrir y que no aseguraran un retorno fijo o estable²²⁶. El gobierno solo invitaba de manera amplia y general a hacer propuestas, sin detallar las características que debían tener las obras y, menos aún, el costo de ellas. Eran los mismos ciudadanos quienes debían invertir de forma previa en los estudios técnicos y calcular los presupuestos, antes de realizar cualquier propuesta al gobierno y sin tener la certeza de que estas serían aprobadas. Según Diego Barros Arana, para aquella época en Chile no existían hombres ni capitales para acometer tales empresas y las condiciones del país o las costumbres de sus habitantes no eran favorables para estimularlas. La reducida población, la falta de industria y la poca necesidad de movimiento de los habitantes hacían que los senderos fueran poco transitados, por lo que cualquier iniciativa que buscara el cobro de peaje para subvencionar las obras, estaba condenada al fracaso²²⁷.

La implementación de peajes y pontazgos como forma de financiamiento para este tipo de trabajos data de la época colonial. Consistían en imponer un cobro por el tránsito sobre algún camino, puente o balsadera, cuya recaudación debía invertirse en la conservación de la infraestructura donde eran

²²³ MMI, 1841, p. 10.

²²⁴ Cámara de Diputados, “Sesión 46, ordinaria, del 15 de octubre de 1841”, pp. 516 y 518.

²²⁵ “Caminos, puentes i canales. Prórroga por cuatro años de las facultades concedidas al Ejecutivo por lei de 2 de setiembre de 1835”, Santiago, 10 de noviembre de 1841, p. 358.

²²⁶ Greve, *op. cit.*, tomo 2, pp. 362 y 366.

²²⁷ Barros Arana, *Un decenio...*, *op. cit.*, tomo 1, p. 204.

dispuestos²²⁸. De acuerdo con la legislación hispana, ninguna ciudad, pueblo o persona podía establecer este gravamen en caso de construir un puente o pasaje a costa suya²²⁹, porque el derecho de establecerlos en distintos parajes solo podía otorgarse por una autorización real²³⁰, gracias a la libertad de tránsito que existía en materia vial. La figura del peaje y pontazgo, por lo tanto, no constituían una institución estable para el financiamiento de la infraestructura vial, sino, más bien, era una excepción aplicada a situaciones particulares. En el Chile colonial se aplicó este gravamen para la construcción del camino de Santiago a Valparaíso en 1791, con un valor de cuatro reales por carreta cargada y medio real sobre mula cargada²³¹, mientras que el pontazgo se aplicó también en el puente del Aconcagua y en la llamada “balsa del Maule”. Ya en la República estas contribuciones aparecieron en la ley de 1835 que acabamos de mencionar, aunque esta vez permitía a los particulares establecerlos para financiar obras camineras. Además de que esta ordenanza no atrajo ofertas de ningún tipo, Ernesto Greve señala que siempre fue complejo el cobro de estos impuestos por la falta de moneda divisionaria de bajo valor, que permitiera a los transeúntes pagar su paso por las rutas que los requerían²³².

Fuera de estas iniciativas en materia legislativa e institucional, los hacendados reunidos en la Sociedad Nacional de Agricultura tomaron parte en la discusión de nuevas normas sobre vialidad. Hacia 1840 expresaron su deber de presentar ante el gobierno un cuadro de las providencias que convenía emitir en cuanto al arreglo de las arterias del país, “para que se vea cuánto hay que hacer y cuáles son los pasos que podemos dar para acercarnos a un estado de perfección”²³³. En 1841 la Sociedad creó para estos efectos una comisión de caminos, que se erigió como una sección especial del organismo gremial y cuyo objetivo fue promover de forma permanente la mejora y conservación de las vías existentes, así como la construcción de otras nuevas. Acordó reunirse una vez por semana, a la cual podían asistir aquellos miembros u otras personas que la Sociedad juzgara idóneas para cooperar con sus trabajos. Estos, a su vez, consistían en el examen de los obstáculos que se oponían a la mejora y conservación de las calzadas, con la finalidad de proponer y procurar la remoción de ellos; la corrección de los abusos y malos hábitos al respecto y establecer el respeto a la propiedad pública de las vías. Sus labores

²²⁸ “Reglas que han de observarse para la introducción y decisión de expedientes sobre portazgos, pontazgos y barcajes”, pp. 254-255; “Derechos de portazgos, pontazgos y peazgos; su arrendamiento; y aplicación de el producto a los caminos”, pp. 255-256.

²²⁹ “Libre permiso a los pueblos y personas para la construcción de puentes sin la imposición de tributo”, p. 252.

²³⁰ “Prohibición de cobrar portazgos y peajes, rodas y castillerías sin Real privilegio”. Véase también las leyes II, V, VIII, XIII, XV y XVII, título XX, libro VI de la *Novísima recopilación...*, *op. cit.*, pp. 250-257.

²³¹ Pinto, *Vías y medios...*, *op. cit.*, p. 32.

²³² Greve, *op. cit.*, tomo I, p. 433; tomo 2, p. 495.

²³³ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 4.

también se remitían a caminos modelos cerca de las grandes poblaciones para facilitar el transporte de sus provisiones, las rutas de Santiago a Valparaíso, de Concepción a Talcahuano y dos grandes líneas hacia el sur y el norte, así como otras iniciativas relacionadas con el fomento de medios de comunicación alternativos como canales navegables²³⁴.

El comité actuaría, además, como intermediario entre los intereses de los hacendados, las personas que quisieran participar en las obras, el gobierno y las autoridades locales. Para esto, asistiría en la formación de planes y presupuestos y estudiaría las estadísticas sobre el tráfico en las rutas, considerando su futuro incremento junto al de la producción y el comercio, a fin de determinar el gravamen que pudiera cobrarse. La importancia de su labor se hizo sentir en distintos artículos publicados en *El Agricultor*, del cual extraemos un fragmento:

“[...] la nueva sección de caminos [...] no podrá menos de llamar la atención pública hacia un ramo de general utilidad y conveniencia, para sacar al país del estado de atraso en que se halla a este respecto. La Junta general debe comprender al mismo tiempo la íntima conexión que existe entre el ramo de caminos y el objeto primordial de la Sociedad; y debe estar penetrada que sus esfuerzos para aumentar y perfeccionar los productos del suelo, carecerían de objeto, o quedarían sin efecto, si no se proporcionase el cambio de estos productos dentro del mismo país o su exportación para afuera [...].

Hay pues tiempo de sobra, para que emprendamos esta obra indispensable y preliminar de todos los adelantamientos; y toca a la primera Sociedad patriótica del país [...] ponerse a la cabeza de este nuevo impulso y darle su más decidida cooperación”²³⁵.

La Sociedad Nacional de Agricultura colaboró de forma activa con los gobiernos de Manuel Bulnes y Manuel Montt para encontrar una solución al problema caminero. Ya en 1840 se dedicó a recoger información sobre ello en los distintos departamentos del país, incluyendo su cantidad, sus direcciones y el estado en que se encontraban, para lo cual elaboró el siguiente cuestionario para ser contestado por intendentes y gobernadores:

- “¿Qué caminos hay en el departamento, y a qué pueblos conducen?
- ¿Qué distancia media entre unos y otros?
- ¿En qué estado se hallan?
- ¿Qué mejoras pueden hacerse en ellos, y qué costo tendrán a juicio de inteligentes?
- ¿Qué daños sufren los caminos y de qué provienen?

²³⁴ *El Agricultor*, tomo II, N° 20, Santiago, diciembre 1841, pp. 156-157.

²³⁵ *Op. cit.*, pp. 157-158.

- ¿Cómo podrán evitarse tales daños para lo sucesivo?
 ¿Si podrá sacarse sin graves inconvenientes algún producto de los caminos, que sirva para componerlos y mantenerlos en buen estado?
 ¿Si será conveniente abrir otros nuevos y por qué puntos?
 ¿Cuál es el puerto más cercano y a propósito para la exportación de los productos del departamento, y si actualmente está o no habilitado para el comercio?
 ¿Qué costo pueden tener estas obras, y con qué fondos puede contarse?
 ¿Si hay alguna asociación de vecinos que quiera tomarlas de su cuenta, o si puede formarse con este objeto?”²³⁶.

Cuando los resultados de la pesquisa fueron enviados al Ministerio del Interior, el gobierno obtuvo un diagnóstico mejor informado sobre la situación vial del país²³⁷. El aporte no dejaba de ser relevante porque Chile aún carecía de una institucionalidad encargada de recopilar este tipo de información y que administrara las obras públicas. Recordemos que el desconocimiento en materia geográfica y estadística fue uno de los principales obstáculos que se debió enfrentar a la hora de proyectar cualquier obra de vialidad. La Sociedad dio cuenta, entonces, de la necesidad de contar con una oficina topográfica que se encargara de levantar planos de caminos, puentes y otras obras análogas, demostrando, además, la inoperancia de tener solo un par de funcionarios –los directores de obras públicas y caminos– para realizar los trabajos requeridos en todo el territorio nacional²³⁸. Asimismo, frente a la alteración del curso de las vías y el derrame de agua sobre ellas, presentó al Ejecutivo un proyecto de ley que proponía un sistema de fiscalización, así como normas que regularan las malas prácticas de vecinos y agricultores²³⁹. Más adelante, el gobierno encomendó al organismo la redacción de un nuevo proyecto que abordara la mejor forma de rematar las vías públicas en que estaban trabajando²⁴⁰.

²³⁶ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, p. 19.

²³⁷ En su *Memoria* de 1841, el ministro del Interior dio cuenta de haber recibido las noticias enviadas por los distintos departamentos de la república, señalando: “se tiene a la vista un cuadro de las necesidades que se sufren” en materia vial. MMI, 1841, p. 11.

²³⁸ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, pp. 10-11. La creación de instituciones especializadas en la elaboración y conservación de cartas y planos, así como en recolectar información estadística de todo tipo en el ámbito nacional, fue una idea que estuvo latente desde los primeros años de vida republicana. En 1819 se proyectó un depósito topográfico en la Academia Militar diseñada por Bernardo O’Higgins, mientras algo similar planteó Claudio Vila en 1823, cuando propuso la creación de una academia náutica, aunque abocada a realizar levantamientos hidrográficos de las costas. En cuanto a la información estadística, fue Claudio Gay en 1842 quien impulsó en primera instancia la formación de una oficina de este tipo que operaría a la vez como archivo central. Rosenblitt y Sanhueza, *op. cit.*, p. xv; Estefane. *op. cit.*, p. xvii.

²³⁹ *El Agricultor*, tomo II, N° 12, Santiago, agosto 1840, pp. 13-14.

²⁴⁰ *El Agricultor*, N° 63, Santiago, noviembre 1846, pp. 27-28; *El Agricultor*, N° 64, Santiago, diciembre 1846, pp. 19-24.

Además, la Sociedad Nacional de Agricultura se involucró con los planes de los gobiernos de turno no solo en calidad de asesora. Los temas que alguna vez fueron el centro de atención de sus miembros, sus discusiones y propuestas se materializaron en las décadas posteriores en una nueva legislación caminera, que organizó por primera vez la administración de las obras públicas y viales²⁴¹.

²⁴¹ Pese a que no le resta importancia a la labor que desempeñó la organización en términos de fomento a la agricultura y las áreas vinculadas a ella, cabe destacar que varios de los parlamentarios que participaron en la discusión del proyecto de ley de caminos de 1842, eran, a su vez, miembros de la Sociedad de Agricultura. Así, doce de los dieciséis senadores que asistieron a dichas sesiones eran socios del gremio, mientras que veintidós diputados de los cincuenta y dos que estuvieron involucrados en la tramitación de la ley, también pertenecían a la Sociedad. Para conocer la nómina de socios de la Sociedad de Agricultura, véase *El Agricultor*, N° 1, Santiago, octubre 1838, pp. 27-32; Para los miembros del Parlamento en ejercicio durante el año 1842, véase Luis Valencia Avaria, *Anales de la República*, pp. 145-153; para los senadores y diputados asistentes en la discusión parlamentaria, véase Letelier, *SCL*, tomos XXX y XXXI.

LAS TRANSFORMACIONES DEL SISTEMA CAMINERO (1842-1860)

EN BUSCA DE UNA NUEVA INSTITUCIONALIDAD:
LA LEY GENERAL DE CAMINOS Y EL CUERPO DE INGENIEROS CIVILES

Durante las décadas de 1840 y 1850 se inició un plan sistemático para solucionar el problema caminero en el país, el que contó con una serie de obras de diagnóstico, construcción, arreglo y mantención de la infraestructura vial, amparadas bajo una amplia legislación. Las medidas tomadas por los gobiernos anteriores no habían sido suficientes para formar una administración coherente relativa a las obras públicas y la vialidad. En julio de 1842, el presidente Manuel Bulnes presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley de caminos, canales, puentes y calzadas, junto a un mensaje que demostraba la necesidad de legislar al respecto:

“La necesidad e importancia de buenos caminos es demasiado conocida para que haya necesidad de demostrarlas; pero también es conocida por desgracia la insuficiencia de los medios que posee el gobierno para construirlos y conservarlos. Al Congreso toca contribuir poderosamente al remedio de un mal cuyo justo clamor no cesará de atormentarnos mientras que se piense siquiera en remediarlo. Las primeras creaciones son siempre imperfectas, la experiencia las mejora y el curso del tiempo y de los conocimientos las completan. Las naciones más avanzadas han necesitado siglos enteros para tener comunicaciones conocidas y fáciles, y ¡cuántas se lamentan todavía de no haber podido lograrlas! Tan urgente es la necesidad que de ellas tiene la República [...] que es ya de absoluta precisión dictar reglas fijas y asegurar su completa ejecución del modo que lo permitan las circunstancias”²⁴².

El proyecto fue bien recibido por los legisladores, quienes compartieron la urgencia de la medida:

“Pocos asuntos se habrán presentado jamás a la deliberación del Congreso que sean de una importancia tan vital para la sociedad como el presente, y ninguno en que con mayor extensión se comprenda el bien público que los legisladores están en la obligación de promover. Angustiado es el tiem-

²⁴² Cámara de Senadores, “Sesión 11 del 13 de julio de 1842”, *op. cit.*, pp. 38 y 40.

po que queda de duración a las sesiones del actual periodo, pero tal es la importancia de la ley que esta Cámara tiene que discutir, que aunque fuera necesario robar algunas horas al descanso u ocupaciones ordinarias deberíamos contraernos al asunto, a fin de dejar a la Nación al terminar las funciones que nos encargó un grato y permanente recuerdo de nuestro desempeño, en la ley de caminos, canales, puentes y calzadas”²⁴³.

La ley tuvo una rápida tramitación en el Congreso. Después de algunas correcciones menores, se promulgó en diciembre del mismo año, cinco meses después de haberse presentado el proyecto. Con ella se pretendía dar solución a todas las causas que perpetuaban la precariedad en que estaban sumidas las comunicaciones terrestres. Se enfocó, entonces, en crear una organización coherente que velara por el desarrollo vial y su administración. Los trabajos de vialidad quedarían bajo la dirección superior del Presidente de la República, serían ejecutados por un cuerpo de ingenieros²⁴⁴ supervisada, a su vez, por la Junta de Caminos, que se conformaría en cada provincia por el Intendente respectivo, el alcalde de la capital provincial y un agrimensor residente en la provincia. A esto se añadieron las atribuciones de las municipalidades de velar por el mantenimiento constante de las vías de su jurisdicción y las facultades del Presidente de la República, establecidas por la ley de septiembre de 1835 sobre caminos concesionados²⁴⁵. De esta forma, el Ejecutivo determinaría los trabajos a realizar de acuerdo con las sugerencias de las juntas provinciales y serían ejecutados mediante comisiones a cargo del Cuerpo de Ingenieros o contratas particulares. El financiamiento de las obras se realizaría con los fondos de peaje, pontazgo, navegación de ríos y canales, más la cantidad determinada cada año por el Parlamento. Para ello, la nueva normativa contemplaba que los gravámenes serían fijados por leyes especiales y, en caso de los derechos de peaje, pontazgo y navegación vigentes a la fecha y que fuesen en beneficio de los fondos propios de alguna municipalidad, estos continuarían perteneciendo a ellas²⁴⁶.

Entre los estándares generales para la formación de vías y puentes, se asignó, además, una tipología caminera que retomaba parte de los tradicionales conceptos hispano-coloniales. Los caminos se dividirían en “públicos” y “vecinales” (llamados “reales” y “vecinales” durante la Colonia), siendo los primeros aquellos que comunicaran una ciudad, villa o lugar con otra ciudad,

²⁴³ Cámara de Diputados, “Sesión ordinaria 50 del 14 de octubre de 1842”, pp. 347, 350 y 351.

²⁴⁴ La ley creaba el Cuerpo de Ingenieros Civiles que se compondría por un ingeniero director, dos ingenieros primeros, dos segundos y dos terceros, nombrados todos por el gobierno. “Caminos, puentes i calzadas. Lei sobre la materia”, Santiago, 17 de diciembre de 1842, pp. 400-403.

²⁴⁵ Artículo 6° de los artículos adicionales de la ley de diciembre de 1842, en “Caminos, puentes i calzadas...”, *op. cit.*, pp. 402-403.

²⁴⁶ Artículos 14-18, señalados en el capítulo II sobre los fondos del ramo de caminos, en “Caminos, puentes i calzadas...”, *op. cit.*, p. 401.

villa o lugar. Los segundos, en cambio, serían los que conectarán fundos particulares con calzadas públicas. Las dimensiones que debía tener cada uno de ellos eran dieciséis varas de ancho (13,4 m) para los vecinales, dieciséis varas de claro (13,4 m) para los públicos que fueran por cuestras y veintiséis varas (21,7 m) para los que pasaran por terrenos planos, dejando en cada orilla una zanja para las acequias²⁴⁷. Si bien la medida conservaba el ancho establecido en 1820 para los senderos vecinales, aumentó en seis varas (5 m) las dimensiones para los públicos.

La nueva legislación también estableció pautas para la entrega de terrenos y materiales para la construcción de las vías, así como para la apertura de zanjas y acequias con el propósito de regularizar los problemas causados por el derrame de los riegos en propiedades contiguas. Frente a los abusos que se cometían fijó regulaciones específicas en cuanto a los terrenos colindantes, la plantación de árboles al borde de las vías, el cierre de estas y las variaciones de su dirección, sancionando con penas y multas a quienes contravinieran estas normas. Se erigió así un organismo más complejo, que se esperaba fuera más eficiente en la realización de los trabajos y que estipulaba aspectos antes no considerados en la legislación chilena, como una dirección administrativa, la forma de financiamiento de las obras y estándares generales para su construcción. Pese a ello, la ley de 1842 no estuvo exenta de crítica. Desde el momento en que el proyecto fue presentado, se evidenció la extrema burocracia de su dirección. En el *Semanario de Santiago* se mencionó que la fiscalización necesaria para el cumplimiento de la ley era ineficaz, sobre todo en lo concerniente a las juntas provinciales:

“Desde luego se ve que una junta compuesta de tales elementos, no puede funcionar constantemente, pero ni siquiera en algunos meses del año; a veces la ausencia del Alcalde que como todo vecino de un pueblo provincial, reside en su hacienda de campo, en otras las ocupaciones del agrimensor que por razón de su oficio debe estar a menudo ocupado en mensurar y tasar fundos lejanos, serán obstáculo poderoso para que la junta se reúna. Pero aun cuando pusiese funcionar constantemente ¿qué se avanza con encomendar a tres lo que puede ejecutar uno solo? Cométase, en hora buena, a las luces de varios individuos aquellos que merece discusión y examen; más el cuidado de hacer cumplir los bandos de policía ya sea urbana, ya rural, jamás se ha depositado en juntas ni asociaciones. Esto es multiplicar ruedas inútiles en máquinas que deben de ser sencillas”²⁴⁸.

La ausencia de ingenieros y agrimensores en algunas provincias hizo que no todos estos organismos contaran con los tres integrantes que establecía la

²⁴⁷ Artículos 19-22, en “Caminos, puentes i calzadas...”, *op. cit.*, p. 401.

²⁴⁸ Cámara de Senadores, “Sesión 11 del 13 de julio de 1842”, *op. cit.*, p. 44.

ley, por lo que, a mediados de 1843, se determinó una excepción a la norma: aquellas juntas que permanecían incompletas podrían funcionar de forma momentánea con solo dos de sus miembros, es decir, con el Intendente y alcalde que corresponda a tales casos²⁴⁹. Tres años más tarde, el ministro del Interior, Manuel Camilo Vial, advirtió al director del Cuerpo de Ingenieros que los profesionales encargados de la compostura de caminos no estaban cumpliendo con su cometido de residir en los puntos donde se llevaban a cabo los trabajos, descuidando su gestión²⁵⁰. La falta de ingenieros, agrimensores o personas dotadas con el conocimiento técnico necesario para emprender las obras fue un problema que perduró aún después de promulgada la ley de 1842. Ese mismo año se fundó la Universidad de Chile, que en 1853 reemplazó el título de Agrimensor por los de Ingeniero Geógrafo, Ingeniero Civil (o de Puentes y Caminos), de Minas, Ensayador General y Arquitecto²⁵¹. Ante la carencia de profesionales chilenos, el gobierno recurrió con frecuencia a la contratación de especialistas extranjeros para la ejecución de las obras viales. Pese a ello, los que arribaron al país fueron pocos y recién en 1869 se graduó el primer ingeniero civil de la Universidad de Chile²⁵². Por su parte, el desempeño general del Cuerpo de Ingenieros Civiles tuvo un alcance limitado en sus cerca de cuarenta años de funcionamiento. Jaime Parada reconoce que este poco pudo hacer en las labores que se le encargaban, frente a lo reducido de su personal, bajas remuneraciones, dispersión geográfica y las escasas atribuciones que tuvieron para operar de acuerdo con sus competencias técnicas²⁵³.

