

Abel Cortez / Marcelo Mardones

R I O

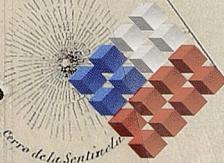
M A U L E

Constitución, 1794-1915

Astillero, Puerto Mayor y Balneario

PROYECTO FINANCIADO POR

CONSEJO REGIONAL DE LA CULTURA Y LAS ARTES
FONDART



GOBIERNO DE CHILE

Creando Chile

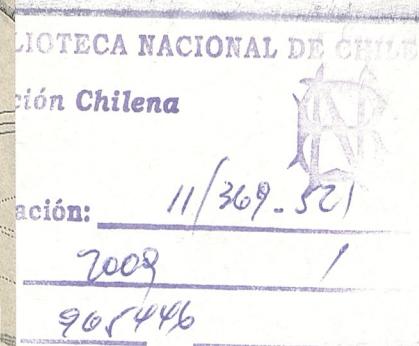
Escala de mil Barcas castellanas



Abel Cortez Ahumada. Los Andes 1980.

Licenciado en Historia. U. de Chile (Nº 1 en ranking de ingreso y egreso). Magíster © en Estudios Latinoamericanos, U. de Chile (Beca de Estímulo de la Fac. de Filosofía y Humanidades, Nº 1 en Ranking de ingreso).

Director Responsable de ESPACIO LOCAL, Revista de Historia y Cs. Sociales del Valle de Aconcagua, ISSN 0718-2155. Instituto de Cultura y Desarrollo Local Pocuro, revista en la cual ha publicado algunos artículos. Co-autor del libro: "Historia de San Esteban, 1740-1936. Territorio, sociedad y vida rural en un espacio local de Aconcagua". Ediciones Pocuro, Los Andes 2009. Publicó el libro: "Pájaros sin Nido. Delincuencia, contexto regional y redes sociales en Chile central. Los Andes, 1820-1865" (Ed. Pocuro, Los Andes 2008). Publicó el libro: "Historia del Liceo Maximiliano Salas Marchán, 1904-2004. Un Siglo de Educación Pública en Los Andes" (Los Andes, 2004). Co-autor del Libro "Historia Oral de Pocuro. Patrimonio de una Localidad con Memoria" (Calle Larga, 2007). Co-autor del libro "Pocuro: Patrimonio Rural de la Comuna de Calle Larga", del Proyecto Fondart 2007, del cual fue Responsable. Director y Coordinador del libro "Fragmentos a Des/tiempo. Antología de la Nueva Poesía de Los Andes" (Ed. Pocuro, Los Andes 2007). Es Investigador Responsable en el estudio: "Del Río a la Población. Vivienda Social, Pobreza y Expansión Urbana en el Chile Provincial. Los Andes 1940-1976". El año 2004 es condecorado Andino Destacado, en la categoría Cultura.



Biblioteca Nacional



198042

CONSTITUCIÓN, 1794-1915

Astillero, Puerto Mayor y Ciudad Balneario.

**Abel Cortez Ahumada
Marcelo Mardones Peñaloza**

**FONDART 2008,
Consejo Nacional de la Cultura y las Artes,
Región del Maule**

Ediciones Pocuro, 2009.

CONSTITUCIÓN, 1794-1915
Astillero, Puerto Mayor y Balneario.

Abel Cortez Ahumada
Marcelo Mardones Peñaloza

Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Región del Maule

Registro de Propiedad Intelectual N° 184.281
ISBN: 978-956-332-151-7

EDICIONES POCURO

Diseño de Portada
Langenbach Publicidad & Mkt.

Edición final y diagramación interior.
Abel Cortez Ahumada.

Impreso en los Talleres de Gráfica LOM.

Este proyecto fue financiado por el Fondo de Desarrollo de las Artes y la Cultura (FONDART) del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes del Gobierno de Chile, Región del Maule.

Chile,
Región del Maule,
Provincia de Talca,
Ciudad de Constitución,
Octubre 2009.

CONSTITUCIÓN, 1794-1915
Astillero, Puerto Mayor y Balneario.

INDICE	5
UNA HISTORIA LOCAL EN EL MAULE	9
I PARTE.	
NUEVA BILBAO DE GUARDOQUI, 1794-1828	13
CAPITULO I	
NUEVA BILBAO DE GUARDOQUI. FUNDACIÓN, ASTILLEROS E INICIOS DEL TRÁFICO FLUVIAL. 1794-1828.	15
I.1) El proceso de fundación de Nueva Bilbao, 1783-1794.	15
<i>De astilleros coloniales, el Maule, la Fragata de Irigaray y el grupo de Santiago de Oñederra. Los antecedentes de Nueva Bilbao.</i>	<i>15</i>
<i>El viaje de Nicolás de la Cruz y Bahamonde, de Talca a Cádiz en 1783.</i>	<i>17</i>
<i>La Fragata de Irigaray y Oñederra.</i>	<i>18</i>
<i>La petición de los pobladores para habitar el Maule.</i>	<i>22</i>
<i>La política de fundación de ciudades en el reformismo borbónico.</i>	<i>23</i>
<i>La fundación de Nueva Bilbao, 1793-1794.</i>	<i>26</i>
I.2) Los primeros años de la Villa de Nueva Bilbao, 1794-1818.	37
<i>Los problemas de conexión interior y las presiones del poder rural local.</i>	<i>37</i>
<i>Los difíciles inicios de la nueva villa.</i>	<i>38</i>
<i>Nueva Bilbao en 1797: entre el apoyo de Talca y el antagonismo de Concepción.</i>	<i>39</i>
<i>Hay que defender la nueva Villa.</i>	
<i>Los argumentos de Oñederra.</i>	<i>45</i>
<i>La construcción de la Iglesia y la nueva Villa.</i>	<i>48</i>
<i>La descripción de J. Sourryere de Souillac, de Buenos Aires a Nueva Bilbao en 1805.</i>	<i>51</i>
<i>El astillero y el puerto en la Boca del Maule.</i>	<i>56</i>

I.3) El aumento de la construcción naval y los inicios del tráfico fluvial, 1818-1828.	57
<i>El Astillero del Estado y la construcción naval en la Boca del Maule.</i>	59
<i>El comercio marítimo y los inicios del tráfico fluvial.</i>	62
 II PARTE.	
CONSTITUCION COMO PUERTO MAYOR, 1828-1883.	67
 CAPÍTULO II.1.	
CONSTITUCIÓN, PUERTO MAYOR Y CONSOLIDACIÓN PROGRESIVA, 1828-1850.	69
II.1.a) El puerto y la ciudad de Constitución. Crecimiento económico y consolidación urbana, 1828-1850.	69
<i>La Villa del Maule se convierte en Puerto Mayor.</i>	70
<i>La actividad portuaria y el desarrollo económico.</i>	77
<i>La construcción naval y los astilleros.</i>	82
<i>La sociabilidad y las diversiones en un Puerto Mayor.</i>	84
II.1.b) La conformación del Estado en Constitución. Institucionalidad pública, burocracia y control urbano-portuario.	87
<i>Personalismo tradicional, burocracia pública y corrupción en los inicios de la Aduana y Tesorería.</i>	88
<i>Control, contrabando y burlas al estanco en el puerto de Constitución.</i>	93
<i>Se consolida el control estatal del Puerto y crece la influencia de Constitución.</i>	96
II.1.c) Los dobleces de la geografía local.	99
<i>Caminos y territorio.</i>	99
<i>El acontecer infausto de Constitución. Terremotos e inundaciones.</i>	103
<i>Los problemas de la barra del Maule y los proyectos de mejora.</i>	109

CAPITULO II.2.	
CONSOLIDACIÓN Y DECAIMIENTO DE UN PUERTO:	
CONSTITUCIÓN 1850-1883	121
II.2.a) Expansión comercial y productiva de Constitución y el Hinterland maulino.	123
<i>Los vapores del Maule.</i>	125
<i>La economía y la sociedad en Constitución.</i>	131
II.2.b) La expansión de Constitución. Transformaciones urbanas y problemáticas.	135
<i>Población, paisaje y espacio urbano en Constitución.</i>	135
<i>Progreso material y sociedad urbana.</i>	140
II.2.c) La sociedad local. Elite y sectores populares de Constitución.	148
<i>Elites, extranjeros y sociedad local.</i>	148
<i>Los sectores populares de Constitución.</i>	152
II.2.d) La barra, los proyectos de mejoramiento y el fin del puerto mayor.	161
<i>El Proyecto de Bliss, 1854.</i>	163
<i>El estudio de Lévéque, 1873.</i>	166
III PARTE.	
EL DECLIVE DE CONSTITUCIÓN, 1883-1915	171
CAPITULO III.1	
EL FIN DEL CICLO MARÍTIMO Y LOS NUEVOS PROYECTOS:	
DE LA CIUDAD PUERTO A LA CIUDAD BALNEARIO.	
CONSTITUCIÓN 1883-1915.	173
III.1.a) El fin de una época: transformaciones económicas, urbanas y sociales de Constitución tras el fin del puerto mayor.	173
<i>El declive portuario.</i>	173
<i>Transformaciones sociales y urbanas.</i>	179
III.1.b) El gran giro: Constitución como balneario.	189
<i>Las vacaciones y el turismo.</i>	189

III.1.c) Las victorias pírricas: la construcción del ramal Talca-Constitución y los proyectos de mejoramiento portuario 1883-1915.	202
<i>El ferrocarril Talca-Constitución.</i>	202
<i>Nuevos proyectos portuarios.</i>	207
<i>La finalización del ferrocarril.</i>	209

UNA HISTORIA LOCAL EN EL MAULE.

La historia local es la historia de la humanidad en un punto particular del globo, donde converge toda la vida, todas las dimensiones. De esta forma, la historia de Constitución expresa la vida de una comunidad del mundo. Sus características históricas la densifican, la nutren de memoria, la atiborran de una identidad, la recubren de un pasado que se esfuma en el presente.

La historia de Constitución en el siglo XIX, es la historia de una ciudad en progreso, de rápido apogeo, de consolidación, pero que termina en un declive de su concreción económico-social, merced a la pérdida de su condición de puerto. La espesura histórica de Constitución se produce desde el origen, se genera en su fundación. La difícil concreción del proyecto urbano colonial del siglo XVIII recrea una identidad de esfuerzo, de tesón, de perseverancia. El talante de la actividad de los astilleros forjó una comunidad resuelta sobre su futuro. Desde 1787, Santiago de Oñederra busca fundar una villa en la boca del Maule, lo que consigue en 1794, mediante decreto de Ambrosio Higgins. Pero van a sucederse tortuosos años para que el proyecto eche raíces.

Hacia 1810 la ciudad comienza a afirmar sus pasos, pero llega la Independencia y Nueva Bilbao vive otro momento de incertidumbre, pero que se va a esfumar rápidamente una vez que la producción de los astilleros vaya fortaleciendo una incipiente economía aldeana. 1828 es un año clave para la ciudad: se le declara puerto mayor, con lo que se inicia un proceso de consolidación progresiva, que llega hasta 1850, donde la ciudad va afianzar sus estructuras históricas. Luego, desde 1850, la ciudad vive un periodo de apogeo sin igual, transformándose en el primer puerto chileno exportador de harina en 1865, conformándose una élite local, de comerciantes y armadores, con una alta acumulación de capital; sectores populares con conciencia grupal, como los guanayes, los trabajadores del astillero; grupos de marcada conciencia política conservadora y liberal-radical que se antagonizaban por la disputa del poder. Este es el período en que Constitución forja la imagen de la ciudad próspera, que hoy recorre agónica en la memoria de la comunidad. Este es el momento en que oralmente se ha traspasado su brillantez, elegancia y prosperidad. Los tiempos del Puerto Mayor son los que añoran los intelectuales que rememoran la ciudad en torno a los 150 años de Constitución, en el 1944 aquel donde ya claramente se había

esfumado la alegría en el futuro y el recurso a ese pasado glorioso permitía la reproducción de la identidad local.

Varias son las causas que explican ese decaimiento. Factores que se coluden para estropear la auspiciosa vertiginosidad histórica que había levantando alto a la Villa del Maule. Los eternos y rudos problemas de la barra del río, que siempre obstaculizaron la navegación fluvial, y que no permitieron que el desarrollo de la ingeniería naval botara en el Maule las embarcaciones de mayor calado que requería el tráfico marítimo comercial. Pero uno de los más consistentes golpes a los intereses de Constitución se lo asestó el eje central del Ferrocarril del Estado, al conectar segura, expedita y permanentemente a las ricas comarcas agrarias de la región central maulina (Talca, Curicó, Linares, Cauquenes), con los puertos de Valparaíso y Talcahuano, como con las urbes chilenas mayores de Santiago y Concepción.

La llegada del ferrocarril desde Talca a Constitución, en 1915, trae aires de modernización y augura un imaginario desarrollo en las inteligencias locales; pero en realidad, este hecho es el tiro de gracia para la esfumada categoría de puerto y para el proyecto de reactivar el tráfico fluvial por el Maule.

Pero, dentro de las múltiples vetas de explotación que arroja el denso suelo histórico de Constitución, dos procesos llaman fuertemente la atención. Una es la gran producción de estudios y proyectos técnicos, para el puerto, su barra y la protección de la ciudad; característica diferenciadora si pensamos que es el siglo XIX, y los trabajos de investigación y estudio de los ingenieros son pocos.

Otra característica que da especial relevancia a la ciudad, es la temprana aparición, para el panorama histórico chileno, de alternativas turísticas, de su vocación de balneario, de centro vacacional que ostenta Constitución desde la década de 1870, cuando Viña del Mar no era más que un caserío rural. De hecho, la ciudad maulina debe ser quizás la primera que alberga este tipo de actividad turística vacacional, en la concepción del ocio moderno recién avecindado en el Chile decimonónico. Es eso lo que permite dar un relativo giro a Constitución, cuando decae definitivamente la actividad portuario-comercial.

Como se observa, Constitución posee una tupida y flexible textura geotemporal, por los cuales se puede transitar. Cada tema es parte de procesos densos, que se unen y se entrelazan. La ciudad posee una variada gama de relaciones, como de documentos, que era imposible de despachar en los meses del proyecto. Para historiar con la

espesura debida la vida de Constitución se requieren varios años y miles de páginas. Aquí, lo que estamos presentando es la construcción de interpretaciones históricas, de la acumulación de datos que permitan seguir trazando los contornos más específicos de las distintas dimensiones de la vida de esta urbe. De manera tal que nosotros mismos nos hemos responsabilizado en la profundización temática y documental de la historia de la ciudad, nos hemos comprometido personalmente en seguir develando este espeso y documentado pasado.

Por estos motivos, para adentrarnos y poder reducir la complejidad y multiplicidad de procesos, el libro que presentamos está en deuda con otros dos textos. El de Carlos Acuña de 1944, sobre la fundación de la ciudad, libro bien escrito que presenta documentos precisos para argumentar el momento inicial de la ciudad. El otro texto, es de Valeria Maino, sobre la Navegación del Maule, de 1996, una de las buenas monografías temáticas escritas en Chile, que desde la perspectiva histórica cubre, no directamente la historia de Constitución, pero sí aborda algunas de las líneas centrales de su desarrollo: el tráfico fluvial y la construcción naval. El texto que presentamos, aunque profundiza en otros temas y revisa arsenales documentales no trabajados por estos autores, sin duda está en deuda con esos prolíficos trabajos.

Con todo, sin duda este libro se transforma en un aporte a la identidad local, al acervo cultural regional y al conocimiento histórico general, ya que la ciudad de Constitución no contaba con un libro de su historia, al menos de un periodo largo de tiempo. Existen crónicas, pero que por las características de ese estilo literario no cumplen la función de indagar detallada y documentadamente sobre el pasado de la localidad, aunque de igual modo son válidos para la recreación de la identidad de la comunidad.

Grata experiencia ésta, la de historiar una ciudad que no es la propia, pero que es parte de la misma cultura y está conectada, de un modo u otro, con la historia de nuestros lugares originarios.

La historia es esa pulsión reconstructiva de procesos, de activaciones de la memoria y del pasado, de búsqueda de entendimiento, de necesidad de interpretación. Creemos haber estado, nuevamente, a la altura de ese inacabable y cautivante desafío.

Abel Cortez Ahumada
Marcelo Mardones Peñaloza

AGRADECIMIENTOS

Todo trabajo que implica esfuerzo y humanidad está recreado en torno a las múltiples vinculaciones de sus productores, en este caso, los cultores del oficio de historiar.

En ese contexto, agradecemos primero el financiamiento del Consejo Regional de Cultura y las Artes del Maule, que en base al marco de los Fondart nos permite desarrollar investigaciones independientes sobre temas que no son rentables para las editoriales privadas, pero que son de alta necesidad para las comunidades locales ávidas de reencontrarse con su identidad y su pasado.

Agradecemos también a toda la comunidad de Constitución, a las diversas personas que nos escucharon, nos entregaron información, nos abrieron la puerta de sus casas. Nuestra intención era reflejar esa comunidad viva, por lo que debíamos entender y dialogar con los habitantes actuales de la ciudad, porque las formas de habitarla culturalmente se van traspasando, se recrean, se reconstruyen. Gracias a Luis Valero, Patricio Ubal, Patricio Contreras, Rebeca Castro, Pamela Retamal, Rodrigo Muñoz, Juan Opazo, entre otras muchas personas con las que desarrollamos diálogos sinceros, humanos.

Agradecimientos a la I. Municipalidad de Constitución por apoyarnos en nuestra estadía en la ciudad, lo que nos permitió facilitar la recolección de la información local. También a la Biblioteca Municipal donde realizamos una serie de charlas con distintos grupos de la comunidad. Al igual que el Colegio Arturo Prat.

Un agradecimiento especial a Gendarmería de Constitución, por abrirnos los valiosos y antiguos archivos de la Institución, y a sus funcionarios por amablemente atendernos.

Agradecemos la participación de Nicolás Holloway como ayudante de investigación y transcripción de documentos en el Archivo Nacional.

Agradecimientos a la Iglesia Parroquial que nos permitió conocer trechos del pasado de la ciudad.

A las radios locales que permitieron difundir nuestro paso por la ciudad.

A Ivonne Rosas por la revisión de capítulos de este texto, y a Simón Castillo por facilitarnos material valioso para el libro.

I Parte

**NUEVA BILBAO DE GUARDOQUI,
1794-1828**

CAPITULO I.1
NUEVA BILBAO DE GUARDOQUI.
FUNDACIÓN, ASTILLEROS E INICIOS DEL TRÁFICO FLUVIAL.
1794-1828.

I.1) El proceso de fundación de Nueva Bilbao, 1783-1794.

De astilleros coloniales, el Maule, la Fragata de Irigaray y el grupo de Santiago de Oñederra. Los antecedentes de Nueva Bilbao.

Los orígenes de la historia de Constitución están ligados a la construcción naval, a los astilleros. La actividad de navegación del Maule es posterior a la Independencia nacional, y con el tiempo se irá expandiendo.

Desde el siglo XVI que se tiene conocimiento de las actividades de astilleros en torno a la desembocadura del Maule. El objetivo de este estudio no pasa por hacer la historia colonial previa a la ciudad, sino que queremos esbozar resumidamente los preliminares de la conformación de los asentamientos coloniales ligados a los astilleros.

Hacia inicios de la década de 1570 se tiene noticias del astillero de Juan Jufré, quien construye las primeras embarcaciones en el Maule, aprovechando las excelentes maderas de roble de la zona, como de las abrigadas y profundas aguas del río para botar los navíos. Este astillero es el primero y va a dar denominación a un área de la parte baja del Maule, en la orilla norte, conocida como el “el astillero del Maule” y después “Astillero Viejo”¹. Luego de ello, hacia las primeras décadas del siglo XVII, el capitán Pedro Recalde solicita merced de tierras en las orillas del Maule, hacia su Boca, para conformar una estancia que se conocerá como la “Estancia del Astillero”². En 1736, Josefa de Mendoza y Bravo aparece como propietaria de la Estancia de la Santísima Trinidad y Astillero, se casó en segundas nupcias con Feliciano de la Rivera. Este último figura vendiendo a la orilla Norte del Río, una parte de la estancia a los jesuitas, donde está inserto el astillero viejo. Además, vende en la parte sur, donde se emplazará la futura villa de Nueva Bilbao, al Maestre de Campo, Ramón Olivares 1.500 cuadras.

¹ Acuña, Carlos: “Nacimiento de Nueva Bilbao”. (Santiago 1944), Constitución 2002, p. 21-23.

² Ibid, p. 23.



Mapa de las costas chilenas al año 1812, atribuido a Aaron Arrowsmith. En la desembocadura del Maule, pero ubicado en el sector de Quivolgo, se encuentra el lugar denominado Astillero, cuestión que da cuenta de las dificultades para consolidar la villa de Nueva Bilbao en sus primeros años.

Los primeros asentamientos humanos de la desembocadura del Maule están relacionados a la producción de astilleros. No son grandes poblados, sino pequeños rancheríos, de cuatro, cinco, seis viviendas en torno a los talleres madereros. Pero más allá de la cantidad, el hecho de que se vayan creando pequeños asentamientos concentrados, a diferencia de la dispersión de los espacios rurales interiores, va permitiendo una relativa densificación poblacional. Luego, con los procesos generales de crecimiento económico que se da a lo largo del siglo XVIII, la necesidad de traslado de mercaderías agropecuarias a través de redes comerciales terrestres y marítimas incentiva la construcción naval en el Maule.

En este sentido tiene mucha importancia la coyuntura de guerra entre España e Inglaterra, en las primeras décadas del siglo XVIII. Las incursiones de las escuadrillas inglesas del almirante Edward Vernon y de George Anson provocaron la destrucción de las fortalezas de Portobelo y otros asentamientos del Caribe, que la Monarquía hispana había consagrado como la boca de entrada de los productos metropolitanos a América. La reconstrucción de ese puerto, vital para el sistema de tráfico marítimo imperial, demoró más de catorce años, tiempo suficiente para que la Corona abriera en 1740 el Cabo de Hornos para los navíos de registro, como forma de continuar el intercambio con las colonias americanas del Pacífico: “*Esta medida, válida desde 1740, es la más importante entre las reformas de la navegación y comercio en el siglo XVIII*”

que afectaron a Chile. Después de dos siglos que el país había sido conquistado, al fin la corte rompía el cerco que había impuesto al Pacífico y permitía la navegación directa con España... Generalmente se señala el Reglamento de 1778, llamado del comercio libre entre España e Indias, como la reforma más trascendental; pero en realidad él no vino sino a perfeccionar el sistema de navíos de registro, ensayado desde 1720 y afianzado en 1740, disponiendo además otras franquicias. Tampoco fue la última de las reformas.”³.

El mayor comercio después de 1778, la expansión económica, el incremento del tráfico del Perú y la extrema dependencia de los armadores del Callao tentó a lo mercaderes y agricultores locales a construir sus propios barcos.

El auge de la construcción naval chilena, a fines del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, se debió al bajo valor de las maderas y bajo costo de la mano de obra, como además, a la necesidad de embarcaciones menores que pudieran hacer la carga de las embarcaciones de mayor calado.

El viaje de Nicolás de la Cruz y Bahamonde, de Talca a Cádiz en 1783.

Para el año de 1783 tenemos una de las primeras referencias a la navegación por el Maule. En un viaje que realiza el talquino Nicolás de la Cruz y Bahamonde (1760-1828), desde Talca a Cádiz, quien en los primeros años de 1800 es condecorado como “Conde del Maule”, en tiempos en que vive en el ese importante puerto ibérico. La lucidez intelectual y su espíritu comercial es importante para De La Cruz, quien nos cuenta cómo baja hacia el mar por el gran río Maule: “Llegamos al caudaloso Maule, que dista unas 60 leguas al norte de Concepción. Lo pasamos en barco calafateado, con sus remos, hecho en regla. Desde este punto a su desembocadura se calculan 30 leguas. Parece que sería útil la fundación de una villa en la parte septentrional que domina el río. Este convendría hacerlo navegable, reduciendo su cauce en algunas partes, hasta la mar. En este caso, la nueva población se daría la mano con la ciudad de Talca, que le está inmediata, para su comercio. Los ríos de esta clase proporcionan grandes bienes a las poblaciones por la exportación de sus frutos, e importación de los artículos que necesitan.”⁴

³ Villalobos, Sergio: “*El comercio y la crisis colonial*”. (Santiago 1968) Santiago 1990, p. 75.

⁴ Nicolás de la Cruz y Bahamonde, “*Diario de Viaje de Talca a Cádiz en 1783*”. En: *Revista Chilena de Historia y Geografía* N° 99, Santiago 1941, pp. 144-145. Subrayado nuestro.

Nicolás de la Cruz da en el meollo del asunto, ya que la Villa que él visualiza en la boca del Maule permitiría dar salida a los productos agrarios de Talca, lo que potenciaría el nivel de los flujos comerciales interiores dando sustentabilidad al proyecto de fundación a la orilla del Río. De hecho, la familia de la Cruz es sumamente importante en los primeros proyectos de construcción de embarcaciones en los incipientes astilleros del Maule: *"Penetrados mis hermanos del beneficio que resultaría a la provincia y a las limitrofes de establecer un puerto en la boca del Maule, han expendido cuantiosas sumas en la construcción de buques de varias clases para emprender el giro de Lima y de los puertos intermedios, teniendo la desgracia de no haber logrado el efecto que se deseaba. Una fragata se perdió a la salida del puerto y otros bergantines fueron apresados... Tal vez en tiempos más tranquilos se verificará tan benéfico proyecto. En su distrito abundan las maderas de construcción. La sal, las papas, los granos, toda clase de frutas, y los ganados vacunos, lanar, mular y caballar son muy comunes en esta provincia. En sus montes se encuentran no pocas minas de oro, y en los arroyos que descenden de ellos, se ocupan muchas gentes en recoger el oro en polvo, lavando las arenas."*⁵.

Este comerciante talquino describe acertadamente lo que va a significar el futuro puerto del Maule en la economía regional. Las riquezas agropecuarias de las tierras de Talca, Curicó, Linares y las inmediaciones del Río son una fuente inagotable de productos y mercaderías para aumentar el comercio, cuestión fundamental para la óptica del desarrollo económico de la época.

Como hemos visto, la apertura del comercio entre los puertos españoles y la América Hispánica, permite que se activen las redes comerciales existentes, como que se comiencen a explorar nuevas oportunidades en espacios económicos potenciales. La posibilidad de conformar un puerto en la Boca del Maule, junto con un astillero, potenciará la actividad comercial, de forma de articular procesos de desarrollo local importantes en la región.

La Fragata de Irigaray y Oñederra.

En ese contexto, con la idea de colocar una maestranza naval llega a la Boca del Maule el bilbaíno, cartógrafo y maestro naval, Santiago de Oñederra, atraído por la calidad del robre maulino y por la

⁵ Nicolás de la Cruz y Bahamonde, "Diario de Viaje de Talca a Cádiz en 1783". En: *Revista Chilena de Historia y Geografía* N° 99, Santiago 1941, p.145.

mansedumbre de las aguas del río. Aquí comienza a ejecutar en la práctica los trabajos para construir un astillero de producción más continua, “*Mientras los científicos españoles estudiaban las posibilidades del “pino chileno” en Concepción, Oñederra, junto a otros vascos y gallegos, construía en el Maule una fragata para su compatriota Ignacio Irigaray, comerciante de Santiago, quien, en 1786, llevaba invertidos unos 50 a 60 pesos en la obra...*”⁶ Santiago de Oñederra es un vasco, maestro en construcción naval quien se instala en el Maule, por la quietud de las aguas para botar las embarcaciones, como por la disponibilidad de excelentes maderas, como el roble maulino. Es decir, en esta parte de la zona central de Chile, Oñederra encontró las condiciones ideales para la producción de embarcaciones, además de que los pequeños grupos de pobladores podían aportar mano de obra bruta a bajo costo. Es por ello que las autoridades coloniales de Santiago le nombran “*Capitán de Maestranza del referido partido del Maule*”⁷

La calidad de las maderas era excelente. Según García del Postigo, las razones para que las maderas de la costa del Maule sean de tan buena calidad están fundadas en las características climáticas de la zona, ya que “... *el sol es más activo, le suministran la suficiente humedad para crecer, y calor para enjugarse, además de que las montañas donde se hallan en las cercanías del citado Río son bastante limpias, y libres de arbustos que dejan la transpiración libre, y que el viento los bate desde el pie circunstancias todas que hacen la enunciada calidad de Madera bastante regular...*”⁸

Hacia mediados la década de 1780, Ignacio de Irigaray, capitán de las milicias de caballería de Santiago y comerciante de dicha ciudad, mandó construir una fragata de 34 varas de quilla al maestro constructor vasco, quien comenzó a construirla bajo las órdenes del mandante.

Sin embargo, Irigaray debió dejarla de construir por atender cuestiones personales y comerciales en España⁹. En dicha embarcación ya llevaba invertidas cerca de 50 mil pesos, gran cantidad para la época.

Por la inversión realizada decide donar su inversión a la Corona hispánica, para engrosar la flota de la Real Compañía de Filipinas, para que sea ésta la que termine de invertir los recursos necesarios para la

⁶ Maino, Valeria: “La Navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior, 1794-1898”. Edic. U. de Talca. Talca 1996, p. 22.

⁷ Acuña, Carlos: “Nacimiento de Nueva Bilbao... op. cit, p. 28.

⁸ Informe del Capitán García del Postigo. Concepción, 21-III-1787. Anexo N° 1, en Acuña, Carlos: “Nacimiento de Nueva Bilbao... op. cit., pp. 69-70.

⁹ Acuña, Carlos: “Nacimiento de ... op. cit., p. 28.

finalización de la construcción. Para no perder la inversión y además para prolongar el esfuerzo constructor del grupo de Oñederra, Irigaray quiere que el Estado realice la inversión para la finalización de la obra.

Para concretar el traspaso de su construcción a la Corona, solicita la inspección de peritos expertos para que se pueda establecer la factibilidad del proyecto. En ese momento comienza la relación entre las autoridades coloniales y el grupo de pobladores constructores de la boca del Maule, ya que van a ser constantes las peticiones, informes positivos y negativos para la formación de la Villa.

La Corona designó al Capitán de Fragatas, Isidoro García del Postigo, técnico náutico de Concepción¹⁰. Este funcionario colonial indagó sobre el estado de la construcción de la fragata, sus condiciones materiales, y sobre la posibilidad de sacar la embarcación al mar.

Respecto de la embarcación, García del Postigo anota que “*La calidad de las maderas de que se compone parte de lo trabajado en la expresada Fragata, es muy buena, tiene mucha solidez y aparenta ser de bastante duración y aunque no es todo de Roble negro como se cita en el anterior expediente, el Pellín y Roble ordinario que han invertido en su fabrica, y es de la misma especie el que se encuentra en las inmediaciones de esta capital, y sus cordilleras, tiene la excelencia de éste... La nominada Fragata está con las ligazones casi hasta sus remates, le falta que cerrar de estas en Proa como tres varas y en Popa otras tantas, y la colocación de su codaste y Yugo que armados se hallan al Pie de la obra... he notado los defectos de tener más (redondez?) del que corresponde aquél con bastante exceso, y además esta redondez de Popa y Proa llegan casi a sus extremos de modo que comprobando tendrá muy mal gobierno aún excediéndose en el... o Pala de Timón... Para la seguridad del deterioro con que se intenta prever la Fragata, hasta la resolución del Rey, es indispensable cubrir su armazón de un buen techo de paja que la ponga a cubierto de las aguas y soles, bañando todas las piezas de que se compone con grasa de Lobo... Esta misma diligencia es indispensable practicar con las demás maderas que están al pie de la obra y las que se hayan en el monte...”¹¹*

Como se observa, García del Postigo es categórico respecto de su mala evaluación del estado de la Fragata. Presenta serias averías por la exposición a la intemperie, las curvaturas excesivas de sus partes, etc. Además, como apunta más abajo en su informe, la grada en la que está construida la fragata, aun cuando tiene suficiente caída al agua, no se

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Informe del Capitán García del Postigo. Concepción, 21-III-1787. Anexo N° 1, en Acuña, Carlos: ... op. cit., p. 69.

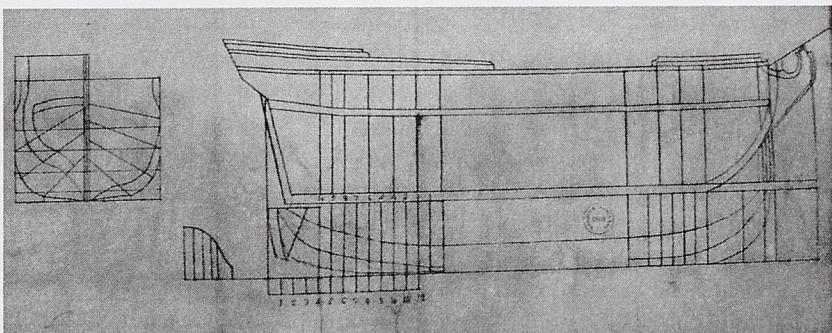
encuentra recta, presentándose curvaturas en sus extremos lo que hace peligrar su estructura. De forma que el técnico penquista concluye que para terminar la fragata se requerirán cien mil pesos, lo que considera muy alto para el estado de la embarcación.

Para García del Postigo, entre otras varias observaciones sobre la estructura y materiales de la fragata misma, el ancho del canal de la barra no es el suficiente para una fluida salida de las embarcaciones hacia el mar, y luego García del Postigo hace mención, ya en los entretelones de la fundación de lo que será Constitución, al problema de la barra, o como él lo menciona, de la salida de la boca del Maule. Pero no por la profundidad del canal, cuestión que no era tanto problema para las embarcaciones coloniales, sino porque el traspaso de la desembocadura y el choque de las aguas del río con el mar, en la boca del Maule, impiden un paso apacible y continuo. Junto a ese escollo se encontraba que el viento de sur a norte hacía, según el juicio de García del Postigo, que las embarcaciones fueran o pudieran ser arrastradas hacia el costado norte, hacia Quivolgo. Todo ello complicaba la posible construcción de embarcaciones en el Maule.

García del Postigo concluye con un informe desfavorable: “*De todos los puntos explicados, es fácil deducir que sólo las abundantes maderas con que están llenas las quebradas inmediatas al astillero, y la buena disposición que aparentan, es lo único que verdaderamente es útil, pero suponiendo los defectos indicados de la construcción de la Fragata su excesivo costo, y las dificultades que se notan en la Boca con especialidad para buques grandes, he conceptuado que no se pueden lograr las proporciones que presenta este hermoso Río para la extracción con seguridad de los efectos del País, en que resultarían mayores ventajas con el nuevo Puerto como expone en su expediente Don Ignacio Irigaray, dueño de la obra.*”¹² Por esos motivos, García del Postigo indica que no es rentable para la Corona financiar dicha finalización de la embarcación.

Con todo, esta embarcación –terminada o no- será esencial en la historia de la fundación de Nueva Bilbao, ya que, permitió que un grupo de trabajadores de la construcción naval se estableciera en el Maule y comenzara a presionar para establecerse. El tesón y la constancia de Onederra, líder del grupo, pondrá la energía histórica-subjetiva para llevar adelante dicha empresa.

¹² Informe del Capitán García del Postigo. Concepción, 21-III-1787. Anexo N° 1, en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit, p. 74.



Fragata de Irigaray, Plano de García del Postigo. Archivo Nacional.

La petición de los pobladores para habitar el Maule.

Según los documentos disponibles no se puede establecer si la Corona financió o no la finalización de la embarcación mandada a construir por Ignacio Irigaray. Sin embargo, independiente si se botó o no la fragata al Río, el grupo de maestros carpinteros y los oficiales del astillero, junto a los peones de la obra, constituyán un grupo de habitantes que tenía demandas de suelo para arrancharse, sembrar y criar algunos animales para mantenerse. Es de suponer que quizás no todos, pero un grupo de ellos, andaban con familias o la formaron con algunas muchachas que provenían de los ranchos de pescadores, de los inquilinos de las haciendas cercanas o de campesinos pobres de la cercanos al Maule.

Este grupo constituye una presión social para asentarse en el territorio, lo que se une a que estos trabajadores de construcción naval confiaban en poder seguir construyendo embarcaciones por las inmejorables condiciones que tiene la desembocadura del Maule.

Estas condiciones decantaron de esta forma en que el grupo de trabajadores elevó una solicitud, en 1786, para que se les concediera un terreno para su manutención "...según se observa y practica en todos los astilleros de la Corona"¹³. El 13 de mayo de 1786 se proveyó favorablemente esta solicitud, en las tierras del norte de la boca del Maule, en la punta de Quivolgo. No obstante, esta solicitud tuvo la inmediata oposición del propietario Manuel de Astaburuaga, quien adquirió dicho predio a los jesuitas¹⁴. De esta forma se sigue un gran

¹³ Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit, p. 29.

¹⁴ Ibidem.

pleito sobre el destino de los pobladores, como de la disposición gubernamental, lo que dilató y no pudo permitir la instalación legítima del grupo de trabajadores del astillero.

Por ello, el 6 de junio de 1786, se convocó para el 1º de agosto a los propietarios del entorno de la boca del Maule para comunicar la resolución del decreto, de forma de ver la posibilidad de instalar a este grupo de trabajadores en un terreno factible. Para ello se convocaron a Francisco Olivares de la Estancia de la Boca del Maule; a Francisco Bernal de Pullaullau; a José Valdés de Las Cañas; a Pedro Salgado y a don José Verdugo de la Rinconada. También se notificó a Joaquín Toro administrador de la Estancia de Guenón, de los Astaburuaga; a Antonio Chamorro de Junquillar; a Mariano Loyola del Partaguán; a Enrique José de Núñez del Carrizal; a Nicolás Núñez de Vaquería; a Juan Barrios de Chanquihue; a Francisco Letelier de Depu; a Agustín Céspedes de Coipué; y a Jorge Valenzuela de Renegún.

Por lo que se puede inferir de estos documentos, el problema de la habitación de estos trabajadores del astillero no tuvo inmediata solución. Al parecer los propietarios que estaban inmediatos al terreno donde este grupo de trabajadores se iba a instalar, no estaban de acuerdo con una aldehuela permanente de personas no ligadas directamente a la agricultura. Da la impresión que, antes de la fundación de Nueva Bilbao, las faenas de construcción de embarcaciones en el Maule eran discontinuas, llegaba un grupo y luego se iba, con la expulsión de los jesuitas no quedaron -según parece- grupos estables de constructores. Por ello, el inicial rechazo a la instalación definitiva de estos grupos de pobladores, puede tener que ver con que los propietarios siempre concibieron a los constructores navales como población estacional, que se iba luego de construir las embarcaciones encargadas, o que luego de algunos años se echaba a andar a otras latitudes.

Sin embargo, el maestro constructor vasco Santiago de Oñederra utilizó estos iniciales inconvenientes para empujar una solución definitiva y que proyectaría la actividad de astilleros en el área: la fundación de una ciudad en la Boca del Maule.

La política de fundación de ciudades en el reformismo borbónico.

Para comprender la petición de fundación de una ciudad que realiza Santiago de Oñederra, es necesario entender que esto se da en el

contexto de las reformas borbónicas que se vienen implementando en Chile desde las primeras décadas del siglo XVIII, pero sobre todo desde la segunda mitad de ese siglo.

Las reformas borbónicas, denominadas así porque en el siglo XVIII la Casa Borbón es la que dirige la monarquía hispana, son un cúmulo de políticas implementadas por la Corona para desarrollar las estructuras económicas y burocráticas en España y en sus reinos ultramarinos. Esto implicaba, además, la readecuación y modernización del sistema de sometimiento colonial. Lo colonial no es sólo un periodo histórico, sino que es el calificativo de un sistema de dominación que realiza una metrópolis imperial sobre territorios conquistados político-militar y burocráticamente. Esto lo decimos para poner de relieve que las políticas Borbonas son para modernizar este sistema colonial, de dominación, lo que conllevaba desarrollar las economías y las sociedades latinoamericanas de forma de extraerles mayores excedentes productivos, tributarios y financieros.

En este sentido, las ciudades son sumamente importantes como enclaves humanos que cumplen las funciones de aglutinar población para su control social, desarrollar las economías circundantes y servir de empalmes en la red de conexiones urbanas y comerciales mayores.

Desde inicios del siglo XVIII que existe una necesidad de reducir a la población rural a pueblos. Desde las cartas al Rey de Francisco de la Puebla González, Obispo de Santiago, en 1700, no va a detenerse la sucesión de interpellaciones públicas para atender el problema de la excesiva dispersión territorial de la sociedad rural chilena¹⁵. A la primera carta del Obispo de Santiago de 1700, le contesta una Real Cédula del 26 de abril de 1703, donde se dispone "... que los españoles vivan en poblaciones con buena administración de justicia, así para la común sociedad, como para dar ejemplo a que los indios se pueblen voluntariamente."¹⁶ Este es un documento genérico que no indica nuevas fundaciones, sino habitar las ciudades que ya existen, lo que en la práctica es inviable. Además, para los gobernadores de los primeros años del siglo XVIII se les hace muy difícil promover el asentamiento en las ciudades por la fuerza de la cultura social y material rural del Chile colonial, donde el asentamiento en torno a las unidades agrarias y la pobreza no permiten el doblamiento

¹⁵ Ver Lorenzo, Santiago y Urbina, Rodolfo: "La Política Poblaciones en Chile durante el siglo XVIII". Quillota 1978, p. 5 y ss.

¹⁶ Citado en Lorenzo, Santiago y Urbina, Rodolfo: "La Política Poblaciones... op. cit, pp. 8-9.

de las ciudades existentes o la creación de otras. Sin embargo, la Iglesia – en persona de los Obispos de Santiago- trata de instar la aplicación de distintas reales cédulas que mandan constituir ciudades, las que son continuamente desoídas o cuestionadas por los Gobernadores de Chile, a inicios del s. XVIII¹⁷.

En el año 1717, durante el Gobierno interino de José de Santiago Concha, quien recorre el Reino de Chile y se da cuenta de la dispersión de la población, que se emprende la primera fundación del s. XVIII. Con ello, esta autoridad civil pone en práctica las disposiciones de las reales cédulas, y ese año se funda Quillota. Pero esta fundación no fructifica, ya que los hacendados y encomenderos se resisten a asentarse en la nueva Villa, y a perder su poder social merced a disposiciones emanadas por las autoridades de Santiago.

No obstante, veintidós años después, este modelo fundacional se reedita al crearse Los Angeles (1739) y San Felipe (1740). Así, Manos de Velasco emprende una serie de fundaciones con lo que pone en práctica el cometido de iniciar procesos de urbanización colonial que son el origen de importantes ciudades regionales en la actualidad. Las fundaciones implicaban la creación de un Cabildo, donde el Corregidor, el Cura y el Escribano debían fijar su residencia en la nueva Villa, con lo que la ciudad se transforma en el soporte socio-espacial del poder colonial a escala regional.

Las ciudades del siglo XVIII, fueron pensadas como forma de articular la población rural en aglomeraciones funcionales a los requerimientos de la burocracia colonial. Uno de los análisis que se esgrimen en la época en Chile, dice relación con el crecimiento sostenido de la población en todos las comarcas del Reino, lo que por un lado era positivo, porque significaba mayor cantidad de fuerza de trabajo para el desarrollo de las actividades económicas, y por ende mayor tributación colonial. Por otro lado, esta expansión poblacional presentaba ribetes negativos, ya que significaba la proliferación de ranchos de pobres en los márgenes de los caminos, a los costados de las haciendas que decantaban en vagabundaje y delincuencia, y el crecimiento del poder de los propietarios rurales que no tenía una autoridad burocrática que pudiese hacer cumplir las políticas coloniales emanadas en Santiago, en Lima y/o en Madrid.

¹⁷ Ibid, pp. 13-14.

Aunque luego del auge fundacional de la década de 1740, decae hacia las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XVIII, en el periodo al mando de la Capitanía General de Chile de Ambrosio Higgins (1788-1795) se vuelve a una dinámica modernizadora y fundadora. En la concepción de este Gobernador, las ciudades son importantes para el estímulo económico, como base humana del desarrollo del país y sus regiones. Es una orientación economicista la que guía a Ambrosio Higgins para fundar las ciudades en su gestión¹⁸, ya que, el objetivo de estas nuevas Villas debe estar relacionado, además de las políticas urbanizadoras, a alguna actividad productiva y/o comercial para que se generen dinámicas de desarrollo endógeno que -en última instancia- redundarán en progreso para el Reino completo. En ese marco es que se funda Nueva Bilbao, con el objeto de que se convierta en el primer astillero del Chile continental y como puerto importante en la zona central.

La fundación de Nueva Bilbao, 1793-1794.

Para Oñederra, la fundación de la Villa en la Boca del Maule era la palanca definitiva para establecer una aldea, plataforma humana que asegura el capital para la construcción de embarcaciones para tráfico marítimo y cabotaje. Cerca de tres o cuatro años después, aparecen los primeros registros de las peticiones sobre la creación de una villa y astillero en la desembocadura del Maule.

En este sentido, la laboriosa gestión y tesón de Santiago de Oñederra para representar los intereses del grupo de trabajadores del astillero de instalarse y fundar una Villa es vital en ir concretando ese proyecto. El vasco Oñederra, es posible que haya personalmente visitado a Ambrosio Higgins, de forma de darle a conocer las condiciones del entorno y los alcances de la futura villa, como las posibilidades de desarrollo del astillero en ese punto de la zona central del reino de Chile. No tenemos certeza de ello, pero sí sabemos que la convicción que tenía por la factibilidad y proyección de la ciudad en el Maule, le hizo presentar un expediente para iniciar el proceso de fundación. Santiago de Oñederra no iba a claudicar sino hasta ver concretada su idea.

¹⁸ Citado en Lorenzo, Santiago y Urbina, Rodolfo: "La Política Poblaciones... op. cit, p. 75.

Aún cuando nuestra intención en este texto es poner el acento en los contextos y en los procesos de forma de entender las líneas de desarrollo histórico de Constitución, es imposible sustraerse de la relación del sujeto, del personaje y su contexto histórico. Es cierto, es altamente probable que hacia estas fechas se haya fundado una ciudad en la desembocadura del Maule o en algún lugar cercano, pero el hecho de que se haya realizado en ese momento particular se debe a que un sujeto, Santiago de Oñederra, actuó históricamente, leyó el contexto, articuló sus intereses y produjo una serie de acontecimientos que decantaron en la fundación de Nueva Bilbao. En el camino va encontrando partidarios y detractores, que poseen sus particulares intereses, situaciones y condiciones negativas y favorables, pero que gracias a la factibilidad y necesidad histórica (real y reflexionada) de la fundación de la Villa, empujadas por un sujeto histórico que se la juega por su opción, se termina ejecutando el proyecto presentado por él y el grupo de trabajadores de su maestranza de astilleros.

Es así como, luego de solicitar personalmente una cesión de terrenos para que los trabajadores pudieran vivir, sembrar y criar animales, trata de profundizar las proyecciones de esta idea inicial al elevar una solicitud hacia 1792-93 para crear una Villa-Astillero, directamente ante el Gobernador de Chile Ambrosio Higgins. Es más, Oñederra invita para que sea el Gobernador quien personalmente venga a inspeccionar las favorables condiciones contextuales para la futura villa.

Ambrosio Higgins, no pudiendo apersonarse en la boca del Maule, mandató a un funcionario de su confianza del Partido del Maule. Higgins, que ya tenía experiencia en fundación de Villas, no podía decretar la fundación por la sola exposición de intereses de Oñederra, por lo que debe interiezarse de las condiciones de manera más objetiva, no a través del interesado sino a partir de un funcionario del Estado colonial.

De septiembre de 1793 es el informe del Capitán Don Juan de Ojeda, Subdelegado de Intendente y Justicia Mayor de las Villas de Nra. Sra. Mercedes de Manzo y San Ambrosio de Chanco, como del Partido de Cauquenes, funcionario colonial mandatado para observar en terreno y evaluar de este modo el expediente elevado por Santiago de Oñederra.

El informe de Juan de Ojeda es vital en la concreción del proyecto fundacional en la Boca del Maule. Sus análisis presentan una acuciosidad importante y le permite dar un juicio fundado "... *habiéndola*

reconocido y examinado por tiempo de seis días con la más atenta reflexión en todas las partes y puntos precisos y necesarios...”¹⁹.

Su informe se estructura en base a tres puntos: el Astillero, la Villa y el Puerto, según las peticiones que habían realizado los futuros pobladores liderados por Oñederra. Para presentar esos tres puntos no vamos a seguir la ordenación que hace Juan de Ojeda, sino que la expondremos según nuestro interés explicativo.

El Astillero que es una de las funciones más importantes para este grupo solicitante de la fundación, tiene inmejorables condiciones en la Boca del Maule, según Ojeda: “*Para establecer Astillero ofrece esta Rivera cuantas comodidades se necesitan. Abundancia de Maderas de construcción para toda la línea de Bajales, Cáñamo para jarcia y víveres a poco costo.*”²⁰ La actividad de astilleros en el Maule es la que da vida a toda posibilidad de un asentamiento humano en este particular punto de la geografía nacional, puesto que es el origen de la llegada de grupos de personas, permite una actividad económica estable y concentrada en un lugar. En estos primeros años de la Villa, que son sus primeros años de vida, es la actividad de construcción naval la que hace posible que el proyecto urbano se vaya concretando, el puerto consolidará y expandirá ese proyecto.

Respecto de la petición de fundar una Villa en la Boca del Maule, el informe de Juan de Ojeda es igualmente positivo. Las características del llano donde se va a emplazar, su entorno protegido por cerros, su extensión razonable para una pequeña aldea colonial, la disponibilidad de recursos de piedra, madera y paja, dos esteros que alimentan de agua, son las condiciones que destaca el funcionario colonial: “*El Llano igual y hermoso... presenta todas las comodidades apetecibles para la Población de una gran Villa: su situación está abrigada de los vientos con los cerros que la circuyen, tiene más de veinte cuadras de largo, con ocho de ancho, por lo más estrecho, por su medio corre el arroyo del Ajial que se junta al canto del poniente con el estero del Agua Buena, siendo ambos suficientes para el abasto común. Al pie de los Riscos cercanos se ven gran copia de piedra suelta propia para edificios y aún los mismos Riscos dieran la de que se componen con la sola operación de removerla. Maderas de fábrica y para el consumo del fuego franquean en abundancia las próximas Montañas. Totora y paja para los que no pueden*

¹⁹ Informe del Subdelegado Juan de Ojeda. Boca del Maule, 30-IX-1793. Anexo N° 2, en Acuña, Carlos: “Nacimiento de ... op. cit, pp. 77.

²⁰ Informe del Subdelegado Juan de Ojeda. Boca del Maule, 30-IX-1793. Anexo N° 2, en Acuña, Carlos: “Nacimiento de Nueva Bilbao”. Constitución 1944, pp. 78.

costear Teja proveerá sin término un Pajonal de quince a veinte leguas que está a la otra parte del Río. Concha para cal la arroja el Mar. Piedra menuda para empedrados la darán los bajos del Maule. La pesca es abundante. Las Loberías presentan Aceite y Pieles, y las Tierras labranzas de Legumbres y crías de toda especie de ganados.”²¹

Según Juan de Ojeda la posibilidad de tener un puerto, donde recalen embarcaciones que vienen del Sur o del Norte, también es practicable en la Boca del Maule. Este es uno de los temas más importante en las proyecciones urbanas de la colonia, ya que la efectividad de conexión que tiene una villa o ciudad con las redes de tráfico y comercialización son esenciales para su desarrollo. En este caso, la deficiente conexión interior vía terrestre hace pensar que el principal soporte para comunicarse fuese a través del mar. Además, la producción de astilleros en el Maule requiere de tener la posibilidad de botar las embarcaciones al Maule y luego darles salida al mar, si no lo pueden hacer, el astillero es inviable. Así, la factibilidad de que puedan entrar y salir del Río, según juicio de Juan de Ojeda, hace posible el astillero y del puerto: “*La boca del Río tiene seis cuadras de amplitud, y su canal por la menor profundidad treinta y dos palmos de agua, que una y otra mención ofrecen suficiente capacidad para entrar y salir sin riesgo cualquiera Fragata cargada... Las Naos que vengan de la parte del Norte harán su recalada entre las puntas de humos y Pullaullau, y aproximándose a la Costa, tomando por objeto el Cerro Mutrungué, luego que franquea en la boca de Lessueste ciñéndose a uno u otro extremo de ella, o a medio fredo según el viento; tomarán puerto en el Río y anclarán con seguridad donde les convenga. Esta misma aproximación a Pullaullau, pergolando la Costa, y franqueando la entrada bajo las propias razones dichas; asegurarán el Puerto a las embarcaciones que naveguen de la parte del Sur, y con esta diligencia, lograrán un surgidero seguro de una Bahía deleitosa.*”²² Según Ojeda, el emplazamiento de la futura Villa tiene las condiciones geográficas para contar con un espacio de entrada y salida de embarcaciones.

