



GABRIEL GUARDA O.S.B.

HISTORIA URBANA DEL REINO DE CHILE

VIII. ECONOMIA Y BIENES EDILICIOS

1. OBRAS PUBLICAS

Las innumerables villas del XVIII debían necesariamente requerir diversas instancias que hicieran factible, desde el hecho mismo de su fundación, hasta su conservación, progreso y desarrollo. Agrupamos bajo el término genérico de obras públicas —tan usado en la época— las principales noticias relativas a su ejecución, organización financiera y funcionaria.

El ramo de obras públicas cubre un ingente volumen de documentación cuyo estudio rebasa el propósito de esta obra¹; entran en él la construcción de edificios civiles y eclesiásticos, que tratamos en otros apartados; puentes rurales, caminos, canales y riegos; que se verán al tratar las comunicaciones y servicios urbanos, las obras locales de ciudades y villas nuevas y antiguas²; en fin, los grandes adelantos de ciertas obras como tajamares, puentes y muelles, que con su financiamiento y dirección trataremos en seguida.

Incontables fueron los puentes construidos en las ciudades y villas que, según se recordará, por expreso propósito de su legislador, el jesuita Villarreal, convenía estuviesen junto a un río, a fin de que costeasen su fábrica, cuyo peaje había de amortizar los gastos y después constituirse en una renta. Los puentes, además, constituían un ornato y un paseo para la población.

Tenemos noticias del puente construido en Osorno muy luego de iniciados los trabajos de su repoblación; del de Talca, del que se conserva un dibujo de 1769, que lo muestra con sus tres tramos y sus balaustres torneados; del de San Felipe, construido en piedra con hermosos arcos, bajo la dirección de Gregorio Goycochea, en 1747, en reemplazo del anterior, destruido por una avenida; de los de Los Andes y del río Andalién, en Concepción³.

El Mapocho, río de Santiago, fue cruzado por dos puentes, el de la Recoleta, de madera —motejado por esto “puente de palo”⁴— y el del “Palacio del Presidente”, que terminó en el llamado puente Nuevo y más popularmente “de Cal y Canto”.

El puente antiguo, obra del artífice José García, de veintidós arcos, con una superestructura de madera, había sucumbido en la avenida ocurrida en abril de 1748. La nueva obra, idea del ingeniero Juan Garland, se sitúa por expresa declaración de este facultativo, en la calle del Presidente, no sólo por la buena consis-

¹Vid. CM I^a, 1030-1046; 1051-1098.

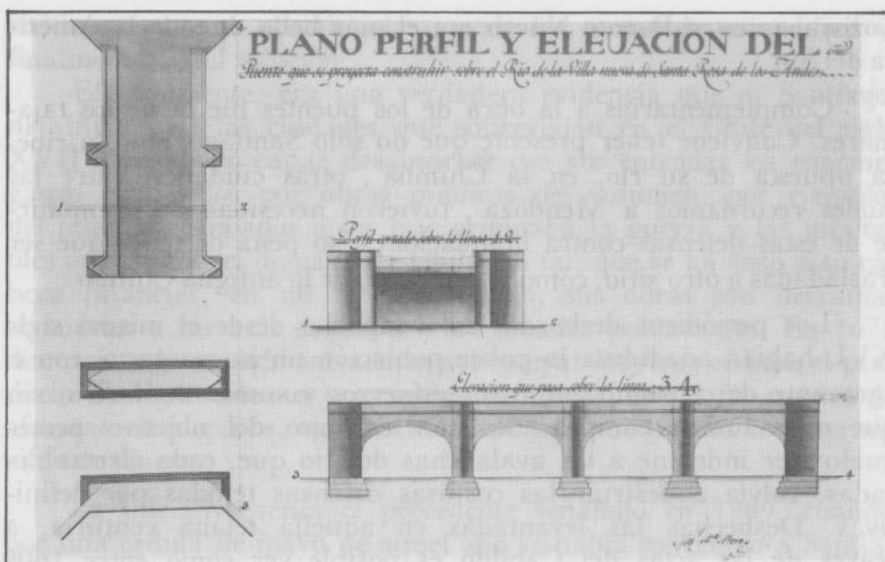
²Sobre las obras públicas de Copiapó, Vid. FV 258; San Felipe, CG 413; Mendoza, CG 936; Talca CM I^a 1053; Concepción, CG 396, 609 y 934 y MM 180 y 181; Plazas de la Frontera, CM I^a 1052, 1063 y 1096; Valdivia, FV 284, 319 y 320 y FA 25. Sobre las obras públicas ejecutadas en Chile en 1712, Vid. CG 720.

³Cfr. CM I^a, 1051 y MM 186, 221. Vid. Pereira o.c. 230. Sobre su composición, en 1788 y 1808 Cfr. CG 946 y 624; sobre su reconstrucción en 1790 y aplicación de su pontazgo a las rentas de la Villa, Vid. CG 739. Sobre el peaje o derecho de pontazgo de esta obra pública, Vid. CG 31, 199, 404, 879, 892 y 953.

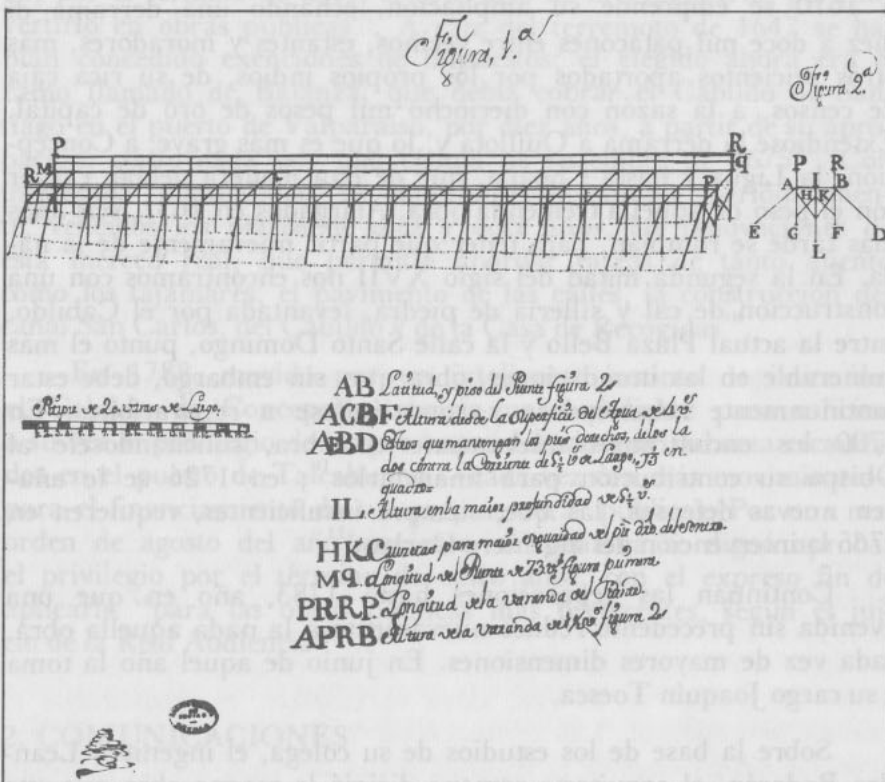
⁴Sobre su reparación en 1809, Vid. RA 2921.

71) Miguel María Atero: Puente en Los Andes (1806). AN.

72) Puente sobre el río Andalién (siglo XVIII). AGI.



71



72

tencia del terreno, sino “por la decoración y hermosura de la propia ciudad”⁵; la ejecución queda a cargo del Corregidor Luis Manuel de Zañartu, sobre planos del ingeniero Antonio Birt, interpretados después de la muerte de éste, en 1773, por el Maestro Mayor de Cantería Tomás de la Rosa.

Comprendía nueve arcos, ocho machones, ciento doce varas de longitud, pilastras de contorno semicircular en el costado poniente “para que terminado por la parte de arriba en la propia figura tuviesen mayor espacio los transitantes por el Puente, de retirarse a su concavidad en el concurso de coches y calesas...”⁶. Habilitóse para el uso público en octubre de 1778, se destruyó parcialmente en la gran inundación de 1783 y, al reconstruirse, aumentáronse sus arcos a once, completando su longitud definitiva, incluidos los accesos, doscientas cuarenta y dos varas; su ancho era de seis a siete y su altura de once. Según el Marqués de

⁵ Cit. Pereira o.c. 157.

⁶ Ibidem 159.

Lozoya, nuestro Puente Nuevo era el más bello de toda la América del Sur⁷.

Complementarias a la obra de los puentes fue la de los tajamares. Conviene tener presente que no sólo Santiago, sino la ribera opuesta de su río, en la Chimba⁸, otras ciudades, entre las cuales recordamos a Mendoza⁹, tuvieron necesidad de premunirse de estas defensas contra inundaciones, so pena de tener que ser trasladadas a otro sitio, como sería el caso de la antigua Chillán.

Los periódicos desbordes del Mapocho desde el mismo siglo XVI, habían añadido a la pobre población un nuevo gasto, con el agravante de consumir inmensos esfuerzos y sumas de dinero, sin que ellos fuesen compensados con el logro del objetivo perseguido: ser indemne a las avalanchas del río que, cada ciertas décadas, volvía a destruir las costosas defensas tenidas por definitivas. Deshechas las levantadas en aquella lejana centuria, a través de las actas del Cabildo es posible ver cómo entre 1609 a 1610 se emprende su ampliación, echando una derrama de diez a doce mil patacones entre vecinos, estantes y moradores, más otros seiscientos aportados por los propios indios, de su rica caja de censos, a la sazón con dieciocho mil pesos de oro de capital. Extendióse la derrama a Quillota y, lo que es más grave, a Concepción, la Ligua y hasta Choapa, que de esta manera debían cargar con el peso de aquella tremenda obra. Alargados en 1631, seis años más tarde se rompían, para tener que partir nuevamente de la nada. En la segunda mitad del siglo XVII nos encontramos con una construcción de cal y sillería de piedra, levantada por el Cabildo, entre la actual Plaza Bello y la calle Santo Domingo, punto el más vulnerable en las inundaciones, obra que, sin embargo, debe estar continuamente rehaciéndose y sometiéndose a reparaciones. En 1700 los encontramos nuevamente en obra, solicitándosele al Obispo su contribución para financiarlos¹⁰; en 1726 se le añaden nuevas defensas, las que, siempre insuficientes, requieren en 1765 la intervención del ingeniero Garland¹¹.

Continúan las reparaciones hasta 1783, año en que una avenida sin precedente reduce nuevamente a la nada aquella obra, cada vez de mayores dimensiones. En junio de aquel año la toma a su cargo Joaquín Toesca.

Sobre la base de los estudios de su colega, el ingeniero Leandro Badarán, el arquitecto romano dirigió la magna obra que esta vez sí sería definitiva. Extendida a lo largo de treinta cuadradas, contaba con un cimientado de catorce pies de altura, sobre el cual elevábase el muro de cal y ladrillo de otros catorce, a los que se sumaba el parapeto para la comodidad de los peatones; reforzábase cada diez varas con robustos contrafuertes en talud y adornábase, con el mismo ritmo, de bolas insertadas en pirámides sobre basamentos cuadrados, cómodas graderías de acceso, hasta rematar en el obelisco a que se hizo mención al hablar de los paseos. Con el desagüe de la laguna de México, los tajamares de Santiago son probablemente la obra pública de tipo ingenieril más importante realizada en las ciudades de América¹².

Junto con los tajamares, los muelles de Valparaíso¹³ o Valdivia¹⁴, constituyen obras públicas de relevancia, amén de otras que no es el caso detallar. Más importante es significar que a su cargo diputábanse superintendentes o sobrestantes¹⁵ y que

⁷ Contreras y Ayala: *Historia del Arte Hispánico*, IV, 269.

⁸ Cfr. CG 393.

⁹ CG 931 y 946.

¹⁰ MM 244 y RA 2182.

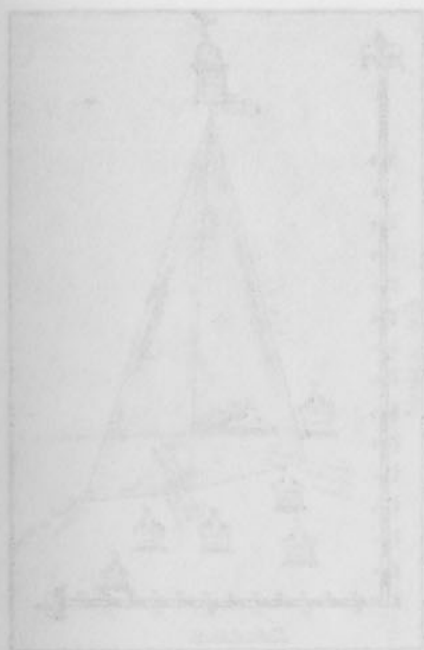
¹¹ Sobre la obra de los Tajamares en 1750, Cfr. CG 955; en 1762, *Ibidem* 936; 1764, *Ibidem* 933; 1765, *Ibidem* 955 y RA 680; 1769: CG 953; 1780, *Ibidem* 933.

¹² Sobre los nuevos tajamares, Vid. CM I^a, 1053, 1058, 1071, 1069, 1068, 1072, 1073, 1074, 1076, 1077, 1078 y II^a, 478-490; MM 205, 208, 271 y 356; CG 929, 936, 952, 953 y 955; GM 20 y 46 y FV 248. Sobre el desagüe de la laguna de México, Vid. Mathis: *To Save a City...* y Medina: BHA 2, 157.

¹³ Sobre la construcción del muelle de Valparaíso en 1809-1810, Cfr. CG 413 y 802 y MM 223.

¹⁴ En la documentación notarial e inventarios de la plaza se hace alusión a tres muelles en la ciudad y uno en la isla.

¹⁵ Sobre el cargo de Superintendente de Obras Públicas, 1806-1810, Cfr. RA 1959, FV 281 y CG 753.



su financiamiento constituiría una de las tareas de más difícil y, finalmente, hábil solución.

Efectivamente, era una verdadera evidencia que ni Santiago, ni ninguna de las ciudades que sobrevivían en el Chile del siglo XVII habría sido capaz de absorber con sus entradas los enormes gastos requeridos por obras públicas del volumen, por ejemplo, del tajamar. Sumados a los que originaba la guerra y los infaltables terremotos, el desgaste de Chile era tal, que se ha visto a su cabeza financiar, en un momento dado, sus obras con derramas impuestas a las más distantes y necesitadas poblaciones. En 1672 discurrióse la medida salvadora: solicitar al Rey que cediese el producto de alguno de sus principales impuestos, con el fin preciso de afrontar estos gastos, sin solicitarle de una vez un monto determinado de dinero.

La iniciativa tenía el precedente señalado en 1589, cuando por una cédula de mayo de aquel año se había concedido a Santiago, por el término de doce, el usufructo de la Pregonería, para invertirlo en obras públicas¹⁶. A raíz del terremoto de 1647 se habían concedido exenciones de impuestos; el elegido ahora era el ramo llamado de Balanza, que debía cobrar el Cabildo de Santiago en el puerto de Valparaíso, por diez años, a partir de su aprobación, confirmada por una cédula de setiembre de 1675¹⁷. Con interesada puntualidad se continuó solicitándose periódicamente, vencidos los plazos de diez y doce años, las renovaciones de esta merced real, que permitió abordar tareas de tanto aliento como los tajamares, el pavimento de las calles, la construcción del canal San Carlos, del Cabildo y de la Casa de Recogidas¹⁸.

En 1788, movido por un inteligente instinto de imitación, el Cabildo de Concepción abriría un expediente para solicitar a su vez el privilegio de los productos del ramo de Balanza recaudados en el puerto de Talcahuano —cada vez con más movimiento— para el financiamiento de sus propias obras públicas. Por una real orden de agosto del año siguiente, el monarca se dignó aprobar el privilegio por el término de cinco años, con el expreso fin de aplicarlo “para las obras públicas más preferentes, según el juicio de la Real Audiencia”¹⁹.

2. COMUNICACIONES

Los caminos serán el sistema vital que, como los nervios o las venas en el cuerpo, comunican orgánicamente todas las partes con su cabeza o, por seguir utilizando el símil anatómico, su corazón. Por los caminos no sólo transcurre el comercio, el abasto y los servicios vitales; son cauces de comunicación de los correos, postas y estafetas, según la terminología técnica de la época. Aunque se comenzó usando los caminos prehispánicos, en torno a su conservación, desarrollo y aumento surgirán obras de ingeniería, “de arte”, puentes, barcos, balsas y se ampliarán hasta conectar a través de desiertos, cordilleras y selvas el aislado Reino de Chile con las comarcas limítrofes.

Es sabido que antes de la llegada de los españoles, los incas, luego de la conquista de Chile, durante el reinado de Topa Inca (1463-1471), extendieron a nuestro territorio el camino llamado de Collasuyo. Durante el reinado de Huaina Capac (1493-1525)

¹⁶MM 288, 15.

¹⁷Ibidem 368, 32.

¹⁸Sobre el Ramo de Balanza en Santiago, Vid. CG 721, 761, 889, 936 y 1025; RA 549, 2980 y 3204; CM II^a 475-477 y 834-858; MM 208 y 291 y FV 265.

¹⁹Sobre el ramo de Balanza en Concepción, Vid. MM 201, 205 y 271; CG 738 y GM 46.

debió de configurarse en su forma definitiva esta importante vía, que se confundía en el límite austral del imperio, el río Maule²⁰. Según recientes estudios, su trazado era de tramos rectilíneos, estaba rodeado de pircas, a distancias proporcionadas tenía tambos y tambillos, para el relevo y descanso, en fin, de él se desprendían numerosos caminos secundarios.