El ancho que debían tener las calzadas también generó polémica entre los más entendidos. Las dimensiones establecidas en 1842 fueron consideradas excesivas debido a su elevado costo, sobre todo si se intentaba aplicar en regiones de terrenos rocosos y con una topografía accidentada²⁵⁴. Hacia 1846, la Sociedad Nacional de Agricultura propuso que solo se compusieran doce varas (10 m) en las arterias públicas²⁵⁵, mientras que el mismo gobierno decidió no aplicar el ancho establecido por ley debido a su alto costo y por

²⁴⁹ Las juntas provinciales sin agrimensores recibidos hacia 1843 fueron las de Coquimbo, Aconcagua, Valdivia y Chiloé. Para el resto, se designó a Jacinto Cueto como agrimensor de la Junta Provincial de Santiago, a Bartolomé Palacios para la de Valparaíso, a Fermín Ascensio Fuentes para la de Colchagua, a Felipe Astaburuaga para la de Talca, a José Miguel Barriga para la de Maule y a Juan José Arteaga para la provincia de Concepción. Cámara de Diputados, “Sesión 30 del 16 de agosto de 1843”, pp. 327 y 328; Cámara de Senadores, “Sesión 32 del 16 de agosto de 1843”, pp. 422, 427 y 428.

²⁵⁰ *Caminos: disposiciones vijentes 1842-1897*, pp. 83-84.

²⁵¹ Parada, *op. cit.*, p. 294; Sol Serrano, *Universidad y Nación. Chile en el siglo XIX*, pp. 208-209.

²⁵² Parada, *op. cit.*, pp. xvii-xxi.

²⁵³ *Op. cit.*, pp. xv-xxiv.

²⁵⁴ Greve, *op. cit.*, tomo 1, p. 429.

²⁵⁵ *El Agricultor*, N° 64, Santiago, diciembre 1846, p. 21.

considerarlo innecesario²⁵⁶. Diez años después de promulgada la norma, uno de los miembros del Cuerpo de Ingenieros hizo hincapié en la inoperancia de las dimensiones establecidas, porque estas debían determinarse de acuerdo con las necesidades y condiciones existentes, como el tamaño de las carretas, el área que ocupan en las vías y el tráfico estimado en ellas, para lo cual once varas (9,2 m) eran suficientes para aplicarse en las cuestas y veinticuatro (20,1 m) en las planicies²⁵⁷. La calidad de una calzada no radicaba necesariamente en sus dimensiones, sino, más bien, en el cuidado dedicado a la conservación de su superficie. Senderos más angostos eran, a su vez, más económicos y fáciles de mantener. Todo hace pensar que esta medida pocas veces se aplicó al pie de la letra, al menos durante toda la primera mitad del siglo XIX.



Paseo a los Baños de Colina. Pese a las penurias del viaje, la visita a estos baños termales fue un paseo anhelado para quienes querían disfrutar de sus propiedades medicinales. En la imagen se aprecia un grupo de mujeres trasladándose en un carretón tirado por una yunta de bueyes. Gay, *Atlas..., op. cit.*, tomo 1.

Previo a 1842, el cuidado de los caminos se encontraba en manos de los mismos habitantes y del cuerpo de policía. No existía un ente fiscalizador que controlara los abusos que se cometían, más allá de la supervisión superficial que podían realizar las autoridades locales. La ley de 1842 asignó esta responsabilidad a los gobernadores, subdelegados e inspectores de cada departamento, los que debían valerse de los agentes subalternos de policía que estuvieran

²⁵⁶ MMI, 1846, p. 9.

²⁵⁷ Francisco Velasco, "Memoria sobre los caminos en Chile", p. 224.

bajo su mando para hacer cumplir la normativa²⁵⁸. Otro artículo estipulaba que las juntas provinciales debían velar por el estado de las vías y que no se modificaran sin su aprobación²⁵⁹. La fiscalización *in situ*, sin embargo, recayó en los inspectores. Ellos estaban obligados a dar aviso a los intendentes, gobernadores o subdelegados de cualquier obstáculo que ocurriese en las calzadas, pero eran los gobernadores a quienes la ley facultaba para imponer las multas respectivas en su jurisdicción²⁶⁰.

Resalta la poca claridad con que la nueva normativa abordaba las facultades fiscalizadoras, ya que estas recaían en, al menos, seis agentes diferentes. Este fue uno de los aspectos que se criticó desde el momento en que se presentó el proyecto de ley para su discusión. En el Senado se argumentó que resultaba inútil prohibir el derrame de las aguas de riego y el cierre de las vías, sin contar con un mecanismo de coacción que velara por el cumplimiento de la ordenanza²⁶¹. Un artículo señalaba, entonces, que los inspectores solían ser mayordomos u hombres subalternos que jamás denunciarían las infracciones que cometieran las personas de quienes dependían. Además, indicaba que el sistema de denuncias y multas que establecía el proyecto de ley para combatir los abusos cometidos era engorroso e ineficiente:

“El artículo 24 declara que las juntas provinciales son las que tienen la facultad de imponer multas; y el 33 encarga a los inspectores que den aviso a las autoridades superiores de su jerarquía, de los pantanos, puentes rotos u otros defectos que notaren. Según esto, el inspector en cada infracción que ocurra, tendrá que dirigirse al subdelegado, y éste al gobernador departamental, y éste a la junta de provincia para que desde allí baje la pena que se ha de aplicar al infractor”²⁶².

Frente a este problema, se propuso establecer celadores en las rutas, con dotación fija y pagada con fondos públicos, quienes tendrían la facultad de imponer multas sin recurrir a las juntas provinciales, aunque subordinados a la decisión de los subdelegados²⁶³. Pese a ello, la idea no se consideró y el proyecto se aprobó casi sin modificación. En la práctica, los problemas burocráticos y los abusos en las calzadas continuaron. Tres años después de promulgada la ley, en la Cámara de Diputados se mencionó que la fiscalización

²⁵⁸ Véase artículo 8° de la ley general de caminos de 1842, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, tomo 1, p. 400.

²⁵⁹ Véase artículo 5° de la ley general de caminos de 1842, en *ibid.*

²⁶⁰ Véanse artículos 27° y 36° de la ley general de caminos de 1842, en *op. cit.*, pp. 402-403.

²⁶¹ Cámara de Senadores, “Sesión 11 del 13 de julio de 1842”, *op. cit.*, pp. 38 y 43.

²⁶² Los artículos 24 y 33 a los que se refiere la cita corresponden al proyecto de ley original, cuya numeración cambió al momento de promulgarse la ley de caminos de 1842, *op. cit.*, pp. 38 y 44.

²⁶³ *Ibid.*

que establecía la ley de 1842 era inadecuada, aludiendo al mal desempeño de los inspectores que, por ser la mayor parte de ellos inquilinos, les privaba de la independencia necesaria para el ejercicio de sus funciones²⁶⁴, aspecto que ya había sido tratado con anterioridad. Del mismo modo, en 1846 se despachó un decreto que reiteraba la aplicación de la norma en todas sus partes, ante el incumplimiento de algunos propietarios y la indolencia de las autoridades para hacer cumplir las penas. Expresaba este decreto que se tomarían

“las providencias oportunas para impedir los derrames y desagües de acequias en los caminos, haciendo que los dueños de los fundos vecinales cierren los boquetes que dan salida a estas aguas, corten las filtraciones, compongan los cauces de las acequias y construyan los puentes a que están obligados”²⁶⁵.

Ante la opinión generalizada de que la ley de caminos, puentes y calzadas no bastaba para que hubiese un efectivo cumplimiento de las normas, en 1846 se instauraron de forma oficial los celadores. Estos se financiarían con el fondo de caminos y sus obligaciones serían cuidar los trabajos de conservación, evitar los abusos y aplicar las penas dictadas por las autoridades respectivas para cada caso²⁶⁶. No obstante, no fue sino hasta 1852 cuando se regularon sus funciones bajo el Reglamento para el servicio de camineros²⁶⁷. El establecimiento de este cargo intentó subsanar las falencias de la ley de 1842 en materia de fiscalización, pero la medida no produjo los resultados esperados. Como vimos en páginas anteriores, las malas prácticas continuaron, lo que se suma a que en los presupuestos nacionales no constaban fondos destinados a estos funcionarios, por lo que no tenemos certeza de que tal disposición se haya acatado alguna vez o sostenido en el tiempo.

Frente a todas estas problemáticas, en 1847, el ministro del Interior Manuel Camilo Vial se mostró a favor de volver a legislar en materia vial, debido a que la aplicación de la ley de 1842 había probado su ineficacia. A juicio del gobierno, las autoridades no tenían ni el interés ni la capacidad de inspeccionar el estado de los senderos y las atribuciones de los empleados eran aún demasiado vagas²⁶⁸. En la práctica, la normativa generó procedimientos engorrosos, al instaurar un sistema dual de administración en que tanto organismos locales como estatales tuvieron atribuciones similares y sobrepuestas. Con la distancia que otorga el tiempo, aquellas falencias se hicieron más

²⁶⁴ Cámara de Diputados, “Sesión 10 del 2 de julio de 1845”, pp. 92 y 99.

²⁶⁵ “Caminos. Circular a los Intendentes a este respecto”, Santiago, 30 de noviembre de 1846, p. 285.

²⁶⁶ “Peaje. Se autoriza al Ejecutivo para modificar este derecho”, Santiago, 25 de julio de 1846, pp. 476-477.

²⁶⁷ *Caminos: disposiciones...*, *op. cit.*, pp. 39-44.

²⁶⁸ MMI, 1847, p. 13.

notorias cuando algunos especialistas hicieron un balance de sus resultados: que la ley amparaba una burocracia descoordinada, facilitaba la ineficiencia y obstaculizaba la percepción de recursos, fueron diagnósticos compartidos. De acuerdo con Daniel Martner, la Ley General de Caminos era

“un conjunto de disposiciones que carecen de unidad tanto en los deslindes de la autoridad, como en la obtención de los fondos necesarios para abrir y reparar las vías”,

permitiendo que las municipalidades se confíen en el gobierno y el gobierno en las municipalidades²⁶⁹.

Posteriormente, se dictaron algunas ordenanzas complementarias. Se estableció el reglamento del Cuerpo de Ingenieros que normaba todo acerca de los deberes y atribuciones de dichos profesionales, así como de las juntas provinciales. Ellos se encargarían, en adelante, de la dirección de todas las obras públicas del Estado, para las cuales debían elaborar los planos y presupuestos correspondientes y designar las comisiones para los trabajos²⁷⁰. Sobre peajes y pontazgos, en 1847 de nuevo se facultó al Ejecutivo para contratar empresas particulares que construyeran puentes, estipulando su pago con derechos de pontazgo²⁷¹ y, en 1855, se autorizó a las municipalidades a instalar puentes o lanchas sobre los ríos que dividieran sendas públicas, fijando tributos a favor de las rentas municipales²⁷². Además, en 1846 y 1855 se autorizó al Presidente de la República para modificar los derechos de peaje en las calzadas públicas, además de establecerlos en beneficio fiscal para las nuevas que se abrieran o que fueran objeto de reparaciones de importancia²⁷³. Asimismo, se determinó que estos se recaudaran por secciones para que fuesen menos onerosos para quienes transitaran por trechos cortos, de manera que, hacia 1859, se establecieron tres barreras en la ruta de Santiago a San Fernando²⁷⁴. El proyecto se basaba en el exitoso modelo que tuvieron los *turnpike trusts* en Inglaterra a fines del siglo

²⁶⁹ Martner, *op. cit.*, pp. 132-134; Santiago Marín Vicuña, *Los caminos de Chile: su desarrollo y su financiación*, p. 263.

²⁷⁰ Cámara de Diputados, “Sesión 30 del 16 de agosto de 1843”, *op. cit.*, pp. 327 y 332-335.

²⁷¹ “Puentes en los ríos Maipo i Cachapoal i en otros lugares. Derechos de pontazgo”, Santiago, 17 de septiembre de 1847, pp. 490-491.

²⁷² “Pasaje de los ríos. Se autoriza a las municipalidades para establecer puentes o lanchas en los ríos i para cobrar los correspondientes derechos”, Santiago, 26 de junio de 1855, pp. 3-4.

²⁷³ “Peaje...”, *op. cit.*, pp. 476-477; “Caminos, puentes i canales. Se autoriza al Ejecutivo para contratar su construcción por medio de particulares, concediendo a éstos ciertos derechos”, Santiago, 12 de septiembre de 1855, p. 14.

²⁷⁴ Por su parte, entre Santiago y Valparaíso se instalaron cuatro barreras o trancas, además de dos en la ruta de la capital a Melipilla, dos a San Felipe y una entre Valparaíso y Quillota. Hasta la fecha se desconocen los lugares exactos donde se instalaron estas barreras. Greve, *op. cit.*, tomo 2, pp. 499-500.

XVII y que contribuyó, en gran medida, al auge del transporte terrestre²⁷⁵. Era una organización que financiaba mejoras viales a través del cobro de peajes, mediante un sistema de arrendamiento de este derecho a propietarios locales y comerciantes que debían administrar la recaudación. Se cobraba un monto diferenciado según tipo de transporte y sus entradas debían destinarse de forma exclusiva al mejoramiento de las rutas²⁷⁶. Esto generó un incremento de diez a veinte veces del gasto en ellas, el que se invirtió en diversas obras como el ensanchamiento de las vías, mejoras en las superficies y atenuación de las gradientes²⁷⁷. Todo ello se tradujo en una reducción de cerca del 40% en los costos de transporte, además de una disminución del 60% en los tiempos de viaje, aumentando de forma significativa el tráfico por carretera²⁷⁸.

Pero el modelo inglés no produjo los mismos efectos en Chile. Claudio Gay explica que, si bien el cobro de peaje mediante barreras de 1859 fue bien acogido en un comienzo, pronto se manifestaron sus defectos. Se debían hacer largas paradas en cada oficina de recaudación y los traficantes recurrían a diversos arbitrios para eludir el pago –como usar senderos aledaños o atravesar campos abiertos–, lo que llevó al gobierno a suspender la medida tan solo a un año después de su introducción²⁷⁹. El valor de estos peajes era de veinte centavos por cada carruaje y carreta cargada, quince por birlocho²⁸⁰ y carreta vacía, quince por carretón y diez si estaba desocupado, doce por cada vaca, buey o animal cargado y tres centavos por un ternero o una oveja. Los caballos de los trajinantes, los viajeros, los correos y las carretas de uso fiscal, en cambio, no pagaban dicha contribución (véase cuadro N° 2)²⁸¹.

²⁷⁵ Distintos autores han investigado sobre el impacto de los *turnpike trusts* en la reducción de los costos de transporte en Inglaterra. Aunque Dorian Gerhold reconoce que este sistema tuvo un papel importante en el aumento de la productividad del transporte inglés, señala que contribuyó tanto en el proceso como otras innovaciones tecnológicas. Sin embargo, existe un consenso entre los especialistas en que la implementación del sistema de peajes concesionados fue un factor fundamental para la revolución del transporte en Inglaterra. Véase: Dan Bogart, “Turnpike trusts and the transportation revolution in 18th century England”, pp. 479-508; Dorian Gerhold, “Productivity Change in Road Transport before and after Turnpiking, 1690-1840”, pp. 491-515.

²⁷⁶ Bogart, *op. cit.*, pp. 480-482.

²⁷⁷ *Op. cit.*, p. 480; Gerhold, *op. cit.*, p. 499.

²⁷⁸ Bogart, *op. cit.*, p. 480.

²⁷⁹ Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, pp. 242-243.

²⁸⁰ La Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española...*, *op. cit.*, describe al birlocho como un “carruaje ligero y sin cubierta, de cuatro ruedas y cuatro asientos, dos en la testera y dos enfrente, abierto por los costados y sin portezuelas”. Sin embargo, Luz María Méndez lo describe como un carruaje de dos ruedas que tenía un compartimiento con ventanas vidriadas y puertas; Méndez, *op. cit.*, p. 139.

²⁸¹ Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 242.

Cuadro N° 2
VALORES DE PEAJES HACIA 1859

Transporte	Peaje
Carruaje	20 centavos
Carreta cargada	20 centavos
Birlocho	15 centavos
Carreta vacía	15 centavos
Carretón cargado	15 centavos
Carretón vacío	10 centavos
Animal (vaca o buey) cargado	12 centavos
Terneros u ovejas	3 centavos
Pasajeros a pie o montados	gratis

FUENTE: Gay, *Historia...*, *op. cit.*, "Agricultura", tomo segundo, p. 242.

¿HACIA UN NUEVO RUMBO?

LAS OBRAS CAMINERAS ENTRE LOS RÍOS MAIPO Y MATAQUITO

Con un nuevo y limitado marco legal, a partir de la segunda mitad de la década de 1840 comenzaron a regularizarse los trabajos camineros en el país, a la vez que se fue sistematizando el procedimiento para la ejecución de las obras. Luego de hacer inspecciones en terreno y diagnosticar el estado de los caminos, los ingenieros a cargo hacían una evaluación técnica, considerando aspectos como la optimización de la ruta trazada y las características del terreno. Cuando se definían los trabajos, se elaboraban los planos y presupuestos, destinándose una comisión encargada de dirigir las operaciones por distintos tramos. Estas obras, a diferencia de las anteriores, fueron trabajos profesionales, ejecutados por especialistas que buscaban hacer arreglos permanentes. Las circunstancias del fisco lo permitían. El equilibrio de las finanzas, logrado en la década de 1840, y la bonanza económica, experimentada en la década de 1850 por el auge exportador hacia Australia y California, permitió al Estado alejarse de su antigua política de austeridad, aumentando y diversificando el gasto público hacia otros ramos, en lo que Elvira López caracterizó como un proceso de despliegue estatal²⁸². Las obras públicas y, sobre todo, las comunicaciones fueron una de las áreas favorecidas considerando la mayor inserción de Chile en los circuitos mundiales de comercio y la necesidad, cada vez más apremiante, de ampliar la presencia efectiva del Estado a lo largo del territorio.

Gracias a este alivio fiscal, el gobierno de Manuel Bulnes solicitó a los departamentos y municipios que hicieran un reconocimiento de las arterias de su jurisdicción para que les remitieran un diagnóstico al respecto, a fin de hacer

²⁸² López Taverne, *op. cit.*, pp. 57, 83 y 158.

las reparaciones pertinentes. En 1844 municipios como Rengo, San Fernando y Curicó enviaron sus evaluaciones a la administración central. El gobierno departamental de Rengo se refirió a las tres rutas que se transitaban con mayor frecuencia: la que cruzaba la ciudad de norte a sur (Camino Real a la Frontera), más las de Guacarhue y Pencahue, al oeste de la villa. Las tres presentaban inconvenientes derivados de la calidad del terreno (que se empantanaba con las lluvias) y del derrame del sobrante de los riegos²⁸³. La Municipalidad de San Fernando mencionó los mismos problemas en su departamento, haciendo una evaluación general, sin referirse a trayectos específicos²⁸⁴.

Estos municipios no distinguieron las zonas o tramos más afectados, salvo Curicó, que presentó un informe más detallado, aunque las deficiencias de sus vías eran del mismo tipo: la que se dirigía hacia la costa por el Convento Viejo²⁸⁵ requería una “compostura general”, al no ser suficientes las reparaciones parciales de los vecinos. Continuando por el margen norte del río Mataquito hasta Iloca y Vichuquén, se presentaban dificultades en los sectores de Majadillas, Palquibudi y desde aquí hasta la costa. El camino que se bifurcaba desde el río Mataquito hacia el norte, en dirección a la costa de Paredones, parecía nunca haber recibido algún tipo de mantención. Como atravesaba los cerros por Caone y Nilahue, presentaba los obstáculos típicos de un sendero de cuestras: con pasos estrechos y terreno pedregoso. Por su parte, la ruta hacia la cordillera mostraba “pocos inconvenientes” con “fácil remedio”. El que iba hacia el noroeste, atravesando la cuestra El Peral hacia el valle de Chépica, podía remediarse abriendo desagües a sus costados, así como componer el tramo de la pendiente para adaptarla para el tránsito de vehículos, siendo preciso “cubrir el camino de una capa gruesa de cascajo”²⁸⁶.



Inquilino bajando por una cuestra. Las pendientes fueron difíciles de mantener, ya que solían ser estrechas y pedregosas, como se ve en esta imagen. Recaredo Santos Tornado, *Chile ilustrado*.

²⁸³ “Informe de Juan Ibañez...”, *op. cit.*, fs. 141-142.

²⁸⁴ “Informe de Pedro José Jaramillo...”, *op. cit.*, fs. 143 y 143v.

²⁸⁵ Caserío situado a unos cuatro kilómetros al oeste de Curicó, anterior a la confluencia de los ríos Teno y Lontué. Astaburuaga, *op. cit.*, p. 177.

²⁸⁶ “Informe de Luis Labarca...”, *op. cit.*, fs. 139-140v.