Este informe será clave para la futura fundación de Nueva Bilbao, ya que sentencia categóricamente: “... en conformidad con todo digo que, según mi concepto son verificables el Puerto, Astillero y Villa que proyectan los suplicantes...”²³

²¹ Ibid, pp. 78-79.

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

Sin embargo, de forma de poder tener dos percepciones oficiales, desde Santiago también se indica que el Intendente de Concepción, Francisco de la Mata Linares, superior directo de Juan de Ojeda, evacue un informe sobre el mismo expediente presentado por el grupo de pobladores de Oñederra. Mata Linares emite juicios negativos para el proyecto fundacional en el Maule.

Las observaciones que el Intendente de Concepción realiza se dirigen hacia los tres puntos estratégicos de la futura Villa, al igual que el informe de Ojeda: el Puerto, el Astillero y la Villa.

Para Mata Linares la ubicación del Puerto resulta retirada de los principales flujos de personas y mercaderías. El camino real de la costa, donde está inserta la futura Villa, había quedado sin el uso que tuvo antiguamente, porque el tráfico y comercio terrestres se había centralizado, sobre todo en el siglo XVIII, en el eje central que conectaba a Santiago con Concepción y las nuevas ciudades intermedias. Por ello, Mata Linares se pregunta, con razón, sobre quienes van a ser los que utilizarán el puerto y que comercio lo activará: “... *la ubicación de la orilla del río es demasiado retirada de el comercio y paso real. No es esto decir que absolutamente faltan las gentes que viven en aquel Partido hacia la costa del mar, desde Chanco al Norte, transitan efectivamente por aquella inmediación, pero el tráfico que hacen es demasiado corto para traerlo a consideración y prometerse de él una ventaja de importancia.*”²⁴ La red de caminos reales que articulan los flujos de personas y mercaderías pasa por el centro del valle longitudinal que conecta a Curicó, Talca, Linares y Cauquenes, por lo que no generaría la atracción poblacional y económica necesaria para dar sustentabilidad al proyecto de la nueva Villa. Esto nos da a entender que en el pensamiento de los funcionarios involucrados con la fundación de Nueva Bilbao no está la idea de la navegación fluvial del Maule. Ellos entienden el puerto como un lugar de atraque de embarque y descarga en la caleta del Río, ya que en el exterior al no tener protección de los vientos es muy insegura para el trabajo portuario. Aunque quizás esta idea del Maule navegable pueda estar en alguno de estos hombres, no está explicitado en los documentos.

En este contexto es importante los juicios que emite Mata Linares sobre las posibilidades de la nueva Villa, extendiendo su análisis al desarrollo concreto de las políticas de fundación de ciudades en el Chile dieciochesco: “*En las inmediaciones de la boca del Río Maule hay poquísimos*

²⁴ Informe del Intendente de Concepción, Francisco Mata Linares. Concepción, 09-IV-1794. Anexo N° 3, en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. pp. 81-82.

*habitadores, así por la aspereza de el terreno, como porque este pertenece a pocos dueños, y su situación es a tras mano. Por tanto yo creo que ni la Villa en su orilla producirá una gran utilidad a la Provincia, ni será fácil atraer a ella habitadores... será mejor aplicar toda la atención a fomentar las Villas ya formadas, o a certificar la formación de otras ya aprobadas, en los caminos reales de tierra, o sus inmediaciones, para favorecer el comercio interior de la Provincia que hoy se hace con mucha incomodidad.*²⁵

Mata Linares pensaba que era mejor que el Estado se preocupara de potenciar las ciudades fundadas como de concretar los proyectos de otras en torno a los caminos reales, vectores centrales del flujo de la época colonial.

Ahora bien, una de las cosas que pone en cuestión el informe es la situación respecto de las economías regionales que están en sus costados. En efecto, la Boca del Maule está a la misma distancia de Valparaíso que de Talcahuano, los grandes puertos de fines del siglo XVIII chileno, y esto tenía relación con los abastecimientos de construcciones e insumos navales: “... el Río Maule está próximamente a igual distancia de Valparaíso por el N. que de Talcahuano por el S. En Talcahuano hay población y muchos de sus vecinos son trabajadores de obras de ribera. En la Concepción hay también otras de la misma profesión. Con estos auxilios se han construido varias embarcaciones, y con todo no se puede decir que haya un astillero. Tampoco lo hay en Valparaíso; parece absurdo el empeño de formar otro donde no hay población, comercio, ni riqueza suficiente para auxiliar una empresa que en sí misma es difícil y costosa... Aún cuando todos estos inconvenientes y dificultades se evitase y venciese: ¿quién se cree que ocupará continuamente estos artistas sin una intermisión que les haga volver a caer en la misma necesidad y abandonar el terreno, como cuando suspendió su obra Don Ignacio Irigaray? Se dirá puede ser, que los vecinos de Talca porque distan sólo 80 leguas igualmente de Valparaíso que de Concepción... yo no creo que en Talca haya riqueza para fomentar un astillero, ni fondos ni otras proporciones suficientes a sostener el comercio directo que deberían hacer para mantener en acción y con ventaja el establecimiento.”²⁶

Este era el gran tema para Mata Linares. Debemos pensar que Chile se dividía en dos Intendencias, la de Santiago y la de Concepción, y este funcionario colonial es el Intendente de éste última, por lo que dirige la administración pública regional y además está relacionado con las trenzas del poder de la élite hispano-criolla penquista. Los grupos de

²⁵ Informe del Intendente de Concepción, Francisco Mata Linares. Concepción, 09-IV-1794. Anexo N° 3, en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. pp. 82-83.

²⁶ Ibid, pp. 84-85.

Concepción-Talcahuano y su Intendente ven con recelo la posibilidad de fundación de una ciudad que amenazaría con la hegemonía que tiene su puerto en el sur y además de su buena posición en la construcción naval. Para hacerlo cuestiona la posibilidad que tiene Talca de contar con los capitales suficientes para invertir en los astilleros de la nueva Villa, y al no tener trabajo constante de construcción naval, estos trabajadores se dedicarían a las labores de su mantenimiento. Este cuestionamiento que tiene asidero, ya que Talca es una pequeña ciudad que se está consolidando, será resuelto con la decidida acción del poder local talquino, a través de los proyectos de Vicente de la Cruz, que verá en Nueva Bilbao el puerto por donde podrá sacar su gran producción agrícola.

Con la fundación de una ciudad en la Boca del Maule a Mata Linares se le agranda y disloca la Intendencia, ya que se genera un pequeño polo de desarrollo que puede crecer rápidamente. Y crecerá justo en el margen norte de la Provincia de Concepción, con lo que tiende a generar otro tipo de centralidades socio-territoriales, como efectivamente pasó después.

Más allá de las concisas apreciaciones con el objeto de aportillar la idea de fundación de la nueva villa, rápidamente el Gobernador de Chile, Ambrosio Higgins, evacua el decreto de fundación de Nueva Bilbao. Creemos que más que hacerle caso a Juan de Ojeda, que efectivamente su evaluación fue importante, también consideró el informe de su Intendente como se verá más adelante. Sin embargo, las posibilidades que el vio en dicha fundación fue más fuerte para declarar la creación de la Villa, ya que no podía dejar de poner cierta atención a los planteamientos de su Intendente en Concepción.

De esta forma, si uno examina el decreto de fundación de Nueva Bilbao queda clara la existencia de ciertas aprehensiones con el desarrollo de dicha ciudad: *"Visto este expediente con lo expuesto últimamente por el señor Gobernador Intendente de La Concepción: Teniendo consideración a que son para mí bastante probables los adelantamientos y ventajas que puedan esperarse de la erección de esta Villa, y que cuando faltén no se seguirá perjuicio alguno en haberla intentado..."*²⁷

El Gobernador de Chile deja claramente establecido que a él le convencen más las ventajas que se han presentado que las dificultades que se han esgrimido. Él debe también haber aquilatado que muchas de

²⁷ Decreto de Fundación de Nueva Bilbao, Ambrosio Higgins. Santiago, 18-VI-1794, en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. pp. 43.

las apreciaciones de Mata Linares se debían a sus intereses como parte de la élite regional penquista, por lo que opta por considerarlas pero sin dejarse llevar por ellas. Si las fortalezas y condiciones favorables del entorno se utilizan adecuadamente y se articulan, se generaría estrategias de desarrollo que aseguraren el futuro de la nueva localidad. Ahora bien, si se falla en el intento, y estas ventajas no otorgan las condiciones suficientes para concretar el acometido fundacional en la Boca del Maule “*no se seguirá perjuicio alguno en haberla intentado*”. Con esto el Gobernador hace alusión a que el costo de intentarlo es bajísimo en consideración a la rentabilidad económica, social y pública que implica el éxito de ese acto fundacional, por lo que no duda en poner en práctica y decretar la creación de Nueva Bilbao.

La principal ventaja que posee el terreno de la futura fundación es su situación como posible puerto fluvial para el tráfico marítimo, esto hace que la creación de la nueva Villa tenga una gran fortaleza, ya que los pueblos se benefician al estar “*... a las orillas de los ríos naveables que tengan mejor trajín y comercio como los marítimos: declaro y mando se erija y funde una Villa... con la denominación de la Nueva Bilbao...*”²⁸

Con esta fundación Ambrosio Higgins, prolífico creador de ciudades, está cumpliendo con las directrices de las reformas borbónicas impulsas en Chile con fuerza desde 1740, donde los efectos del crecimiento de la población rural como las necesidades del desarrollo económico deben contrarrestarse con la creación de espacios urbanos que aglomeren a la población para su mejor administración y control, como de su desarrollo material y sociocultural. Así con Nueva Bilbao “*... se cumplirá con el espíritu de las leyes de estos Reinos que mandan ejecutar y promover la reducción y unión de sus habitantes en todos los parajes y lugares en que haya comodidad para ello...*”²⁹.

Ahora, luego del acto fundacional en el papel, como pasa con todas las ciudades fundadas por decreto, se requiere designar solares, repartir cuadras de cultivo, determinar sectores de ejidos, localizar edificios públicos, etc. A diferencia de lo que uno se puede imaginar, las ciudades no surgen el mismo día de su fundación; en este caso el 18 de junio de 1794 se decreta oficialmente la creación de una Villa en la Boca del Maule, pero eso no quiere decir que estaban las casas, las calles, los árboles, el cabildo, la cárcel, ni siquiera se encontraban delineadas las

²⁸ Ibidem.

²⁹ Informe del Intendente de Concepción, Francisco Mata Linares. Concepción, 09-IV-1794. Anexo N° 3, en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. pp. 84-85.

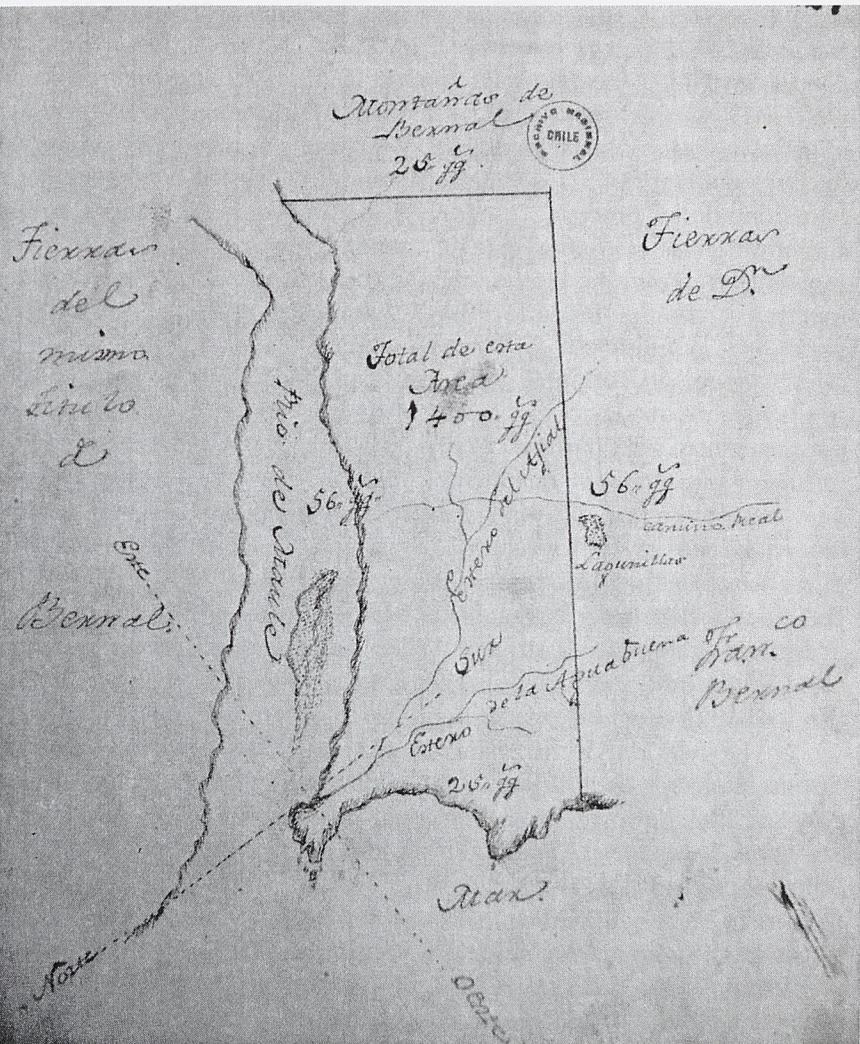
manzanas ni estaban con cal señalados los solares. Es más, recién el 20 de noviembre de 1794, cinco meses después del decreto de fundación, Juan de Ojeda manda publicar el bando donde se anuncia la creación de la Villa³⁰. Son los tiempos tradicionales, los tiempos de la colonia, que son más lentos, ya que, las distancias se hacen más largas ya que los medios de transporte e información son caballos y rústicas embarcaciones y no existe la premura del sistema económico-industrial.

El 10 de diciembre del mismo año se formó la lista, que pasó de los 41 peticionarios iniciales a 64, lo que habla de que los intereses de afincarse en la nueva población. En esta lista destaca Santiago Oñederra, capitán de maestranza, y Fermín Sorondo, los que han liderado la solicitud de fundación de Nueva Bilbao; Paulino Travy, teniente coronel; Juan Loyola, juez diputado; los jueces de comercio Manuel Quintana y Francisco Becerra; Ramón Ramírez, maestre de campo; los capitanes Francisco José Verdugo, Francisco Bernal, José de Rojas, Juan Barrios, Luis Valdés y José María Ruiz; Juan Francisco Sepúlveda, teniente; y Enrico José de Núñez, alférez, entre las primeras autoridades. En la lista de los 64 pobladores, es decir, cabezas de familia, destacan siete apellidos que se repiten: cuatro Loyola; se repiten tres veces los Ruiz, los Chamorro y los Núñez; y dos veces los Contreras, Concha y Espinosa³¹. No tenemos certeza de que sean familiares, pero es altamente probable que haya existido parentesco puesto que la actividad de trabajo en astillero debió llevarse a cabo por familias que se enganchaban y además, si pensamos que estos grupos de trabajadores de Oñederra llegan a la zona previamente a la fundación, la familia se transforma en la principal forma de tener la información y soporte social para llegar allí.

Así va tomando forma el proyecto original de Santiago de Oñederra y que fue visado por el Gobernador de Chile, Ambrosio Higgins. El Gobernador de Chile se da cuenta de las capacidades personales de Oñederra, de su tesón, convicción y capacidad de trabajo para dejar en él la función de Subdelegado de la nueva Villa. Utiliza el capital humano que representa Oñederra para concretar un proyecto que le interesa personalmente al vasco, pero que también es de atención pública para el Estado, que comanda el Gobernador irlandés.

³⁰ Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit., p. 44.

³¹ Para ver el listado completo: Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. pp. 44-46.



Plano de 1.400 cuadras de tierra donde se emplazará Nueva Bilbao. 1797,
José Miguel de Ojeda. Fuente: Archivo Nacional.

El 19 de diciembre de 1794, Juan de Ojeda procede a la entrega de los solares y terrenos para los pobladores, completando una totalidad de 2800 cuadras para la nueva Villa. Existe una distribución social de las tierras, ya que no se distribuyen igualmente entre los vecinos. Ésta se hace de la siguiente manera: "... 25 (cuadras) de Norte Sur, a cada parte del

rio, y 56 de las playas del mar al oriente distribuidos, 528 entre 33 peones pobladores, a razón de 16 por persona; 1800 entre 30 vecinos distinguidos a 60 por cada uno, 180 de ventajas a D. Santiago Oñederra y a D. Fermín Sorondo a razón de 90 por sujeto con respecto al mérito que han contraído en la interesante solicitud y costos de este expediente..."³² Como se observa, existen los "peones pobladores", "los vecinos distinguidos" y los beneméritos que han liderado el proceso, Oñederra y Sorondo. En sociedades rurales como son estas pequeñas villas coloniales la disponibilidad de más o menos tierras permite contar más cultivos, árboles frutales, animales, madera, etc. por lo que de 16, 60 o 90 cuadras, en una Villa que recién se inicia, hace la diferencia.

Toda Villa colonial debe dejar un espacio para tierras comunes, con la idea de que la comunidad de vecinos requiere de un lugar común para usufructo colectivo, son "290 para el área de esta Villa, ejidos y pastos comunes y para formar un competente astillero..."³³

A diferencia de otras fundaciones de finales del siglo XVIII, Nueva Bilbao se va formando de a poco, su constitución es lenta, dificultosa, sus condiciones iniciales no fueron las óptimas. Las posibilidades de hacer navegable el Maule aún no es practicada, por lo que en estos inicios de la nueva Villa, la única forma de reproducción social, de trabajo, son los pocos encargos de construcción embarcaciones y la incipiente comercialización de maderas.

La relación de los maestros navales y las excelentes maderas disponibles cerca de la Villa de Nueva Bilbao hacen la ecuación positiva para dar curso al proyecto fundacional de una ciudad en el Maule. La actividad de construcción naval es la que hace posible a la ciudad y al tráfico fluvial por el Maule.

La disponibilidad de maderas permite dos cosas que contribuyen directamente a la concreción del proyecto fundacional maulino. Permite contar con los materiales para la construcción de las embarcaciones para el tráfico marítimo y luego fluvial, y además, las mismas excelentes maderas serán las primeras exportaciones hacia el norte chileno y el Perú. Tablas, vigas, piezas de construcción naval y carbón de espino eran las pocas elaboraciones que se le hacía a la madera exportada, junto con la exportación de distintos tipos de hojas para infusión, cáscaras de

³² Decreto de Erección de la Villa de Nueva Bilbao, Juan de Ojeda. Nueva Bilbao, 19-XII-1794. Anexo N° 4, en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. p. 87.

³³ Ibidem.

lingue y cortezas de quillay para el lavado, ruedas de leña y madera sin labrar³⁴.

La idea de la ciudad en la boca del Maule es una iniciativa de los maestros navales vascos y se hace posible gracias al apoyo de los hacendados talquinos. Aunque esta iniciativa debió sobreponerse a las presiones e informes negativos de pilotos y de las autoridades coloniales de Concepción, como lo veremos más adelante.

Es un difícil comienzo, ya que, además de no contar con un gran flujo de encargos de construcción naval, tiene limitantes de conexión con la red de caminos interiores, y está a “tras mano” del Camino Real que conecta Santiago con Concepción. Obviamente, la ciudad en la persona de sus pobladores no van a dejar de esforzarse por consolidar el proyecto que le dio la condición de Villa, tratando de sobreponerse a la gran cantidad de inconvenientes en sus primeros años de vida.

I.2) Los primeros años de la Villa de Nueva Bilbao, 1794-1818.

Como hemos venido apuntando, el inicio de la Villa de Nueva Bilbao no está exento de dificultades, de hecho, está plagado de conflictos, indiferencias, desatenciones, como de esfuerzos, constancias, empuje por parte de los pobladores.

Al año siguiente de su fundación, en 1795 el Gobernador de Chile que fundó la ciudad, es destinado como Virrey a Lima. Ambrosio Higgins, por tanto, no puede seguir apoyando y supervisando este problema regional de cerca como le permitía su cargo al mando del Reino de Chile. Le sucede el Marqués de Avilés “... para quien aquel asunto de una villa en el lejano Maule no podía tener el mismo interés, sino que tal vez ninguno.”³⁵ Los problemas que se le presentan a la nueva Villa, son muchos y de diverso carácter, por lo que los pobladores deben generar alianzas y estrategias para poder concretar el proyecto fundacional.

³⁴ Villalobos, Sergio “El comercio y la crisis colonial”. Editorial Universitaria (Santiago 1968), Santiago, 1990, p. 145.

³⁵ Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. p. 49.

Los problemas de conexión interior y las presiones del poder rural local. Los difíciles inicios de la nueva villa.

El problema de conexión interior de Nueva Bilbao es un factor retardatario de la consolidación del proyecto urbano en la Boca del Maule, ya que no cuenta con constantes y densos flujos de personas y mercaderías que estimularían la actividad socioeconómica y poblacional del pequeño rancherío colonial que era esa Villa.

El hecho de que la futura Constitución estuviera alejada de las redes de caminos interiores no deja de ser un problema menor. Las ciudades como Talca, Cauquenes o Concepción, que tenían diverso tipo de jurisdicciones sobre Nueva Bilbao, eran de difícil acceso, caminos que la mayor parte del tiempo eran embarradas vías de movediza base arcillosa merced a las grandes lluvias de la costa maulina.

La navegación fluvial, por su parte, no es una actividad en operaciones, sólo se han promovido ciertas ideas pero que no se han llevado a la práctica. La conciencia pública de los primeros años de Nueva Bilbao sólo concebía la navegación primordialmente marítima, teniendo en el Maule un puerto abrigado para cargar y descargar mercaderías. Con los años (con propiedad desde los inicios de la República), con la especialización en la construcción de variadas embarcaciones, con la exploración de las posibilidades de navegación río arriba y con el incremento del flujo comercial en torno a la nueva Villa, se va a hacer efectivo el tráfico fluvial. Para armar la red de flujos comerciales interior en torno al Maule se requería de la condición de puerto para la población de Nueva Bilbao.

Por otro lado, uno de los frentes que se le abre a la nueva ciudad, a nivel local, es la indiferencia, antagonismo y, a momentos, verdadera hostilidad, por parte de los grandes propietarios rurales del entorno de la Boca del Maule. Nueva Bilbao les había generado los primeros conflictos, ya que se debió expropiar los terrenos donde se emplazó la ciudad. Pero sobre todo, la ciudad va a significar la creación de un espacio urbano que concentrará la administración de justicia y de control público³⁶. Esto que visto en abstracto no debería significar problemas, en lo concreto, significa que los propietarios rurales van a ir viendo mermado su poder rural en el ámbito de las comunidades que residen tanto en el interior como en los márgenes de sus haciendas.

³⁶ Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. p. 50.

Ahora, con la ciudad cerca, se va a ir constituyendo un aparato público, que aunque con el correr del siglo XIX los hacendados van a dominar en conjunto con los comerciantes y bodegueros, no va a dejar de imponer reglamentaciones, impuestos, pero además, de ir creando un grupo de personas que descreen y cuestionan la autoridad social de los señores del campo, donde los constructores extranjeros comienzan a pagar sueldos muy por sobre las cuotas de las haciendas, donde van a tener que consensuar visiones en el Cabildo con otros grupos de poder, etc. Son grupos nuevos, aldeanos, urbanos, burgueses, burócratas, grupos intermedios, que van a generarle ruido a los propietarios en su antigua potestad rural³⁷.

Todo ello, hizo que en los difíciles comienzos de la futura Constitución, el grupo de pobladores fundadores no recibiera el apoyo de los hacendados locales para poder concretar el proyecto urbano.

Nueva Bilbao en 1797: entre el apoyo de Talca y el antagonismo de Concepción.

El año de 1797 es un año muy importante para la nueva Villa del Maule. Muchos informes y misivas convergen en este espacio de disputa en que se ha convertido la viabilidad de Nueva Bilbao, ya que a los tres años de fundada no se han visto grandes avances en términos del desarrollo aldeano. Es un año en que se juega el futuro de la ciudad, ya que, sigue siendo el mismo rancherío de trabajadores del astillero, no se ha ejecutado la materialización del trazado planificado, el puerto no está en funciones, sólo los capitales talquinos han movido algunos trabajos. Este año fue decisivo para continuar con la idea de Nueva Bilbao, y ahí fueron claves el tesón y defensa de Oñederra y el apoyo económico y despliegue sociopolítico de la familia De la Cruz.

En este contexto, la familia De la Cruz, en persona de Vicente, despliega un decidido apoyo para dar trabajo y capitales al grupo de pobladores liderados por Oñederra. El apoyo se traduce en encargos de construcción de varias embarcaciones donde esta familia de hacendados y comerciantes talquinos pone varios miles de reales. Este apoyo no es gratuito, ya que los talquinos confían en que Nueva Bilbao pueda

³⁷ Mellafe, Rolando: "Latifundio y poder rural en Chile de los siglos XVII y XVIII", en *Cuadernos de Historia* N° 1, Universidad de Chile, Santiago 1981. Reeditado en "Historia Social Chile y de América", del autor, 3º edición, Santiago 1995 pp. 110 y ss.

convertirse en el puerto que ellos van a controlar para dar salida a sus productos como del comercio de importación de productos europeos.

Ya esa concepción se había expresado en los juicios que emite uno de los grandes comerciantes chilenos, talquino de origen y nacimiento, Nicolás de la Cruz, hermano de Vicente, quién ya en 1783 veía la relación entre Talca, la navegación del Maule y un puerto en su desembocadura. Por su parte, Vicente de la Cruz llega a tanta convicción que “*No le importa haber perdido la primera fragata que construyó en sociedad con su hermano Manuel y en la que gastaron \$50.000. Comunica al Gobierno este desastre “lo que es más doloroso -explica- sin motivo justo que lo ocasionara*”³⁸.

Pero no se deja amilanar este talquino. Anuncia que va a aprovechar los materiales que dejó la embarcación estropeada, con lo que está construyendo un bergantín que saldrá para Valparaíso. Dice además que “... actualmente se halla el río de Maule con dos lanchas, una calza de veinte remos y la otra de 16; son fuertes y bien construidas. Hay otras dos chicas para el manejo ligero. El bergantín citado de 19 y de quilla, todas estas piezas con mías y de don Juan Manuel de la Cruz. Otro bergantín de 20 y de quilla se van a construir, ya se están sacando los galibos de las maderas que se hayan cortado y aserrado a tablazón. Le pondré la quilla a fines de este, corre a mi consignación, y es cuenta de D. Anselmo de la Cruz y de D. Manuel Bustamante. El constructor Arana que reside en Valparaíso viene a hacer dos según se me ha comunicado, uno para D. Nicolás de Chopitea y otro para vender. A este le ha aprovechado venir a construir los dos bergantines el haber visto el de D. Angel Castro, piloto que fue nuestro y con nuestra ayuda lo fabricó y salió el 30 de agosto del río Maule. Sus maderas las he reconocido excelentes.”³⁹ Estos encargos en los inicios de la ciudad y el astillero son importantes ya que Nueva Bilbao, para hacerse factible, requiere que su principal motor en esos años, la actividad de construcción naval, posea encargos para mantener a los grupos de trabajadores que son el gran contingente humano de esa inicial aldea. Como hemos sostenido, la producción del astillero es la que hace posible la mantención de un pequeño contingente humano, base social para hacer viable e imaginable una ciudad en ese punto del Reino de Chile.

Así se forma una dura alianza entre Vicente de la Cruz y Santiago de Oñederra, los cuales se van a unir merced a la conveniencia que representa para ambos el éxito de Nueva Bilbao: para el vasco,

³⁸ Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. p. 53.

³⁹ Citado en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. pp. 54-55.

asegurar su empresa de astilleros; para el talquino tener un puerto bajo su influencia para dar salida a sus productos agropecuarios. De esta forma, para sellar la alianza, Oñederra (primera autoridad de Nueva Bilbao), quiere que Vicente de la Cruz sea Subdelegado de la Villa maulina, argumentando que “... el empeño con que pretende a sus expensas formar embarcación con el fin de facilitar la extracción de frutos de aquellas inmediaciones e igualmente poner en uso la grandísima e incommensurable porción de maderas que hay en aquella costa... Don Vicente pretende a gigantes pasos dar salida al inmenso caudal que reportarán las muchas maderas con que se hallan cubiertas las inmediaciones del río Maule... por lo mismo juzga el Procurador de justicia que V.E. acceda a la solicitud del enunciado subdelegado Don Vicente de la Cruz en cuanto a que la villa y caleta estén bajo el mando del Subd. Referido para que con la mayor facilidad pueda estar a la vista de la embarcación que va a poner en quilla...”⁴⁰ Es decir, Oñederra estaba dejando el primer cargo de la ciudad para acceder a la petición de De la Cruz para que controlara los destinos de Nueva Bilbao. Es un desprendimiento, que pone el interés en el objetivo más que en el cargo político.

Estas declaraciones se hacen en el marco de la petición que hace Vicente de la Cruz para anexar Nueva Bilbao a la jurisdicción de San Agustín de Talca, que se lleva adelante en 1797. Debe argumentar esta petición y lo hace poniendo en contexto dicha decisión: “... será un puerto el más útil y ventajoso que tiene este Reino en lo interior de él; en donde las provincias limítrofes son las más feraces... sus maderas de excelente calidad que no la aventajan las de Guayaquil... la facilidad de hacer buques en el río no puede ser más amplia, puesto que en ambas orillas hay ubicaciones a propósito para planificar las gradas que se quiera. Así se presenta este comercio de embarcaciones que tanto necesita para todos sus puertos. Se abastecerá de madera toda la parte septentrional del Reino donde es muy escasa y necesaria, al paso que mucha se conducirá a todos los puertos del Perú y Lima... sin incluir los abundantes frutos de todas especies que ni tienen valor por falta de extracción, ni jamás lo tendrán si ésta no se facilita por medio del indicado puerto, que es el único apoyo en que puede estribar la felicidad de estos países. ¿Y quién, señor, podrá fomentar un proyecto de esta naturaleza, sino lo hacen los vecinos de la ciudad de Talca?”⁴¹

Para sustentar con estudios técnicos esta petición, Vicente de la Cruz personalmente realiza una expedición para ver la factibilidad de la

⁴⁰ Ibid, p. 53.

⁴¹ Citado en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. p. 54-55.

navegabilidad del Maule. Pide permiso para proceder el mismo a reconocer el río Maule: "... para poder ajustar trato con algún dueño de navío que para el tiempo que nos conviniésemos pueda ocurrir a levantar los frutos que se le acopien en las bodegas que se deberán formar en la expresada Caleta."⁴² Esta es la carta de petición al Gobernador, el Marqués de Avilés, para realizar el reconocimiento y se puede observar el alcance de la propuesta del hacendado talquino, ya que quiere reconocer el Maule para realizar un trato con un constructor para que saque sus productos agrarios, y las acopie en las bodegas que se construirán cuando el flujo de productos desde el interior aumente su volumen. Es decir, el está pensando en la dinámica que se va a instaurar cuando el puerto esté en funciones, que es lo que está detrás de su apuesta. Además, se informa que "... el subdelegado D. Vicente de la Cruz... por haber tenido informes de personas de satisfacción, que preparaba este lugar disposiciones para facilitar, que navíos entrasen a cargarse en esta costa..."⁴³

El 12 de diciembre de 1797 comienza dicho reconocimiento que está plagado de nomenclaturas técnicas, medidas de profundidad, ancho, etc. que son los datos que se han tomado por parte del grupo de personas que va en la embarcación, gran parte de ellos vizcaínos. Las mediciones según lo que se observa son adecuadas para practicar la navegación hasta cierto punto del Maule.

El Marqués de Avilés, que al parecer nunca se convenció definitivamente del proyecto de Nueva Bilbao. Es más, no tenía precisamente simpatía por la familia de la Cruz de Talca. Esto lo sabemos por Nicolás de la Cruz, comerciante chileno en Talca y con grandes redes de influencia, tiene acceso al no muy amistoso informe que el Gobernador Avilés evaca contra Vicente de la Cruz. Una parte de ese informe versa así: "Don Vicente de la Cruz, de simple particular fue nombrado Subdelegado el año 88, si hizo la jura con brillantez; cumplió con su deber; si fabricó hospitales para virulentos fueron cabañas fuera del país; si en el año 93 envió los reos a Valdivia son cosas inherentes al dicho oficio; si levantó puentes e hizo calzadas, un mediano desempeño del empleo. El Capitán General mi antecesor (dice) lo ascendió de Teniente a Comandante del Regimiento, si juntó 800 hombres talvez con la mira de que lo hicieran Coronel lo desaprobó mi antecesor; (cuyas copias envía como comprobantes); que el Puerto es imposible, porque del reconocimiento de un tal Postigo, y otros, se ha visto que no pueden

⁴² Reconocimiento Fluvial y Marítimo, Vicente de la Cruz. Anexo N° 5, en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. p. 89.

⁴³ Ibidem.

entrar buques por Maule; que Irigaray perdió \$50.000 en la construcción de un navío; (confundiendo el puerto con el astillero); (como si un canal fuese todo un río); Que el hospital corre a nombre de don Juan Manuel; que por no tener rentas es un proyecto perdido. Que lo mismo sucedería con el Colegio. Que el Canal no es posible por la falta que harían las aguas a los hacendados,... Que no sabe qué comercio pueda tener Talca con el Perú, Buenos Aires, España, etc., a menos que sean los propios de la familia Cruz. Que las miras son las de perpetuarse en sus empleos. Que hay quejas de los vecinos y que sería conveniente quitar a Vicente de su cargo de Subdelegado”⁴⁴ Como se ve, el Gobernador no estimaba mucho al talquino que se empeñaba en desarrollar a Talca y Nueva Bilbao.

Manda entonces el Marqués de Aviles, el informe del reconocimiento del Maule, hecho por Vicente de la Cruz, para su revisión al Intendente de Concepción, Alava, quién convoca a un técnico penquista a revisar las mediciones expresadas como sus verdaderos alcances que hagan viable la anexión de Nueva Bilbao a Talca, lo que en última instancia era decir si era factible dicho proyecto fundacional en el Maule. La tarea quedó encomendada al Piloto José Antonio de Irizar el que realizó otro reconocimiento en el río Maule.

El Piloto Irizar expresa que la Caleta es posible de usar en tiempos de verano, con precauciones, pero que “... por ningún motivo se puede traficar en tiempo de invierno porque después de amarrada la embarcación queda descubierta a los vientos...”. Esta necesidad de tener la embarcación en la Caleta hace que “la carga y descarga será más morosa que en los puertos de Valparaíso y Talcachuano, porque el Barco debe quedar más distante y las embarcaciones menores que sirven para cargar y descargar de preciso se han de dilatar más en idas y venidas para tierra y abordo”. El Piloto penquista también expone que la acción de cargas de maderas y trigo es riesgosa ya que la apertura de parte de la embarcación la deja expuesta a los vientos lo que expone en demasía la estructura. Respecto de la navegación del Maule su juicio es categórico: “La navegación del Río Maule y lo que en él desaguán es impracticable... El Río Maule es muy rápido y a su violencia creo le debe en parte de Longomilla su mansedumbre por lo mucho que le sujetan donde se juntan, y después que caminan juntos los tres río Maule, Longomilla y Río Claro, lleva mucha correntada la que va disminuyendo a proporción que se va acercando a la boca del Maule...”. Por las distintas variaciones de la corriente Irizar considera “... impracticable la navegación de Barcas Planas

⁴⁴ En “Epistolario de don Nicolás de la Cruz y Bahamonde. Primer Conde del Maule”. Prólogo, revisión y notas de Sergio Martínez Baeza. DIBAM, Santiago 1994, p. 21.

(únicas que son aparentes para Ríos) tanto en el río Longomilla como en el Maule excepto alguna corta distancia desde la boca para arriba." El problema de la barra, de la ya famosa barra, no es punto en discusión para el técnico penquista: "La Boca del Río Maule no merece la menor atención para la entrada y salida de embarcaciones por estar este río sujeto a continuas mudanzas... la canal de la Barra es mudable que unas veces está al Sur y otras al Norte, y algunas veces forma 2 o 3 canales tan angostos que para nada son útiles... por tanto el pretender el entrar ni salir por este Río con embarcación de alguna consideración me parece un arreglo ignorante y temerario, a lo menos yo por más ventajas que me propusieran condescendería que mi embarcación entrase por la dicha Barra si primero no me asegurasen el valor de ella, y otro fuese dentro y no yo."⁴⁵

Juicios categóricamente desfavorables para las posibilidades de uso de la caleta, del cruce de la barra o la navegabilidad del Maule, lo que evidencia y argumenta la poca disposición de las autoridades penquistas. Es verdad, son juicios avalados por evaluaciones técnicas desarrolladas empíricamente por el Piloto Irizar, incluso citando a otros técnicos que han estado en el Maule, como el Piloto Manuel López de Parga, pero que entra en contradicción con los informes favorables que emite Vicente de la Cruz. Es decir, en las posibilidades y existencia del puerto y astillero del Maule, junto con las posiciones de los estudios náuticos, entrar a jugar los intereses regionales, donde la joven y pujante Talca quiere controlar su espacio agrario, pero también su puerto de embarque en Nueva Bilbao, enfrentándose así a la tradicional Concepción, centro regional sureño que ve amenazado parte de sus intereses comerciales, portuarios y de astilleros.

El Intendente de Concepción, Alava, al observar el estudio del Piloto Irizar no hace más que confirmarlo en lo poco practicable del puerto y villa del Maule, y en sus juicios se puede percibir las posiciones de la élite penquista en relación al comercio provincial: "... encuentro impracticable la navegación del río, muy peligroso el uso del puerto y por poco tiempo y nada interesante al comercio de esta provincia. Mas como en hacer prueba de alguna expedición en aquella caleta sólo pueden arriesgar los que temerariamente quieran exponer sus intereses en ella, poco se aventura en que los ciegamente obstinados en este químérico proyecto, ven su desengaño a su costa si con estos informes insisten en solicitarla..."⁴⁶

⁴⁵ Informe del Piloto José Antonio de Irizar. Anexo N° 7, en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. pp. 93 y ss.

⁴⁶ Citado en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. pp. 52-53.

Finalmente la idea de anexar Nueva Bilbao a Talca fue rechazada por la Junta Superior de la Real Hacienda.⁴⁷

Este es uno de los frentes más adversos con los que tuvo que lidiar Santiago de Oñederra y el grupo de pobladores fundadores, ya que las antagónicas posiciones de la élite política y burocrática de Concepción no permitían contar con apoyo gubernamental y recursos fiscales necesarios para el inicio de la nueva Villa.

La idea de la ciudad en la boca del Maule es una iniciativa de los maestros navales vascos y se hace posible gracias al apoyo de los hacendados talquinos, proyecto que debió sobreponerse a las presiones e informes negativos de pilotos y de las autoridades coloniales de Concepción.

La oposición de Concepción al proyecto fundacional del Maule tiene como base la posibilidad que se cree un puerto y un astillero en el límite sur de la jurisdicción de la Provincia de Concepción. Santiago, la otra provincia en que se dividía el país, tenía su puerto en Valparaíso y, a su vez, Concepción contaba con el puerto de Tomé, de forma que una ciudad litoral en el Maule implicaba la creación de un puerto localizado entre los otros grandes puertos, lo que entraría a rivalizar por las cargas, tributos e intereses de las élites rurales de la región central.

Ello generaba grandes preocupaciones, sobre todo para las autoridades de Concepción que veían en la creación de la nueva ciudad litoral dos amenazas. Por un lado, la posibilidad de la extensión del contrabando facilitado por el poco nivel de control que poseería una Villa de reciente creación (con innumerables huellas y senderos de los cerros boscosos en torno al Maule que facilitan dichas operaciones). Pero también los penquistas veían en la nueva ciudad una posible competencia en dos áreas que ellos monopolizan en el sur: la construcción naval y el tráfico portuario. La élite política y social hispano-criolla de Concepción veía una posible competencia y reducción de su mercado, lo que obviamente no era de su parecer.

Hay que defender la nueva Villa. Los argumentos de Oñederra.

Ante tanta posición adversa, el fundador de Nueva Bilbao, Santiago de Oñederra debe defender la Villa maulina. Debemos pensar

⁴⁷ Ibid, p. 55.

que no sólo está en juego las posibilidades futuras de la Villa, o de cuanto más o menos será su desarrollo. Lo que está en juego es la viabilidad misma de la ciudad, si se sigue con esa idea, o se despuebla y se asume que no es practicable un proyecto urbano en ese punto de la zona central chilena.

Históricamente hablando, no es menor lo que está en disputa, puesto que dado el nivel de antagonismo que presenta la Villa, era probable que se abandonara y sus moradores (que es menester reconocer que la Villa no era tal, sino sólo un pobre rancherío) debiesen abandonar la boca del Maule, o mantenerse sólo como un pequeño asentamiento humano ligado a la construcción naval.

Como era de esperar Oñederra no iba a dejar que la Villa, por la que se había esforzado tantos años, se desvaneciera frente a sus ojos. Su pensamiento queda expresado en sendas cartas que envía al Gobernador en 1797. A continuación vamos a presentar las grandes líneas argumentativas de dichas misivas, de forma de aquilar el cómo dimensionaba los problemas y sus soluciones el vasco Oñederra.

En primer lugar, deja sentado que aunque con reparos, fue el propio Gobernador de Chile el que emitió el decreto de fundación de Nueva Bilbao dándole asidero a las favorables condiciones de la boca del Maule: *"Cuando el procurador General concibió la grande obra de la fundación de un astillero, meditó las contradicciones que tendría este proyecto. Pusieronse a la vista los trabajos que había de sufrir y superar; pero hallándose con el firme concepto de la utilidad que reportaría al Estado, miró todas estas cosas facilísimas de vencer, como que en un principio se creyó un delirio este pensamiento; ya mediante Dios aquellas tantas imposturas están acabadas, aunque no dejan de saltar chispas contra esta grande obra..."*⁴⁸ Es el propio Gobernador que dice que no se pierde nada fundando una Villa en la Boca del Maule, ya que es posible que el astillero y puerto se concreten efectivamente.

Este acto fundacional por parte del Gobernador es el que da más fuerza a la confianza que tiene Oñederra en Nueva Bilbao. Argumenta que él no ha claudicado con la gran cantidad de inconvenientes y antagonismos que ha recibido el proyecto de la Villa maulina, de hecho, las potencialidades en su proyecto de la villa-puerto-astillero es la que le permite seguir adelante y sobreponerse a las adversidades y adversarios: *"Si no tuviera la firme confianza de la integridad de V. S. ya desmayara mi*

⁴⁸ Citado en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. pp. 55-56.

*esperanza y sin recuerdo de que he gastado cuanto tenía después de diez años que estoy sumido, abandonara este proyecto a vista de tanta persecución y tanta contrariedad. Ninguna de cuantas villas se han formado en este reino ofrece las proporciones que ésta, pues aunque han querido con subrepaciones y falsedades desacreditar el proyecto, tengo la esperanza en Dios que no han de pasar dos años en que se vea la facilidad que hay de poder hacer puerto en esta boca del río de Maule..."*⁴⁹ Oñederra habla derechamente de falsedades, de controversias, de dificultades impuestas por autoridades, debe referirse a las de Concepción y algunos de la autoridad central, que no han permitido contar con el concurso y el apoyo del Gobernador (aunque el propio Gobernador no estaba tan interesado en el proyecto).

No obstante, el vasco Oñederra fiel a su espíritu, a su constancia, ha dejado todo en la idea de concretar la fundación de Nueva Bilbao. "Si se considera que hace más de diez años que con detrimento de mis intereses, he seguido sin intermisión esta tan útil idea, se conocerá cuál habría sido mi sentimiento y el de los pobladores de esta Villa que ya considerábamos como segura su plantificación, afianzados en el superior decreto V. E.; y no faltaban sujetos de comodidad que de este partido de Cauquenes y el de Talca que querían poblarla en ella, con el fin de fabricar de pronto una embarcación que demostrase que todo cuanto han expuesto los émulos (que precisamente ha de resultar beneficio de la Real Hacienda) ha sido dictado de sus particulares intereses, postergando las del rey y público; pues consiguiente que de la plantificación de la Villa se haga la apertura del puerto dentro de pocos años, se forme un comercio, así de maderas como de otros frutos que pródigamente ofrece el lugar..."⁵⁰

Tanto así que su capital personal se ha mermado y pulverizado en la empresa: "Yo, señor (Gobernador), desde luego ya no tengo un Real con qué comprar papel, ni un caballo en que bajar a esa ciudad a seguir estos artículos..."⁵¹

Por último, su estrategia discursiva está encaminada a hacerse de los favores y del compromiso del Gobernador para que realice los traspasos financieros y/o las inversiones requeridas para darle el impulso a la alicaída fundación. El hecho de que Ambrosio Higgins, quien fundó Nueva Bilbao, fuese un año después destinado al Perú, significaba dejar a la naciente villa sin el apoyo del máximo funcionario que oficializó la idea. Además, la Villa recién comenzaba a andar por lo

⁴⁹ Carta al Gobernador de Chile, Santiago de Oñederra, Nueva Bilbao 26-XI-1797. Citado en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. pp. 56-57.

⁵⁰ Carta al Gobernador de Chile, Santiago de Oñederra, Nueva Bilbao 22-XII-1797. Citado en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. pp. 57.

⁵¹ Ibidem.

que al no contar con ese apoyo, más difícil se le hace dar sus primeros pasos.

De esta manera, cuando viene el decisivo año de 1794, Oñederra debe recurrir al Gobernador por dos motivos. Para contrarrestar los desfavorables y malintencionados informes de los técnicos y autoridades penquistas que quieren terminar con la idea del puerto y astillero en la boca del Maule, y para conseguir de una vez por todas el apoyo para impulsar el desarrollo de la nueva aldea. En las cartas queda claro: “... así espero que V. S. tome a su cargo la determinación con arreglo a las leyes que tanto recomienda a los señores Capitanes Generales el establecimiento de villas y poblaciones en que vivan las gentes reunidas, de que se sigue su civilización y que conozca a Dios, a quien suplico guarde y prospere la importante salud de V. S., por muchos años para nuestro consuelo...”⁵² Es común que en la colonia se cite en documentos oficiales la Providencia, sobre todo para las laudas a la autoridad de turno de forma de poder granjearse su favor. Oñederra, sabiendo que el Marqués de Avilés no está del todo interesado en Nueva Bilbao, no duda en adularlo para conseguir que realice las gestiones que el proyecto necesita.

La construcción de la Iglesia y la nueva Villa.

Como hemos venido sosteniendo, Nueva Bilbao en la práctica era un ranchería de trabajadores del astillero, sin poner en práctica construcciones y quizás ni siquiera respetando el trazado de las calles. Los grandes propietarios de los alrededores miraban con desconfianza la aldea, y no cooperaban ni se instalaban con residencias en la Villa.

Incluso, hacia 1803, el Subdelegado del Partido del Maule, Juan Ramón de Azeretto, informaba que “... la delineación que se hizo ahora tantos años para la formación de la que se dice villa de Nueva Bilbao sólo existen tales cuales ranchos pajizos y no hay ni una casa; sin duda alguna pensó poblarse suspendería su ejecución hasta ver si se verificaba que hubiese puerto...”⁵³ La Villa, como se observa, es un conjunto de ranchos “pajizos”, de paja, mucho menos costosos y más transitorios que las “casas” de teja. Las delineaciones debieron quedar sólo en el proyecto, y en torno a las demarcaciones de solares debieron tener difusas

⁵² Ibidem.

⁵³ Citado en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. p. 57.

delimitaciones de cercos verdes, no se distinguían las calles de las propiedades aldeanas, etc.

En este contexto es obvio que el templo católico no estaba construido. Y eso no permitía que la feligresía contase con los servicios religiosos que requería para su cultura social y regocijo espiritual. Así lo presentaba Santiago de Oñederra en los primeros años de 1800: “... *es de extrañarse que desde el año 1794 en que fue establecida población con bastante número de vecinos, se halle todavía sin iglesia...*”⁵⁴

Con exquisita sapiencia, Oñederra aprovecha esta situación para poder darle nuevo impulso a la Villa. Como hemos observado aún en los primeros años de la Villa, ésta no es más que un conjunto de ranchos de paja sin grandes delineaciones urbanas, lo que implicaba que las actividades económicas (astillero y comercialización de maderas) no da grandes posibilidades construir casas de teja, que implican mayor inversión. Por estos motivos, una de las estrategias que utiliza Oñederra para estimular la economía urbana es solicitar la construcción de la Iglesia.

En efecto, hacia 1803 emprende las gestiones para hacer que la Iglesia Católica y el Estado efectúen las inversiones necesarias para construir el templo religioso en Nueva Bilbao, ya que “*Los vecinos son pobres y sin fuerzas para empeñarse en ello, cuya necesidad es notoria y por lo mismo la piedad de Nuestro Soberano que con tanto amor mira a sus vasallos dispensará en este caso lo necesario para las primeras erecciones de las iglesias.*”⁵⁵

Ahora la petición de construcción del templo está pensada para realizar una actividad económica complementaria a la del astillero de forma de estimular la economía urbana local. Requiere de otras acciones que den recursos para dar mayor estabilidad para los trabajadores de Nueva Bilbao, lo más probable que sean los mismos del astillero. Por eso solicita que la Iglesia y el Gobernador: “*Cuanto sea lo que se necesita, la superior comprensión de V.E. lo determinará, pues aquel edificio deberá hacerse no según el estado presente sino mediante el deseo que hay en aquellas gentes de reducirse a una población, pues conceptúo que en breve tiempo, ya la villa contará con más de mil habitantes...*”⁵⁶ No quiere que se haga un templo para 500 o 600 personas que es lo que se estima tiene la villa hacia 1803, sino que para mil o más personas, lo que significa que se requiere

⁵⁴ Citado en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. p. 61.

⁵⁵ Citado en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. p. 61.

⁵⁶ Citado en Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. pp. 61-62. Subrayado nuestro.

desembolsar buena cantidad de recursos financieros para mover gran cantidad de materiales y trabajadores. Ello estimularía y daría dinamismo a la pequeña economía local, en esos años casi únicamente movida por algunos encargos al astillero.

Oñederra piensa en un templo de 40 varas de largo, diez de ancho y diez de alto; los muros de una y media vara de grueso, con sus torres de seis varas desde el techo, con un presupuesto de tres mil pesos.

Para gestionar directamente el proyecto va a hablar con el ahora Intendente de Talca, Vicente de la Cruz con el plano del templo. El hacendado y funcionario talquino pide al Ingeniero Miguel Otero que estudie dichos planos. Dicho Ingeniero se quiere declarar como incompetente, por ser Nueva Bilbao de la jurisdicción de la Provincia de Concepción, pero el Fiscal del Gobernador, exige que sea Otero que evalúe los planos del templo. El Ingeniero talquino da su aprobación técnica a la propuesta, pasando los documentos a los Ministros de la Real Hacienda.

Estos funcionarios coloniales estimando que es necesario dar sustentabilidad al proyecto solicita también que la jerarquía eclesiástica destine a un Cura: "... porque de poco serviría edificar Iglesia, sino se le asigna Cura o Ministro que le sirva y Sacristán, como también los ornamentos y vasos sagrados; además del edificio para Cárcel y Sala de Justicia... (Así el asunto) debe ser tratado conjuntamente por el Gobernador Intendente de Concepción y el Obispo de la misma diócesis..."⁵⁷

Santiago de Oñederra se dirige a la capital del sur premunido de un informe que avala la gestión de Vicente de la Cruz. Ahí expone "... nada es más justo que proveer de una iglesia a dicha población; que si hasta ahora él (se refiere a Oñederra) ha tenido allí a su costa una capilla para decir misa los días de fiesta, están ya por terminarse las faenas que allí tiene (construcción de barcas) y quedarán aquellas gentes... aquella Villa está en estado de dar pasos gigantes..."⁵⁸ Nueva Bilbao es una aldea colonial que con todo esfuerzo se abre paso en la realización de sí misma. De a poco se va levantando la ciudad, con las gestiones de Oñederra, el apoyo de De la Cruz, el esfuerzo de los primeros pobladores.