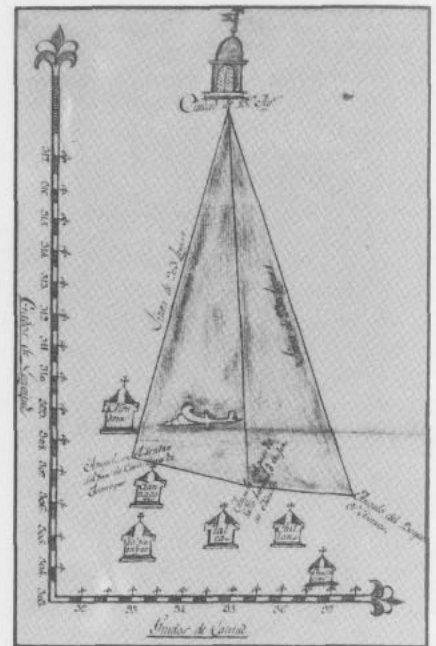
Ha sido posible seguir sus huellas a través del despoblado de Atacama hasta San Pedro, continuando por Puquios, Pajonal, Río Frío, Vegas de Incahuasi, Agua del Juncal, Agua del Carrizo, Doña Inés, Agua del Panul, Finca de Chañaral, Placilla del Inca, hasta llegar a Copiapó probablemente por Paipote; posteriormente transcurre por Paitanas, en el valle de Huasco, por el de Coquimbo, Limarí, Choapa y Aconcagua. Antes, a la altura de Vallenar, tendría dos vías, una por la costa y otra, alta, por el interior; éste tocaba Chincoles, Condoriaco, Marquesa, Polla, Arrayán, Andacollo, Samo Alto, hasta Colina y desde aquí a Tiltill, donde se unía al primero; éste aparecía por Limache, hasta Quillota. Al sur, se han avanzado estudios en sectores que cubrirían los tramos comprendidos entre Marga Marga, Lo Orozco, Las Dichas, Portezuelo de Ibacache o Talagante, Angostura de Paine, hasta Maule.

Lo que interesa de este complicado recorrido, es que por este camino llegaron a Chile las huestes de Almagro y Pedro de Valdivia y que, según restos arqueológicos, fue usado por los españoles durante un buen tiempo después de iniciada la colonización. Las ordenanzas de postas y estafetas publicadas en Lima en 1779, por lo demás, indican la ruta usada entonces por la costa, la cual, desde Vallenar, tocaba Los Choros, Yerba Buena, Coquimbo, Camarones, Barraza, Peña Blanca, Amolanas, Canela, Mincha, Conchalí, Quilimarí, La Ligua, El Melón, Quillota, La Dormida, Til Til hasta Santiago²¹.

El camino más frecuentado de Santiago al sur, en la zona central, había sido en un principio el de la costa, donde a proporcionadas jornadas situábanse los antiguos pueblos de indios. El del valle, por atravesar tierras yermas, no será transitado sino a partir del siglo XVII, cuando el desarrollo de las estancias ha ido conectando los tramos de lo que, salvo variaciones, es actualmente el camino longitudinal. Las *instrucciones* bajo cuyo imperio se realizan las fundaciones de la segunda mitad del siglo XVIII preveían la ubicación de las villas sobre este camino que, de esta manera, va adquiriendo forma cada vez más definida.

Perpendicular a este eje norte-sur desde los comienzos de la colonización se establece gran tránsito en el sentido oriente-poniente, hacia el puerto de Valparaíso y la zona de Cuyo, al otro lado de Los Andes, dependiente de Chile, y a través de la cual venía el gran intercambio comercial con Paraguay, Tucumán y Río de la Plata. Los sistemas de comunicación existentes en Arauco, Valdivia y Chiloé tenían características propias, por la diversidad de los accidentes geográficos y climáticos, como por el carácter de centro que esos puntos desempeñaban en relación a cada región.

En el siglo XVIII, precisamente en la época de las fundaciones, hasta principios del XIX, el capítulo de los caminos pasa a constituirse en un tema más de ambiciosas empresas, en todo paralelo al desarrollo de las nuevas y viejas poblaciones; Tomás



73) Cuadro de las comunicaciones de las ciudades de Chile con Buenos Aires (siglo XVIII). Biblioteca Nacional, Archivo Barros Arana.

²⁰ Cfr. Magallanes: *El camino del Inca*, 44. Los datos que anotamos a continuación provienen de Iribarren y Bergholz: *El camino del Inca en un sector del Norte Chico...*

²¹ Iribarren o.c. 265.

O'Higgins, en su visita a todo el país en 1797 indica que "la experiencia dicta que en este Reino han tomado mayor incremento las poblaciones puestas sobre los caminos reales"²².

Conviene decir, antes de referirnos a las grandes obras camineras de esta época, que ellas se inscriben dentro de un impulso general de desarrollo de la ingeniería en la técnica de la construcción de rutas, que en la península cuenta con insignes tratadistas y publicaciones. Los ingenieros militares, vinculados directamente a este desarrollo técnico serán precisamente los que, en Chile, traerán esta rica experiencia, llevándola a la práctica. De 1763 es la obra de Pedro Lacuze *Discurso o dictamen sobre la anchura de los Caminos Reales*; de 1772 las "...reglas para la conservación de los caminos generales..."²³; de 1781 el *Modo práctico para la dirección y construcción de caminos*, de Domingo Aguirre; de 1783 la *Instrucción general* sobre las posadas de carreteras principales; del año siguiente el *Proyecto* del ingeniero García Martínez de Cáceres sobre ejecución de caminos transversales y sus *Adiciones*; en fin, de 1801, el *Discurso de Unanue* sobre el nuevo camino del Callao. Sin este contexto técnico no se comprenderían las grandes obras camineras de Santiago a Valparaíso, de la Cordillera o de Valdivia a Chiloé.

En cuanto a la primera, conviene recordar que Santiago estaba unido al puerto por dos comunicaciones, la de las carretas, que cruzaba el valle de Melipilla, y el de las cuestas o de las mulas, muy accidentado aunque corto. En mayo de 1791 el Cabildo determinó la necesidad de iniciar la construcción de uno apropiado al tránsito, siempre en aumento, con aquella puerta al mar que era Valparaíso.

Los trabajos los dirigió el ingeniero Pedro Rico y luego Joaquín Toesca, para tomarlas, en 1795, otro distinguido ingeniero, Agustín Cavallero. Concluyóse del todo al año siguiente, siendo lo más notable de su recorrido los difíciles tramos de las cuestas de Prado y Zapata, resueltos hábilmente por un trazado en zig zag, de pendiente uniforme, con las defensas adecuadas para su conservación y la seguridad de carruajes y transeúntes. Las alabanzas tributadas por los viajeros que lo transitan a principio del siglo XIX, son unánimes, no sólo por la calidad de la obra, sino por la belleza de las vistas logradas en sus distintos tramos: "... a cada instante —dice Lafond de Lurey— pasaban a nuestro lado mulas cargadas de mercaderías y convoyes de coches... al aproximarnos a Casablanca, a doce leguas de Valparaíso, quedamos maravillados del aspecto mágico del país en esa región..."²⁴.

El camino de la cordillera, por el aumento del comercio con el virreinato del Río de la Plata, del servicio de correos, del que se hablará en seguida y, curiosamente, de la ruta marítima del Cabo de Hornos, había adquirido un tránsito sumamente frecuentado; complicado por las invencibles alturas, los peligros de nieves y accidentes y su extrema longitud. De la época que tratamos data la construcción de las célebres casuchas de cal y ladrillo, abovedadas, provistas de leña y otros auxilios, bien mantenidas, para permitir el tránsito seguro de las caravanas con refugios adecuados para su protección. En la composición del camino, en el gobierno de Ambrosio Higgins, intervino Manuel de la Puente y el catédrico de matemáticas, Antonio Martínez de Mata; el ancho dado a la accidentada ruta fue de cuatro a cinco varas lo cual, comparado con la angostísima vereda antigua, constituía un adelanto ad-

²² RChHG 103, 77.

²³ *Real Cédula de su Majestad y Señores del Consejo por la cual se dan varias reglas...* Zaragoza 1772.

²⁴ Lafond de Lurey: *Viaje a Chile*, 28. Sobre la obra del camino a Valparaíso, Vid. CG 744, 915, 947, 948, 949 y 950; CM I^a, 1053, 1063, 1066, 1070 y II^a, 467; MM 209, 212 y 357; GM 20 y 108 y RA 2810.

mirable, en proporción a los esfuerzos requeridos en una obra en el inhóspito ambiente andino²⁵.

Fuera del camino citado, por Uspallata, se trata, entre 1797 y 1805 sobre la apertura de un camino más corto y directo entre la capital y Mendoza, con salida por la Dehesa²⁶, mientras está en uso otro tercer camino por el valle del Yeso, en el cual también se construyen casuchas y se disponen potreros para las tropillas que lo transitan²⁷. En esta época, además, prosperan los proyectos de unión del sur del país con el mismo virreinato trasandino, procurándose encontrar una comunicación más baja y fácil por la áspera cordillera, tan inaccesible en la zona de Santiago. Entre 1793 y 1810 se desarrollan las exploraciones de la ruta de Concepción a las pampas y Buenos Aires, en las que cabrá tan destacado papel a Luis de la Cruz²⁸. Las exploraciones para la apertura de la ruta desde Antuco al citado puerto atlántico tienen lugar, paralelamente, en 1807²⁹. En 1800 está fechada la propuesta de Miguel Cayetano Soler sobre la apertura de una nueva comunicación de Santiago a Mendoza³⁰. Diversos caminos menores en la zona de Santiago y Aconcagua se abren y se componen enteramente³¹.

Entre Santiago y Concepción el camino va conectando los conjuntos de las casas patronales de las haciendas y las nuevas villas en cómodas jornadas; del camino central se van desglosando perpendicularmente caminos secundarios, que unen los principales puntos que, en el nuevo estado de cosas, han ido adquiriendo relevante desarrollo: en 1792 y 1808 se hacen composiciones en los caminos de Rancagua³², en 1785 en los de Pichidegüa³³ y en 1800 en los de Siete Hermanas³⁴. De 1797 data el estudio del que une Talca con la nueva villa de Bilbao (Constitución)³⁵ y de 1807 el regular establecimiento de postas entre Santiago y Valparaíso y Santiago y Concepción-Los Angeles³⁶. En 1765 se hacen composturas en el camino de Hualqui, que anuda importantes zonas de la región norte del Bío Bío³⁷. Entre la Frontera y Valdivia el arreglo y habilitación del camino que atraviesa el Estado de Arauco se hace de común acuerdo entre la autoridad real y las parcialidades indígenas, en 1790³⁸. A partir de esta época y, sobre todo, desde 1796, en que se oficializa la repoblación de Osorno, la frecuencia del tránsito por aquella temida y otrora peligrosa zona, aumenta en un ritmo cada vez más creciente y no sólo con el envío de tropillas de ganado, sino de recuas de mulas cargadas de mercaderías. Llega a ser una travesía sin mayores problemas.

En la jurisdicción de Valdivia surgen —o se recuperan— varios caminos, a medida que se desenvuelve la agricultura y se habilitan los prósperos campos de Los Llanos y Osorno.

Por un informe del ingeniero Manuel Olaguer Feliú al Presidente Marqués de Avilés, sabemos que los principales caminos de aquel lejano gobierno eran en 1797 el que unía Valdivia con Los Llanos, el de la cordillera con aquel punto y el de Valdivia a la cordillera por Quinchilca. Por esta época el Gobernador de Valdivia comisionó al citado ingeniero para reconocer los pasos cordilleranos de Ranco y Riñihue, que se vieron abiertos hacia los Pehuenches. Dos años antes había sido clausurado uno de estos pasos para evitar incursiones de aquellos aguerridos naturales que perturbaban a las tribus pacíficas de la zona y estos boquetes abrían la posibilidad de la conexión con Buenos Aires³⁹.



El Camino de los cerros de la zona de la Cordillera de Chile con Buenos Aires (siglo XVIII). Biblioteca Nacional, Archivo Barros Arana.

²⁵Sobre el camino de la Cordillera, Vid. CG 33, 371, 407, 624, 736, 740, 741, 756, 947 y 950; MM 192, 205 y 210 y GM 21 y 42. Sobre las casuchas de este camino, Vid. CG 739, 949 y 951 y MM 201. Sobre la dotación de un capellán para el mismo camino, 1786, Vid. CG 413; sobre su guardia, Ibidem 351. Cfr. ABA II 25-3, 4, 650.

²⁶Cfr. FV 102, 240 y 266; GM 57 y MM 257.

²⁷Cfr. RA 2265 y CG 949. Sobre los caminos de Argentina a Chile, en 1795, Vid. MM 213.

²⁸Cfr. GM 42 y 108; CG 742; VM 1 y MM 212. Vid. Angelis: *Colección...* I y VI.

²⁹GM 20, 34 y 42.

³⁰MM 215.

³¹Sobre los de Santiago en 1787, Vid. CG 949; de Aconcagua, 1712 y 1791: CG 31 y 624; sobre el nuevo camino de la Villa de Los Andes al Puerto, 1805, Ibidem 948; sobre el de Chacabuco en 1788, Ibidem 950.

³²CG 388 y 933.

³³CG 974.

³⁴Ibidem 950. Vid. de León Echáiz: *El Camino de la Frontera*.

³⁵Ibidem 697.

³⁶GM 42, 91.

³⁷CG 947.

³⁸CG 556. Sobre el camino de Yulpelgüe a Arauco, 1803, Cfr. CG 950.

³⁹GM 21.

En 1795 también se había tratado sobre la conexión de aquella capital por Villarrica, según noticia de antiguas fuentes⁴⁰, como de la misma Valdivia con Buenos Aires, pero por Nahuel Huapi, según se había practicado hasta 1710, por razones misionales⁴¹.

Pero de todos los caminos de esta zona, el más interesante como obra de ingeniería y de fomento al desarrollo urbano, habría de ser el de Valdivia a Chiloé, con su escala en Osorno. En 1753 la Junta de Poblaciones había acordado abrir esta comunicación por etapas, solicitando ayuda, dado el volumen de los trabajos, al Virrey del Perú⁴². Complicada la realización del proyecto por hostilidad de los naturales, se reanudó en 1763⁴³ y, luego, cuatro años después, partiendo ahora la iniciativa del Gobernador de Chiloé⁴⁴. Descubiertas en 1792 las ruinas de Osorno y entregados al Rey, por parte de los naturales, feraces campos para el desarrollo agrícola, la empresa del camino era la condición previa que permitiría la repoblación de Osorno y la fundación en aquel distrito de nuevas villas.

Correspondió al Gobernador de Valdivia, Brigadier de ingenieros Mariano de Pusterla, proyectar y realizar esta magna obra, pues el camino atravesaba accidentes geográficos aparentemente insalvables y grandes selvas. Se actuó con gran celeridad, diseñándose una ruta de dieciséis varas de ancho —ampliadas a veinte en las montañas— íntegramente pavimentada en troncos de roble, con más de veinte puentes, con cómodas balsas en los ríos más caudalosos, guardias, potreros para descanso y reposición de cabalgaduras, refugios para pernoctar, etc. El primer tramo, de Valdivia al puerto de Angachilla, se hacía preferentemente por vía fluvial; en Futa y Catamutún había cómodos alojamientos, los que en Pichi y Huequecura se complementaban con galpones para víveres. En los ríos Bueno (Trumao), y Pilmaiquén, había buenas casas para alojamiento de pasajeros. Pasaba el camino por la Villa de San José de Alcudia y luego dirigíase a Osorno, de donde se bifurcaba en dos variantes; dentro de las cuales se multiplicaban los alojamientos e instalaciones, hasta concluir en Maullín; de aquí el tramo a Carelmapu era hecho frecuentemente por mar. La etapa postrera enlazaba Carelmapu con San Carlos o Chacao, salvando el canal de este nombre⁴⁵.

En Chiloé, donde la comunicación entre sus ochenta pueblos se realizaba íntegramente por mar, se inician en 1788 importantes obras camineras, dentro de las cuales el largo trayecto interior entre San Carlos y Castro, llamado camino de Caicuméo, tiene características en todo similares al de Pusterla, por atravesar una selva y pavimentarse en roble; sólo le faltan sus obras de arte y postas, por ser en una región menos accidentada y de trayecto más corto⁴⁶.

Ya se señaló la construcción de puentes en estas rutas de comunicación de las ciudades, como también de aquellos que, como los de Santiago, San Felipe u Osorno, por estar inmediatos, o incluso, dentro de la traza urbana, forman más bien parte de las obras públicas del casco urbano.

Sin embargo, no podemos referirnos a las comunicaciones sin hacer una breve mención a estos puentes en cuanto a que, por los accidentes geográficos del Reino, eran muchísimos, como porque hacia fines de la época que tratamos adquieren una estructura digna de estudio. Bástenos con indicar la abundante documenta-

⁴⁰CG 744.

⁴¹GM 90, 4^a; Cfr. Historia 10, 169.

⁴²MM 187, 262.

⁴³CG 694.