El antiguo Camino Real a la Frontera fue uno de los focos de mayor interés. A mediados del siglo XIX, era imperioso resolver los problemas que generaban los pasos que se inundaban durante el invierno, así como los diferentes rodeos que daba la ruta. Hacia 1846, uno de los segmentos que recibió trabajos de compostura fue el de Santiago a Rancagua²⁸⁷. En 1848, el intendente de Colchagua dio cuenta de las obras ejecutadas en el tramo desde el río Cachapoal a San Fernando:

“La intendencia, en virtud de la facultad que se le concedía, llamó algunos vecinos honrados y amantes del bien público, para que compusiesen las comisiones que debían encargarse de la dirección de los trabajos. Desde luego comenzaron estas a funcionar a pesar de lo avanzado de la estación y de la carencia de herramientas, no habiéndoles sido posible darlos concluidos, en razón a las lluvias de la presente estación. Con todo, con los trabajos que alcanzaron a ponerse, no se interrumpió el tránsito como era de costumbre, ni se han corrido los peligros que en los años anteriores. En la próxima primavera, las comisiones preparadas de antemano con los elementos necesarios, darán cima a la obra hasta dejar un camino que haga olvidar al pasajero la memoria odiosa que tenía de él”²⁸⁸.

En aquella ocasión, el intendente Domingo Santa María también se refirió a la reparación del sector entre los ríos Tinguiririca y Lontué y reiteró que la ruta se desviara hacia Curicó, atravesando la ciudad, tal como lo expusieron sus vecinos años anteriores:

“La Intendencia penetrada de que U.S. no se negará a prestarle los auxilios necesarios, ofició al Gobernador de Curicó [...] para que nombrase una comisión que indicase los puntos por donde sería más ventajoso girar el camino, a fin de que atravesase por el pueblo; la que compuesta de D. Francisco Javier Moreira, D. Joaquín Mardones y D. José Ramón Baeza, expuso los que a su juicio creía más convenientes [...]. En la variación de esta parte del camino, la Intendencia ha procedido de acuerdo con los votos del vecindario de Curicó que lo pide a sus cercanías, como un arbitrio para activar su comercio poniéndose en relación inmediata con los especuladores de las demás provincias [...]. Confiadamente espero que U.S. se dignará aprobar la mutación del camino público, como lo pretende Curicó, y destinar para la compostura de ese y demás puntos las cantidades necesarias”²⁸⁹.

Hacia 1850 se hicieron nuevas reparaciones en la ruta entre Santiago y Rancagua a cargo de comisiones constituidas por propietarios particulares, lo

²⁸⁷ MMI, 1846, pp. 8-11.

²⁸⁸ Intendencia de la provincia de Colchagua, *op. cit.*, p. 26.

²⁸⁹ *Op. cit.*, pp. 26-27.

que permitió al gobierno ahorrar algunos sueldos, así como desvincularse de la administración de las obras²⁹⁰. A lo largo de toda esta década, también se ejecutaron diversos trabajos en las zonas de Rengo, Pelequén y San Fernando, aunque pasaron años antes de que en estos lugares se remediaron los barriales que se formaban todos los inviernos. Más al sur, en cambio, no fue sino hasta 1858 en que se terminó una refacción formal del trayecto que iba desde los cerrillos de Teno hasta el río Lontué²⁹¹ (véase mapa 3: *Red caminera ca. 1860*).

Las obras no se remitieron solo a mejorar la calidad de las vías sino, también, a cambiar su trazado para hacerlo más recto. Este diseño resultaba más conveniente que los recodos que se presentaban para esquivar obstáculos, fuesen naturales (geográficos), como artificiales (cercos). Con ello se acortaba la extensión de las sendas, disminuyendo las distancias y el tiempo de desplazamiento. Sobre este aspecto, el Camino Real a la Frontera obtuvo mayor atención por ser la principal vía de acceso a las provincias del sur. Las transformaciones que experimentó su trayecto se evidencian al comparar las distancias que existían en el año 1800 y la actualidad, entre las ciudades del valle longitudinal y que se han ubicado históricamente a lo largo del camino aludido²⁹² (véanse cuadros N° 3 y N° 4).

Cuadro N° 3
DISTANCIAS ENTRE CIUDADES DE SANTIAGO AL SUR (1800)

Tramo	Leguas castellanas	Kilómetros
Santiago - Rancagua	24	108,3
Santiago - San Fernando	40	180,5
Santiago - Curicó	60	270,8
Santiago - Talca	80	361,1
Rancagua - San Fernando	16	72,2
San Fernando - Curicó	20	90,2

FUENTE: García, *op. cit.*, Colección Sala Medina, Biblioteca Nacional de Chile.

Las modificaciones que se hicieron al trazado del Camino Real a la Frontera para hacerlo más rectilíneo redujeron las distancias recorridas entre una ciudad y otra con respecto al año 1800. Si Santiago distaba de Rancagua en el 1800 por 108,3 km aproximadamente, este mismo recorrido se hace en la actualidad en 83,7 km. Asimismo, el trecho entre la capital y Curicó en 1800 era de 270,8 km aprox., a diferencia de 2014, que es solo de 192,5 km (véase cuadro N° 4).

²⁹⁰ MMI, 1850, pp. 12 y 15.

²⁹¹ MMI, 1850, p. 12; MMI, 1858, p. 22.

²⁹² García, *op. cit.*; Ministerio de Obras Públicas, "Distancias entre ciudades".

Cuadro N° 4
COMPARACIÓN DE DISTANCIAS ENTRE 1800 Y 2014 (KM)

Tramo	1800	2014	Diferencia	%
Santiago - Rancagua	108,3	83,7	24,6	22,7%
Santiago - San Fernando	180,5	139,5	40,9	22,7%
Santiago - Curicó	270,8	192,5	78,2	28,9%
Santiago - Talca	361,1	256,8	104,2	28,9%
Rancagua - San Fernando	72,2	52,9	19,3	26,7%
San Fernando - Curicó	90,2	52,9	37,2	41,3%

FUENTE: García, *op. cit.*; Ministerio de Obras Públicas, *op. cit.*

Los segmentos de Santiago a Rancagua y de esta ciudad a San Fernando variaron un 22,7% y un 26,7%, respectivamente. Sin embargo, el tramo que presenta mayor alteración es el que se dirige de San Fernando a Curicó, con una diferencia de 41,3%, lo que corrobora la información presentada tanto por los vecinos de Curicó como del intendente de Colchagua, que buscaban desviar la dirección de este camino para acercarlo a la ciudad (véase cuadro N° 4).

La construcción de puentes fue otro asunto que adquirió particular relevancia hacia la década de 1850. Expedientes de esos años dan cuenta de la presencia de algunas pasarelas sobre los ríos Maipo, Teno y Cachapoal. En este último, existían al menos tres: la que lo cruzaba por el Camino Real a la Frontera, una en la precordillera a la altura de los Baños de Cauquenes y otra al poniente de Rancagua, en Laguna de Cortez²⁹³, aunque no eran de ingeniería mayor sino más bien de sogas. En estos años, el país se hallaba en mejores condiciones económicas para solventar los gastos de construcción de puentes sólidos y estables, además de que el aumento progresivo del comercio los requería.

El punto de partida en esta materia fue la proyección de dos puentes sobre los ríos Maipo y Cachapoal para lograr una mayor integración de la provincia de Colchagua, en desmedro de otros pasos de importancia como los ríos Teno o Lontué, que se encontraban más alejados del centro político-administrativo del país. Ya en 1840, la Sociedad Nacional de Agricultura había planteado la urgencia de construir una infraestructura segura sobre el río Maipo para comunicar a las provincias del sur, por lo que encomendó al ingeniero José Antonio Álvarez Condarco²⁹⁴ visitar el río con el fin de determinar el punto

²⁹³ “Actas de la Municipalidad de Rancagua”, 6 de agosto de 1852, 11 de enero, 18 de febrero, 10 de mayo, 7 de julio, 4 de noviembre y 15 de diciembre de 1853 y 11 de agosto de 1854, en ANH, MRa, vol. 2, fs. 83-96; “Actas de la Municipalidad de Curicó”, 15 y 30 de septiembre de 1859, en ANH, MC, vol. 2, fs. 41-41v.

²⁹⁴ De nacionalidad argentina, ostentó el cargo de sargento mayor de ingenieros, colaborando con la causa independentista. Luego, se radicó en Chile, trabajando en el Cuerpo de Ingenieros

más conveniente para su instalación²⁹⁵. La necesidad de este proyecto fue reiterada en años posteriores por la misma institución, aunque no se alcanzaba consenso respecto a la locación exacta del puente. Así, en 1846 se propuso que se instalara un “puente de cadenas” en el sector de Tango, por su cercanía con San Bernardo y la vía principal al sur, mientras que la otra opción fue en Los Morros, donde el río era más angosto, facilitando, por ende, su construcción²⁹⁶. Pese a la discusión suscitada sobre este punto entre los miembros de la Sociedad, el proyecto fue presentado de manera oficial en 1847 por el gobierno de Manuel Bulnes. El 17 de septiembre se promulgó una ley que autorizaba al Presidente de la República a invertir setenta mil pesos en la construcción de una estructura sobre el río Maipo y otra en el Cachapoal. La norma, además, facultaba al Presidente, en acuerdo con el Consejo de Estado, a establecer los derechos de pontazgo que deberían pagarse, así como contratar la construcción de los demás puentes del país con empresarios particulares, estipulando su retribución con dicho gravamen²⁹⁷. Las gestiones se iniciaron de inmediato respecto al puente Maipo. Se encargó al ingeniero Luis Lemuhot²⁹⁸ estudiar cuál era la ruta más conveniente para establecerlo, en la misma misión encomendada a José A. Álvarez Condarco unos años antes. El lugar escogido fue el sector de Los Morros –en vez del de Tango propuesto en ocasiones anteriores–, gracias al aumento que había experimentado el tráfico hacia el sur en sus vías aledañas, junto con la proyección de un nuevo camino carretero que se trazaría por la cuesta de Chada. Incidió también que allí el río se presentaba más angosto y que el lugar se consideraba más propicio para la instalación de un puente de madera de enrejado múltiple (o *Warren*) que había sido encargado por el gobierno a Estados Unidos. Este fue solicitado de forma especial para el río Maipo por decreto de 27 de septiembre de 1847 y el trabajo de instalación se encargó al ingeniero José Agustín Verdugo²⁹⁹, quien, además, debía atender la construcción de las rutas de acceso³⁰⁰.

Civiles. Mónica Gangas y Hernán Santis, “La formación y el desarrollo de la Geografía Chilena”, p. 81; Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 390.

²⁹⁵ Lamentablemente, no dimos con el paradero de su informe. *El Agricultor*, N° 14, Santiago, diciembre 1840, p. 20.

²⁹⁶ *Op. cit.*, tomo XI, N° 59, julio 1846, pp. 1-2 y N° 63, noviembre 1846, p. 4.

²⁹⁷ La ley también estipulaba que la recaudación de los derechos podría establecerse por los mismos empresarios o por agentes públicos y que las facultades concedidas en la ley tendrían una duración de cuatro años contados desde su promulgación. “Puentes en los ríos Maipo i Cachapoal...”, *op. cit.*, pp. 490-491.

²⁹⁸ El ingeniero francés Pedro Luis Lemuhot fue contratado por el gobierno de Chile para ejercer funciones dentro del Cuerpo de Ingenieros Civiles. Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 441.

²⁹⁹ De nacionalidad chilena, José Agustín Verdugo fue miembro del Cuerpo de Ingenieros Civiles, contratado en la primera planta de este organismo con el cargo de ingeniero primero. En 1852 fue designado como director del Cuerpo. *Op. cit.*, pp. 378 y 395.

³⁰⁰ Este puente permaneció hasta 1916, al que se le hicieron diversas reparaciones y refuerzos hasta que fue desarmado. *Op. cit.*, pp. 510-512.



Puente colgante sobre un río en Chile. Estas construcciones se dieron en todo el territorio americano. Fueron útiles para atravesar los cursos de agua cordilleranos y su estrechez da cuenta que solo permitía el tránsito de personas y animales cargados. Dibujo de Mauricio Rugendas, colección Biblioteca Nacional de Chile.

El puente era de madera de pino, techado con tejas de alerce para protegerlo de la lluvia y estaba ensamblado con tarugos de una madera más dura. Su instalación fue considerada por el gobierno a modo de “ensayo”, para que sirviera como modelo de construcción para otros puentes en el futuro³⁰¹. No obstante, la iniciativa no pudo imitarse debido a su alto costo y a las dificultades que presentaba el proceso de secado de las maderas nacionales³⁰². La obra tardó alrededor de tres años en terminarse con un presupuesto cercano a los \$183.000³⁰³ y quedó operativa para el público en 1850³⁰⁴ (véase mapa 3: *Red caminera ca. 1860*). En mayo, el gobierno fijó los derechos de pontazgo en seis reales para los coches de cuatro ruedas y tres reales para cada carreta cargada. Según lo estimado por Ernesto Greve, la suma buscaba más que todo gravar según los recursos económicos del transeúnte, en vez del daño o desgaste provocado por los distintos medios de transporte de acuerdo con su peso. Se asumía que quien poseía un coche de cuatro ruedas contaba con mayor poder adquisitivo, por lo que estaba en condiciones de pagar más que un comerciante

³⁰¹ MMI, 1847, p. 10.

³⁰² Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 512.

³⁰³ De acuerdo con los caudales públicos que se destinaron de forma exclusiva al puente Los Morros, calculamos una inversión total de \$183.668, gastados entre los años 1846 y 1850. Esta suma incluye gastos de construcción, sueldos, viáticos y fletes. Datos obtenidos de: Chile, *Cuenta de la inversión de los caudales concedidos para el servicio público*, 5 vols.

³⁰⁴ MMI, 1850, p. 15.

que transportaba sus productos en carreta. La tarifa se modificó en julio de 1850 a cuatro reales por coche y a dos reales las carretas cargadas, mientras que los pasajeros a pie o montados tenían el paso gratuito por el puente³⁰⁵ (véase cuadro N° 5). En opinión del gobierno, la disminución del gravamen era la única medida para poner los puentes “al alcance de la clase pobre”, la que, con frecuencia, evitaba el pago de estos derechos al cruzar, de forma peligrosa, los ríos a vado. Por esto, el pontazgo debía establecerse “de la manera más liberal posible”, con una “contribución justa y prudente”, ya que no se pretendía obtener excedentes para el fisco, sino solo lo necesario para la mantención de la pasarela³⁰⁶.



Puente Los Morros. La estructura, que se erigía al oriente del río Maipo, fue una de las primeras obras de ingeniería mayor que se construyó en una zona rural y se mantuvo en pie hasta su demolición en los inicios del siglo xx. Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 509.

Cuadro N° 5
PONTAZGO DEL PUENTE LOS MORROS (1850)

Transporte	mayo de 1850	julio de 1850
Coches de cuatro ruedas	seis reales	cuatro reales
Carretas cargadas	tres reales	dos reales
Pasajeros a pie o montados	gratis	gratis

FUENTE: Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 501.

³⁰⁵ Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 501.

³⁰⁶ MMI, 1850, pp. 15-16.

El mismo mes se dictó el reglamento para el cuidado y policía del puente Los Morros, que establecía las normas de su tránsito. Este creó la figura del “puentero”. Debía establecerse uno en cada extremo de la infraestructura para controlar su ingreso y salida, bajo las órdenes de un bedel. De este modo se cobraba el pontazgo en una de las entradas a cambio de un boleto que era exigido al otro extremo del puente. El puente Los Morros debía cerrarse con llave durante la noche y, en caso de llegar un pasajero a deshoras, el primer puentero estaba obligado a atenderlo, avisando al otro con una campanilla del tránsito del pasajero³⁰⁷. El reglamento se puso en práctica de inmediato, aunque la aplicación real de este sistema no fue el esperado, pues el mismo año un ciudadano advirtió que sus funcionarios obstaculizaban el paso a su antojo:

“[...] no convenimos en que un camino público tal como este, tenga tantas restricciones, pues cuando su señoría el puentero quiere, cierra sus puertas y nadie pasa, sea cualquiera el motivo de su viaje. Todos los días a las cinco de la tarde se cierra el puente, y los que llegan a esas horas tienen que esperar hasta las siete de la mañana siguiente ¿Quién podrá ignorar los inconvenientes de esta medida y los graves males que produce? Pero más todavía [...] pues nos impide viajar en domingo, porque este día el puente permanece cerrado y no puede pasar nadie”³⁰⁸.

Por su parte, la construcción del puente sobre el río Cachapoal enfrentó dificultades mayores. La compleja decisión de determinar el sitio del emplazamiento, sumado a que los pocos profesionales que residían en el país estaban ocupados en otras funciones, provocaron una y otra vez la postergación de los trabajos. El 17 de septiembre de 1847 se decretó de forma simultánea la instalación de los puentes sobre los ríos Maipo y Cachapoal. Sin embargo, debido a la amplia atención recibida por el primero, su construcción se pospuso hasta diciembre de 1849 cuando se encargó la dirección de los trabajos al ingeniero Federico Etheredge³⁰⁹, quien debía escoger la localización de la estructura en común acuerdo con una comisión. Ya en febrero de 1850, un decreto ordenó que el puente se colocara sobre el camino del sur³¹⁰. Pese a ello, entre 1850 y 1851 algunos ingenieros y vecinos representados por la Municipalidad de Rancagua, aún diferían con respecto al sitio del emplazamiento³¹¹. El profesional a cargo del proyecto cuestionó la elección anterior y propuso que se situara a seis cuadras de distancia (752,3 m), haciendo más económica

³⁰⁷ Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 501.

³⁰⁸ “Pregunta”, 31 de mayo de 1850.

³⁰⁹ De nacionalidad inglesa, Federico Guillermo Etheredge se integró al Cuerpo de Ingenieros Civiles en 1846. Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 383.

³¹⁰ *Op. cit.*, p. 505.

³¹¹ “Actas de la Municipalidad de Rancagua”, 16 de abril de 1850 y 15 de abril de 1851, en ANH, MRa, vol. 2, fs. 54-56.

su construcción. Se designó, entonces, otra comitiva, esta vez integrada por miembros del Cuerpo de Ingenieros, el gobernador de Rancagua y varios vecinos notables, para que hiciera un reconocimiento del río y notificara al gobierno sobre la mejor localización. No obstante, esta no hizo un examen minucioso, entregando un informe que el gobierno consideró insatisfactorio³¹².

Ante estos obstáculos, el gobierno decretó, en mayo de 1850, que se suspendieran los trabajos, por no existir informes previos que indicaran la clase de obra que se proponía erigir, su sistema de construcción, sus planos o presupuestos. Se requería conocer con anticipación el gasto en que se iba a incurrir para fijarlo en los presupuestos anuales y calcular la duración de la obra. Se nombró, entonces, una comisión de ingenieros a la cual debía asociarse el mismo director de la obra para que fuese a reconocer el río, levantase un plano, midiese las distancias y resolviese todas las cuestiones relativas a la designación del lugar donde debía situarse la estructura³¹³. En julio de 1851, el director del Cuerpo de Ingenieros, Andrés Antonio Gorbea³¹⁴, comunicó al gobierno algunos motivos del retraso:

“Las urgentes y largas obras de reparación de la casa en que se encuentra esta oficina, el estado delicado de mi salud y sobre todo la carencia absoluta de auxiliares que me ayuden en el desempeño de las muchas y variadas comisiones que constantemente me dirige el supremo gobierno por sus distintas ramas de administración, han sido las causas de no haber desempeñado antes según mi deseo la comisión verbal que V.S. se sirvió conferirme relativa a la elección del punto más conveniente entre los dos propuestos para la construcción de un puente en el río Cachapoal”³¹⁵.

Sobre el punto más adecuado para tender el puente, la opinión de Andrés A. Gorbea fue que se estableciera sobre la ruta principal al sur, tal como lo había determinado el gobierno en febrero de 1850. Su cercanía con el lugar de extracción de la piedra que serviría para los cimientos de la estructura fue uno de los factores que atendió, además del beneficio que conllevaba para los pueblos ser atravesados por los caminos públicos. Esto lo llevó a considerar que los puentes aledaños debían fijarse en dirección a las calles más pobladas cuando fuese posible³¹⁶. Sin embargo, a pesar de que el gobierno ya contaba

³¹² MMI, 1850, pp. 16-17.

³¹³ MMI, 1850, p. 17.

³¹⁴ Andrés Antonio Gorbea fue un ingeniero militar español contratado por el gobierno chileno en 1825 para dictar clases en el Instituto Nacional. Cuando se fundó la Universidad de Chile fue nombrado decano de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas. Más tarde, fue designado el primer director del Cuerpo de Ingenieros Civiles, cargo que ostentó hasta su muerte en 1852. Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 392.

³¹⁵ “Carta de Andrés Antonio Gorbea a Antonio Varas, Ministro del Interior”, 16 de julio de 1851, en ANH, MI, vol. 192 [s/f].

³¹⁶ *Ibid.*

con los informes que faltaban en un comienzo, al término de la administración de Manuel Bulnes, la cuestión del puente Cachapoal seguía sin resolverse³¹⁷. Las circunstancias en que Manuel Montt asumió el sillón presidencial volvieron a afectar al asunto, pues en septiembre de 1851 se interrumpieron todos los trabajos de vialidad en el país, puesto que la atención del gobierno se concentró en la rebelión que se gestaba en su contra³¹⁸. Para que la obra no se paralizara por falta de recursos fiscales, un grupo de privados se interesó en continuar los trabajos asumiendo su costo, si el gobierno les proporcionaba los planos y presupuestos de la obra, a cambio de los derechos de pontazgo. Aunque el Ejecutivo valoró el ofrecimiento, este no se concretó³¹⁹.