De este modo se llevan a cabo las gestiones para que el Obispo de Concepción pueda disponer de un cura para la Villa. El Obispo ordena que el Cura de la Doctrina de la Huerta del Maule, de quien

⁵⁷ Citado en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. p. 63.

⁵⁸ Informe sobre Iglesia en Nueva Bilbao, Vicente de la Cruz. 11-XI-1803, citado en Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. p. 89.

dependen jurisdiccionalmente los habitantes de Nueva Bilbao, que les provea de un sacerdote o sota-cura, quien dilata el asunto y el Obispo tampoco lo presiona. Sin embargo, Oñederra acude a los Ministros de la Real Hacienda quienes ordenan que se mande un Teniente de Cura para el templo provvisorio que tendrá la Villa, hasta que se construya el definitivo.

Hacia agosto de 1810 se dicta el decreto de construcción del templo otorgándose tres mil pesos para la obra. Se manda construir el templo, sacristía y habitación del cura y sacristán⁵⁹.

La descripción de J. Sourryere de Souillac, de Buenos Aires a Nueva Bilbao en 1805.

En el año de 1805 el Virrey el Marqués de Sobremonte, del Virreinato de la Plata que tiene capital en Buenos Aires, envía una expedición para cruzar la cordillera de los Andes para luego llegar al Pacífico, pero por la zona central, frente a Talca. Esa expedición es dirigida por el geógrafo francés de J. Sourryere de Souillac, quien genera un informe para el Virreinato.

La idea de la expedición es explorar e informar sobre una ruta que une Buenos Aires con Talca para luego tomar una ruta hacia el Pacífico. Así es como explora la navegación del Maule como alternativa de unir el comercio terrestre que venga de cruzar la cordillera con el puerto de Nueva Bilbao. Desde Talca- apunta el francés- se puede conectar rápidamente con el Camino Real longitudinal que conecta, a su vez, con Santiago y con Concepción.

Para nosotros lo importante de este informe es que es el primer estudio con carácter científico que se plantea la navegación del Maule (Nicolás de la Cruz y Bahamonde escribe observaciones a este respecto, pero son más bien impresiones vertidas en una carta). En este contexto, el geógrafo francés se plantea ciertas problemáticas para hacer efectiva la conexión rápida entre Talca y el Pacífico, es por esto que se interroga respecto de las reales posibilidades de hacer navegable el Maule, pasando por los asuntos que van a caracterizar la situación.

⁵⁹ Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. p. 65.

De partida plantea que bajando de la cordillera, que gracias a él y su expedición se debe el descubrimiento y oficialización del paso de Las Damas, se debe ir a Talca y desde esa ciudad al Río Claro, para enfilar Maule abajo: *"Desde la citada orilla del río Claro, que es a donde deberán llegar todos los carruajes del comercio de la ciudad de Buenos Aires, para el puerto que hay en la boca del Maule, y que en el día llaman Nueva Bilbao (villa), parece que hay muchísima facilidad para que las aguas del Río Lontué, o un brazo de él (porque son cinco), se echen en el Río Claro, porque éste se junta con él ya citado Maule, en un paraje que los vecinos llaman Morros; y es de este paraje que un ciudadano de este, llamado D. Vicente de la Cruz y Bahamonde, hoy Superintendente de aquél puerto, ha acopiado en este presente año de 1805, más de 3.000 fanegas de trigo y otros frutos de la provincia y que los ha conducido con las mismas lanchas en el ya citado puerto de Nueva Bilbao: cuya distancia será de 30 leguas poco más o menos..."*⁶⁰

Para J. Sourryere de Souillac este tráfico será muy fluido merced a su facilidad y bajo costo, ya que según sus observaciones del Maule, incorporando las aguas del Lontué al Claro, se aumentará su caudal y esto permitirá (como ya se lo ha permitido a algunas lanchas de Vicente de la Cruz) bajar el Río con mucha rapidez. Además, como se ha apuntado más arriba, los costos de materiales y de mano de obra son bajísimos lo que permite construir embarcaciones y contratar peones sin gran desembolso financiero: *"... el viaje será solamente de 16 horas lo más, y he aquí que con tan corta navegación se llegará sin trabajo y caso sin riesgo alguno al citado puerto con los efectos, sin trabajo y gastos, porque en esta provincia todo es baratísimo, en cuanto a la manutención y jornaleros."*⁶¹

Por estos motivos, la expedición geográfica del francés se aboca a un reconocimiento detallado del Maule, sus condiciones, puerto y astillero: *"... orienté para dar principio a mi reconocimiento, que reduce a siete puntos principales: que son, la barra, el puerto de Maule, el Río de Maule con todos sus esteros que corren por dentro y fuera de la Villa de Nueva Bilbao, el Astillero, que no puede haber cosa mejor en el Mar Pacífico, los diques, que se pueden construir con la mayor facilidad, la caleta, o ensenadita de la Villa, que está al S. de los farellones, la Villa de Nueva Bilbao, y los defectos de la población, de los que voy a tratar separadamente."*⁶²

⁶⁰ J. Sourryere de Souillac: *"Descripción Geográfica de un nuevo camino de la Gran Cordillera para facilitar las comunicaciones de Buenos Aires con Chile"* (1805), en "Colección de Obras y Documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata", dirigida por Pedro de Ángeles. Tomo VI, Buenos Aires 1837, p. 28.

⁶¹ Ibidem.

⁶² Ibid, p. 72.

Respecto de la barra afirma: “... lo que más me ha extrañado es, que haya pilotos y otras personas que declaren, que la barra puede estorbar la entrada y salida de este puerto; mientras que, Exmo. Señor, su único defecto es, permitir que entren navíos de alto bordo.”⁶³ Ahora, el problema que el geógrafo observa es que el mar es inquieto en esas aguas, pero no por el choque del Río con el mar, sino que por “... los vientos que corren desde el S para el O, y también hasta el N; pero se calman con los contrarios inmediatamente, lo que consta por mi propia experiencia... La marejada no impide la entrada, y retardando esta hasta que calmen los vientos que alteran el mar, toda dificultad queda vencida...”⁶⁴ Desde los juicios de hoy se observa que las conclusiones geográfico-náuticas de J. Sourryere de Souillac, son (como todo percepción humana) ligadas a su época, es decir, midiéndoos según el contexto histórico, porque está midiendo los problemas de la barra en base a los vientos y no por el calado de las embarcaciones -que en dicho tiempo eran de baja profundidad-, por ello la solución que plantea es la espera paciente en alta mar para la entrada, pero esa pérdida de tiempo se va a ir haciendo más costosa con los avances de la modernización y la mundialización de la economía.

Segundo punto es el Maule, según el francés no presenta problemas para su navegación “... el Río Maule, que no puede ser mejor que lo que es, (pues es navegable por ahora 20 y tantas leguas, y si se le hecha parte del Río Lontué, lo será de 27, y quizás más), porque no tiene corriente que manifiesta cerca de la laguna en que están sus nacientes, ni en la Cordillera, ni menos a cuatro o cinco leguas de san Agustín de Talca o al Morro e Infiernillo, pues permite que los buques puedan anclarse con toda seguridad.”⁶⁵

El astillero es el tercer punto en que se centra su atención J. Sourryere de Souillac, y es uno de los puntos que más alaba de las condiciones del Maule: “... el Astillero tiene todo cuanto se puede apetecer en un establecimiento de esta clase: -maderas, cáñamo, lino, sebo, brea y alquitrán; con tal abundancia de todo que puede muy bien establecer un comercio muy crecido; también se pueden fabricar en él buques mercantes y fragatas para la real armada, y llevar hasta los puertos intermedios maderas para la construcción de navío de línea, porque sus montañas son inagotables. Este astillero está de tal modo situado, que tiene capacidad suficiente y fondo para echarlos al agua, y después concluirlos en la caleta.”⁶⁶

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Ibid, p. 73.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ Ibid, pp. 73-74.

Los diques, que es el quinto tema abordado, “... los ofrece la situación misma del puerto, porque a la primera ojeada se ofrecen tres muy superiores: el primero entre la villa y la isla de Vilches, (que es el mejor) el segundo en el mismo astillero, y el tercero doblando el cerro de las Animas, río arriba, cuyas obras costarán poco, si las dirige un ingeniero hidráulico experto.”⁶⁷

En relación a la caleta plantea, “... que es una bahía corta, pero muy a propósito de aquel puerto, villa y astillero, y aún para los diques: moderadamente abrigada para los vientos del S, porque en ella se pueden concluir los barcos y también descargarlos, cuando el buque calase un poco más agua de la que permite el fondo del puerto o de la barra...”, además implica que para la protección de la caleta es necesario “... que se fabriquen dos fortines en la boca, o extremos de la caleta: el primero en el Farallón de Souillac, (que es uno de los tres que hay en la boca del puerto a la orilla del S de él)... el segundo fortín se deberá construir en el segundo amarradero, que está en la caleta o ensenadita, en un paraje que llaman la Iglesia de Bouza, cuya artillería se cruzará con la primera siempre que los dos cañones se puedan manejar de modo que defiendan la boca o entrada del citado puerto y la caleta...”⁶⁸ La protección del puerto y la caleta son necesidades estratégicas, lo anterior por la coyuntura de guerra que vive España con las potencias europeas, que quieren arrebatarle el monopolio del comercio americano. En este contexto, podrían presentarse barcos ingleses o franceses para tomar Nueva Bilbao y de ahí dirigirse a Talca, que lo harían en dos días y “concluiría con todo, antes que lo supieran en la capital de este reino...”

El sexto punto versa sobre la villa de Nueva Bilbao, la que a juicio del francés “... está muy bien situada... con una regular extensión de terreno suficiente para una buena y cómoda población, y con el mejor puerto de mar de todo este continente... Si se le agrega un lavadero de oro que tiene en sus cercanías, no hay duda que su comercio puede tomar una muy grande extensión...”⁶⁹ Esto es importante como juicio sobre la Villa de Nueva Bilbao, puesto que habla de que está en formación, ya que le queda gran extensión hacia donde crecer. Pero al mismo tiempo le proyecta grandes posibilidades de desarrollo por el tráfico marítimo, y comercio silvoagropecuario e incluso minero.

⁶⁷ Ibid, p. 74.

⁶⁸ Ibidem. Destacado en el original. Parece que el francés quiso inscribir su nombre en ese risco.

⁶⁹ Ibid, p. 75.

Por último, en el séptimo punto, aborda el problema de los pobladores respecto de un tema específico: las tierras para chacras y su vinculación con la seguridad militar del puerto. Uno de los defectos que el encuentra en la citada villa tiene que ver con una petición de los habitantes respecto de la plantación de chacras: “... sus pobladores y moradores, que componen en el día una pequeña comunidad de mil almas, pretenden que les den tierras para chacras a la orilla N del Río de Maule. Esta división del río de por medio podría muy bien perjudicar a los seis primeros puntos que acabo de explicar... siempre que nuestra desgracia permitiera que se verificara el desembarco. Por lo que me parece, que sería mejor darles tierras de chacras en la misma orilla del S, en la que está edificada la ciudad.”⁷⁰ Como se observa, la posición de geógrafo le hace abordar el problema geopolítico del puerto, ya que éstos son enclaves estratégicos en el territorio y sus articulaciones humanas y económicas, por lo que cuando pueden presentarse conflictos estas son las bocas de entradas al interior de los Estados. Es por ello que, una respuesta favorable a la petición de los pobladores a que se les entreguen tierras para sus chacras en Quivilgo, otorga la posibilidad a que el puerto sea tomado a causa de que los pobladores estén en sus chacras y con el tiempo se vayan creando rancheríos que resten potenciales fuerzas humanas para la defensa de dicho puerto de la Nueva Bilbao de Guardoqui.

En este punto, llama la atención de que el explorador francés lance el dato de que la aldea posea una población de “mil almas”, dato muy alto para sus difíciles orígenes. Esto lo sabemos erróneo, porque además contamos con el dato de la matrícula que se manda a practicar para la construcción y el establecimiento oficial de la Iglesia Católica ahí, arrojándose una población de “500 almas” por parte del conteo del Subdelegado de Cauquenes a petición de Oñederra⁷¹.

Son observaciones que J. Sourryere de Souillac realiza en los albores de la recién fundada Villa maulina. Él debió recorrer los ranchos pajizos, observar las lomas cercanas, debió subir al Mutrum para observar el puerto, la caleta, Quivilgo, se movió por el camino de la montaña, estudio los esteros, los robledales. Conversó con los lugareños del campo y los trabajadores de la nueva Villa. Sus observaciones al estar situadas en los primeros años de Nueva Bilbao, tienen el valor de poner de relieve varios de los problemas estratégicos del puerto, astillero y villa, como la histórica barra, la defensa militar en las lomas, las

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Acuña, Carlos: “Nacimiento... op. cit. p. 64.

implicancias de Quivolgo en la geografía humana local, entre otros temas.

El astillero y el puerto en la Boca del Maule.

Como hemos apuntado, la historia de Nueva Bilbao tiene su origen en la construcción naval. De hecho, el grupo de pobladores fundadores lo que solicitan es una villa para dar soporte sociodemográfico a la actividad del astillero, y su fundación está pensada estratégicamente para nutrir de embarcaciones el reino de Chile⁷². Antes que puerto es astillero.

En relación a la construcción naval, la consolidación de la actividad hacia el último cuarto del siglo XVIII está relacionada con la llegada de arquitectos navales extranjeros, como Oñederra y Sorondo⁷³, los otros que llegan una vez fundada la Villa colonial. Las primeras maestranzas se ubican en las orillas del Maule, por los astilleros allí existentes, como por la antigua historia colonial que ligaba a esos funcionales espacios ribereños⁷⁴.

Entre los años 1784-1813, la mayor cantidad de embarcaciones chilenas fueron construidas en el Maule, porque "... al igual que en Guayaquil y en el Plata, en Chile las maestranzas navales estaban en las riberas de los ríos o en las caletas protegidas con abundancia de bosques...", lo que hacía que los arquitectos, maestros, carpinteros, peones, en general los grupos que trabajaban en los astilleros, encontraran condiciones favorables en ríos tranquilos con lomas cercanas densamente poblados de bosques de maderas nobles, como el Maule. Aún cuando se construyen algunas naves en Quintero, en Papudo y en la Herradura, es en el Maule, en Nueva Bilbao, donde parte la industria naval chilena (excluyendo a Chiloé)⁷⁵.

El comercio marítimo en el Pacífico sur entre los años 1790 hasta 1810 se ve constantemente afectado por continuos conflictos que tiene la Corona española con potencias europeas contra Francia (1791-95) y luego contra Inglaterra (1796-1802 y 1804-1808) y a él sigue la invasión

⁷² Lorenzo, Santiago: "El origen de las ciudades chilenas. Las fundaciones del siglo XVIII". Santiago 1983, p. 104.

⁷³ Maino, Valeria: "La Navegación del Maule... op. cit, p. 16.

⁷⁴ Maino, Valeria: "La Navegación del Maule..... op. cit, p. 16.

⁷⁵ Maino, Valeria: "La Navegación del Maule... op. cit, p. 22.

napoleónica a la península en 1808. Así se interrumpen y trastornan las comunicaciones normales y resurge el contrabando⁷⁶.

Como vimos más arriba, desde 1740 está consolidada la ruta del Cabo de Hornos, y desde 1778, con el reglamento de libre comercio entre España y América, aumenta el tráfico marítimo legal (y el contrabando). Eso hace que al estar fundada Nueva Bilbao de Guardoqui, se intensifique el tráfico y el interés en que la Villa se transforme en puerto utilizando las ventajas de las disposiciones de apertura al interior de las colonias americanas, sobre todo con la demanda peruana de cereales, y el tráfico del atlántico al Pacífico. Además, la llegada de barcos extranjeros (ingleses, franceses y norteamericanos) con diversas cláusulas legales, aprovechan de inundar los poblados con productos de contrabando, que se podría aprovechar para surtir el comercio detallista de la región en general y el talquino en particular.

De este modo, ya en 1805 existe la petición del Superintendente de la Villa, Vicente de la Cruz de elevar a Nueva Bilbao como puerto del Reino de Chile, aunque no con mucha suerte: “*El año 1805 don Vicente, basado en los buenos resultados en la construcción de embarcaciones, volvió a insistir en la conveniencia de crear un puerto; pero sus gestiones estarían destinadas a un nuevo fracaso. La Junta Suprema de la Real Hacienda echó por tierra estas aspiraciones dictaminando negativamente, con fecha 1 de Octubre de 1805.*”⁷⁷ Aunque es lo mismo que va a proponerle J. Sourryere de Souillac al Virrey del Río de la Plata, el Marqués de Sobremonte, sobre la posibilidad de que Nueva Bilbao se convierta en puerto, no va a ser sino hacia 1828 que la fuerza de la realidad se va a imponer a las autoridades cuando el aumento significativo del tráfico marítimo y fluvial impongan la necesidad de elevar a la Villa a la condición de Puerto Mayor.

I.3) *El aumento de la construcción naval y los inicios del tráfico fluvial, 1818-1828.*

Como era de esperar, el proceso de Independencia -como en todo el país- afectó el desarrollo de la Villa de Nueva Bilbao. Tenemos

⁷⁶ Ávila, Alamiro y Bravo, Bernardino: “Nuevo régimen de comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”. En: *Revista Chilena de Historia del Derecho* N° 5. Santiago 1969, p. 152.

⁷⁷ Ibáñez, Jorge: “*Don Nicolás de la Cruz Bahamonde. El Conde del Maule*”. Editorial Universidad de Talca, Talca, 1997, p. 135.

que pensar que hacia la primera década de 1800, la Villa maulina estaba dando unos tortuosos primeros pasos: los encargos a los astilleros eran discontinuos, el antagonismo explícito y velado de Concepción, como la indiferencia de Santiago, hacía difícil la llegada de recursos y apoyos gubernamentales; se le negaba sistemáticamente la condición de puerto; los propietarios rurales del entorno miraban con relativa desconfianza a las nuevas autoridades urbanas y al grupo de pobladores; no se habían construido casas de teja; el templo católico comenzaba a construirse recién en 1810; etc.

Las guerras de la Independencia sorprenden a Nueva Bilbao en un duro y esforzado proceso de formación y concreción de la idea fundacional, lo que hace que esos nueve años (1810-1818), sean un obstaculizador para la ciudad. Incluso se argumenta que el propio Santiago de Oñederra habría muerto en las últimas batallas de la Independencia, combatiendo por el bando realista⁷⁸, con lo que Nueva Bilbao quedaría sin el iniciador de la idea de fundación de la Villa colonial.

Junto a ello, dato no menor, la Independencia implicó perder el principal mercado que es el Virreinato peruano que son los que compran los productos agrícolas de la región del Maule, por lo que no se generaba el estímulo geo-económico para potenciar Nueva Bilbao.

Así, con la declaración oficial de la Independencia chilena en 1818, permite tres cosas para potenciar la ciudad maulina. Primero, se estabiliza el país lo que deja de lado las convulsiones entre grandes bandos enfrentados (las escaramuzas civiles no afectarán grandemente a Nueva Bilbao). Segundo, gracias a esta relativa tranquilidad en el país, crea las condiciones para reactivar el comercio interior y luego con el Perú. Y por último, la necesidad de constituir una Escuadra Nacional que defendiera la costa chilena, como de la formación de la flota para liberar al Perú, permitió la consolidación definitiva de la construcción naval en el Maule con inversiones públicas directas en el Astillero del Estado.

⁷⁸ Acuña, Carlos: "Nacimiento... op. cit. p. 34.

El Astillero del Estado y la construcción naval en la Boca del Maule.

Luego de los difíciles inicios de Nueva Bilbao, con la estabilización relativa del proceso post-independentista, sobreviene un aumento de la actividad de construcción naval, un incremento del tráfico marítimo y el comienzo del tráfico fluvial.

En este sentido, la actividad de construcción se convierte en una fuerza motriz de la economía urbana local. La construcción de embarcaciones, es decir la matriz astillera de Constitución, es la que le dio la posibilidad de consolidar el proyecto urbano de su fundación. La historia inicial de la construcción naval le dio origen y posibilitó su desarrollo, antes y sobre su actividad fluvial. Es decir, los astilleros del Maule, que hoy vemos los rastros de su decadencia histórica como actividad económica, es la que le dio vida y le permitió a la ciudad reproducirse.

El Astillero del Estado, aunque tiene una breve existencia (1818-19 o 21), significa un importante y significativo aporte en la historia de la futura Constitución, puesto que trae inversión pública directa para la construcción de embarcaciones principalmente de guerra, lo que pone a trabajar una gran cantidad de personas en torno a dicho astillero. Pero también la creación del Astillero del Estado significó la llegada de maestros constructores, arquitectos navales y capitanes de navíos, ingleses y norteamericanos, junto con que ellos traen nuevos diseños y técnicas constructivas, además de otra visión de los negocios marítimos.

Sin duda, esta acción permitió consolidar la vida aldeana de Nueva Bilbao, puesto que es el Estado, como entidad que opera desde fuera de Constitución, la que financia los trabajos del Astillero y, por tanto, dinamiza de algún modo la economía local. Debemos pensar que la construcción de una lancha en esa época andaba cerca de los 80 días⁷⁹, por lo que aún cuando podían construirse pocas embarcaciones, la fabricación de éstas podía dar sustento a varias familias.

El Astillero del Estado permite entregar una actividad constante de trabajo y dinamismo social a la nueva Villa, con lo que esos recursos extras y la llegada de inmigrantes ayudan a consolidar el proyecto urbano fundacional. El Astillero del Estado permite que lleguen una cantidad de constructores navales, sobre todo ingleses que vienen con Lord Cochrane, lo que introduce nuevas técnicas y tradiciones a las

⁷⁹ Maino, Valeria: "La Navegación del Maule... op. cit., p. 27.

implementadas por los vascos. El Estado echa a andar los proyectos de las lanchas cañoneras, entre otras iniciativas que le van dando continuidad al trabajo de construcción. Lamentablemente, la idea de construir lanchas y embarcaciones menores a vapor no se concreta, pero de igual modo se construyen fragatas y goletas, como la del 2 de diciembre de 1819 de 9 ½ varas de quilla “*lo mejor que se ha hecho en este punto*”⁸⁰

Con el proyecto del Astillero del Estado viene John Morrell (conocido después como Morel), maestro naval nacido supuestamente en 1800 en Nueva York, que es quien diseña las lanchas a vapor. Otro constructor fue Charles Wooster, norteamericano, nació en Connecticut en 1780, en 1817 llegó a Chile ingresando a la Armada de Chile como capitán del bergantín Columbus, teniendo una destacada participación en la expedición libertadora al Perú. Construyó algunas embarcaciones hacia 1819 y 1820 en la villa de Nueva Bilbao.

El Astillero del Estado impulsó la llegada de un grupo de armadores y marineros angloparlantes, sobre todo ingleses, que van a ser sumamente importantes en la historia maulina porque van a ir acumulando capitales para pasar a controlar astilleros y el comercio local, aprovechando los ciclos de expansión de la actividad agraria, dándole nuevos aires a la ciudad.

Pero, Nueva Bilbao no solamente contaba con el Astillero del Estado, sino que existían otros astilleros que comenzaban a construir embarcaciones para la incipiente marina mercante nacional, la que con las leyes de libre comercio, como la demanda progresiva del norte minero, hacían que tuviera grandes estímulos para su desenvolvimiento. Por ejemplo, Morse, Enrique Brow, Carlos William, Enrique Hastings, Juan Mac Faggart, Guillermo Lyon y Santiago Hurrell fueron de los constructores que hicieron algunos trabajos para el Gobierno como otros tantos para mandantes privados e incluso del Perú. Enrique Brow, por ejemplo, fue uno de los grandes constructores de esta época, por sus contactos con comerciantes del Pacífico, construyendo 9 barcos y varias lanchas, incluso para el Callao. Santiago Hurrel, construyó una goleta en 1822 y luego una balandra en 1823, aunque no sin contratiempos, puesto que las disputas entre los constructores ingleses e hispanohablantes, gatilladas por las posiciones de Ignacio de Barragán contra los

⁸⁰ Ignacio de Barragán, Nueva Bilbao, 07-XII-1819, citado en Maino, Valeria: “*La Navegación del Maule...* op. cit, p. 26.

anglosajones, dejaron huellas en la historia local, por lo que tuvo que intervenir el Ministro Zenteno para dar curso a dichas construcciones⁸¹. Había otra cantidad de constructores españoles como Juan Pérez Alvarado, José Domingo Otaegui, Rafael Bilbao, Pedro Chacón Morales, Pedro Sexto de Candamo y Alejandro Martínez⁸².

Desde el inicio de la Villa de Nueva Bilbao, se está en relación y contacto con extranjeros. De hecho, el fundador de la ciudad es vacío, luego los ingleses y norteamericanos traídos por Lord Cochrane, que al pagar el doble a la mano de obra, generan conflictos con la autoridad y propietarios locales. Ignacio de Barragán, el 12 de octubre de 1819, pedía dinero a la Comandancia de Marina para el corte de madera porque era "... difícil conseguir que se haga ningún trabajo pues estos individuos no lo hacen, vean la paga por delante y en la actual, menos por haber los extranjeros ingleses... y han venido a la maestranza dándoles dos o tres reales más de lo acostumbrado, más V.S. sabe que esta plebe no tiene garante... hacen a quién más le da..."⁸³ Es decir, se da todo un intercambio sociocultural y humano en los inicios de Nueva Bilbao, lo que le da una particular identidad a la ciudad. Es necesario tener en cuenta que ésta es una ciudad que recién se está afirmando, posee pocos habitantes, por lo que la llegada de estos extranjeros que se quedan a residir en la Villa generan de inmediato influencias, como vimos en el pago de la mano de obra, que tienen un impacto en el conjunto de la comunidad local. Con lo que sostenemos que desde los orígenes de Constitución la mezcla cultural, el influjo social y simbólico de los extranjeros, son parte estructurante de su devenir identitario e histórico-cultural.

Con el fin de la Independencia la actividad de construcción naval, como vimos, recibe un impulso definitivo por la demanda del Estado y de los privados, y que va a ser potenciada con la llegada de los maestros constructores y capitanes de navío extranjeros: ingleses, norteamericanos y españoles.

Las embarcaciones construidas son mayoritariamente goletas, bergantines y balandras (en ese orden), y entre 1814 y 1830 un número de 34 barcos, que son de mayor calado, envergadura y tonelaje. Las lanchas, que son embarcaciones menores, se construyeron aproximadamente entre 1786 y 1828, un número de 120. La producción de embarcaciones va cambiando en las primeras décadas de la ciudad de

⁸¹ Ibid, p. 28.

⁸² Ibid, p. 30.

⁸³ Maino, Valeria: "La Navegación del Maule... op. cit, p. 26.

Constitución. En tiempos coloniales se construían más bergantines y en general eran de mayor tonelaje. Las fragatas del período colonial superaban las 400 toneladas y los bergantines tenían un peso que oscilaba entre 138 y 200 toneladas. Luego, entre los años 1820 y 1835, los bergantines tienen una media de 97 toneladas⁸⁴.

En estos años la producción astillera de Nueva Bilbao es una de las mayores del país, siendo un aporte sustantivo a la constitución de la marina mercante nacional. Esta actividad en la pequeña economía urbana es un aporte de capital dinamizador tanto para la reinversión productiva, como para ser el soporte inicial del comercio que se está armando y que desde 1828 va a mover ingentes cantidades de recursos financieros merced al robustecimiento del tráfico marítimo y fluvial.

El comercio marítimo y los inicios del tráfico fluvial.

Después de conseguida formalmente la Independencia sobreviene un proceso de expansión de Nueva Bilbao en lo tocante a la construcción naval y tráfico marítimo y fluvial. La renovada actividad de los astilleros del Maule está directamente vinculada al aumento del tráfico marítimo, ya que para ello son construidas las embarcaciones, y, porque además, las propias embarcaciones recién construidas se van abarrotadas de maderas, quesos y otros productos del entorno inmediato de Nueva Bilbao.

Se da una activación relativa del comercio y del tráfico que, comparativa y objetivamente, es mucho mayor que el que se daba en pleno proceso de Independencia, ello hace que las autoridades piensen que Nueva Bilbao tendrá las condiciones ideales para ser punto de entrada y salida de mercaderías.

Es en este contexto que se solicita que la Villa sea elevada a la condición de Puerto Mayor, dado que -imaginamos- a los ojos de las autoridades locales y talquinas se veía como aumentaba el tráfico marítimo en la Boca del Maule y querían que mediante esa oficialización se pudiera instalar la estructura burocrática funcional a esa actividad.

Sin embargo, la primera autoridad de la República, el Director Supremo Bernardo O'Higgins, deniega la posibilidad de que la villa de Nueva Bilbao sea designada como puerto formalmente establecido en el

⁸⁴ Ibid, p. 32.

país. Informa que: "No debiendo recargarse el Estado con los costos de un resguardo o Aduanilla en la Boca del Maule donde ni la población ni el comercio pueden proporcionar consumo ni derechos; se deniega por ahora la habilitación de Puerto aun menor en aquel punto, que solo daría margen de contrabando: ya se observara el art. 1º del Reglamento de libre comercio de 1813 que manda la devolución de derechos que se hubiesen cobrado por artículos y materias de construcción de (...) Buques hasta ponerlos a la vela, haciéndose contar a los Administradores respectivos su inversión en estos precisos destinos. Los Intendentes y Gobernadores de los Puertos habilitados no permitirán naveguen Buques mayores ni menores a la Boca del Maule e inmediaciones, ni de (...) a los Puertos habilitados, sin que preceda especial licencia de esta Supremacía aun para los permisos caros de construcción y sin que se hayan satisfecho previamente los derechos de entrada y salida en la Aduana del Puerto habilitada de donde procedan o adonde deban entrar bajo la pena de que todo lo que se importare o exportase en otra forma o navegase sin el Registro de Aduana habilitada, caerá en (...) Y se autoriza al Juez Territorial D. José Antonio Canales para que se de en la Boca del Maule el cumplimiento de este Decreto, deteniendo los Buques y cargamentos que entraren o tratasesen de salir y de que me dará oportunos avisos por el Ministro de Hacienda. Tómese razón en el Tribunal mayor de cuentas y en la Aduana General. Comuníquese a los Intendentes y Gobernadores de los Puertos de Mar y al de Talca"⁸⁵.

Sin embargo, los vecinos de Talca (principales interesados en la oficialización del puerto) vuelven a la carga. Tratan de argumentar que con la prohibición decretada que ya no puede construir barcos, perdiéndose el tráfico que estaba en torno a esta actividad. Pero nunca el decreto prohíbe dichas construcciones, en concreto, lo que están haciendo es utilizar esta estrategia discursiva para reponer el interés en el comercio. Argumentan que "... el haberse cerrado el puerto de Maule desde el año pasado ha sido de incalculable perjuicio a las ciudades y villas que lo circula; en las pocas construcciones permitidas de buques han entrado a estos lugares ochenta mil pesos en dinero y más sería si libremente fuera permitido el traer a todo constructor; entonces los hijos del país adquirirán los mismos conocimientos que los extranjeros y al andar de pocos años se harán más respetables las naves del Pacífico. Estas montañas convidian como inagotable a toda clase de trabajo que se practique, y los brazos de estos vivientes tendrán en que ocuparse, cultivarán los campos, y sus frutos tendrán exportación y no adoptarán el ocio origen de todos los males, y logrará esta ciudad se le aumente

⁸⁵ El Director Supremo Bernardo O'Higgins al Intendente de Talca. Santiago, 07-IX-1820. AGC, Vol. 1, f 186.

en Tesorería derechos de exportación e introducción, como igualmente alguna pensión a las que pongan trabajos de buques en el Astillero... V. E. debe tener presente que este vecindario ha sido el que ha fomentado el puerto y descubridor de él, y por ello dígnese acceder a esta solicitud que es gracia.”⁸⁶

Estos documentos no son citados en otras investigaciones particulares del tema, y al seguirle la pista, se observa que el tráfico fluvial es más temprano de lo que se piensa. Respecto de la navegación fluvial del Maule, ésta se inicia en tiempos coloniales, en 1783 con Nicolás de la Cruz y Bahamonde y en 1805 J. Sourryere de Souillac entre otros (algunos que quizás no quedaron registrados), pero no fueron más que acciones exploratorias, individuales, circunstanciales, discontinuas. Hay un intento de Vicente de la Cruz, al cual hace mención el geógrafo francés, de hacer bajar unas lanchas con fanegas de trigo, que no constituyeron un flujo fluvial consistente, permanente. Junto a ello, el nivel del caudal en la colonia es bajo, porque se pasaba hacia las últimas décadas del s. XVIII por una sequía, pero hacia mediados de la década de 1820 se recupera el caudal facilitando la navegación del Maule⁸⁷. Entonces, el tráfico fluvial, en el sentido de flujo continuo de lanchas en sentido oriente-poniente y viceversa, es un fenómeno republicano⁸⁸. Pero de igual modo es más temprano de lo que se piensa, ya que en una investigación sobre el particular se pone como año de inicio de 1830⁸⁹, y estos documentos aunque no directamente hacen pensar que ya había cierto tráfico fluvial en el Maule, previo a la elevación de categoría de puerto para Nueva Bilbao.

En efecto, se observa en la presentación de los cabildantes talquinos que hablan ya de que ellos son “los descubridores e impulsores del puerto del Maule” que al cerrarse se produjeron varios inconvenientes para el comercio local de las “ciudades y villas” que lo circulan, y que es necesario dar “exportación a los frutos”, es decir, a diferencia de lo que se ha pensado hasta el momento, la actividad fluvial ya tenía una actividad bien temprana. Claro, quizás no en la magnitud que tendrá luego de 1828 (cuando se le da la categoría de puerto), pero sí

⁸⁶ El Cabildo de Talca al Presidente, Talca 02-VI-1821. En Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno, 1819-1820. Santiago 1900, p. 79. Subrayado nuestro.

⁸⁷ Ibid, p. 124.

⁸⁸ Compartimos la posición de Valeria Maino, pero agregándole que si hubo exploraciones coloniales de la “bajada del río”. Ver Maino, Valeria: “El impacto de los cambios tecnológicos en la Navegación del Río Maule, 1840-1900”, en Revista Universum, Talca 1987, p. 44.

⁸⁹ Maino, Valeria: “La Navegación del Maule... op. cit, p. 127.

en un flujo tal que hace que la prohibición del intercambio comercial en torno al Maule sea sentida como negativa respecto de las condiciones preeexistentes.

Por lo tanto, más que pensar en que no hay tanto tráfico en el Maule, la principal preocupación de O'Higgins como Director Supremo es el control del contrabando que se puede llevar a cabo desde una Villa pequeña que no tiene “*ni comercio ni población*”, para generar procesos locales de consumo de las mercaderías que lleguen allí, por lo que la tentación del contrabando hacia el interior es alto (y en lo concreto así fue). El contrabando de los barcos extranjeros era ya muy intenso hacia fines del siglo XVIII, y con la liberalización del comercio, la llegada de productos manufacturados era importante y podía serlo más, al habilitar un puerto emplazado en una pequeña Villa históricamente joven. De hecho el nuevo sistema de dominación económico que van a instaurar las potencias extranjeras en América Latina se va a basar, en una de sus fases, en engrosar el potencial mercado, en este caso chileno, para sus importaciones llegando a “*niveles próximos a la saturación, lo que consiguieron incentivando... el contrabando*”, todo lo cual fue modelando el sistema de subordinación económica a las potencias del hemisferio norte.⁹⁰

En los primeros años de la década de 1820 se siguió incrementando el nivel de intercambio comercial a nivel nacional. Es así como el mayor momento de tráfico marítimo registrado entre Valparaíso y el Maule, en este período es entre los años 1821-1823, que es el momento de mayor construcción por parte del Estado, cuando los barcos recién construidos se van cargados de productos del hinterland que comenzaba a dominar la Villa del Maule⁹¹.

En el tráfico de estos años el principal producto de salida es la madera, con un 80% del embarque declarado, 9% de queso de Chanco, y la carga restante en frutos del país, sebo, charqui, harina y trigo⁹².

El predominio de la madera y del queso de Chanco denota las relaciones comerciales que establecía Nueva Bilbao con las producciones de la costa y de las áreas rurales inmediatas, y no tanto así con los espacios agrarios del interior. Esto supone que el tráfico fluvial río arriba

⁹⁰ Salazar, Gabriel: “Dialéctica de la Modernización Mercantil: Intercambio desigual, coacción, claudicación (Chile como West Coast, 1817-1843)”, en *Cuadernos de Historia N° 14*, U. de Chile. Santiago 1994, p. 28.

⁹¹ Ibid, p. 122.

⁹² Ibid, p. 123.

aún no tomaba fuerza, y los flujos eran más de las áreas cercanas a la Villa.

En este momento el tráfico comercial se va fortaleciendo progresivamente, donde la participación de Nueva Bilbao se va a ir imponiendo por la fuerza de la realidad. Desde cuando se le niega la condición de puerto en 1820, van a suceder una serie de dinámicas de incremento de la actividad de astilleros, de comercio, de estímulo de la agricultura maulina, de apertura del mercado minero interno, de la llegada de constructores y capitanes de navíos extranjeros, todo lo cual va a culminar que, ocho años después de negarle el estatuto de puerto, se le otorgue el título de Puerto Mayor. El cambio es sideral respecto de esa condición inicial, y se va a ir robusteciendo desde 1828 en adelante.

CAPÍTULO II.
CONSTITUCIÓN, PUERTO MAYOR Y CONSOLIDACIÓN
PROGRESIVA 1828-1883.

Este capítulo va a versar sobre el primer período constitucional, que comienza en 1828, fecha de la Constitución de 1828, cuando se aprueba la Constitución como la norma enmarcada dentro del Puerto Mayor, que marca el nacimiento de Constitución y Constitución consolidada.

II Parte

CONSTITUCIÓN EN LA ÉPOCA DEL PUERTO MAYOR, 1828-1883.

La época del Puerto Mayor de Constitución de 1828-1883. Puede ser un período estrecho dividido en dos períodos: uno de 1828 a 1851, con la Constitución de 1828 en que se establece la condición de puerto mayor. Luego de 1851 comienza un proceso ascendente constitucional en virtud de la actividad de Balneario y en 1861 llega el decreto de la Tala, año en que se cierra nuestro estudio.

Antes mencionamos en otro capítulo que el período de Constitución es porque el mismo dividencial y la interpretación de la Constitución de 1828 a 1851, es un período de consolidación de la Constitución, merced al criterio que se aplica en la interpretación de la Constitución de 1828.

Constitución referirse a la consolidación de la idea del Puerto Mayor de Constitución, estamos hablando de período que se divide en consolidación consolidada, consolidación consolidada y consolidación avanzada. Se presentan principios de consolidación de la Constitución de ejemplo que se da en la Constitución de 1828. La Constitución de 1828 que se da en el Período de Consolidación consolidada, es cuando se llamaba Constitución consolidada, se

CAPÍTULO II.1.- CONSTITUCIÓN, PUERTO MAYOR Y CONSOLIDACIÓN PROGRESIVA, 1828-1850.

Este capítulo va a versar sobre el primer período de Constitución como Puerto Mayor, que nosotros hemos definido desde 1828 hasta 1850, es decir, desde la designación como tal hasta el inicio de la expansión del comercio agrario, que marca el apogeo de Constitución y que hemos preferido analizar separadamente.

2.1.a) El puerto y la ciudad de Constitución. Crecimiento económico y consolidación urbana, 1828-1850.

Nosotros hemos definido en tres grandes periodos la historia del siglo XIX largo de Constitución. De 1794 a 1828, periodo que abarca de la fundación a la designación de Constitución como puerto mayor. Luego un largo periodo de consolidación y apogeo urbano portuario que es la época del gran puerto de Constitución de 1828-1883. Pero este gran periodo lo hemos dividido en dos capítulos, uno de 1828 a 1850, y otro de 1850 a 1883, año en que se le quita la condición de puerto mayor. Luego de 1883, comienza un proceso decaimiento portuario, los inicios de la actividad de balneario y en 1915 llega el ferrocarril desde Talca, año en que se cierra nuestro estudio.

Ahora, dividimos en dos capítulos el periodo de puerto mayor, porque el registro documental y la interpretación histórica evidenciaban que entre 1828 a 1850, es un periodo de consolidación progresiva, y desde 1850 en adelante, merced al crecimiento de la actividad agrícola, es un periodo de apogeo.

Cuando nos referimos a la consolidación progresiva del puerto y ciudad de Constitución, estamos haciendo mención al proceso por el cual las estructuras económicas, sociales y urbanas de la ciudad comienzan a asentarse, a afianzarse. Se presentan procesos de fortalecimiento de la vida urbana, de arraigo social, de construcción identitaria. Debemos tener en cuenta que el primer periodo de la ciudad, de 1794 hasta 1820 aproximadamente, cuando se llamaba Nueva Bilbao de Guardoqui, se

presenta como un proceso de difícil concreción del proyecto urbano fundacional en el Maule. En esos momentos existieron funcionarios coloniales que derechamente hablaron del despoblamiento de la Villa, porque no se construían casas, por su ubicación distanciada, por el desinterés en la empresa de astilleros, etc. Por lo que, cuando el Estado, por la activación y potencialidades de la Villa maulina, le otorga la condición de Puerto Mayor, Constitución cierra definitivamente el capítulo de difícil formación inicial, e inicia un proceso de consolidación progresiva potente y rápido. Donde se afianzan las actividades portuarias, el desarrollo urbano, el crecimiento económico y demográfico, lo que dará pie a un periodo de apogeo desde 1850 hasta 1880 aproximadamente.

Desde 1828 a 1850, se van creando la institucionalidad política, la burocracia funcional a las actividades del puerto (como la Aduana), se fortalece el Cabildo y se crea la Gobernación Política y Marítima, con dos autoridades, el Gobernador civil y el Capitán de Puerto. Se van desarrollando los primeros proyectos de mejoramiento de la navegación, aunque con sus problemas de ejecución y eficiencia, y van dando cuenta que la ciudad se vuelve sobre sí misma para pensar y actuar sobre su desarrollo. Los indicadores de la industria naval, como del comercio de tráfico fluvial y marítimo, son auspiciosos. Estas secuencias, de otras muchas, van conformando la textura de una ciudad que se robustece, se afianza, toma confianza de sus potencialidades y las aprovecha.

Como veremos en los siguientes apartados, observaremos este proceso de consolidación progresiva en los ámbitos, urbanos, económicos, sociales, que permitieron que la ciudad tomara una fuerza modeladora y una potencia identitaria de proyección histórica.

La Villa del Maule se convierte en Puerto Mayor.

La antigua solicitud de talquinos, mauchos y maulinos en general, de contar con un puerto en Nueva Bilbao, con el aumento del tráfico marítimo y del intercambio comercial de productos agrícolas, se comienza a evaluar más seriamente la posibilidad de otorgarle dicha condición a la Villa del Maule.

En septiembre de 1827 se encomendó a Roberto Forster realizar un reconocimiento del río Maule. Desde Astillero Viejo a la barra del río, el marino encontró entre tres y cuatro brazas, indicando que para cruzar

la barra se hacen necesarias embarcaciones de hasta 13 pies de calado⁹³. Estas mediciones estarían permitiendo la navegabilidad del Maule, con lo que se abre la posibilidad de habilitarlo como puerto.

El 20 de diciembre de 1827 se crea el Gobierno político y militar de Nueva Bilbao, a moción del Gobierno central, de forma de proteger la caleta y la Villa ante posibles ataques como para controlar más eficientemente el contrabando.

Sin embargo, la petición de puerto para Nueva Bilbao es rechazada por parte del Gobierno central, argumentando que dicho puerto quedaría con dos dependencias provinciales (Talca y Cauquenes) lo que generaría competencias y conflictos entre ambos grupos, según lo supo el Gobernador de Talca a través de la carta de un cercano. Para contrarrestar esta decisión el cabildo de Talca cede la dependencia administrativa a la de Cauquenes: “... la Comisión Nacional ha desaprobado el plan propuesto de la apertura del Puerto del Maule, fundando su negativa con decir que corresponde a dos Provincias distintas, y que estas siempre estarían en choque, o sería preciso tener dos resguardos. Cuya carta demostró, y vista de ella resolvieron los Sres., se noticiase del contenido de esta Carta por el Sr. Gobernador u otros vecinos, escribiendo prontamente a los vecinos de Cauquenes con quienes tuviesen alguna relación advirtiéndoles que este Departamento no tiene interés a que se declare por su parte el Puerto, que estará gustoso y se destinará se conforme por de esa provincia, pues su interés es no otro que el del bien general, y el adelantamiento del Estado; con lo que se dio por concluir ordenando que el propio se hiciese a Cauquenes se pagase de los Fondos Públicos”⁹⁴.

Esto representaba ante la autoridad central que la élite de la región del Maule tenía interés en contar con un puerto, por lo que Talca estaba dispuesto sin ninguna condición de ceder el control a favor de Cauquenes.

En esa coyuntura, se pone en práctica una reglamentación que reservaba a los buques de bandera nacional el tráfico de cabotaje entre los puertos mayores y menores, lo que abre expectativas de los hacendados del Maule para traficar directamente con los puertos del norte minero⁹⁵. En ese contexto, el Intendente del Maule, Esteban

⁹³ Maino, Valeria: “La Navegación del Maule... op. cit, p. 124.

⁹⁴ Acuerdo del Cabildo de Talca. Talca 04-I-1828. En *Municipalidad de Talca. Actas de las Sesiones Públicas*. Libro Num. 2. Desde el 14 de julio de 1818 hasta el 31 de Diciembre de 1838. Talca 1887, p. 130.

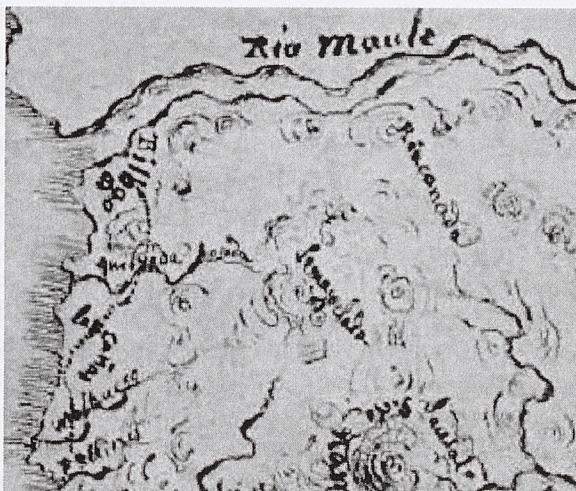
⁹⁵ Maino, Valeria: “La Navegación del Maule... op. cit, p. 125.

Manzanos, recorre Nueva Bilbao y emite un informe en abril de 1828, donde expresa que realizó "... un reconocimiento práctico y especulativo de la Nueva Bilbao, llamado también por las reiteradas insinuaciones de su vecindario. Efectivamente en los días que permanecí en ese destino, hice algunas observaciones de su localidad y de las ventajas que la apertura de aquel puerto, aportarían a la prosperidad provincial, las cuales "eran notorias y conocidas" que no debía dilatarse su establecimiento ni privarse a sus moradores de un beneficio que la naturaleza misma les deparó en aquél canal inagotable de recursos para la más fácil exportación de las producciones del País, que les proporciona el caudaloso río Maule; y aumentando la agricultura, sea ésta la base principal del futuro engrandecimiento territorial..."⁹⁶

La comunidad del Maule estaba interesada en poseer un puerto. En ese sentido, las gestiones conjuntas entre todas las autoridades de las distintas provincias beneficiadas con la habilitación del Maule, se articulan para presionar al Ejecutivo y al Parlamento y consiguen el título de puerto para Nueva Bilbao. También en el Congreso se dan estas gestiones por parlamentarios, creemos, ligados a la zona: "Uno de los medios de prosperidad inmensa, que ha dado a todos los chilenos la naturaleza, es que todo su territorio se halla ceñido por el cerco del Pacífico i cruzado por infinitos ríos i esteros que son otros tantos canales naturales destinados a su engrandecimiento. Esta circunstancia favorable que le ha cabido en suerte llama también al comercio marítimo i es por esto que el Legislador debe, en todo sentido, inclinar a sus naturales con preferencia a este semillero de riquezas, no solo quitando los obstáculos sino tomando medidas positivas que los animen i vivifiquen sacándolos de la nulidad de ideas comerciales en que han estado sumidos por la educación colonial..." Según estas posiciones, las condiciones del futuro puerto son inmejorables, ya que son una oportunidad que está en la conformación del territorio nacional. Pero lamentablemente, estas condiciones no han sido aprovechadas teniendo la región del Maule que atenerse al monopolio urbano-portuario de los binomios Santiago-Valparaíso y Concepción-Talcahuano, cuando en el Maule "... se encuentra una tercera parte de la población del país. Cauquenes, Chanco, Linares, Talca, Curicó, etc., se hallan en la precisión de satisfacer sus gustos i necesidades por el conducto exclusivo de Santiago i Concepción. Hay, señor, un decreto en esta aduana expedido muy poco ha, en que con policía, o sin ella, no se permite extraer un solo bulto procedente de puertos extranjeros para ser introducidos a la boca del Maule. He aquí establecido legalmente el

⁹⁶ Esteban Manzanos, Intendente del Maule. Cauquenes, 04-IV-1828. Citado en Maino, Valeria: "La Navegación del Maule... op. cit, p. 125.

*monopolio. He aquí una verdadera hostilidad.*⁹⁷ A renglón seguido proponen un decreto para que, con urgencia, se levanten las barreras formales para el tráfico de mercaderías en la Villa de Nueva Bilbao y, con menos urgencia, se otorgue la condición de puerto.



Croquis de la Provincia del Maule (detalle), Claudio Gay, 1840 aprox.
Fuente: memoriachilena.cl

Junto a esas peticiones formales de los parlamentarios, los vecinos y autoridades de Talca hacen lo suyo ante el Presidente, desprendiéndose formalmente de su dependencia y solicitando que se compense a las provincias del Maule por los estragos de la guerra y de las asonadas de los Pincheira: “*Podremos equivocarnos en este modo de pensar, pero cualquiera que fuese el motivo de esta divergencia de opiniones entre la Comisión i el Ejecutivo general, parece que todas se salvan cediendo Talca de su derecho i conformándose en que el Gobierno del nuevo puerto quede todo al otro lado del Maule, según lo hemos anunciado oficialmente a aquella Intendencia i a los gobernadores de San Carlos, Linares i el Parral. Todos han aceptado nuestra deferencia protestando en sus contestaciones hacer cada uno ante Vuestra Soberanía el esfuerzo posible para conseguir se declare a la Nueva*

⁹⁷ Juan José Palacios y Casimiro Albano, Valparaíso, 03-VI-1828. En “Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile. 1811 a 1845. Recopiladas según las instrucciones de la Comisión de Policía de la Cámara de Diputados por Valentín Letelier”. Tomo XVI, Congreso Constituyente i Cámara de Senadores. 1828. Imprenta Cervantes, Santiago 1893. p. 60-61.

Bilbao en la clase de puerto mayor de entrada i salida, como los de Coquimbo, Valparaíso i Talcahuano. Lo que nos conviene es que se abra el puerto en estos términos.

*Parece que la naturaleza está brindando a los pueblos que divide el Maule este medio único de reparar los estragos de la guerra i las depredaciones del bandido que anualmente los hostiliza en lo mas apreciable de sus propiedades subsistiendo aun en la misma disposición i nosotros en igual peligro... Juan Nepumoceno de la Cruz, Francisco Urzúa, Santiago Francisco de la Cruz, José Gregorio Fernández, Ramón Bascuñán, Diego Vergara, Manuel José Noya.*⁹⁸

Se va formando el contexto propicio para que el Estado otorgue la nueva condición a Nueva Bilbao. Las presiones se presentan de varios lados de las comunidades provinciales en torno al Maule, lo que contribuye sin duda alguna a que las presiones ante el ejecutivo sean más escuchadas. Además, el intercambio comercial comenzaba a tornarse interesante para el Estado, y era promovido por las potencias económicas europeas, sobre todo Inglaterra, para ir formando la base de un intercambio desigual que va a dar forma a la subordinación de las ex colonias al vender sus productos agromineros a bajo precio y comprar caras las manufacturas inglesas⁹⁹. En este contexto, la formalización del puerto de Nueva Bilbao permitiría controlar el contrabando (también estimulado por los comerciantes extranjeros), y que las élites rurales pudieran contar con un nodo articulador para sus transacciones comerciales en las cuales ellos participaban con sus productos interiores.