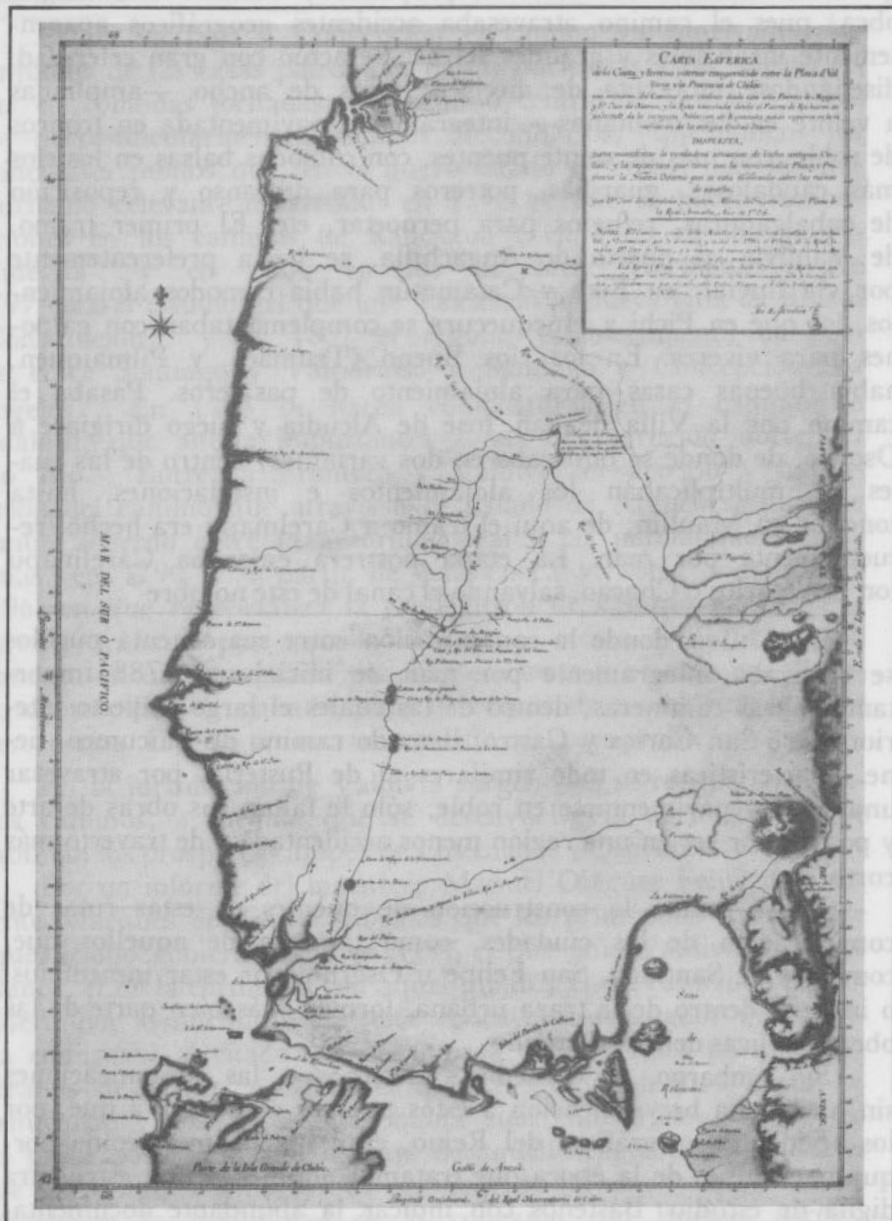
⁴⁴Ibidem 710.

⁴⁵AGI Chile 219 y CG 784. Sobre este camino Vid. CG 694, 710, 739 y 785; MM 205, 210, 212, 279 y 295; GM 26 y 108 y CM I^a, 4724.

⁴⁶MM 207, 346. El camino de San Carlos a Castro, 1781, es obra del ingeniero Zorrilla (AGI Chile 195 y 209). Sobre los caminos de Chile en general, en el S. XVIII, Vid. CG 947 y GM 26. Sobre los productos del ramo de Caminos, Vid. CM I^a 149. Sobre la estructura vial de Uruguay, andamiaje para fundaciones. Cfr. Alvarez Lenzi: *Fundación de poblados*, 9.

ción que ha quedado sobre los puentes del valle de Aconcagua⁴⁷; Vizcacha, Río Colorado y Portillo, en el camino de la cordillera⁴⁸; sobre los de San Juan de la Frontera, en Cuyo, para cuya conservación se grava en 1772 con un peso cada carreta que entre o salga de la ciudad⁴⁹; los de Huechuraba, Ñuñoa o Las Canteras, en los alrededores de la capital⁵⁰; sobre el célebre y antiguo puente del río Maipo, que según las actas del Cabildo de Santiago ya se construía de cal y ladrillo en 1614⁵¹; sobre los de los ríos Cachapoal⁵², Tinguiririca⁵³; en fin, sobre la construcción de varios otros y las recaudaciones por concepto de pontazgo, y se tendrá una idea de lo que significa esta parte de las comunicaciones⁵⁴, que se complementan, en los grandes ríos, con las balsas o los barcos. Destacamos en este sentido los barcos de los pasajes de los ríos Maule⁵⁵, Itata⁵⁶, Bío Bío⁵⁷ y los peajes sobre éste en Santa Juana⁵⁸ y Hualqui⁵⁹.

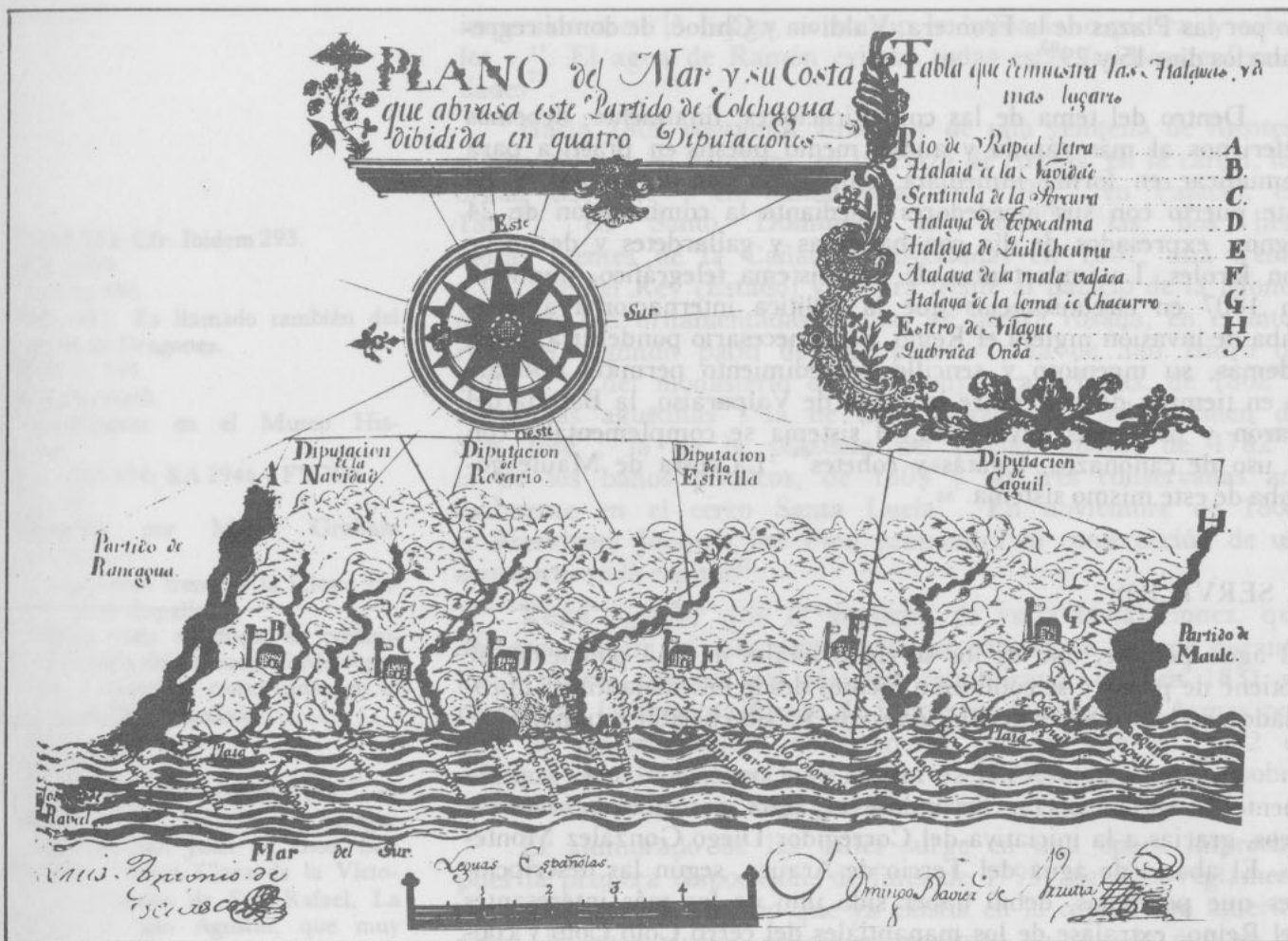
Las comunicaciones no sólo significan comercio, tránsito y viajes, sino abarcan el correo y todo lo que dice relación con la transmisión de noticias; una organización desarrollada de estos servicios es inherente a una vida urbana que ha alcanzado madurez.



74) José de Moraleda y Montero: caminos entre Valdivia, Osorno y Chiloé (1796). Museo Británico.

Sobre el camino de la Cordillera. Vid. CG 33, 371, 407, 524, 740, 741, 756, 947 y 950. MM 194, 206 y 210 y CM 21 y 42. Sobre las cañachas de este camino. Vid. FV 739, 949 y 951 y MM 201. Sobre el diseño de un capellán para museo carmine. 1786. Vid. CG 444, sobre su guarda. Ibidem 351. ABA II 25-3, 4, 630. CF. FV 102, 240 y 246, 536 y MM 257.

⁴⁷CG 417 y 950.
⁴⁸CG 185, 909 y 947.
⁴⁹RA 1159.
⁵⁰CG 413 y 950 y CM I^a, 1090.
⁵¹Sobre su construcción a cargo del Hno. Francisco Lázaro, S.J., e Inigo de Arana, Maestros de Carpintería y Cantería, con 100.000 ladrillos de media vara de largo y cuarta de ancho y 1.200 hanegas de cal, con 90 pies de hueco, Vid. sesión de 21 VII 1623. Cfr. sobre este puente, 1658, RA 447; en 1795, CG 953 y en 1807, FV 264.
⁵²CG 887.
⁵³Ibidem 206. Sobre el puente del Andalién, 1765, Cfr. CG 951.
⁵⁴Cfr. CG 256 y FA 24, 6^a.
⁵⁵CG 224, 887, 979 y 985 y CM I^a, 149.
⁵⁶CG 887.
⁵⁷Ibidem 422 y 955.
⁵⁸Ibidem 391.
⁵⁹FV 843. Sobre el puente en el río Laja, 1779 Vid. CG 950.



75) Sistema de comunicación por banderas en la costa de Colchagua (1799). AN.

Servido el correo desde 1516 por una organización privada, concedida en calidad de gracia hereditaria a la familia Carvajal y Vargas, es incorporado a la Corona en octubre de 1768, cuando precisamente desempeñaba un chileno, Fermín Francisco de Carvajal —Duque de San Carlos—, el cargo de Correo Mayor de Indias. Para nuestros fines, interesa saber que las Ordenanzas del servicio fueron publicadas antes de 1784 y que en ellas se especifican las escalas de los correos, con las léguas que mediaban entre una y otra. Al referirnos al camino del norte hemos citado las existentes entre Tarapacá y Santiago. Entre esta ciudad y Valparaíso, la real ordenanza indica postas en Puangui, Casablanca y Valparaíso, añadiendo el servicio por mar desde allí a Juan Fernández. Las jornadas de Santiago a Concepción y Valdivia se regulan con postas en el río Maipo, Angostura, Rancagua, río Clarillo, San Fernando, Río Teno, Curicó, Paredones, Talca, río Maule, Agustín Sánchez, Cauquenes, Guairabos, Maitenco, Rafael “Ciudad Vieja” (Penco), Concepción, San Pedro, Colcura, Arauco, Tuca-pel, Paicaví, Lessi Lessi, Tirúa, Imperial, río Toltén, Queule, Cruces y Valdivia. Una línea especial establece la variante de Concepción a Hualqui, Rere y Chillán, como la de Valdivia, por mar⁶⁰. Es necesario recordar que antes de entrar en vigor esta Ordenanza se había establecido en 1765 con nueva planta el correo marítimo y, al año siguiente, el terrestre⁶¹. Aun antes, en 1755, se había reglamentado por bando el orden en que debían despacharse propios y correos extraordinarios⁶². En 1815 partía el correo los días 4 y 20 de cada mes, por tierra, al sur, pasan-

⁶⁰ Medina: BHCh III, 355; Cfr. CG 744.

⁶¹CG 945 y MM 344.

⁶²MM 290, 130.

do por las Plazas de la Frontera, Valdivia y Chiloé, de donde regresaba los días 15 y 29⁶³.

Dentro del tema de las comunicaciones, finalmente, debemos referirnos al más rápido y audaz medio puesto en práctica para comunicar en forma inmediata Valparaíso con la capital, y de este puerto con sus alrededores: mediante la combinación de 24 signos, expresados de día con banderas y gallardetes y de noche con faroles. La importancia de este sistema telegráfico, impuesto en 1807 en circunstancias que la política internacional amenazaba de invasión inglesa el Reino, no es necesario ponderarla, pues, además, su ingenioso y sencillo procedimiento permitía utilizarlo en tiempos de paz; entre la Plaza de Valparaíso, la Batería del Barón y las zonas adyacentes, el sistema se complementaba con el uso de cañonazos, fogatas y cohetes⁶⁴. La costa de Maule gozaba de este mismo sistema.

3. SERVICIOS

El agua potable, uno de los servicios vitales de una población, se obtiene de pozos y se conduce a fuentes desde los manantiales apropiados, en interesantes instalaciones que ha sido posible estudiar.

En pleno siglo XVII se instala en Concepción una "copiosa fuente"⁶⁵ en su plaza, llevándose el agua por ductos subterráneos, gracias a la iniciativa del Corregidor Diego González Montero. El abasto de agua del Tercio de Arauco, según las descripciones que poseemos, debió haber sido uno de los más interesantes del Reino: extraíase de los manantiales del cerro Colo Colo y conducíase a tres fuentes de piedra labrada, una para lavar, otra para las bestias y otra para los habitantes, la que "se guía por cañerías ocultas por dos pilones de buen arte que dan de beber a toda la Plaza"⁶⁶; pero será de Santiago de donde poseemos más datos y donde, por lo demás, este servicio debía estar necesariamente más desarrollado.

Por las actas del Cabildo sabemos que en 1607 aún se sacaba del río, pues se reclama por el daño que le hacen ciertas curtidurías de lino; en 1612 se ordena que nadie lave "desde la calle de Santo Domingo, de la iglesia para arriba, sino desde allí para abajo"⁶⁷. En 1616 ya se trae el agua de la quebrada de Ramón, financiándose las obras con una sisa echada sobre cordobanes, vino, miel, leña, azúcar y pescado, por cuatro años⁶⁸. Desde 1613 se está trabajando en la instalación subterránea a la plaza, echándose otra sisa sobre la ropa y el vino⁶⁹. En el gobierno de Juan Henríquez se instala la hermosa fuente de bronce, cuya cañería subterránea va en un ducto de piedra canchagua traída de Valdivia⁷⁰; en 1771 este ducto será reemplazado por uno de albañilería de ladrillo⁷¹.

Conviene destacar que aun en 1718 se seguía empleando agua del río y que el informe de un técnico, Agustín de Ochandiano permite conocer la composición de ellas. Tenían según se explica, "muchos antinomios y alcaparrosa, que trae de la cordillera que vulgarmente se nombra Polcura...", producían "fluciones a los ojos y varios afectos de riñones y orina y muchas

⁶³ Medina: *Imprenta en Santiago*, 11. Sobre el correo en Chile, Vid. CG 945, 946 y 733; FV 356 y Bose: *Los orígenes del correo terrestre...*

⁶⁴ Cfr. VM I, 26^a y 29^a.

⁶⁵ Ovalle o.c. I, 310.

⁶⁶ Amat: *Historia...* RChHG 57, 398; Cfr. Carvallo o.c. III, 174.

⁶⁷ Acta 2 I 1612.

⁶⁸ 30 VII 1612.

⁶⁹ 23 IX 1613.

⁷⁰ Benavides o.c. 362. Sobre la limpia y arreglo de esta cañería, 1695-1696, Cfr. RA 1335 y 485.

⁷¹ CG 936. Sobre su refacción, 1792-1795, Vid. CM I^a 1062. Los ductos para el agua potable procedieron de la Ollería (Cabildo de Santiago, 70, XII 1780.

impresiones en la vejiga, como son la lithiasis, o piedra, y sábulos...". El agua de Ramón evitaba todas estas fatídicas enfermedades⁷².

Hacia 1802 contamos alrededor de una veintena de fuentes, pilas y pilones en Santiago: en la Plaza de Armas; en la cárcel, labrada en 1797⁷³; en Santa Ana, en 1799⁷⁴; en Palacio, en 1801⁷⁵; en Santo Domingo, en 1800⁷⁶; las dos hermosas fuentes de la Cañada, proyectadas en 1801, una frente a la calle del Rey (Estado) y la otra frente al palacio de la Moneda⁷⁷; las dos ornamentadas fuentes de piedra rosada, en el interior del segundo patio de este palacio⁷⁸; la de San Isidro de 1802⁷⁹; la del monasterio de las monjas capuchinas, de 1802⁸⁰; la de las agustinas⁸¹, la de las clarisas⁸²; la del Carmen de San José⁸³; la de la plazuela del puente nuevo, de 1782⁸⁴; la de los baños públicos, de 1803⁸⁵; las tres conservadas actualmente en el cerro Santa Lucía⁸⁶. En noviembre de 1800 el Presidente Joaquín del Pino propondrá la construcción de un acueducto en la capital⁸⁷.

Resta agregar que el aumento de estas instalaciones, que debieron existir en más partes que las citadas, se detiene durante los primeros tiempos del régimen republicano; que en 1831 se reemplaza la hermosa fuente de bronce de la Plaza de Armas por una de mármol traída de Francia⁸⁸ y que sólo en 1852 el ministro de Chile en ese país oficiará al titular del Interior sobre la necesidad de instalar agua potable en diversas ciudades⁸⁹.

El alumbrado de las calles surge en una época imprecisa pues la primera disposición, de fines de 1795, significa reglamentar y proteger un servicio que ya existía en la capital con anterioridad. Se hace alusión en ese momento al alumbrado público de faroles de cristal, con pescantes de hierro, existente en las once principales cuadras del comercio⁹⁰; debe verse en este servicio un eco del similar existente en esta época en las principales ciudades de España y América⁹¹. Sabemos que en Valdivia se gastaban anualmente 4.940 pesos en el alumbrado de los edificios públicos de la Plaza, compuesto por seis faroles de hoja de lata, cuatro candilejas de bronce y nueve velas, que en el verano se reducían a seis⁹²; en Osorno, también los edificios públicos consumían en 1797 un real y medio diario en velas de sebo⁹³.