En 1853 los trabajos de infraestructura vial se retomaron con normalidad, aunque debieron elaborarse nuevos planos y presupuestos³²⁰. El puente sobre el río Cachapoal se concluyó recién en 1857, con la llegada del ferrocarril. Los gastos aumentaron de tal forma entre que se aprobó la instalación de la infraestructura y su construcción, que el gobierno acordó con la empresa del ferrocarril del sur que los distintos viaductos ferroviarios contarán con dos vías, una para los vagones de tren y otra para el tránsito común, aplicándose esto en el puente del Cachapoal³²¹ (véase mapa 3: *Red caminera ca. 1860*). La nueva pasarela reemplazó a un antiguo puente de cimbra que proporcionaba ciertas utilidades al municipio de Rancagua³²². Cuando se inauguró en 1858, por lo tanto, se decretó la tarifa que debía cobrarse en él, conforme a la ley de 17 de septiembre de 1855³²³.

La tardanza que experimentó la construcción del puente sobre el Cachapoal es un ejemplo emblemático de las consecuencias que tuvo la falta de profesionales, aunque también influyeron los vaivenes del acontecer nacional. En efecto, aun habiéndose creado una corporación para satisfacer la demanda por obras civiles –como lo fue el Cuerpo de Ingenieros–, persistía la falta de capital humano, sobre todo cuando las pocas personas capacitadas debían desempeñarse en numerosos trabajos encomendados por el gobierno por toda la extensión del territorio. Así lo planteó Andrés Gorbea en 1851, al igual que Manuel Valdés Vigil en 1865. Este último insistió en que, además de atender las obras viales, a los ingenieros del Cuerpo también se les mandaba construir iglesias, institutos, cárceles y almacenes fiscales³²⁴. Si bien a mediados de siglo las arcas estatales contaban con suficientes recursos como para emprender

³¹⁷ MMI, 1851, pp. 14-15.

³¹⁸ MMI, 1852, pp. 10 y 11; Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 515.

³¹⁹ MMI, 1852, p. 11.

³²⁰ MMI, 1853, pp. 7-9.

³²¹ MMI, 1857, p. 11; Gay, *Historia...*, *op. cit.*, “Agricultura”, tomo segundo, p. 269.

³²² “Actas de la Municipalidad de Rancagua”, 10 de agosto de 1857, en ANH, MRa, vol. 3. fs. 1-1v.

³²³ MMI, 1858, p. 22.

³²⁴ Citado por Parada, *op. cit.*, p. xxi.

gastos extraordinarios y el país se hallaba en pleno proceso de organizar un corpus normativo y operativo, la falta de profesionales repercutió en la poca eficacia con que se concretaban las obras de envergadura como los puentes.



Puente ferroviario y carretero sobre el río Cachapoal. La techumbre de la primera estructura de la fotografía da cuenta que esa fue la pasarela instalada para el tránsito peatonal.

Colección Archivo Fotográfico, Museo Histórico Nacional.

Por otra parte, para subsanar el aislamiento que sufrían las zonas interiores alejadas de los embarcaderos que servían para la extracción de sus productos, en 1846 se decretó la reparación de todas las vías que condujeran a puertos menores habilitados³²⁵. Al alero de esta iniciativa surgieron algunos proyectos viales, cuyo objetivo fue dar salida marítima a los bienes de estos territorios y que tuvieron una enorme importancia económica para la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito. Con ellos también disminuirían los costos de transporte que, en tantas ocasiones, fueron motivo de preocupación. Convencido el gobierno de que esta medida servía en particular a la provincia de Colchagua, “anulada casi enteramente por los excesivos costos de conducción”³²⁶, inició la construcción de un camino carril desde Lllallauquén (a orillas del río Cachapoal) hasta Casablanca, que seguía el trazado del antiguo Camino del Centro, para establecer una comunicación más expedita con el puerto de Valparaíso. Las obras se ejecutarían por etapas y una vez terminadas

³²⁵ “Poblaciones en los puertos menores habilitados. Se dispone su establecimiento”, Santiago, 21 de noviembre de 1846, pp. 486-487.

³²⁶ “Camino carril”, Santiago, 30 de diciembre de 1846, p. 342.

se aplicarían derechos de peajes. Así, se nombró una primera comisión para la sección comprendida entre Melipilla y Casablanca, mientras que el tramo restante se dividió en cuatro secciones: desde Melipilla hasta el río Maipo, desde el portezuelo de Chocalán hasta los Maitenes, desde los Maitenes hasta el estero de Alhué y desde este punto hasta las balsas del río Cachapoal en Llallauquén³²⁷ (véase mapa 3: *Red caminera ca. 1860*).

Otras obras de igual importancia fueron dos vías carreteras que se proyectaron desde San Fernando y Curicó hacia la costa de Colchagua. Su construcción se decretó en 1847, luego de haberse evaluado la habilitación de un puerto en la localidad de Llico. La primera debía partir de San Fernando, pasando por las localidades de La Lajuella³²⁸, Nerquiue³²⁹, Lolol y la cuesta de Alcántara, mientras que la segunda saldría de Curicó rumbo a Palquibudi³³⁰, Los Buitres³³¹, Tilicura³³² y Quirigua³³³ (véase mapa 3: *Red caminera ca. 1860*). Sin duda, las obras respondieron a que aún era necesario contar con comunicaciones más expeditas en la región para el tráfico de sus productos agropecuarios. En 1851, el ministro del Interior, Antonio Varas, dio cuenta de los trabajos realizados, mencionando que la ruta de San Fernando a Llico se encontraba adelantada lo suficiente para que en pocos meses quedara en condiciones de ser transitada, no así la de Curicó, cuyos fondos “se invirtieron en pocas cuerdas de camino sin que se allanasen siquiera algunos de los graves obstáculos que presenta”³³⁴. Aunque esta última vía quedó habilitada en 1857³³⁵, su adaptación para vehículos quedó pendiente junto a la de San Fernando debido a su alto costo y a que no se tenía certeza de que las facilidades que ofrecía Llico como puerto de embarque compensarían la inversión que ascendía a \$60.000³³⁶.

A los anteriores se agregaron numerosos trabajos de refacción de arterias menores y otras de mayor envergadura, como la que desde Santiago cruzaba el río Maipo por el llamado “puente de tablas”, para dirigirse a Rancagua a

³²⁷ “Camino carril”, Santiago, 30 de diciembre de 1846, *op. cit.*; “Camino carril”, Santiago, 12 de diciembre de 1846, pp. 331- 332.

³²⁸ Francisco Astaburuaga identifica esta localidad como una cuesta ubicada en la corrida de cerros entre los departamentos de Curicó y Vichuquén, cercana al oeste de la villa de Santa Cruz. Astaburuaga, *op. cit.*, p. 355.

³²⁹ Caserío situado en el departamento de Vichuquén, próximo al noreste de la aldea de Lolol. *Op. cit.*, p. 472.

³³⁰ Caserío del departamento de Curicó situado en la ribera norte o derecha del Mataquito, como a 35 kms hacia el suroeste de Curicó y al noreste de la aldea de la Huerta, en el mismo río. *Op. cit.*, p. 510.

³³¹ Francisco Astaburuaga lo describe como “Paraje del departamento de Vichuquén en lo alto de una rama de sierra en la inmediación de Gualañé”. *Op. cit.*, p. 88.

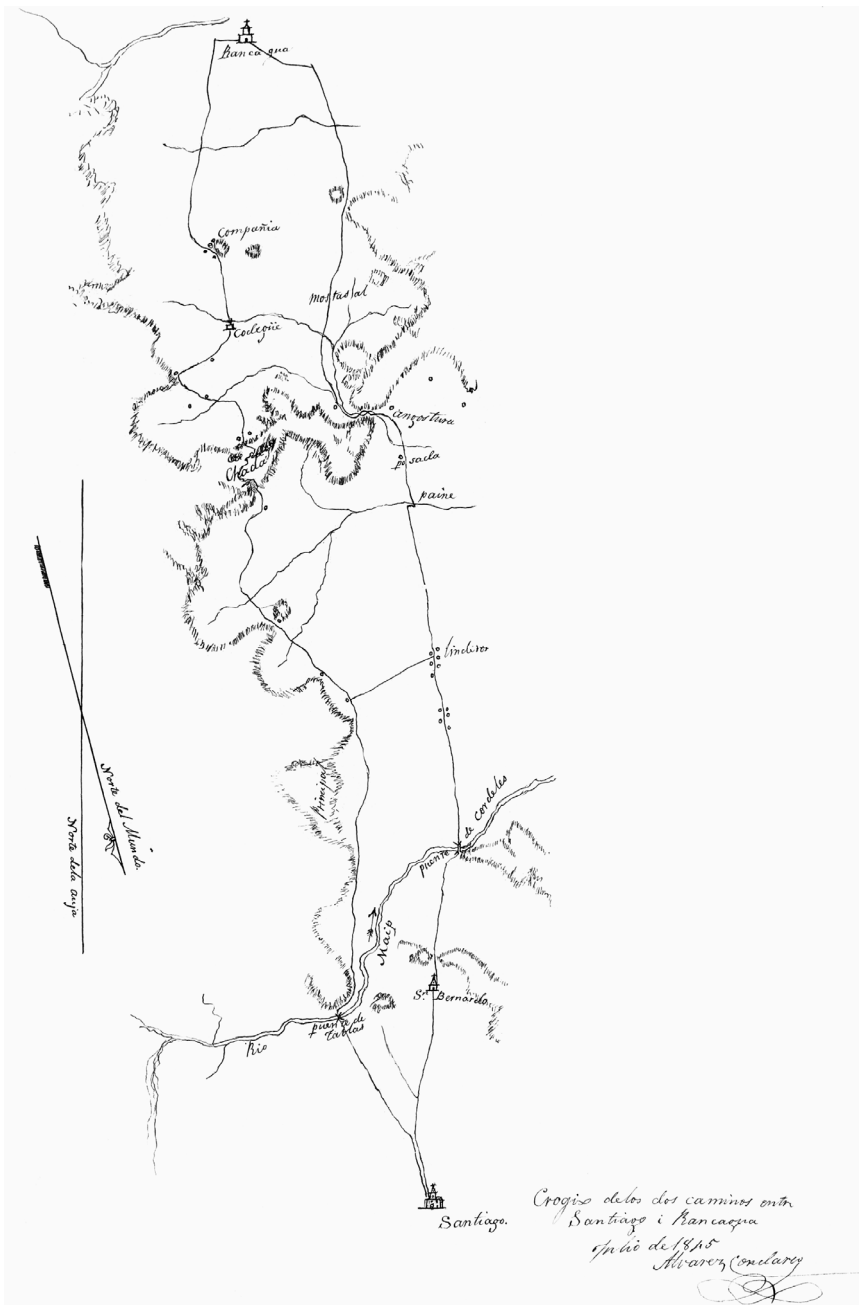
³³² Laguna que se halla a unos seis kilómetros al norte de la villa de Vichuquén y al este del lago del mismo nombre. *Op. cit.*, p. 816.

³³³ Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 484.

³³⁴ MMI, 1851, p. 13.

³³⁵ MMI, 1857, p. 11.

³³⁶ MMI, 1858, p. 22.



José Antonio Álvarez Condarco, "Croquis de los caminos entre Santiago i Rancagua".

través de la cuesta de Chada. La vía existía desde tiempos coloniales, aunque no era más que un sendero por donde los vehículos no podían transitar³³⁷. Hacia mediados del siglo XIX, esta ruta cobró relevancia dada la dificultad de pasar por la Angostura de Paine durante el invierno. Esto hizo que algunos pobladores optaran por viajar a través de la cuesta de Chada a pesar de su estado de abandono³³⁸, ya que así evitaban el paso por los esteros de Paine y Angostura, además de que se proyectaba la construcción de un nuevo puente en el sector de Los Morros que facilitaría el cruce del río Maipo.

Ante esta situación, el gobierno decretó, en septiembre de 1847, la construcción de un camino carril que se dirigiera a Rancagua por la cuesta de Chada, nombrando comisiones especiales y encargando el trazado por la cuesta al ingeniero José Agustín Verdugo³³⁹. Las obras se efectuaron de forma paralela a las del puente Los Morros, realizándose un trabajo completo que buscaba establecer una conexión directa con la capital. En 1851, José Agustín Verdugo había dejado el Cuerpo de Ingenieros, lo que provocó el retraso de los trabajos por algunos meses, hasta que se entregó su dirección a José Antonio Álvarez Condarco³⁴⁰. Con la llegada del nuevo decenio, las obras continuaron con normalidad y todo parece indicar que concluyeron cerca de 1852 (véase mapa 3: *Red caminera ca. 1860*).

La inversión realizada en materia de vialidad refleja los vaivenes de un largo proceso que alude a cómo se fue desarrollando el sistema caminero. En los decenios de 1830 y comienzos de 1840, el presupuesto nacional destinado a estas vías de comunicación se limitó a solventar los sueldos de los escasos funcionarios instaurados en el periodo, como los directores de caminos y de obras públicas, más faenas eventuales en la ruta de Santiago a Valparaíso. Esta situación comenzó a revertirse a partir de 1845, cuando la inversión pública no solo contempló los gastos operativos del Cuerpo de Ingenieros sino, también, obras variadas en distintos puntos del país (véanse cuadros N° 6 y N° 8).

La inversión nacional en obras viales aumentó desde un promedio de \$84.877 en la década de 1840, a \$308.016 en el decenio siguiente³⁴¹, con una diferencia de un 363% (véase cuadro N° 7). Por su parte, al analizar el gasto

³³⁷ Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 481.

³³⁸ MMI, 1847, p. 7.

³³⁹ Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 482.

³⁴⁰ “Carta de Luis García Huidobro a Antonio Varas, Ministro del Interior”, 26 de febrero de 1851; “Carta de Andrés Antonio Gorbea a Antonio Varas, Ministro del Interior”, 17 de marzo de 1851; “Resolución de Antonio Varas, Ministro del Interior”, 19 de marzo de 1851, en ANH, MI, vol. 192 [s/f].

³⁴¹ Los datos de inversión pública se obtuvieron de: MMI, 1839-1842; Ministerio de Hacienda, *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Hacienda presenta al Congreso Nacional*, 1843; Chile, *Ley de presupuestos para los gastos generales de la Administración Pública*, 1845-1848; Chile, *Cuenta de la inversión de los caudales...*, *op. cit.*, 1846-1850; Chile, *Cuenta de los ingresos y gastos que tuvo la República de Chile*, 1851-1854; *Cuenta jeneral de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile*, 1856-1860.

fiscal en los trabajos realizados entre los ríos Maipo y Mataquito en la etapa 1845-1859, observamos que este representó un 21% del total nacional, con un promedio anual de \$53.070, lo que muestra la relevancia que adquirió dicha región cuando el Estado buscó facilitarle los medios para colocar sus productos en el mercado internacional.

Cuadro N° 6
INVERSIÓN REAL EN OBRAS CAMINERAS (PESOS DE 1859)

Años	Inversión nacional	Inversión regional*	% Inversión regional
1840	4.775	s/d	s/d
1841	17.454	s/d	s/d
1842	15.766	s/d	s/d
1843	3.688	s/d	s/d
1844	91.964	s/d	s/d
1845	114.680	1.243	1%
1846	176.364	19.162	11%
1847	101.477	7.193	7%
1848	192.998	81.604	42%
1849	129.607	50.143	39%
1850	181.917	40.097	22%
1851	124.788	6.883	6%
1852	115.935	27.688	24%
1853	208.781	19.553	9%
1854	394.495	84.673	21%
1855	531.663	97.685	18%
1856	369.388	100.969	27%
1857	513.538	140.992	27%
1858	356.923	82.533	23%
1859	282.735	35.632	13%
Promedio**	253.019	53.070	21%

* Contabilizamos en este ítem las inversiones públicas realizadas en la infraestructura vial de la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito. Sobre estas últimas, no poseemos registros para los años previos a 1845.

** Los valores presentados en los promedios nacional y regional, así como su diferencia, se calcularon sobre los años en que ambas columnas presentaran datos (1845-1859). La deflactación de pesos nominales a reales se realizó sobre la base de la serie de Braum Ll., Juan *et. al.*, *Economía chilena 1810-1995: estadísticas históricas*.

FUENTE: Cuentas de inversión pública, leyes de presupuesto, memorias ministeriales de Hacienda e Interior (1840-1860).

INSERTAR ENCARTE 3

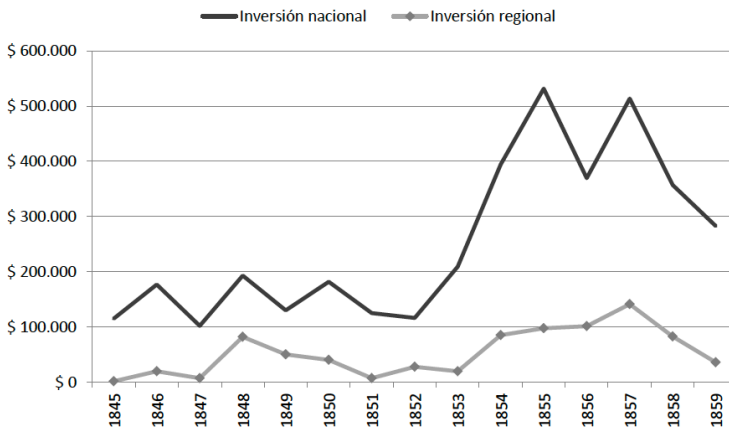
Cuadro N° 7
INVERSIÓN REAL EN OBRAS CAMINERAS (PESOS DE 1859).
PROMEDIO POR DECENIOS

Periodo	Inversión nacional (pesos)
1840-1849	84.877
1850-1859	308.016
Diferencia	363%

FUENTE: Cuentas de inversión pública, leyes de presupuesto, memorias ministeriales de Hacienda e Interior (1840-1860).

Pese al aumento respecto a la etapa anterior, la inversión pública no fue estable entre los años 1845-1859, tal como lo demuestra el cuadro N° 8. Si bien en 1848 el 42% del gasto en infraestructura vial se destinó a la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito (véanse cuadros N° 6 y N° 8), ello se explica por el episodio circunstancial de la construcción del puente Los Morros. La importación de la estructura desde Estados Unidos incluía los costos de transporte marítimo hasta Valparaíso, a los que se deben añadir el desembarque de los materiales en el puerto y los gastos de conducción hacia el lugar en que se emplazó la obra³⁴².

Cuadro N° 8
INVERSIÓN REAL EN OBRAS CAMINERAS
EN LOS ÁMBITOS NACIONAL Y REGIONAL (PESOS DE 1859)



FUENTE: Cuentas de inversión pública, leyes de presupuesto, memorias ministeriales de Hacienda e Interior (1840-1860).

³⁴² Chile, *Cuenta de la inversión...*, *op. cit.*, 1849, p. 16.

En 1850 la inversión comenzó a disminuir, tal vez a causa de la suspensión de las obras viales determinada por el gobierno. A partir de 1852 se produjo un aumento sostenido hasta el año 1855, cuando se destinaron cerca de \$531.000. Por lo tanto, la irregularidad de la inversión de los caudales públicos en esta materia se debió principalmente a que los gobiernos se enfocaron en atender faenas de tramos específicos, en vez de sostener un plan integral de trabajos que considerara de forma segmentada los gastos operacionales, de administración, de personal u otros. Los fondos se organizaban bajo las partidas de “gastos eventuales o variables”, dejando en evidencia lo mucho que faltaba por hacerse en materia vial y legislativa.

Como abordamos en los apartados anteriores, hasta la década de 1840, los gobiernos se limitaron a componer algunos senderos existentes, sobre todo los que conducían desde Santiago a Valparaíso y Mendoza, dejando al resto de las arterias del país alejadas de cualquier tipo de mantención. La Ley de Puentes, Caminos y Calzadas de 1842 fue un gran avance para el desarrollo del sistema vial. A pesar de las falencias de la ley y que su aplicación no fue la esperada, a partir de 1847 el Estado destinó importantes sumas anuales para reparar y construir caminos y puentes en la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito, lo que llevó a un incremento de las obras ejecutadas con respecto a los años anteriores (véase cuadro N° 6). Cuando observamos la magnitud y complejidad de los trabajos que se emprendieron desde fines de la década de 1840 –como la construcción de las vías hacia la costa de Colchagua, la de la cuesta de Chada o los puentes sobre los ríos Maipo y Cachapoal–, notamos que el establecimiento de un cuerpo normativo, sumado a la creación de un organismo encargado de centralizar las obras públicas, dio buenos resultados. Para entonces, las autoridades nacionales se refirieron a obras concretas, en tramos determinados y la distribución que tuvieron a escala provincial, en lugar de resaltar de forma generalizada “el problema de las vías de comunicación”. Sin embargo, pese a que la situación caminera del país se presentaba mejor que en las décadas anteriores, aún se encontraba lejos de ser satisfactoria. Hacia 1865, el Censo Nacional contabilizó alrededor de ciento treinta y cuatro caminos con una extensión de 2.087 km solo en la provincia de Colchagua³⁴³. Aunque es un número elocuente, puede resultar engañoso al considerar que esto solo proporciona información cuantitativa sobre las vías que existían en la región y no da cuenta de la calidad en que se encontraba la red en su conjunto. Más adelante los testimonios sobre la precariedad del sistema vial en

³⁴³ La provincia de Colchagua, en 1865, incluía los departamentos de San Fernando, Curicó y Caupolicán, por lo que este recuento no considera la zona comprendida entre los ríos Rapel y Maipo, perteneciente entonces al departamento de Rancagua, en la provincia de Santiago. El censo de 1865 no realiza un desglose del número de caminos por departamento para la provincia de Santiago, aunque indica que en esta sumaban un total de ciento cinco con una extensión de 2.680 km. *Censo general de la República de Chile: levantado el 19 de abril de 1865*, pp. 146, 168 y 330.

Chile continuaron. Hubo mejoras, no hay duda de ello, pero en la segunda mitad de la centuria el país experimentó una nueva etapa en su desarrollo, incorporándose otros elementos en materia de comunicaciones.