Hacia finales de julio ya se está ad portas de la culminación del proceso de conseguir el puerto. El tema que se suscita es el nombre. Nueva Bilbao, es un rótulo de clara vinculación hispano-colonial, que no está a la altura de las ideologías republicanas criollistas. De este modo, la Comisión de Hacienda plantea cambiar el nombre de la ciudad y ponerle Abate Molina, destacado intelectual de la región del siglo XVIII. Por su parte, el 5 de agosto de 1828, José Francisco Gana propuso el nombre de Constitución en homenaje a la carta magna del país implementada ese mismo año, nombre que adoptará en definitiva.

⁹⁸ El Cabildo de Talca al Presidente, Talca 27-VI-1828. En "Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile. 1811 a 1845. Recopiladas según las instrucciones de la Comisión de Policía de la Cámara de Diputados por Valentín Letelier". Tomo XVI, Congreso Constituyente y Cámara de Senadores, 1828. Imprenta Cervantes, Santiago 1893. p. 145.

⁹⁹ Salazar, Gabriel: "Dialéctica de la Modernización Mercantil... op. cit, p. 28.

El 8 de agosto se promulga oficialmente la Ley que torga la condición de puerto a la Villa de la boca del Maule: “*Por cuanto el Congreso Nacional con fecha 4 del corriente ha sancionado lo que sigue.*

Artículo 1º Declárase a la Nueva Bilbao en puerto mayor con el nombre de CONSTITUCIÓN.

Artículo 2º El Poder Ejecutivo conforme a las leyes preexistentes procederá al establecimiento de dicho puerto dando cuenta a las Cámaras.

*Por tanto ordeno que se cumpla y guarde, tomándose razón a donde corresponda y publicándose en el Boletín. Dado en la Sala de Gobierno en Santiago de Chile a 8 de Agosto de 1828. PINTO*¹⁰⁰

El primer Gobernador Marítimo de Constitución entre 1828-29 fue Roberto Forster, marino inglés vinculado a Cochrane y a las campañas navales de la Independencia.

Este marino tuvo vital importancia en el diseño de una serie de medidas de protección para la navegación, sobre todo, respecto de la barra y el ingreso y salida de las embarcaciones enfrentando el mar y los vientos. Por ejemplo, Forster contribuyó al diseño de la lancha salvadora para solucionar el acceso de los veleros al río Maule, antes de la llegada del vapor remolcador en 1852¹⁰¹. También, para resolver el problema de que el viento, que chocaba al cerro Mutrún y giraba fuertemente hacia el norte, arrastrara las embarcaciones a la punta de Quivongo, Forster propuso hacer tres embarcaciones menores de distintos tamaños para atoar los buques y redactó un sistema de señales para los capitanes del cabotaje, que aunque él no pudo ponerlo en práctica por falta de recursos, su sucesor lo ejecutó en 1831 a la luz de los nuevos naufragios¹⁰².

De esta forma da sus primeros pasos el Puerto Mayor de Constitución. Ahora, la idea es poder sopesar y valorar esa acción que tiene profundas consecuencias históricas para la ciudad de Constitución como de la región maulina.

Para partir, una pregunta: ¿cuáles fueron las condiciones que contribuyeron a que Constitución fuese declarada Puerto Mayor?

Una de las condiciones favorables es la estructura geográfica del Maule. La posibilidad de la navegabilidad del Maule, la poza frente a la Villa, como de las ricas tierras del entorno del Río (que producen cereales, vinos, quesos, para la exportación y maderas para los astilleros),

¹⁰⁰ Boletín de Leyes y Decreto del Gobierno, 1826-1828

¹⁰¹ Maino, Valeria: “La Navegación del Maule... op. cit., p. 28.

¹⁰² Ibidem.

otorgan positivas condiciones para –dadas las características técnicas de la navegación del siglo XIX- la instalación de un puerto en Nueva Bilbao. Estas características geográficas de la zona son el soporte esencial para hacer factible un puerto en dicha zona¹⁰³.

En ese sentido, la navegación del Maule, río arriba, ya había sido practicado de forma exploratoria, desde fines del siglo XVIII. Pero va a ser desde la década de 1820, en base al aumento del caudal y de la profundidad del Maule, que va a ser factible la navegación del Maule río arriba.

Para que el tráfico fluvio-marítimo sea posible, junto con las condiciones geográficas, se requiere de embarcaciones que son los medios de transporte. De este modo, el que el puerto de Constitución contara con una industria consolidada de astilleros, de las más grandes y calificadas de la República, fue un plus para dar el impulso necesario para la actividad portuaria, puesto que Constitución contaba con una producción constante de los medios de transporte para la utilización el tráfico fluvio-marítimo.

Y por último, otra condición que hizo factible la condición de Puerto a Constitución fue el crecimiento de la actividad comercial al interior del país, como con otras naciones americanas y europeas. La finalización de la Independencia permitió recuperar parte del comercio con el Perú, pero además, los reglamentos de libre comercio, como la construcción de mercados subordinados, hace que las potencias en tiempos de la primera industrialización, como Inglaterra, EE.UU., Francia, busquen en Chile comprar minerales baratos y vender manufacturas caras en lo que se denominó la West Coast¹⁰⁴. Junto con esto, la explotación sistemática de los yacimientos mineros del norte del Chile de la época, Atacama sobre todo, genera una demanda interna por productos agropecuarios que la región del Maule estaba en condiciones de suplir. Ello motiva un rápido aumento de la actividad comercial y de tráfico fluvio-marítimo en Constitución que le permite llegar a ser el primer puerto de exportación de harina y trigo del país.

¹⁰³ La Barra del Maule presentaba problema, pero que a la luz del desenvolvimiento de la historia local, se vio que podían ser superados y sobrellevados, al menos respecto de la tecnología naval y requerimientos de transporte de mediados del siglo XIX, ya que una vez que las embarcaciones van creciendo en calado y tonelaje, la Barra (y el progresivo embancamiento del río) va a terminar por liquidar las condiciones de navegación comercial de la boca del Maule.

¹⁰⁴ Salazar, Gabriel: "Dialéctica de la Modernización Mercantil... op. cit.

La actividad portuaria y el desarrollo económico.

La actividad del puerto fue creciendo paulatina y sólidamente en los primeros años desde 1828. En este sentido, la actividad de los primeros marinos fue primordial. Con la consolidación progresiva de la actividad portuaria y del espacio urbano que la soporta, los capitanes de embarcaciones, sobre todo los ingleses, van transitando desde las labores de capitanes mercantes a las de armadores y comerciantes. Es presumible que este tránsito sea posible gracias a que aquellos que fueron capitanes en la década de 1820, en la década siguiente de 1830 pudieron invertir los recursos para armar embarcaciones y luego pasar al comercio local. Las utilidades que ven pasar cuando son marineros, les abre el apetito para ser ellos quienes las capitalicen. En esto tuvieron mucha importancia los buenos casamientos de estos capitanes extranjeros¹⁰⁵. Por ejemplo, Carlos Nelson, piloteaba en 1828 el *Experience* y la goleta *Carmen*, luego pasa a ser armador de embarcaciones y en 1834 vende la goleta *Estrella de Chile* a Guillermo Wells (otro inglés de Constitución) para dedicarse a otros negocios marítimos¹⁰⁶.

Estos personajes son los que van a dar forma al poder local de Constitución. Ellos, como capitanes de embarcaciones, manejan los precios, las redes de comercialización, los contactos, por lo que van a utilizarlas para beneficio personal. Además, el hecho de que los marineros extranjeros se fueran afincando en el país, en el momento que éste se abría al comercio con naciones extranjeras hacía que se les facilitara las gestiones comerciales, lo que se sumaba a la cultura criolla de admiración colonial de lo europeo.

La manera en que los marineros extranjeros realizaban el comercio de cabotaje “...era negociar con los agricultores el despacho de las mercaderías hacia Valparaíso u otros puertos, mediante sociedades o contratos de embarque, en los cuales ambas partes asumían el riesgo en la misma proporción”¹⁰⁷.

Describamos un contrato. Bartolo Gimenez, capitán de navío, formó una sociedad con el armador y comerciante Manuel Bernal para hacer el tráfico marítimo con puertos del norte. Gimenez ponía el barco, que estaba valuado en 860 pesos, Bernal ponía una carga de igual valor para que Gimenez la llevara a Valparaíso, por el costo del flete, para

¹⁰⁵ Maino, Valeria: “La Navegación del Maule... op. cit, p. 31.

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ Ibid, p. 127.

comprar los aparejos que le faltan al velero. El capitán de embarcación se compromete a volver lo antes posible mientras Bernal acumula una gran carga para exportarla a Lima. Esto era así, ya que si una de las partes se demoraba más de la cuenta, debía pagar una multa de 200 pesos (casi el 25% del valor del velero), lo que nos da cuenta de las utilidades que este tipo de embarcaciones dejaba. Giménez capitaneaba el buque y vendía las mercancías en Lima sin costo para la sociedad. La sociedad se disolvía cuando las ventas superaban el costo de la embarcación¹⁰⁸.

Manuel Bernal se inicia como piloto, pasando de eso a ser armador de embarcaciones, para terminar dedicándose al tráfico fluvial y la comercialización de productos agrícolas¹⁰⁹. Así, una serie de pilotos pasan a ser armadores y luego comerciantes del tráfico de cabotaje y de exportación, con lo que comienzan a amasar considerables fortunas que activan el comercio y el lujo local.

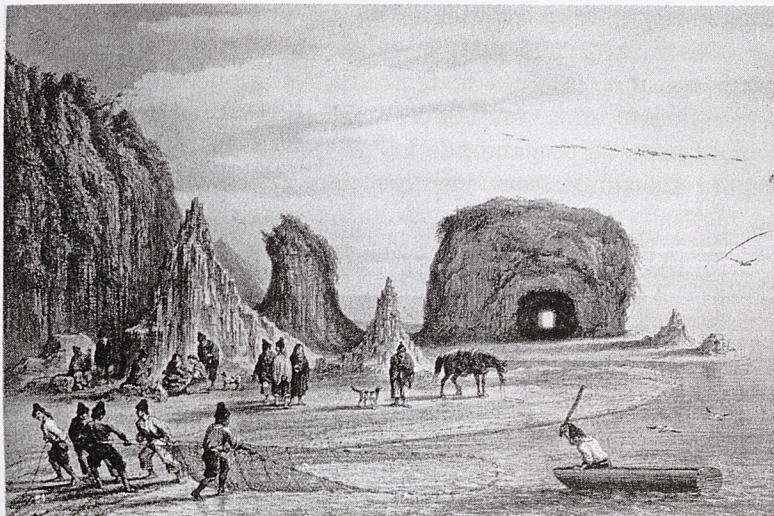
El tráfico de cabotaje entre el Maule y Valparaíso es cooptado por los armadores y marineros maulinos que ejercen un liderazgo indiscutido. Esto se fue dando gradualmente: “*Desde fines de la década de 1820, los capitanes ya establecidos y dueños de veleros, trafican y comercian las cargas en los puertos de destino sin la intervención de intermediarios; de este modo se enriquecen rápidamente e invierten en nuevos barcos. Amplían sus negocios mediante la contratación de nuevos pilotos, normalmente compatriotas, y así su actividad se centra más en el despacho de los buques que en el pilotaje. De este modo actuaron Enrique Brown, con el cual trabajaron Horlock y Eduardo Smith; Guillermo Carson empleó a Guillermo Taylor y Alberto Rogers; Henry Mac Iver, el armador más importante de la ría, contrató para su flota a los capitanes Laby, Cameron, Smith y Juan Purdy; Juan Novion y Luis Pastor, contaron indistintamente con Teófilo Gournay y Juan Robineaux, y Guillermo Marshall comandaba la goleta de Juan de la Mata Paredes.*”¹¹⁰

A medida que van corriendo los años de la década de 1830, el flujo comercial y el tráfico fluvial y marítimo se incrementan generando una acumulación de capital en una élite local, en gran parte de origen extranjero, que va a comenzar a invertir sus utilidades en otras actividades, como el gran comercio e incluso una fundición de cobre se va a poner en el Maule a inicios de la década de 1850.

¹⁰⁸ Ibid, p. 128.

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Ibid, p. 130.



Pescadores en la boca del Maule. Claudio Gay, década de 1840 aprox.

Fuente: Museo Histórico Nacional.

Todo ello va complejizando la actividad económico-comercial, estableciendo redes y encadenamientos productivos, entre los madereros, los agricultores, los constructores navales, los comerciantes extranjeros y chilenos de Constitución, como los extranjeros y nacionales de Valparaíso. Las sociedades se arman y desarmán, con mayores grados de formalidad contractual y regulación institucional. Se establecen acuerdos de compañías de fletes entre capitanes de navíos y hacendados. Se constituyen consignaciones de carga en el puerto de Valparaíso, etc. Constitución, en este proceso de consolidación progresiva se va transformando en un puerto de gran dinamismo económico y densidad de tráfico fluvial.

Los flujos marítimos van cambiando para Constitución. En los primeros años, entre 1827 y 1839, los puertos de destino eran principalmente los del Norte y del Perú. El Perú, luego del proceso de Independencia, vuelve a demandar productos cerealeros y madereros, que aunque no llega a tener el nivel del periodo colonial, es significativa para el Maule, ya que en la colonia el puerto no existía, no teniendo participación de mercado en el tráfico marítimo peruano. Por ello, aunque para Chile la demanda peruana no era del tamaño anterior a

1810, para Constitución significó la construcción de una relación con el Callao que llegó hasta mediados del siglo XX.

Desde la década de 1830, el norte minero comienza a ser un centro de consumo importante de productos agropecuarios y madereros. La región de Atacama, con Caldera y Copiapó como eje principal, fue la principal fuente de demanda de los productos maulinos, sobre todo de leña para las fundiciones, madera para los piques, harina para la alimentación.

En la década de 1830 los principales productos son las maderas y los derivados del trigo. El trigo para la exportación al Perú, y la harina para el cabotaje en los puertos nacionales del norte. Luego, en la década de 1840, existen nueve grandes grupos de productos: "1) madera (*vigas, curvas, tablas, leña, carbón de espino, madera, cáscaras de lingue y quillay y hojas secas para infusiones*); 2) trigo (*harina, galleta, frangollo y trigo*); 3) carne y derivados (*charqui, sebo, grasa, manteca, cordobanes, suelas, cueros –se incluyen los de chinchilla-, carne, jamones, aves y lana*); 4) alcoholes (*vino, aguardiente y ajenjo*); 5) leche y derivados (*leche, queso y mantequilla*); 6) legumbres (*fréjoles, lentejas, garbanzos y arverjas*); 7) forraje (*cebada, alfalfa y maíz*); 8) papas y derivados (*papas, chuño y almidón*); 9) varios (*guindas secas, almendras, nueces, ají, cebollas, zapallos, huevos, pescado seco, hojas de pitar, más los canastos, monturas, canoas, mantas, etc.*)"¹¹¹

Como hemos venido apuntando, la década de 1840 es clave en la etapa de consolidación del puerto y de la ciudad de Constitución. Desde la mitad de dicha década hacia su fin, se acelera el proceso de crecimiento económico y las inversiones públicas y privadas en el Maule.

Este escenario queda de manifiesto en una de las visitas que realiza en Intendente del Maule, donde testimonia el progreso del puerto y de las potencialidades que se abren hacia el futuro: "*El puerto de Constitucion aumenta cada dia mas su poblacion e importancia mercantil. Siendo por ahora la unica via de esportacion en la provincia atrae las producciones de gran parte de ella i de la de Talca que aumentan admirablemente sus productos agricolas, resultado de las garantías de la conservacion del orden. Actualmente se construye un muelle de madera i piedra para el embarque i desembarque de mercaderias i uno de los pasajeros del rio: está situado en la calle Portales, tiene cuarenta varas de longitud i nueve de ancho i la calzada que lo une a tierra firme no bajará de ciento cuarenta varas de largo. [...] El Astillero es el principal i mas importante ramo de la industria de aquel puerto de tan lisonjeras esperanzas para el porvenir. En el año procsimo*

¹¹¹ Ibid, p. 136.

pasado se han construido en él un bergantín con ciento cincuenta toneladas, tres goletas con ciento ochenta i una balandra con cuarenta i cinco i cuarenta i siete lanchas con quinientas cincuenta toneladas, habiendo en actual construcción una "chata" de ciento cincuenta toneladas i ocho lanchas.

El aumento progresivo del comercio en dicho puerto se demuestra por la razón siguiente: en el año de 1849 hubo un movimiento de noventa i cuatro embarcaciones i este ha sucedido en 1850 a ciento cuarenta i cuatro i en los tres primeros meses del año corriente iban despachados más de cincuenta i entre estos algunos buques de gran porte. La barra ha mejorado notablemente en estos dos últimos años, tanto porque el canal ha sido más profundo, como por ser más fija su posición. Ya he manifestado a US en el año anterior, que el vapor que se ha mandado construir para el servicio de este puerto, dará suficiente seguridad a las embarcaciones a la entrada i la salida, i que su necesidad se hace sentir con mucha urgencia.

El río abarca siempre hacia la población i cada vez se hace más notable la utilidad del proyecto elevado al Supremo Gobierno para la construcción de un malecón que lo ponga en seguridad. Espero que Us tendrá a bien recabar de S.E. el despacho de este importante asunto.

La industria agrícola ha recibido generalmente en toda la provincia un progreso i actividad extraordinarios, con la estimación que los cereales han tenido en estos últimos años. Las cosechas en el año actual han sido abundantes; pero el pedido de granos ha sido excesivo i ha hecho que se mantengan a un precio de que reportan un buen provecho a los productores.

Los establecimientos de molinos que deben fundarse en las marjenes del caudaloso Loncomilla, i que anuncié a US en mi memoria anterior, deben producir un benéfico impulso en la industria i comercio, que formará muy pronto algunos capitales, destinados al fomento de la agricultura. Se trabaja en ellos con actividad i a fines del presente año es probable que se halle uno concluido.¹¹²

El tráfico fluvial, la actividad portuaria, el dinamismo económico-comercial de Constitución, no se da en sí mismo. La ciudad tiene un cinturón rural inmediato que ha dominado a su favor, sobre todo en el ámbito de las maderas y productos agropecuarios. Pero Constitución forma parte de un sistema económico interrelacionado en torno a río Maule, en el que participan las haciendas y fundos de las ricas tierras talquinas, curicanas y cauqueninas, como de las del entorno de la gran ribera del Río. La agroindustria maulina tiene una envergadura de importancia en la producción nacional, lo que permitió

¹¹² Oficio del Intendente del Maule. Cauquenes, 31-V-1851. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 249, s/f.

consolidar la actividad del puerto de Constitución. Talca, crece como ciudad regional, al alero de su influencia y el control de su producción agraria que moviliza por el puerto maulino, que evidencia que tenía razón Vicente de la Cruz en apoyar en la fundación y en los primeros a Nueva Bilbao.

En términos culturales, un puerto está relacionado con la red de comercio internacional, porque aun cuando se llegue al Callao, los marineros maulinos se encontraban con otros marineros que venían de Quito, de México, o de otras latitudes, lo que los hacía conocer imaginariamente otros trayectos, otras poblaciones, dialogar con habitantes de otras culturas cotidianas y simbólicas. Los marineros maulinos, como los extranjeros que llegaban a Constitución, hacían participar a los habitantes de la ciudad de una gran red de comunicaciones orales que les entregaba datos (reales e imaginarios) de otros lugares y culturas. Esto le otorgó otra condición particular a la ciudad de Constitución en el siglo XIX.

La construcción naval y los astilleros.

La producción de embarcaciones dio gran cantidad de mano de obra en la Villa. Parte importante de la población dependía y se relacionaba con dicha actividad productiva. Por ejemplo, en 1828, se hace referencia que en el salvataje del bergantín Carmelo, el Capitán de Puerto se embarcó con 25 carpinteros de la maestranza y otros 30 trabajadores colaboraron en el rescate. Además, "Si en 1835 los maestros mayores eran 12, los carpinteros de ribera y calafates deben haber sido no menos de 60 personas. Si a este total se le agregan los hacheros y aprendices, la fuerza laboral de los astilleros excedía las 100 personas."¹¹³

Si pensamos que hacia 1842, la población de Constitución era de 1.892 personas, según lo expresa el plano de Leoncio Señoret, se puede estimar que la población hacia 1835 fuese de cerca de 1.500 a 1.600 personas. Lo que quiere decir, que si más de 100 personas estaban ocupadas en la actividad de astilleros, tenemos que (si pensamos en un promedio de 5 personas por familia) cerca de 500 personas dependían de dicha labor, cantidad que oscilaba entre un 25% o 30% de la población

¹¹³ Maino, Valeria: "La Navegación del Maule... op. cit, p. 32.

total. Una cifra sumamente importante que demuestra que los astilleros fueron un gran motor para la economía urbana de Constitución.

Esto es interesante, porque es una actividad productiva de carácter industrial, que si hubiese tenido condiciones más favorables, como de haber encontrado apoyo gubernamental más decidido, habría generado procesos de desarrollo productivos endógenos estimulantes para la región. Esta es una actividad desarrollada por empresarios locales que se adosan a la actividad portuaria, en donde encuentran una demanda constante (local y de otros puertos) para sus embarcaciones, pero que deben ir compitiendo con la creciente importación de embarcaciones foráneas¹¹⁴.

Constitución se transforma, en estos años, en un líder nacional en la construcción naval. Aún cuando sufre las consecuencias del maremoto y terremoto de 1835, que destruye los astilleros (emplazados en la ribera sur del Maule), se lleva a las maderas y piezas labradas, inunda embarcaciones, la actividad se repone y se expande desde 1843¹¹⁵.

El Intendente del Maule se enorgullece de la calidad del astillero de Constitución: “*El astillero del puerto es tal vez uno de los qe ofrecen mas ventajas, por la abundancia de ecelente maderas i por lo barato de los jornales, i sin embargo a sido mui corto el numero de embarcaciones qe en él se an construido, segün se demuestra en el estado qe acompaña a US. No obstante, a la fecha ai en el astillero seis buques i probablemente seguirá en progreso, atendiendo a la mucha escases de naves en el Pacífico.*”¹¹⁶

Queremos detenernos en la construcción de otro tipo de embarcación, no la mercante que era el fuerte de Constitución, sino en la de las lanchas de guerra en 1847. A inicios de este año desde Santiago se solicita la construcción de este tipo de embarcación en los astilleros del Maule: “*Se autoriza al Gobernador del puerto Constitucion para que disponga a la mayor brevedad posible la construccion de seis lanchas fuertes y de buenas maderas con arreglo al modelo que se acompaña; haciéndolas armar con un cañon de 24 o de 18, y dando cuenta con el presupuesto correspondiente del gasto que causare la construccion de ellas y su aprestos para librar el pago y designar el ramo a que debe cargarse.*”¹¹⁷

¹¹⁴ Ver Gabriel Salazar, “Empresariado popular e industrialización: La guerrilla de los mercaderes (Chile, 1830-1885). En: *Proposiciones N° 20*, Santiago, 1991.

¹¹⁵ Maino, Valeria: “La Navegación del Maule... op. cit, p. 33.

¹¹⁶ Oficio del Intendente del Maule. Cauquenes, 28-V-1849. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 249, s/f.

¹¹⁷ J. Manuel Borgoño al Gobernador de Constitución. Santiago, 26-I-1847. AGC, Vol. 1, s/f.

Uno de los astilleros de Constitución debe evacuar un presupuesto para el Estado, de forma de poder adjudicarse la construcción de dichas lanchas. Debemos pensar que Chile vivió la Guerra contra la Confederación que conformaba Perú y Bolivia. El Gobierno encontraba necesario poder establecer lanchas cañoneras efectivas para el resguardo de los puertos, como de fácil maniobrabilidad para el ataque. Así que: *"El Gobierno ha tenido a bien aprobar con esta fecha, el presupuesto que pasó U. al Comandante General de Marina del importe de la construcción de las seis lanchas cañoneras mandadas apuntar por disposición suprema bajo la dirección de U, librando al mismo tiempo contra la tenencia de Ministros de Talca la cantidad de ochocientos noventa i siete pesos, cuatro reales, la cual unida a la de dos mil pesos que se libraran anteriormente contra la misma oficina para el objeto indicado y a la de quinientos que entregó a U. la Aduana de ese puerto, componen el total de tres mil trescientos noventa i siete pesos cuatro reales a que asciende dicho presupuesto.*

Como el armamento en guerra de las lanchas debe hacerse en Valparaíso según lo he prevenido a U con anterioridad, el Gobierno ha dispuesto que se construyan también en el mismo puerto las cureñas de los cañones que han de emplearse en ellas.

*Las lanchas que se hubiesen botado al agua i las que sucesivamente se fuesen botando hasta el completo de las seis, las hará U. trasportar a Valparaíso a disposición de Comandante General de Marina, fletándolas para el efecto a particulares a fin de ahorrar los gastos que demandaría de otro modo su conducción al mencionado puerto.*¹¹⁸

La sociabilidad y las diversiones en un Puerto Mayor.

Luego de los difíciles momentos iniciales de Nueva Bilbao colonial sobreviene la Independencia, que dificulta aún más el desarrollo de la Villa. Sin embargo, los astilleros siguieron produciendo embarcaciones, y una vez que finalizaron las guerras de la Independencia y se reactivó la economía y el comercio local, fue posible iniciar un proceso de consolidación progresiva de la ciudad, la que recibe un impulso definitivo con su categoría de Puerto Mayor.

Esta nueva etapa que se abre para Constitución desde 1828, está directamente relacionado con el desarrollo urbano de la ciudad. Puerto y

¹¹⁸ J. Manuel Borgoño al Gobernador de Constitución. Santiago, 28-IV-1847. AGC, Vol. 1, s/f.

ciudad se potencian, facilitando un acelerado crecimiento de la estructura urbana, sobre todo, desde mediados del siglo XIX.

Las ciudades-puerto son espacios de encuentro de variados tipos humanos, de cultura de distintas regiones y naciones, de sociabilidades en busca de lugares de distensión y recreación.

Las dinámicas que se dan en estas ciudades dicen relación con la llegada y partida constante de grupos de marinos que llevan y traen mercaderías, los que -por períodos largos- se encuentran embarcados sin visitar ninguna taberna, chingana, casa de "Niñas". Sólo mar y embarcación viven por imperecederos días, antes de la llegada a algún puerto.

Junto a este contingente de marineros de alta mar, también se va conformando un grupo local de navegadores del río: los guanayes. Este grupo, luego de las arduas y tortuosas jornadas de subida y bajada del Maule, debieron de sentir gran sequedad de paladar y un vacío incontenible en el estómago.

Razones todas las que convierten a los puertos en lugares nodales para los flujos de mercaderías, pero también la ciudad-puerto comienza a generar una oferta para la demanda de recreación, sexo, embriaguez, alimentación, alojamiento que traen las faenas de carga y descarga de las embarcaciones del tráfico marítimo y fluvial. Los trabajadores de este circuito portuario desean saciar sus diversas necesidades, luego de las extenuantes faenas.

Se agregaban a este tipo de requerimiento, las de la población rural del entorno rural inmediato a Constitución. Desde la Rinconada, Putú, Quivolgo, Las Cañas, Junquillar, Empedrado, bajaban gran cantidad de pequeños y medianos propietarios, peones-gañanes, grandes propietarios, que venían a la ciudad en busca de la sociabilidad urbana y de sus atractivos recreacionales.

Esto hacía de Constitución un espacio de concentración de restaurantes, comedores, de chinganas, fondas, casas de niñas y juego, que ofertaban las abundantes exquisitezas del entorno rural, como de las importaciones de chichas de Aconcagua y destilados europeos. Las cocinerías locales debieron de mixturar tradiciones culinarias de distintas latitudes, supliendo ciertos productos con otros del campo maulino, lo que debió ser de gran agrado para la población flotante y estable de la ciudad-puerto.

Es tanto el atractivo y jolgorio de estos lugares de recreación y sociabilidad que decantaban en abiertos desórdenes de la moral y el

orden públicos. Riñas protagonizadas por guanayes, provocaciones religiosas perpetradas por marinos noratlánticos, desacatos a la autoridad por peones forasteros, desvergüenzas sexuales de desfachatadas y fogosas niñas de la aldea, entre otras miles de situaciones, debieron ser la razón para que una escandalizada élite político-social decidiera prohibir -en todo momento- las celebraciones mundanas en estos recintos.

Ante tal apagón sociocultural que significaba para la ciudad la prohibición de los recintos de expresión de la sociabilidad popular, como del reclamo de los empresarios ligados a estos servicios, es que la autoridad local debe repensar la medida, para permitir la reapertura de dichos lugares de recreación “... *conociendo verdaderamente el perjuicio que resulta a este pueblo por la absoluta prohibición de diversiones públicas los días de domingo y feriados...*”¹¹⁹, lo que nos habla de la situación de que un puerto pierda su vida recreacional y nocturna. Un espacio urbano que posee un puerto en su frontis fluviomarítimo, debe hacerse cargo no sólo de las necesidades de la comunidad estable de la ciudad, sino que también de las dinámicas y requerimientos de la población flotante que viene desde otras localidades, provincias y naciones.

De esta forma, la autoridad debe equilibrar la necesidad de diversión con la necesidad de orden público. Por esto, el Subdelegado de la 1º Subdelegación del Departamento de Constitución (que es la urbana) solicita al Gobernador que, para permitir las diversiones públicas, y “... *evitar que no se perpetren nuevos desordenes tan perniciosos a la buena moral, vengo a nombrar al Inspector Nº Uno, para que haga saber a los dueños de las Casas nombradas Chinganas que pueden seguir sus diversiones los días Domingos, Pascuas, festividades de los Santos Patronos y la de Corpus Christi, desde la conclusión de las misas hasta las nueve de la noche, encargando al mismo Inspector Nº Uno que durante estas horas haga la ronda para velar sobre el decoro con que deben celebrarse estas diversiones y que en caso ser desobedecido pueda hacer uso de la fuerza de cuatro hombres que este Gobierno para este fin ha acordado que la acompaña en su curso. U.S. se sirva mandar extender la orden a quien corresponda si esta resolución al agrado de U.S...*”¹²⁰

Con esta disposición se regula el horario y días de los recintos de diversión pública, pero se permiten, ya que es un “perjuicio” que se prohibían absolutamente. Es dable pensar, que esta disposición fue

¹¹⁹ Subdelegado de la 1º Subdelegación al Señor Gobernador Político y Militar. Constitución 28-XI-1838. AGC, Vol. 15, s/f.

¹²⁰ Ibidem.

vulnerada, ya que, hasta las nueve pudieron tener abiertas las puertas, pero luego seguía adentro el jolgorio, sobre todo, en los recintos que se encontraban en los márgenes suburbanos de la ciudad.

Este tipo de sociabilidad es consustancial a una ciudad-puerto, la que no hará más que extenderse y especializarse socioculturalmente a medida que el número de habitantes de Constitución va a ir creciendo a lo largo del siglo XIX..

II.1.b) La conformación del Estado en Constitución. Institucionalidad pública, burocracia y control urbano-portuario.

La ciudad de Constitución se comienza a conformar en un proceso de difícil desarrollo, como lo hemos revisado en sus inicios. En su primera década es un conjunto de ranchos, que de a poco se va convirtiendo en una pequeña aldea. Sus instituciones son el Cabildo, y uno que otro funcionario colonial.

Sin embargo, con el crecimiento económico y del tráfico fluvialmarítimo se va a elevar la Villa a la condición de Puerto Mayor. Esto va a significar la instauración de una estructura burocrática de mayor envergadura. Aparece la figura del Gobernador Político y Militar y sus funcionarios a cargo, como de un contingente armado, el Cabildo y la Aduana; la cárcel va creciendo, se erige la Parroquia, encargados del Estanco, escribanos, notarios, etc.

De a poco se va instaurando una institucionalidad urbana que va normando, controlando, ordenando, administrando, sistematizando, registrando la vida social de una ciudad de reciente formación. Constitución en estos años, desde 1828, inicia un proceso gradual de crecimiento urbano merced al renovado dinamismo de la actividad económica, pero además, el puerto da una complejidad adicional a la ciudad lo que va necesitando de una estructura estatal que permita dar funcionamiento y regulación a un tráfico poblacional y comercial creciente.

Sin embargo, estamos hablando de un Estado nuevo, de una República en formación, la que en términos reales comienza a operar desde fines de la década de 1820 e inicios de la década de 1830, con todos los problemas financieros, burocráticos y organizacionales que implica implementar un aparato público de carácter republicano en una ciudad

en donde no existía nada previamente. También, el carácter tradicional de la cultura social en el Chile de la época, implica un marcado carácter personalista de la gestión pública, amiguismo, clientelismo, y al no contar con sistemas informatizados ni auditorías permanentes, la corrupción fue un problema grave que tuvo como principal foco la Aduana.

Personalismo tradicional, burocracia pública y corrupción en los inicios de la Aduana y Tesorería.

La Aduana de Constitución debió de crearse en conjunto con el Puerto Mayor, de forma de regular y controlar el paso de entrada y salida de mercaderías por la ciudad, así como también recaudar los impuestos que van a significar las primeras entradas consistentes para el Fisco, razones por las cuales se le unificó con la Tesorería fiscal a nivel local. De esta forma, la institución de la Aduana cobraba los impuestos y los recaudaba.

Sin embargo, en el primer tiempo operó con rudimentarios procedimientos administrativos y, según lo que se infiere de los documentos, con serios problemas de corrupción o de mal manejo de los impuestos fiscales.

Así lo vemos con una disposición que va a comenzar a normar y formalizar la acción de la Aduana de Constitución. En efecto, en junio de 1831 el propio presidente de la República, a través de su Ministro Manuel Rengifo, manda a la ciudad maulina a quien había reformado las oficinas fiscales de Coquimbo: "*El Jefe Supremo de la República, teniendo en consideración que la Aduana mandada establecer en el puerto Constitución, no ha podido organizarse careciendo aun de los reglamentos vigentes que deben regularizar su administración, de la que han dimanado abusos en perjuicio del comercio y del fisco...*"¹²¹

Este funcionario llegaba con altas potestades y prestándole obediencia sólo a las autoridades de Santiago: "*El Intendente del Maule, y Gobernador de dicho puerto, presentarán al expresado Visitador los datos e instrucciones que fuesen conducentes al lleno de su comisión, reconociéndole exento de sus respectivas autoridades de que solo dará cuenta al Gobierno general...*" Lo que se busca con esta decisión es que el funcionario no se

¹²¹ Manuel Rengifo al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Santiago, 11-VI-1831. AGC, Vol. 1, s/f. Subrayado nuestro.

deje influenciar por la red de intereses del poder local social que están tanto en la administración político-administrativa como en la red económico-comercial legal e ilegal, de forma de poder denunciar todas las áreas con problemas en la Aduana.

El Visitador de Oficinas Fiscales llegó a Constitución con amplias facultades para informar y solicitar documentación de la Aduana y oficinas públicas locales. Es un verdadero interventor fiscal, desarrollando las mismas acciones de su comisión en Coquimbo: "... Serán atribuciones del Visitador, tomar cuentas a los empleados de todo lo obrado en sus oficinas desde la ultima rendida a la comisión de este ramo, examinarlas, repararlas y dar cuenta del resultado al gobierno, sin perjuicio de mandarlas pasar a la Comisión de cuentas... Al principiar la Visita se abrirán nuevos libros, teniendo presente que la Tesorería es también Aduana, y que debe evitarse la confusión de ramos y consultar la mayor claridad... Aunque al abrirse Visita estén nombrados los jefes que deben encargarse de las oficinas, el Visitador continuará interviniendo en el despacho de los nuevos empleados, hasta que se le anuncie deber cerrarla y volverse... Desde que empiece a funcionar, dará al Gobierno repetidos avisos de los males que observe por lo respectivo al manejo de los funcionarios anteriores a la visita, haciéndose si fuese posible de comprobantes, en cuya virtud pueda repetirse por la reparación de los males que puedan haberse irrogado al fisco... Con estos documentos, si los hubiese, ocurrirá el Visitador al Juzgado de Letras de la Provincia para se forme causa... El Visitador mientras funcione como tal, es exento de toda otra autoridad que no sea el Gobierno general, por lo respectivo a los asuntos e incidencias de la visita e intervenciones... Observará atentamente cuanto contribuya al mejor servicio público, por lo respectivo al despacho de las oficinas y en su consecuencia informará sobre el local en que deben fijarse, número de empleados para su servicio... Informará igualmente sobre la conveniencia pública y fiscal que pueda resultar de trasladar la Aduana al puerto, siempre que empleado establecido en él se crea insuficiente para que las mercaderías que se dirigenta al interior caminen con nueva y razón..."¹²²

La Visita está concebida como una intervención fiscalizadora y reorganizadora de largo alcance, pidiendo cuentas y revisando libros. Intervendrá en los propios lugares de trabajo de encargados de oficinas, revisando todo lo que estime necesario y si encontrase documentos que comprueben irregularidades deberá informar a las autoridades judiciales de la Provincia.

¹²² Ibidem.

No sabemos a ciencia cierta sobre el desenlace de la Visita, pero obviamente la medida supone desórdenes administrativos y de efectivas acciones irregulares que decían relación con actos ilícitos en la gestión de las Aduana y tesorería, como de otras reparticiones estatales.

De este tipo de conductas, al alero de una cultura funcionaria personalista de un Estado en formación, tenemos datos cuatro años después, en la misma Aduana y Tesorería. A inicios de junio de 1835 se decretó otro interventor de las oficinas fiscales: "... Pase en comisión al puerto de la Nueva Bilbao el Oficio Auxiliar de la Visita de Oficinas Fiscales y Ministro Interino de la Tesorería y Aduana Unida de Chiloé Don Fernando Leyva a cumplir las ordenes que por el conducto del Visitador general le impartirá el Gobierno..."¹²³ Nuevas irregularidades se presentaban en Constitución, lo que hacía necesaria la presencia de un nuevo Visitador, que viene de cumplir la misma tarea en Chiloé.

Esta situación nos habla de encargados de Aduana que estarían habituados a prácticas desreguladas (o derechamente ilícitas), en un Estado que a nivel local se está formando. Tanto es así, que los encargados de las reparticiones públicas deben ser responsables de fianzas de sus cargos, lo que vemos reflejado en esta disposición del



Encargado de la Comisión General de Cuentas: "Con esta fecha exijo del Administrador de la Aduana del puerto Constitución reponga la fianza que debe cubrir su responsabilidad por la falencia de su anterior fiador; oficio también al Gobernador de aquel Puerto, para que se la mande hacer efectiva; en la inteligencia que el empleado obligado a fianza no puede ejercer sin ellas..."¹²⁴

La oficina unida de Aduana y Tesorería incurría en deficiencias de gestión y en faltas reiteradas a la probidad, donde por ejemplo, el interventor público decreta "... Apruébase la separación absoluta del oficial auxiliar de la Aduana de puerto Constitución Don José María Castilla, hecha por orden de Don Fernando Leyva encargado de la administración de alta oficina; y también se aprueba

¹²³ Manuel Rengifo al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Santiago, 10-VI-1835. AGC, Vol. 1, s/f.

¹²⁴ Rafael Correa de Saa al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Constitución, 15-VI-1835. AGC, Vol. 1, s/f.

interinamente el nombramiento para que le subrogue en Don Juan Paredes, con el sueldo de un peso diario por solo el tiempo que sean necesarios sus servicios.”¹²⁵

Más allá de solicitar la separación de este funcionario subalterno, las indagaciones que realiza el Visitador Francisco Leyva van configurando graves delitos de administración y probidad en la Aduana, que llegan a un nivel tal que el encargado se fuga en momentos en que se realizaba la investigación sumaria: “*Don Fernando Leyva dirigió al Visitador General de oficinas fiscales un oficio en que le da parte de esa llegada, fuga del Ministro y otros pormenores; y elevado al Gobierno Decreto lo siguiente con esta fecha.*

El oficio nº 4 de 25 de junio ultimo, firmado por Don Fernando Leyva encargado de la administración de la Tesorería y Aduana Unidas de Puerto Constitución relativos a su llegada, fuga del ex ministro Ortiz, desorden de la oficina, embargo de los buques por contrabando en que se creía que el ministro fugado tenía parte S.S. devuélvase original al Visitador General quien con copia del presente decreto lo remitirá al mismo Leyva para que se agregue original a la causa que se agita contra Ortiz”¹²⁶

Se colige de este documento que el desorden administrativo, como del beneficio ilícito del contrabando ha mermado a las propias autoridades encargadas de controlarlo. Debemos pensar que es un Estado, una burocracia que está en proceso de conformación, es decir, es una institucionalidad pública que no opera desde lo abstracto, como de una estructura estatal que está más allá de los ciudadanos y es la representación del colectivo nacional. El Estado en la práctica, en dicha época, es asumido como funciones que son desarrolladas por personas, que asumen las facultades públicas como prerrogativas personales para ser utilizadas en beneficio propio, familiar y de la red social posible de articular para reproducir influencias y favores.

El Gobierno central trata de controlar, no obstante sus pocas capacidades de fiscalización administrativa, puesto que las distancias debían ser recorridas a caballo, no había teléfono, ni todavía telégrafo, no había sistemas informáticos de identificación personal ni de registro de acciones funcionarias, etc.

¹²⁵ Manuel Rengifo al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Santiago, 03-VII-1835. AGC, Vol. 1, s/f.

Iconografía: Timbre de la Aduana de Constitución, Archivo Nacional.

¹²⁶ Manuel Rengifo al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Santiago, 03-VII-1835. AGC, Vol. 1, s/f.

Sin embargo, las ineficiencias e irregularidades van arrojando información errónea e inconsistente en los arqueos periódicos que se realizan, lo que hace suponer faltas en la gestión de la Aduana. La fuga del administrador no hace más que confirmar el desorden y actos ilícitos en esa repartición: “*He puesto en conocimiento de S.E. el contenido de la comunicación de V. fecha 25 del pasado en que da cuenta de la fuga del administrador de Aduana de ese puerto y de las medidas adoptadas por el Intendente de la provincia para prevenir el desorden ulterior de la oficina... Respecto del empleado infiel que burlando la confianza del Gobierno ha fallado a sus primeras obligaciones es necesario seguir con actividad infatigable la causa de que resulte comprobable el delito para perseguirlo hasta que sufra la pena a que se hecho acreedor, y para que ofrezca su castigo un útil escarmiento a los demás servidores de la Republica...*”¹²⁷

En ese contexto, la Intendencia del Maule, al encontrarse vacante el puesto de encargado de Aduana (por la fuga del titular), quiere realizar una jugada para ser ellos quienes nombren al sucesor. Tratan de anticiparse a alguna decisión del Gobierno central y poner a un hombre cercano y ligado a sus redes de poder. Sin embargo, desde Santiago, ante las reiteradas ineficiencias y regularidades en la administración de Aduana y Tesorería Unidas, deja sin efecto tal resolución: “*Como con bastante anticipación el Gobierno había percibido llegaría este caso y obrando en consecuencia remitió un empleado inteligente para que se hiciera cargo de la oficina, no tiene lugar la disposición tomada por el Intendente de la Provincia del Maule en cuanto al nombramiento de un administrador interino, que es innecesario desde el arribo del comisionado al puerto Constitución. Por esta causa, pues el Gobierno no aprueba dicho nombramiento y ha expresado con fecha de hoy las órdenes respectivas sobre el arreglo provisional que debe establecerse...*”¹²⁸

Este fue todo un caso a nivel departamental y provincial y de seguro debió alimentar varias conversaciones en los círculos políticos, judiciales y policiales de Valparaíso, Santiago y Concepción. La fuga del funcionario le ponía al descubierto respecto de su falta, por ello el Estado quiere apresarlo y castigarlo para que sirva de escarmiento a otros funcionarios públicos.

La institucionalidad pública sigue siendo vulnerable. El contrabando, presente incluso en las sociedades más avanzadas y

¹²⁷ Manuel Rengifo al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Santiago, 04-VII-1835. AGC, Vol. 1, s/f.

¹²⁸ Ibidem.

sofisticadas, era parte del día a día de la actividad portuaria de Constitución.

Control, contrabando y burlas al estanco en el puerto de Constitución.

Un puerto siempre está sujeto a la posibilidad de contrabando. Contrabando es la internación de productos que las leyes prohíben, o la introducción mercaderías ocultas para evitar la tributación aduanera.

Como hemos estado apuntando, Constitución es un puerto joven que no posee una infraestructura consolidada de control del tráfico y junto a ello, la institucionalidad pública está en proceso de formación, en un contexto de personalismo tradicional de la función burocrática.

En términos prácticos, más concretos, existía un bajo control dada la poca capacidad humana real del personal del Resguardo de Aduana. Así como también, por la cultura social del clientelismo, del amiguismo, y funcionarios que asumían la labor pública como beneficio personal; lo que hacía más fácil la internación y salida de productos estancados o extranjeros sin el pago de la tasa aduanera.

Casos hay muchos para ejemplificar el contrabando. No sólo de pequeñas lanchas, ni de peones forasteros, sino de vecinos de cierta notoriedad que son dueños o arrendatarios de goletas importantes en las décadas de 1830-1840. Por ejemplo, a mediados de 1835 la Goleta la Flor del Maule está bajo la lupa de una Aduana intervenida: “*Para el esclarecimiento de los contrabandos internados en este Puerto por la Goleta Flor del Maule, es de necesidad que D. Guillermo Mariscal, D. Teodoro y D. Manuel Alvarado con los arrieros de la tropa de mulas de la pertenencia del último (esto es lo que tenía en marzo del año pasado) se presenten ante el Juzgado que entiende en la causa de la materia, a prestar una declaración que es de bastante interés al fisco.*”¹²⁹

Este caso es muy interesante porque devela la dinámica local del contrabando. La Goleta Flor del Maule está acusada de internar productos de contrabando a través del Río o quizás en otra parte de la costa cercana, a Constitución. Luego de superar las vayas del control marítimo y/o fluvial, los marineros sigilosamente deben descargar las mercaderías. Esto, obviamente no lo realizarán en el muelle del puerto, o en los atracaderos más concurridos, vigilados por las viviendas de la

¹²⁹ Félix J. Bazán al Gobernador Político y Militar. Constitución 25-VI-1835. AGC, Vol. 6, s/f. Subrayado nuestro.

elite o por trabajadores de turno completo. Lo más lógico es que la descarga la realicen en atracaderos clandestinos, a la orilla del río, por boscosas huellas donde duchos, silenciosos y rápidos cargadores (muchos de ellos los propios arrieros) están auscultando la llegada del navío. Son ellos mismos los que preparan las mulas para trasladar los productos a las villas y ciudades del entorno, como en el mercado ilegal de Constitución. Las respectivas pagas sellan el trato. Por ello, se cita tanto a los dueños o arrendatarios de la Goleta, como a los “arrieros de la tropa de mulas” para declarar sobre el contrabando registrado.

Un mes después, nuevamente la Goleta Flor del Maule ahora acompañada del Emperador Talquino son investigados por contrabando: *“Fernando Leiva solicita providencias para investigar los contrabandos internados por las Goletas Flor del Maule y Emprendedor Talquino. Busca que comparezcan en el juzgado Don Manuel Alvarado, Don Guillermo Mariscal y el Mayordomo de Don Agustín Gana, Jorge Rojas.”*¹³⁰ Esto nos indica el nivel del contrabando experimentado en Constitución. Es cierto que el hecho de que esta ciudad se está formando, constituyendo sus instituciones públicas, facilita el contrabando, pero no es menos cierto que todo puerto contiene posibilidades para el desarrollo de actividades informales, paralelas, ilegales, porque los flujos fluviomarítimos superan la capacidad de control total. Siempre todo puerto, fluvial, marítimo o terrestre, va a contener actividades de contrabando, de sortear los impuestos o de internar productos prohibidos.

Pero no sólo existían fraudes ligados al contrabando, también existían acciones ilícitas respecto de los trayectos acordados en los contratos de envío de productos. Se enviaba al extranjero embarcaciones que se decía llegarían a un puerto nacional. Este es el caso que presentamos: *“El que subscribe como encargado de esta Administración pone en noticia de US. que D. Roberto [Neuland] el 24 del pretérito agosto despachó la Goleta Nacional Gertrudis con destino a Valparaíso; mas fraudulentamente la hizo dirigir para las costas del Perú usurpando de esta suerte los Puertos fiscales y dejando comprometido a un inocente fiador”*¹³¹.

Don Roberto, capitán de navío, fue contratado por algún hacendado local para llegar con la mercadería hasta Valparaíso, pero él, utilizando las informaciones y contactos que debió tener en el Perú, se

¹³⁰ Fernando Leiva al Gobernador Político y Militar. Constitución 25-VII-1835. AGC, Vol. 6, s/f.

¹³¹ Fernando Leiva al Gobernador Político y Militar. Constitución 28-IX-1835. AGC, Vol. 6, s/f.

dirigió directamente hasta el Callao para sacar mejor partido a los productos agrícolas y/o madereros que llevaba.

Es una infinidad de situaciones que se pueden dar en un puerto. Además, en estos años opera una restricción sobre la producción y comercialización de ciertas mercaderías: el estanco.

En los albores del Estado chileno se inicia una reglamentación para limitar la producción de ciertas mercaderías de forma de controlar la comercialización a beneficio inicialmente para el fisco, pero luego a particulares. Es un monopolio para la producción y venta de tabaco entre otras mercaderías, con el objetivo de que los recaudos impongan una tasa para poder costear la deuda que había sido asumida con Inglaterra.

El primer estanco republicano es el de Diego Portales y Cea, en el tabaco, los naipes y el té, en el año 1824. Sin embargo, por el contrabando, el cultivo ilegal y el desorden administrativo que impide el control eficiente del estanco, se caduca el contrato. Luego de lo cual volvió a ser administrado por el Estado.

Obviamente, cuando los funcionarios del Gobierno tenían noticias de que especies estancadas estaban siendo comercializadas ilegalmente informaban a sus superiores, ya que el erario nacional se veía mermado. Hacia 1842 el ministro Rengifo informa sobre que en las provincias de Concepción y el Maule se están distribuyendo ilegalmente especies estancadas. De forma de que el Gobernador de Constitución esté alerta sobre el continuo tráfico de navíos, como de los funcionarios de rango medio y bajo, que pueden estar coludidos en la facilitación del contrabando de las especies reguladas: *"Por repetidos avisos que merecen bastante crédito ha llegado a persuadirse el Gobierno de que en la provincia de Concepción y del Maule se ha hecho ya y se medita continuar haciendo un escandaloso y considerable tráfico de contrabando sobre tabaco de distinta clase. La baja misma en el producto de las administraciones situadas al sur del Maule es una prueba fehaciente que corrobora las noticias adquiridas y aunque un mal de tan grave transcendencia procede en mucha parte de la defectuosa organización de la venta con especialidad en las dos provincias mencionadas; mientras el Gobierno adopta medidas que corten en su origen este pernicioso abuso, considero de mi deber recomendar a US. vigile con infatigable celo la conducta de los administradores y demás agentes subalternos de la venta de especies estancadas, primero informarse en consecuencia si sobre algunos de ellos recaen sospechas vehementes de complicidad en el comercio ilícito que se esta haciendo; pues hallándose el Gobierno autorizado para destituirlos, cree ha*

*llegado el caso de ejercer esta facultad como correctivo eficiente de las defraudaciones que la hacienda nacional experimenta.*¹³²

Esta es una cuestión sumamente vital, ya que Constitución es puerto, y que un puerto pueda caer presa de prácticas ilícitas, de contrabando, es una posibilidad que es necesario contrarrestar. La primera medida que se toma es la de ordenar las oficinas de administración del estanco: “*El Presidente de la República. Considerando que la falta de una oficina encargada de abastecer e inspeccionar las administraciones del estanco en las provincias de Concepción y Maule ha ocasionado graves perjuicios a la hacienda pública desde que se suprimió la factoría gral.; y que sin proveer a los medios con que hacer efectiva una permanente vigilancia es imposible impedir el tráfico clandestino en las expresadas provincias, he acordado y decreto:*

1º El factor gral. de Valparaíso se trasladara en comisión a Talcahuano hasta erigir en este puerto una oficina que inmediatamente depende de la factoría gral.

*2º Correrán a cargo del referido factor los almacenes de especies estancadas que existen en Talcahuano con el fin de abastecer a las administraciones establecidas lo que después se establecieren en las provincias de Concepción y Maule.*¹³³

Pero estas medidas no se van a quedar acá. La reorganización de las Aduanas y Tesorerías de la República va a tocar a Constitución, otorgándole más jerarquía, funcionarios y modernización de los procedimientos administrativos.

Se consolida el control estatal del Puerto y crece la influencia de Constitución.

Como vimos anteriormente, la Aduana y Tesorería de Constitución van a quedar bajo el resguardo del encargado de la oficina de Valparaíso por un tiempo. El control va a seguir en el puerto y, en base al crecimiento del tráfico fluyomarítimo, se va a acrecentar el nivel de operaciones de la Aduana.