El primer servicio público para apagar los incendios data de 1718. Siendo Presidente Gabriel Cano de Aponte, el Cabildo, por un acuerdo celebrado en enero de aquel año proveyó "se compren cien baldes o cubos de cuero de vaca para poder levantar el agua, doce hachas con sus cabos para cortar los enmaderados, doce azadones para el desembarazo de la tierra, con cuatro escalas de madera reforzadas y gruesas para poder subir los peones, todo lo que se guardará en un aposento del Cabildo a cargo de un regidor"⁹⁴.

El aseo público, tan recomendado por los cabildos de las ciudades desde el XVI, también es atendido en Santiago durante el gobierno de Cano, en que la corporación municipal acordará, en julio de 1725, la contratación de un empresario para atender este servicio común; la situación había llegado a un grado tal, que según el acta aludida, a causa de la basura acumulada casi desaparecían los empedrados de las calles⁹⁵. En 1771 encontramos en la misma capital un gremio de carretneros con cubos para

⁷²MM 333; Cfr. Ibidem 293.

⁷³RA 3009.

⁷⁴Ibidem 496.

⁷⁵CG 931. Es llamado también del Cuartel de Dragones.

⁷⁶CM I^a, 149.

⁷⁷Ibidem 1060.

⁷⁸Actualmente en el Museo Histórico.

⁷⁹Cfr. CG 974; RA 2946 y FV 700.

⁸⁰FA 34.

⁸¹Descrita por María Graham o.c. 138.

⁸²Actualmente frente a la iglesia parroquial de Zapallar.

⁸³Hemos visto su ducto de cerámica en la obra del Ferrocarril Metropolitano y muestras conservadas en el Museo de San Francisco.

⁸⁴CM I^a 1056.

⁸⁵RA 3203.

⁸⁶Cfr. Secchi: *Arquitectura en Santiago*... 72. Habría que agregar fuentes en San Juan de Dios, San Francisco, Santa Clara de la Victoria, el Carmen de San Rafael, La Merced y San Agustín, que muy probablemente tuvieron este servicio en los conventos.

⁸⁷MM 215.

⁸⁸RA 3014.

⁸⁹FV 845, 10^a. Sobre el agua potable de Santiago, 1715 y 1789, Vid. RA 2207 y CG 647, respectivamente.

⁹⁰Medina: *Cosas*... 101.

⁹¹Vid. el *Edicto del comandante militar de Barcelona*... 1773 y el *Bando del Capitán General del Reyno de Aragón*... 1700; sobre el de México, en 1790, Vid. Güemes Pacheco: *Sobre contribución para costear el alumbrado*. El de Lima es inaugurado por Amat poco antes de dejar el Virreinato (Sánchez: *Prefacio al Drama de las palanganas*... 30). El de Córdoba de Tucumán data de 1788 (Lazcano Colodrero: *El primer alumbrado*...).

⁹²CM I^a, 4711 y CG 858.

⁹³CM I^a, 2331.

⁹⁴Vid. Barros Arana o.c. VI, 54. Sobre las disposiciones publicadas en Madrid en 1782 y 1789, Barcelona, 1808 y La Habana, 1823, Vid. Viana: *Instrucción que manda el Consejo*... *Edicto del Gobernador Militar*... y *Reglamento sobre incendios*... Vid. Guerrero: *Máquina fácil*...

⁹⁵Barros Arana, Ibidem 55.

“echar fuera todas las basuras de esta plaza, como también las del mismo Palacio”; contaba con ocho carretones y su labor se extendía a los patios de la casa de gobierno, Audiencia, portal del Cabildo y Catedral⁹⁶. En 1798 el contratista José Santiago Lazo, encargado del mantenimiento y compostura de los pavimentos de las calles, incluye entre sus obligaciones la limpia de las cañerías subterráneas una vez al mes, más la extracción de la basura de las calles⁹⁷. Todas estas medidas eran extraídas de las numerosas publicaciones relativas al aseo de las calles de Madrid —1612 adelante⁹⁸— y Lima —1768 adelante⁹⁹—, medidas que, por lo demás, se extenderán a todas las ciudades de América y Chile¹⁰⁰.

Como se dijo oportunamente, el sistema de acequias de riego había sido uno de los poquísimos elementos que los primitivos habitantes del país habían podido ofrecer a los colonizadores españoles para introducir los principios de la civilización¹⁰¹. Serán múltiples las disposiciones que, durante los primeros tiempos de Santiago, adopte el Cabildo para velar por el bien común en el reparto de aguas de la ciudad y la conservación de las instalaciones pertinentes: en las ordenanzas sobre aguas y acequias, de que se deja constancia en el Cabildo en agosto de 1548 se había establecido “que el alarife pueda entrar un día cada vez en la semana a requerir las casas y solares para ver cómo tienen limpias las acequias del agua que vienen por ellos, para el proveimiento de esta ciudad”¹⁰². En el siglo XVII ya se ven acequias abovedadas en piedra o en cal y ladrillo, en sus cruces por las calles¹⁰³; en los puntos más importantes se han construido buenos puentes¹⁰⁴. El Cabildo diputa regularmente un *Alcalde de Aguas*, que dura en su cargo dos años, mientras alcaldes y regidores se distribuyen los diversos sectores de la ciudad para el control de este servicio¹⁰⁵. En esta época las acequias matrices de la traza de la ciudad pasan, una por el canal que se dirige al molino de Agustín de Ahumada, en el cerro Santa Lucía, la que conforma la citada acequia del Socorro, que baja por la Cañada; otra que va a las cajas de agua, al costado norte del mismo cerro, y alimenta el molino de La Merced y de San Juan de Dios, cuya línea principal transcurre por el costado poniente del cerro, de donde se van desglosando los brazos que alimentan todas las manzanas de la traza; otra baja por el límite norte de la misma, atravesando por medio las manzanas; finalmente la de San Pablo, que tiene su bocatoma en el río a la altura del convento de Santo Domingo, se dirige por la calle de San Pablo y alimenta los molinos de San Pablo y las Canteras.

En el XVIII todas estas acequias son sometidas a arreglos de las más variada índole, incluido el cambio de cauce, que afecta, entre otras en 1736, a la del Socorro¹⁰⁶, o a la de San Pablo, que en 1780 volverá a su cauce antiguo, después de una temporal incursión por otro¹⁰⁷; la faena de limpia ha adquirido proporciones consonantes al desarrollo de la ciudad¹⁰⁸. Jorge Lanz, Maestro Mayor y Alarife de Santiago define doctoralmente en 1761 “sobre lo que debe entenderse por buey de agua, regador, teja o paja” para ejercer salomónicamente su delicado oficio¹⁰⁹ y un óptimo ingeniero, Agustín Cavallero, interviene en 1799 en la reorganización de toda la red de acequias capitalinas, como lo ha hecho en La Serena¹¹⁰. Samuel Haigh, un viajero que visita Santiago en 1817 nos explica que las acequias tienen tres pies de ancho, corren por el medio de las calles y están “bien alimentadas por el

MEM 333; Cf. libem 297.
RA 3009.
libem 498.
CG 981. Es llamado también del
Cuartel de Dragones.
CM F. 149.
libem 1060.
Acualmente en el Museo His-
tórico.
Cf. CG 974; RA 2946 y FV 100.
FA 34.
Describe por María Graham
c. 138.
Acualmente frente a la iglesia pa-
roquial de Zapallar.
Hemos visto en el libro de ordina-
ca en la obra del Ferrocarril Metro-
mano y muestras conservadas en el
Museo de San Francisco.
CM F. 1056.
RA 3203.
Cf. sección de agricultura en
Santiago... 72. Hábrase que agregar
fuentes en San Juan de Dios San
Francisco, Santa Clara de la Vito-
ra, el Carmen de San Rafael, La
Mina y San Agustín, que muy
probablemente tuvieron sus servi-
cio en los conventos.
MEM 315.
RA 3014.
FV 348.

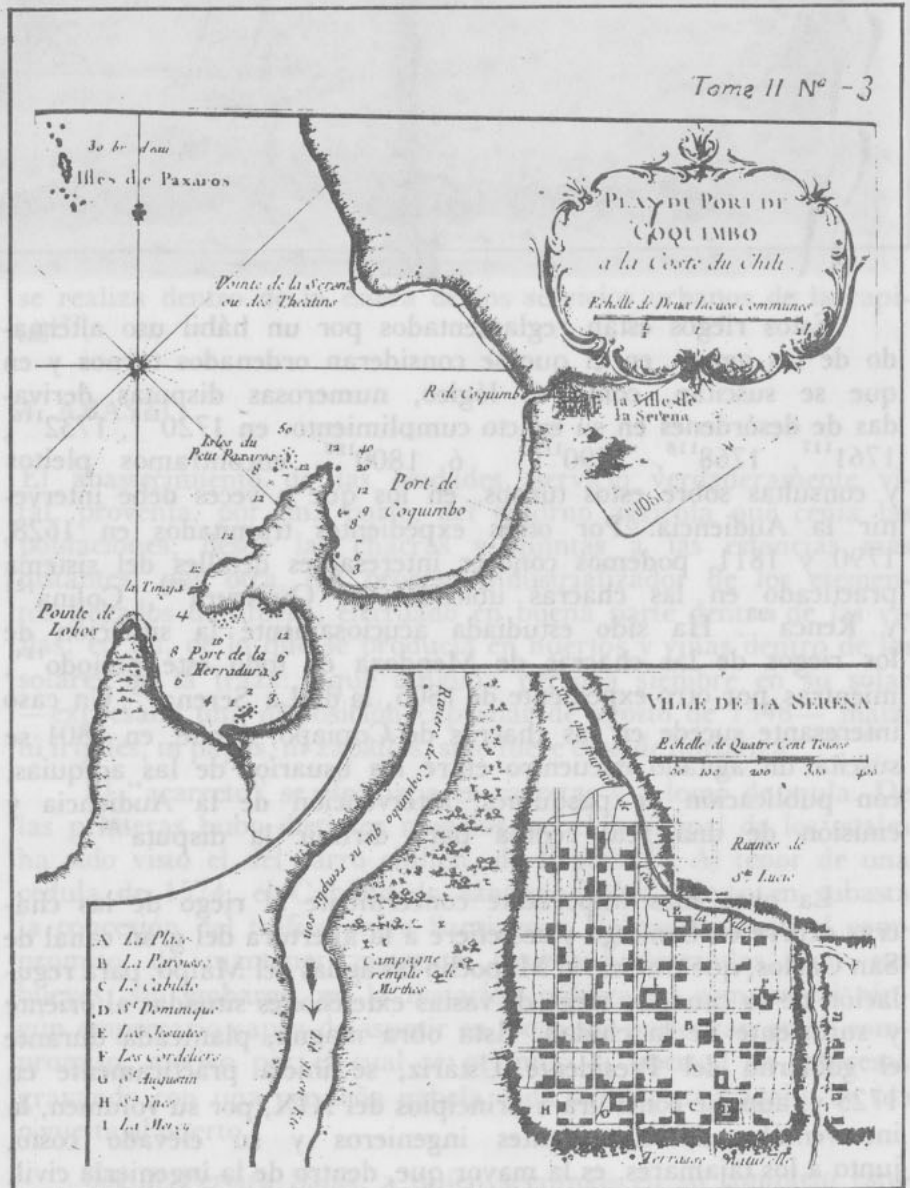
⁹⁶CG 107.
⁹⁷Greve. *Historia...* II, 264.
⁹⁸Vid. *Bando en que se ordena el
barrido... Bando del Licenciado
don Diego López de Ayala...; Difi-
cultades vencidas; de Arce: Discurso
gallego... Proyecto fácil...; Nipo:
Memoria única... y Bando del Co-
rregidor...* Vid. las obras publica-
das en Barcelona y Pamplona so-
bre lo mismo.
⁹⁹Vid. el *Bando de limpieza...* y
el *Bando de aseo...* de Amat; el *Pro-
yecto...* de Egaña y FV 271, 9^a y el
Bando... de 1806.
¹⁰⁰Sobre Buenos Aires, Vid. el
Bando... de Rafael de Sobremonte.
¹⁰¹Sobre las acequias y el regadío
entre los atacameños, Vid. Mostny:
Culturas... 59.
¹⁰²*Actas...* I, 147; Cfr. 103.
¹⁰³24 XI 1617 y 17 XI 1631.
¹⁰⁴3 III 1626; 18 I 1636; 6 II y
23 VI 1637.
¹⁰⁵21 IV 1645 y 7 IX 1646.
¹⁰⁶CG 660.
¹⁰⁷RA 747.
¹⁰⁸Cfr. CG 509 y 929 y RA 490.
¹⁰⁹CG 13.
¹¹⁰CG 933 y BACHH 81. 171.

Mapocho, lo que permite conservar las calles en un estado de limpieza muy superior a las de Buenos Aires... se llevan a través de los jardines, algunos de los cuales, pertenecientes a las mejores casas, están muy bien cuidados y ornados con puentes de piedra en el centro¹¹¹.

En los planos de La Serena, de Frezier, hechos en 1713; en el de Copiapó¹¹²; o, en el de Curicó¹¹³, pueden verse claramente los inteligentes recorridos asignados a las acequias para la irrigación de todo el casco urbano, en el siglo XVIII. Sobre la última de las poblaciones indicadas sabemos que el eje del sistema es la llamada acequia del Rey, que corre en 1782 por la Cañada, en dirección norte sur, teniendo su fuente en el punto denominado Convento Viejo; ella constituye uno de los primeros trabajos públicos efectuados en la población, luego de fundada y pasa a tajo abierto, surtiendo todos los solares en la forma manifestada por el plano¹¹⁴.

Diferente a las acequias citadas es el caso de los riegos suburbanos de chacras y quintas, de cultivo bastante intensivo, del que se obtiene parte importante del abasto de la población.

76) Riego de la traza de La Serena (1763).
Biblioteca Nacional, Sala Medina.



¹¹¹ Haigh o.c. 30.

¹¹² FV 690.

¹¹³ CG 560.

¹¹⁴ León Ecház: *Historia...*
RChHG 119, 162 y 116, 292. Sobre la limpieza de las acequias de San Fernando en 1792, Cfr. CG 940.



Estos riego están reglamentados por un hábil uso alternado de las aguas, en el que se consideran ordenados turnos y en que se suscitan, como es lógico, numerosas disputas derivadas de desórdenes en su exacto cumplimiento: en 1720¹¹⁵, 1732¹¹⁶, 1761¹¹⁷, 1768¹¹⁸, 1790¹¹⁹ ó 1800¹²⁰, encontramos pleitos y consultas sobre estos turnos, en los que a veces debe intervenir la Audiencia. Por otros expedientes tramitados en 1628, 1790 y 1811, podemos conocer interesantes detalles del sistema practicado en las chacras ubicadas en Quilicura¹²¹, Colina¹²² y Renca¹²³. Ha sido estudiada acuciosamente la situación de los riegos de las chacras de Mendoza en todo este período¹²⁴, mientras por otro expediente de 1805, la de La Serena¹²⁵. Un caso interesante sucede en las chacras de Copiapó, donde, en 1801 se suscita un agitado encuentro entre los usuarios de las acequias, con publicación de pasquines, intervención de la Audiencia y emisión de una real cédula para dirimir la disputa¹²⁶.

La obra más importante concerniente al riego de las chacras ocurre en Santiago y se refiere a la apertura del gran canal de San Carlos, que trae al río Mapocho las aguas del Maipo, para regulación de su caudal y riego de vastas extensiones situadas al oriente y suroriente de la ciudad. Esta obra magna, planteada durante el gobierno del Presidente Ustáriz, se inicia prácticamente en 1725 y, aunque concluirá a principios del XIX, por su volumen, la intervención de competentes ingenieros y su elevado costo, junto a los tajamares, es la mayor que, dentro de la ingeniería civil,

77) Sistema de riegos en Mendoza (1761). AN.

¹¹⁵MM 183, 7.

¹¹⁶CG 722.

¹¹⁷Ibidem 955.

¹¹⁸MM 194, 108.

¹¹⁹FE 2.

¹²⁰CG 955; Cfr. RA 3203.

¹²¹RA 1003, 2ª.

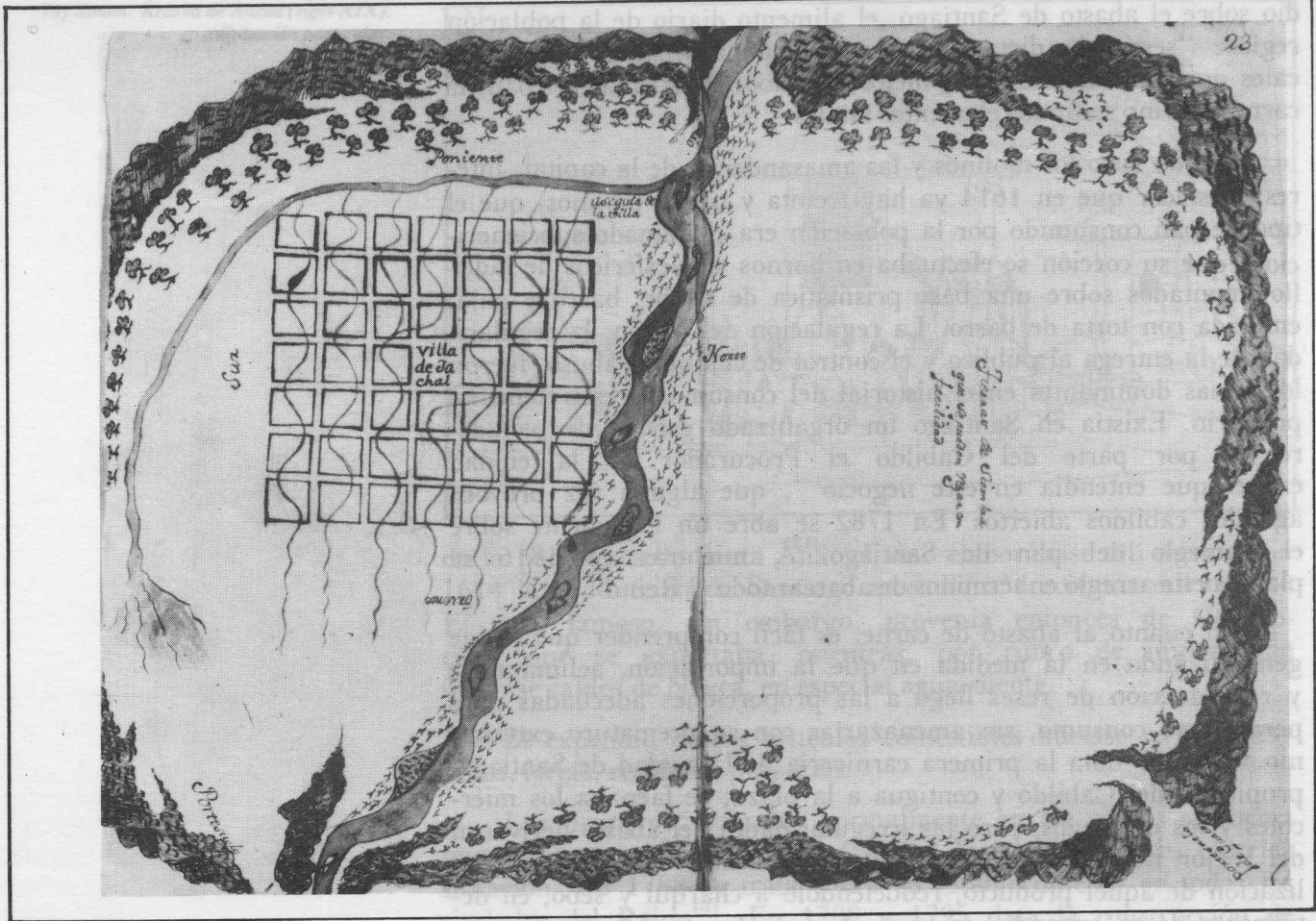
¹²²CG 955.