CONCLUSIONES

El sistema caminero de la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito se caracterizó por su precariedad, en el amplio sentido de la palabra.

Por una parte, esta condición se reflejó en la calidad física de la infraestructura vial. En efecto, se tomaron varias medidas para remediar este problema: se ejecutaron diversas obras de mantención, arreglo y construcción de caminos y puentes. La habilitación para el tránsito de vehículos en rutas como las de Santiago al sur (por el antiguo Camino Real a la Frontera y por la cuesta de Chada), las de San Fernando y Curicó a Llico, y la construcción de puentes de ingeniería sobre los ríos Maipo y Cachapoal datan de la década de 1840 en adelante. Todas ellas fueron obras importantes que contribuyeron a mejorar las comunicaciones terrestres de la región, pero respondieron sobre todo a necesidades puntuales y urgentes.

Existió un interés particular de parte del Estado por reacondicionar las vías que se dirigían hacia el sur, en un intento por consolidar la presencia de la administración pública en todo el territorio. Para lograr este objetivo, en un inicio las autoridades borbónicas focalizaron su atención en el Camino Real a la Frontera que conectaba las villas fundadas en el siglo XVIII a lo largo del valle longitudinal. El fortalecimiento de este eje continuó durante la república cuando varias de esas ciudades se convirtieron en capitales departamentales –sedes de la administración local–, tales como Rancagua, San Fernando y Curicó. De ahí que gran parte de las obras de mediados del siglo XIX se hayan dirigido a la reparación de esa ruta, en desmedro del antiguo Camino del Centro, que servía como principal vía de comunicación terrestre al sur durante la Colonia.

Los trabajos hacia Llico o hacia Valparaíso desde el río Cachapoal también respondieron a necesidades urgentes, pero, esta vez, de tipo económico. A diferencia de la administración hispana, el modelo de desarrollo poscolonial privilegió el comercio exterior, por lo que debían facilitarse los medios físicos para que las regiones interiores del territorio exportaran sus productos. El hecho de que el comercio internacional se hallara en un proceso expansivo proporcionó nuevos incentivos. Dar acceso terrestre a los puertos de extracción habilitados, mediante una infraestructura adecuada para la circulación de mercancías, fue la base para incrementar la recaudación fiscal en aduanas.

Fuera de estos casos, que son coincidentes con el plan de mejoras viales que se realizó en la región de estudio a partir de la década de 1840, el resto de la red continuó en estado de precariedad. La falta de mantenciones adecuadas,

la escasez de recursos municipales para senderos menores y los problemas de acceso que aquejaron a la situación vial perduraron desde 1790 hasta 1860.

Por otra parte, la precariedad del sistema vial también se manifestó en aspectos relativos su gestión. Si bien después de la Independencia se dictaron normas, leyes y reglamentos relativos a la cuestión caminera, estas medidas solo constituyeron antecedentes de la formulación de una institucionalidad caminera más estable y sistemática. Las disposiciones tomadas hasta 1860 fueron concebidas para lidiar con problemas circunstanciales, pero no para organizar una administración coherente. Esto salta a la vista con el tipo de normas que se dictaron durante toda la etapa: la regulación, por separado, de las dimensiones de las vías, el uso de señalética, el establecimiento de formas de financiamiento y la creación de cargos públicos sin una entidad que organizara sus funciones manifiestan las deficiencias que existieron en lo administrativo. En este sentido, hasta 1860 no existió una planificación nacional para modernizar el sistema caminero. Con respecto a lo procedimental, el mejoramiento de los caminos siguió realizándose a partir de denuncias eventuales que hacían autoridades o vecinos sobre ciertos pasos específicos. El Estado se limitó, entonces, a dar respuesta a estas peticiones, en vez de sistematizar un plan a mediano o largo plazo que contemplara modernizar la infraestructura vial.

Las causas de que perdurara un precario sistema vial a lo largo de todos estos años no radicarón en la falta de preocupación de parte del Estado o de los grupos económicos, ni tampoco en la falta de iniciativas. En cambio, existieron tres causales principales.

En primer lugar, hubo una limitada capacidad de financiamiento, sobre todo en lo que respecta a la organización y administración de los fondos destinados a la infraestructura caminera. El alto costo de los trabajos dificultaba que el sector privado se involucrara de forma activa en el financiamiento de las obras de construcción y reparación, a través de un sistema privado o mixto. El fracaso del sistema de peajes bajo concesiones de 1835 se explica, por una parte, porque los particulares se mostraban reacios a costear todos los estudios técnicos previos, sin tener la seguridad de que obtendrían la aprobación de sus propuestas o por la incertidumbre de recuperar los montos invertidos. Por otra, las iniciativas de 1835 y de 1859 que instauraba barreras en las rutas se vieron frustradas por la tradición hispano-colonial, que declaraba a todas las arterias de uso público. La existencia de propiedades abiertas sin cercar, más la presencia de múltiples senderos informales formados por las huellas que dejaba el tránsito frecuente, constituyeron una buena alternativa para quienes querían evitar el pago del gravamen, ante la posibilidad de transitar por campos abiertos.

Al no prosperar el sistema concesionado para financiar este tipo de obras, la modernización de la infraestructura vial recayó en el Estado. Fue este quien centralizó el diseño, ejecución y financiamiento de las obras camineras. Los trabajos fueron costeados con fondos del presupuesto anual destinado al Mi-

nisterio del Interior, además de montos extraordinarios designados por leyes especiales, como ocurrió, por ejemplo, con el puente Los Morros.

En segundo lugar, la permanencia de la precariedad vial se explica por la situación jurídica de los caminos. Después de la Independencia, existió una ambigüedad respecto a su propiedad o dominio, lo que repercutió en diversos pleitos relacionados con el acceso a las vías. La legislación colonial establecía que todas eran de uso público, si bien su dominio recaía en el Rey. Esta tradición continuó en la República, pero, ante las trabas impuestas por algunos propietarios sobre ciertos senderos, resultaba confuso para la población determinar los derechos de tránsito que existían sobre aquellos que atravesaban propiedades privadas. El *Código Civil* normalizó esta situación creando la figura de la servidumbre de tránsito, que establecía que si un predio se encontraba entero separado de una vía pública por otro predio, el dueño de este último debía permitir el tránsito hacia ella por donde fuese menos perjudicial para su propiedad³⁴⁴. Además, reafirmó el uso público de los caminos, considerándolos como bienes nacionales. Sin embargo, para aquellas calzadas que se costearon a expensas de particulares, su uso y goce quedaba sujeto al permiso de sus dueños. A lo largo de esta investigación no encontramos casos en que particulares financiaran la apertura o construcción de rutas completamente nuevas. Por el contrario, tanto la legislación hispana como la ley de 1842 obligaban a quienes hicieran uso de una vía o fueran responsables de su deterioro contribuyeran a su reparación. De este modo, sí existieron particulares que debieron costear arreglos menores (a través de multas y mano de obra), pero esto no les concedía el derecho de propiedad o dominio sobre la infraestructura vial en cuestión. La situación, por lo tanto, no quedaba del todo clara para la población general, sobre todo porque muchas veces se argumentaba que una calzada era pública “porque siempre se ha transitado por ahí”, primando el peso de la costumbre y la tradición. Algunos expedientes señalan que, para determinar si una vía era pública o privada, se recurrió a la verificación mediante testigos constituidos por vecinos del lugar, lo que da cuenta de la inexistencia de registros escritos para estudiar este tipo de casos o, al menos, las autoridades locales no los consultaban.

En tercer lugar, la falta de capital humano dedicado a proyectar y ejecutar obras camineras también fue un factor preponderante en la condición de precariedad. Después de que se dictaron las primeras medidas para modernizar la infraestructura vial, las autoridades nacionales comenzaron a percatarse de la falta de personal especializado para la construcción y reparación de caminos y puentes. El primer llamado de atención ocurrió cuando se designaron los cargos de directores de caminos y obras públicas en las décadas de 1820 y 1830. La designación de un par de funcionarios que supervisara todas las obras

³⁴⁴ *Código Civil, op. cit.*, pp. 222-223.

del país no fue posible, lo que incitó a las autoridades a crear un organismo que incorporara a profesionales capaces de desempeñarse de forma eficiente en todos los trabajos viales indispensables para el país y su desarrollo.

La creación del Cuerpo de Ingenieros Civiles, en 1842, generó expectativas que, a largo plazo, no fueron satisfechas. Uno de sus principales obstáculos fue precisamente la falta de personal competente, que conllevó en varias ocasiones a que se postergaran proyectos viales por la ausencia de profesionales en algunas juntas provinciales, como en los lugares donde se realizaban las faenas. La inexistencia de centros educacionales dedicados a la formación de ingenieros, antes de que la Universidad de Chile creara esta carrera con sus respectivas especialidades, en 1853, contribuyó a este problema. Si bien el Cuerpo de Ingenieros Civiles se fundó para mejorar la infraestructura vial a instancias de la Ley General de 1842, debido al número limitado de profesionales sus miembros debieron desempeñarse en todo tipo de obras, no solo aquellas relativas a la vialidad. Vías ferroviarias, canales de regadío, edificios públicos o trabajos en el área minera y agrícola fueron algunas de las responsabilidades que recayeron en los ingenieros de la época, generando una sobrecarga laboral que dificultaba el cumplimiento de sus tareas originales. En otras palabras, a menos ingenieros, mayor la cantidad de obras a realizar por cada uno y, por ende, menor la dedicación dirigida a trabajos en infraestructura vial. A esto se suma el hecho de que, además, debían encargarse de la dirección de las obras y de todo el trabajo previo, como estudios técnicos, reconocimientos topográficos, levantamiento de planos, cálculo de presupuestos y labores administrativas. Agravó aún más el panorama la carencia de insumos o recursos técnicos que facilitarían su cometido, como mapas y datos estadísticos que les permitiera conocer la realidad territorial y poblacional del país. El conocimiento geográfico y la consecuente producción cartográfica se desarrollaron a partir de la década de 1840 y el proceso de recopilación y tabulación de datos que ofrecía la estadística se encontraba recién en gestación por esos mismos años. El país no contaba con información sistematizada a escala provincial y nacional que facilitara la planificación de políticas públicas, sobre todo aquellas destinadas a la proyección de obras viales.

En este escenario, los ingenieros no tuvieron acceso a una documentación que les permitieran estimar costos de inversión sobre la base de estudios de rentabilidad social o económica, o cualquier tipo de información adecuada para realizar los diagnósticos previos, a la hora de ejecutar las obras necesarias. Ante la falta de información geográfica, los ingenieros debieron realizar inspecciones en terreno en aquellos lugares donde se proyectaban las obras, lo que requería de más tiempo y personal, de manera que el proceso de ejecución de los trabajos resultó muy ineficiente.

Además de ser escasos, estos profesionales debieron distribuirse a lo largo de todo el territorio nacional, lo que contribuyó a que las obras de ingeniería mayor se emprendieran de acuerdo con el nivel de urgencia que le designaba

el Ejecutivo. Esto impidió que se lograra crear una administración eficiente de las obras y se formara una institucionalidad estable durante todos estos años.

Estos tres factores, es decir, un sistema de financiamiento insuficiente, la ambigüedad jurídica en torno a los caminos y la falta de capital humano para realizar las obras hicieron que se mantuviera un estado de deficiencia generalizada del sistema caminero en la región comprendida entre los ríos Maipo y Mataquito entre 1790 y 1860. La coexistencia de estos factores provocó que el problema entrara en un círculo vicioso, en el que los obstáculos impuestos para modernizar la infraestructura vial se retroalimentaban unos a otros en una rueda que parecía no tener fin. Hubo que esperar a que se conformara un mayor número de profesionales dedicados a las obras públicas, organizados bajo una institución bien constituida y con formas de financiamiento estable, para contar con una red caminera apropiada que agilizará la movilidad de personas y el transporte de productos. En la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril entró en la escena nacional afectando de forma directa al desarrollo de la vialidad, lo que nos advierte que el sistema caminero continuó en ese estado de precariedad, al menos, por varias décadas más.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

I. FUENTES INÉDITAS

Álvarez Condarco, José Antonio, “Croquis de los caminos entre Santiago i Rancagua”, en Archivo Nacional Histórico, colección Mapoteca, pieza N° 80.

Fernández, Ramón, “Plano de la Boca de la Laguna de Llico”, en Archivo Nacional Histórico, colección Mapoteca, pieza N° 290.

Fondo Capitanía General, Archivo Nacional Histórico.

Fondo Intendencia de Colchagua, Archivo Nacional Histórico.

Fondo Municipalidad de Rancagua, Archivo Nacional Histórico.

Fondo Municipalidad de Rengo, Archivo Nacional Histórico.

Fondo Municipalidad de Curicó, Archivo Nacional Histórico.

Fondo Ministerio del Interior, Archivo Nacional Histórico.

García, Andrés José, *Mapa de las distancias de las ciudades, villas, puertos, plazas y minerales del Reyno de Santiago de Chile*, 1800, Biblioteca Nacional de Chile, Colección Sala Medina.

Jequier, Enrique, *Camino entre Rancagua i Peumo*, 1863, en Biblioteca Nacional de Chile, Sala Medina.

II. FUENTES IMPRESAS

“Ancho de las calles y caminos”, 24 de noviembre de 1820, en Chile, *Boletín de*

las leyes y decretos del gobierno, Santiago, Imprenta nacional, 1900.

Anguita, Ricardo, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, 5 vols.

Breve discurso sobre el establecimiento de postas en el Estado de Chile, dedicado al Exmo. Sr. Presidente de la República, Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1832.

Cámara de Diputados, “Sesión 2ª del 5 de junio de 1835”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXIV.

Cámara de Diputados, “Sesión 3ª del 10 de junio de 1835”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXIV.

Cámara de Diputados, “Sesión 10 del 2 de julio de 1845”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXXVI.

Cámara de Diputados, “Sesión 24 del 7 de agosto de 1844”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXXIV.

Cámara de Diputados, “Sesión 30 del 16 de agosto de 1843”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, San-

- tiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXXII.
- Cámara de Diputados, “Sesión 46, ordinaria, del 15 de octubre de 1841”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXVII.
- Cámara de Diputados, “Sesión ordinaria 48 del 10 de octubre de 1842”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXX.
- Cámara de Diputados, “Sesión ordinaria 50 del 14 de octubre de 1842”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXX.
- Cámara de Senadores, “Sesión 11 del 13 de julio de 1842”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXXI.
- Cámara de Senadores, “Sesión 32 del 16 de agosto de 1843”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo XXXIII.
- Caminos: disposiciones vijentes 1842-1897*, Santiago, Imprenta y encuadernación Barcelona, 1897.
- “Camino carril”, Santiago, 12 de diciembre de 1846, en Chile, *Boletín de las leyes y de las ordenes y decretos del gobierno*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1846.
- “Camino carril”, Santiago, 30 de diciembre de 1846, en Chile, *Boletín de las leyes y de las ordenes y decretos del gobierno*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1846.
- “Caminos. Circular a los Intendentes a este respecto”, Santiago, 30 de noviembre de 1846, en Chile, *Boletín de las leyes y de las ordenes y decretos del gobierno*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1846.
- “Caminos públicos. Se ordena colocar en cada uno de ellos signos que manifiesten las distancias i lugares de su jiro”, Santiago, 8 de noviembre de 1823, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Caminos, puentes i canales. Se autoriza al Ejecutivo para promueva su construcción, concediendo a los constructores la facultad de cobrar ciertos derechos”, Santiago, 2 de septiembre de 1835, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Caminos, puentes i canales. Prórroga por cuatro años de las facultades concedidas al Ejecutivo por lei de 2 de setiembre de 1835”, Santiago, 10 de noviembre de 1841, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Caminos, puentes i canales. Se autoriza al Ejecutivo para contratar su construcción por medio de particulares, concediendo a éstos ciertos derechos”, Santiago, 12 de septiembre de 1855, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 2.
- “Caminos, puentes i calzadas. Lei sobre la materia”, Santiago, 17 de diciembre de 1842, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.

- Censo jeneral de la República de Chile: levantado el 19 de abril de 1865*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1866.
- “*Código Civil*”, 1853, en Andrés Bello, *Obras completas de don Andrés Bello*, Santiago, Impreso por Pedro G. Ramírez, 1888, tomo 12.
- Congreso Constituyente, “Sesión 25 del 19 de septiembre de 1823”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos lejislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo VIII.
- Congreso Constituyente, “Sesión ordinaria 53 del 12 de noviembre de 1823”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos lejislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo VIII.
- Congreso Constituyente, “Sesión ordinaria 62 del 28 de noviembre de 1823”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos lejislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo VIII.
- “Constitución Política de la República de Chile”, 1828, en Anguita, Ricardo, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Constitución Política de la República de Chile”, 1833, en Anguita, Ricardo, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- Chile, *Boletín de las leyes y de las ordenes y decretos del gobierno*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1845-1860, 10 vols.
- Chile, *Boletín de las leyes y decretos del gobierno*, Santiago, Imprenta Nacional, 1900.
- Chile, *Cuenta de la inversión de los caudales concedidos para el servicio público*, Santiago, Imprenta del Progreso, 1846-1850, 5 vols.
- Chile, *Ley de presupuestos para los gastos jenerales de la Administración Pública*, Santiago, Imprenta del Progreso, 1845-1848, 4 vols.
- Chile, *Cuenta de los ingresos i gastos que tuvo la República de Chile*, , Santiago, Imprenta del Progreso, 1851-1854. 4 vols.
- Chile, *Cuenta jeneral de las entradas i gastos fiscales de la República de Chile*, Santiago, Imprenta Nacional, 1856-1860. 5 vols.
- Departamento de Hacienda, “Composición de caminos”, Santiago, octubre 18 de 1824, en Chile, *Boletín de las leyes y de las ordenes y decretos del gobierno*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1845, tomo 1.
- “Derechos de portazgos, pontazgos y peazgos; su arrendamiento; y aplicación de el producto a los caminos”, en *Novísima recopilación de las leyes de España: dividida en XII libros*, Madrid, 1805, tomo 3, ley XVI, título XX, libro VI.
- Dirección General de Obras Públicas, “Creación de otro puesto de director”, Santiago, 11 de marzo de 1839, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Director General de Obras Públicas. Se crea este empleo, fijándosele su sueldo y atribuciones”, Santiago, 20 de noviembre de 1838, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Director general de puentes y caminos”, Santiago, 6 de marzo de 1828, en Chile, *Boletín de las leyes y de las ordenes y decretos del gobierno*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1845, tomo 1.
- Fernández, Thomas Manuel, *Tratado legal y político de caminos públicos, y poffadas. Dividido en dos partes. La una, en que se*

- habla de los caminos; y la otra, de las po-
ffadas: y como anexo, de los Correos, y
Poftas, afsi públicas, como privadas: donde
se incluye el Reglamento general de aquellas,
expedido en 23 de abril de 1720, Valen-
cia, por Joseph Thomas Lucas en la
Plaza de las Comedias, 1755.
- Fuentes L., F. A., “Mapa no. 18. Provincia
de O’Higgins”, en Enrique Espinoza, *Jeografía descriptiva de la República de Chile: arreglada según las últimas divi-
siones administrativas, las más recientes
exploraciones i en conformidad al censo
general de la República levantado el 28 de
noviembre de 1895*, Santiago, Imprenta
i Encuadernación Barcelona, 1897.
- Fuentes L., F. A., “Mapa no. 19. Provincia
de Colchagua”, en Enrique Espinoza, *Jeografía descriptiva de la República de Chile: arreglada según las últimas divi-
siones administrativas, las más recientes
exploraciones i en conformidad al censo
general de la República levantado el 28 de
noviembre de 1895*, Santiago, Imprenta
i Encuadernación Barcelona, 1897.
- Fuentes L., F. A., “Mapa no. 20. Provincia
de Curicó”, en Enrique Espinoza, *Jeografía descriptiva de la República de Chile: arreglada según las últimas divi-
siones administrativas, las más recientes
exploraciones i en conformidad al censo
general de la República levantado el 28 de
noviembre de 1895*, Santiago, Imprenta
i Encuadernación Barcelona, 1897.
- Intendencia de la provincia de Colchagua,
*Memoria que el Intendente de Colchagua
presenta al Señor Ministro del Interior
sobre el estado de la provincia de su mando*,
Santiago, Imprenta Chilena, 1848.
- Letelier, Valentín, *Sesiones de los cuerpos
legislativos de la República de Chile 1811
a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes,
1887-1908, 37vols.
- “Libre permiso a los pueblos y personas
para la construcción de puentes sin la
imposición de tributo”, en *Novísima
recopilación de las leyes de España: divi-
dida en XII libros*, Madrid, 1805, tomo
3, ley VII, título XX, libro VI.
- Maas, César, “Documentación: Viaje a
través de las provincias australes de la
República de Chile desde Enero hasta
Junio de 1847”, en *Revista Cóndor*, San-
tiago, noviembre 1949-marzo 1950.
- Ministerio de Hacienda, *Memoria que el
Ministro de Estado en el Departamento de
Hacienda presenta al Congreso Nacional*,
Santiago de Chile, editorial, 1843.
- Ministerio del Interior, “Caminos”, Santia-
go, junio 25 de 1825, en Chile, *Boletín
de las leyes y de las ordenes y decretos del
gobierno*, Valparaíso, Imprenta del
Mercurio, 1845, tomo 1.
- Ministerio del Interior, *Memoria que el Mi-
nistro de Estado en el Departamento del
Interior presenta al Congreso Nacional*,
Santiago, Imprenta Nacional, 1834-
1860, 26 vols.
- Novísima recopilación de las leyes de España: di-
vidida en XII libros*, Madrid, 1805, tomo 3.
- Ordenanza de 13 de octubre de 1749 para el
restablecimiento, é instruccion de inten-
dentes de provincias, y exercitos*, Madrid,
Imprenta de Manuel Fernandez, 1749.
- “Organización y atribuciones de las muni-
cipalidades. Lei sobre la materia”, en
Anguita, Ricardo, *Leyes promulgadas en
Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de
1912*, Santiago, Imprenta Barcelona,
1912-1918, tomo 1.
- “Pasaje de los ríos. Se autoriza a las muni-
cipalidades para establecer puentes o
lanchas en los ríos i para cobrar los
correspondientes derechos”, Santia-
go, 26 de junio de 1855, en Ricardo
Anguita, *Leyes promulgadas en Chile
desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*,
Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-
1918, tomo 2.