Hacia inicios de la década de 1850, la condición del puerto de Constitución, como de su Aduana y Tesorería, comienza a alcanzar mayor importancia local. Junto a ello, el hecho de que Constitución fuera

¹³² Manuel Rengifo al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Santiago, 08-VII-1842. AGC, Vol. 1, s/f.

¹³³ Manuel Rengifo al Gobernador Militar del Puerto de Constitución. Santiago, 21-XII-1842. AGC, Vol. 1, s/f.

puerto implicó que desde ese punto se distribuyeran mercaderías hacia el interior de la región del Maule, como de salida a otros puertos nacionales e internacionales, lo que involucraba readaptar la Aduana local.

La primera medida que se da en 1852 es la de establecer una administración de especies estancadas en el puerto de Constitución. El 15 de Junio de 1852 se decreta que: *"Vista la representación que hace el Intendente del Maule sobre la conveniencia de establecer una administración de especies estancadas en el puerto de Constitución, y los informes del Factor General y Contador Mayor apoyado esta medida, no sólo por el mejor servicio público, aumento en la venta y más facilidad para la provisión de las especies, sino también por la mayor vigilancia para evitar el contrabando, Vengo en decretar:*

*Se establece una administración de especies estancadas en el puerto Constitución, teniendo por título y límites los mismos que determinan el Departamento de su nombre... MONTT"*¹³⁴

Esta labor desde los primeros días fue adquiriendo importancia en el tráfico del puerto, ya que al poco andar se dispone que Constitución sea donde se centralice la administración del estanco y dependan las otras Aduanas y tesorerías de las provincias de Talca, Maule y Ñuble. El 15 de noviembre de 1852, se dispone que:

"Habiéndose establecido por ley de 20 de octubre próximo pasado una Tesorería principal en Constitución unida a la Aduana que existe en aquel puerto, y dispuestose por el art. 2º de la misma ley que se encargue a dicha oficina de las especies estancadas que le remita la Factoría General para proveer a las Administraciones de los pueblos que determine el Presidente de la República, He acordado y decreto:

1º Las Tenencias de Ministros de las provincias de Maule, Talca y Ñuble dependerán desde el 1º de enero del año entrante de la Tesorería y Aduana unidad del puerto de Constitución, quedando en consecuencia sin efecto el decreto de 13 de julio último que disponía que dependiesen de la Tesorería General las Tenencias de Maule y de Ñuble.

2º Los empleados que desempeñan las Tenencias de las tres provincias antes expresadas ratificarán oportunamente ante el Administrador Tesorero de la Aduana y Tesorería unidas de Constitución las fianzas que tienen rendidas y remitirán a esta oficina los presupuestos civiles y militares y sus documentos para los efectos del decreto de 5 de enero de 1843.

¹³⁴ Boletín de Leyes, Órdenes y Decreto de la República de Chile. Libro XX Santiago 1852, p. 154.

3º También dependerán de dicha Aduana y Tesorería de Constitución, desde el 1º de enero de 1853, las Administraciones del Estanco de las referidas provincias de Maule, Talca y Ñuble.

4º El Factor General del Estanco cuidará de remitir con la anticipación conveniente las especies que necesite la Aduana de Constitución para abastecer las administraciones de su inmediata dependencia.

5º El Administrador de la Aduana conservará las especies en almacenes de la Renta, cuidando de su conservación mientras se distribuyen, y recibirá los estados bimensuales de las Administraciones del Estanco para remitirlos a la Factoría General con su visto bueno después de haberlos examinado y aprobado.”¹³⁵

El poder que adquiere la Aduana de Constitución es importante, ya que pasa a ser de quien dependen las Aduanas y Tesorerías de Talca, Maule y Ñuble, y también pasa a controlar el estanco para las mismas provincias.

No deja de ser paradójico que en la década de 1830 se generaran problemas de corrupción tan abultados para la Aduana de Constitución, con fuga del administrador incluida, y que ahora se le delegue el control de una zona importante del área centro-sur de Chile. Esto se debió a que la densificación de los intercambios comerciales de los cuales era puerto Constitución, va creciendo a tal punto que para el Estado se hace necesario que ahí, en el punto de entrada y salida de mercaderías, se controle el estanco y las otras Aduanas y Tesorerías de las provincias cercanas.

Ello implicó que el poder burocrático y político que va a ostentar el Administrador de la Aduana, como de toda esa institución, será un capital que la ciudad va a poseer y ejercer. El hecho de que en Constitución se administre y distribuya las especies estancadas, tan importantes para la vida cotidiana como el tabaco, le da un poder de influencia significativo, en una cultura tradicional donde las redes sociales tratan de incidir en el funcionamiento del aparato estatal. Por ejemplo, es probable que nadie haya querido enemistarse con funcionarios de la Aduana de Constitución, ni con la Gobernación. Ello les significó contar con un poder relativo importante a nivel de la región del Maule, y que alentó disputas políticas de gran alcance al interior de la ciudad y su puerto.

¹³⁵ Boletín de Leyes, Órdenes y Decreto de la República de Chile. Libro XX Santiago 1852, p. 293-294

II.3.c) Los dobleces de la geografía local.

En este apartado revisaremos ciertos rasgos de la geografía local que marcaron problemas históricos tanto para la ciudad, como para el puerto de Constitución. La necesidad de buenos caminos para activar el comercio con el interior y la barra del Maule fueron preocupaciones importantes para estos años.

Caminos y territorio.

La configuración territorial es parte constitutiva de la historia de una localidad. En este sentido, la trama de caminos y vías de conexión entre las distintas aglomeraciones humanas, modelan la estructura de las relaciones territoriales, de las posibilidades de acceso a espacios productivos, de lugares de oferta de servicios, de entrada y salida de mercaderías.

En los inicios de la historia de Constitución existía una precaria red de caminos de conexión de la ciudad con Talca, Cauquenes y Chanco, y los caminos al interior del espacio urbano estaban recién conformándose. Con el correr de los años se va dando un crecimiento económico de las áreas rurales en torno a Constitución, el desarrollo del tráfico fluviomarítimo, el incremento poblacional y la extensión y densificación del espacio urbano, estimulaba una renovada preocupación sobre las condiciones materiales red de caminos que conectaban a la ciudad.

Esta nueva preocupación de los caminos comienza en la década de 1840, como en otros sectores del Chile central¹³⁶. Las tupidas lluvias de la costa maulina dañan ostensiblemente la estructura y composición de los caminos, los que son de mala calidad por lo arcilloso del terreno, por lo que las solicitudes e informes a este respecto se suceden para demandar las refacciones necesarias, como de otras infraestructuras urbanas, como lo informa el Intendente del Maule al visitar el Departamento de Constitución: “Por cuenta de la municipalidad se han costeado, un tajamar de piedra a orillas del río, el Terraplén de tres calles, en que han empleado miles de carretadas de ripio; tres puentes de piedra i madera sobre

¹³⁶ Ver Cortez, Abel y Mardones, Marcelo: “Historia de San Esteban, 1740-1936. Territorio, sociedad y vida rural en un espacio local de Aconcagua”. Ediciones Pocuro, Los Andes 2009. Capítulo III.

un pequeño estero que atraviesa la población i dos acequias, con algunos puentes para facilitar el derrame de las aguas del invierno.

*Los tres caminos públicos de este territorio se encuentran en mal estado por la clase movediza i quebrada del terreno, i por falta de recursos para su compostura. Las pequeñas refacciones que se hacen en el verano con los ríos, i con algunos auxilios suministrados por los hacendados, se inutilizan completamente con las aguas pluviales. La cuesta que da salida a los tres caminos quedará intransitable en el invierno, sin que hayan bastado las refacciones que a podido hacer la Municipalidad con sus cortas entradas, porque siendo el terreno demasiado débil, se lo llevan las aguas del invierno abriendo nuevas zanjas que impiden el transito de carretas. Es de suma necesidad por lo tanto, formar un nuevo camino, pero el cabildo local no puede hacer este gasto, que podrá calcularse como en ochocientos pesos.*¹³⁷

La calidad de los caminos era paupérrima, y no permitía el expedito tránsito de las carretas “chanchas” que bajaban cargadas de productos agropecuarios hacia el puerto de Constitución para su instalación en las bodegas o su traslado directo en las distintas embarcaciones. Para un puerto contar con una red eficiente de caminos es esencial para dar movilidad a los flujos de productos, mercancías y personas, y como hacia la década de 1840 la actividad portuaria y comercial se ha consolidado, las preocupaciones de las autoridades de Constitución se hacen más sistemáticas y permanentes.

De esta forma, la Gobernación Provincial comenzó a desarrollar un catastro del estado de puentes y caminos del Departamento de Constitución, hacia el año 1847. Por ejemplo, el subdelegado de la subdelegación N°3 de la Rinconada, en el Departamento de Constitución, informaba del mal estado de los caminos y puentes en su territorio jurisdiccional: “En contestación a la nota de US [...] digo 1º que los caminos de la Subdelegación de mi cargo están completamente malos y para ponerlos en un regular estado de tránsito no se podrán gastar menos de 150 pesos; 2º existen dos puentes construido anteriormente uno en el estero de las Vegas y otro en el camino de Purapel, ambos se hallan en muy mal estado de servicio y para refaccionar el primero de ellos no se puede invertir menos de una cantidad de 100 pesos y para el segundo creo suficiente la suma de [30] pesos; 3º es indispensable la construcción de otro puente pequeño que no dimanará mas gastos que una suma de 10 pesos, pero su construcción es tan necesaria, por formarse en la estación del invierno en el esterito de los camarones un inmenso

¹³⁷ Informe de Intendente sobre la Provincia del Maule. Cauquenes, 07-V-1846. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 173, s/f.

barril que los transeúntes tiene forzosamente que dar una inmensa vuelta para atravesarlo.”¹³⁸

Nada de asfalto, de cunetas, de veredas. Sólo una demarcación, una huella que señala el camino de tierra, fácil presa de la dilución de los aguaceros del Maule. Esta mala calidad de los caminos y puentes, se une con la necesidad de elevar los niveles de conectividad y de rapidez de los flujos comerciales y de personas, esto se traduce en la petición constante de parte de las autoridades del Departamento de Constitución a la Intendencia del Maule, y desde dicha Intendencia al Gobierno Central. Hacia finales de la década de 1840 y principios de 1850, cuando se hace más patente que la mala calidad de los caminos no permite dar rápida conexión al comercio y flujo de personas: “*Según la razón que se ha pasado por los Gobernadores departamentales de esta provincia, i del conocimiento que tomo la Intendencia en la visita, resulta que los caminos públicos necesitan de algunas refacciones para que queden en estado de servir sin inconvenientes al tráfico del comercio i de los particulares. El camino principal que cruza la provincia desde el Maule hasta el Itata, no obstante la composición que recibió en el año próximo pasado, tiene todavía algunos pasos malos que se hacen intransitables en el invierno: igual cosa sucede con el que conduce desde esta ciudad hasta el puerto de Constitución, i el que se dirige al pueblo de Chanco, los cuales no han sido refaccionados quedando imposibilitadas las comunicaciones por la falta de puentes en algunos esteros i barrancos. Se hallan igualmente en el estado referido otros dos caminos públicos que salen del puerto Constitución para el Itata, Loncomilla i el que cruza por los departamentos del Parral i Linares...*

Haciéndose muy urgente la refacción de los referidos caminos, construcción de puente i de lanchas para los ríos que dejo indicados, me dirijo a U.S. con el objeto de que, imponiendo a S.E. de esta nota, se sirva acordar la concesión de la cantidad de cuatro mil pesos destinados a este fin; cuya suma se distribuirá proporcionalmente i se construirán las lanchas que se consideran necesarias.”¹³⁹

Lamentablemente, el Gobierno central, es decir el centralismo santiaguino, los recursos que poseía los utilizaba para invertirlos en la ciudad capital, por lo que las comarcas alejadas debían arreglárselas con sus propios recursos más los presupuestos recortados que llegaban del

¹³⁸ Juan Francisco Valenzuela, Subdelegado de la 3º Subdelegación al Gobernador de Constitución. Rinconada, 21-I-1847. AGC, Vol. 15, s/f.

¹³⁹ Informe de Intendente sobre la Provincia del Maule. Cauquenes, 16-IV-1850. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 249, s/f.

erario nacional. Por ejemplo, en agosto de 1850 la Municipalidad, para refaccionar puentes y caminos, solicita al Gobierno poder cambiar los ítems de otros gastos para suplementar el ítem de caminos: “*Adjunto a US una nota del Secretario i procurador de la Municipalidad del Puerto Constitución, con la cual acompaña la razón de los deterioros que los fuertes temporales del presente invierno, han ocasionado en las obras públicas de aquella villa, i el presupuesto de la refacción, ascendentes a la cantidad de cuatrocientos sesenta i cinco pesos.*

Habiéndose ya agotados cuasi en su totalidad las cantidades presupuestadas en el presente año para la composición de calles i puentes, la citada Municipalidad no tiene por ahora otro arbitrio para restablecer los puentes i subsanar los demás perjuicios referidos, que solicitar al Supremo Gobierno, por conducto de US la autorización necesaria para invertir en dichos objetos, una parte de las cantidades presupuestadas para la refacción de edificios municipales i mudanza del panteón.

*En esta virtud espera la Intendencia que el Supremo Gobierno no distará de aprobar la medida propuesta por el Cabildo de Constitución en razón de ser notoria la necesidad que hay de emprender los gastos citados*¹⁴⁰ Sin embargo, con fecha 9 de noviembre de 1850, el Gobierno por decreto sólo concedió \$2.000 de los cuatro mil solicitados inicialmente para refaccionar más acabadamente los caminos de la ciudad de Constitución.

En el periodo revisado, que va de 1828 a 1850, Constitución emprende su consolidación progresiva en términos económico, urbano y portuario, lo que conlleva el surgimiento de una preocupación pública por el estado de los caminos y puentes que dan conexión a la ciudad y al puerto. Debemos recordar que para la década de 1840, la fundación de Nueva Bilbao- cerca de 45 años-, es históricamente reciente. Y si se agrega que sus primeros años fueron difíciles, en realidad Constitución se establece hacia 1810, por lo que es comprensible que no haya existido ninguna gran refacción de caminos o de construcción de otros en estos años. Por tanto, cuando la ciudad y el puerto comienzan a crecer demandan una red caminera que sea funcional al trajín de la nueva urbe.

Desde la segunda mitad de la década de 1850, se emprenden importantes refacciones de caminos vecinales y públicos, como el que conecta a Constitución y Cauquenes, principal vía terrestre que sale de la ciudad maulina hacia otra urbe provincial.

¹⁴⁰ Informe de Intendente sobre la Provincia del Maule. Cauquenes, 01-VIII-1850. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 249, s/f.

El acontecer infausto de Constitución. Terremotos e inundaciones.

La historia de Constitución no ha estado exenta de grandes catástrofes que han afectado el desarrollo de la ciudad. En la etapa que estamos revisamos, que va desde 1828 a 1850, Constitución sufrió una serie de problemas debido a las inclemencias naturales que gravitaron enormemente en la imaginación como en las preocupaciones públicas de los habitantes de la ciudad.

Los chilenos estamos familiarizados con las grandes catástrofes naturales en nuestra historia. Hemos desarrollado una cultura social, una mentalidad colectiva, vinculada a la lectura y adaptación de nuestras sensaciones ante estas olas de calamidades y destrucciones de la vida y del entorno. Entre 1520 y 1906 Chile ha sufrido 282 desastres, los que promediados y calculados en esos 386 años, nos da que "... nuestros antepasados sufrieron un terremoto cada 3,8 años, un temporal con inundaciones cada 7 años, un año muy seco cada 7 y una epidemia cada 4."¹⁴¹ Es decir, una serie de calamidades y catástrofes que nos han forjado hasta el día de hoy, pero sufridas antiguamente con mayor inseguridad, desesperación, miedo y caos. En el siglo XIX y antes, no existían explicaciones científicas arraigadas en la mayoría de la población, por lo que buscaba argumentos en la religión y lo sobrenatural, lo que moldearía una cultura particular ligadas a un carácter telúrico profundo¹⁴².

En este sentido, los terremotos son una expresión radical del caos, del miedo y la inseguridad, que están presentes en toda la historia de Chile. Nuestra particular estructura geológica nos ha habituado -desde momentos inmemoriales- a fatales sacudidas de la corteza terrestre, afectándonos tanto en la muerte de seres humanos y destrucción de nuestras ciudades, como en la modelación posterior del desarrollo territorial de nuestras comunidades y en las mentalidades colectivas. Constitución no estuvo exenta de los terremotos y sus consecuencias.

En el feroz terremoto del 20 de febrero de 1835, Constitución se vio afectada en toda su planta urbana por la destrucción de edificios, lo

¹⁴¹ Mellafe, Rolando: "El acontecer infausto en el carácter chileno. Una proposición de la historia de las mentalidades", en el libro del mismo autor "Historia Social de Chile y América". (1987), 3º Edic. Santiago 1995, p. 284.

¹⁴² Mellafe, Rolando y Loyola, Lorena: "La Memoria de América Colonial. Inconsciente colectivo y vida cotidiana." Santiago 1994, p. 102.

que trajo grandes penurias a los vecinos de la ciudad. Así lo informa el Gobernador Antonio Domingo del Río, en los días inmediatos al terremoto: “... En nota 22 del actual anuncié a US. el suceso espantoso acaecido en este Puerto que con el mayor dolor de mi corazón tengo a la vista. Resultado fatal del jamás visto temblor del 20 del actual, no ha dejado edificio en su ser, todos con el mayor ímpetu vinieron en tierra salvando solo estos virtuosos y desgraciados vecinos las vidas, y reducidos a habitar, como el Gobernador que subscribe, en la altura de los cerros de la población, y lo que es mas sensible no contar con el menor recurso para poder concurrir a la salvación del invierno que aproxima, por haber perdido los edificios en que tenían invertidos sus limitados intereses.”¹⁴³

El pavor debió ser inmenso. El sacudimiento de la tierra, el destrozo de los adobes, la caída de los techos. La gente abalanzándose hacia la calle con desconsolados gritos de miedo, angustia y desesperación. El río subiendo en las calles del norte, el resquebrajamiento de los cerros aledaños, formaban un panorama catastrófico. Sin distinción de clases, el pueblo de Constitución corriendo hacia los cerros, llorando, gritando, buscando a sus parientes, mirando sus derruidas casas.

El propio Darwin experimentó el mismo terremoto de 1835, aunque en otro puerto fluvial (Valdivia) de igual forma traemos a colación su reflexión sobre las sensaciones que dejaba el siniestro telúrico: “Un temblor de tierra subvierte en un momento las ideas más arraigadas; la tierra, el emblema mismo de la solidez, ha temblado bajo nuestros pies como una cáscara delgada aplicada sobre fluido; el espacio de un segundo basta para despertar en el espíritu un extraño sentimiento de inseguridad que no hubiesen podido producir varias horas de reflexión.”¹⁴⁴

El terremoto fue fatal para la estructura urbana de la ciudad de Constitución, como para el mercado de viviendas y las hipotecas que debieron tener muchas de ellas. Las pérdidas totales calculadas sumaron 43.055 pesos. La ciudad, que era la primera subdelegación, estaba dividida en dos cuarteles, así, en el informe que envía el Gobernador de Constitución fueron 34 vecinos los que perdieron sus casas en el 1º cuartel, y el mismo número para el 2º cuartel.

¹⁴³ Antonio Domingo del Río, Gobernador de Constitución, al Intendente. Constitución, 21-II-1835. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 152, s/f.

¹⁴⁴ Darwin, Charles: “*El Viaje del Beagle*”. Barcelona 1983, p. 357. Citado en Mellafe, Rolando y Loyola, Lorena: “*La Memoria de América Colonial. Inconsciente colectivo y vida cotidiana.*” Santiago 1994, p. 113.

Obviamente los vecinos principales, de las casas más fastuosas para la época, fueron los que más perdieron en términos de su inversión. Por ejemplo, Antonio Domingo del Río, Gobernador de Constitución, perdió 3.500 pesos por su casa y sus muebles. Lorenzo Paredes perdió casa y muebles por un monto de 2.500 pesos. Domingo Cienfuegos perdió 2.800 pesos, también por la destrucción de su casa y sus muebles. Daniel Casón, el que tenía la casa más cara de Constitución perdió 4.000 pesos por su destrucción. Roberto Neublam, por casa y muebles perdió 2.000 pesos. José Antonio Astaburuaga perdió 1.500 pesos por casa y muebles. José Letelier perdió 1.500 por su casa. Juan Gualberto Lopetey perdió también 1.500 por la destrucción de su bodega¹⁴⁵.

Junto a ello, la ciudad sufrió averías estructurales en su vialidad interna. Tres puentes fueron destruidos "que facilitan el comercio interior", lo que dificultaba el tránsito de los habitantes y sus carretas y caballos. Además, los edificios de función pública como la Iglesia Parroquial y la Escuela Primaria, cayeron al piso. La imagen era desoladora.

Sin embargo, no todo fue malo para la ciudad. El terremoto y agua turbia que descendía rápidamente río abajo, permitió abrir uniendo canal en la barra: "*Deseoso este Gobernador de poner en conocimiento de Uds. que aunque el terremoto pasado destruyó esta población; pero felizmente se ha conseguido lo que es más interesante, tanto a este vecindario, cuanto más a las Provincias adyacentes, tal, como se ve en el canal de esta Barra, su mansedumbre, su anchura de más dos cuadras, y su fondo de diez y ocho a veinte pies; con la marea de alta, presenta a la vista la gran esperanza de la continuación del tráfico, de Buques comerciantes, asilo con que cuenta la prosperidad de estos habitantes.*

El empuje del mar aquel día tenebroso arrastró todos los bancos de arena que formaban barra, quedando expedito el canal para todos los buques, que deseen comerciar por este puerto. Sírvase Uds. ponerlo en conocimiento supremo para su satisfacción."¹⁴⁶

Aquel "día tenebroso" del terremoto, también permitió la apertura de un canal en la barra, la gran preocupación para la navegación del Maule. Es decir, ante la desesperanza e inseguridad que generó el terremoto y su avasalladora destrucción, surgía un estímulo

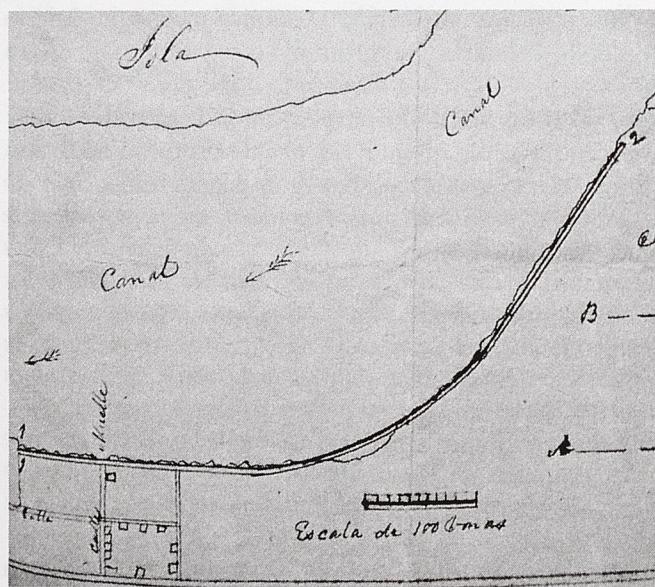
¹⁴⁵ Informe de daños del Terremoto de 1835. Constitución, 12-III-1835. Archivo Intendencia del Maule, Vol. 16, s/f.

¹⁴⁶ Antonio Domingo del Río, Gobernador de Constitución, al Intendente. Constitución, 28-III-1835. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 152, s/f.

para levantar el ánimo de la comunidad, que veía en el mejoramiento de las condiciones de navegación a través de la barra, un acicate para seguir adelante y pararse nuevamente.

Otro aspecto del acontecer infiusto de la historia de Constitución fueron las crecidas del río y las inundaciones a las que dieron paso. La potente presencia física y simbólica del río Maule en la historia de la ciudad, pone en un lugar protagónico de la memoria trágica a las crecidas del Río merced a los aguaceros que cada cierto tiempo caen sobre Constitución.

Los temporales hacían estragos en las calles de la ribera del Maule por ello, los proyectos de la construcción de contenciones, de diques, para el avance de las aguas del Río, fueron peticiones presentes en toda la historia de Constitución. En 1837 existe un proyecto sobre la construcción de varias refacciones al río Maule, en las que se incluye en



su diseño "Una Muralla o Dique de 6 y 5 varas de largo contenido 3740 varas cúbicas cuyo valor en 6 reales c/u será 2.805 pesos y de la cortadera del terreno para la muralla 200 pesos, suma total 3.005 pesos. El Dique o Muralla se podrá construir en forma de pirca y sin material

alguno para su unión, pues sólo se considera bastante para resistir al ímpetu de las creces del río la forma de ella..."¹⁴⁷

Por lo visto más adelante, se infiere que el proyecto o no se construyó o se destruyeron, ya que, se solicitará nuevamente la

¹⁴⁷ Plano del Río Maule en frente del Pueblo de Constitución o Maule. Constitución, 16-IX-1837. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 155, s/f.

indagación de la rivera del Río y/o la construcción de contenciones para el Maule.

En efecto, la importancia que va adquiriendo la protección de la ciudad ante las crecidas del Maule, se hacen patentes desde la Gobernación y la Municipalidad a la Intendencia Provincial. Las reiteradas crecidas del Maule inundan a Constitución, con lo que se paraliza la actividad portuaria y la vida social en torno a las calle más hacia el Sur, hacia la rivera del Río. Ello trae una sensación de inseguridad, de incertidumbre ante los efectos de nuevos temporales en la ciudad, como lo hace presente el Gobernador de Constitución en 1842: *"Siempre que ha habido grandes avenidas en este río, ellas han causado males a esta población bien manifiestos, tanto que si estas fueran frecuentes o anuales no tardaría mucho en desaparecer la mayor parte de ella, debe pues considerarse que con el mayor de las aguas de los dos Ríos citados tendremos anualmente en ciertas estaciones una avenida continua.*

*Por lo tanto el que subscribe cree que sería conveniente el mandar hacer un reconocimiento como a distancia de dos cuadras al Sur de esta población que es sin duda en donde se puede hacer lo que convenga para evitar una inundación."*¹⁴⁸

La imagen de Constitución inundada da vueltas cíclicas en la imaginería colectiva de los habitantes, que cada año ven la posibilidad de que las calles principales, las cercanas al muelle, se vean afectadas por las crecidas del robusto Maule. Todo ello estimulaba que las autoridades locales representaran continuamente la necesidad de contar con protecciones en la orilla sur del Río. De hecho, la Municipalidad de Constitución hacia inicios de la década de 1840 debe, con recursos propios, *"... construir un tajamar de piedras a orillas del río..."*¹⁴⁹

Sin embargo, los estragos del Maule en la ciudad seguían. En el año 1846 se produjo un gran temporal y su consiguiente crecida del Río hizo destrozos en la ciudad, volviendo sobre la pesadilla de una Constitución tragada por el Maule en parte importante de su planta urbana.

Lamentablemente, las gestiones del Intendente, primera autoridad provincial, no surtían efectos en la autoridad central para que asignara los recursos requeridos para que la ciudad pueda protegerse de

¹⁴⁸ El Gobernador del Puerto de Constitución al Intendente de la Provincia del Maule. Constitución, 10-X-1842. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 173, s/f.

¹⁴⁹ Informe de Intendente sobre la Provincia del Maule. Cauquenes, 07-V-1846. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 173, s/f.

esas inclemencias naturales. Esto hacía que cada cierto tiempo, con los temores de que un nuevo invierno terminara con temporales que inundaran la ciudad, el Gobernador a nombre de la Municipalidad de Constitución elevara solicitudes de recursos para la construcción de protecciones en la rivera del Río que da a la ciudad, el año 1847¹⁵⁰.

La autoridad central hacía oídos sordos de estas solicitudes de la comunidad de Constitución, es por ello que a principios de 1848, el Gobernador eleva una nueva solicitud para que de una vez por todas se pueda resolver el tema. Llega a tanta la desesperación del Gobernador que elevando dicha nota, se quiere eximir de las responsabilidades de una potencial inundación, al hacer patente que ha hecho las gestiones pero que no le han escuchado. Dicha comunicación la remite el Intendente del Maule de la forma que sigue: “*El Gobernador del Puerto Constitución con fecha 10 del corriente a dirigido a la Intendencia de esta Provincia la nota que sigue:*

“Varias veces e echo presente a esa Intendencia los males que amenazan a esta población, si no se contienen por medio de una estacada los avances del río sobre el terreno en que está situada. Los derrumbes fueron tan considerables el invierno próximo pasado, que infundieron el mayor cuidado a este vecindario. A la nota que pase sobre el particular, esta Intendencia me hizo esperar que el Gobierno no desentendería mi solicitud: como asta la fecha esta no a tenido ningún resultado i que la estación de emprender trabajos de esa clase va pasando a toda prisa, creo de mi deber volver a llamar la atención de US sobre el particular i salvar de este modo mi propia responsabilidad, pues no dudo que en el invierno venidero los estragos del río deben comprometer seriamente la existencia de la mayor parte de esta población. La verificación de esta obra cuyo presupuesto eleve a US en el año ante próximo pasado, le merecerá la eterna gratitud de este vecindario”.

Lo transcribo a US para que, tomando en consideración los avances que hace el Maule de día en día, con gran perjuicio de la población de Constitución, se sirva dictar lo mas pronto posible una medida capaz de destruir el grave mal que amenaza al Puerto, reiterando con este objeto cuanto tengo dicho a US en mi nota N° 16 de 18 de Diciembre del año 1846, i 101 del 25 de junio de 847.”¹⁵¹

¹⁵⁰ El Gobernador del Puerto de Constitución al Intendente de la Provincia del Maule. Constitución, 22-VI-1847. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 173, s/f.

¹⁵¹ El Intendente de la Provincia del Maule al Ministerio del Interior. Cauquenes, 14-I-1848. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 249, s/f.

El Intendente José Miguel Barriga, también efectúa sus descargos ante la autoridad central con el efecto de responsabilizarla por cualquier situación futura que pueda significar pérdidas materiales y de vidas.

La autoridad central delega la tarea del análisis técnico en el Cuerpo de Ingenieros Civiles, designándose al Agrimensor General de Talca, Felipe Astaburuaga, para efectuar el presupuesto de la obra solicitada, porque el Cuerpo tiene problemas de personal.

Nuevamente el Gobierno central no va a cumplir el compromiso adquirido. Esto lo sabemos porque casi dos años y medio después de esta petición, el nuevo Intendente del Maule Eugenio Necochea, eleva nuevamente la solicitud a las autoridades de Santiago para que se hagan cargo de la situación de peligro que vive Constitución con las crecidas de invierno: *"El terreno en que se haya situada la población esta con muy corta diferencia al nivel del río, i esta circunstancia unidas a las creces frecuentes del invierno le hacen expuestas a grandes aluviones que pueden sepultarlo en su mayor parte. Este inconveniente ha sido reconocido por la Municipalidad i ha elevado al Supremo Gobierno por el Ministerio de US el plano i presupuesto de un tajamar que debe construirse para evitar las inundaciones que la amenazan. Espero que el Supremo Gobierno impuesto de los peligros positivos que amagan a esta interesante población, apruebe dichos planos i presupuesto, concediendo los auxilios que se tienen pedido para este fin."*¹⁵²

Ante los estragos producidos por las inundaciones que fueron sufridos como continuos calvarios para la gente de Constitución, se observa que sus autoridades no cejaron en solicitar la construcción de las contenciones, diques o tajamares para proteger a la ciudad de las crecidas del Maule, ante lo cual recibían constantes dilaciones y silencios por parte de las autoridades de Santiago.

Los problemas de la barra del Maule y los proyectos de mejora.

La Barra del Maule es uno de los problemas geográficos presentes en toda la historia de Constitución. Es el espacio en que el

¹⁵² El Intendente de la Provincia del Maule al Ministerio del Interior. Cauquenes, 05-IV-1850. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 249, s/f.

nivel del lecho del Río se une abruptamente con el fondo del mar de forma desnivelada, y además, y en su superficie chocan las corrientes del mar con las aguas que trae el Maule. Se presentan serios problemas por la naturaleza de las corrientes que se forman, como por la profundidad que alcanza el lecho del río cuando se une con el mar, todo lo cual genera una barrera que es difícil de remontar para embarcaciones livianas o marineros de poca experiencia en su cruce. La conjunción de vientos sur y norte, no permiten que uno de ellos domine sobre el otro, cuestión que quitaba fuerza a las embarcaciones y las corrientes para la salida o entrada.

Este problema era uno de los principales a la hora de evaluar el tráfico fluvial del Maule, ya que, cuando había problemas con el viento, o con las corrientes, las embarcaciones debían esperar en alta mar o tratar de recalcar en la caleta.

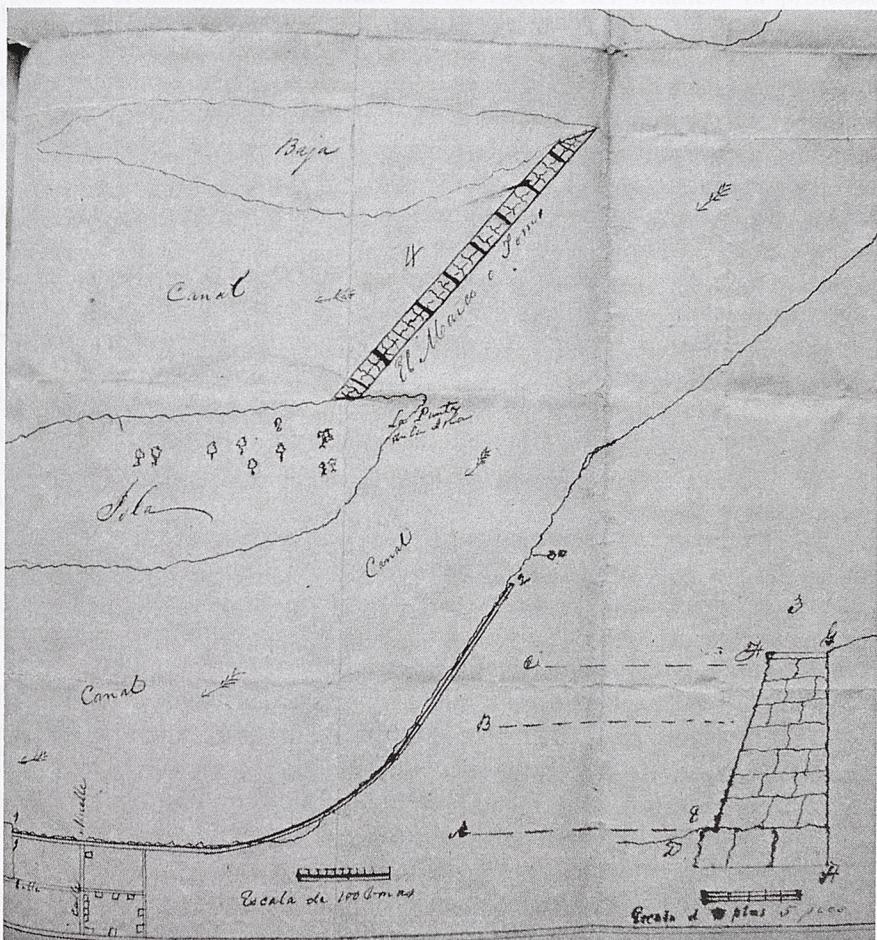
Desde la fundación de Nueva Bilbao de Guardoqui que generaba atención pública la tristemente famosa Barra de Maule. Por lo tanto, una vez que se comenzó a consolidar el tráfico fluvial en Constitución las autoridades locales emprendieron acciones para su mejora.

El Primer Gobernador de Constitución, Robert Foster, ideó el sistema de señales y banderas en 1828, aunque no lo pudo poner en práctica el mismo. Comienzan a funcionar desde los primeros años del puerto Mayor un grupo de personas encargadas de vigilar la Barra, avisando sobre sus peligros. *"Por ahora y mientras se considera en el correspondiente presupuesto general de gastos, abónese por la Tesorería de Concepción mensualmente el sueldo de treinta pesos al práctico de la barra del puerto Constitución Francisco Reyes; el de ocho pesos a un vigía, el de diez pesos a un patrón; y el de siete a cada uno de cuatro marineros que deben tripular el bote de la capitánía del mismo puerto: cargándose las cantidades que se pagaron por dichos sueldo a gastos extraordinarios de marina."*¹⁵³

Uno de los primeros proyectos para mejorar las condiciones de Maule fue el encargado al Capitán de Puerto, Leoncio Señoret. Este maulino es una figura histórica de gran importancia en el Constitución del s. XIX, puesto que su experticia naval, su aguda observación de las corrientes, como sus diligentes gestiones hicieron posible el tráfico fluvial antes de la llegada del vapor remolcador al Maule. Todos ellos motivos por los cuales se le ordena la elaboración de los primeros estudios técnicos sobre la barra.

¹⁵³ José Santiago Aldunate al Gobernador del Puerto Constitución. Santiago, 27-VIII-1842. AGC, Vol. 1, s/f.

En ese sentido, una de las ideas que era esgrimida para potenciar la fuerza de salida del Río era construir diques de contención que cercarán las piedras de Las Ventanas hasta la de los Lobos, en el extremo norte del cerro Mutrum, de forma de dar uniformidad y fuerza a la salida del Maule.



Proyecto de canalización del Maule, 1837. Fuente: Archivo Nacional

El Gobernador de Constitución en 1844 manda a ejecutar el estudio en cuestión: *"Dispondrá US. que el capitán del puerto, asociado con dos personas más que reúnan los conocimientos necesarios, forme un*

presupuesto que demuestre el costo que debe demandar el cortar la comunicación de las aguas que se hace en la obra situada al extremo del cerro Mutrum, llamado vulgarmente la Ventana de más afuera, y el consiguiente, al rebajo de las dos alturas que la forman, hasta dejarlas en estado que no impidan a los buques recibir el viento que necesitan al parar la barra. Dicho presupuesto deberá venir acompañado de un plano que marque la situación de estas alturas y el estado en que deberá quedar realizado el trabajo. Igualmente de un informe del Capitán de Puerto en que del modo más circunstancial, se ocupe en demostrar:

1º El actual estado de la barra y los males que esta ocasiona, calculando al efecto el Mayor número de Viajes que podría hacer un buque mejorada que sea ésta, la disminución que podría haber en los precios de los fletes y los demás artículos que podrían exportarse.

2º Las ventajas que podría reportar el trabajo que ahora se proyecta con relación a la mejora de la barra.

3º Las que podrá proporcionar el establecimiento de una lancha o un buque de Vapor expresando los destinos a que esta embarcación podría aplicársele de que porte o fuerza seria bastante, su costo y el modo de sostenerlo sin mayor gravamen fiscal.

4º Si el proyecto del gobierno relativo a la canalización del Ñuble y el Lontué para aumentar las aguas del Maule puede llenar todos los objetos respecto a la mejora del puerto o presenta algunos inconvenientes. Deberá agregarse a más todo lo que se juzgue a propósito para dar a conocer mejor el estado actual del puerto y las mejoras de que sea susceptible.

Obtenidos que sean por US. estos datos consultará el proyecto con el mayor número de personas que le sea posible, de cuantas por sus conocimientos y experiencia puedan dar opinión, y me pasara el expediente con su informe también para elevarlo todo al conocimiento del Supremo Gobierno.”¹⁵⁴

Uno de los proyectos emblemáticos para dar mayor profundidad y fuerza al Maule para facilitar la apertura de un gran canal que abra la Barra, fue la de vaciar parte o la totalidad de las aguas del Lontué y el Ñuble sobre el río Maule. Este proyecto también es antiguo, puesto que fue planteado en 1805 por el geógrafo francés que exploró el Maule en ese año. No obstante, dicha empresa no fue practicada.

En 1842 F. y C. Astaburuaga presentan un proyecto en los que se consideraba desviar las aguas del Lontué y el Ñuble en los afluentes del Maule, aunque no se concretó su proyecto en el momento.¹⁵⁵

¹⁵⁴ El Gobernador de Constitución al Intendente del Maule. Constitución, 23-IV-1844. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 173, s/f.

¹⁵⁵ Maino, Valeria; Astorquiza, Pilar: “El impacto de los cambios tecnológicos en la navegación... op. cit, p. 51

Hacia mediados de la década de 1840, la idea comienza a tomar más fuerza entre las autoridades de las provincias de Talca y Maule, la que llega al Congreso Nacional. De esta forma, el Intendente de Talca en una visita a la provincia que realiza en 1846, apunta perfectamente el nudo del problema que representan las dificultades del tráfico fluvial para el crecimiento económico de la región del Maule: “*El principal inconveniente qe se presenta al desarrollo de la provincia es, la falta de buenas vías de comunicación i de lugares adecuados para la exportación de sus productos. Estos son por lo común de gran peso i volumen como granos, hojas cortadas, tejidos de lana, secinas i otros; los principales mercados la ciudad de Santiago i Valparaíso i los gastos de trasportes para estos puntos demaciado suvidos por la distancia i otros inconvenientes; resultando en algunos como en el trigo, iguales o exceder el valor de la misma especie. Por esta razon se mira el pensamiento de mejorar el puerto de Constitución como el proyecto a que está vinculado el futuro porvenir de esta provincia, i aun la del Maule. La canalización de los ríos Lontue i Ñuble dando este resultado i el de su navegación, ofrecerá un cambio tan asombroso en beneficio de la industria de estas provincias que casi no es dado calcular si la importancia de la empresa o algun otro inconveniente no permitiese llevarla a efecto en el todo, tan luego como se sanciones la lei de que actualmente se ocupan las Cámaras, convendrá por lo menos no demorar los trabajos que deben hacerse en el puerto Constitución para cerrar “las ventanas” proyecto que tuve la honra de proponer al Gobierno cuando me encontraba al mando de la provincia del Maule i que es parte tambien del de canalización. En la opinión de los marinos que entonces se consultaron ofrece las ventajas este trabajo de mejorar la Barra, quitar un obstáculo que priva del viento a las embarcaciones al pasar por ella i dejar espedito un gran muelle para darles auxilios desde tierra en caso de peligro. Es por otra parte obra de poco costo i que puede realizarse en menos de un año. La lei sobre pesos i medidas...¹⁵⁶*

A los ojos de las autoridades de Talca, a mediados de la década de 1840, la idea de aumentar el caudal del Maule era pensada como una gran solución para dar fluidez al comercio y al tráfico fluvial. Sin embargo, esta idea generaba incertidumbre en Constitución en razón de que el aumento del caudal del Maule amenazaba con las inundaciones en tiempos de crecidas, como lo plantea claramente Leoncio Señoret, quien expone que si se da luz verde a este proyecto, antes debe construirse protecciones en la orilla del Río: *El plano que forma el asiento de esta*

¹⁵⁶ Visita del Intendente a la Provincia de Talca. Talca, 23-VII-1846. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 152, s/f.

poblacion se compone en su mayor parte de un terreno excesivamente ligero, tan facil de ser aoradado por las aguas, que se les ha visto transformar en un solo invierno, una asequia pequena en un sanjon de sesenta baras de largo, sobre beinte de profundidad, aunque el Rio tiene muy poca corriente por este lado, el golpe solo de las pequeñas olas, que levanta el viento norte, basta para desmoronar sus orillas de una manera verdaderamente espantosa.

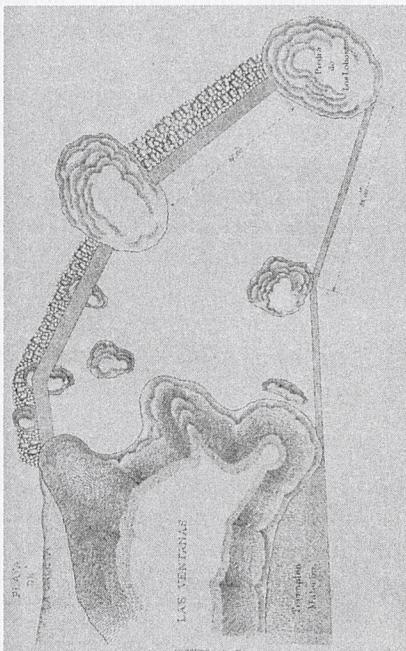
Lo espuesto ha llamado la atencion de esta ilustre Municipalidad, pero sus buenas intenciones se han estrellado contra la falta de recursos para llevar a cabo semejante obra, este cuerpo, noticioso que el Señor Presidente de la Republica se halla facultado para gastar sierta cantidad en la canalizacion de los Rios vecinos del Maule y en la mejora de este puerto, me ha encargado de acudir a US. para fijar, por su conducto, la atencion del Supremo Gobierno sobre los males q amenazan a esta poblacion en la actualidad, en que sus orillas tienen solo q resistir las aguas de un rio y cuya progresion es incalculable, si se aumenta el caudal de dichas aguas con la aglomeracion de otros rios; Sobre la necesidad en que se halla, por falta de fondos propios, en solicitar qe el Gobierno se encargue de la mencionada paliza de Pellines y en el caso de llevarse a cabo la canalizacion, que se dé principio por las obras que deben precisamente precerderla para poner a este puerto y poblacion al abrigo de una destruccion completa.”¹⁵⁷

Este es el tenor que va a ir caracterizando la discusion sobre como abordar los problemas que presenta la navegación del Maule. Ante las ventajas que se anuncian, de inmediato aparecen las externalidades negativas de tal o cual proyecto. Con todo, en este caso, el proyecto de ley fue aprobado a inicios de 1847, con lo que el proyecto se fortalecia: “Se a recibido i circulado a quienes corresponde la nota de US. N°4, del 11 del qe jira, en qe se trasccribe el decreto supremo del 11 del mismo, por el cual se ordena qe se lleve a debido efecto la lei de 12 de Setiembre ultimo, dictandose la medidas mas oportunas para la canalizacion de los rios Lontué con el Claro, i del Ñuble con el Perquilaquen, aciendose al mismo tiempo los trabajos necesarios en la desembocadura del Maule para la destruccion de la barra i compostura del puerto, cuyas obras reclamaban urgentemente tres bastas provincias.”

Las autoridades de las provincias en torno al Maule, luego de esta aprobación legal del proyecto de aumentar el caudal del Río, siguen instando a la mejora de las condiciones de navegación fluvial.

¹⁵⁷ El Gobernador de Constitución al Intendente del Maule. Constitución, 26-X-1846. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 173, s/f.

El proyecto de vaciar las aguas, no fue del todo asumido por las autoridades, ya que existían fundadas razones para pensar que el mayor caudal del Río no sólo amenazaría con inundar Constitución, sino que acrecentaría en demasía la velocidad del caudal para la bajada y su consiguiente obstaculización de la subida río arriba. Asomaban también otras propuestas para mejorar la navegabilidad del Maule, sobre todo en relación a la salida y entrada a la Boca del Río, en la susodicha barra.



Maule, Talca i una gran parte de la de Colchagua, i un bien jeneral para toda la República por qe permitirá la esportacion de conciderables i variados productos a varios otros puntos en donde son escasos i tienen un precio subido en la actualiad. Por esto es qe se an mirado con el mayor interes los projectos relativos a este objeto, i el Soberano Congreso a solicitud del Supremo Gobierno, no a trepidado en autorizar un gasto conciderable para la canalizacion del Maule, qe tiende a conseguir el mismo resultado.

Poseido de estas ideas el Señor Intendente de Talca i el infraescrito i deseando ver por nosotros mismos, la localidad del puerto y los obstáculos que se presentan para la entrada, salida i fondeaderos de los buques, hemos pasado el 11 del corriente a examinarlo en aquel lugar; durante los cinco días qe allí estuvimos nos ocupamos en hacer un estudio prolijo de los peligros e inconvenientes del puerto, así como tambien de averiguar los medios mas

seguros i espeditos para extinguirlos. Con el mismo fin consultamos el dictamen del Capitan Señoret, qe a sus buenos conocimientos reune una practica constante de mas de siete años de aquella vahía, i a las personas capaces de darnos alguna instrucción a este respecto; i todos unánimemente estan persuadidos qe el sierre de las Ventanas i el desmonte del cerrito Mutun bastarían por sí solos para mejorar el puerto i para desterrar el miedo infundado de algunos comerciantes i navieras qe tantas empresas útiles a sofocado en su orijen: se nos a asegurado qe son de esta misma opinion el comandante Simpson, i el Capitan de Navío Fousther, el Capitan de los Bapores M. Peacock i los Capitanes Nelson i William Evens, cuyo parecer merece gran crédito en la materia.

Mas para saber asta qe punto merecen entera fe tan uniformes opiniones, e creido conveniente acompañar a esta nota copia legalizada de informe circunstanciado qe pasó a la Intendencia de esta Provincia el Capitan de Puerto Don Leoncio Señoret el 15 de Octubre de 1844, en el cual se especificaban con precision las causas de los peligros del puerto el modo de evitarlas i los males qe sufren las embarcaciones al presente. Según el, las arenas qe forman la barra, las rebentazones de las olas del mar sobre la misma barra i la falta de viento, son las causas principales de los peligros. El desmonte pues del cerro Mutun, dejara paso libre al viento para que sople las naves a la entrada o salida del puerto, qe es cuando mas lo necesitan, por qe la fuerza de la corriente del río Maule o de las olas del mar, las arrastra a las rebentazones i arenas, cuando no tienen una fuerza motriz, qe, contrarrestando la corriente, las conduzca en derechura al canal de la barra. Por otra parte el cierre de las ventanas no solamente evitara la inmensidad de arenas qe lleva la corriente qe se forma en esta obra, en la misma dirección de la barra, sino qe tambien anulará esa misma corriente qe impele a los buques a desviarlos del canal i a embarcarlos por consiguiente en la arena, en donde tienen qe sufrir los embates i rebentazones de las olas.

Pero no son estas las unicas ventajas qe se lograrían con este trabajo: cerrada las ventanas asta la piedra de los lobos, no ai ningun inconveniente para formar asta allí, con mui poco costo, un camino qe sirba como de muelle para entrar i sacar las embarcaciones, permitiendo al mismo tiempo un punto de apoyo seguro a la lancha salvadora para qe preste sus servicios sin ningun riesgo a los buques en los puntos de mayor peligro.

El costo de estas obras será mui insignificante si se atiende a los bienes qe debe producir, estas razones, i del informe a qe debe pasar con el mismo objeto el Señor Intendente de Talca, se sirva mandar un ingeniero idraulico qe levante un plano i presupuesto, i en caso de no aberlo facultar al infraescrito para qe lo

*aga de acuerdo con el capitán de Puerto Don Leoncio Señoret, a fin de ordenar que se emprenda el trabajo lo mas pronto posible.*¹⁵⁸

Un mes después de este reconocimiento, el Congreso aprueba recursos para emprender los siguientes trabajos “*El artículo 1º del citado Supremo decreto dice: “Constrúyanse en el desembocadero del Maule tres diques o malecones: el 1º cerrando el boquete que existe entre el peñón llamado las Ventanas y la piedra de los Lobos; el 2º cortando el brazo mismo del río, que marcha al lado de la población del puerto, para que corran unidas todas sus aguas; y el 3º para unir la isla con el (ilegible) de los Caulles.”*¹⁵⁹

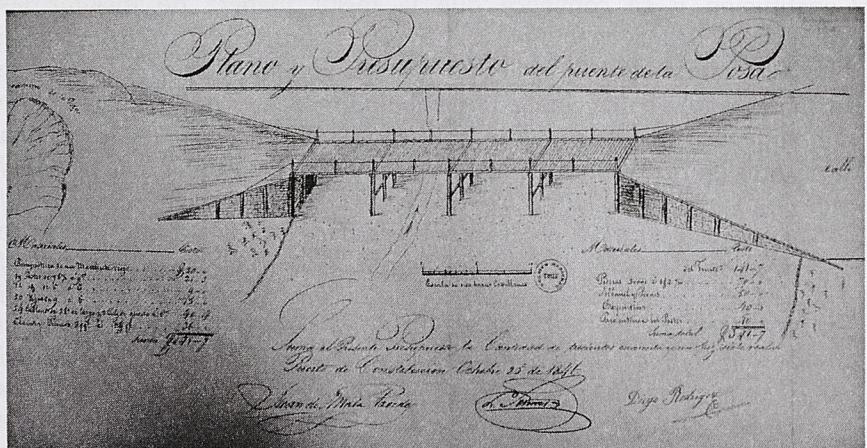
La autoridad del Intendente del Maule, que tiene sede en Cauquenes, revisa nuevamente las condiciones del puerto de Constitución y se convence que la mejor manera de mejorar las condiciones de navegabilidad del Maule, sobre todo en el aspecto de entrada y salida del Río, es lo que aconseja Señoret. Pero ya esta idea se va matizando, al mencionar la posibilidad de un pequeño vapor que remolque las naves que se enfrenten a la Barra, idea que se estaba barajando en otros círculos: “*Lo primero que se presenta en este puerto al viajero i comerciante es la barra, o el banco de arena formado por las arenas del Maule i del mar repetidas por las olas i arrastradas por la corriente del río, qe desemboca en este puerto. Por muchos años se an ponderado sus peligros con tal ecsajeracion qe asta ahora an alejado al comercio i la industria, qe tres grandes i fertiles provincias estan llamadas naturalmente a fomentar por este puerto. No a servido para introducir la confianza el qe ayan entrado i salido como mil quinientos buques en los ultimos siete años, sin qe se aya tenido qe lamentar mas de seis desgracias, lo qe eqibale a un dos cientos ciencuenta [ilegible] de probabilidad contraria al buen ecsito de las embarcaciones i carga: tal vez no an pasado de tres las perdidas orijinadas unicamente por los peligros de la barra, debiendo atribuirse las demas a los descuidos e impericia de los capitanes de los buques, en cuyo caso la probabilidad adversa es doblemente menor. Verdad es qe estos buenos resultados son debidos en gran parte a los conocimientos expericencia e intrepidez del capitán de puerto Don Leoncio Señoret, qe tan recomendables acen sus servicios.*

Pero no está mui lejos el tiempo de qe desaparezcan casi completamente los peligros de la barra, si se asiertan los trabajos qe estan en actual ejecución... Los Intendentes comisionados para correr con la dirección de esta obra, qe no carece de riesgo i abunda en responsabilidad, an principiado por lo mas facil, menos

¹⁵⁸ Informe de Intendente sobre la Barra del Maule. Cauquenes, 28-VIII-1848. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 1364, s/f.