¹²³Ibidem 422.

¹²⁴Martínez: *Regulación jurídica...*, sobre el riego de los valles de Lima, Vid. la obra de Cerdán de Landa, 1793.

¹²⁵MM 218, 8.

¹²⁶Cfr. RA 183, 2162, 2422 y 2671; FV 258 y 270 y CG 397.



78) Riego de la traza de Valle Fértil (Cuyo, siglo XVIII). AN.

se realiza dentro de la esfera de los servicios urbanos de la capital¹²⁷.

4. ABASTO

El abastecimiento de las ciudades, servicio verdaderamente vital, provenía, por una parte, del entorno agrícola que ceñía las poblaciones, desde las chacras y quintas a las estancias más distantes; por otra, del proceso industrializador de los elementos llegados de afuera, efectuado en buena parte dentro de las villas; en fin, de lo que se producía en huertos y viñas dentro de los solares de la traza: “que ninguna persona siembre en su solar —expresaba una disposición capitular de agosto de 1548— maíz, ni frijoles, ni papas, ni zapallos, sino fuere cosa de hortaliza...”¹²⁸.

El “acarreto” se efectuaba en carretas y a lomo de mula. De las primeras hubo distintos modelos, en el principal de los cuales ha sido visto el del carro chillón, de España¹²⁹. Al tenor de una cédula de 1574, el Cabildo de Santiago había puesto en subasta la concesión del tráfico entre Santiago y Valparaíso, con el compromiso de mantener cuarenta carretas aderezadas, con sus bueyes; sin embargo, en la licitación pública no compareció ningún empresario capaz de asumir en todas sus partes tan grave compromiso, motivo por el cual se permitió la libertad de empresas gravando con una pequeña gabela cada arroba en tránsito de ida o vuelta al puerto.

Según Pereira Salas, a quien seguimos en su completo estu-

¹²⁷Sobre el canal de San Carlos, Vid. MM 186, 192, 193, 195, 215 y 297; FV 105, 331 y 334; CG 724 y 954; RA 2366; CM I^a, 1083 y GM 20.
¹²⁸13 de agosto (I, 147).
¹²⁹Pereira Salas: *El abasto...* 304 sq.

dio sobre el abasto de Santiago, el alimento diario de la población regíase “según la dieta alimenticia hispánica”, con aportes locales que le darían su tono, mejor, su sabor, particular; el pan, la carne y el vino serán los elementos vitales.

Se han visto los molinos y las amasanderías de la capital: interesa destacar que en 1614 ya hay treinta y nueve molinos, que el tipo de pan consumido por la población era el llamado subcienericio y que su cocción se efectuaba en hornos semiesféricos de ladrillo, montados sobre una base prismática de adobe, barro y paja, enlucida con torta de barro. La regulación del precio, la regularidad de la entrega al público y el control de cualquier abuso, fueron los temas dominantes en el historial del consumo de este elemento primario. Existía en Santiago un organizado gremio de panaderos¹³⁰; por parte del Cabildo el Procurador de la ciudad era el que entendía en este negocio¹³¹, que alguna vez provocó agitados cabildos abiertos. En 1782 se abre un expediente sobre el “arreglo del pan de Santiago”¹³², mientras en 1816 se plantea este arreglo en términos de abarcar todo el Reino¹³³.

En cuanto al abasto de carne, es fácil comprender que se fue generalizando en la medida en que la importación, aclimatación y reproducción de reses llegó a las proporciones adecuadas para permitir su consumo, sin amenazarlas con su prematuro exterminio. De 1567 data la primera carnicería de la ciudad de Santiago, propiedad del Cabildo y contigua a la plaza; se faenaba los miércoles y los domingos, pero las irregularidades del abasto derivaron del mejor negocio que los productores sacaban de la industrialización de aquel producto, reduciéndolo a charqui y sebo, en detrimento de su expendio en vara. Aunque las reses faenadas provenían del contorno inmediato de la población, en 1620, con motivo de una escasez, debe recurrirse a las de Colina y Lampa que, con estar muy inmediatas a la ciudad, resultaban, con todo, más distantes: un acuerdo de julio de 1624 compromete a todos los propietarios de tierras que mantienen vacas “seis leguas alrededor de la ciudad, que cada semana por sus turnos traigan cada uno cuatro vacas o novillos y las vendan en esta ciudad por menudeo a razón de doce libras de carne por un real”. Continúa la administración de la carnicería del Cabildo por un concesionario¹³⁴, mientras en todas las poblaciones del Reino el abasto de tan precioso alimento es objeto de severos controles¹³⁵.

El consumo de pescado, tan fácil en los puertos o poblaciones fluviales, resultaba sumamente complicado en las del interior, por el carácter perecible de la mercadería y los precarios métodos aplicados para su sana conservación. Interesantísimas serán las medidas arbitradas para proteger las especies de la laguna de Aculeo, perteneciente a los bienes comunes de la ciudad, estableciéndose vedas —no siempre respetadas— en las que se prohibía la pesca los meses antes de la cuaresma, en que, por razón de la abstinencia de carnes, aumentaba considerablemente el consumo de pescado. La veda se extendió a la laguna de Rapel y en 1631 se dictan las primeras ordenanzas que regulan esta pesca, sancionadas por una cédula real¹³⁶. La Pescadería del Cabildo, con la Nevería, se ubicó en la actual calle 21 de Mayo.

El abasto de vino surtiase en Santiago de las numerosas viñas ubicadas dentro de la población, especialmente en el sector

¹³⁰GM 46, 262.

¹³¹CG 892.

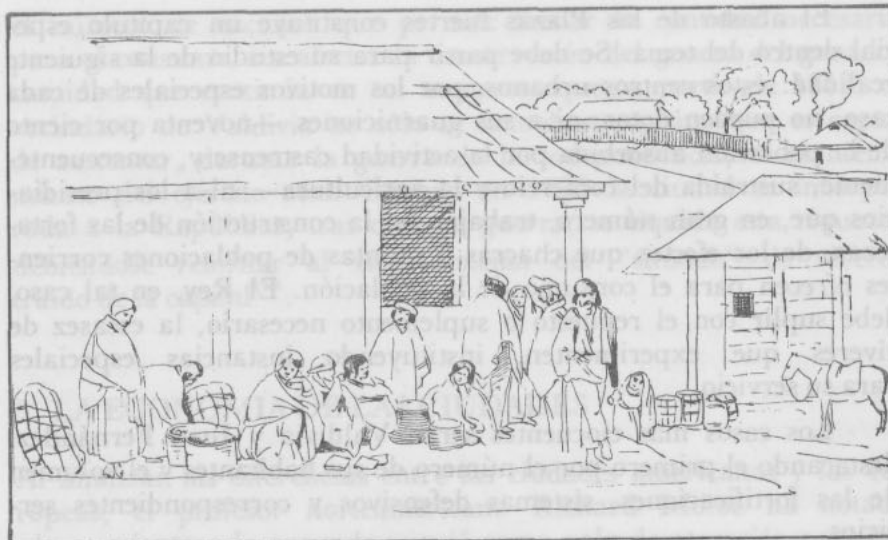
¹³²Ibidem.

¹³³CG 408. Sobre el consumo de harinas en Osorno, 1807 Vid. CM I^a, 4709; en Copiapó, 1815, FE 28. Sobre los Pósitos de trigo. Vid. CG 928, 929 y 1006; GM 21; CM I^a 149 y MM 204. Cfr. Figueroa en RChHD 6, 375.

¹³⁴En 1699 la remata Cristóbal García. Cfr. CG 107.

¹³⁵Sobre el abasto de carne en Quillota: CG 421; en San Fernando: CG 873; en Concepción: CG 685. Sobre el expendio de carnes en la Recoba de Santiago, 1796, Vid. MM 352; sobre las providencias para todo el Reino, MM 193.

¹³⁶Pereira Salas: *El abasto*; 310. Sobre la provisión de pescado, 1692 y 1696 Vid. respectivamente RA 2123 y MM 169. Sobre el de azúcar en Mendoza, 1731: CG 929.



de la parroquia de Santa Ana; el vino elaborábase allí mismo. En 1614 la producción de Santiago ascendía a doscientas mil botijas. El más famoso, sin embargo, provenía entonces de Concepción, que se exportaba, mientras, por rubro de importación traíanse caldos de Nazca, en especial aguardiente.

El expendio de los artículos comestibles hacíaese en los mercados, ferias, recobas o pulperías.

Los primeros, ubicados normalmente en las plazas en forma muy espontánea, tenían a su favor el fácil control y su céntrica situación. En 1788 se trata sobre su establecimiento en todas las ciudades del Reino¹³⁷. En 1789 y 1795 data la construcción de un local especial para feria y mercado en La Serena¹³⁸, de 1788, en Copiapó¹³⁹ y de 1797, en Talca¹⁴⁰. La recoba de Santiago salía a subasta, para la adecuada recaudación de derechos¹⁴¹. Entre 1789 y 1792 se construye la nueva recoba de Valparaíso¹⁴²; en 1790 se construye una en San Fernando¹⁴³, mientras en 1807 se refacciona la de Valdivia¹⁴⁴. Sin embargo son las pulperías los lugares preferidos para el expendio de comestibles y bebidas en las ciudades, mientras las diseminadas en medios rurales muy poblados, se verán obligadas a establecerse dentro de las poblaciones nuevas, en virtud de las diversas medidas contempladas por la legislación especial vigente.

Según cita Pereira Salas expendíanse en ellas vino, jabón, sal, queso, pan, miel y otros comestibles. Mal reputadas, en sus principios, como focos de pendencia y bebida, habían sido desde 1604 sometidas a severo control, sujetas a un "alguacil de pulperías", hasta llegar a ser con el tiempo establecimientos corrientes, cuyos propietarios eran honorables vecinos. Seis en 1611, van aumentando con los años y rentando derechos al Cabildo y buenas ganancias a sus dueños. Aun en 1773 encontramos funcionando la "visita de pulperías"¹⁴⁵. En Concepción, desde 1643, los cosecheros de la zona gozan de los mismos privilegios para tenerlas, que en Santiago¹⁴⁶. En 1778 encontramos regulado en diez el número que el Cabildo admite en aquella ciudad¹⁴⁷; en Mendoza¹⁴⁸, Valdivia¹⁴⁹, o cualquiera otra población, rigen disposiciones precisas para la administración del ramo de las pulperías¹⁵⁰, como, en general, de los abastos urbanos, con una instancia especial, el Juez de Abastos¹⁵¹ y una visita de los pesos y medidas¹⁵².

¹³⁷ GM 21.

¹³⁸ RA 766 y CG 986.

¹³⁹ MM 204.

¹⁴⁰ CG 985.

¹⁴¹ Ibidem 887.

¹⁴² Ibidem 371, 887 y 892.

¹⁴³ CG 934.

¹⁴⁴ RA 602.

¹⁴⁵ CG 669. Cfr. GM 39 y MM 329.

¹⁴⁶ RA 1759.

¹⁴⁷ CG 940. Cfr. 410 y 892 y MM 185 y 272.

¹⁴⁸ CG 953.

¹⁴⁹ Guarda: *La economía...* 60.

¹⁵⁰ CG 354 y 761.

¹⁵¹ FA 35, 6ª.

¹⁵² CG 928. Cfr. FE 20.

El abasto de las Plazas fuertes constituye un capítulo especial dentro del tema. Se debe partir para su estudio de la siguiente realidad: estos centros urbanos, por los motivos especiales de cada caso, no pueden dotar, ni a sus guarniciones —noventa por ciento de la población absorbida por la actividad castrense y, consecuentemente, sustraída del comercio y la agricultura— ni a los presidiarios que, en gran número, trabajan en la construcción de las fortalezas, de los efectos que chacras o quintas de poblaciones corrientes ofrecen para el consumo de la población. El Rey, en tal caso, debe suplir con el repuesto o suplemento necesario, la escasez de víveres que experimenten, instituyendo instancias especiales para su servicio.

Los casos más elocuentes serán Valdivia y Juan Fernández, destacando el primero por el número de sus habitantes y el volumen de las fortificaciones, sistemas defensivos y correspondientes servicios.

A pesar de estar rodeada de óptimos terrenos y campos feraces, por el cumplimiento de rígidas disposiciones proteccionistas respecto a los indios, durante el siglo XVII y primera parte del XVIII, a los vecinos de Valdivia les está vedado cultivar los terrenos adyacentes, fuera de un corto número de chacras y predios situados en las islas o márgenes del río, en la distancia que media entre la ciudad y el mar¹⁵³. Concentrada toda la población masculina de origen español en el servicio castrense y prohibido el uso de la mano de obra indígena, no queda otro recurso para la subsistencia de la población, que remitir por mar todo el abasto, que anualmente es subastado en la capital, servido por sus vecinos y embarcado en Valparaíso.

En la primera mitad del XVIII Valdivia consume por este concepto 2.000 fanegas de harina, 5.000 quintales de charqui, 400 de sebo y 800 botijas de grasa, 200 fanegas de frijoles y 100 de ají, que se reparten en forma de raciones a cada uno de los vecinos empleados en el real servicio, que la cocinan a su antojo, dando origen a uno de los platos más populares de la cocina criolla, el *Valdiviano*. Esta situación se mantiene durante bastante tiempo, aunque, con el aumento de la población y la expansión agrícola, iniciada por los jesuitas, se ha ido desarrollando la producción agropecuaria hasta poder llegar al régimen de autoabastecimiento, meta auspiciada por la Junta de Poblaciones y las *Ordenanzas* dadas por Manso de Velasco en 1741 a la Plaza. Presión de los vecinos de Santiago, interesados en retener la pingüe entrada que les significaba el asiento de víveres de Valdivia; temor a que el mercado local se viese abocado a una aventura económica de desenlace incierto; dudas respecto a la capacidad de los productores del lugar de cumplir puntualmente con el compromiso del entero de la inmensa cantidad de productos que exigía la guarnición hacen que, de hecho, la situación se mantenga estática hasta 1799, en que por un accidente fortuito, la autoridad se vea obligada a poner en práctica el sistema de autoabastecimiento, enviando el equivalente a los víveres en dinero, que de esta manera queda en los bolsillos del vecindario. En los primeros días de cada año, en presencia del Gobernador y los ministros de la Real Hacienda, se hace el remate de las harinas y menestras, previamente pregonadas. El detalle de estas subastas nos permite comprobar que el suministro de las 5.085 fanegas de harina y las 241 de menestras corre bajo la responsabilidad de veintitún vecinos; se calcula en 32.000

¹⁵³GM 46, 262.

¹⁵⁴CG 892.

¹⁵⁵Ibidem.

¹⁵⁶CG 408. Sobre el consumo de harinas en Osorno, 1807 Ver GM P. 4709 en Copiapó, 1815, FE 28. Sobre los Precios de trigo Ver GM 928, 929 y 1006; GM 21, 1546, 1547 y 204. Cf. FERRER, 1904, p. 124 y 175.

¹⁵⁷En 1699 se remató 286,20 quintales de harina de 307 libras cada uno.

¹⁵⁸Sobre el precio de la harina en Valdivia Ver Quilicura CG 471 en sus p. 10, 11, 12 y 13.

¹⁵⁹CG 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

¹⁵³Guarda: *La economía*. . . 33 sq.

el número de vacunos que permite faenar la cantidad necesaria para el consumo, sin afectar la conservación del grueso del ganado, cantidad que continúa en tal aumento, que, a partir de 1812, el vecindario de Valdivia no sólo se autoabastece, sino que es capaz de sustentar, durante la guerra de la independencia, el mantenimiento del ejército real. Cuando en 1820 la ciudad es incorporada a la República, tras cruenta guerra, se liquida esta riqueza, debiéndose retornar al viejo sistema del "situado" de víveres traído de la capital¹⁵⁴.