- “Peaje. Se autoriza al Ejecutivo para modificar este derecho”, Santiago, 25 de julio de 1846, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Pena de los que cierran o embargan los caminos y calles de paso y abasto público”, en *Novísima recopilación de las leyes de España: dividida en XII libros*, Madrid, editorial, 1805, tomo 3, ley I, título xxxv, libro vii.
- Pissis, Pedro J.A., *Mapa de la República de Chile desde el Río Loa hasta el Cabo de Hornos*, escala 1:1.000.000.
- “Poblaciones en los puertos menores habilitados. Se dispone su establecimiento”, Santiago, 21 de noviembre de 1846, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Pregunta”, en *El amigo del pueblo*, Santiago, 31 de mayo, 1850.
- “Prohibición de cobrar portazgos y peajes, rodas y castillerías sin Real privilegio”, en *Novísima recopilación de las leyes de España: dividida en XII libros*, Madrid, 1805, tomo 3, ley I, título xx, libro vi.
- “Puentes en los ríos Maipo i Cachapoal i en otros lugares. Derechos de pontazgo”, Santiago, 17 de septiembre de 1847, en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1912-1918, tomo 1.
- “Reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales”, en *Novísima recopilación de las leyes de España: dividida en XII libros*, Madrid, editorial, 1805, tomo 3, ley vi, título xxxv, libro vii.
- “Reglas que han de observarse para la introducción y decisión de expedientes sobre portazgos, pontazgos y barcajes”, en *Novísima recopilación de las leyes de España: dividida en XII libros*, Madrid, 1805, tomo 3, ley xv, título xx, libro vi.
- Ried, Aquinas, *De Valparaíso al lago Llanquihue. Diario del viaje efectuado por el doctor Aquinas Ried en 1847*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1920.
- Salas, Manuel de, “Representación hecha al Ministro de Hacienda don Diego de Gardoqui por el síndico del Real Consulado de Santiago, sobre el estado de la Agricultura, Industria y Comercio del Reino de Chile”, 1796, en Universidad de Chile, *Escritos de Don Manuel de Salas y documentos relativos a él y a su familia*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1910, tomo 1.
- Senado Conservador, “Sesión ordinaria 279 del 22 de septiembre de 1820”, en Valentín Letelier, *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile 1811 a 1845*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1887-1908, tomo iv.
- Sourryère de Souillac, José, “Itinerario de un nuevo camino descubierto por el capitán retirado D. José Santiago Cerro y Zamudio, desde la ciudad de Buenos Aires hasta la de San Agustín de Talca, capital de la provincia de Maule, en Chile”, en Pedro de Angelis, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836, tomo primero.
- Sourryère de Souillac, José, “Descripción geográfica de un nuevo camino de la gran cordillera para facilitar las comunicaciones de Buenos Aires con Chile”, en Pedro de Angelis, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1837, tomo sexto.

Sourryère de Souillac, José, “Notas del proyecto para hacer navegable el Río Claro, desde la ciudad de San Agustín de Talca hasta el puerto de la Nueva Bilbao, á fin de que los efectos de Buenos Aires pasen al Mar Pacífico, casi sin riesgo alguno”, en Pedro de Angelis, *Colección de documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1837, tomo sexto.

III. ARTÍCULOS

- Barrera Valdebenito, Humberto, “Reconocimiento del camino directo de Santiago a Mendoza”, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 91, Santiago, 1941.
- Bogart, Dan, “Turnpike trusts and the transportation revolution in 18th century England”, in *Explorations in Economic History*, vol. 42, Issue 4, October 2005.
- Brunet, Manuel Abascal, “El camino de Santiago a Mendoza en derechura. Estudio histórico-geográfico”, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 89, Santiago, 1936.
- Cáceres, Juan, “Los obstáculos al crecimiento local: Estado nacional, infraestructura caminera y poder rural en Colchagua durante el siglo XIX”, en *Mapocho*, N° 55, Santiago, primer semestre 2004.
- Cáceres, Juan, “La historia agraria en el Valle Central. Notas para su estudio. Siglos XVIII y XIX”, en *Espacio regional*, vol. 1, N° 5, Osorno, 2008.
- Couyoumdjian, Juan Ricardo, “Panorama de las obras públicas en Chile. Contexto, fuentes y bibliografía”, en *América Latina en la Historia Económica*, México, enero-diciembre 2000.
- Choque, Carlos e Iván Muñoz, “El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y altos de Arica (siglos XVI al XVIII)”, en *Historia*, vol. 1, N° 49, Santiago, 2016.
- De Ramón, Armando y José Manuel Larraín, “Una metrología colonial para Santiago de Chile: de la medida castellana al sistema métrico decimal”, en *Historia*, N° 14, Santiago, 1979.
- Domeyko, Ignacio, “Estudios jeográficos sobre Chile, con ocasion de la publicación del primer tomo de la obra *U.S. Naval Astronomical Expedition to the Southern hemisfere during the years 1849-50-51-52*. Por J.M. Gilliss”, en *Revista de Ciencias i Letras*, vol. 4, Santiago, 1857.
- Estefane Jaramillo, Andrés, “Enumerar lo que se gobierna. La producción del *Anuario Estadístico de la República de Chile*”, en *Anuario estadístico de la República de Chile. Estudios sobre territorio y población*, Santiago, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Biblioteca Nacional de Chile, colección Biblioteca de Fundamentos de la Construcción de Chile, 2012, tomo 42.
- Ferrari, Claudio, “El convento franciscano de San Pedro de Alcántara en el siglo XVIII y comienzos del XIX”, en *Historia*, N° 9, Santiago, 1970.
- Flores F., Sergio y Juan Saavedra, “Los caminos Santiago Valparaíso en la observación del viajero John Miles”, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 148, Santiago, 1980.
- Gangas, Mónica y Hernán Santis, “La formación y el desarrollo de la Geografía chilena”, en *Revista de Geografía Norte Grande*, N° 14, Santiago, 1987.
- Garreaud, Jacqueline, “La formación de un mercado de tránsito, Valparaíso: 1817-1848”, en *Nueva Historia*, vol. 3, N° 11, Londres, 1984.

- Gerhold, Dorian, "Productivity Change in Road Transport before and after Turnpiking, 1690-1840", in *The Economic History Review*, vol. 49, N° 3, New Series, August 1996.
- Lacoste, Pablo, "El camino por el paso Pehuenche (1961-1997): aporte para el estudio de la integración binacional", en *UNIVERSUM*, N° 13, Talca, 1998.
- Lacoste, Pablo, "El camino trasandino por el paso las Damas (siglos XVI al XXI)", en *UNIVERSUM*, N° 14, Talca, 1999.
- Lacoste, Pablo, "El paso de la cordillera de los Andes por el Portillo Argentino. Aportes para el estudio de la integración entre Argentina y Chile", en *UNIVERSUM*, N° 11, Talca, 1996.
- León, Marco Antonio, "Entre el espectáculo y el escarmiento: el presidio ambulante en Chile (1836-1847)", en *Historia*, vol. 31, Santiago, 1998.
- Martínez, Pedro Santos, "Las comunicaciones entre el virreinato del Río de la Plata y Chile por Uspallata (1776-1810)", en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 66, Santiago, 1962.
- Martínez, Pedro Santos, "Los caminos internacionales de la cordillera a mediados del XIX (1852-1863)", en *Historia*, N° 8, Santiago, 1969.
- Martner, Daniel, "Nuestros problemas económicos", en *Anales de la Universidad de Chile*, tomo 142, Santiago, enero-junio 1918.
- Massone, Claudio, "Movimiento y redes viales en Chile. Una visión a través del tiempo" en revista *CA, Ciudad y Arquitectura*, N° 27, Santiago, agosto 1980.
- Molina V., Ricardo, "El Camino Real entre Valdivia y Chiloé. Su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII", en *Revista Austral de Ciencias Sociales*, N° 4, Valdivia, 2000.
- Montañez G., Gustavo y Ovidio Delgado M., "Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional", en *Cuadernos de Geografía*, vol. VII, N° 1-2, Santa fé de Bogotá, 1998.
- Nazer Ahumada, Ricardo, "Las finanzas municipales chilenas: 1833-1887", en *Historia*, N° 32, Santiago, 1999.
- Parada Hoyl, Jaime, "La profesión de ingeniero y los *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile. 1840-1927*", en *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile. Ingeniería y sociedad 1889-1929*, Santiago, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Biblioteca Nacional de Chile, Biblioteca de Fundamentos de la Construcción de Chile, 2011, tomo 51.
- Pérez, María Luisa, "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 58, N° 1, ciudad, 2001.
- Pinto Vallejos, Sonia, "Agricultores y caminos a comienzos de la República en Chile", en Gonzalo Izquierdo F. (ed.), *Agricultura, trabajo y sociedad en América hispana*, Santiago, Universidad de Chile, Departamento de Ciencias Históricas, Serie Nuevo Mundo: cinco siglos, 1989, N° 3.
- Pinto Vallejos, Sonia, "Caminos y ferrocarriles en los siglos XVIII y XIX en Chile Central", en Hernán Cortés O. y Godoy O. Milton (eds.), *La historia en el pasado presente*, La Serena, XII Jornadas Nacionales de Historia Regional de Chile, realizadas durante los días 4 al 7 de diciembre de 2006 patrocinadas por Universidad de La Serena, Departamento de Ciencias Sociales, Área de Historia 2007.
- Risopatrón, Luis, "Comunicaciones y recursos de la cordillera en los orígenes de los ríos Maipo, Cachapoal y Tinguiririca", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 32, Santiago, 1919.
- Rosenblitt B., Jaime, "La ingeniería militar en el Chile hispano", en *Mapocho*, N° 54, Santiago, segundo semestre 2003.

- Rosenblitt, Jaime y María Carolina Sanhueza, "Cartografía histórica de Chile 1778-1929", en *Cartografía histórica de Chile*, Santiago, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Biblioteca Nacional de Chile, colección Biblioteca de Fundamentos de la Construcción de Chile, 2010, tomo 41.
- Sagredo Baeza, Rafael, "Las visitas gubernamentales en Chile, 1788-1861", en *Historia*, N° 31, Santiago, 1998.
- Santa Cruz, Joaquín, "Crónica de la provincia de Colchagua", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, tomo LI, N° 55, Santiago, 1925-1926.
- Santa Cruz, Joaquín, "Crónica de la provincia de Colchagua", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, tomo LII, N° 56, Santiago, enero-marzo 1927.
- Stehberg, Rubén y Gonzalo Sotomayor, "Mapocho incaico", en *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, N° 61, Santiago, 2012.
- Thomas, John, "Los proyectos del virrey O'Higgins", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, año IV, tomo 11, N° 15, Santiago, 3^{er} trimestre 1914.
- IV. LIBROS
- Arancibia Clavel, Patricia y Aldo Yávar Meza, *La agronomía en la agricultura chilena*, Santiago, Colegio de Ingenieros Agrónomos, 1994.
- Archivo Nacional, *Guía de fondos del Archivo Nacional Histórico: instituciones coloniales y republicanas*, Santiago, Archivo Nacional y Centro de Investigación Diego Barros Arana, 2009.
- Astaburuaga, Francisco Solano, *Diccionario geográfico de la República de Chile*, 2° ed., Santiago de Chile, 1899.
- Barros Arana, Diego, *Historia jeneral de Chile*, Santiago, Rafael Jover editor, 1884-1902, tomos 7 y 16.
- Barros Arana, Diego, *Un decenio de la historia de Chile: (1841-1851)*, Santiago, Impr. y Encuadernación Universitaria, 1905, tomo 1.
- Braum Ll., Juan *et al.*, *Economía chilena 1810-1995: estadísticas históricas*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000.
- Cáceres, Juan, *Poder rural y estructura social, Colchagua, 1760-1860*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, serie Monografías históricas, 2007, vol. 17.
- Carmagnani, Marcello, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1680-1830*, traducción de Sergio Grez T., Leonora Reyes J., Jaime Riera R., Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura, 2001, vol. xxiv.
- Donoso, Ricardo, *El marqués de Osorno don Ambrosio O'Higgins, 1720-1801*, Santiago, Publicaciones de la Universidad de Chile, 1941.
- Espinoza, Enrique, *Jeografía descriptiva de la República de Chile: arreglada según las últimas divisiones administrativas, las más recientes exploraciones i en conformidad al censo jeneral de la República levantado el 28 de noviembre de 1895*, 4^a ed., Santiago, Imprenta i Encuadernación Barcelona, 1897.
- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile*, París, Imprenta de E. Thunot y C., 1854, tomo 1.
- Gay, Claudio, *Historia física y política de Chile*, tomos primero y segundo: Agricultura, París, en Casa del autor, 1862 y 1865.
- Gerbi, Antonello, *Caminos del Perú: historia y actualidad de las comunicaciones viales*, Lima, Banco de Crédito del Perú, 19--.

- Graham, Mary, *Journal of a residence in Chile: during the year 1822 and a voyage from Chile to Brazil in 1823*, London, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824.
- Greve, Ernesto, *Historia de la Ingeniería en Chile*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1938-1944, 4 vols.
- León Echaiz, René, *Historia de Curicó*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1951, 2 vols.
- López Taverne, Elvira, *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura, 2014. vol. LVII.
- Marín Vicuña, Santiago, *Los caminos de Chile: su desarrollo y su financiación*, Santiago, Empresa Editora La Semana, 1930.
- Méndez, Luz María, *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*, Santiago, Universidad de Chile, Fondo de Publicaciones Americanistas, 2009.
- Menéndez-Pidal, Gonzalo, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1951.
- Ortega Martínez, Luis, *Chile en ruta al capitalismo: cambio, euforia y depresión 1850-1880*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, LOM Ediciones, colección Sociedad y Cultura, 2005. vol. XXXVIII.
- Pinto Vallejos, Sonia, *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino de Santiago a Valparaíso y su tráfico*, Santiago, Ediciones Departamento de Estudios Humanísticos, 1976.
- Romano, Ruggiero, *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano: siglos XVI-XVIII*, traducción de Jaime Riera Rehren, México D.F., El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 2004.
- Schmidtmeyer, Peter, *Travels into Chile over the Andes in the years 1820 and 1821*, London, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824.
- Serrano, Sol, *Universidad y Nación. Chile en el siglo XIX*, Santiago, editorial Universitaria, 1994.
- Serrano, Sol, *Virgenes viajeras: diarios de religiosas francesas en su ruta a Chile, 1837-1874*, 2ª ed., Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2001.
- Serrera, Ramón María, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Barcelona, Lunwerg Editores, 1992.
- Sunkel, Osvaldo y Carmen Cariola, *Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930. Dos ensayos y una bibliografía*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1982.
- Tornero, Recaredo Santos, *Chile ilustrado: guía descriptiva del territorio de Chile, de las capitales de provincia, de los puertos principales*, Valparaíso, Librerías i agencias del Mercurio, 1872.
- Valencia Avaria, Luis, *Anales de la República*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1986.

IV. TESIS

- Booth, Rodrigo, *Automóviles y Carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931*, tesis de doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009.
- Núñez, Andrés, *La formación y consolidación de la representación moderna del territorio*

en Chile: 1700-1900, Santiago, tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009.

V. PÁGINAS WEB

Anales de la Universidad de Chile, www.anales.uchile.cl.

Bliss, Horacio, “Lago de Vichuquen o de Llico”, en *Anales de la Universidad de Chile*, Santiago, 1866, disponible en versión en www.anales.uchile.cl/index.php/ANUC/article/view/19995 [Fecha de consulta: marzo 2014].

Head, F. B., *Voyages a travers les pampas et les Andes* disponible en www.memo-riachilena.cl

Ministerio de Obras Públicas, “Distancias entre ciudades”, Santiago, Dirección de Vialidad 2014, disponible en www.vialidad.cl/productosyservicios/paginas/

[distancias.aspx](#) [fecha de consulta: agosto 2014].

Real Academia Española, www.rae.es.

Real Academia Española, *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, 1729, disponible en <http://web.frl.es/DA.html> [Fecha de consulta: en julio 2014].

Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española (DRAE)*, 22^a ed., 2001, disponible en www.rae.es/recursos/diccionarios/drae [Fecha de consulta: julio 2014].

Velasco, Francisco, “Memoria sobre los caminos en Chile”, en *Anales de la Universidad de Chile* (Santiago), 1852, disponible en www.anales.uchile.cl/index.php/ANUC/article/viewFile/2614/2523 [fecha de consulta: marzo 2014].

EDICIONES
DE LA
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS

CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA

TÍTULOS PUBLICADOS
1990-2018

- 40 años, 40 historias. Exiliados chilenos y solidaridad en Holanda* (Santiago, 2015, 193 págs.).
- A 90 años de los sucesos de la escuela Santa María de Iquique* (Santiago, 1998, 351 págs.).
- Adler Lomnitz, Larissa, *Lo formal y lo informal en las sociedades contemporáneas* (Santiago, 2008, 404 págs.).
- Álbum de Isidora Zegers de Huneeus*, con estudio de Josefina de la Maza, edición en conmemoración del bicentenario de la Biblioteca Nacional de Chile (Santiago, 2013).
- Alcázar Garrido, Joan de, *Chile en la pantalla. Cine para escribir y enseñar la historia (1970-1998)* (Santiago, 2013, 212 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo I, 347 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo II, 371 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo III, 387 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo IV, 377 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo V, 412 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2001, tomo VI, 346 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2001, tomo VII, 416 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2002, tomo VIII, 453 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2002, tomo IX, 446 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2002, tomo X, 462 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2003, tomo XI, 501 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XII, 479 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XIII, 605 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XIV, 462 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XV, 448 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo XVI, 271 págs.).
- Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufragios en el océano Pacífico sur* (Santiago, 2003, 866 págs.).
- Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufragios en el océano Pacífico sur*, 2ª edición (Santiago, 2011, tomo I, 838 págs.).
- Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufragios en el océano Pacífico sur* (Santiago, 2011, tomo II, 940 págs.).

- Bauer, Arnold, *Chile y algo más. Estudios de historia latinoamericana* (Santiago, 2004, 228 págs.).
- Bello, Andrés, *Cuadernos de Londres*, prólogo, edición y notas de Iván Jaksic y Tania Avilés (Santiago, 2017, 900 págs.).
- Blest Gana, Alberto, *Durante la Reconquista. Novela histórica* (Santiago, 2009, 926 págs.).
- Bianchi, Soledad, *La memoria: modelo para armar* (Santiago, 1995, 275 págs.).
- Biblioteca de Fundamentos de la Construcción de Chile (Santiago, 2007-2013, 100 vols.).
- Caffarena Barcenilla, Paula, *Viruela y vacuna. Difusión y circulación de una práctica médica. Chile en el contexto hispanoamericano 1780-1830* (Santiago, 2016, 232 págs.).
- Cardoso, Armindo, *Un otro sentimiento del tiempo. Chile, 1970-1973* (Santiago, 2017, 177 págs.).
- Cartes Montory, Armando, *BIOBÍO. Bibliografía histórica regional* (Santiago, 2014, 358 págs.).
- Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, *La época de Balmaceda. Conferencias* (Santiago, 1992, 123 págs.).
- Contreras, Lidia, *Historia de las ideas ortográficas en Chile* (Santiago, 1993, 416 págs.).
- Cordero Fernández, Macarena, Rafael Gaune Corradi, Rodrigo Moreno Jeria (compiladores), *Cultura legal y espacios de justicia en América, siglos XVI-XIX* (Santiago, 2017, 318 págs.).
- Cornejo C., Tomás, *Manuela Orellana, la criminal. Género, cultura y sociedad en el Chile del siglo XVIII* (Santiago, 2006, 172 págs.).
- Chihuailaf, Elicura, *El azul de los sueños* (Santiago, 2010, 193 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *Del Ariel de Rodó a la CEPAL (1900-1950). El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad* (Santiago y Buenos Aires, 2000, tomo I, 336 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Desde la CEPAL al neoliberalismo (1950-1990)* (Santiago y Buenos Aires, 2003, tomo II, 332 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad. Las discusiones y las figuras del fin de siglo. Los años 90* (Santiago y Buenos Aires, 2004, tomo III, 242 págs.).
- Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, *Catálogo de publicaciones, 1999*, edición del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana (Santiago, 1999, 72 págs.).
- Dirección de Obras Municipales, I. Municipalidad de Santiago, *Santiago sur. Formación y consolidación de la periferia* (Santiago, 2015, 308 págs.).
- Donoso, Carlos y Jaime Rosenblitt (editores), *Guerra, región, nación: La confederación Perú-Boliviana. 1836-1839* (Santiago, 2009, 369 págs.).
- Ehrmann, Hans, *Retratos* (Santiago, 1995, 163 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. 1891-1924. Chile visto a través de Agustín Ross*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. I, 172 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. Durante la república*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. II, 201 págs.).

- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. En torno de Ricardo Palma*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. III, 143 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. La primera misión de los Estados Unidos de América en Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. IV, 213 págs.).
- Fernández Canque, Manuel, *ARICA 1868 un tsunami, un terremoto* (Santiago, 2007, 332 págs.).
- Fernández Canque, Manuel, *Arica de antaño en la pluma de viajeros notables. Siglos XVI-XIX* (Santiago, 2016, 598 págs.).
- Fernández Labbé, Marcos, *Bebidas alcohólicas en Chile. Una historia económica de su fomento y expansión, 1870-1930* (Santiago, 2010, 270 págs.).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1992, *Informes*, N° 1 (Santiago, julio, 1993).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1993, *Informes*, N° 2 (Santiago, agosto, 1994).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1994, *Informes*, N° 3 (Santiago, diciembre, 1995).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1995, *Informes*, N° 4 (Santiago, diciembre, 1996).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 1998, *Informes*, N° 1 (Santiago, diciembre, 1999).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 1999, *Informes*, N° 2 (Santiago, diciembre, 2000).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2000, *Informes*, N° 3 (Santiago, diciembre, 2001).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2001, *Informes*, N° 4 (Santiago, diciembre, 2002).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2002, *Informes*, N° 5 (Santiago, diciembre, 2003).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2003, *Informes*, N° 6 (Santiago, diciembre, 2004).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2004, *Informes*, N° 7 (Santiago, diciembre, 2005).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2005, *Informes*, N° 8 (Santiago, diciembre, 2006).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2006, *Informes*, N° 9 (Santiago, diciembre, 2007).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2007, *Informes*, N° 10 (Santiago, diciembre, 2008).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2008, *Informes*, N° 11 (Santiago, diciembre, 2009).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2009, *Informes*, N° 12 (Santiago, diciembre, 2010).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2010, *Informes*, N° 13 (Santiago, diciembre, 2011).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2011, *Informes*, N° 14 (Santiago, diciembre, 2012).

- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2012, *Informes*, N° 15 (Santiago, diciembre, 2013).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2013, *Informes*, N° 16 (Santiago, diciembre, 2014).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2014, *Informes*, N° 17 (Santiago, diciembre, 2015).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2015, *Informes*, N° 18 (Santiago, diciembre, 2016).
- Forstall Comber, Bidy, *Crepúsculo en un balcón: ingleses y la pampa salitrera* (Santiago, 2014, 427 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *Tres hombres, tres obras. Vicuña Mackenna, Barros Arana y Edwards Vives* (Santiago, 2004, 163 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2006, tomo I, 444 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2008, tomo II, 526 págs.).
- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo primero, 250 págs.).
- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo segundo, 154 págs.).
- Gillis, James M., *Expedición astronómica naval de los Estados Unidos al hemisferio Sur durante los años 1849-'50-'51-'52* (Santiago, 2016, 591 págs.).
- González Miranda, Sergio, *Hombres y mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre*, 2ª edición (Santiago, 2002, 474 págs.).
- González V., Carlos, Hugo Rosati A. y Francisco Sánchez C., *Guamán Poma. Testigo del mundo andino* (Santiago, 2003, 619 págs.).
- Guerrero Jiménez, Bernardo (ed.), *Retrato hablado de las ciudades chilenas* (Santiago, 2002, 309 págs.).
- Herrera Rodríguez, Susana, *El aborto inducido. ¿Víctimas o victimarias?* (Santiago, 2004, 154 págs.).
- Humboldt, Alexander von, *Cosmos. Ensayo de una descripción física del mundo* (Santiago, 2011, 964 págs.).
- Hutchison, Elizabeth Q., *Labores propias de su sexo. Género, políticas y trabajo en Chile urbano 1990-1930*, traducción de Jacqueline Garreaud Spencer (Santiago, 2006, 322 págs.).
- Jaksic, Fabián M., Pablo Camus, Sergio A. Castro, *Ecología y Ciencias Naturales. Historia del conocimiento del patrimonio biológico de Chile* (Santiago, 2012, 228 págs.).
- Kordic R., Raïssa. *Topónimos y gentilicios de Chile* (Santiago, 2014, 313 págs.).
- León, Leonardo, *Los señores de la cordillera y las pampas: los pehuenches de Malalhue, 1770-1800*, 2ª edición (Santiago, 2005, 355 págs.).
- León, Marco Antonio, *Construyendo un sujeto criminal. Criminología, criminalidad y sociedad en Chile. Siglos XIX y XX* (Santiago, 2015, 185 págs.).
- Lira, Rodrigo, *Proyecto de obras completas* (Santiago, 2003, 153 págs.).

- Lizama, Patricio, *Notas de artes de Jean Emar* (Santiago, RIL Editores-Centro de Investigaciones Barros Arana, 2003).
- Lizama Silva, Gladys (coordinadora), *Modernidad y modernización en América Latina. México y Chile, siglos XVIII al XX* (Santiago-Guadalajara, 2002, 349 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las suaves cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1814-1932* (Santiago, 1999, 338 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las ardientes cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1932-1994* (Santiago, 2000, 601 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *El espejismo de la reconciliación política. Chile 1990-2002* (Santiago, 2002, 482 págs.).
- Marsilli, María N., *Hábitos perniciosos: religión andina colonial en la diócesis de Arequipa (siglos XVI al XVIII)* (Santiago, 2014, 156 págs.).
- Martínez C., José Luis, *Gente de la tierra de guerra. Los lípes en las tradiciones andinas y el imaginario colonial* (Lima, 2011, 420 págs.).
- Martínez L., René, *Santiago de Chile: Los planos de su historia. Siglos XVI a XX, de aldea a metrópolis* (Santiago, 2007, 130 págs.).
- Mazzei de Grazia, Leonardo, *La red familiar de los Urrejola de Concepción en el siglo XIX* (Santiago, 2004, 193 págs.).
- Medina, José Toribio, *Biblioteca chilena de traductores*, 2ª edición, corregida y aumentada con estudio preliminar de Gertrudis Payàs, con la colaboración de Claudia Tirado (Santiago, 2007, 448 págs.).
- Mercedes Marín del Solar (1804-1866). Obras reunidas*, compilación, estudio preliminar y notas críticas de Joyce Contreras Villalobos (Santiago, 2015, 642 págs.).
- Mistral, Gabriela, *Lagar II* (Santiago, 1991, 172 págs.).
- Mistral, Gabriela, *Lagar II*, primera reimpresión (Santiago, 1992, 172 págs.).
- Mitre, Antonio, *El dilema del centauro. Ensayos de teoría de la historia y pensamiento latinoamericano* (Santiago, 2002, 141 págs.).
- Moraga, Pablo, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos* (Santiago, 2001, 180 págs.).
- Morales, José Ricardo, *Estilo y paleografía de los documentos chilenos siglos XVI y XVII* (Santiago, 1994, 117 págs.).
- Muñoz Delaunoy, Ignacio y Luis Ossandón Millavil (comps.), *La didáctica de la Historia y la formación de ciudadanos en el mundo actual* (Santiago, 2013, 456 págs.).
- Muratori, Ludovico Antonio, *El cristianismo feliz en las misiones de los padres de la Compañía de Jesús en Paraguay*, traducción, introducción y notas Francisco Borghesi S. (Santiago, 1999, 469 págs.).
- Mussy, Luis de, *Cáceres* (Santiago, 2005, 589 págs.).
- Oña, Pedro de, *El Ignacio de Cantabria*, edición crítica de Mario Ferreccio P. y Mario Rodríguez (Santiago, 1992, 441 págs.).
- Parra, Antonio, *Descripción de diferentes piezas de historia natural las más del ramo marítimo, representadas en setenta y cinco láminas*, edición facsimilar. Acompañada de un estudio de Armando García González, *El naturalista portugués Antonio Parra. Su obra científica* (Santiago, 2016, 370 págs. y 244 págs.).

- Pinto Rodríguez, Jorge, *La formación del Estado, la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*, 2ª edición (Santiago, 2003, 320 págs.).
- Piwonka Figueroa, Gonzalo, *Orígenes de la libertad de prensa en Chile: 1823-1830* (Santiago, 2000, 178 págs.).
- Plath, Oreste, *Olografías. Libro para ver y creer* (Santiago, 1994, 156 págs.).
- Puig-Samper, Miguel Ángel, Francisco Orrego, Rosaura Ruiz y J. Alfredo Uribe (eds.), *“Yammerschuner” Darwin y la darwinización en Europa y América* (Madrid/Santiago, 2015, 350 págs.).
- Recabarren, Floreal, *La matanza de San Gregorio 1921: Crisis y tragedia* (Santiago, 2003, 117 págs.).
- Rengifo S., Francisca, *Vida conyugal, maltrato y abandono. El divorcio eclesiástico en Chile, 1850-1890* (Santiago, 2012, 340 págs.).
- Retamal Ávila, Julio y Sergio Villalobos R., *Bibliografía histórica chilena. Revistas chilenas 1843-1978* (Santiago, 1993, 363 págs.).
- Rinke, Stefan, *Cultura de masas, reforma y nacionalismo en Chile, 1930-1931* (Santiago, 2002, 174 págs.).
- Rojas Flores, Jorge, *Las historietas en Chile 1962-1982. Industria, ideología y prácticas* (Santiago 2016, 549 págs.).
- Rosenblitt, Jaime (editor) *Las revoluciones americanas y la formación de Estados Nacionales* (Santiago, 2013, 404 págs.).
- Rubio, Patricia, *Gabriela Mistral ante la crítica: bibliografía anotada* (Santiago, 1995, 437 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Biblioteca Nacional. Patrimonio republicano de Chile* (Santiago, 2014, 209 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael, *La gira del Presidente Balmaceda al norte. El inicio del “crudo y riguroso invierno de un quinquenio (verano de 1889)”* (Santiago, 2001, 206 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Ciencia-mundo. Orden republicano, arte y nación en América* (Santiago, 2010, 342 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael y José Ignacio González Leiva, *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español* (Santiago, 2004, 944 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael, José Ignacio González Leiva y José Compan Rodríguez, *La política en el espacio. Atlas histórico de las divisiones político-administrativas de Chile 1810-1940* (Santiago, 2016, 334 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael y Rodrigo Moreno Jeria (coordinadores), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico* (Santiago, 2015, 562 págs.).
- Salinas C., Maximiliano, Daniel Palma A, Christian Báez A y Marina Donoso R., *El que ríe último... Caricaturas y poesías en la prensa humorística chilena del siglo XIX* (Santiago, 2001, 291 págs.).
- Salinas C., Maximiliano, Micaela Navarrete A., *Para amar a quien yo quiero. Canciones femeninas de la tradición oral chilena recogidas por Rodolfo Lenz* (Santiago, 2012, 234 págs.).
- Salinas, Maximiliano, Tomás Cornejo y Catalina Saldaña, *¿Quiénes fueron los vencedores? Elite, pueblo y prensa humorística de la Guerra Civil de 1891* (Santiago, 2005, 240 págs.).

- Scarpa, Roque Esteban, *Las cenizas de las sombras*, estudio preliminar y selección de Juan Antonio Massone (Santiago, 1992, 179 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *El canto a lo poeta: a lo divino y a lo humano. Análisis estético antropológico y antología fundamental* (Santiago, 2009, 581 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *El cuento tradicional chileno. Estudio estético y antropológico. Antología esencial* (Santiago, 2012, 522 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *Patrimonio, identidad, tradición y creatividad* (Santiago, 2010, 173 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *Patrimonio, identidad, tradición y creatividad*, 2ª edición (Santiago, 2015, 178 págs.).
- Serrano, Sol, *Universidad y Nación* (Santiago, 2016, 308 págs.).
- Stabili María Rosaria, *El sentimiento aristocrático. Elites chilenas frente al espejo (1860-1960)* (Santiago, 2003, 571 págs.).
- Steffen, Hans, *Problemas limítrofes y viajes de exploración en la Patagonia. Recuerdos de los tiempos del litigio limítrofe ente Chile y Argentina*, traducción y notas al margen Fresia Barrientos Morales y Wolfgang Staub (Santiago, 2015, 314 págs.).
- Tafra, Sylvia, *Diamela Eltit: El rito de pasaje como estrategia textual* (Santiago, 1998, 102 págs.).
- Tampe, Eduardo S.J., *Catálogo de jesuitas en Chile (1593-1767)* (Santiago, 2008, 304 págs.).
- Tesis Bicentenario 2004* (Santiago, 2005, vol. I, 443 págs.).
- Tesis Bicentenario 2005* (Santiago, 2006, vol. II, 392 págs.).
- Timmermann, Freddy, *Violencia de texto, violencia de contexto: historiografía y literatura testimonial. Chile, 1973* (Santiago, 2008, 195 págs.).
- Tinsman, Heidi, *La tierra para el que la trabaja. Género, sexualidad y movimientos campesinos en la Reforma Agraria chilena* (Santiago, 2009, 338 págs.).
- Toro, Graciela, *Bajo el signo de los aromas. Apuntes de viaje a India y Paquistán* (Santiago, 1995, 163 págs.).
- Torres, Isabel, *La crisis del sistema democrático: las elecciones presidenciales y los proyectos políticos excluyentes. Chile 1958-1970* (Santiago, 2014, 421 págs.).
- Urbina Carrasco, M^a Ximena, *La frontera de arriba en Chile colonial* (Santiago, 2009, 354 págs.).
- Uribe, Verónica (editora), *Imágenes de Santiago del nuevo extremo* (Santiago, 2002, 95 págs.).
- Urrutia, María Eugenia, *Rosamel del Valle, poeta órfico* (Santiago, 1996, 119 págs.).
- Valle, Juvencio, *Pajarería chilena* (Santiago, 1995, 75 págs.).
- Varas, Augusto y Felipe Agüero, *El proyecto político-militar* (Santiago, 2011, 261 págs.).
- Vico, Mauricio, *El afiche político en Chile, 1970-2013* (Santiago, 2013, 185 págs.).
- Vico, Mauricio, *Un grito en la pared: psicodelia, compromiso político y exilio en el cartel chileno* (Santiago, 2009, 215 págs.).
- Vicuña, Manuel, *Hombres de palabras. Oradores, tribunos y predicadores* (Santiago, 2003, 162 págs.).
- Vicuña, Manuel, *Voces de ultratumba. Historia del espiritismo en Chile* (Santiago, 2006, 196 págs.).

- Villena Araya, Belén (directora), Fray Félix José de Augusta, *Diccionario mapudungún-español. Español-mapudungún* (Santiago, 2017, 628 págs.).
- Viu Antonia, Pilar García, *Territorios del tiempo, historia, escritura e imaginarios en la narrativa de Antonio Gil* (Santiago, 2013, 270 págs.).
- Villalobos, Sergio y Rafael Sagredo, *Los Estancos en Chile* (Santiago, 2004, 163 págs.).
- Virgilio Maron, Publio, *Eneida*, traducción castellana de Egidio Poblete (Santiago, 1994, 425 págs.).
- Whipple, Pablo, *La gente decente de Lima y su resistencia al orden republicano* (Lima, 2013, 220 págs.).
- Y se va la primera... conversaciones sobre la cueca. Las cuecas de la Lira Popular*, compilación Micaela Navarrete A. y Karen Donoso F. (Santiago, 2010, 318 págs.).
- Darwin, Charles, *Observaciones geológicas en América del sur*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2012, 464 págs.).
- Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Apéndices* (Santiago 2013, 360 págs.).
- Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Diarios*, traducción de Armando García González (Santiago 2013, 584 págs.).

COLECCIÓN FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LA COLONIA

- Vol. I *Fray Francisco Xavier Ramírez, Coronicón sacro-imperial de Chile*, transcripción y estudio preliminar de Jaime Valenzuela Márquez (Santiago, 1994, 280 págs.).
- Vol. II *Epistolario de don Nicolás de la Cruz y Bahamonde. Primer conde de Maule*, prólogo, revisión y notas de Sergio Martínez Baeza (Santiago, 1994, 300 págs.).
- Vol. III *Archivo de protocolos notariales de Santiago de Chile. 1559 y 1564-1566*, compilación y transcripción paleográfica de Álvaro Jara H. y Rolando Mellafe R., introducción de Álvaro Jara H. (Santiago, 1995-1996, dos tomos, 800 págs.).
- Vol. IV *Taki Onqoy: de la enfermedad del canto a la epidemia*, estudio preliminar de Luis Millones (Santiago, 2007, 404 págs.).
- Vol. V *Escribanos de Santiago de Chile. Índice descriptivo (1559-1600)*, estudio preliminar de Marcello Carmagnani (Santiago, 2014, dos tomos 1016 págs.).

COLECCIÓN FUENTES PARA LA HISTORIA DE LA REPÚBLICA

- Vol. I *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 351 págs.).
- Vol. II *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 385 págs.).
- Vol. III *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1992, 250 págs.).
- Vol. IV *Cartas de Ignacio Santa María a su hija Elisa*, recopilación de Ximena Cruzat A. y Ana Tironi (Santiago, 1991, 156 págs.).
- Vol. V *Escritos del padre Fernando Vives*, recopilación de Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 524 págs.).

- Vol. VI *Ensayistas proteccionistas del siglo XIX*, recopilación de Sergio Villalobos R. y Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 315 págs.).
- Vol. VII *La “cuestión social” en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T. (Santiago, 1995, 577 págs.).
- Vol. VII *La “cuestión social” en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T., primera reimpresión (Santiago, 1997, 577 págs.).
- Vol. VIII *Sistema carcelario en Chile. Visiones, realidades y proyectos (1816-1916)*, compilación y estudio preliminar de Marco Antonio León León (Santiago, 1996, 303 págs.).
- Vol. IX *“... I el silencio comenzó a reinar”. Documentos para la historia de la instrucción primaria*, investigador Mario Monsalve Bórquez (Santiago, 1998, 290 págs.).
- Vol. X *Poemario popular de Tarapaquí 1889-1910*, recopilación e introducción, Sergio González, M. Angélica Illanes y Luis Moulián (Santiago, 1998, 458 págs.).
- Vol. XI *Crónicas políticas de Wilfredo Mayorga. Del “Cielito Lindo” a la Patria Joven*, recopilación de Rafael Sagredo Baeza (Santiago, 1998, 684 págs.).
- Vol. XII *Francisco de Miranda, Diario de viaje a Estados Unidos, 1783-1784*, estudio preliminar y edición crítica de Sara Almarza Costa (Santiago, 1998, 185 págs.).
- Vol. XIII *Etnografía mapuche del siglo XIX*, Iván Inostroza Córdova (Santiago, 1998, 139 págs.).
- Vol. XIV *Manuel Montt y Domingo F. Sarmiento. Epistolario 1833-1888*, estudio, selección y notas Sergio Vergara Quiroz (Santiago, 1999, 227 págs.).
- Vol. XV *Viajeros rusos al sur del mundo*, compilación, estudios introductorios y notas de Carmen Norambuena y Olga Ulianova (Santiago, 2000, 742 págs.).
- Vol. XVI *Epistolario de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941)*, recopilación y notas Leonidas Aguirre Silva (Santiago, 2001, 198 págs.).
- Vol. XVII *Leyes de reconciliación en Chile: Amnistías, indultos y reparaciones 1819-1999*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2001, 332 págs.).
- Vol. XVIII *Cartas a Manuel Montt: un registro para la historia social y política de Chile. (1836-1869)*, estudio preliminar Marco Antonio León León y Horacio Aránguiz Donoso (Santiago, 2001, 466 págs.).
- Vol. XIX *Arquitectura política y seguridad interior del Estado. Chile 1811-1990*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2002, 528 págs.).
- Vol. XX *Una flor que renace: autobiografía de una dirigente mapuche, Rosa Isolda Reuque Pailalef*, edición y presentación de Florencia E. Mallon (Santiago, 2003, 320 págs.).
- Vol. XXI *Cartas desde la Casa de Orates*, Angélica Lavín, editora, prólogo Manuel Vicuña (Santiago, 2003, 105 págs.).
- Vol. XXII *Acusación constitucional contra el último ministerio del Presidente de la República don José Manuel Balmaceda. 1891-1893*, recopilación de Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2003, 536 págs.).
- Vol. XXIII *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2005, tomo 1: Komintern y Chile 1922-1931, 463 págs.).
- Vol. XXIV *Memorias de Jorge Beauchef*, biografía y estudio preliminar Patrick Puigmal (Santiago, 2005, 278 págs.).