¹⁵⁹ Visita del Comisionado, Bernardo Letelier, a los trabajos del puerto de Constitución. Talca, 29-I-1850. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 248, s/f.

costoso i de un resultado positivo: tal a sido el desmonte del cerro de las Ventanas i continuar una calzada asta la poza, punto del fondeadero de los buques, con lo cual se conseguirá necesariamente qe el biento Sud dominante pueda soplar libremente a las naves en el lugar del peligro, permitiendoles maniobrar i contrarrestar la corriente qe las impele a los bancos de arena, como asi mismo el que puedan conducirse desde tierras por la calzada o muelle asta el canal de la barra. Es mui probable que la corriente del río se incline hacia el muelle, como a sucedido ya al frente de la Poza, por qe no formará senos ni se amontonarán arenas qe la agan variar de dirección, i en este caso el resultado es completo, porque las naos tendrán desde tierra cuanto ausilio necesiten para una libre entrada o salida.



Proyecto del Puente en la Poza. Leoncio Señoret, 1847. Fuente: Archivo Nacional.

Lo único entonces qe podrá echarse de menos, sera una limpia=barra i tal vez un bapor pequeño, para qe puedan entrar buques de mayor porte, pero todo ello no costará la duodecima parte de la canalización del Maule, qe ya no será necesaria tan pronto mas qe algunos cortos trabajos en este río i en el Loncomilla para la navegacion de las lanchas. Como es conciderable el trafico qe se ace en estas embarcaciones i deberá necesariamente aumentarse con el tiempo, espero qe el Supremo Gobierno se servirá aprobar el reglamento qe acordamos con el Señor Intendente de Tulca, en agosto del año 48, basado sobre los datos qe abia dado el Capitan Señoret."¹⁶⁰

¹⁶⁰ Oficio del Intendente del Maule. Cauquenes, 28-V-1849. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 249, s/f.

El Estado comenzaba a invertir crecientes sumas de dinero, por lo que debía estar periódicamente supervisando el cumplimiento de las cláusulas de las obras, como del avance mismo de los trabajos. Estos proyectos para mejoramiento de la Barra del Maule también se rozaban con los intereses locales y provinciales, y el avance de la ingeniería era débil en relación a cuales eran las mejores opciones técnicas para el objetivo propuesto, sobre todo, si pensamos que muchas de las autoridades que están en el seno de las decisiones no son ingenieros civiles, por lo que las decisiones siempre están sujetas a mudanzas.

Esto lo decimos, porque a inicios de 1850 conocemos un informe de Bernardo Letelier, donde señala las deficiencias de las obras, y el hecho de que se haya privilegiado unos trabajos en lugar de otros. Dicho informe servirá de base para suspender la construcción de los malecones, a resolución expresa del Presidente de la República: *"En cumplimiento del Supremo decreto fecha 28 de Setiembre de 1848, que prescribe a los Intendentes de las provincias del Maule y Talca, dar cuenta cada dos meses del estado en que se encuentran los trabajos mandados emprender en el puerto de Constitucion, me trasladé a aquel punto. Como a mi regreso ya hallé a US en posecion del mando de la provincia, creo de mi deber dar cuenta a US del resultado de mi visita, para que si lo tiene a bien, se sirva elevarlo al conocimiento del Supremo Gobierno."*

El artículo 1º del citado Supremo decreto dice: "Constrúyanse en el desembocadero del Maule tres diques o malecones: el 1º cerrando el boquete que existe entre el peñón llamado las Ventanas y la piedra de los Lobos; el 2º cortando el brazo mismo del río, que marcha al lado de la población del puerto, para que corran unidas todas sus aguas; y el 3º para unir la isla con el anco de los Caulles".

Sensible me es expresar, que en nada se ha dado obedecimiento al artículo copiado, a excepción del rebajo que se está haciendo para destruir el peñón de las Ventanas, y este es tan lento, que solo hai nueve trabajadores y un mayordomo; cuando en el cerro que está contiguo a la Posa se ocupan cincuenta y tantos peones con varios mayordomos, volteando grandes peñascos para dar esnche al camino que sirve de recreo a la población y de seguridad a las bodegas que podrá trabajar los particulares, sin que, a mi ver, contribuya esta obra en manera alguna, al laudable fin que al jirar en decreto se propuso el Gobierno. Es verdad que el director del trabajo tuvo autorización por los Intendentes para hacer innovaciones, como se vé por la copia que adjunto a US; pero ignoro que esta haya obtenido la aprobación que se exige por el artículo 5º del mismo superior

decreto. Lo cierto es, que van librados cuatro mil y mas pesos sin que se vea hasta el presente cosa alguna de provecho.

*Oí la opinion de varios antiguos capitanes de buque, mui conocedores de la Barra del puerto que entorpece la entrada y salida de las embarcaciones, y todos se lastiman del gasto inoficioso que está haciendo el fisco, y creen que con un pequeño buque de vapor, estaría evitado el grave inconveniente que en el dia hace alejar toda especulacion, en vista de los naufragios que ahí se experimentan. Sobre todo, seria de desear que el Supremo Gobierno determinara mandar a uno de sus Injenieros, para que en vista del objeto, diera un informe científico sobre una empresa de tanto interes, por depender de su buen éxito la vida de estas dos importantes provincias.*¹⁶¹

Se observa que en estos momentos de expansión de la actividad fluvial del Maule, se dan cita una serie de iniciativas que buscan dar mayor fluidez y facilidad a la navegabilidad fluvial. Son variados los proyectos en teoría, otra serie de acciones concretas emprendidas, como una cantidad de contrapropuestas, recapitulaciones y suspensión de obras, que van a moldear los intentos técnico-portuarios que se llevan a cabo en la década de 1840. Todas ellas ideas que se barajan antes de la llegada del vapor remolcador que es la gran solución naval para el problema de la barra, servicio que se inicia en 1852.

La década de 1840, marca el inicio de esa ligazón tremenda que posee el puerto de Constitución con los estudios técnicos sobre ingeniería portuaria y tecnología naval. Es una sociedad política local y provincial, que denota una fe en la ciencia como productora de escenarios futuros posibles mediante la construcción de obras civiles de envergadura. Ya no se argumenta sobre los destinos de la Providencia en tal o cual crecida, inundación o condiciones del entorno. Desde 1840 en adelante, las razones esgrimidas van a ser únicamente técnicas, y las decisiones van a ir pasando de los políticos y funcionarios que poseen experiencia y aguda observación, a los más sofisticados ingenieros nacionales y extranjeros, académicamente formados. Una sociedad y una cultura local, que con el correr del siglo XIX se va a ir mezclando con una ideología racionalista, positivista y liberal, que ve en los avances de la ciencia, la respuesta a las adversas condiciones geográficas del puerto maulino.

¹⁶¹ Visita del Comisionado, Bernardo Letelier, a los trabajos del puerto de Constitución. Talca, 29-I-1850. Archivo Ministerio del Interior, Vol. 152, s/f.

CAPITULO II.2. CONSOLIDACIÓN Y DECAIMIENTO DE UN PUERTO: CONSTITUCIÓN 1850-1883.

Los primeros cincuenta años de Nueva Bilbao de Guardoqui, rebautizada como Constitución en 1828, representaron la tozudez de los colonos instalados bajo la guía de Santiago de Oñederra a fines del XVIII, como también de aquellos que posteriormente fueron arribando a la villa. Las suspicacias de ciudades como Concepción por la instalación de un puerto en la desembocadura del Maule, que podía drenar los ingresos comerciales de Talcahuano y fomentar el contrabando en el área, problemáticas sumadas a las malas condiciones para la navegación en la zona, no impidió que los habitantes de Constitución impulsaran un proyecto que aprovechó las potencialidades de la zona para desarrollar un puerto que se constituiría como uno de los más importantes a nivel nacional durante algunas décadas de la segunda mitad del siglo XIX.

La disponibilidad de recursos forestales para la construcción naval, sumados a la especialización de sus colonos como armadores, fueron algunas de las causas que permitieron el despegue de la villa. Primero, a través de la exportación de productos ligados principalmente al bosque maulino y los productos de "orilla" propios de la zona (maderas, cortezas, carbón, queso de Chanco), y posteriormente a los cereales y otros productos agrícolas, producción mediante la cual se inició un ciclo de tráfico marítimo tanto de cabotaje como luego internacional, estimulado por los capitanes extranjeros que se instalaron en el puerto, emprendido actividades económicas y comerciales de transporte, astilleros y bodegaje, entre otras; además, la villa recibió el estímulo del Estado a través de la instalación de un astillero fiscal y la realización operaciones de abastecimiento en el área¹⁶².

Las décadas posteriores a su nombramiento como puerto mayor en 1828, con el *rush* del oro en California como telón de fondo, marcó el primer periodo de expansión para la naciente ciudad, lo que ejemplificaba sobre como las redes de la economía mundial alcanzaban las costas maulinas. A la demanda externa se sumaron otros fenómenos, como la construcción del ferrocarril a Copiapó, lo cual estimuló la demanda interna por los productos madereros de la zona, consolidó los

¹⁶² Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* op. cit, p.123.

astilleros y la industria harinera ubicada a las orillas del río¹⁶³. Este proceso consolidó la navegación interior, favoreció la posición de los armadores maulinos y aseguró un comercio dinámico en la desembocadura de Maule.

De este modo, Constitución fue adquiriendo un carácter económico dinámico. Pero también se transformaba el paisaje del pueblo y su sociedad: la instalación de nuevas labores para facilitar la actividad económica del puerto, como la creación de bodegas de acopio o limpiadoras de trigo, fueron transformando las actividades de los agricultores y despachadores. Las nuevas operaciones y su infraestructura modificaron el aspecto de la ciudad, cuestión que también reflejaba la formación de una nueva matriz social en su seno, proceso marcado por las nuevas actividades económicas, la llegada de inmigrantes y otros procesos. A través de ellos se fueron generando cambios y separaciones de funciones en los actores locales, lo que se manifestó en una sociedad tan dinámica como su actividad comercial a partir de la segunda mitad del siglo.

Este capítulo busca dar cuenta de los procesos de expansión económica y complejidad social en los cuales se vio envuelto el puerto de Constitución desde la medianía del siglo hasta 1883. Este año marcó su fin como puerto mayor, lo cual se reflejó en un sostenido declive de la actividad naviera en su costa y en el río Maule. Se trató de un periodo donde, pese al dinamismo que la economía y la sociedad local manifestó, también se hicieron sentir las primeras señales de estancamiento. Por esta causa, una serie de debates e iniciativas dio espacio a diversos proyectos y obras de infraestructura destinados a sostener el ritmo que desde mediados del XIX había mostrado la ciudad. La rapidez del proceso de auge y declive de Constitución manifestó que las bases de su expansión eran bastante más endebles de lo que había creído durante esos años la sociedad local. Por ello, la variedad de propuestas para asegurar el desarrollo de la economía, no consiguieron revertir la crisis que se avecindaba. Con todos estos aspectos de por medio, Constitución tuvo que afrontar su encuentro con una modernización que corría a un

¹⁶³ Un ejemplo de esto es la conexión establecida entre la demanda de madera maulina y la producción minera nortina: el caso del empresario Carlos Lambert es particular en este sentido, puesto que en 1849 instalará fundiciones de metales en la orilla del Maule, además de ser dueño del *Fire Fly*, el primer vapor que navegó por el río durante el año 1850. *Ibid.*, p. 135.

tiempo tan frenético que terminó por dejar al puerto rezagado y viviendo de la nostalgia de sus días pasados.

II.2.a) *Expansión comercial y productiva de Constitución y el Hinterland maulino.*

Desde la década de 1850, y por cerca de 25 años, Constitución vivió un periodo de consolidación notable. La navegación fluvial por el Maule, con su red de ríos capaces de ser remontados, generó una red de producción al alero del ciclo triguero que movilizó a la economía nacional en la medianía del siglo: “*El río Maule y su afluente el Loncomilla eran entonces navegables desde el pueblo del unos diez kilómetros al sur de San Javier hasta el mar. Por dicha vía fluvial se para su exportación, un fuerte volumen de trigo, y sobre todo de harina que producían una serie de molinos grandes y modernos de la zona contigua... La Unión (antiguo Allen), El Romero, Corinto, La Palmilla, etc. San Javier mismo, como población urbana, había nacido de la actividad molinera*”¹⁶⁴. Así, tal como el transporte y comercio permitió la expansión del puerto en la desembocadura, toda la economía regional se movilizó en torno a los flujos que transitaban por estos cauces. Ni siquiera los efectos de la crisis económica de 1857-61 afectó al crecimiento comercial maulino ligado a la producción cerealera – el declive del trigo recién se inicio desde la década de 1870, cuando los precios en el mercado internacional comenzaron a caer sin recuperación hasta fines de siglo-, lo cual permitió la expansión continua del tráfico naval en el puerto en paralelo a estos años¹⁶⁵.

Los primeros cinco años de década coincidieron con coyunturas externas que beneficiaron a la red productiva maulina. “*La harina i el trigo, productos de la agricultura, aumentaron su exportación en grande escala con el descubrimiento de California i Australia, i mantuvo elevadas cifras hasta fines de 1856 en que disminuyó el comercio con esos puntos*”¹⁶⁶. Pese al rápido descenso que tuvieron estos mercados, no resultaba menor observar que durante esos años Constitución tuvo asegurado como puerto comercial

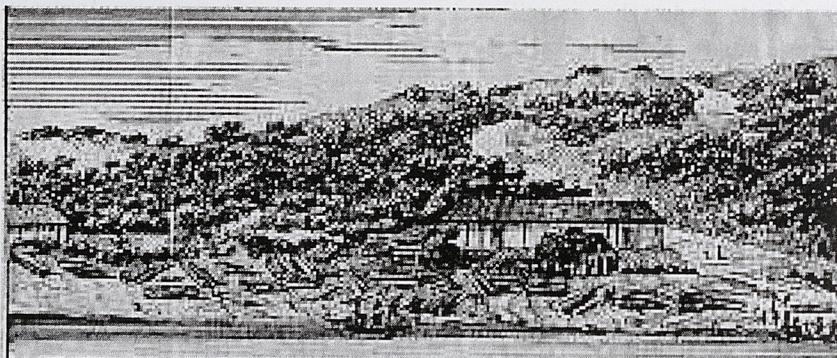
¹⁶⁴ Vial, Gonzalo; Arancibia Clavel, Patricia; Góngora, Álvaro: *La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile*, Zig Zag, Santiago, 1997, p. 51.

¹⁶⁵ Cariola, Carmen; Sunkel, Osvaldo: *Un siglo de Historia económica de Chile, 1830-1930. Dos ensayos y una bibliografía*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1982, p.38.

¹⁶⁶ Anuario Estadístico de Chile, “*Industria i Comercio*”, Tercera entrega 1859-1860, p.102.

el casi absoluto monopolio a la exportación de harina, junto con Tomé. Esto provocó que la salida de trigo molido por el puerto principal del país, Valparaíso, se redujese casi a cero durante los años entre 1850 y 1855¹⁶⁷, cuestión bastante particular teniendo en cuenta las reconocidas potencialidades agrícolas de los valles circundantes al puerto de la zona central, como Aconcagua.

Por consiguiente al dinamismo económico, el ritmo de las actividades en el puerto y el sistema fluvial maulino comenzaron a requerir innovaciones. Uno de los primeros aspectos en pos de adaptarse a los requerimientos de la economía tuvo que ver con la navegación, especialmente a través de la incorporación de vapores como parte del tráfico hacia el puerto. La navegación fue constantemente un aspecto primordial para las transformaciones que se sucedieron en Constitución, las cuales no podrían haberse realizado desligadas de la actividad marítima y fluvial. El hecho que muchas bodegas de acopio de productos se ubicaren en las riberas del Maule hacía evidente la importancia de la navegación fluvial para la economía maulina, dado que ellas eran las encargadas de transportar los flujos de mercaderías hacia el puerto, en un tráfico comercial que dinamizó la zona durante este periodo.



Bodegas de acopio de Álvaro Cerveró hacia 1855 en la ribera del Maule. Estos centros servían como puntos de recolección para las materias primas y productos de la zona, que se acumulaban a la espera de su salida por el puerto de Constitución. Además, servían como áreas de descanso para las lanchas que descendían desde Perales, además de ayudar en la organización territorial en un área donde las vías de conectividad eran limitadas. Fuente: memoriachilena.cl

¹⁶⁷ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p. 140.

Los vapores del Maule.

En este aspecto, el inicio de la segunda mitad del siglo XIX marcó para el puerto maulino el comienzo de la época de los vapores. Hacia 1840, el empuje productivo que mostraba el hinterland talquino se vio refrendado por una serie de iniciativas privadas en pos de instaurar la conformación de un servicio de vapores en la boca del Maule. Desde su nombramiento como puerto mayor, Constitución había sido visitada por buques movidos a vela, pero al cabo de unos años, debido al “...creciente movimiento portuario... y al problemático cruce de los veleros en la barra, algunos empresarios se interesaron por obtener concesiones para la navegación a vapor en el río. El que lo lograra, podía controlar el comercio de gran parte de los productos agrícolas que salían por ese puerto”. Aunque en este contexto la entrega de los primeros privilegios para instalar una línea de buques a vapor se hicieron tempranamente en 1838, las iniciativas no prosperaron hasta el año 1850, cuando el vapor *Fire Fly* ingresó al puerto el día 28 de febrero¹⁶⁸. Este hecho marcó un nuevo periodo para la ciudad, nudo donde se enlazaban la demanda externa con la producción local en forma mucho más activa desde ese momento.

El ingreso de los vapores al circuito del puerto maulino representó tanto una innovación técnica como la consolidación del dinamismo experimentado por el puerto durante las décadas anteriores. La primera función que se le asignó a estos navíos fue la de remolque, tanto para asegurar el cruce de la barra como para hacer tráfico interno por el río, cuestión que generó un temprano interés para muchos: la solicitud de Cornelio Mena para exclusividad de los derechos de remolques a vapor en el río Maule en 1851 es decidora en este aspecto. Declarando que “...persuadido de las ventajas que reportarían a la República si se estableciesen vapores de remolque en el interior de los ríos, haciendo la conducción de los frutos mas faciles, segura i menos costosa... El río Maule, navegable en su mayor parte, i los ríos mas pequeños que se le unen, extraen hasta la desembocadura, en el Puerto de Constitución, los frutos del país en pesadas lanchas, ocasionando un gasto, que no solo imposibilita su expendio, sino tambien impiden la exportación de otros muchos, que por su volumen no sufren tan subidos costos. Hasta ahora no se ha conseguido remediar este mal, a pesar de haberlo intentado varios, i de haber obtenido el privilegio, abandonándole sin llevarlo a efecto”. La oferta de Mena proponía el uso de “...maquinas de vapor para solo el remolque de las lanchas”, solicitando para

¹⁶⁸ *Ibid.*, p. 149-150.

*ello un privilegio exclusivo por 8 años, además de dos para "...arreglar las máquinas i plantear la empresa"*¹⁶⁹. La petición tuvo una respuesta positiva desde la capital, ya que los informes de Benjamin Muñoz Gamero y Leoncio Señoret aprobaron el proyecto por razones económicas, aludiendo a las ventajas que traería para el comercio de Constitución, por lo cual se concedió a Mena el privilegio solicitado por siete años para establecer en Maule y sus afluentes lanchas de remolques movidas por medio de vapor¹⁷⁰.

Sin embargo, la preocupación principal era establecer un circuito de conexión entre los puertos de la zona central y del sur, por lo cual se establecieron cláusulas que aseguraban que sí "...alguna empresa estableciese comunicaciones frecuentes i periódicas de vapores entre Valparaíso i el puerto de Constitución las lanchas de esta Empresa podrán navegar el río i servir de remolques; [aunque] teniendo siempre el derecho de ser preferida la de Mena i Cía"; también se ponía coto a conflictos de interés que podían generarse entre los productores locales que invertían directamente en transportes, como Salvador Eyzaguirre, que "...habiendo manifestado al Gobierno... antes de estender este decreto, que con anticipación ha encargado lanchas de vapor para conducir los productos del molino que va a establecer en Loncomilla i remolcar las lanchas i los buques de la Cía; el privilegio se concede con excepción de estas lanchas, en cuanto se destinen a la conducción de los trigos i harinas de la empresa en cuyo nombre gestiona Eizaguirre, debiendo probar este, para que subsista la excepción que se hace a favor de su cía. que ha hecho el encargo de las lanchas a que se refiere"; por último, se establece que "...si al vencimiento del año concedido no estuviesen en ejercicio las lanchas privilegiadas, se tendrá el privilegio por nulo i de ningún valor"¹⁷¹.

Pese a la entrega de privilegios, la implantación de un servicio de vapores, ya fuese para cabotaje o remolque, tuvo que llevarse a cabo con el auxilio del Estado. Conciente que los vapores podían mitigar las problemáticas condiciones naturales del puerto, el gobierno se involucró en la construcción de un remolcador de este tipo para mejorar el tráfico a Constitución. La campaña en pos de estos servicios se manifestaba ya en 1844, cuando la prensa talquina atribuía a su implementación las posibilidades de una "...navegación en todo tiempo... la llegada de barcos de

¹⁶⁹ Solicitud de Cornelio Mena para exclusividad de los derechos de remolques a vapor en el río Maule, s/f, Archivo del Ministerio del Interior (en adelante AMI), Vol. 237. solicitudes de privilegio

¹⁷⁰ Extensión de patente de privilegios para el derecho de remolques a vapor en el río Maule a Cornelio Mena y Cía., s/f, solicitudes de privilegio, AMI, Vol. 237.

¹⁷¹ Ibíd.

*mayor tonelaje y de nuevos extranjeros, que infundirían optimismo a los agricultores para que aumentaran las siembras, generando así más trabajo para los lancheros del río, bodegueros y fleteadotes, y como consecuencia de todo este desencadenante proceso económico, los fletes bajarían y los capitalistas tendrían mayor interés por invertir en las tres provincias beneficiadas por el vapor*¹⁷².

Pese a ello, recién en los últimos meses de 1852 la Armada hizo entrar en servicio para el puerto de Constitución al vapor remolcador *Maule*¹⁷³, que pese a mantenerse en servicio por un corto lapso de tres años –naufragó en 1855 durante una expedición hacia las costas de la Araucanía-, logró incentivar el ingreso de un mayor número de navíos al puerto, así como un aumento en sus frecuencias y una reducción de las estadías¹⁷⁴.

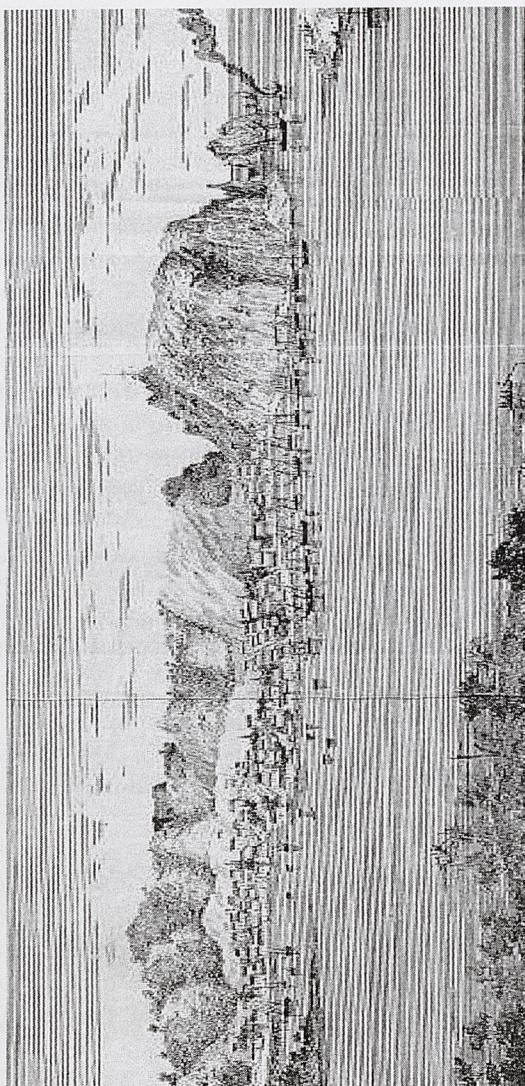
Con todo, el ingreso de los vapores a Constitución era más bien signo de un cambio estructural en la economía regional. Entre los años 1850 y 1866, el tráfico marítimo en el Maule alcanzó su punto culmine gracias a factores externos, como la mencionada demanda triguera de California y Australia, y otros de índole nacional, como el crecimiento de otros puertos del país junto al surgimiento de otros nuevos, impulsados por el desarrollo minero del Norte; a esto además debía sumarse la llegada del ferrocarril a esta misma zona, cuya demanda por bienes de la zona, especialmente madera, fue en continuo aumento. Estas coyunturas incidieron en las excelentes estadísticas para el negocio del transporte de cabotaje afianzado por los armadores y comerciantes de la ciudad. Incluso a pesar de las crisis provocadas por los conflictos civiles, la Guerra contra España o los típicos temporales devastadores para su infraestructura, el puerto marcó durante este periodo una de sus mayores relevancias a nivel nacional: “Constitución tuvo como promedio de estos años un 7,8% del movimiento marítimo del país, porcentaje bastante bueno si se compara con las cifras declinantes que experimentaron Talcahuano y Coquimbo en estos años”. Este fue un proceso temprano, puesto que entre 1854 y 1859 el puerto cubrió el 10,3% del movimiento de todos los puertos del país, además de un número de barcos ingresados muy superiores al de años antes y venideros¹⁷⁵.

¹⁷² Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p. 156.

¹⁷³ Informe firmado por R. Sotomayor desde la Intendencia al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 8-IX-1852, Archivo de la Gobernación de Constitución (en adelante AGC), Vol.31.

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 153.



A continuación: Panorámica del puerto de Constitución desde Quivilgo, circa 1855. La actividad del puerto se muestra profundamente dinámica en este grabado, donde se da cuenta del alto número de buques mayores que se ubicaban en el sector de La Poza, muchos de ellos vapores que comenzaron a frecuentar Constitución en esta década. Se puede apreciar como la estructura urbana se concentra hacia el cerro Mutrún, aunque ya había una expansión hacia el sector oriente del plano, donde se instalaban nuevos barrios en relación con el muelle y las actividades de la Isla Orrego.

Fuente:www.memoriachilena.cl

Estas cifras fueron lo suficientemente alentadoras para el establecimiento de nuevas iniciativas empresariales en el puerto, como aquellas relacionadas a la puesta en marcha de compañías de vapores, cuyos servicios eran vitales para mantener expeditos y seguros el cabotaje desarrollado entre Constitución y los principales puertos nacionales durante la década de 1860. Estas empresas representaban no sólo el interés de sus socios capitalistas, sino también de aquellos agricultores, mineros y comerciantes tanto locales como de otras zonas del país que participaban en la importación y exportación de productos por vía marítima, cuyo ritmo de crecimiento aumentaba en forma exponencial. En el caso del puerto maulino, varias compañías resultaron trascendentales para su desarrollo económico: en 1861 se formó en Valparaíso la Sociedad del Vapor Paquete del Maule, para operar el cabotaje entre este puerto y Constitución con un barco capaz de lograr trasponer sin riesgos la barra, el cual fue mandado a construir a Estados Unidos y cuyo peso alcanzaba las 407 toneladas¹⁷⁶. Los capitalistas fundadores de la firma exhibían tanto apellidos extranjeros - fundamentalmente ingleses- como también un buen número de chilenos, de los cuales varios coincidían con los de familias terratenientes y comerciantes de la región maulina, mezclados a su vez con comerciantes del puerto principal que tenían intereses en la zona¹⁷⁷.

En 1864 se organizó en Constitución la *Compañía Nacional de Vapores*, sociedad anónima fundada por hombres de negocios locales, entre agricultores y empresarios. Tenía un capital de 80.000 pesos, los cuales se destinaron a adquirir un vapor, el *Huanay*, de 336 toneladas, cuya finalidad era emular el éxito del *Paquete*¹⁷⁸. El año 1872, la fusión de ambas empresas generó la *Compañía Sud Americana de Vapores*, lo que demostró la capacidad de mantener un proyecto empresarial exitoso por parte de los potentados locales, así como los pingües ingresos que seguramente generó el negocio durante estos años. Las relaciones entre empresarios de diversos puertos, pero que tenían intereses en el Maule, daban cuenta además de los estrechos lazos que los capitalistas locales iban generando en torno a la actividad económica de Constitución,

¹⁷⁶ Veliz, Claudio: *Historia de la marina mercante de Chile*, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1961, p.172.

¹⁷⁷ Vial, Gonzalo; Arancibia Clavel, Patricia; Góngora, Álvaro: *La Sudamericana...* Op. Cit., p. 52.

¹⁷⁸ *Ibid.*

además de la importancia que adquirió el puerto a nivel nacional durante este periodo¹⁷⁹.

La capacidad de operaciones fomentada por estas nuevas empresas fue modificando el cariz comercial que caracterizaba la economía de la ciudad. Para asegurar los flujos comerciales en alza, los nuevos despachadores que se instalaron en el puerto fueron generando estrategias para agilizar las operaciones navales, en especial los embarques y días de estadía en puerto. Esto se realizó con el ingreso de nuevas tecnologías en comunicación y transportes, como el telégrafo en el año 1866 o los ya mencionados vapores, pero también de las aplicaciones de un sistema administrativo moderno, propio de los nuevos modelos empresariales que se iban enraizando en la economía nacional gracias al rol de los empresarios y mercaderes extranjeros que fueron copando las más diversas actividades y espacios del circuito económico nacional en su beneficio¹⁸⁰.

En Constitución esto se manifestó a través de navieras que “...tenían sus propios muelles, flotillas de lanchas para el transporte y el abastecimiento de agua y carbón, personal exclusivo para la carga y descarga y para los trámites en la Aduana y en la Gobernación de Puerto”¹⁸¹, con lo cual iban acaparando aquellas actividades antes realizadas por actores empresariales menores como lancheros, estibadores y abastecedores independientes, entre otros. Una muestra de esto fue el ingreso del potentado carbonífero Matías Cousiño a la actividad económica del puerto; en 1853 Cousiño inició algunas obras como un muelle, bodegas e incluso un puente levadizo para unir la Isla de los Peces –actual isla Orrego- con la ciudad. Aunque unos años después Cousiño decidió vender la isla a Rafael Orrego, este siguió impulso las bodegas y el flete de vapores en su área, dando cuenta de cómo los empresarios mercantiles iban atesorando la mayor variedad de funciones económicas posibles¹⁸².

¹⁷⁹ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., pp. 159-160.

¹⁸⁰ Cavieres, Eduardo: *Comercio chileno y comerciantes ingleses. Un ciclo de historia económica, 1820-1880*. Editorial Universitaria, Santiago, 1999.

¹⁸¹ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p. 164.

¹⁸² Ibíd., pp. 168-169.

La economía y la sociedad en Constitución.

Con este proceso, el dinamismo económico de la ciudad, si bien iba en alza durante los primeros veinte años ocurridos desde 1850, comenzó a tornarse mucho más monopólico y acaparado por empresarios foráneos, cuestión que a momentos se contrapuso con el modelo de desarrollo inicial. Al tener un desarrollo económico particular gracias a los recursos forestales y su mano de obra especializada en el trabajo naval, las posibilidades para desarrollar una industria local se cristalizó en forma mucho más intensa que en otros puertos de la República durante la primera mitad del XIX. Constitución fue durante estas décadas el “...polo geográfico central de esta industria... [que pese a la importancia comercial del puerto]... no formó parte de la red exportadora de trigo o de cobre, ni de la importadora de manufacturas europeas. No quedó sujeto, por tanto, como Valparaíso, Talcahuano, Tomé o Caldera, al radio de influencia de los grandes mercaderes o hacendados. Por ello, expresó durante más tiempo las posibilidades de desarrollo independiente de la industria autóctona”¹⁸³. Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo, la producción naval se concentró en manos de armadores extranjeros, como el norteamericano Justin Allen, los ingleses Enrique y Marcos Brown, los alemanes Anacleto Koch y Andrés Schepeler, el francés Fernando Court y algunos otros de origen italiano que, si bien no coparon todo el mercado productivo generado por los productores nacionales, si lograron posicionar de muy buena forma sus propios talleres, de los cuales saldrían los principales navíos elaborados en el Maule¹⁸⁴.

La falta de datos precisos sobre el número y origen de los constructores navales impide dilucidar cuantos astilleros estaban en manos de aquellos armadores que habían cimentado la industria naval maulina desde la fundación del puerto (o sea aquellos de origen “local”) y cuantos de ellos eran inmigrantes avecindados en la por entonces villa; pero el hecho que algunos como los italianos Bartolo Ballarino y Miguel Cuartino tuviesen residencia en Valparaíso¹⁸⁵ daba cuenta de una red de productores que ya estaba en contacto con los polos mercantiles más dinámicos del país, lo cual podía coartar las posibilidades de desarrollo a largo plazo para la industria local, dado el interés de capitales que podían circular de un punto a otro del país. Sin embargo, los astilleros

¹⁸³ Salazar, Gabriel: “Empresariado popular e industrialización... op. cit, pp.193-194.

¹⁸⁴ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit, pp. 48-51.

¹⁸⁵ Ibid., pp. 49-51.

continuaban siendo una empresa dinámica, como lo demuestra el cuadro del número de astilleros y personal trabajando en ellos entre 1850 y 1866:

Astilleros y personal ocupado entre 1850 y 1866.

Años	Astilleros	Personas ocupadas
1850	7	123
1851	8	206
1852	7	148
1853	10	150
1854	8	135
1860	8	92
1861	8	92
1862	2	73
1863	6	83
1864	7	79
1865	12	137
1866	7	79

Fuente: Maino, Valeria: *La navegación del Maule... Op. Cit.*, p. 62¹⁸⁶.

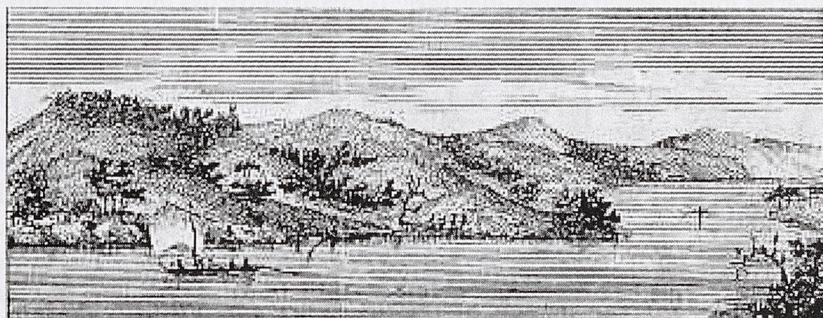
No obstante lo anterior, la década de 1870 marcó el inicio de un descenso en la actividad productiva de los astilleros, hasta entonces uno de los motores dinámicos de la economía local. De tal modo, se pudo apreciar a partir de esta fecha el decrecimiento de esta producción: “...el momento culminante de los astilleros del Maule a partir exclusivamente de los datos estadísticos... fue en el periodo comprendido entre la guerra con España y el fin de la guerra del Pacífico”¹⁸⁷, año que coincide justamente con el cierre de Constitución como puerto mayor. Se iniciaba a partir de este periodo el ocaso de la ciudad como centro comercial y de producción naval, el cual conllevaría múltiples cambios y discusiones en cuanto al rol económico que debía asumir y los proyectos para consolidarlos.

En esta decadencia del periodo coincidieron varios procesos: en primer lugar, el mencionado descenso en los precios del trigo tras el fin del primer ciclo exportador en la economía nacional, lo cual redundó en

¹⁸⁶ *Ibíd.*, p.60. La autora señala que estas cifras muestran distorsiones y altibajos que están relacionadas tanto a coyunturas nacionales como la revolución de 1859, aunque también se podía deber al personal que lo dirige, siendo reconocidos como astilleros aquellos operados por arquitectos, constructores o maestros navales, diferenciaciones que recién se hicieron legales según ordenanzas de Leoncio Señoret dictadas el año 1867.

¹⁸⁷ *Ibíd.*, p. 74.

una menor demanda de los mercados externos, como también en una caída de la producción local. Aunque la declinación de los mercados de California y Australia ya era evidente hacia 1865. Sin embargo, hacia 1870 la disminución del cauce del río debido al creciente número de canales que regadío que drenaban su agua aumento el costo del transporte fluvial¹⁸⁸. Así, el trigo y la harina maulina comenzaron un declive si se le comparaba con otras áreas del territorio nacional: aunque hacia 1874 la exportación cerealera por Constitución aún alcanzaba un volumen considerable -220.337 quintales métricos comparados con los 183.130 de Talcahuano-, en 1883 esta apenas alcanzaba 82.363 quintales, frente a los 673.979 que salían del puerto principal de la zona penquista¹⁸⁹. Esta cuestión se vio acentuada por el ingreso del ferrocarril central como medio de transporte, cuestión que veremos en detalle más adelante.



Navegación fluvial por el Maule en 1855. Se puede observar en el dibujo el tráfico de los lanchones que recorrían el río entre Perales y Constitución, con sus velas cuadradas y su gran remo como timón. Los lanchones fueron trascendentales para el auge comercial de Constitución, además de influir en otros fenómenos como la explotación de los bosques maulinos. Nótese por ejemplo la desaparición de la capa vegetal en buena parte de las riberas, ejemplo claro del nivel de deforestación que se había alcanzado en la zona a mediados del siglo XIX. Fuente:www.memoriachilena.cl

¹⁸⁸ Bauer, Arnold: "Expansión económica en una sociedad tradicional. Chile central en el siglo XIX", en *Historia 9*, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1970, pp. 148-151.

¹⁸⁹ Aunque la producción cerealera de la zona continuó siendo de relativa importancia en el panorama nacional, esta comenzó a salir por otros puertos como Valparaíso o Talcahuano debido a los efectos del ferrocarril central. Sepúlveda, Sergio: *El trigo chileno en el mercado mundial*, Editorial Universitaria, Santiago, 1959, p.100.

Este decaimiento también posiblemente afectó la demanda de transportes menores para el tráfico fluvial, como asimismo de buques mayores: por ejemplo, entre los años 1867 y 1872 se construyen en los astilleros locales 5 vapores, número que bajó a 3 entre los años 1873 y 1878 para luego congelarse por casi 10 años; algo similar sucedió con lanchas y faluchos, los buques más construidos en la zona: si en el primer ciclo de 1867 a 1872 se construyeron 874 de estos navíos, entre 1873 y 1878 el número descendió a 507, y continuaría en caída por los años venideros¹⁹⁰. Si la caída de las exportaciones de trigo por Constitución afectó a la industria naval de la zona, esta se vio compensada por las necesidades de las zonas productoras de nitratos incorporadas al territorio nacional tras la Guerra del Pacífico, cuya demanda tanto de navíos menores como de productos del bosque maulino (madera, vigas, toneles) provocó un regreso a la exportación de materias forestales en las décadas posteriores al cierre del puerto mayor.

Relacionado con este punto estuvo uno de los aspectos que mayor influencia tuvo en la construcción naval, como lo fueron los cambios tecnológicos experimentados por esta industria naval durante el periodo. La producción nacional de navíos fue hasta fines del siglo XIX exclusivamente centrada en la madera (algunas de ellas muy solicitadas como el roble maulino, lo que arriesgaba la sobreexplotación) que fue el material de construcción principal para esta industria; sin embargo, ya desde mediados de dicho siglo “...las mejoras en las técnicas de producción del hierro... hicieron posible incorporarlo en la construcción de veleros y vapores”¹⁹¹, lo cual representaba un desfase para la industria local, cuya capacidad de inversión se veía sobrepasada por esta nueva tecnología. Esto representó una merma para los astilleros maulinos, que si bien habían logrado llevar adelante cierto grado de modernización y desarrollo para la ciudad y el puerto, ya en las últimas décadas del siglo demostró ser incapaz de sostener en el largo plazo el auge experimentado por Constitución entre 1850 y 1883.

¹⁹⁰ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p.75.

¹⁹¹ *Ibid.*, p. 47.

II.2.b) La expansión de Constitución. Transformaciones urbanas y problemáticas.

El crecimiento económico experimentado por la ciudad tuvo correlatos en los más diversos ámbitos. Uno de los más notorios para la sociedad local lo fue la expansión de la trama urbana de Constitución, la cual estuvo en constante ampliación a partir del apogeo económico que se verifica en el área a partir de la segunda mitad del XIX.

El paisaje urbano del puerto entre 1850 y 1883 manifestó cambios en la infraestructura urbana producto de las nuevas necesidades que la economía y la sociedad local iban expresando, empujadas por el aumento de su población y las actividades que se generaban. Esto comenzó a ser signo de modernización para muchos de sus habitantes, que comenzaron a ver al puerto como un espacio urbano capaz de competir con el otro gran polo regional urbano, Talca: no resultaba extraño que, tal como "...Talca había tenido un importante desarrollo urbano y social en estos años, Constitución mostraba una evolución igualmente notable. Poco quedaba del pueblito modesto que conoció el pintor Rugendas en los años de 1830, mientras se producía la primera inmigración y cuando la Municipalidad le regalo un sitio para que se decidiera vivir allí. Ahora sorprendía a los viajeros, como otras ciudades costeras habitadas por extranjeros, por sus casas bien construidas y mejor alhajadas, rodeadas de hermosos y fragantes jardines con árboles de alto fuste"¹⁹².

Población, paisaje y espacio urbano en Constitución.

Las cifras de población marcadas desde el censo de 1865 daban cuenta de un crecimiento constante de la misma. En su presentación, el censo se refería a que "últimamente en el departamento de Constitución, la villa i puerto de este nombre llamada antiguamente Nueva Bilbao" era uno de los pocos centros urbanos de la provincia de Maule que merece ser considerado. El departamento de Constitución, que a esa fecha contaba con 4 subdelegaciones -de las cuales la 1^º y la 2^º correspondían al área urbana de la ciudad-, tenía un total de 10.414 habitantes, lo que representaba un aumento de un 15,5% comparado con el desconocido

¹⁹² Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p. 140.

censo de 1854¹⁹³. Las cifras de esta medición estadística realizada a mediados de siglo (citadas en diversas fuentes pero no disponibles para ser consultadas en forma directa), hablaban de un número de 8.960 personas, dato que posiblemente se refiera al total de habitantes del departamento pero no a la cantidad exacta de personas que vivían en la ciudad¹⁹⁴.

Los primeros números precisos de la población urbana de Constitución sólo se reconocen desde 1865, con el ya mencionado censo de esa fecha; este contabilizaba 4.925 habitantes, mientras las mediciones posteriores, de 1875 y 1885, sumaban 6.542 y 6.533 respectivamente¹⁹⁵. Si bien la tasa de crecimiento de la ciudad muestra precisamente un alza que seguramente se venía manifestando desde varias décadas antes (considerando el aumento de la población departamental¹⁹⁶), a partir de la década de 1860 comenzó un estancamiento del número de habitantes urbanos de Constitución, proceso que ocurrió en paralelo –y seguramente por su influencia– al declive económico que experimentó el puerto debido a la crisis cerealera, el descenso productivo de los astilleros y los problemas de la barra, que hacían cada vez más complejo el ingreso de buques como los vapores de mayor calado, los que comenzaban a ser más frecuentes en las rutas comerciales.

El dinamismo de mediados de siglo actuó como motor para diversas obras de infraestructura que daban cuenta de transformaciones en su entorno. Por ejemplo, obras menores ligadas a la explotación forestal o el acopio de las mercaderías que arribaban a la ciudad generaron intervenciones como el proyecto de aserradero a vapor en la Isla de los Peces, como era conocida por entonces la Isla Orrego. En 1852 se le entregó una concesión por parte del Municipio a Enrique Mac Iver y Julio Foster; sin embargo hacia 1853 la isla fue vendida a Matías Cousiño,

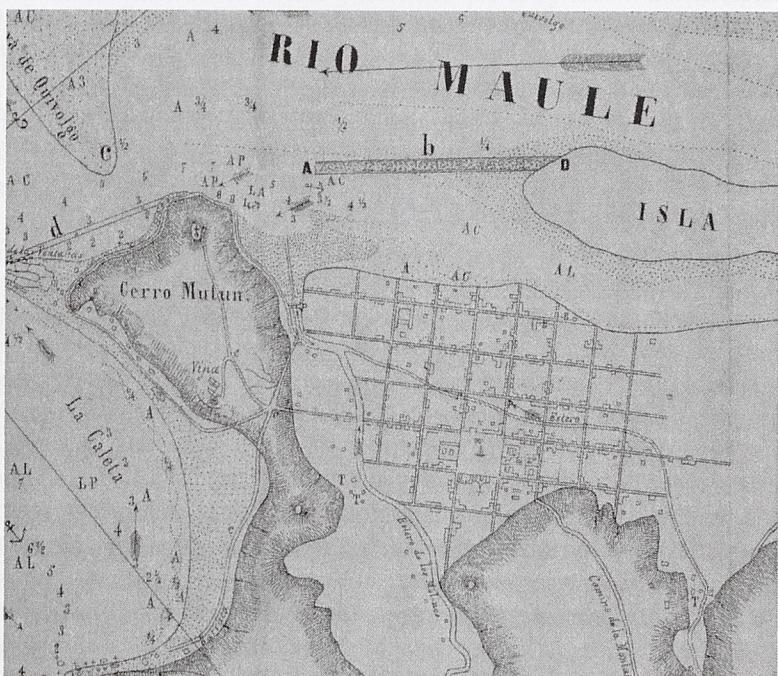
¹⁹³ *Censo General de la República de Chile, levantado el 19 de Abril de 1865*, Imprenta Nacional, Santiago, 1868, p.105

¹⁹⁴ Tancredo, Recaredo: *Chile ilustrado. Guía descriptivo del territorio de Chile, de las capitales de provincia i de los puertos principales*, Librerías y agencias del Mercurio, Valparaíso, 1872, p. 307. Al igual que la referencia en este último texto citado, el censo de 1865 también da cuenta de mediciones anteriores: según datos aparecidos en él, la población del departamento cuantificada por el censo de 1843 habría sido de 5011 personas. En el mismo cuadro, el número de habitantes para 1854 era de 9014, lo cual se acerca a las cifras mencionadas por Tancredo para igual fecha. *Censo de 1865... Op. Cit.*, p. 392.

¹⁹⁵ Hurtado, Carlos: *Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno*. Instituto de Economía Universidad de Chile, Santiago, 1966, p.168.

¹⁹⁶ Véase nota 28.

quién introdujo eucaliptos en la isla para afianzar el terreno arenoso de la misma y realizó algunas obras como muelles y bodegas. La venta que realiza Cousiño a Rafael Orrego en la segunda mitad de la década de 1850 consolidó estas actividades que se convirtieron en una imagen del dinamismo del puerto¹⁹⁷.



Mapa de la villa de Constitución 1853. En este diseño se aprecian los límites de la trama urbana consolidada hacia la fecha, que se extendía apenas unas cuadras hacia el oriente de la plaza de armas. Resulta evidente que la expansión de la ciudad se realizó hacia el sector de La Poza, cuestión seguramente influenciada por la actividad portuaria que se concentraba en esa área. Fuente: www.memoriachilena.cl

Las bodegas de la isla fueron algunas de las más reconocidas en Constitución, preferidas por los exportadores agrícolas y los importadores de bienes extranjeros debido a las condiciones favorables que ofrecían por sus bajas tarifas. El movimiento comercial en estas bodegas entró en la memoria de los maulinos, así como el particular paisaje que se configuraba en ella: "...cubierta de árboles y matorrales,

¹⁹⁷ Véase nota 19.

*alamedas, avenidas de castaños de India, junto al frondoso huerto de árboles frutales escogidos. Por encima de los árboles surgía el armazón de molinos de viento que sacaban agua de pozo para el riego. En el centro de la Isla se alzaban grandes bodegas, con aserraderos de madera a un lado. Un extenso muelle, perpendicular a ellos, con ferrocarril Decauville, transportaba la carga directamente al barco, amarrado al extremo, lo cual daba considerable economía al negocio, entonces espléndido, para la sociedad propietaria. Esta poseía tres vapores construidos especialmente en Inglaterra. Más allá, esplendidos jardines cubiertos de flores se extendían delante de la gran casa, de estilo inglés, que aparecía entre el cortinaje de las magnolias, naranjos y jacarandás, araucarias y un bosque de eucaliptos, álamos y pinos que se extendían hacia el otro extremo. Distante se juntaban ambas ramas del río, y aparecía, lejos, en la ribera, casi a la entrada de la bahía, el hermosos chalet del astillero*¹⁹⁸.

Durante estos años, la Isla Orrego representó para Constitución una suerte de espacio de confluencia entre el río y la trama urbana, lo que se reflejó en su uso tanto para construcciones habitacionales como comercial establecidas en ella. Además, su ubicación frente al área central del pueblo, cuyos límites urbanos en 1866 estaban demarcados al norte por "...el río Maule; al sur, una línea recta que partiendo del cementerio protestante se dirija a la quinta de los Ríos; al oriente, la línea que va desde este puerto al dique por la falda del cerro; y al poniente el mar"¹⁹⁹. Como se puede entender en el documento, Constitución se expandió siempre en relación al río, cuyo rol como vía de transporte era esencial para un puerto cuya conexión por vías terrestres hacia otros puntos del territorio eran casi inexistentes durante estas décadas; por esto se comprende la importancia no sólo urbanística de la isla Orrego, sino también como símbolo de la conectividad entre el río y el pueblo.

Esto era una cuestión central no sólo para Constitución, sino para toda la región: en el momento de mayor exportación de productos agrícolas, Talca impulsó el desarrollo de caminos para suplir la dependencia del río en su comunicación con Constitución. En 1855, Francisco Velasco expresaba una solicitud al Ministerio del Interior donde se proponía la realización de arreglos en el camino entre Talca y Constitución; en ella, se establecía su conveniencia para el comercio, que "...daría un gran paso con la mejora de esa vía a la que concurren también otras

¹⁹⁸ Orrego Luco, Luis: *Playa Negra...* Op. Cit., p.210.

¹⁹⁹ Informe de Santiago Salamanca al Presidente de la República indicando los límites urbanos de la Municipalidad de Constitución para el cobro de aranceles judiciales, Cauquenes, 14-II- 1866, AGC, Vol. 46.

varias, llevando los productos del territorio situado al suroeste y Noroeste de la Provincia"; estas se extenderían "...a los puntos de mas difícil tránsito para carretones conductores de madera que forma uno de sus primeros artículos de comercio con las provincias del norte", por lo que su principal objetivo era facilitar las cuestas y laderas para el tráfico de mulas y caballos, junto "...al allanamiento de los esteros y torrentes que con frecuencia interceptan la comunicación. Aunque estas obras no representaban un mejoramiento profundo al problema de la accesibilidad, se les veía como un primer paso para superar "...obstáculos que hacen actualmente de esa vía una de las mas intransitables de la Provincia"; el camino partía "...unas veinte leguas partiendo del pasaje y ribera norte del Maule, al frente de Constitución, hasta tocar en Río Claro a diez cuadras de la plaza de Talca"²⁰⁰.