5. LA ECONOMIA DE LAS CIUDADES

Al analizar las diferencias entre las ciudades americanas y las europeas, el profesor norteamericano Richard Morse ha notado cómo, mientras la segunda surgió como polo de atracción para las fuentes económicas de una región, la primera, desde su origen, fue concebida como un núcleo desde el cual se explotan las zonas adyacentes¹⁵⁵. Esto es muy evidente en Chile, donde en el momento inicial de la colonización todo está por hacer y las ciudades son los centros de irradiación, no sólo desde el punto de vista civilizador, sino de mejoramiento de las realidades sociales y económicas hasta entonces imperantes en el medio indígena, en algunos lugares increíblemente bárbaro. Nuestras ciudades, a diferencia de las fundaciones portuguesas en Brasil —de carácter especialmente mercantil y, en su mayoría, puertos— carecerán en un principio de otro aliciente que el trasplante de usos agrícolas y pecuarios traídos por el español —los cerdos, gallinas y animales de la expedición de Pedro de Valdivia—. Se implantan las instancias administrativas tradicionales, heredadas del medioevo peninsular, en cuanto experiencia de poblamiento en la lucha de la reconquista, hasta que, andando los años, mejor, los siglos, se recojan frutos que, en términos reales, signifiquen una efectiva prosperidad económica. No se debe olvidar que hasta fines del siglo XVIII el Rey debe seguir apoyando con el dinero de los Situados la pervivencia de la colonia, aliviando las cargas y gabelas que debían pesar sobre los contribuyentes y fomentando el aumento de la riqueza de las comunidades urbanas, tanto desde el punto de vista común o municipal, como particular o de los vecinos. Junto a ello deben tenerse presentes los esfuerzos realizados a favor del indígena, no sólo en cuanto a su civilización y cristianización, sino en pro del aumento de sus bienes económicos, que intentaremos abordar al referirnos a los aspectos sociales del proceso urbanizador.

Como se indicó al tratar el estado de las ciudades en el siglo XVI, hubo entonces un intento de desarrollo dentro de los cauces usados comúnmente en el resto de Hispanoamérica. La realidad de la guerra de Arauco trastornó este intento y el siglo XVII ve alterarse enteramente aquel proyecto que, de basarse principalmente en la explotación de los placeres auríferos, se desplaza hacia la agricultura y la ganadería¹⁵⁶. Guardando las necesarias diferencias, en el XVII chileno sucederá algo semejante a lo anotado por Mörner en relación a la frontera norte del imperio en el XVIII, donde, a falta de minería, las actividades agropecuarias formarán la base de la economía española en aquella región. Como allí, aquí también las costumbres y tradiciones del jinete español —especialmente andaluz—, dejarán una huella impere-

¹⁵⁴ Sobre el abasto de Valdivia Cfr. CG 10, 47, 54, 70, 71, 108, 203, 359, 379, 410, 547, 549, 624, 658, 685, 705, 816, 856, 858, 859, 860, 866, 867, 868, 872, 873, 874, 891, 984; RA 1610, 2162, 2168, 2808, 2843, 3009; MM 272 y 291; FV 283; Notarial Valparaíso, I; CM I^a, 1095, 1708, 3671, 4707-4711, 4715, 4719, 4727, 4729; y II^a, 859-945. Sobre el abasto del principal Presidio de América, Cartagena de Indias, Vid. Marco Dorta: *Ganadería y abastecimiento...*

¹⁵⁵ Morse: *Some Characteristics...* 329. Sobre las fuerzas centrífugas y centripetas en las fundaciones indianas Vid. Mörner: *La Corona...* 158.

¹⁵⁶ Jara: *La estructura económica...*

cedera, dando vida al personaje criollo arquetípico del campo de nuestro valle central, el huaso¹⁵⁷.

De las 106 fundaciones que realizan los españoles en Chile durante el período que estudiamos, sólo 26 son costeras. Si se considera, sin embargo, que de ellas nueve —Castro, Achao, Ancud, Cailin, Chonchi, Calbuco, Carelmapu, Chacao y Puquélón— corresponden al archipiélago de Chiloé; que dos —Juan Fernández y Santa María—, a sendas islas; y que otras dos —Nombre de Jesús y Rey don Felipe— se sitúan en el Estrecho, razones todas por las cuales no podían ser sino costeras; y si aun a ello se añade que otras cinco —Arauco, Colcura, Lebo, Lota y Mancera— son Plazas fortificadas, creadas no por razones comerciales sino meramente estratégicas, se concluye que de las 106 fundaciones citadas, sólo ocho —Concepción, Serena, Huasco, Valdivia, Valparaíso, Talcahuano, Nueva Bilbao y San Antonio— son verdaderamente puertos, se tendrá una visión bastante clara de que su creación debió obedecer fundamentalmente a factores de carácter colonizador, sin primar, como en otras naciones, los intereses económicos puramente mercantilistas.

Da la impresión de que aquellas contadas fundaciones portuarias no tienen otro fin que servir para la indispensable comunicación con el mundo: al informar el ingeniero Garland, en 1764, sobre las calidades del sitio elegido para la nueva Concepción, dice expresamente que “la experiencia tiene acreditada en América que ninguna de las ciudades capitales situadas tierra adentro ha experimentado irrupción de enemigos de mar, al mismo tiempo que han ido en aumento su población y comercio; tal es México, cuyo puerto es Veracruz; Lima, que lo es el Callao; Caracas, que lo es Guaira; de Mérida, Campeche; pero —agrega— ¿a qué nos cansamos en buscar ejemplares fuera del Reino? Su capital de él, que es Santiago, está distante treinta leguas de Valparaíso, que es su puerto, y aun con todo no le es óbice para los adelantamientos en que cada día lo vemos aumentarse...¹⁵⁸”

Analizando la producción propiamente tal y restringiéndola a los límites útiles para nuestro estudio, diremos que respecto al principal rubro, la agricultura, lo primero que nos llama la atención es el fomento que se hace de su explotación en las épocas que hemos señalado: ya en 1654 encontramos una importante cédula real sobre la reglamentación de las cosechas¹⁵⁹ y siete años más tarde, un informe del Virrey Conde de Santiesteban al monarca, sobre la conveniencia de poblar —fundar— en Chile, para cultivar sus tierras reputadas como muy fértiles¹⁶⁰. En el siglo XVIII encontramos otro importante informe del vecindario de Santiago sobre el estado y las necesidades de la agricultura del país¹⁶¹; la instrucción del Presidente del Reino al Gobernador de Valdivia sobre la labor de las tierras y la procreación del ganado, de 1786¹⁶²; el *Proyecto para fomentar la agricultura y ganadería en Chile*, de Marcos Alonso Gamero, de 1788¹⁶³; la real cédula de 1791 sobre el fomento de las ciencias y artes, en especial la botánica¹⁶⁴ o el importante informe del Procurador de Concepción sobre lo necesario para el fomento de los hacendados y labradores de aquella provincia, de 1792¹⁶⁵. Es necesario tener presente, además, la difusión literaria de los temas relativos a la agricultura, de los cuales no se acostumbra hacer mención y que tuvieron gran popularidad no sólo en nuestro país, sino en todo el continente. De la clásica *Obra de Agricultura*, de Gabriel de He-

¹⁵⁷Mörner: *La reorganización Imperial...* 15. Vid. Carmagnani: *Estructura agraria...*; Romano: *Una economía colonial...*; Villalobos: *La historiografía económica de Chile...*; Macera: *Iglesia y economía...*

¹⁵⁸Feliú Cruz: *Concepción...*

RChHG 35, 436.

¹⁵⁹MM 273.

¹⁶⁰Ibidem 146.

¹⁶¹FV 266.

¹⁶²MM 279.

¹⁶³FV 32 y 417; Cfr. MM 204, *España feliz...*

¹⁶⁴GM 37.

¹⁶⁵MM 261.

rrera, se han contado treinta y seis ediciones entre 1513 y 1819, de las cuales a lo menos cinco corresponden a la segunda mitad del XVIII y principios del XIX¹⁶⁶. Sin mencionar las obras de Diego de Salinas, *Despertador sobre la fertilidad...* y *Sumario del Discurso del pan y el vino...*; el *Tratado de la cultivación* de Méndez de Torres; la *Agricultura de jardines*, de Gregorio de los Ríos; el *Arte nuevo para criar seda*, de Gonzalo de Las Casas; los *Diálogos de la fertilidad*, de Juan de Arrieta; el *Tratado de Agricultura*, de Martín Fuentidueñas, de principios del XVIII; o los populares *Diálogos de la agricultura cristiana*, del franciscano Juan de Pineda, del que se han detectado ejemplares en el país y donde, por añadidura, se incita a fundar ciudades¹⁶⁷. En 1801 el Obispo de Concepción recomienda a sus párrocos suscribirse al *Semanario de Agricultura y Artes*¹⁶⁸, mientras tres años más tarde nos encontramos con instrucciones oficiales para la promoción del *Diccionario de Agricultura*, del Abate Rosier¹⁶⁹.

Fuera del trigo, gran rubro de la producción agrícola chilena y principal producto de su exportación¹⁷⁰, se desarrollan las plantaciones de cáñamo, con la industria subsidiaria de jarcias, que se encuentran en funciones desde el siglo XVII¹⁷¹ y en el XVIII, especialmente en Quillota, para la exportación¹⁷²; de lino, muy favorecido por el fomento oficial¹⁷³, del que se cosecha en abundancia en Osorno y Chillán¹⁷⁴ y algodón, que constituye una de las entradas de los habitantes de Copiapó: entre esta ciudad y Talca —excluida Santiago—, se cuentan en 1812 setenta y siete fábricas de jarcia, bayeta, tocuyo e hilo¹⁷⁵; de azúcar, cuyo principal propagador es Nicolás de la Cerda¹⁷⁶; de linaza, especialmente favorecida durante la presidencia del Marqués de Avilés¹⁷⁷; en fin, de añil, sobre cuya siembra y cosecha hay un interesante informe del mismo siglo XVIII¹⁷⁸. Tal vez sea este el lugar para citar el gran rubro de exportación de las ciudades del sur, la madera e industrias derivadas¹⁷⁹ y la forestación de Coquimbo con árboles útiles, propiciada en 1789. El tabaco se cultiva en todo el país, hasta Chiloé, a pesar de las prohibiciones impuestas por el Estanco¹⁸⁰.

El desarrollo de la minería descansa sobre un sistema diferente al usado en el XVI que se basaba exclusivamente en el servicio de los indios encomendados en los lavaderos de oro, regulado por las tasas y leyes que fiscalizaban los abusos. La mano de obra pasa a ser el peón minero, cuyo trabajo es mejor remunerado que el del peón del campo¹⁸¹. En 1787 Marcos Alonso Gamero efectúa ensayos de nuevas técnicas¹⁸², se crea el Tribunal de Minería¹⁸³ y se emiten diversos informes sobre el estado del ramo en Chile¹⁸⁴. Se usa una *Cartilla de ensayar metales*¹⁸⁵ y en 1800 se abre un expediente para la creación de un Banco de rescate¹⁸⁶. Entre las medidas de fomento de la minería deben citarse las providencias dictadas por Amat, siendo Virrey del Perú, al Presidente Morales y Castejón, en 1770¹⁸⁷; el plan de fomento hecho por el contador Juan Navarro, con el interesante informe adjunto del Superintendente de la Casa de Moneda, de 1778¹⁸⁸; los *autos e instrucciones*, de 1780, sobre lo mismo¹⁸⁹; la implantación, en 1788, de las *Ordenanzas de Minería*, de Nueva España, con establecimiento de juzgados y arreglo del gremio de mineros¹⁹⁰; la oferta real, de 1789, sobre envío de mineralogistas y la enseñanza del nuevo método de beneficiar metales¹⁹¹; las medidas de Ambrosio Higgins en pro del desarrollo

¹⁶⁶ Martínez: *Gabriel Alonso de Herrera y su Obra de Agricultura...* 41.

¹⁶⁷ Leonard o.c. 274.

¹⁶⁸ MM 349; Cfr. CG 751.

¹⁶⁹ CG 751.

¹⁷⁰ Ramos: *Trigo chileno...* Sepúlveda: *El trigo...* Guarda: *La economía...* 32.

¹⁷¹ GM 15 y MM 272. El obraje de Peteroa, de Juan Jufre, había producido entre 1589 y 1590 426 varas de paños, 536 de balletas, cordellates y estameñas, 1.612 de sayales y 270 frazadas (Cit. Jara: BACHH 55, 96).

¹⁷² MM 279 y 352.

¹⁷³ CG 728 y 745; GM 28 y MM 295.

¹⁷⁴ Instrucción... para Colchagua, N° 17, 18.

¹⁷⁵ Cfr. *Censo de 1813* y MM 204 y CG 955.

¹⁷⁶ CG 740, 955; GM 22 y MM 205.

¹⁷⁷ MM 214.

¹⁷⁸ FA 24, 24^a. Sobre la industria de la sémola, 1799; Ibidem 23^a.

¹⁷⁹ Guarda: *La economía...* 43.

¹⁸⁰ CG 955; Cfr. FA 18, 12^a. Sobre la agricultura en general, Vid. GM 28; MM 188, las obras de Fainovich y de Solano.

¹⁸¹ Eyzaguirre: *Historia...* 262.

¹⁸² MM 197.

¹⁸³ Ibidem 214.

¹⁸⁴ FV 121; FA 18; MM 273.

¹⁸⁵ MM 353.

¹⁸⁶ RA 1219.

¹⁸⁷ MM 231.

¹⁸⁸ Ibidem 198 y 199.

¹⁸⁹ GM 19.

¹⁹⁰ MM 205 y 214.

¹⁹¹ CG 738.

del ramo, de 1789¹⁹²; las reformas propuestas por los diputados del Reino en 1816¹⁹³.

Entre los minerales más explotados, por su nobleza, más que por su cantidad, debe ser puesto siempre en primer lugar el oro¹⁹⁴. La plata está representada especialmente por el importante mineral de Huantajaya, del que queda abundante documentación en Chile¹⁹⁵. El azogue, tan necesario para el proceso de amalgamación, es explotado en Punitaqui y otros yacimientos, en que interviene el ingeniero Pedro Subiela y el facultativo José Antonio Becerra, en 1790¹⁹⁶. El cobre, cuya explotación es pingüe en Coquimbo, Aconcagua y Rancagua¹⁹⁷, se funde en las tres clases de pastas, negro y blanco¹⁹⁸. En 1802 se suscita el interés por la explotación del más fino de los minerales, la *platina* (platino) descubierto por un español a mediados del siglo y que se estima existente en siete quebradas del cerro de Caleu¹⁹⁹, mientras un supuesto mineral de diamantes, del que se remiten muestras a Madrid en 1781, resulta ser simplemente cristal de roca²⁰⁰.

Los principales minerales están situados en Copiapó²⁰¹, Coquimbo²⁰², Huasco²⁰³ y Rancagua²⁰⁴. Minerales hay en todas partes, pero uno de los más nombrados parece ser el de San Pedro Nolasco²⁰⁵. El censo de 1813 cuenta entre Copiapó y Talca, fuera de Santiago, 46 minas de oro, 9 de plata, 33 de cobre, una de plomo y otra de azogue; 107 trapiches de molienda de metales, 27 buitrones de beneficio de oro y plata y 52 ingenios de fundición²⁰⁶.

De entre las antiguas industrias, fuera de la molinería, la más importante parece haber sido el obraje del Rey, establecido a principios del XVII por el Gobernador Alonso de Ribera en Melipilla. Otro obraje, alzado en la Estancia del Rey, en Rere, por iniciativa del mismo gobernante dejó de funcionar a mediados de aquel siglo y el de Melipilla, exactamente en 1651²⁰⁷. Al referirnos al estado de Santiago después del gran temblor de 1647, se citaron las industrias implantadas entre aquella catástrofe y 1700, indicándose que, a pesar de encontrarse algunas en medios rurales, por una parte sus dueños eran vecinos de la capital, y por otra sus productos servían a ésta o a las demás poblaciones.

El primer gran momento de la industria en el XVIII pertenece a la iniciativa de la Compañía de Jesús, para cuyo fomento su provincial, el Padre Carlos Haymbhausen trae de Europa a los maestros que habrán de encaminarlas. Talleres de paños y tejidos en Mendoza y Bucalemu; de telas finas en La Calera y Chillán, con buena maquinaria importada del viejo continente; fabricación de vidrio, talleres de fundición y orfebrería fina, todo ello no era objeto de un monopolio sino, como lo ha aclarado Carvallo Goyeneche, una gran escuela de aprendizaje para el artesanado criollo. "No eran estériles los conocimientos de ellos —dice un autor— ni quedaban absolutamente encerrados en tan estrecho círculo. Los jesuitas tenían por necesidad enseñar lo que sabían a los hijos del país que mostraran alguna afición y aptitud para las obras que ellos hacían... y así íbanse disponiendo poco a poco los ayudantes para maestros"²⁰⁸. Tal vez la más notable industria de los jesuitas, por la alta calidad de industrias subsidiarias que supone, haya sido la relojería y la organería, que alcanzará muestras relevantes de perfección y calidad artística²⁰⁹.

¹⁹² MM 273 y 279.

¹⁹³ MM 226. Sobre los ensayos hechos en los minerales de Coquimbo, Vid. MM 257 y CG 757.

¹⁹⁴ FA 18; GM 102 y MM 287.

¹⁹⁵ FV 331.

¹⁹⁶ MM 205, 208, 210, 257 y 279.

¹⁹⁷ CG 745 y 1003 y MM 214.

¹⁹⁸ CG 745.

¹⁹⁹ MM 218 y FA 18.

²⁰⁰ CG 732.

²⁰¹ GM 50 y FA 18.

²⁰² GM 50 y MM 257.

²⁰³ FA 18, 6ª; sobre Vallenar, Vid. CG 404.

²⁰⁴ FA 18, 3ª.

²⁰⁵ MM 257. Sobre los minerales del centro y sur del país, Vid. De Luigi, San Román, Herrmann y Jara; sobre la traida de hierro de España, la *Real Cédula*... de 1702.

²⁰⁶ Cfr. *Censo de 1813*.

²⁰⁷ Amunátegui: *Encomiendas*...

I, 39; sobre las industrias del XVI: *Ibidem* I, 83 y 87-90.

²⁰⁸ *Ibidem* II, 44.

²⁰⁹ Cfr. AJ 10 y 74.