- Vol. xxv *Epistolario de Rolando Mellafe Rojas*, selección y notas María Teresa González F. (Santiago, 2005, 409 págs.).
- Vol. xxvi *Pampa escrita. Cartas y fragmentos del desierto salitrero*, selección y estudio preliminar Sergio González Miranda (Santiago, 2006, 1054 págs.).
- Vol. xxvii *Los actos de la dictadura. Comisión investigadora, 1931*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2006, 778 págs.).
- Vol. xxviii *Epistolario de Miguel Gallo Goyonechea 1837-1869*, selección y notas Pilar Álamos Concha (Santiago, 2007, 810 págs.).
- Vol. xxix *100 voces rompen el silencio. Testimonios de ex presas y presos políticos de la dictadura militar en Chile (1973-1990)*, compiladoras Wally Kunstman Torres y Victoria Torres Ávila (Santiago, 2008, 730 págs.).
- Vol. xxx *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2009, tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, 482 págs.).
- Vol. xxxi *El mercurio chileno*, recopilación y estudio Gabriel Cid (Santiago, 2009, 622 págs.).
- Vol. xxxii *Escritos políticos de Martín Palma*, recopilación, estudios Sergio Villalobos R. y Ana María Stuen V. (Santiago, 2009, 422 págs.).
- Vol. xxxiii *Eugenio Matte Hurtado. Textos políticos y discursos parlamentarios*, compilación, estudio introductorio y notas Raimundo Meneghello M., prólogo Santiago Aránguiz P. (Santiago, 2010, 372 págs.).
- Vol. xxxiv *Pablo Neruda-Claudio Véliz, Correspondencia en el camino al Premio Nobel, 1963-1970*, selección, estudio preliminar y notas Abraham Quezada Vergara (Santiago, 2011, 182 págs.).
- Vol. xxxv *Epistolario de Alberto Blest Gana*, recopilación y transcripción dirigidas por José Miguel Barros Franco (Santiago, 2011, tomo I, 804 págs., tomo II, 1010 págs.).
- Vol. xxxvi *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia. Argentina, Chile y Perú*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2013, 340 págs.).
- Vol. xxxvii *Calles caminadas, anverso y reverso*, estudio y compilación Eliana Largo (Santiago, 2014, 552 págs.).
- Vol. xxxviii *Domingo Santa María González (1824-1889). Epistolario*, estudio y compilación Álvaro Góngora Escobedo (Santiago, 2015, 1136 págs.).
- Vol. xxxix *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia de los países bolivarianos (Colombia, Venezuela, Panamá, Bolivia y Ecuador)*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2015, 432 págs.).
- Vol. xl *Epistolario de Manuel Montt (1824-1880)*, estudio preliminar, recopilación, transcripción y notas Cristóbal García-Huidobro Becerra (Santiago, 2015, tomo I, 1082 págs., tomo II, 960 págs.).
- Vol. xli *Fuentes para la historia sísmica de Chile (1570-1906)*, estudio preliminar, selección, transcripción y notas Alfredo Palacios Roa (Santiago, 2016, 354 págs.).
- Vol. xlii *Un viaje a las colonias. Memorias y diario de un ovejero escocés en Malvinas, Patagonia y Tierra del Fuego (1878-1898)*, investigación, estudio introductorio y comentarios Alberto Harambour R., traducción Mario Azara y Alberto Harambour, transcripción Mario Azara (Santiago, 2016, 178 págs.).

- Vol. XLIII *Flores de cobre. Chile entre 1969 y 1973*, de Jarka Stuchlik, con un estudio introductorio de Constanza Dalla Porta Andrade, traducido por Gorgias Romero y Willie Barne en colaboración con la autora (Santiago, 2017, 392 págs.).
- Vol. XLIV *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2017, tomo 3: Komintern y Chile 1935-1931, 775 págs.).

COLECCIÓN SOCIEDAD Y CULTURA

- Vol. I Jaime Valenzuela Márquez, *Bandidaje rural en Chile central, Curicó, 1850-1900* (Santiago, 1991, 160 págs.).
- Vol. II Verónica Valdivia Ortiz de Zárate, *La Milicia Republicana. Los civiles en armas. 1932- 1936* (Santiago, 1992, 132 págs.).
- Vol. III Micaela Navarrete, *Balmaceda en la poesía popular 1886-1896* (Santiago, 1993, 126 págs.).
- Vol. IV Andrea Ruiz-Esquide F., *Los indios amigos en la frontera araucana* (Santiago, 1993, 116 págs.).
- Vol. V Paula de Dios Crispi, *Inmigrar en Chile: estudio de una cadena migratoria hispana* (Santiago, 1993, 172 págs.).
- Vol. VI Jorge Rojas Flores, *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)* (Santiago, 1993, 190 págs.).
- Vol. VII Ricardo Nazer Ahumada, *José Tomás Urmeneta. Un empresario del siglo XIX* (Santiago, 1994, 289 págs.).
- Vol. VIII Álvaro Góngora Escobedo, *La prostitución en Santiago (1813-1930). Visión de las élites* (Santiago, 1994, 259 págs.).
- Vol. IX Luis Carlos Parentini Gayani, *Introducción a la etnohistoria mapuche* (Santiago, 1996, 136 págs.).
- Vol. X Jorge Rojas Flores, *Los niños cristaleros: trabajo infantil en la industria. Chile, 1880-1950* (Santiago, 1996, 136 págs.).
- Vol. XI Josefina Rossetti Gallardo, *Sexualidad adolescente: Un desafío para la sociedad chilena* (Santiago, 1997, 301 págs.).
- Vol. XII Marco Antonio León León, *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932* (Santiago, 1997, 282 págs.).
- Vol. XIII Sergio Grez Toso, *De la "regeneración del pueblo" a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)* (Santiago, 1998, 831 págs.).
- Vol. XIV Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile* (Santiago, 1997, 279 págs.).
- Vol. XIV Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, 312 págs.).
- Vol. XV Larissa Adler Lomnitz y Ana Melnick, *Neoliberalismo y clase media. El caso de los profesores de Chile* (Santiago, 1998, 165 págs.).
- Vol. XVI Marcello Carmagnani, *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico. El caso chileno (1860-1920)*, traducción de Silvia Hernández (Santiago, 1998, 241 págs.).

- Vol. xvii Alejandra Araya Espinoza, *Ociosos, vagabundos y malentretenidos en Chile colonial* (Santiago, 1999, 174 págs.).
- Vol. xviii Leonardo León, *Apogeo y ocaso del toqui Ayllapangui de Malleco, Chile* (Santiago, 1999, 282 págs.).
- Vol. xix Gonzalo Piwonka Figueroa, *Las aguas de Santiago de Chile 1541-1999* (Santiago, 1999, tomo I: "Los primeros doscientos años. 1541-1741", 480 págs.).
- Vol. xx Pablo Lacoste, *El Ferrocarril Trasandino* (Santiago, 2000, 459 págs.).
- Vol. XXI Fernando Purcell Torretti, *Diversiones y juegos populares. Formas de sociabilidad y crítica social Colchagua, 1850-1880* (Santiago, 2000, 148 págs.).
- Vol. xxii María Loreto Egaña Baraona, *La educación primaria popular en el siglo xix en Chile. Una práctica de política estatal* (Santiago, 2000, 256 págs.).
- Vol. xxiii Carmen Gloria Bravo Quezada, *La flor del desierto. El mineral de Caracoles y su impacto en la economía chilena* (Santiago, 2000, 150 págs.).
- Vol. xxiv Marcello Carmagnani, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1860-1830*, traducción de Sergio Grez T., Leonora Reyes J. y Jaime Riera (Santiago, 2001, 416 págs.).
- Vol. xxv Claudia Darrigrandi Navarro, *Dramaturgia y género en el Chile de los sesenta* (Santiago, 2001, 191 págs.).
- Vol. xxvi Rafael Sagredo Baeza, *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo xix* (Santiago y México D.F., 2001, 564 págs.).
- Vol. xxvii Jaime Valenzuela Márquez, *Las liturgias del poder. Celebraciones públicas y estrategias persuasivas en Chile colonial (1609-1709)* (Santiago, 2001, 492 págs.).
- Vol. xxviii Cristián Guerrero Lira, *La contrarrevolución de la Independencia* (Santiago, 2002, 330 págs.).
- Vol. xxix José Carlos Rovira, *José Toribio Medina y su fundación literaria y bibliográfica del mundo colonial americano* (Santiago, 2002, 145 págs.).
- Vol. xxx Emma de Ramón, *Obra y fe. La catedral de Santiago. 1541-1769* (Santiago, 2002, 202 págs.).
- Vol. xxxi Sergio González Miranda, *Chilenizando a Tunupa. La escuela pública en el Tarapacá andino, 1880-1990* (Santiago, 2002, 292 págs.).
- Vol. xxxii Nicolás Cruz, *El surgimiento de la educación secundaria pública en Chile (El Plan de Estudios Humanista, 1843-1876)* (Santiago, 2002, 238 págs.).
- Vol. xxxiii Marcos Fernández Labbé, *Prisión común, imaginario social e identidad. Chile, 1870-1920* (Santiago, 2003, 245 págs.).
- Vol. xxxiv Juan Carlos Yáñez Andrade, *Estado, consenso y crisis social. El espacio público en Chile 1900-1920* (Santiago, 2003, 236 págs.).
- Vol. xxxv Diego Lin Chou, *Chile y China: inmigración y relaciones bilaterales (1845-1970)* (Santiago, 2003, 569 págs.).
- Vol. xxxvi Rodrigo Hidalgo Dattwyler, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo xx* (Santiago, 2004, 492 págs.).
- Vol. xxxvii René Millar, *La inquisición en Lima. Signos de su decadencia 1726-1750* (Santiago, 2005, 183 págs.).

- Vol. xxxviii Luis Ortega Martínez, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880* (Santiago, 2005, 496 págs.).
- Vol. xxxix Asunción Lavrin, *Mujeres, feminismo y cambio social en Argentina, Chile y Uruguay 1890-1940*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2005, 528 págs.).
- Vol. xl Pablo Camus Gayán, *Ambiente, bosques y gestión forestal en Chile 1541-2005* (Santiago, 2006, 374 págs.).
- Vol. xli Raffaele Nocera, *Chile y la guerra, 1933-1943*, traducción de Doina Dragutescu (Santiago, 2006, 244 págs.).
- Vol. xlii Carlos Sanhueza Cerda, *Chilenos en Alemania y alemanes en Chile. Viaje y nación en el siglo xix* (Santiago, 2006, 270 págs.).
- Vol. xliii Roberto Santana Ulloa, *Agricultura chilena en el siglo xx: contextos, actores y espacios agrícolas* (Santiago, 2006, 338 págs.).
- Vol. xliv David Home Valenzuela, *Los huérfanos de la Guerra del Pacífico: el 'Asilo de la Patria'* (Santiago, 2006, 164 págs.).
- Vol. xlv María Soledad Zárata C., *Dar a luz en Chile, siglo xix. De la "ciencia de hembra" a la ciencia obstétrica* (Santiago, 2007, 548 págs.).
- Vol. xlvi Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, traducción de Pablo Larach (Santiago, 2007, 390 págs.).
- Vol. xlvii Margaret Power, *La mujer de derecha: el poder femenino y la lucha contra Salvador Allende, 1964-1973*, traducción de María Teresa Escobar (Santiago, 2008, 318 págs.).
- Vol. xlviii Mauricio F. Rojas Gómez, *Las voces de la justicia. Delito y sociedad en Concepción (1820-1875). Atentados sexuales, pendenencias, bigamia, amancebamiento e injurias* (Santiago, 2008, 286 págs.).
- Vol. xlix Alfredo Riquelme Segovia, *Rojo atardecer. El comunismo chileno entre dictadura y democracia* (Santiago, 2009, 342 págs.).
- Vol. l Consuelo Figueroa Garavagno, *Revelación del subsole. Las mujeres en la sociedad minera del carbón 1900-1930* (Santiago, 2009, 152 págs.).
- Vol. li Macarena Ponce de León Atria, *Gobernar la pobreza. Prácticas de caridad y beneficencia en la ciudad de Santiago, 1830-1890* (Santiago, 2011, 378 págs.).
- Vol. lii Leonardo León Solís, *Ni patriotas ni realistas. El bajo pueblo durante la Independencia de Chile, 1810-1822* (Santiago, 2011, 816 págs.).
- Vol. liii Verónica Undurraga Schüler, *Los rostros del honor. Normas culturales y estrategias de promoción social en Chile colonial, siglo xviii* (Santiago, 2013, 428 págs.).
- Vol. liv Jaime Rosenblitt, *Centralidad geográfica, marginalidad política: la región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841* (Santiago, 2013, 336 págs.).
- Vol. lv Pablo Rubio Apiolaza, *Los civiles de Pinochet. La derecha en el régimen militar chileno, 1983-1990* (Santiago, 2013, 346 págs.).
- Vol. lvi Stefan Rinke, *Encuentro con el yanqui: norteamericanización y cambio cultural en Chile 1898-1990* (Santiago, 2013, 586 págs.).
- Vol. lvii Elvira López Taverne, *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)* (Santiago, 2014, 336 págs.).

- Vol. LVIII Alejandra Vega, *Los Andes y el territorio de Chile en el siglo XVI: descripción, reconocimiento e invención* (Santiago, 2014, 324 págs.).
- Vol. LVIX Jaime Valenzuela Márquez, *Fiesta, rito y política. Del Chile borbónico al republicano* (Santiago, 2014, 470 págs.).
- Vol. LX William Sater, *Tragedia Andina. La lucha en la Guerra del Pacífico. 1789-1884* (Santiago, 2016, 302 págs.).
- Vol. LXI Javier E. Rodríguez Weber, *Desarrollo y desigualdad en Chile (1850-2009). Historia de su economía política* (Santiago, 2017, 415 págs.).
- Vol. LXII Mauricio Onetto Pavez, *Temblores de tierra en el jardín del Edén. Desastre, memoria e identidad. Chile, siglos XVI-XVII* (Santiago, 2017, 472 págs.).
- Vol. LXIII Samuel J. Martland, *Construir Valparaíso: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920* (Santiago, 2017, 250 págs.).
- Vol. LXIV João Paulo Pimenta, *La independencia de Brasil y la experiencia hispanoamericana (1808-1822)* (Santiago, 2017 422 págs.).
- Vol. LXV María Carolina Sanhueza Benavente, *Por los caminos del valle central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)* (Santiago, 2018 148 págs.).

COLECCIÓN ESCRITORES DE CHILE

- Vol. I *Alone y los Premios Nacionales de Literatura*, recopilación y selección de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1992, 338 págs.).
- Vol. II *Jean Emar. Escritos de arte. 1923-1925*, recopilación e introducción de Patricio Lizama (Santiago, 1992, 170 págs.).
- Vol. III *Vicente Huidobro. Textos inéditos y dispersos*, recopilación, selección e introducción de José Alberto de la Fuente (Santiago, 1993, 254 págs.).
- Vol. IV *Domingo Melfi. Páginas escogidas* (Santiago, 1993, 128 págs.).
- Vol. V *Alone y la crítica de cine*, recopilación y prólogo de Alfonso Calderón S. (Santiago, 1993, 204 págs.).
- Vol. VI *Martín Cerda. Ideas sobre el ensayo*, recopilación y selección de Alfonso Calderón S. y Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1993, 268 págs.).
- Vol. VII *Alberto Rojas Jiménez. Se paseaba por el alba*, recopilación y selección de Oreste Plath, coinvestigadores Juan Camilo Lorca y Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1994, 284 págs.).
- Vol. VIII *Juan Emar, Umbral*, nota preliminar, Pedro Lastra; biografía para una obra, Pablo Brodsky (Santiago, 1995-1996, cinco tomos, c + 4134 págs.).
- Vol. IX *Martín Cerda. Palabras sobre palabras*, recopilación de Alfonso Calderón S. y Pedro Pablo Zegers B., prólogo de Alfonso Calderón S. (Santiago, 1997, 143 págs.).
- Vol. X *Eduardo Anguita. Páginas de la memoria*, prólogo de Alfonso Calderón S. y recopilación de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 2000, 98 págs.).
- Vol. XI *Ricardo Latcham. Varia lección*, selección y nota preliminar de Pedro Lastra y Alfonso Calderón S., recopilación de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 2000, 326 págs.).
- Vol. XII *Cristián Huneeus. Artículos de prensa (1969-1985)*, recopilación y edición Daniela Huneeus y Manuel Vicuña, prólogo de Roberto Merino (Santiago, 2001, 151 págs.).

- Vol. XIII *Rosamel del Valle. Crónicas de New York*, recopilación de Pedro Pablo Zegers B., prólogo de Leonardo Sanhueza (Santiago, 2002, 212 págs.).
- Vol. XIV *Romeo Murga. Obra reunida*, recopilación, prólogo y notas de Santiago Aránguiz Pinto (Santiago, 2003, 280 págs.).

COLECCIÓN DE ANTROPOLOGÍA

- Vol. I Mauricio Massone, Donald Jackson y Alfredo Prieto, *Perspectivas arqueológicas de los Selk'nam* (Santiago, 1993, 170 págs.).
- Vol. II Rubén Stehberg, *Instalaciones incaicas en el norte y centro semiárido de Chile* (Santiago, 1995, 225 págs.).
- Vol. III Mauricio Massone y Roxana Seguel (compiladores), *Patrimonio arqueológico en áreas silvestres protegidas* (Santiago, 1994, 176 págs.).
- Vol. IV Daniel Quiroz y Marco Sánchez (compiladores), *La isla de las palabras rotas* (Santiago, 1997, 257 págs.).
- Vol. V José Luis Martínez, *Pueblos del chañar y el algarrobo* (Santiago, 1998, 220 págs.).
- Vol. VI Rubén Stehberg, *Arqueología histórica antártica. Participación de aborígenes sudamericanos en las actividades de cacería en los mares subantárticos durante el siglo XIX* (Santiago, 2003, 202 págs.).
- Vol. VII Mauricio Massone, *Los cazadores después del hielo* (Santiago, 2004, 174 págs.).
- Vol. VIII Victoria Castro, *De ídolos a santos. Evangelización y religión andina en los Andes del sur* (Santiago, 2009, 620 págs.).

COLECCIÓN IMÁGENES DEL PATRIMONIO

- Vol. I. Rodrigo Sánchez R. y Mauricio Massone M., *La Cultura Aconcagua* (Santiago, 1995, 64 págs.).

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS DEL FOLKLORE

- Vol. I *Aunque no soy literaria. Rosa Araneda en la poesía popular del siglo XIX*, compilación y estudio Micaela Navarrete A. (Santiago, 1998, 302 págs.).
- Vol. II *Por historia y travesura. La Lira Popular del poeta Juan Bautista Peralta*, compilación y estudio Micaela Navarrete A. y Tomás Cornejo C. (Santiago, 2006, 302 págs.).
- Vol. III *Los diablos son los mortales. La obra del poeta popular Daniel Meneses*, compilación y estudios Micaela Navarrete A. y Daniel Palma A. (Santiago, 2008, 726 págs.).
- Vol. IV *Si a tanta altura te subes. "Contrapunto" entre los poetas populares Nicasio García y Adolfo Reyes*, compilación y estudios Micaela Navarrete A. y Karen Donoso F. (Santiago, 2011, 530 págs.).

COLECCIÓN ENSAYOS Y ESTUDIOS

- Vol. I Bárbara de Vos Eyzaguirre, *El surgimiento del paradigma industrializador en Chile (1875-1900)* (Santiago, 1999, 107 págs.).

- Vol. II Marco Antonio León León, *La cultura de la muerte en Chiloé* (Santiago, 1999, 122 págs.).
- Vol. III Clara Zapata Tarrés, *Las voces del desierto: la reformulación de las identidades de los aymaras en el norte de Chile* (Santiago, 2001, 168 págs.).
- Vol. IV Donald Jackson S., *Los instrumentos líticos de los primeros cazadores de Tierra del Fuego 1875-1900* (Santiago, 2002, 100 págs.).
- Vol. V Bernard Lavalle y Francine Agard-Lavalle, *Del Garona al Mapocho: emigrantes, comerciantes y viajeros de Burdeos a Chile. (1830-1870)* (Santiago, 2005, 125 págs.).
- Vol. VI Jorge Rojas Flores, *Los boy scouts en Chile: 1909-1953* (Santiago, 2006, 188 págs.).
- Vol. VII Germán Colmenares, *Las convenciones contra la cultura. Ensayos sobre la historiografía hispanoamericana del siglo XIX* (Santiago, 2006, 117 págs.).
- Vol. VIII Marcello Carmagnani, *El salariado minero en Chile colonial su desarrollo en una sociedad provincial: el Norte Chico 1690-1800* (Santiago, 2006, 124 págs.).
- Vol. IX Horacio Zapater, *América Latina. Ensayos de Etnohistoria* (Santiago, 2007, 232 págs.).

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de quinientos ejemplares, en el mes de febrero de 2018
en Salesianos Impresores S.A.
Santiago de Chile

En la *Colección Sociedad y Cultura* tienen cabida trabajos de investigación relacionados con el humanismo y las ciencias sociales. Su objetivo principal es promover la investigación en las áreas mencionadas y facilitar su conocimiento. Recoge monografías de autores nacionales y extranjeros sobre la historia de Chile o sobre algún aspecto de la realidad nacional objeto de estudio de alguna ciencia humanista o social.

A través de esta *Colección*, la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos no sólo se vincula y dialoga con el mundo intelectual y el de los investigadores, además, contribuye a acrecentar y difundir el patrimonio cultural de la nación gracias a los trabajos de investigación en ella contenidos.

Antes de la llegada del ferrocarril en Chile, los caminos fueron el medio para moverse y transitar por el espacio terrestre. Los pocos trabajos que se han realizado sobre ellos incentivaron, en parte, esta investigación, la que busca comprender cómo se desarrolló la red vial en el período de formación del Estado chileno. Entendiéndolo como un proceso histórico, los caminos aquí se analizan como un sistema que vincula aspectos materiales y geográficos con problemáticas económicas, sociales y administrativas. La interrelación de todas ellas nos ofrecen un panorama más acabado de cómo se fue articulando el territorio en un lapso de setenta años, mostrando las dificultades que presentaba la infraestructura vial y sus implicancias en términos de conectividad. También nos permite comprender de mejor manera cuáles fueron los factores que incidieron en que el sistema caminero permaneciera en condiciones de precariedad a lo largo de todo el período de estudio y cuáles fueron los intereses del Estado y los particulares por revertir dicha situación. Con la publicación de este libro aspiramos a contribuir en un ámbito historiográfico aún poco explorado y esperamos que de él resulten investigaciones que incorporen nuevas variables y problemáticas al análisis del territorio, el transporte y las comunicaciones.