La cuestión sobre la interconexión entre Constitución y los pueblos y ciudades de las provincias aledañas resultó un tema central para los comerciantes del puerto, sobre todo por los inconvenientes que presentaba el Maule durante los meses de invierno a causa de su excesivo caudal, a los que se sumaban el frecuente colapso de los caminos. Este problema se repetía a lo largo de los años: en 1877 se avisaba que debido a "...los continuos aguaceros [las vías] han quedado en pésimo estado... el espacio comprendido entre la salida del pueblo i el Paso del Carbón, esta intransitable. Habiendo notado esto la autoridad correspondiente, ha principiado ya la compostura en la parte denominada Cerro Alto, que es la más peligrosa por los escarpados riscos que yacen a uno i otro lado del camino; pero sería de desear que lo más pronto posible se diese principio a la compostura del Paso del Carbón que, poco más o menos, se encuentra en las mismas o peores circunstancias"²⁰¹. Por ello no resultaban extraños los proyectos en pos de mejorar estas vías: de ahí que en las obras urbanas informadas por la Intendencia al Ministerio del Interior destacaba el arreglo de aquellas calles que actuaban como punto de ingreso de los caminos que venían de otros territorios de la provincia: en 1874 se indicaba que habían sido reparadas "...convenientemente las calles de Cruz i Montt, se ha compuesto de igual modo la cuesta del cerro Caracol, que está a la salida de la población i que es la puerta común de todos los caminos del departamento"²⁰².

²⁰⁰ Solicitud presentada por Francisco Velasco para la reparación del camino Talca-Constitución, Santiago, 31-VII- 1855, oficios recibidos Intendencia de Talca, N° 103, AMI, Vol. 248.

²⁰¹ Periódico *El Maule*, N° 6, 27-X-1877.

²⁰² Intendencia del Maule: *Memoria pasada al Supremo Gobierno por el intendente de la provincia del Maule sobre las mejoras ejecutadas en 1873 i 1874*, Imprenta Nacional, Santiago, 1874, p.35.

Generalmente fue durante los períodos de mayor actividad económica, como la época de cosechas, cuando tanto autoridades como propietarios locales se planteaban con mayor celo estos proyectos; un decreto del año 1881 establecía que “...la proximidad de las cosechas hace necesario proceder a la compostura de los caminos, que se encuentran en este departamento en un notorio mal estado, para facilitar el acarreo de los productos”; para esto, junto a la ayuda comprometida por el Gobierno, se debía sumar “...la iniciativa de los vecinos interesados en que se lleven a efecto ofrezca como base una suma equitativa en vista de su costos”, recalando ante posibles protestas que “...la fuente más poderosa y fecunda y que más ayuda el progreso de un departamento es la facilidad de las operaciones mercantiles, en las que tanto influye el buen estado de los caminos”. Por ello se decretaba la recaudación entre los vecinos de “...erogaciones para proceder a la compostura de las vías de comunicación, formando al mismo tiempo un presupuesto lo mas aproximativo que sea posible del valor de las reparaciones necesarias”²⁰³.

Progreso material y sociedad urbana.

A pesar del aislamiento y la inestabilidad de las actividades económicas de la zona, la élite local logró consolidar desde su fundación un pequeño pero pujante pueblo, que enmascaraba su provincianismo con un ropaje moderno. Se conformó en ella un espacio donde surgió cierta estética ligada a la expansión de su actividad productiva y comercial, especialmente en aquellas áreas centrales donde se acumulaban los sectores más pudientes. Un informe enviado en 1864 desde la Intendencia de Maule al Ministerio del Interior comentaba con admiración como la “...Municipalidad i vecindario de Constitución han costeado una hermosa pila, que provee de agua potable a sus habitantes. Esta obra ha contribuido también al ornato público por lo árboles i jardines colocados a su alrededor”. En estas obras, la comunidad local tenía una amplia participación, entendida como muestra de “...patriotismo i generosidad que este vecindario ha manifestado cada vez que se ha hecho a él un llamamiento para realizar cualquier trabajo de utilidad común. La Iglesia Matriz, la pila, el Cementerio, el Hospital que se construye, la composición radical de as veredas i otros trabajos de importancia han sido favorecidos por los vecinos, sin cuya patriótica cooperación muchas de esas mejoras no hubieran podido llevarse a

²⁰³ Decreto sobre arreglo de caminos N° 107, 2-XI-1881, AGC, Vol. 239.

cabo”²⁰⁴. Sin duda, era el crecimiento de la actividad económica atesorada por la élite local lo que impulsó la remodelación del espacio público, aunque remitido principalmente a los sectores centrales de la villa, donde se concentraban las casas de los vecinos más pudientes y los edificios principales.

Pero en cuanto a la construcción de obras públicas para beneficio social, el rol gubernamental resultaba limitado. Algunas obras de este tipo, como el hospital de la villa cuya construcción se comenzó en 1862, se levantaron bajo el impulso de la caridad. Los aportes del gobierno en estas materias generalmente resultaban insuficientes; en el caso del hospital, esto obligaba a un continuo “...empeño por terminar esta obra i reunir los elementos necesarios para el sosten del establecimiento”; la contribución de “...dos mil pesos que el gobierno tuvo a bien conceder en el año anterior para auxiliar los trabajos, [sumadas a] las cantidades acordadas por la Municipalidad i las erogaciones del jeneroso vecindario de aquel departamento, ha podido adelantarse el edificio hasta dejarlo completamente techado”. Para un pueblo de poco más de cinco mil habitantes como lo era Constitución durante esos años, el edificio tenía un tamaño considerable: “Mide cuarenta i cinco varas de frente por treinta i cinco de fondo; consta de dos salones, uno para hombres i otro para mujeres, i de los departamentos indispensables para el servicio interno. La parte exterior e interior está defendida por corredores cómodos, i su situación es adecuada i agradable”²⁰⁵.

Sin embargo, la falta de recursos siempre limitaba el alcance de las acciones caritativas: “Para terminar la obra se necesita la suma de novecientos pesos; pero como hai un legado de trescientos con este objeto, solo es menester reunir la cantidad restante i es de creer que en pocos meses mas quedara el edificio en estado de prestar inestimables servicios, no solo a los habitantes de Constitución, sino a los infelices lancheros que hacen el tráfico del río Maule i que, sin recursos i sin hogar, necesitan más que nadie un asilo donde acogerse en sus enfermedades”. Aparte de ello, aún cuando se concretó alguna obra que beneficiaba de los sectores populares, su financiamiento se tornaba otro problema complejo: “Para el sostén del Hospital solo se cuenta por ahora con las entradas del Teatro que cedió al establecimiento el

²⁰⁴ Intendencia del Maule: *Memoria que el intendente del Maule presenta al señor ministro del interior dando cuenta de todos los ramos de la administración en la provincia de su mando*, Imprenta Nacional, Santiago, 1864, p. 21-22.

²⁰⁵ *Ibid.*

*respetable vecino don Carlos Drevek, entradas que pueden calcularse en cuatrocientos pesos al año*²⁰⁶.

Así, el círculo virtuoso de la caridad demostraba sus límites cuando no existían ingresos estables para su manutención, problema común en un periodo donde el Estado era una entidad ausente frente a las cuestiones sociales. Esto fue una característica de las décadas abarcadas en este trabajo: en 1881, obras básicas para la comunidad como la limpieza de los esteros y canales que atravesaban la villa, sólo se realizaban en base a decretos que establecían a los vecinos de uno de los esteros que cruzaban el pueblo “...procederán a componer y limpiar la parte de cauce que respectivamente les corresponde en el término perentorio de ocho días, contados desde la fecha de su notificación”²⁰⁷. En términos similares, la prensa acusaba problemas por la recolección de basuras: “...cada calle es un muladar, receptáculo de las inmundicias i desperdicios de todo género que arroja en ellas quién quiere, sin que la policía tome cartas para impedirlo ni ponga de su parte la diligencia que debe para tener aseadas siquiera las calles de mayor tráfico”²⁰⁸. Esto decía que era una actitud común por parte del gobierno local una cierta despreocupación de aspectos centrales para Constitución, debiendo constantemente recurrir a los vecinos y estos a reclamos por medio de la prensa para poder realizar una manutención mínima del área urbana.

Así, los evidentes avances que mostraba la ciudad sobre su urbanización resultaban frecuentemente contradictorios; por ejemplo, si en 1864 se alababa la pila de agua pública ubicada en el centro de la ciudad, una década después se debía autorizar a la Municipalidad “...para que invirtiera la cantidad de 2.000 pesos [en la]...indispensable habilitación de la pila de la plaza principal, cuyos trabajos se encontraban suspendidos con notable perjuicio para la utilidad, ornato i salubridad pública”²⁰⁹. El problema del abastecimiento de agua para la ciudad fue un problema continuo durante toda la segunda mitad del siglo XIX, y que como veremos adelante, sólo fue resuelto en forma mínimamente satisfactoria a fines de la década de 1890.

²⁰⁶ Ibíd.

²⁰⁷ Decreto N° 28 sobre limpieza del estero, mayo 7 de 1881, AGC, Vol. 239.

²⁰⁸ *El Maule*, Año V, N° 218, 23-III-1882

²⁰⁹ Intendencia del Maule: *Memoria del intendente de Maule presentada al señor Ministro del Interior, sobre los trabajos presentados de la provincia en 1874-1875*, Imprenta Nacional, Santiago, 1875, p.30.

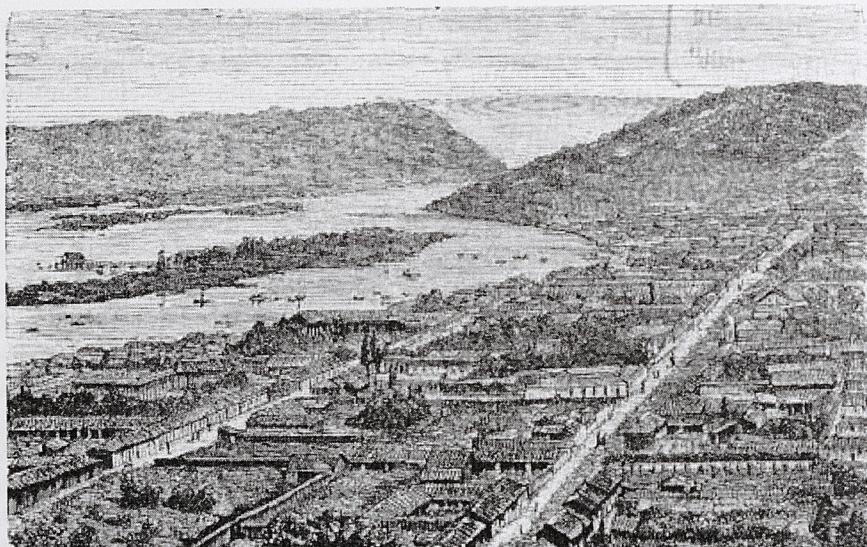
A inicios de la década de 1870, Constitución contaba ya con unas 600 casas, las cuales ocupaban una extensión cercana a las 300 cuadras, destacando para sus observadores que todas sus veredas estaban "...enladrilladas con ladrillo rojo del país i las calles terraplenadas con ripio, presentando una forma convexa"²¹⁰. El hermoseamiento de la villa continuaba como preocupación central para la élite local. Por ello se iniciaron programas de arborización y arreglos en distintos sectores del pueblo, como de "... la abandonada plaza Señoret, que esta en el barrio oriental de la población, sin otro gravamen que el de los árboles sobrantes de los que el Supremo Gobierno envió para los demás paseos públicos. Este lugar es de ameno recreo para la numerosa población circunvecina". La plaza de armas, eje de la ciudad, también se vio remodelada durante estos años, arborizando su planta con "...quinientos árboles enviados por el Supremo Gobierno... [con lo cual] se completó el plantel de la plaza principal en que se les colocó en uno i otro lado de las calles diagonales. Por la hermosura, simetría i frondosidad de sus árboles, llama particularmente la atención este paseo que en breve recibirá su más bello i útil complemento con la habilitación de agua a su pila". A estas obras de remozamiento se sumaban la construcción de pequeños puentes en las cuatro esquinas de la plaza con el objeto de facilitar el tránsito sobre las acequias que la rodeaban, recalando a este espacio como lugar de encuentro para la sociedad local²¹¹.

Los sectores aledaños a la ribera del Maule también recibían un atención constante: "La avenida del muelle, de suyo lugar hermoso, ha sido arbolada convenientemente i colocada en el centro de ella una bella estatua de bronce del dios Mercurio, símbolo de las artes i del comercio. Los 200 pesos valor de la estatua i demás menesteres fueron acordados por la Municipalidad, de la partida de imprevistos.... Asimismo se ha hecho plantaciones de árboles que prestan realce i hermosura a la avenida que corta perpendicularmente a la del muelle por el lado sur. Esta obra es casi esclusiva del entusiasta i desprendido caballero señor Manuel Echeverría, por cuyo motivo i por la merecida estimación que goza en esta sociedad se dio a la calle nombre de Avenida Echeverría"²¹².

²¹⁰ Tornero, Recaredo: *Op. Cit.*, p. 308.

²¹¹ *Ibid.*, pp. 31-32.

²¹² *Ibid.*, p.31. Cabe preguntarse si esta estatua de Mercurio es la misma que hacia fines del siglo se encontraba ubicada cercana al sector de La Poza, y cuya imagen se conformó como un símbolo del auge del puerto recordado por múltiples testimonios de novelistas, crónicas y pinturas.



Vista general de Constitución, circa 1870. El grabado da cuenta de la ampliación que ya mostraba el pueblo hacia el oriente, hacia el sector de la plaza Señoret. Aunque conserva los rasgos principales de las villas fundadas a fines del XVIII, con su damero y grandes solares en el área central, la actividad y expansión que se da cuenta frente a la Isla Orrego. El muelle y los múltiples navíos menores que figuran en el dibujo son señales de esto. Fuente: Tornero, Recaredo: *Chile ilustrado...* Op. Cit., p. 307.

Las mejoras también involucraron a La Poza, uno de los principales lugares de atraque para los navíos que conseguían traspasar la barra: “Con 350 pesos, erogaciones de los vecinos i paseantes de verano, se ha ensanchado convenientemente el delicioso paseo de la Poza. Se le ha provisto de un tabladillo para la banda de música i de doce sofás apropiados al objeto. Se le erigió una estatua de madera, obsequiada también por los vecinos, i con 25 pesos votados por la Municipalidad se compuso el antes áspero i desigual camino de la ciudad al paseo en referencia... Este lugar, obre ser de frecuente tráfico para los comerciantes i jente de mar, es el paseo favorito de las personas que de varias partes ocurren a este puerto en los calurosos días del estío, sobre todo”²¹³. Este último comentario da cuenta de un aspecto que se fue tornando importante para Constitución: su conformación como balneario para la élite maulina, que comenzó a frecuentar el pueblo durante la temporada estiva ejerciendo un nuevo hábito social, el turismo vacacional. Trataremos con mayor profundidad este aspecto más adelante.

²¹³ Ibíd., p.31.

Los arreglos también incluían la remodelación de algunos servicios públicos, como los del despacho judicial y la escribanía; posiblemente estos arreglos en la infraestructura tenían correlación con una mayor actividad de los juzgados, lo que impulsó la ejecución de arreglos provisорios “en las puertas i paredes del ruinoso i vetusto edificio de la cárcel”²¹⁴. Años después, nuevas mejoras se fueron materializando: a fines de 1877, se firmaba el primer contrato para el establecimiento de alumbrado público: en él, el rematante Manuel J. Aylwin se adjudicó por \$1200 anuales la ejecución del servicio, que lo obligaba a “...alumbrar la ciudad con 70 luces con parafina que de luz clara y permanente y con uso de los quemadores que se le entregaran”²¹⁵. El avance de esta innovación fue rápidamente en expansión: meses después de la firma del contrato, 78 lámparas iluminaban las calles centrales del pueblo:

Ubicación de alumbrado publico en las calles de Constitución, 1878.

Calle de Zañartu.	5
Id de Oñoderra.	9
Id de Freire.	11
Id de O’ Higgins.	12
Id de Bulnes.	12
Id de Blanco.	8
Avenida de Echeverría.	5
Suma de las distribuidas en todas las esquinas.	62
En la plaza de Armas.	8
Suma de los que tienen que encender el contratista.	70
Sobrantes sin encender	2
En el teatro.	2
Cuartel cívico y de policía.	4
Calles de Rosa, Infante, Tocornal y Pinto, en las orillas del río.	78
Total	

Fuente: informe de José Antonio Contreras a la Gobernación, 14-II-1878 AGC, Vol. 37.

²¹⁴ *Ibid.*, p.32.

²¹⁵ Contrato para alumbrado público, 19-XII-1877, AGC, Vol. 20.

Como se comprende, el continuo esfuerzo de las autoridades por mejorar la infraestructura urbana se percibía como una necesidad para conseguir un ritmo acorde al dinamismo económico de estas décadas. Por ello surgían disposiciones para hermosear la ciudad: en 1880 se decretaba que “*Toda la parte exterior de los edificios públicos, capillas y casas particulares de este puerto y su inmediato ...se hallará blanqueado con tierra del color que agrade al propietario, excepto el negro, el dia 25 de diciembre entrante*”, exceptuándose solamente “...*las murallas estucadas o pintadas al oleo, cuyo propietario las harán lavar y asear convenientemente, refaccionando además el estuco o pintura que estuviese deteriorada*”. La iniciativa tenía también un efecto de ordenamiento urbano, puesto que se advertía la obligación de “...*limpiar o pintar con los mismos colores que actualmente tiene la plancha que designa el numero de la casa, y los dueños de casas de esquina haran limpiar o pintar igualmente la plancha que designe el nombre de la calle*”²¹⁶. Estas medidas, que debían ser veladas en su cumplimiento por la fuerza policial, daban cuenta de una lógica en las autoridades locales en vista a la posible consolidación de Constitución como un puerto de importancia en el panorama nacional, lo cual obviamente debía manifestarse en su espacio urbano. Informes posteriores enfatizaban trabajos, como la construcción de un “*terraplen en la calle del Blanco hasta el paseo de la Poza... [o el levantamiento] de un galpon de la plaza de Abastos que es el que ocupan los abasteros actualmente*”²¹⁷. Bajo este prisma, el pueblo se encaminaba por la senda del anhelado progreso decimonónico.

Pero las noticias de los informes gubernamentales se concentraban en los avances más notorios a una mirada externa, pero sus habitantes percibían una realidad diferente. Aun cuando las áreas centrales de la ciudad podían mostrar un cariz moderno, tras unas cuadras el paisaje urbano se tornaba mucho más humilde: “*Sus calles eran anchas y mal pavimentadas, con aceras de asfalto en las principales, que eran las de O'Higgins, de Bulnes y de Prieto; corrían las una paralelas al estuario del río, de extensa y plateada sabana. Las otras descendían de las colinas con arbustos, que rodeaban la ciudad. Las casas, muy bajas, tenían paredes de adobe cubiertas de tablas pintadas de azul, de amarillo o de verde, ya descoloridas por la lluvia. Algunas de corredores con pilares, al frente, anchas puertas bajas y ventanillas estrechas... En las murallas de las casas mejores se alzaban palmeras, y por el*

²¹⁶ Decreto N° 90 del Gobernador Onofre Silva, 29-XI-1880, AGC, Vol. 239.

²¹⁷ Minuta de los trabajos realizados en el periodo del gobernador Errázuriz, Constitución, 6-IV-1881. AGC, Vol. 37.

fondo de sus extensos sitios, corpulentos eucaliptos. Mirada desde los cerros, la población parecía un extenso jardín, dilatado hasta el estuario del río, y en su ribera se veían ranchos pobres y medio derruidos de pescadores que habían tendido sobre estacas sus largas redes al sol”²¹⁸. Sin duda, la contraposición entre el carácter humilde de la arquitectura tradicional con aquella impulsada por los potentados locales fue un rasgo que debió distinguirse con fuerza en Constitución durante estos años, como la imagen de una modernización cosmética sobre una realidad tangible.



Puerto de Constitución: plano general de las obras por ejecutar en la desembocadura del río Maule, 1877. A diferencia del plano anterior, aquí queda en claro la nueva dirección que a tomado la expansión de la ciudad, esta vez hacia el oriente. Se aprecia la plaza Señoret, así como la extensión a los faldeos de los cerros que circundan la trama urbana, como también de un camino que conecta desde la parte central del pueblo hacia la caleta

Pero los comerciantes, armadores y bodegueros que conformaban la burguesía local, aquellos que poseían una casa de “Ancho corredor, con pilares y techos de zinc, [que] le protegía del calor del sol, desde un lugar de vista maravillosa que le tenía sin cuidado”, con jardines donde “...se alzaban palmeras, y por el fondo de sus extensos sitios, corpulentos eucaliptos”²¹⁹, debían convivir con un paisaje mucho más humilde, donde lo habitual era la “...casita o rancho, compuesta de dos piezas... pobrísima y el suelo de tierra sin entablitar, poco parejo. Unas esterita al centro y a la vera de la cama, la sillera vieja sobre la cual estaba sentada la mamita. Veíase una banca de madera sin pintar debajo de un parroncito que alegraba el ambiente. Dentro, un

²¹⁸ Orrego Luco, Luis: *Playa Negra...* Op. Cit., pp.44-45.

²¹⁹ Ibíd., p. 34.

*catre de madera; cerca de la pared una mesilla con la imagen de la Virgen del Caen, impresa en colores, con velas encendidas en cumplimiento de una manda*²²⁰. Esta configuración de la ciudad debía representar muy bien las diferencias que existían en el seno de su sociedad, donde por un lado la élite local ocupaba un espacio bien determinado de la trama urbana, mientras los sectores populares se arrimaban en su periferia. Esto es lo que exploraremos ahora con mayor detención, al analizar en líneas generales a la sociedad del puerto durante estos años.

II.2.c) La sociedad local. Elite y sectores populares de Constitución.

Desde mediados del siglo XIX, la villa de Constitución era un espacio bastante sui generis en cuanto a su composición social, hecho que se realzaba comparada a otras ciudades del Maule y provincias aledañas, salvo quizás Talca. El crecimiento demográfico mostrado por los censos reflejaba el interés que generó el puerto para una población flotante, conformada por navegantes marítimos y fluviales que llegaban en forma ocasional o para avenidaarse ahí en forma definitiva. Se conformó entonces una sociedad con un buen número de inmigrantes, que atraídos por el comercio, la construcción naval y otras actividades fueron otorgando a la sociedad local una identidad cosmopolita, liberal y dinámica. Durante estas décadas, Constitución fue una suerte de Valparaíso en escala, donde hombres de negocios y armadores de origen europeo se mezclaban la élite local en proyectos empresariales y de navegación, lo que fomentaba el establecimiento de grupos medios como comerciantes y administrativos, además de una amplia masa de guanayes, campesinos, pescadores y otros miembros del bajo pueblo que movían los remos, cosechaban y acarreaban los productos agrícolas en sacos que se acopianaban en las bodegas ribereñas.

Elites, extranjeros y sociedad local.

Pese al aislamiento de sus primeros años, la red de conexiones económicas y sociales que construyó la élite local logró estimular las

²²⁰ Orrego Luco, Luis: *Playa Negra...* Op. Cit., p.123.

actividades productivas y comerciales, muchas de las cuales se hicieron atractivas para inversores nacionales y extranjeros. De estos últimos, muchos fueron capitanes marítimos que se incorporarían a la sociedad local, ya fuese prosiguiendo su antigua labor o participando como socios de las empresas que se iban conformando para cubrir las rutas de cabotaje. Además, la instauración de los servicios de vapores fue dejando fuera de servicio a muchos capitanes de veleros, que abandonaron su oficio para instalarse como despachadores marítimos o comerciantes de productos para la importación, cuestión que reforzó el peso de los extranjeros en la sociedad local al diversificar estos su presencia en las más diversas actividades económicas²²¹.

Una actividad donde la presencia de inmigrantes era destacada estaba en el armado de navíos. Desde 1850 ya era notoria la pujanza de los astilleros en manos de norteamericanos, ingleses, alemanes, franceses e italianos. Estos nuevos maestros navales representaron un recambio tanto generacional como de su origen, puesto que en la primera época gran parte de quienes se dedicaban a la actividad provenían del núcleo fundacional. Sin embargo, a mediados de la década de 1870 esta actividad registraba un total de 21 armadores, de los cuales sólo un tercio era de origen extranjero²²². Tales cifras pueden explicar una creciente movilidad de los inmigrantes que se afincaban en el puerto, cuestión que coincide por ejemplo con en el alto número de inmigrantes extranjeros que arriban a Valparaíso declarando provenir de Constitución cuando el cierre del ciclo portuario ya era evidente²²³.

Pese a la inestabilidad de este flujo, la integración que alcanzaron las familias de inmigrantes les llevó a obtener un amplio nivel de influencia dentro de la sociedad local. Estos extranjeros se convirtieron en un aliciente social para Constitución, cuyo auge se conformó en relación a consolidación de redes con la economía mundo y regionales, cuestión que no sólo implicó la salida y llegada de mercaderías desde otros países y regiones, sino también de personas e ideas. No era casual por ello la imagen que los novelistas maulinos hicieron de la sociedad porteña, donde los inmigrantes ocupaba una posición cada vez más relevante por sus actividades económicas: “*Los extranjeros que arribaban*

²²¹ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p. 164.

²²² Ibíd., pp. 48-51; 74.

²²³ Estrada, Baldomero: “Población e inmigración en una ciudad puerto. El caso de Valparaíso, 18...”. En *Series Monográficas Históricas N° 12. Valparaíso. Sociedad y economía en el siglo XIX*, Ediciones Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 2000, p. 39.

allí, atraídos por el afán de conocer mundo, si regresaban a sus lugares era para volver con sus familias y elementos. Constituíanse en laboriosos forjadores del provenir del puerto que florecía, y no lo abandonarían nunca. Fueron ellos los que le dieron firmeza y orientación”²²⁴.

Pese a ello, no resulta posible dilucidar si la integración que llevan a cabo estos extranjeros fue del todo plena. También se daba cuenta del distanciamiento y recelo a los sectores sociales más modestos: “Mr. Hoggson seguía echado atrás en la silla de paja del corredor, frente al río, mirando distraídamente a los huanayes que subían cargados con harina. Siempre los había considerado como seres inferiores, así como los plantadores de las colonias británicas miran a los nativos”²²⁵. Aunque las novelas presentaban a este grupo como una caricatura del prejuicio a los sectores populares, las relaciones de estos con la élite en general, fuese local o foránea, fue esencialmente de subordinación; esto se manifestaba en las constantes ordenanzas reglamentando los ejercicios laborales o la vida cotidiana, como veremos más adelante.

Los miembros de la administración pública local, los armadores navales y medianos comerciantes de la zona también constituían parte de la élite local. Aunque su nivel de influencia pudiese haber sido relativo de acuerdo a su preeminencia en los cargos políticos o la actividad económica, algunas familias y personeros locales lograron conformar grupos de predominio en la sociedad local: uno de estos casos es el de la familia Rodríguez, cuyo predominio político sin contrapeso fue notorio en la década de 1870. Esto derivaba muchas veces en arrebatos autoritarios de grupos como este, según denuncias realizadas por Ignacio Hernández, comandante de la Guardia Municipal, quién encontrándose en su casa “...se me presentó el señor Leoncio Rodríguez, Juez de letras del departamento y apostrofandome de una manera descomedida me amenazo con la carcel y con la huasca del caballo que montaba, profiriendo al mismo tiempo en mi contra los insultos de insolente, pije, canalla, desfalcador de la Municipalidad con otros epítetos tan groseros como inmerecidos... La causa de tan inusitado proceder por parte del señor Rodríguez fue la de no haber cumplido yo instantaneamente una orden de aprehension que me dio contra un individuo que ni el ni yo conociamos y que me expuso habia proferido insultos contra su señora esposa”²²⁶.

²²⁴ Montecinos, Tomás: *Los Guanayes*, Editorial Nacimiento, Santiago, 1946, pp. 50-51.

²²⁵ Orrego Luco, Luis: *Playa Negra...* Op. Cit., p.37.

²²⁶ Informe del inspector Ignacio Segundo Hernández al Gobernador de Constitución, 12-X-1880, AGC, Vol. 37.

Pese a ello, la sociedad local tampoco puede definirse como esencialmente autoritaria. Por ejemplo, la aparición de la prensa local durante la década de 1870 representó una forma de crítica abierta a estos grupos: así por ejemplo *La Barra del Maule*, el primer periódico de Constitución, comentaba sin tapujos la decepción por los continuos conflictos políticos entre liberales y conservadores en el gobierno municipal impedían hacer fuerza común en pos de conseguir mejoras para la ciudad en general: “*En todos los países civilizados del mundo, los partidos se agitan y luchan con toda la energía de que son capaces, pero par; Constitución, por desgracia, no acepta este noble camino que hace la felicidad de todo pueblo culto*”; así, la publicación se impuso como tarea “...*investigar las causas que se oponen a la marcha normal i prospera que debe imprimirse a la política local; desde luego tocamos la más seria dificultad, casi insuperable, la falta de unidad. Si los partidos tomaran un camino diametralmente opuesto al que han adoptado, tal vez se encontrarían, pero ellos se alejan, se repelen haciendo cuanto es posible para hostilizarse, no pensando que tal proceder lejos de mitigar su encono lo azuzan i exasperan*”²²⁷. Esto daba cuenta de una actitud deliberativa por parte de ciertos sectores sociales, los que se sentían con el derecho y la capacidad de expresar sus opiniones en la palestra pública.

Parte de estos procesos se reflejaban en quienes cumplían algunas de las funciones administrativas más comunes del pueblo en esta fecha, como los inspectores de la 1º subdelegación de la villa, correspondiente a su área urbana, durante el año 1858. Aquí se distribuía el cargo en 5 distritos, siendo el primero “...*desde la calle de Cruz y calle de [Horgenis] para el poniente terminando al mar, servido por el inspector numero 1º Don Eugenio Manríquez, sustituto Don Lauriano Beras, 2ª inspección desde la primera citada i las segunda de ídem para el norte terminando al mar servida por Don Ramón Núñez, sustituto don José Miguel [Abiles], 3ª desde la primera y segunda calle citada para el oriente terminando al río servida por Don Matías Nuñez sustituto Don Fidel Barrera, 4ª inspección desde las calles citadas para el sur servida por don Baldomero Azocar sustituto don Juan Pablo Moran terminando esta expresión hasta el pangalillo, 5ª inspección desde el lugar citado pangalillo para el sur hasta quebrada onda en que divide con la subdelegación segunda para el oriente hasta el estero de las [Reices] que divide con la tercera Subdelegacion terminando al norte con el río*

²²⁸. Como se puede entender

²²⁷ *La Barra del Maule*, Año I, N° 59, 8-V-1873.

²²⁸ Comunicación de Eugenio Bernal, 1º Subdelegación, al Gobernador departamental, Constitución, 7-IX-1858, AGC, Vol. 15.

con claridad en el documento, ninguna de estas autoridades locales es de origen inmigrante; sus apellidos son todos de origen hispánico, lo cual indica esta separación de funciones entre inmigrantes y funcionarios administrativos. Algo similar se puede apreciar en el nombramiento de inspectores propietarios ocurrido unos años después: por el distrito 1º era Antonio Pizarro, siendo el substituto José Agustín Acevedo, mientras en el distrito 2º era designado Martín Sepúlveda y como reserva Patricio Bravo²²⁹. Es posible que tal característica haya sido reflejo de un cierto posicionamiento social según el origen, aunque no esta opinión no necesariamente reflejaba una generalidad, o por lo menos no fácilmente demostrable en un estudio general de la sociedad porteña.

Los sectores populares de Constitución.

Los sectores populares fueron los de mayor presencia en calles y muelles del puerto mayor: ellos constituyan la amplia base de la población, conformando la amplia masa laboral que cubría las actividades económicas que se desarrollaban tanto en las áreas urbanas de la ciudad, como en el área de tránsito incessante que se verificaba en el río Maule durante el periodo. Estos eran los habitantes de los sectores más humildes del pueblo, los cuales se agrupaban en las zonas ribereñas del río y los cerros que circundan la trama urbana. En el espacio del pueblo, los muelles y el río, los sujetos populares fueron quienes acopieron la harina en las bodegas, arrastraron los lanchones fluviales en su remontada hacia Perales, explotaron los recursos naturales de la zona como pescadores, carboneros, leñadores y agricultores; es decir, aportaron con su fuerza de trabajo la expansión que experimentó el pueblo durante su periodo de mayor fulgor.

Algunos de estos grupos se conformaron como parte central del imaginario maulino, como sucedió por ejemplo con los hombres encargados del servicio fluvial por el río, los guanayes. Los guanayes demarcaron profundamente el imaginario maulino del siglo XIX, convirtiéndose en un símbolo humano del dinamismo regional alcanzado durante estos años. La literatura maulina de las primeras décadas del siglo XX, una de las principales fuentes que retrataron la activa vida económica y social de la zona desde su esplendor a declive,

²²⁹ Informe de la 1º subdelegación firmado por Juan de Mata Paredes al Gobernador departamental, Constitución, 9-XII-1861, AGC, Vol. 15.

convirtió a estos marinos de agua dulce en actores centrales de sus narraciones. En estos relatos se mostraba tanto el oficio como la imagen del guanay como una suerte de paralelo y revisión del glorioso pasado maulino y del puerto de Constitución, como también una metáfora de las transformaciones que fue experimentando la zona en sus más variados aspectos: por ejemplo, el tránsito en la vida de un patrón de lancha y sus tripulantes cuando se comienzan a cristalizar los proyectos ferroviarios entre el puerto y Talca, uno de los procesos centrales que terminarían por asfixiar el trabajo de estos hombres y obligarlos a cambiar de oficio o buscar otros rumbos²³⁰. Así, una suma de autores relevantes en la literatura maulina convirtieron a la figura y actividades de los guanayes en referentes particulares, una figura que daba una identidad particular al territorio.

El peso de estos marineros fluviales en la sociedad local era directamente proporcional al incremento del número de lanchas que hacían el servicio por el Maule: en medio de la expansión económica que se venía verificando desde la década de 1850, las naves maulinas crecieron desde un total de 138 controladas en 1852, hasta una cantidad de 230 lanchas en un plazo de 14 años después, en 1866; lógicamente en este contexto el número de marineros fluviales también fueron cobrando relevancia en Constitución. Así, las cifras hablan de una cantidad de 1200 guanayes habitando en Constitución hacia principios de la década de 1860, los cuales representaban aproximadamente 1/3 de la población total del puerto²³¹. En los años posteriores este número iría en aumento: en 1872, se alcanzó un peak en esta actividad laboral, cuando un total de 2.641 marineros servían en un total de 404 lanchas, números que permanecieron en alza hasta mediados de la década²³². A partir de esta fecha, hubo un acentuado declive en el número de guanayes, influido por la irrupción de la línea del ferrocarril central que desvió la producción del hinterland maulino desde Constitución hacia los puertos de Talcahuano o Valparaíso²³³. Así, en la fecha del cierre del puerto

²³⁰ Montecinos, Tomás: *Los Guanayes...* Op. Cit.

²³¹ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p. 173.

²³² *Ibid.*, p.194.

²³³ Maino, Valeria; Astorquiza, Pilar: "El impacto de los cambios tecnológicos en la navegación del río Maule 1840-1900". En *Universum* año 2, N° 2, segundo semestre 1987, p. 45.

mayor, el número de marineros de las lanchas de río había caído hasta apenas 285 empleados en el tráfico fluvial²³⁴

El alto número de guanayes despertó un constante recelo entre las autoridades locales, cuya vida errante e indisciplinada según los cánones de la élite, por lo cual se levantaron una serie de medidas de control y disciplinamiento para la sociedad popular. Una de las primeras disposiciones de este tipo se declaró el año 1852, cuando se establecieron prohibiciones para el porte de "cuchillo, puñal, dago, bastón con ataque y toda armas corta", corriendo por suerte quienes se opusieran a estas reglamentaciones a dos meses de trabajos públicos quienes las portaran y a un año de las mismas labores quien sacase "dicha armas con mira alguna ofensiva"; quien hiriese a alguien sería "destinada por dos años a los mismos trabajos"²³⁵. La reglamentación al porte de armas blancas daba cuenta de ciertas prácticas de los sectores populares, pero también del poco control que podían ejercer las autoridades sobre sujetos, fuesen estos guanayes o trabajadores del pueblo o territorios aledaños.

Pero más allá de la inseguridad que podía generar la violencia latente en unos sectores populares pendencieros o azuzados por el alcohol, fueron las mermas en la actividad comercial, como se declaraba en los informes de la Intendencia maulina al Ministerio del Interior. Estas daban luces sobre las irregularidades que afectaban a las mercaderías que transitaban hacia Constitución a través de la red fluvial de la hoya del Maule, y de las cuales los guanayes eran los principales sospechosos: "En los pocos días que permanecí en el departamento de Linares, en el mes procsimo pasado, recibí varios informes de personas respetables, sobre el estado de inmoralidad i de peligro a que han llegado los pilotos lancheros que hacen el trafico de los ríos Maule i Loncomilla, hasta el puerto de Constitucion. Según ellos a llegado el caso de hurtarse en la navegacion bultos enteros de efectos valiosos, siendo muy comun que por la tripulacion se abran los fardos para extraer piezas de jeneros, llenando el lugar que ocupan con ropas viejas, maderas o piedras; sin que los perjudicados tengan contra quien repetir, tanto por la insolvencia de los criminales, como por que se pasan de una parte a otra del río, para vurlar las pesquisas de la autoridad. El comercio que se hace actualmente por el Maule da movimiento a tres departamentos de esta provincia a mas de la de Talca: por esto debe creerse que son cuantiosos los capitales que se hallan

²³⁴ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p. 194.

²³⁵ Informe del Rafael Sotomayor al Gobernador del puerto de Constitución, Cauquenes, 19-IV-1852, Archivo Gobernación de Constitución, Vol. 31.

*comprometidos en él, i es triste que esten entregados a pilotos i lancheros que no reconocen principios de conducta ni tienen autoridad que les vijile*²³⁶.

Estos hechos impulsaron el establecimiento de reglamentaciones para el transporte fluvial, las que si bien se estaban exigiendo desde mediados del siglo por “*los graves abusos que se cometan por los patrones y dueños de lancha en fraude de los comerciantes y demás interesados*”²³⁷, sólo se concretaron en la dictación del reglamento de río en 1865. Esta reglamentación instauró una serie de medidas en pos de asegurar un transito seguro, que evitase perdidas para la navegación y el comercio fluvial, pero también incluía artículos que hacían referencia a los aspectos ya citados: el N° 15 imponía que “*Si durante el viaje se cometiere algún delito, el piloto deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente hasta llegar al desembarcadero más próximo, en donde lo pondrá sin demora a disposición de alguna autoridad, a quien suministrara los pormenores del hecho, especificando las personas que lo presenciaron o que de él tuvieron conocimiento*”²³⁸.

Esta serie de múltiples reglamentos podía ser comprendida desde la lógica de la búsqueda de una nueva eficiencia en la actividad marítima y fluvial que se articulaba en el puerto gracias a la actividad de armadores y comerciantes; sin embargo, también estaban incluidos en este proceso de control todos aquellos que eran vistos como personas de “*...vida errante, [que] bajo el pretexto de ejecutar un oficio que no se realiza en un lugar específico y que no siempre está sujeto a una autoridad directa*” surgían como imagen de una desorganización de la sociedad local²³⁹. Por cierto, esto daba cuenta de unos sectores populares no sujetos a las dinámicas de la élite local ni nacional, cuestión que estaba en consonancia con ciertas posturas que hablan de una sociedad más flexible en la desembocadura del Maule que en otros territorios del país, debido a la generación en el área de actividades independientes a la realizada por los inversionistas mayores.

Sin embargo, con el paso de los años estas labores se fueron sometiendo al control sobre las actividades económicas realizadas por los sectores populares, como la que se manifestó por medio de las ya

²³⁶ Nota de J. Antonio Avellano al Ministerio del Interior, oficio N° 308, Cauquenes, 16-XI-1853. AMI, Vol. 1364

²³⁷ Informe de R. Sotomayor al Gobernador del puerto de Constitución, Cauquenes, 9-VI-1852, AGC, Vol. 31.

²³⁸ Reglamento para la navegación de las embarcaciones menores en los ríos Maule i Loncomilla i en la ria de Constitución, Imprenta Nacional, Santiago, 1865, p. 6.

²³⁹ Maino, Valeria: *La navegación...* Op. Cit. p.178.

mentionadas reglamentaciones a las actividades de lancheros, prácticos, capitanes. Pero estas disposiciones alcanzarían también a los pescadores, que se vieron sujetos desde 1862 a las disposiciones emanadas de los múltiples pedidos realizados por los gobernadores marítimos para regular tanto la pesca como la recolección de algas, según reglamentaciones impuestas sobre los derechos de las tierras costeras. A partir de este año, “...la Comandancia de Marina dicta instrucciones a los gobernadores y subdelegados para que procedan a matricular a todos aquellos que ejerzan la pesca en su jurisdicción marítima, registrándolos con los mismo datos personales y de filiación que se les pedían a los marineros del río y a darles la respectiva papeleta de matrícula, que en adelante se les exigiría”. El libre uso de los espacios para las actividades de pesca y recolección de productos marinos quedaba sujeto a las disposiciones definidas por el Código Civil; con esto se ponía un límite que no pasaba los 8 metros contados desde la playa, con lo cual se ponía un límite a los derechos supuestos de los pescadores a criar animales y sembrar campos en los terrenos colindantes a las playas. Aunque no todas estas disposiciones se hayan puesto en funcionamiento (como las referidas a las matrículas de botes pesqueros, que sólo se impusieron durante la segunda década del siglo XX), el que actividades tan básicas como la pesca hayan sido objeto de control habla de un nuevo periodo: al parecer lo central no sólo era conseguir un desarrollo del comercio o la producción naval a gran escala, sino también reordenar bajo una lógica de control gubernamental algunas actividades practicadas tradicionalmente por los sectores populares.

Una parte central de esta nueva lógica estaba relacionada con la generación de una nueva red de administración judicial, que iba en continuo aumento, como asimismo de la infraestructura necesaria para su aplicación. Por ello no resulta extraña la multiplicidad de informes relacionados con la cárcel del pueblo; al parecer los problemas de delincuencia menor, como robos y hurtos eran comunes en la sociedad local: en 1852, ya se autorizaba un aumento en el número de guardias del penal por el continuo número de presos que se agolpaban en su interior²⁴⁰. Por ello, la cárcel fue uno de los edificios públicos más citados en la documentación de la época, aunque generalmente debido a su pésima infraestructura y funcionamiento: en 1855, se comentaba sobre “...la forsosa necesidad de poner en conocimiento ...el gran desarreglo en que se

²⁴⁰ Aprobación firmada por R. Sotomayor, a pedido de la Gobernación de Constitución, Cauquenes, 14-X-1852, AGC, Vol. 31.

*encuentra la cárcel pública de este puerto y su ninguna seguridad para la retención y castigo de los delincuentes, resultando esto en perjuicio de sus vecinos honrados y de las autoridades a quienes se les escapa el criminal en quien debían ejemplarizar con una pena digna de su culpa o delito”*²⁴¹; A su vez, a los problemas de infraestructura se sumaba el drama social de los mismos presos, cuestión que sin duda estimulaba fugas, por lo cual en ocasiones las autoridades intentaban generar alguna iniciativa para contrarrestar la miseria y desdén en que se encontraban los retenidos: “*A fin de cubrir la desnudez de algunos presos rematados, indigentes, la Municipalidad acordó, en su presupuesto corriente, la cantidad de 100 pesos, parte de la cual se ha invertido ya en tan humanitario objeto, estimulando de esta manera la contracción a los trabajos públicos i la buena conducta de los reos”*²⁴².

La laxitud de la institucionalidad fomentaba una cierta visión caótica del funcionamiento de la autoridad civil: “...me ha sucedido poner algunos presos, con la orden terminante al Cabo de guardia al no dejarlos salir, pero no ha pasado mucho tiempo sin que haya experimentado el sentimiento de la desobediencia encontrándolos en la calle, algunas veces con centinela y otra enteramente libres. Sobre esto al principio, después me vi obligado a percibir al cabo de dos parte a US en caso de volver a cometer igual falta; pero tan lejos de conseguir el objeto propuesto que ayer [] he remitido un preso por robo con especial encargo de la seguridad y en este constante me han dado parte de que se fugó anoche. Averiguando el como, resulta, que el preso a que hago referencia, se encontraba anoche, fuera de la cárcel, bajo el corredor sentado en un escaño y al relevo de la guardia se huyó. Está pues de manifiesto el poco o ningún cuidado que se tiene con ellos y lo pongo a conocimiento de US. para que se sirva poner una balla a estos abusos”²⁴³.

Este contexto de pequeños conflictos sociales reflejado por los hurtos y robos también daba cuenta de otros tipos de relaciones sociales que se entrelazaban en el pueblo. Por ejemplo, algunos pequeños almaceneros hacían de prestamistas, dejando en prenda productos muchas veces de origen poco claro por dinero: “...[existiendo personas que pasan dineros por prendas, lo cual] han dado lugar a muchas quejas y que a mas resulta ser cada tienda de ellas , deposito de prendas robadas, pues los ladrones precavidos recurren a estos establecimientos a ocultar lo hurtado aunque con poco provecho por que el mayo valor queda a favor de los prendarios, por la

²⁴¹ Oficio del subdelegado interino Juan R. Ballesteros al Gobernador departamental Pedro Espinoza, Constitución, 12-IV-1855, AGC, Vol.15.

²⁴² Intendencia del Maule, *Memoria que el intendente del Maule... Op. Cit.*, 1864, p.32.

²⁴³ Oficio del subdelegado interino Juan R. Ballesteros... *Op. Cit.* AGC, Vol. 15.

*costumbre de pedir medio real en peso por cada ocho días de demora o lo que es lo mismo un 25% mensual. Siendo de notar que los tales recursos no dan papel a ningún empeñador y que algunas personas piden mayor interés que el apuntado (Don Baldomero Azocar, don Victorino Oros y Don Patricio José Bravo) y no siendo posible tolerar por más tiempo se cometan estos abusos [se solicita tomar algunas medidas]"*²⁴⁴. Así, aquellas conductas delictivas a pequeña escala que hacían escándalo a la elite local tenían un supuesto punto de apoyo en los mismos comerciantes que se encontraban dispuestos a generar un lucro más allá de donde proviniesen estos fondos.

Además de estas problemáticas, la situación de la policía local tampoco era de las mejores para ejercer el rol que le designaban las autoridades locales. Ello quedaba en evidencia con los informes policiales, que indicaban que los cuerpos encargados de la seguridad y el control social carecían de "tantas circunstancias indispensables para que medianamente preste los servicios que en una población tan grande como es de la que tiene obligación de custodiar"; así para "salvar dificultades como las que aquejan al cuerpo que resguarda las vidas, las haciendas e intereses de los moradores de tan importante localidad", se pedía el establecimiento de contratos a los guardias que estableciesen las obligaciones que estos debían desempeñar. Si bien se veía a los guardias como personas "...conocidas y honradas, por su juicioso proceder... [sin embargo carecían] de todos los conocimientos mas indispensables para decirse que saben cumplir con sus cometido como los reglamentos lo previenen; porque dicen que jamás se les ha impuesto ni de sus obligaciones, ni de las órdenes y ni de los bandos de policía vigente". Debido a esta falta de contratos, no se les podía exigir a ellos que realizaran "...los servicios que en todo cuerpo de esta naturaleza debe hacer, es decir, que cubran las guardias de su cuartel, lugar que en todas partes sirven de detención a los infractores de las disposiciones de policía y de detenidos por delitos para ser puestos a disposición de los jueces respectivos y tengan su alojamiento de día y de noche en los mismos cuarteles [...] Desde luego, ellos aceptan hacer el servicio diurno y nocturno que se debe en los cuarteles, pero exigen que a más del sueldo de que disfrutan se les remunere con otra cantidad"²⁴⁵.

Esta cuestión era central en un contexto donde las reglamentaciones comenzaban a abundar en el tiempo. No solamente

²⁴⁴ Oficio del subdelegado José Nicolás Mancilla de la 1^a sección de Constitución al Gobernador Departamental, Constitución, 15-IX-1858 , AGC, Vol.15.

²⁴⁵Informe de la policía al señor Gobernador de Constitución José Antonio Contreras, Constitución, 9-IV- 1877, AGC, Vol. 37.

eran la persecución a las conductas delictivas, sino también a la vida cotidiana del pueblo, principalmente hacia aquellas prácticas percibidas por la élite como negativas o ajena a sus propias dinámicas. Así, los espacios de sociabilidad popular como chinganas o canchas de bolas, comenzaban a ser sujetas a normas que se justificaban en que la ausencia de un ordenamiento jurídico era “...perjudicial a los interesados que obtienen patentes municipales para poder funcionar con arreglo a la moralidad y comodida pública”, a por lo cual se proponía una serie de medidas como que “Todos los cuartos y casas en que se vendan licores al menudeo lo harán únicamente para que consuma fuera del establecimiento y en sus casas”, o que “Las chinganas y lugares de diversiones publicas solo podrán funcionar los sábados desde las oraciones hasta las once de la noche en invierno, desde el quince de abril al quince de octubre y los domingos desde la misma hora hasta las ocho”. Similares mediadas corrían para las canchas de bola, se mantenía bajo prohibición el canto y baile y se establecieron órdenes a la policía para hacer acatar las normas a los habitantes del pueblo²⁴⁶. Posteriormente, el control recaería sobre los billares, otro de los lugares donde se reunían las personas en encuentros percibidos como fuente de continuos desordenes²⁴⁷

En una sociedad local donde la mayor parte de sus habitantes formaban parte de los sectores populares, este tipo de percepciones por parte de los grupos medios y la élite eran bastante comunes. Por ejemplo, la práctica de juegos por parte de los niños en las calles como las chapas y la rayuela, eran vistas por las autoridades como “...malos hábitos que contraen de ociosidad de negligencias en el cumplimiento de sus deberes, las tristes consecuencias que pueden derivarse para ellos y sus familias la sociedad por afición al juego, afición que puede pasar pronto a ser vicio, arrastrandolos en seguida, para satisfacerla tal vez al crimen, propagando en la clase del pueblo el delito de la ratería y del hurto al reflexionar el pernicioso ejemplo que reciben los alumnos que cursan la escuela y que con este vicio tolerado públicamente ven desvirtuados los preceptos morales del preceptor”. Por ello, se exigía la intervención de la policía para poner fin a tales prácticas, junto a instauración de una papeleta para los jóvenes donde figurasen sus datos y los de la escuela. Así, en caso que la policía encontrase “...ocioso o vagando a un niño, es encargada de pedirle su papeleta y... es conducido a él por la misma, proveyéndosele de textos si es pobre o huérfano, y en caso de reincidir

²⁴⁶ Informe de José Antonio Contreras al Gobernador departamental, Constitución, 18-V-1877, AGC, Vol. 37.

²⁴⁷ Libro de decretos, Nota N° 34, 24-III-1880, AGC, Vol. 239.

es llevado a la Intendencia y de esta si es necesario a la carcel”²⁴⁸. Años después, similares disposiciones se generaban en torno al juego de los volantines, especialmente cuando los reclamos venían de “...propietarios que han sufrido perjuicios en sus tejados con los cordeles y palos de ellos...” por lo cual “...los perjuicios particulares de quebrados de tejados y vidrios son innumerables”²⁴⁹.