En todas las ciudades y villas del reino están establecidas ciertas industrias vitales —en Santiago, sólo el Cabildo posee trece molinos cuyo arriendo le renta 24.161 pesos anuales²¹⁰— mientras entre Copiapó y Talca, excluida la capital, el censo de 1813 cuenta otros 350 molinos de pan, pero el fomento por algunas más complicadas provendrá del impulso que la Ilustración da a este rubro, sobre todo después de la publicación de las clásicas obras de Campomanes *Discurso sobre el fomento de la industria* (1774), *Discurso sobre la educación popular de los artesanos* (1775) y *Apéndices sobre la Educación Popular...* (1775-1777). El principal eco de sus preocupaciones ilustradas será en Chile Manuel de Salas, con las obras de diversa índole que pondrá en marcha y con sus escritos: *Memoria sobre el estado del Comercio, industria y agricultura de Chile* (1796). *Informe sobre fomento de la industria*, de dos años después, y su hermosa *Representación sobre la necesidad de cultivar las Artes y las industrias en Chile*, de 1801²¹¹. A su iniciativa se deberá la instalación del taller de tejidos del Hospicio de Pobres, de 1804, que bajo la dirección del suizo Santiago Heitz produjo brin y buenas lonas de cáñamo para velamen de naves²¹². Por una real orden de junio de 1813 se facultará a los extranjeros para que puedan instalar libremente industrias en el país²¹³. En 1775 ya se había tramitado el permiso para que Juan de Bienne, profesor de metalurgia, construyese máquinas e ingenios para beneficio de metales²¹⁴, lo que, junto con las fábricas de pólvora, montadas en 1788²¹⁵ y los estudios que en 1806 permiten avanzar en el poder desinfectante de los ácidos minerales²¹⁶, abren luz sobre la industria derivada de la minería, concretamente del salitre²¹⁷. Una de las empresas industriales de mayor vuelo será, en 1793, la sociedad elaboradora de lino, hilo y telas, establecida en Santiago con ciento tres accionistas²¹⁸ y una de las más novedosas, por su alcance social, la de tejidos de lana y cáñamo en la Casa de Recogidas, planteada en 1816²¹⁹; de 1794 data la de cera y miel de abejas, iniciativa de Vicente Lelo²²⁰ y un poco antes, en Valdivia, el ensayo de otra, de seda natural²²¹. El censo de 1813 cuenta sólo en Coquimbo y Los Andes, 1.029 telares.

En Valdivia se desarrollan, además, industrias de ladrillo y teja, aceite de lobo de mar, velas y tratamiento del fierro, cureñas²²², duelas, pipería²²³ y balas, de las cuales se funden 6.000 en 1769²²⁴ y, sobre todo, de barcos, en su célebre astillero, que, como el de Chiloé o el de Nueva Bilbao, surten de naves las costas del Pacífico. En 1817 Santiago Oñederra solicitará privilegio exclusivo para su armaduría de naves en aquella última villa citada²²⁵. En Osorno se instalan en 1797 curtiembres e industria de hilados, a cargo de técnicos irlandeses, como en Valdivia, en el mismo año, fábrica de suelas y curtiembre de cueros, a cargo de Pedro Smith²²⁶. En La Serena se promueve en 1798 una fábrica de cañones²²⁷ y de seis años antes datará el interesante plan de fomento de la industria en todo el partido de Coquimbo. Entre Coquimbo y Talca, en 1813 hay 26 curtiembres, 15 fábricas de teja, dos de cables, cuatro de tinajas, cuatro de carretas, una de caldera, dos de sal y dos canterías de piedras de Molino²²⁸. Concluyendo, suscribimos plenamente la sugerencia manifestada últimamente por Hans Pohl, en el sentido de que, contra lo supuesto corrientemente —que las ciudades coloniales hispano-americanas no actuaron como centros industriales, sino consu-

²¹⁰ FA 65, 5ª.

²¹¹ GM 28 y 42 y FA 23.

²¹² Eyzaguirre: *Historia...* I, 269.

²¹³ CG 762.

²¹⁴ *Ibidem* 252.

²¹⁵ MM 205; Cfr. la *Ordenanza e instrucción...* (1770), sobre el asoleo de la pólvora.

²¹⁶ CG 753.

²¹⁷ Bermúdez Miral: *Historia del salitre y La pólvora durante la colonia*.

²¹⁸ FA 24.

²¹⁹ FE 28.

²²⁰ RA 2498.

²²¹ Guarda: *La economía...* 55.

²²² CG 868, 390, 856, 872 y 891; Cfr. CM Iª, 4717.

²²³ CG 828.

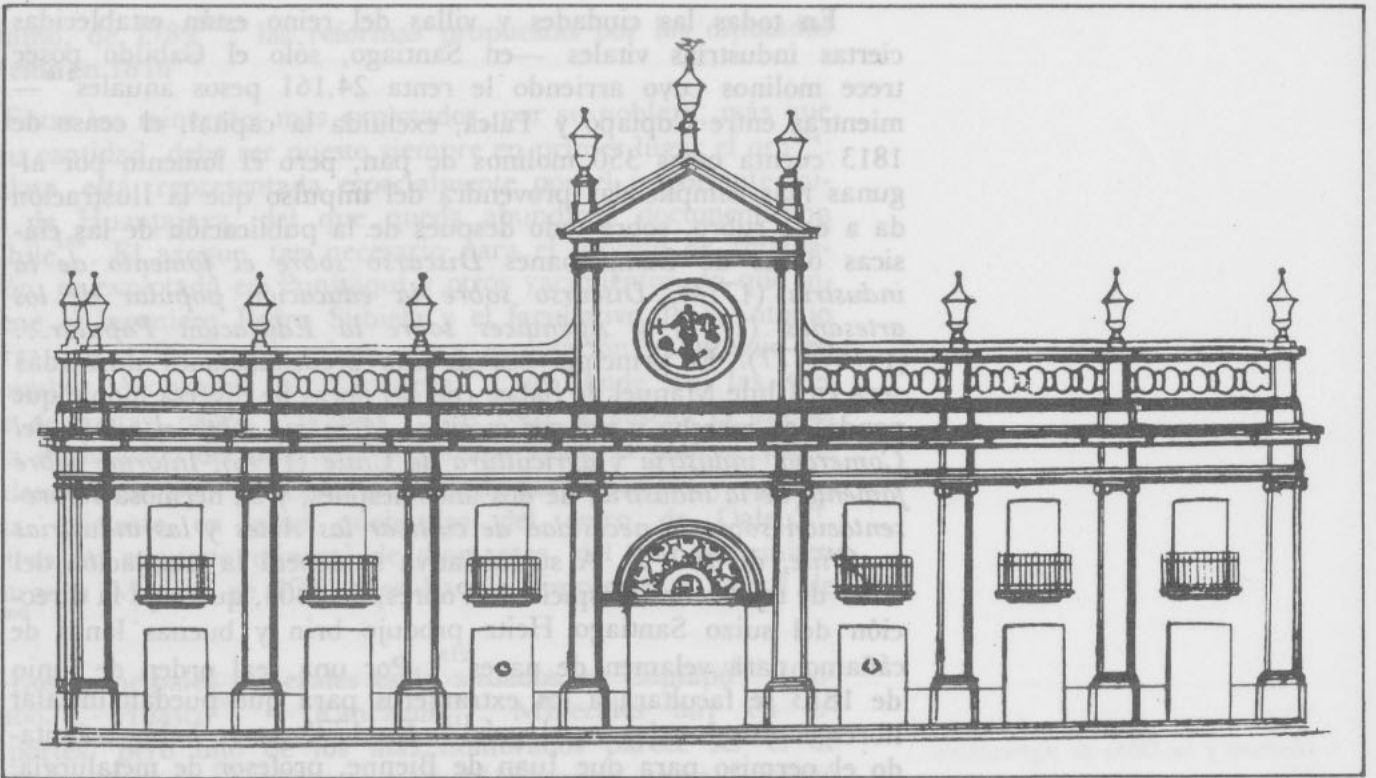
²²⁴ *Ibidem* 856.

²²⁵ FA 52.

²²⁶ Guarda: *La economía...* 55.

²²⁷ RA 3181.

²²⁸ *Censo de 1813*; Cfr. GM 21.



80) Fachada del Palacio del Consulado (siglo XIX). AN.

midores—, existieron ciudades —cita el caso de México y Puebla, y nosotros podríamos agregar las de Chile— cuya “fundación y crecimiento puede correlacionarse con el desarrollo de ciertas industrias”²²⁹

Pero sin duda el desarrollo del comercio, que llegará a su mejor punto durante el siglo XVIII, será el factor más importante y decisivo en la economía de nuestras ciudades.

Entre las más eficaces medidas arbitradas para su fomento debemos citar en primer lugar la real orden de febrero de 1778 que decretó el comercio libre por Buenos Aires y puertos habilitados de Perú y Chile²³⁰; la rebaja al tres por ciento de la cuota de cinco que se pagaban por derecho de entrada y salida de los puertos del Mar del Sur²³¹; el proyecto del Presidente del Reino, de setiembre de 1789, para el desarrollo del comercio de Chile²³²; el del Alcalde de primer voto del Cabildo de Santiago, Domingo Díaz de Salcedo y Muñoz del mismo año, sobre el mismo tema, dividido en siete puntos²³³; la real orden de mayo de 1792 que ordenará que en el último correo de cada año se comuniquen distintamente todas las providencias arbitradas para el desarrollo del comercio, conjuntamente con el estado de las nuevas poblaciones²³⁴; el establecimiento, en 1796, de una Compañía Marítima, auspiciada por el propio Presidente Higgins, para la exportación de metales, granos y otros productos, con vistas al fomento de las referidas poblaciones²³⁵; la Representación del *Síndico del Real Consulado de Santiago* —Manuel de Salas— sobre el estado de la economía, especialmente el comercio, y su fomento²³⁶; la real orden de diciembre de 1800, que rebajará a la mitad los citados derechos de entrada y salida de los buques en tránsito de España a Indias²³⁷; la real cédula de agosto de 1803 sobre información oficial relativa a las producciones del Reino²³⁸. A todo esto hay que agregar la obtención

²²⁹Cfr. BCIHE, 11, 145. Cfr. las obras de Alvarez Andrews y Montenegro.

²³⁰CG 729.

²³¹MM 293.

²³²Ibidem 206, 129.

²³³Ibidem 206, 144.

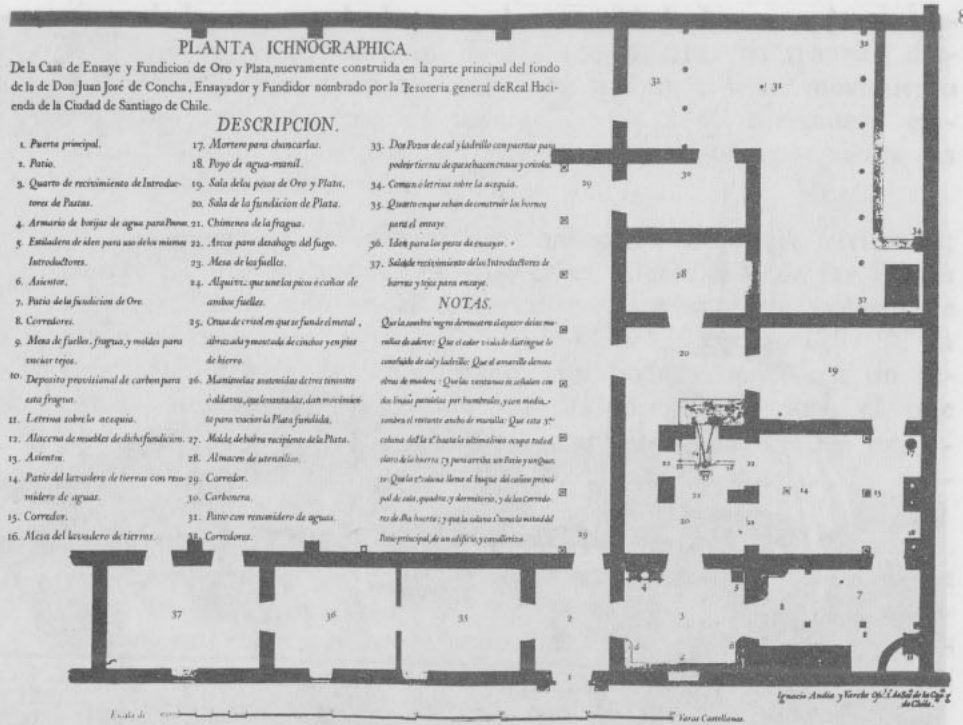
²³⁴CG 741.

²³⁵FA 24.

²³⁶Ibidem 24, 17^a y CG 748.

²³⁷MM 297.

²³⁸CG 761.



en junio de 1810, a pedido del Diputado de Chile en las Cortes de Cádiz, Joaquín Fernández de Leiva, de nuevas medidas para el fomento del comercio, agricultura e industria²³⁹.

Papel preponderante en el desarrollo de todas estas iniciativas tendrá el Tribunal del Consulado. Dependientes, en un principio, del de Lima, ya en 1739 los comerciantes de Chile habían apelado al Rey manifestándole las inconveniencias de esta subordinación²⁴⁰. En febrero de 1764, el Cabildo de la capital, como siempre el organismo de más influencia en el fomento del bien local, representó de nuevo al monarca los aumentos experimentados por el comercio, la necesidad de nombrar un Juez de Alzada, la segregación del Consulado de Lima y la libre internación de ciertas especies que llegaron desde Cádiz o del Perú²⁴¹. Un elenco de los integrantes de la Compañía de Comercio de Santiago indicaba en 1774 la existencia de cincuenta y tres sujetos dedicados a grandes giros mercantiles²⁴²; esta circunstancia, la de existir en otras ciudades giros equivalentes, como los servicios prestados por los miembros del gremio a la causa pública, movieron finalmente a Carlos IV a establecer el 26 de febrero de 1795 el deseado tribunal “en vista del considerable aumento y extensión —dice el texto— que ha tomado el comercio”²⁴³. Por otra real orden dictada dos días después se reglamentó la recaudación de derechos para su dotación²⁴⁴. A través del nuevo organismo se promoverán las más variadas iniciativas, incluida la ayuda a instituciones científicas como la Academia de San Luis y la misma Universidad. En 1802, a través del mismo organismo se propicia una especie de inventario general de las producciones del territorio, sus clases y cantidad²⁴⁵. También vela por el arancel de los efectos comerciables, reajustándolos cada año²⁴⁶.

El comercio interno, obviamente, se practica en todas las poblaciones, en mayor o menor grado, y se constituye en nervio

²³⁹ MM 223; Cfr. 273 y CG 371.

²⁴⁰ MM 184.

²⁴¹ Ibidem 191.

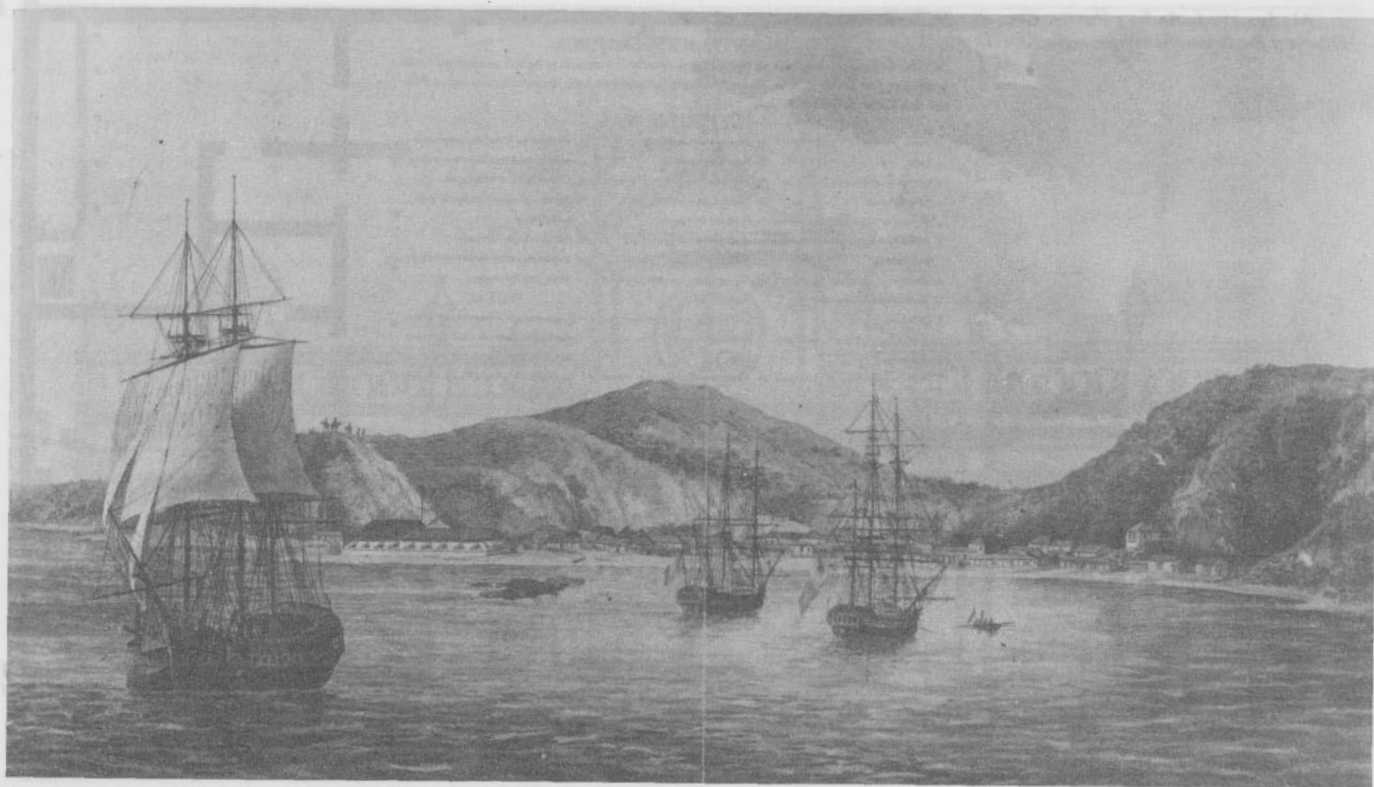
²⁴² CG 388.

²⁴³ MM 296 y CG 744.

²⁴⁴ CG 244; Cfr. MM 212.

²⁴⁵ CG 750.

²⁴⁶ FA 24; Urbina: *El tribunal del Consulado...*



82) Brambila: Talcahuano (1793).
Biblioteca Central, Universidad de Chile.
Colección Braun Menéndez.

vital de su existencia. Las ciudades adoptan medidas locales, como la promovida por Chillán, en 1686, sobre eximirse del pago de los derechos de alcabala por la venta de frutos que sus vecinos hacen fuera de la ciudad²⁴⁷; la adoptada por el Cabildo de Mendoza, en 1768, de imponer contribución a los vinos y aguardientes que se lleven fuera de la ciudad²⁴⁸; la del vecindario de la nueva villa de San Rafael, para que se recoja a su traza el comercio existente en Chillamagüida, en 1789²⁴⁹; o las variadas incidencias no sólo del gran comercio de la capital, sino de su gremio de baratilleros²⁵⁰.

El comercio exterior comprende la consideración del movimiento de naves, la abertura de la ruta del Cabo de Hornos y los progresos de la navegación transpacífica que, trastornando el orden primitivo del flujo de mercaderías —España-Panamá-Callao-Chile— conectará directamente los puertos de nuestro litoral con los de la Península, antes de arribar al emporio del Callao²⁵¹. Ya se citó la ampliación, en 1778, del comercio libre a los puertos del Pacífico²⁵². Una real orden de febrero de 1789 concederá nuevas franquicias, determinando puertos menores²⁵³; renovadas en 1796, se complementarán con las disposiciones acordadas en 1803 para el fomento de la navegación y el comercio del Mar del Sur²⁵⁴ y las medidas arbitradas entre 1807 y 1809 para la extracción por mar de los frutos del país²⁵⁵.

Los puertos son, de norte a sur, Coquimbo, que en 1784 solicitará privilegio exclusivo para la fábrica y exportación de botijas²⁵⁶, obteniendo en 1794 la exención de derechos para la venta de charquis y sebos²⁵⁷; Huasco, que en 1801 promoverá la idea de construir las instalaciones para constituirse en puerto menor²⁵⁸; Valparaíso, el principal del reino, como puerto de la capital. Ya en 1653 hay constancia de la abundancia de trigo

²⁴⁷ RA 1206.

²⁴⁸ Ibidem 1845.

²⁴⁹ CG 947.

²⁵⁰ CG 8 y 669.

²⁵¹ Vid. Velázquez: *La navegación transpacífica*.

²⁵² CG 757.

²⁵³ Ibidem 745.

²⁵⁴ Ibidem 756.

²⁵⁵ GM 42; Cfr. Avila y Bravo: *Nuevo régimen del comercio marítimo y Veliz: Historia de la Marina Mercante...*

²⁵⁶ CG 697.

²⁵⁷ MM 352.

²⁵⁸ CG 591.

acumulada en sus bodegas y la necesidad de su ordenamiento²⁵⁹; es terminal, además, de las mercaderías en tránsito desde Buenos Aires, para su embarque a Lima, y su movimiento por solo este concepto es ingente²⁶⁰: en 1789 diecinueve embarcaciones hacen ese tráfico²⁶¹ gravando en el tres por ciento las citadas mercaderías de tránsito²⁶².

El comercio del puerto de Concepción tiene dos vertientes; la interior que se traduce no sólo en el intercambio de las Plazas de la frontera, sino en el comercio con los naturales, objeto de medidas especiales en 1759²⁶³, 1764²⁶⁴, 1793²⁶⁵ y 1797²⁶⁶; la exterior, a través de Talcahuano, con bodegas sujetas a un régimen análogo al practicado en Valparaíso²⁶⁷, sobre el que se establece en 1782 el ramo de Balanza sobre todas las exportaciones²⁶⁸ y en el que el principal giro lo abarca la considerable empresa de José de Urrutia Mendiburu²⁶⁹.

Valdivia envía sus maderas hasta Guayaquil, no obstante ser el Callao, Valparaíso y Chiloé las principales plazas de intercambio: en 1762 son ocho los navíos que entran a sus aguas y el máximo parece haber sido logrado en 1819, con trece barcos, incluidas seis fragatas y un navío²⁷⁰. Chiloé, el puerto más austral, designado genéricamente con el nombre del archipiélago, aunque se trata de Chacao y San Carlos, obtiene una franquicia en 1768²⁷¹; exporta especialmente trigos, sebos, alfalfa y, sobre todo, tablas que envía a Lima²⁷², y es favorecido por medidas proteccionistas por efecto de una real orden emitida en mayo de 1784²⁷³ y sometido dos años después a un ambicioso plan, propuesto por el Virrey Teodoro de Croix al Marqués de Sonora, Ministro de las Indias²⁷⁴.

Capítulo especial constituye el comercio de Cuyo, tránsito de pingües intercambios con Tucumán, Paraguay y Río de la Plata, con fuertes rubros de producción propia²⁷⁵.

Aunque se han mencionado las plazas de intercambio de nuestros puertos con los de otras regiones de América, por las reiteradas afirmaciones que pretenden insinuar que no lo hubo²⁷⁶, citaremos al azar que en nuestras investigaciones hemos tropezado con abundante documentación relativa al intercambio con el Perú, sobre el fomento al intercambio recíproco por el Mar del Sur, a partir de 1774²⁷⁷, las remesas anuales de hasta mil quinientos quintales de cobre²⁷⁸, las maderas del sur, los sebos y cordobanes, pero, sobre todo, el trigo, sobre cuyos envíos Miguel José de Lastarria escribirá en 1793 un verdadero tratado²⁷⁹, sobre el que el Cabildo de Santiago arbitrará las más audaces medidas en relación a su almacenamiento y conservación²⁸⁰ y privilegiado en 1779 por la exención de derechos²⁸¹. Fuera de aguardientes, productos suntuarios y manufacturas en tránsito de Europa u otras provincias del norte del continente, Chile recibe desde el Perú, por concepto de retorno, tabaco de Saña²⁸².

A Guayaquil se envían maderas de Valdivia y a su vez remite cacao²⁸³. Con Charcas se establece en 1795 una Compañía de Comercio, con sede en La Serena y tránsito por Cobija, para la exportación de aguardientes, cobre labrado y otros productos de la provincia de Coquimbo²⁸⁴. A Buenos Aires se envían menestras, metales y otros productos²⁸⁵ y se reciben taba-

²⁵⁹MM 142.

²⁶⁰Ibidem 257 y CG 729.

²⁶¹MM 257, 401.

²⁶²FA 24.

²⁶³MM 189.

²⁶⁴CG 724 y MM 191, 193 y 194.

²⁶⁵MM 212 y 279.

²⁶⁶CG 746 y MM 295; Cfr. CG 975.

²⁶⁷CG 456.

²⁶⁸RA 1075.

²⁶⁹CG 687.

²⁷⁰Guarda: *La economía...* 63 y 74; Vid. CG 371 y FA 33 y 112.

²⁷¹FA 51.

²⁷²MM 259.

²⁷³CG 733.

²⁷⁴MM 203; Cfr. Ibidem 257.

²⁷⁵Acevedo: *Comercio cuyano...*

²⁷⁶...la Corona creó un sistema radial de dependencia por medio del cual cada ciudad era asociada con la Metrópoli más que con su región circunstante [sic] o con otros centros coloniales y una de las medidas tomadas en este respecto era la obligación del envío de los productos a España y no el intercambio entre varias colonias. Como consecuencia, no se ha asegurado a las ciudades fundadas una eficiente red de carreteras..." (Sawisza: *Fundación de ciudades hispanoamericanas*, 102). Vid. las obras de Borah sobre el comercio de la Nueva España y de Deustua Pimentel sobre el Perú.

²⁷⁷CG 727.

²⁷⁸Ibidem 913.

²⁷⁹FA 24, 15^a.

²⁸⁰Ibidem 2^a.

²⁸¹MM 356 y GM 19; Cfr. GM 17, MM 128 y 236, CG 723; Ramos: *Trigo chileno...* y Helmer: *Le Callao...*

²⁸²CG 922.

²⁸³MM 212.

²⁸⁴CG 661 y 744; MM 212, 295 y 356 y FA 24; Cfr. Bermúdez Miral: *Una compañía para el comercio de Chile con Charcas...*

²⁸⁵CG 801.

cos²⁸⁶. Los intercambios con Tucumán son frecuentes²⁸⁷ y con Paraguay, constantes, por razón de la yerba mate, cuya internación es gravada en 1788 con un derecho, por seis años, para costear los tajamares y otras obras públicas de Santiago²⁸⁸. En general, el comercio entre todas las provincias del virreinato del Perú ha sido reglamentado en tiempos del Virrey Marqués de Castelfuerte²⁸⁹, en 1788, por una real orden sobre su fomento²⁹⁰; en 1793 por otra que concede libertad de derechos de introducción y extracción, incluida la alcabala, a las carnes saladas o en tasajo y al sebo “que se comercie para el interior de unas a otras provincias, o de puerto a puerto de Indias y con la metrópoli”²⁹¹; en fin, por otra de junio de 1804 que concede libertad a todo derecho a semejantes productos “en la importación o exportación de cualquier parte de América”²⁹².

A pesar de que en 1706 está prohibido el intercambio de géneros de la China, de Nueva España con Chile²⁹³, en 1793 se hace un balance sobre las ventajas o conveniencias del comercio de azúcares de nuestros puertos con Acapulco²⁹⁴; hay constancia de intercambios entre estas plazas en el año anterior²⁹⁵.

Por una real orden de abril de 1796 se rebajan los derechos, hasta la cuarta parte, de los “frutos, producciones y manufacturas de la Nueva España que se comercian con las islas de la América Septentrional y por el sur con Guatemala, Santa Fé y el Perú”, incluido Chile²⁹⁶; por otra cédula de abril de 1776 se había autorizado a enviar nuestras harinas sobrantes a la Española, libre de derechos²⁹⁷ y por otra de junio de 1806 se anuncia el envío a nuestras costas del tabaco de la fábrica de La Habana²⁹⁸. Tadeo Haencke, que está en Chile en 1790, testimonia que Valparaíso envía por entonces 2.465 pellones de lana anualmente a Guatemala²⁹⁹.

Debe citarse, finalmente, el interesantísimo contacto comercial con Filipinas, en virtud de la autorización dada por el Rey, en 1796, a la Compañía de Filipinas, para comerciar con Chile; en 1786 se había planteado la formación en el país de una compañía propia³⁰⁰, mientras en 1800 el citado comerciante de Concepción, José de Urrutia Mendiburu, tratará la unión de la segunda ciudad del país con oriente³⁰¹.

El comercio con España fue regular, favorecido a fines del XVIII por la facilidad de la nueva navegación por el Cabo de Hornos, que pone a los puertos de Chile en situación de ser primera recalada. Los grandes giros del país establecen agencias en Cádiz y en 1774 José de Toro Zambrano, Diputado del Comercio de Chile en Madrid, solicitará con motivo de la libertad de comercio la de libre moneda entre los puertos del Reino, más el permiso para desembarcar en Valparaíso las mercaderías recibidas directamente de Cádiz³⁰².

Entre los productos chilenos que suscitan interés en esta época en la Península, están las lanas de guanaco, alpaca, carneros y ovejas, que se solicitan en 1774 y los años siguientes, hasta 1789³⁰³. Carácter de curiosidad tienen los envíos de árboles, plantas vivas y yerbas medicinales³⁰⁴. Diversas cédulas de 1774³⁰⁵, 1788³⁰⁶ y 1796³⁰⁷, fomentan el intercambio con la metrópoli bajo nuevas disposiciones.

Debe mencionarse, aunque sea brevemente, el contrabando, producto muchas veces de las guerras de España con otras po-

²⁸⁶Ibidem 923; Cfr. MM 290.

²⁸⁷Cfr. Sempat: *Chile y Tucumán...*

²⁸⁸MM 205.

²⁸⁹Bravo Lira: *Aspectos de la reglamentación del Marqués de Castelfuerte.*

²⁹⁰CG 737.

²⁹¹Ibidem 742.

²⁹²Ibidem 751.

²⁹³Ibidem 720.

²⁹⁴Ibidem 589.

²⁹⁵Ibidem 42.

²⁹⁶Ibidem 745.

²⁹⁷Ibidem 757.

²⁹⁸Ibidem 753.

²⁹⁹Haencke o.c. 83; Cfr. la R.C. sobre población y comercio de la isla Trinidad, Madrid 1783.

³⁰⁰GM 19.

³⁰¹FA 19 y 24 y MM 217; Cfr. Peireira: *Las primeras relaciones comerciales entre Chile y el Oriente*; Ugarte: *El Cabildo de Santiago y el comercio exterior de Chile.*

³⁰²MM 195.

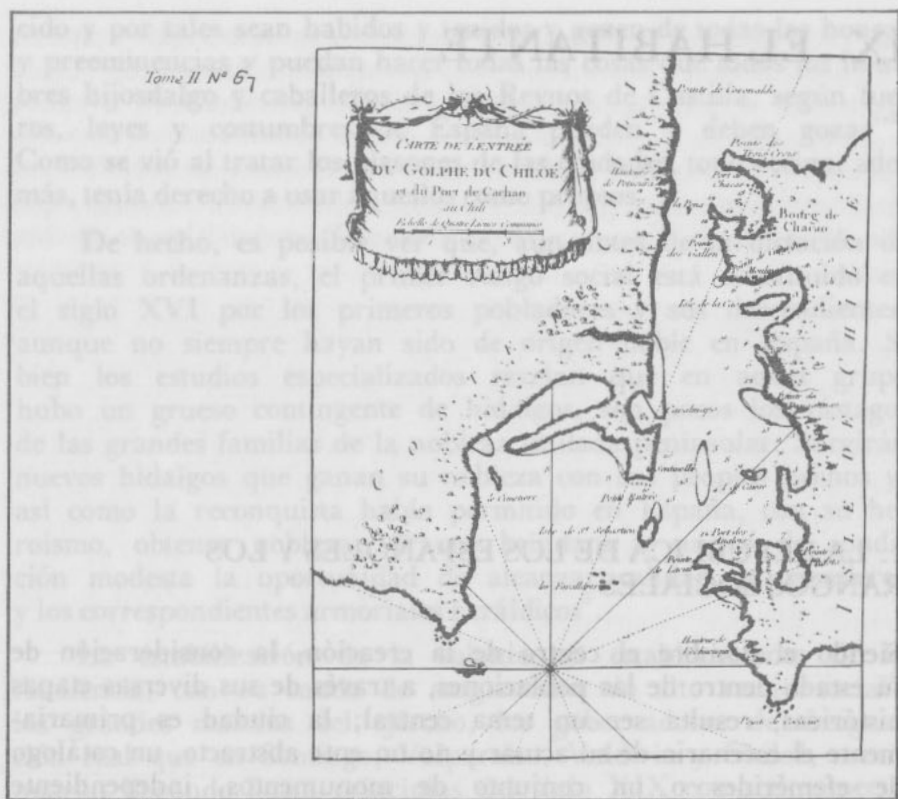
³⁰³CG 727, 729; GM 19 y MM 197.

³⁰⁴CG 732 y 736.

³⁰⁵MM 332.

³⁰⁶Ibidem 207.

³⁰⁷CG 745.



tencias, que impiden el envío normal de ciertos productos vitales, los que se adquieren al margen de la legalidad a naves extranjeras³⁰⁸. En 1779 una real cédula fijará las reglas oficiales con que debían comerciarse en las Indias las manufacturas inglesas³⁰⁹ y otra de abril de 1799 reglará el comercio de géneros con países neutrales³¹⁰. Coincidimos en la apreciación del sociólogo Hernán Godoy, cuando afirma que el rígido monopolio comercial con la metrópoli es uno de los rasgos acentuados convencionalmente en la historiografía americanista³¹¹; los datos enumerados anteriormente bastan para confirmarlo.

Resta agregar que no estuvo ausente en el desenvolvimiento económico de Chile el fomento de la pesca como fuente de comercialización y consumo: en 1799 se plantea el establecimiento de una compañía para la pesca e industrialización de la ballena³¹². En 1803 Miguel de Eyzaguirre hace una interesante presentación contra las pretensiones norteamericanas de obtener concesión para esta pesca, favoreciendo la propuesta de Manuel María de Undurraga, de hacerlo por su cuenta en Chile³¹³; comprende este activo empresario la explotación de pieles de lobos marinos³¹⁴, obteniendo autorización para efectuarla en Juan Fernández, por una real orden de mayo de 1804³¹⁵. En 1790 encontramos la promoción de una Compañía constructora de Embarcaciones, en Coquimbo, para el fomento de la pesquería³¹⁶ y florece en este tiempo la pesca de atunes entre La Serena y el Estrecho³¹⁷. En Juan Fernández los peces y animales de la isla son objeto de inventario³¹⁸ y en 1803 el Rey solicita una "razón circunstanciada de la clase y cantidad de pesca que se hace en las costas de este Gobierno"³¹⁹. En 1750 el gremio de pescadores de San Antonio muestra su cohesión, defendiéndose de ciertos sujetos que intentaban prohibirle su oficio en la rada de aquel puerto³²⁰.

³⁰⁸Cfr. GM 42; Vid. Villalobos: *Contrabando francés... y Comercio y Contrabando*; Pereira Salas: *Buques norteamericanos...*; Dahlgren: *Les relations commerciales...*

³⁰⁹CG 757.

³¹⁰Ibidem 748.

³¹¹Godoy: *Estructura social...* 119; Cfr. Villalobos: *El comercio y la crisis*, Ross: *Reseña histórica sobre el comercio de Chile*.

³¹²CG 761 y MM 295.

³¹³MM 216.

³¹⁴Ibidem 216, 23.

³¹⁵Ibidem 297 y CG 751.

³¹⁶MM 205.

³¹⁷Ibidem 278.

³¹⁸FA 24.

³¹⁹CG 750.

³²⁰RA 2095. Vid. las obras de Bitar, Cruchaga, Domínguez Ortiz, Ulloa, Rodríguez Vicente, Silva Vargas y Staff y: *Sin dineros y rentas no pueden subsistir las ciudades...*; Sobre el impuesto de la "cilla", Vid. CG 92.