Pese a la alarma de las autoridades local, la situación social de estos sectores siempre fue bastante deprimida. Por ejemplo, el número de escuelas públicas en todo el departamento en 1866 era de sólo 4, atendiendo a 233 alumnos en forma gratuita, de las cuales al parecer sólo dos se ubicaban en el pueblo. La falta de escuelas y su pobre cobertura, además de las diferencias entre establecimientos públicos y privadas eran ya una realidad en el periodo, y hacían patente tanto las diferencias sociales como las condiciones de vida profundamente opuestas entre los diversos grupos de la sociedad²⁵⁰. Cuestiones similares sucedían cuando la población se veía afectada por crisis sanitarias o catástrofes naturales. La llegada de enfermedades como la viruela, presente en el área por lo menos desde 1852²⁵¹, generalmente se transformaba en un drama social para el pueblo, como lo manifestaba el director de la Sociedad de Beneficencia en 1873, cuando se desarrolló con “*gran fuerza la epidemia de la viruela, haciendo, como es natural, entre los desvalidos de esos recursos que llamamos fortuna, infinitas víctimas, pues estos carecen hasta de aquello más indispensable para cuidarse i curarse en el curso de tan penosa enfermedad*”, panorama ante el cual las ayudas de privados y autoridades no eran suficientes para el sostenimiento del lazareto, única instancia de curación para los aquejados por la plaga²⁵². Dramas similares sucedían en los inviernos, cuando los aluviones debido a las intensas lluvias de la zona dejaban como damnificados a “*...varios pobres han quedado a toda intemperie porque sus ranchos han sido llevados por los redames de los cerros*

²⁴⁸ Informe del visitador de escuelas A. Ambrosoli, Cauquenes, 31-VII-1860, AGC, Vol.26.

²⁴⁹ Informe de P. N. Rojas al Gobernador del Departamento, Subdelegación N° 2 de Constitución, 21-XI-1867, AGC, Vol.42.

²⁵⁰ Informe de las escuelas del departamento de Constitución realizado por el visitador de la provincia de Maule para el Inspector General de instrucción primaria. Cauquenes, 11-VI-1866 AGC, Vol. 26.

²⁵¹ Informe de R. Sotomayor al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 28-VI-1852, AGC, Vol. 31.

²⁵² *La Barra del Maule*, Año I, N° 68, 8-VI-1873.

que generalmente cae en lluvias tan copiosas como la que hemos tenido a como estos estaban a media falda no podían esperar otro resultado”²⁵³.

Cerrándose el periodo del puerto mayor, la sociedad de Constitución era un compendio de diferencias sociales, con una élite cuyos proyectos e intereses generalmente fueron distintos a las problemáticas y urgencias de su población mayoritaria. Sin embargo, esta no impedía que las iniciativas de mayor discusión a nivel de los sectores influyentes fuesen indiferentes para el resto de la sociedad local, la cual al fin y al cabo dependía del éxito comercial para disponer de trabajo. Así se hizo notar frente a los proyectos para mejorar la accesibilidad del puerto y afianzar el dinamismo de las décadas entre 1850 y 1880, los cuales buscaban consolidar el crecimiento de la villa.

II.2.d) La barra, los proyectos de mejoramiento y el fin del puerto mayor.

Los intereses económicos que se generaron durante el periodo de expansión produjeron una serie de discusiones y planes en pos de consolidar a Constitución dentro del panorama portuario nacional. Se adoptaron medidas para organizar el tráfico marítimo y fluvial que se había intensificado en las décadas tras la Independencia y el nombramiento como puerto mayor de 1828. La aceleración de la economía local tuvo como efecto la necesidad de reglamentar las actividades de navíos mayores y lanchas para mejorar las condiciones del tráfico en el cruce de la barra, los embarcaderos y río arriba. Ejemplo de esto es el redactado por el gobernador marítimo Leoncio Señoret en 1854: los frecuentes problemas entre capitanes de navíos “*a raíz de los lugares de atraque, las maniobras arriesgadas que en ocasiones hacían chocar los veleros, los riesgos de incendio cuando se calafateaban los barcos manteniendo fuego en sus costados, y un sin fin de conflictos por la falta de claridad en los derechos y deberes de cada cual*”²⁵⁴, este primer cuerpo de medidas buscó aminorar esta clase de incidentes que ponían en jaque el orden necesario para una actividad naval fluida.

Pero la aplicación de normativas no fue la solución definitiva a los múltiples accidentes y naufragios ocurridos principalmente en el cruce de la barra, cuestión en la que se conjugaban tanto la incapacidad

²⁵³ *Ibíd.*, Año I, N° 84, 3-VIII-1873.

²⁵⁴ Maino, Valeria, *La navegación...* Ob. Cit., p. 174.

de navegantes y prácticos encargados del paso del escollo como de su inestable carácter. Debido a ello, la barra se constituyó durante toda su historia en el gran drama de Constitución. Aunque se continuaban generando reglamentos para optimizar las prestaciones del puerto, como el impulsado en 1862 frente al Gobierno central para regular al cuerpo de prácticos, del puerto y su barra, sujeto a variadas críticas por parte de los capitanes, armadores y comerciantes que ingresaban al puerto²⁵⁵, el problema central impuesto por la barra requería de medidas de fondo para asegurar el tráfico fluido de los buques de cabotaje o extranjeros. De este modo, aun cuando se instauraban nuevas reglamentaciones para el mejoramiento del tráfico fluvial -como el decretado en 1865 para las embarcaciones menores en los ríos Maule, Loncomilla y la ria de Constitución²⁵⁶-, la cuestión central seguía siendo el asegurar el tráfico marítimo hacia el puerto, el que comenzaba a verse afectado por el desfase entre las innovaciones tecnológicas que se sucedían en la construcción naval y la capacidad del puerto para recibir nuevos buques como los vapores.

La incorporación de nuevos diseños navales, con cascos metálicos y de mayor peso y calado, fue limitando el ingreso de los barcos más modernos al puerto debido a su peso, lo que acentuó los dramas de la barra. Ello se manifestaba en los largos días de estadía en puerto en el cual los barcos debían permanecer a la espera de cambios en las condiciones de la barra; también demostraba el declive que comenzaba a experimentar el tráfico portuario local: mientras a nivel nacional la actividad portuaria se había duplicado durante estos años (estimulado por la formación de nuevos puertos y actividades económicas en los territorios anexados en el Norte tras la Guerra del Pacífico), Constitución mostraba un panorama contrario a esta tendencia: si durante algunos años las cifras fueron alentadoras para el puerto (en 1871 se alcanza la cúspide de naves atendidas: 611), con el paso de los años el número de barcos que recalaron fue decayendo; en 1880, nueve años después de el Peak de ingresos, el número de barcos que atracaron

²⁵⁵ En este reglamento se hacían indicaciones sobre la composición de este cuerpo, conformado por "... tres individuos elegidos de entre los buenos hombres de mar, que hayan navegado como capitanes y pilotos en la marina mercante, cinco años por lo menos, que sean muy versados y prácticos en la 'barra', mareas, bancos, corrientes, etcétera, y de los demás embarazos que puedan impedir la entrada y salida del puerto, y que posean además del castellano otro idioma vivo", *Ibid.*, p. 246.

²⁵⁶ Intendencia del Maule, *Reglamento para la navegación de las embarcaciones menores en los ríos Maule i Loncomilla*, Imprenta nacional, Santiago, 1865, pp. 3-4.

en la ciudad apenas llegó a 198. Por ello no resultaba extraño que creciese la sensación de que "...el puerto se moría, [impresión que] era tan grande en la localidad y las ciudades vecinas, que pasó a ser tema de discusiones y proyectos permanentes"²⁵⁷.

Frente a este contexto, el impulso de medidas para intentar mantener la actividad portuaria en Constitución fue durante las décadas posteriores a la medianía del siglo. Los proyectos para la ejecución de obras en pos del mejoramiento de la barra y la infraestructura portuaria se estaban realizando ya desde años previos a esta fecha, a través de los estudios de Felipe Astaburuaga y Leoncio Señoret realizados hacia 1842-1844. Estos hacían hincapié en medidas como la "...necesidad de cerrar el paso entre las llamadas piedras de Ventanas y la de Lobos, frente a la desembocadura del río, para impedir la existencia de la tan trágicamente conocida barra"²⁵⁸, pero no contaban con estudios basados en observaciones profundas tanto a la barra como al régimen hidrográfico del Maule. Sólo a partir de la segunda mitad del siglo XIX, alentados por el crecimiento del comercio de cereales que se venía verificando en su hinterland, las autoridades centrales ordenaron la realización de estudios intensivos para la realización de obras.

El Proyecto de Bliss, 1854.

En 1854, contratado por el ministro del Interior Antonio Varas, el ingeniero Horacio Bliss realizó un panorama y presupuesto de las obras necesarias para mejorar el transito naval en la bahía de Constitución. Aunque en sus primeros informes indicaba que los "...detalles de la obra no se han trazado todavía de manera que puedan dar una idea exacta de su forma i metodo de construcción", debido a las problemáticas condiciones invernales que afectaban a la zona durante la ejecución del estudio, se proponía esencialmente la instalación de molos y protecciones de piedras y madera. Aunque no eran obras monumentales, su mera proyección estimaba la necesidad de carpinteros, herreros, y de unos cien trabajadores más un "...ingeniero i dos superintendentes que serán para vijilar

²⁵⁷ Maino, Valeria, *La navegación...* Op. Cit., pp. 182-184.

²⁵⁸ Villalobos, Sergio (director); *Historia de la Ingeniería en Chile*. Hachette-Instituto de Ingenieros de Chile, Santiago, 1990, p. 274.

esta obra i no creo que sea preciso advertir que de la integridad i capacidad de estos empleados dependerá el carácter de la construcción"²⁵⁹.

Estas obras estaban ligadas al proyecto de instaurar la navegación a vapor en el tramo fluvial entre Constitución y Perales: "*...los adelantos que se presentan para una conveniente navegación por vapor hasta este hogar, no son tan grandes como se me había hecho suponer... Unos pocos diques compuestos de madera i piedra solo serán necesario para estrechar el canal en los lugares en que las corrientes sean demasiado rápidas o precipitadas. La parte principal del trabajo consistirá en deshacer por medio de una máquina de vapor algunos de los bancos donde ahora existen las corrientes. Con este fin, será necesario comprar una máquina de vapor de una construcción particular que costaría cerca de 20,000 pesos. El costo anual de la conservación de este río en un estado navegable por vapor, será de 8 a 20,000 pesos*"²⁶⁰. Las obras propuestas por Bliss incluían la construcción de un dique corto entre la piedra de las Ventanas y la de Los Lobos para que mantuviese un canal de ingreso fijo hacia La Poza, además de otro paralelo al primero que debía partir del bajo que se formaba al medio del río; esto era menester por la necesidad de concentrar las aguas de estiaje en tal canal, para lo cual se proponía unir este último bajo con la orilla de Quivolgo: "*los diques proyectados por el señor Bliss eran en parte limitados al nivel de media marea, a fin de facilitar el paso de las crecidas del río; completaba la fijación del canal Sur por medio de espigones sensiblemente normales al dique Norte de ese canal*"²⁶¹.

Obviamente, la sociedad local veía en tales iniciativas el medio de consolidación del puerto, que comenzaba a dejar atrás los escollos que habían condicionado su desarrollo: "*El pensamiento de la composición de este puerto cuenta más de medio siglo, y ha luchado, desde que se concibió, con inmensas dificultades, pero parece que hoy día todas están allanadas*"; así, las obras propuestas por Bliss, tras un "...reconocimiento científico ...ha dado al gobierno completa seguridad de alcanzar el éxito que se desea, ejecutándose las obras indicadas por este hábil ingeniero. No hay pues duda de que Constitución será un puerto de fácil acceso: el señor Bliss ha hecho desaparecer todo temor, toda desconfianza, y no hay al presente quien mire la barra como un obstáculo insuperable"²⁶². El proyecto además contaba con la participación de

²⁵⁹ Nota del ingeniero Horacio Bliss al Ministro del Interior Antonio Varas. Perales, 31-V-1854, AMI, Vol. 174.

²⁶⁰ *Ibíd.*

²⁶¹ Jorge Orrego, "Puertos chilenos. Constitución", en *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Santiago, 1933, p. 67.

²⁶² *El Motor de Talca, "Constitución"; N° 26, año I, 01-V-1856.*

privados como Matías Cousiño en su financiamiento; en este plano, el rol del capital privado se apreciaba como fundamental para alcanzar el éxito de tales proyectos de modernización: “*Tal vez Constitución, sin el señor Cousiño, no alcanzaría la composición de su puerto, pues para ejecutar las obras indicadas por el señor Blis, se necesita de fortuna y de un jenio emprendedor como el suyo. No pasarán muchos años sin que veamos a Constitución concurrido por centenares de buques, y nuestro comercio de exportación llegará a ser el primero de la República.*”²⁶³

Pese a la amplia cobertura y seriedad de los estudios de Bliss, las obras propuestas no fueron ejecutadas, por lo cual el problema de Constitución continuaba sin resolución. Los estudios de este tipo sufrieron los más variados inconvenientes a la hora de su puesta en práctica. En primer lugar, se carecía de un “...organismo fiscal técnico, especializado en puertos, que elaborara proyectos de obras integrales, revisara los estudios pertinentes y supervisara los trabajos de construcción”, además de una ausencia de legislación capaz de concretar a los gobiernos diversos proyectos de obras de abrigo presentadas tanto por ingenieros chilenos como por comisiones extranjeras especializadas que trabajaron durante el periodo en todo el país²⁶⁴. De este modo, la ejecución de trabajas de este tipo quedaba entrampado en una maraña burocrática que dejaba coja cualquier iniciativa que pudiese realizarse en pos de mejoramientos al puerto.

Así, durante la década de 1860, en el área sólo de llevaron a cabo trabajos menores, como la construcción de un muelle y galpón fiscales para el uso de la Gobernación Marítima, trabajos que se llevaron a cabo sólo por la disponibilidad de maderas del Estado que se acumulaban en el puerto, lo que obviamente no representaba ninguna mejora sustancial a las problemáticas mayores representadas por la barra y la infraestructura portuaria²⁶⁵. El panorama se hacia más complejo aún cuando acontecían catástrofes naturales como la del 13 de Agosto de 1868, cuando el mar se precipita aguas arriba del Maule. “...terrible fenómeno que la oscuridad de la noche hacia todavía mas aterrante... [cuando] A la hora dicha, en circunstancia de estar la marea baja el mar precipito sus aguas sobre las del río con tal violencia que el vapor Independencia bien asegurado en sus muertas rompió todas sus amarras y fue lanzado tres o cuatro cuadras

²⁶³ Ibíd.

²⁶⁴ Villalobos, Sergio (director); *Historia de la Ingeniería...* Op. Cit., p. 266.

²⁶⁵ Nota de Federico Errázuriz al Comandante de armas de Constitución, Santiago, 1-XII-1866, AGC, Vol.1.

adelante, hasta tocar en la Isla”; además, “...Casi todas las embarcaciones menores del puerto y Rio entre ellas unas diez cargadas de mercaderías fueron tambien arrancadas de las orillas por la misma ola que en su retroceso arrastro a la mayor parte de ellas a la Barra donde se perdieron.- Las maderas depositadas en playa corrieron la misma suerte que las lanchas”²⁶⁶.

Estos fenómenos no sólo provocaban la inseguridad de la población, sino que inhabilitaban buena parte de la infraestructura portuaria y acentuaban la necesidad de realizar nuevas intervenciones en la zona. Esto se manifestó en diversas crónicas publicadas por los periódicos de Constitución, donde se acusaba el peso del “...lúgubre panorama que en estos instantes ofrece a nuestra vista i a la de todo un pueblo entero, conmovido i fuertemente impresionado, la embocadura del puerto; esto es: siempre la maldita barra, desatendida por nuestros gobiernos supremos en las mejoras que imperiosamente exige el vasto comercio a que dá marjen la riqueza de estas provincias”; por ello, “Impresionados como todos nos encontramos en estos momentos, procuramos evitar los infinitos comentarios que podríamos hacer sobre el tema de que tratamos, es decir: sobre la necesidad que hai de que el Gobierno se ocupe de este tan importante como desatendido puerto de la República, i concluiremos pidiendo a todos los que se encuentran interesados en el asunto, procuren, por todos los medios que estén a su alcance, ayudarnos eficazmente para que se nos oiga, [y] se nos escuche”²⁶⁷.

El estudio de Lévéque, 1873.

Pero el Gobierno central ya había decretado nuevas medidas para intentar revertir esta situación. Tal como había sucedido con Bliss en 1854, tras una solicitud de diversos vecinos y autoridades locales, en 1873 se autorizó la contratación en “...Europa [de] un ingeniero hidráulico de reconocida competencia, a fin de emprender de una manera conveniente la construcción de las obras necesarias para mejorar la barra del Maule, i que estos trabajos, de reconocida urgencia, se iniciaran con la oportunidad y prontitud que el gobierno anhela”²⁶⁸. El proyecto se comenzó a materializar en 1876, cuando el ingeniero francés Alfredo Lévéque publicó los estudios realizados desde unos años antes para asegurar el tráfico portuario de Constitución. El europeo definía a la ciudad como “...el centro natural de

²⁶⁶ Nota al Intendente de la Provincia N° 285, 13-VIII-1868, AGC, Vol. 49.

²⁶⁷ *La Barra del Maule*, Año II, N° 99, 26-IX-1873.

²⁶⁸ *La Barra del Maule*, Año I, N° 69, 12-VI-1873

*exportación de las provincias más ricas de la parte central de Chile, i solo a la presencia de la barra puede atribuirse el que una parte del comercio en trámite siga una vía diversa*²⁶⁹.

Las primeras secciones de este trabajo se concentraban en el estudio del régimen de formación de marejadas y corrientes, además de buscar entender como estas favorecían la formación de la barra en la desembocadura del Maule. Posteriormente, se expresaban las principales labores a ser realizadas para superar los dramas impuestos al puerto por su situación, revisando críticamente cada una de sus posibles soluciones para habilitar en forma definitiva el puerto para las embarcaciones mayores. Sin embargo, pese a la seriedad e inversión realizada en los estudios de Lévequé, las obras propuestas por el francés no serían llevadas a cabo. Por lo mismo, comenzaban a surgir voces alternativas a los proyectos exclusivamente centrados en el mejoramiento de la barra como eje de las obras para asegurar el sitio que el puerto maulino había logrado durante las décadas anteriores. De este modo, comenzaron a levantarse voces en pos del establecimiento de una línea ferroviaria entre Talca y Constitución; la primera de estas ciudades fue alcanzada en 1876 por la vía del ferrocarril central, con lo cual se había consolidado la conectividad de la zona central del país.

De ello no resultaba extraño que a los pocos años comenzara un debate en la sociedad local sobre las conveniencias de instaurar un servicio de este tipo entre el puerto y Talca; algunas de estas voces comenzaban a advertir sobre el profundo cambio que podía involucrar una innovación tecnológica de este tipo, incluso sobre sus reales ventajas para el desarrollo de Constitución, puesto que “...tal adelantamiento en la vía de transporte no dejará tal vez ventaja alguna positiva al consumidor, desde que le vapor no puede supeditar al remo i desde que siendo tanto o más caro el precio de conducción del ferrocarril comparado con el de las lanchas, nada ganaría la riqueza nacional con dejar estacionario el capital que demanda aquella empresa”. Sin embargo, la cuestión de los costos debía ser apreciada, según estas opiniones, desde una perspectiva que apreciara todas sus ventajas, y no solamente desde un prisma económico: en primer lugar, se debía considerar la velocidad con la cual se realizarían los fletes, además de la reducción de costos por las mercaderías que pudiesen llegar en mayor cuantía desde otros regiones del país al puerto, lo cual representaba una ventaja para los consumidores locales. Por ello,

²⁶⁹ Lévequé, Alfredo, *Estudio sobre la ria de Constitución i la barra del río Maule*, Anuario Hidrográfico de Chile, Santiago, p. 275.

*“...cualquiera mejora que traiga consigo el provecho de las masas, es una conquista [...] I cualquiera empresa que, al favorecer a la generalidad, satisface las aspiraciones de lucro que de los que la llevaron a cabo, es progreso y es provecho”*²⁷⁰.

Meses después, la iniciativa comenzaba a tomar vuelo mediante una serie de propuestas realizadas en la cámara de Diputados, donde de acuerdo a la solicitud de legisladores de la zona se entregaba permiso a Marcial Recart “...para construir u explorar un ferrocarril a vapor entre la ciudad de Talca y el puerto de Constitución”. Pese a esta buena noticia, se alegaba la otorgación sólo de un permiso y no de un privilegio para el desarrollo de esta línea, cuestión central puesto “que un privilegio obtenido tiene en lo países prestamistas como Inglaterra, Francia i Alemania, donde será buscado el capital necesario”; debido a ello, se hacían “...fervientes votos para que el señor Recart realice el sueño dorado de los maulinos”²⁷¹. A pesar de estas rogativas al capital privado, las coyunturas externas frenaron la canalización del proyecto, ya que el ingreso de Chile a la Guerra del Pacífico en 1879 frenó las posibilidades de desarrollo de cualquier obra de infraestructura en Constitución.

Solamente hacia fines del conflicto, las voces maulinas retomaron sus peticiones entorno a la concreción de los dos grandes proyectos para el puerto: la compostura de la barra y la realización de la línea férrea. La primera de estas obras, “si bien es cierto dejada de mano durante los dos últimos años, ha sido el sueño de muchos hombres de gobierno i la alimentan aun con cariño; porque es una obra que es la vida de muchos pueblos a quienes se les abrirá las puertas a la actividad de su gran comercio... La guerra vino a detener los primeros trabajos iniciados con el estudio encargado a un ingeniero contratado para el objeto en el extranjero, estudio que vino a confirmar la creencia general de que sería fácil la abertura del puerto a embarcaciones de gran calado”. Como siempre, se creía que superado este obstáculo “...el puerto de Constitución vendría a ser el centro de un gran movimiento mercantil. Por aquí se enviarían directamente al extranjero los productos de tres provincias de las más ricas i se recibirían de idéntico modo las mercaderías importadas en cambio de esos productos salidos”, cuestión que beneficiaría también a Talca²⁷².

Pese al optimismo, el panorama de Constitución tomo un rumbo contrario al que planteaban los publicistas y reclamadores de estos

²⁷⁰ *El Maule*, Año I, N° 21, 31-I-1878.

²⁷¹ *El Maule*, Año I, N° 46, 25-VII-1878.

²⁷² *El Maule*, Año V, N° 218, 23-III-1882

proyectos. En 1883, la baja sostenida del tráfico marítimo tuvo como epílogo el fin de la calidad de puerto mayor que había gozado por 55 años. El paso del esplendor de mediados de siglo a la decadencia fue pausado: en ella se conjugaron la fugacidad de los ciclos económicos exitosos para la producción primario exportadora, las dificultades naturales de la barra - azuzadas por acciones humanas como la deforestación y el riego intensivo con aguas del Maule- y la incorporación de nuevas tecnologías en el transporte como los ferrocarriles. Estos procesos influyeron en el descenso de los principales índices de medición económica del puerto, aunque eso tampoco significó la caída absoluta de un telón sobre Constitución. Por cierto, la mantención de algunas actividades de relativa importancia, como la construcción de naves menores por parte de los astilleros locales y el ingreso de vapores de pequeño calado hasta la primera década del siglo XX, lograron ofrecer un aspecto de relativa normalidad. Sin embargo, el desarrollo intensivo que había experimentado la ciudad durante sus años como puerto mayor ya estaba condicionado: sin un cambio de dirección radical en la orientación de Constitución, esta se encontraría varada entre el río y el mar, metáfora de su geografía traspasada al plano económico. Algo de ello se intentó, como veremos en el próximo capítulo.

CAPÍTULO III
EL FIN DEL CICLO MARÍTIMO Y LOS NUEVOS PROYECTOS
DE LA CIUDAD PUERTO A LA CIUDAD BALNEARIA.
CONSTITUCIÓN 1883-1915

ESTUDIAR EL FIN DE UNA ÉPOCA. TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS, URBANAS Y SOCIALES DE CONSTITUCIÓN ANTES EL FIN DEL PUERTO MARÍTIMO.

El año 1883 Constitución perdió su carácter de puerto mayor. Los cambios causados por el desarrollo económico, durante la etapa de construcción del ferrocarril, permitieron la independencia del puerto marítimo y la transformación de la actividad económica local en una actividad basada en la actividad turística.

III Parte

EL DECLIVE DE CONSTITUCIÓN, 1883-1915

Probablemente la cifra más representativa de la evolución social de la ciudad sea la población que se habrá averiado un censo cada diez años. La población comenzó en la base de numerosas nubes que se multiplicaron y crecieron, hasta que se formó una gran masa que se habrá estabilizado para Constitución en 1883, con 10.733 habitantes, lo que constituye un incremento de la población comparado con el año anterior a la fecha del censo anterior. En 1893 la medición presentó un incremento al establecerse 10.733 habitantes. El incremento se tomó en el año 1903 por causa de las circunstancias de la población que no tienen estadísticas. La cifra de otras publicaciones es de 10.849¹⁰ y se hace evidente un retroceso de la población establecida en esa fecha un total de 2.373 personas, casi un tercio más que en la

El declive portuario

El número de habitantes del pueblo refleja este proceso de declive, aunque no de una forma tan exagerada. El censo de 1883 contabilizaba para Constitución un total de 8.733 habitantes, lo que constituye un aumento de la población comparado con el año anterior a la fecha del censo anterior. En 1893 la medición presentó un incremento al establecerse 8.491 personas habitantes. El incremento se tomó en el año 1903 por causa de las circunstancias de la población que no tienen estadísticas. La cifra de otras publicaciones es de 8.849¹¹ y se hace evidente un retroceso de la población establecida en esa fecha un total de 2.373 personas, casi un tercio más que en la

¹⁰ Laredo, Guillermo. "Tobacos y fumigación". En: *Citopla*.

CAPITULO III.1

EL FIN DEL CICLO MARÍTIMO Y LOS NUEVOS PROYECTOS: DE LA CIUDAD PUERTO A LA CIUDAD BALNEARIO. CONSTITUCIÓN 1883-1915.

III.1.a) El fin de una época: transformaciones económicas, urbanas y sociales de Constitución tras el fin del puerto mayor.

El año 1883 Constitución perdió su carácter de puerto mayor. Las múltiples causas de su declive desde las décadas doradas, revisadas en el capítulo anterior, tuvieron consecuencias notorias para la sociedad local. La dependencia del puerto que articulaba en su seno los negocios de la actividad económica local, veía como lentamente su hinterland se iba alejando de su circuito. La llegada del ferrocarril central, su extensión hacía nuevas áreas por medios de los ramales le restaban salida de productos por la antigua ruta fluvial, y las dificultades del transporte fluvial y caminero impedían confiar en ellos como medios de desarrollo. Posiblemente hacia la última década del siglo XIX, la evidencia de la crisis era tal que muchos inmigrantes extranjeros que se habían asentado inicialmente en el puerto maulino comenzaron a buscar otros rumbos nuevamente: En Valparaíso, durante el año 1892, 61 personas de diversas nacionalidades provenientes de Constitución se afincaban ahora en el puerto principal²⁷³

El declive portuario.

El número de habitantes del pueblo reflejó este proceso de declive, aunque no de una forma tan exagerada. El censo de 1885 contabilizaba para Constitución un total de 6. 533 habitantes, lo que equivalía a un mantenimiento de la población comparada con el año 1875, fecha del censo anterior. En 1895, la medición proseguiría mostrando un estancamiento, registrando 6.400 personas habitando en el pueblo. Solamente el año 1907, por causas que desconocemos en profundidad (pero que podrían estar ligadas a la realización de obras públicas como el ferrocarril), se hace evidente un crecimiento de la población; esta alcanzó en esa fecha un total de 8.873 personas, casi un tercio más que en la

²⁷³ Estrada, Baldomero: "Población e inmigración...", *Op. Cit.*, p.39.

medición anterior. Sin embargo, el censo de 1920 ya mostrada un regreso a la curva poblacional descendente, con un número de 7.827 habitantes; estas cifras se mantendrían sin una variación profunda hasta por lo menos 1960, lo cual hace evidente la relación entre declive y transformación de la actividad económica y el número de personas que vivían en Constitución²⁷⁴.

El declive experimentado por los ciclos trigueros desde comienzos de la década de 1870 relegó a Constitución como puerto cerealero, por lo cual nuevas alternativas fueron buscadas en pos de mantener el flujo comercial de la zona. Surgieron nuevos productos estrellas en las exportaciones maulinas, como las legumbres (en especial las lentejas)²⁷⁵, y se volvió a posar el interés en otros viejos como la madera, en especial gracias a la demanda de los territorios salitreros del Norte Grande ocupados por Chile tras la Guerra del Pacífico, que requería madera en bruto o trabajada en forma de toneles, vigas y otros. En este sentido, una cifra que bien daba cuenta de estos cambios es la que reflejaba la caída en el comercio interior de trigo (lo cual explicaba en parte la perdida de posicionamiento de Constitución frente a otros puertos): "mientras que en 1881 contribuía a su incremento con 197.000 qq.m. y con 193.626 en 1883, que eran enviados a Valparaíso y a las provincias de más al norte, en 1905 sólo concurría con 15.999 qq.m."²⁷⁶. Algo similar se puede apreciar examinando la carga de un vapor salido hacia Valparaíso en 1916, cuya mercadería principal eran 236 sacos de lentejas, 48 de arvejas y apenas 4 de trigo. Cifras similares se repetían en otros navíos salidos del puerto maulino en fechas aledañas, lo que daba cuenta de un cambio en las mercaderías que salían de él²⁷⁷.

También se estimuló con esta demanda la producción de navíos menores, como lanchones, faluchos y barcas menores que partían con sus cargas llenas en las bodegas para el abastecimiento de la industria y la población forjadas alrededor de la explotación salitrera²⁷⁸. De este modo, la producción naval fue una de las pocas actividades económicas *tradicionales* que se mantuvo relativamente activa durante estos años. Sin embargo, esto tampoco significó la posibilidad de convertir a la producción naval maulina en un polo de desarrollo por si mismo. Según

²⁷⁴ Hurtado, Carlos: *Concentración de población...*, Op. Cit., p.168.

²⁷⁵ González Colville, Op. Cit., p.27.

²⁷⁶ Sepúlveda, Sergio: Op. Cit., p.101.

²⁷⁷ Ibíd.

²⁷⁸ Maino, Valeria: *La navegación del Maule...* Op. Cit., p.190.

cifras de construcción naval entre 1881 y 1897, en número de buques mayores como vapores, bergantines y goletas apenas alcanzó sumados entre si el número total de 6 navíos. En cambio, el número de lanchas y faluchos producidos durante este mismo periodo alcanzaba las 1.571 unidades²⁷⁹.

Pero estas cifras no reflejaban la percepción que la comunidad local tenía de la actividad de los astilleros en medio de un contexto de transformaciones profundas para Constitución, que era evidente desde el fin del puerto mayor en 1883. Así, a un par de años de esta fecha, las crónicas locales comentaban que “*Día por día se va reduciendo a su más simple expresión la construcción de embarcaciones en estos establecimientos. Con desaliento hemos visto que el número de las que se construyen sólo llega a cinco i si recordamos que cinco años atrás se construían setenta i llegaban muchas veces este número a cien, se probara que no puede ser mayor el estado de decadencia a que hemos llegado en este ramo del trabajo*”²⁸⁰. Esto puede ser reflejo del proceso de desfase tecnológico que afecto a la producción naval chilena en las últimas décadas del siglo XIX: mientras los productores europeos o norteamericanos avanzaban en la incorporación de nuevos diseños de cascos metálicos, motores y otras innovaciones, los armadores nacionales continuaban ocupando la madera como principal material para los navíos.

A la perdida de competitividad de este tipo de industrias locales, se sumaban también las deficiencias en la infraestructura vial que afectaba desde sus primeros años a la ciudad. Durante los años más fructíferos para la economía local esto también era motivo de frecuentes pedidos por parte de las autoridades y comerciantes de la zona, pero la preeminencia del río como vía de transporte se imponía sobre la red vial, lo cual se manifestaba en una evidente desidia por parte de las autoridades locales para otorgar soluciones a esta problemática. Comunes por lo tanto resultaban los informes donde se mencionaba el deplorable estado de las vías: “*El camino del puente para el norte en la subida del cerro, 1600 metros, mas o menos es casi intransitable para carretas y calculo que su compostura costará nada menos que \$500. El camino de los altos de Pinotalca hasta el estero de Los Pellines necesita una compostura que costará más o menos \$200. -El estero Los Pellines es intransitable y es absoluta necesidad la construcción de un puente de 12 metros por 5 metros de anchura con buenas maderas y armado igual al de estero Pinotalca, sus costos seran de*

²⁷⁹ *Ibíd.*, p. 75.

²⁸⁰ El Maule, Año X, N° 400, 28-XI-1885.

\$450"; para todas estas obras, nuevamente se contaba con el apoyo de los privados: "No hay duda que el Sr. Francisco Antonio Diaz facilitara de sus montañas la madera que se necesita para la construcción del puente y así... no costaría mas que \$150"²⁸¹. Posiblemente, sobre esta necesidad de reconstrucción de la infraestructura vial incidía la demanda creciente de madera y productos aledaños por parte de los puertos nortinos, dada que la sobreexplotación de los bosques ribereños obligaba a internarse en zonas alejadas de las vía fluvial para acceder a ciertos tipos de madera, en especial aquellos adecuados a la construcción naval y otras obras específicas como el roble.

A su vez, cuando surgían recursos para la inversión en este tipo de infraestructura, surgían variados debates en torno a cuales eran las mayores necesidades de Constitución. Por ejemplo, en 1890 el Ingeniero de la provincia informaba que "*En virtud del decreto que precede he examinado los acuerdos de la Junta de camino del departamento de Constitución y respecto al primero sobre inversión de los mil trescientos pesos que quedan del presente año para la reparación de sus caminos, observo que pretende o desea la Junta invertir quinientos cuarenta y seis pesos en la reparación del camino al panteón de los dos mil sin invertir hasta la fecha del camino por la costa y lo restante en esta vía... El que suscribe cree que tratándose de la reparación del camino al panteón, que se puede considerar como una prolongación hacia el mar de la vía por la costa y por estar ese retaso de camino en mal estado, no habría inconveniente para repararlo con fondos de la vía indicada; pero creo que la cantidad asignada para este trabajo es excesiva, yo la reduzco a la suma de ciento cincuenta pesos, invirtiendo el resto de 850\$ al sur de la población*". Se proponía de este modo una inversión de "*850\$ en la vía a Constitución por la costa, 150\$ en su prolongación hasta el mar y 300\$ en la vía por el Empedrado*"²⁸². Esta inversión daba cuenta de un proceso que será tratado con mayor atención más adelante, como lo fue la conformación de una infraestructura que posteriormente se tornó funcional al turismo.

Pero aun cuando los años que van entre el cierre del puerto mayor y la llegada del ferrocarril a la ciudad marcan el periodo de una renovación arquitectónica y urbana, con intensas gestiones en pos de mejorar la conectividad y variadas iniciativas de renovación estética, había otros aspectos de la ciudad que continuaban muy similares a las

²⁸¹ Informe de Rodolfo Martínez al Gobernador departamental, Constitución, 9-IX-1884, AGC, Vol. 20.

²⁸² Informe de A. Boza al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 13-XI-1890, AGC, Vol.105.

décadas previas. En cierto sentido, el progreso de ciertos sectores de la sociedad y la ciudad realzaban las diferencias con las formas de vida de quienes no accedían a esta forma de modernización. En esta perspectiva, el control realizado por la autoridad a las entreteneciones populares puede ser vista tanto como un intento por disciplinar aquellas actividades que se prestaban para el consumo de alcohol, el jolgorio y las rupturas al orden que lo caracterizaban; aunque sin duda el interés por cobrar una patente para aumentar los siempre escuálidos fondos municipales:

Estado demostrativo de los establecimientos de Constitución sujetos al pago de patentes municipales, 1888.

Canchas de Bolas	Patente pagada.	Patente no pagada.
Lizardo Faundez	3	
Bartolo Osores	3	
Antonio Garrido	3	
Manuel Rojas (1 mes)	1	
José Marques	3	
Pedro Salgado	3	
Eugenio Tapia		3
Camilo Aravena		3
Juan Luis Chamorro		3
María Bueno		3
Lorenze Valdez		3
Salomé [Muena]		3
Juan Torres		3
Billares		
Juan Villar		3
Santiago Lara		3
Francisco Espinoza		3
Juan Agustin Castro		3
Chinganas		
Domingo Andaur	3	

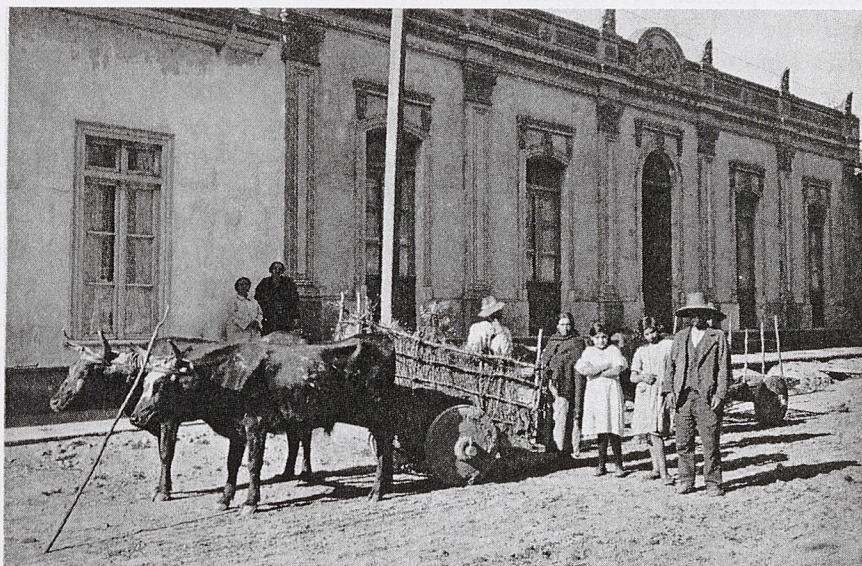
Juan de Dios Peña	3	
Juan Luis Castro (doble)	6	
Gregorio [Moretero]	3	
Bartola Murga	3	
María del C. Acevedo	3	
Total	\$ 37.00	\$ 33.00

Fuente: Informe de Jerónimo Rojas, Constitución, 4-VI-1888, AGC, Vol.105.

La presencia de estos espacios a fines de la década de 1888, cuando la ciudad comenzaba a orientar buena parte de sus esfuerzos hacia su desarrollo como balneario, hablaba del encuentro de dos tipos de ciudades y sociedades. Por un lado, el antiguo Constitución productivo, comercial, con calles atestadas de carretas tiradas por bueyes que llegaban cargadas de madera, carbón, trigo, legumbres, y cualquier otro producto que se depositara en las bodegas maulinas, con personajes típicamente rurales como los que llegaban a vender sus productos mezclados con guanayes, maestros navales, carpinteros; es decir, un Constitución donde el carácter rural se combinaba con la actividad portuaria, pero que comenzaba a quedar atrás como cuadro del desarrollo ante las innovaciones y refinamientos de la élite local y las inversiones que se realizaban en hermoseamiento de algunos paseos, casas del área central de la ciudad o las obras que se llevarían a cabo para potenciar el cada vez más decaído puerto como balneario. O sea, en un momento Constitución tenía un aspecto tan contrastante que era como imaginar la elegancia de Viña del Mar en medio de la popularidad del barrio Almendral de Valparaíso.

Quizás por eso los reclamos ante la necesidad de la instalación de una feria en el área urbana de la ciudad, que en parte reglamentase el aspecto caótico que provocaba el ingreso a sus calles de largas filas de carretones que llegaban a ofrecer sus productos al mercado local. Aunque se alegaban razones tanto de orden urbanístico como el continuo destrozo de pavimentos y veredas que provocaban las yuntas de bueyes y sus cargadas carretas, también se denunciaba a los *tratadores*, que desempeñaban un rol de intermediarios entre los consumidores finales y los productores, puesto que iban a esperar la llegada de las caravanas de productos provenientes de los campos aledaños a la ciudad y, consiguiendo las mercaderías a menor precio por comprarlas al por

mayor, bajaban luego a revenderlas a un mejor precio para ellos²⁸³. Más allá de los reclamos, esta noticia daba cuenta de la convivencia en el espacio de Constitución de una suerte de mezcla entre mundo rural y urbano, como bien lo refleja la foto al pie de este párrafo.



Calle de Constitución, circa 1930. Si las fuentes a mediados del siglo hablaban de la constante presencia de carretones en el puerto, que traían las mercaderías de la zona para el acopio en las bodegas locales y su posterior embarque, las cuales incluso saturaban las calles de la ciudad, su presencia en décadas entradas ya del siglo XX habla de la persistencia de algunas realidades materiales que, pese a la modernización de sus fachadas, hacia de Constitución una ciudad anclada en ciertos aspectos a su pasado. Fuente: Colección fotográfica Museo Histórico Nacional.

Transformaciones sociales y urbanas.

La expansión de la población del pueblo que se verificó desde la segunda mitad del siglo XIX, aún cuando se estancara en las últimas décadas del mismo, provocó que buena parte de la infraestructura pública de la ciudad comenzara a ser insuficiente. Los avances en hermoseamiento del espacio urbano que había iniciado la élite local durante las décadas de 1860 a 1880 habían logrado dar un aspecto remozado al rudo puerto forjado a golpes de hachas y armado de barcos,

²⁸³ El Maule, N° 3063, Año XXX, 9-VI-1907.

convirtiendo algunos de sus espacios centrales y paseos en agradables sectores arborizados, plenos de verde y amables a la vista de quienes circulaban por ellos. Sin embargo, una serie de aspectos trascendentales para la población en general, y no sólo para quienes disfrutaban el espacio público privilegiado, estaban absolutamente descuidados por parte de las autoridades tanto locales como del Gobierno central. Uno de esos aspectos principales era la cobertura de un elemento indispensable para la ciudad, el agua potable.

En los años previos al cierre del puerto mayor, se generaron algunos proyectos para el abastecimiento continuo de aguas a la ciudad, los que sin embargo (y pese a la publicidad que los informes de la Intendencia hacían al respecto) no lograron cubrir la demanda de su población²⁸⁴. Así, hacia fines de la década de 1880, la Intendencia reconocía a través de informes difundidos en los medios locales sobre la absoluta carestía de agua potable en el pueblo: “*Esta ciudad carece de los beneficios de un elemento tan indispensable a la vida, como a la higiene, sin la cual es difícil mantener a las poblaciones en buenas condiciones sanitarias. La I. Municipalidad por escasez de fondos no ha podido emprender la obra de dotarla de agua potable, no obstante de tener facilidades por lo cercano de las fuentes donde podría traerse y no presentar obstáculo el terreno por donde se le tenderían las cañerías. Siendo ya ley de la República la que consulta fondos, para este fin, es de esperar que próximamente se harán los estudios profesionales, que conduzcan a la formación de planos, presupuestos y realización de este importantísimo trabajo que haría a este puerto uno de los más privilegiados de Chile*”²⁸⁵.

A la ausencia del agua potable se ligaba otro aspecto ligado al tema, como era la inexistencia de un sistema de expulsión de aguas servidas a través de una red de alcantarillado: “*Complemento indispensable de lo manifestado en el anterior capítulo son las cañerías de desagüe en una ciudad en que cada casa tiene un foco de infección con los depósitos estancados de la materias fecales, desperdicios i aguas sobrantes del uso interior de ella*”. El pavor que había provocado la epidemia nacional de cólera que había azotado al país en 1887 puso en evidencia la impostergable necesidad de sanear las poblaciones, lo que originó una ley que facultaba al presidente de la República para dotar de agua potable a las ciudades que no disponían de ella²⁸⁶.

²⁸⁴ Véase nota 47.

²⁸⁵ *El Maule*, Año XIII, N° 564, 26-V-1889.

²⁸⁶ *Ibíd.*

En este contexto, la población de Constitución dependía de improvisadas fuentes suministradoras del preciado líquido: si las obras realizadas por la autoridad no daban abasto o se encontraban comúnmente fuera de servicio, los encargados de llevar el agua bebestible a los habitantes eran los conocidos aguadores, oficio popular bastante común en las ciudades chilenas durante el siglo XIX. Ahora bien, estas funciones no estaban exentas de polémicas, como era propio en las relaciones entre comunidad y economía informal: a los aguadores se los acusaba de poco éticos e higiénicos: “*Estos señores, sin ninguna clase de miramientos, se vienen tomando la libertad de vender agua diariamente hasta las 12 i 1 de la tarde; olvidándose que el agua del estero que acostumbran tomar para el expendio, está sucia desde las 10 del día, que es la hora en que acuden las lavanderas a sus faenas i por consiguiente no se puede emplear esta agua para uso público*”²⁸⁷. Estos conflictos entre la autoridad y los oficios populares eran ya algo común para la sociedad local, que había visto diversos choques entre guanayes, pescadores, vendedores al menudeo y otros con la autoridad, lo cual se manifestaba a través de la dictación por parte de esta última de un alto número de regulaciones hacia este tipo de actividades.

Algo así sucedió con las lavanderas, acusadas de contaminar las fuentes con las cuales se abastecía de agua bebestible el pueblo: unos años después de las primeras acusaciones al respecto, el Consejo Municipal indicaba a través de sesiones públicas difundidas en la prensa local sobre la “*...indicación del regidor Sr. Erbetta, [de] oficiar al Sr. Gobernador afín de que se sirva hacer cesar por medio de la policía los abusos que se cometan por las lavanderas, con motivo del lavado de ropas sucias en los mismos lugares donde se toma el agua que se trae a la población para el consumo diario*”. Pese a que esta era una medida de contención urgente, existía la conciencia que la mejora de este problema pasaba por inversiones mucho más profundas; por lo tanto lo resultaba extraño que “*...siendo de urgente necesidad el servicio de cauce de los esteros que atraviesan la población, para dar salida a las aguas, se acordó hacer este trabajo i aceptar el ofrecimiento espontáneo que hace el ingeniero don Agustín Marquand, para buscar los estudios preliminares a la obra e informar a la corporación sobre el particular trabajo que hace este ingeniero gratuitamente*”. Esta era una tarea urgente, pues era vox populi que el agua consumida por la población era de una calidad por lo menos dudosa, ante lo cual el municipio adoptaba el compromiso de “*...sacar el agua por cañerías de la parte de los cerros del*

²⁸⁷ *El Maule*, Año XIV, N° 637, 29-XII-1890.

Hospital, i colocar cuatro pilones en los puntos más cómodos de la población", como solución de parche hasta la concreción de un sistema de agua potable y alcantarillado adecuado a las necesidades de sus habitantes²⁸⁸.

Sin embargo, los tiempos de ejecución para las obras públicas en el puerto maulino tenían un calendario, por decirlo lo menos, particular: comúnmente una obra que se prometía como terminado en un par de años podía demorarse un par de décadas... o casi tres, como ocurrió con la construcción del ferrocarril Talca-Constitución. Pese a esto, las noticias del comienzo de nuevas obras eran siempre recibidas con entusiasmo por la comunidad local, que veía en ellas una panacea contra todos los males que la aquejaban: "*La iniciación de las distintas obras que se han emprendido en estos días i las que mui pronto se emprenderán, están ya demostrando los beneficios que reportaran a Constitución: pues, se deja notar más actividad en el movimiento comercial, el pueblo presenta un aspecto más halagador, esta de día en día saliendo de esa vida muerta en que se encontraba sumergido*". Entre estos avances, el agua potable seguía figurando como una cuestión central: "*Los trabajos que se iniciarán, en pocos días más, para dotar de agua potable esta ciudad, están demostrando que por fin Constitución sale del estado de abandono en que se encontraba i que entra en una era de progreso i engrandecimiento. En uno o dos días más se darán principio a los trabajos del estanque del agua potable, el cual se va a construir en el cerro de la Centinela, pues, los contratistas solo esperaban la llegada del ingeniero, quien tiene que darle las líneas respectivas, para dar principio a estos trabajos*"²⁸⁹. El proyecto fue confeccionado por el ingeniero Flores, quien indicaba en la memoria respecto a la infraestructura necesaria para el sistema que el estanque estaría ubicado en la falda del cerro Pan de Azúcar²⁹⁰.

Sin embargo, una vez más los trabajos sufrían de la inestabilidad acostumbrada para las obras de beneficio público. Sólo el los últimos años del siglo comenzaban a llegar noticias más alentadoras, puesto que esta vez los interlocutores eran autoridades del Gobierno central o miembros de la oligarquía nacional. Así lo manifestaban nuevamente los periódicos locales, siempre atentos a una noticia que se entendía como central para el progreso de la ciudad: "*El Sr. Bello Codecido, Ministro de Obras Publicas, ofreció su cooperación para llevar a término, cuanto antes, el servicio de agua potable. Sólo se espera nos dijo la llegada de las cañerías*

²⁸⁸ *El Maule*, Año XVI, N° 852, 24-IX-1893.

²⁸⁹ *El Maule*, Año XVII, N° 963, 11-XII-1895.

²⁹⁰ Informe del administrador del agua potable de Constitución Fernando Torres, Santiago, 20-II-1915, AGC, Vol.176.

*encargadas a Europa. El Sr. Orrego Luco que también tiene propiedades en este departamento manifestó la mejor voluntad para que el agua potable llegara cuanto antes a la población, ya que los trabajos principales están ejecutados*²⁹¹. Al parecer, sólo en estas ocasiones, cuando intervenían actores más prominentes, las obras necesarias para el bienestar público lograban concretarse.

De este modo, a comienzos de 1899 se empezaron a efectuar las obras definitivas: “*Con bastante actividad se están llevando a cabo los trabajos para dotar de agua potable a esta población. Se encuentra ya tendida la cañería desde la esquina sur de la plaza de Señoret hasta mui cerca del Banco de Arena, lugar de donde va a sacarse el agua. Ahora se han principiado a abrir los heridos para tender la cañería que ha de venir por las calles de Bulnes i Freire*²⁹²”. De esta forma, hacia fines del año 1899, por fin Constitución dispuso de un servicio de agua potable, por el cual se había estado luchando durante tantos años. La extensión de la red se va abriendo paso por distintos puntos de la ciudad: “*A principios de 1899, la gruesa tubería se tiende desde la Plaza Señoret hasta las cercanías de Banco de Arena. Se trabaja activamente el los heridos de las calles Bulnes y Freire... Como quedan cañerías sin utilizar, se pide al gobierno se destinen fondos para dotar de aguas a otras calles de la población*²⁹³.

Obviamente, esto tampoco significaba el fin de los problemas: a los pocos meses de entrado el servicio, se denunciaban continuas fallas en las cañerías que transportaban el elemento. A causa de esto, se retomaba la costumbre de exigir mayor control por parte de las autoridades: “*Mui conveniente sería que se vigilara este servicio por que con las roturas que día a día se vienen descubriendo, el público se perjudica grandemente, pues hai casas que días enteros carecen de agua, elemento indispensable, y no solamente las casas sufren ese prejuicio sino que también hai varios establecimientos, entre los que figura la cárcel pública que estuvo los días lunes y martes últimos sin agua, teniendo el jefe del establecimiento que comprarla para el consumo de los reos*²⁹⁴”. Por supuesto, los reos eran un sector que difícilmente gozaba de beneficios, sin embargo la ausencia de un elemento mínimo como el agua daba una imagen de las extremas necesidades que algunos sectores debían pasar en una situación como esta.

²⁹¹ *El Maule*, Año XVIII, N° 1737, 28-V-1898.

²⁹² *El Maule*, Año XXII, N° 1825, 19-I-1899.

²⁹³ González Colville, Jaime: “Tres ramales...”, *Op. Cit.*, p.30.

²⁹⁴ *El Maule*, Año XXII, N° 1862, 5-X-1899.

Ahora bien, con el paso de los años, y en especial durante la temporada estival, el agua volvía a tornarse un problema para el pueblo, más aún cuando el cambio de su rol como puerto a balneario ya estaba absolutamente en marcha y grandes contingentes de veraneantes llegaran a la ciudad en busca de un relajo. Así, cuando fallaba el agua en un mes como Febrero, la situación no sólo era problemática para los habitantes estables de la ciudad, sino para su cada vez más importante población flotante: “*Sensible es declarar que solamente a última hora se haya empezado a revisar el agua potable, notándose que no existía unión de una vertiente con el estanque. Por esa razón, el público tendrá agua sólo de 6 a 10 AM i de 3 a 6 PM*”²⁹⁵.



Vista de Constitución desde el cerro Mutrún, circa 1920. La fotografía del pueblo da cuenta como buena parte de su estructura urbana conserva características de arquitectónicas más cercanas a la estética rural que a una ciudad moderna, salvo en sus calles centrales, donde surgía alguna construcción de más altura. La ausencia de barcos en el río da cuenta del fin de un período para la ciudad. Colección Museo Histórico Nacional.

Obviamente, esto era recogido como una muestra de retraso por parte de Constitución, por lo cual no resultaba extraño leer crónicas donde se denunciaban estos hechos como una vergüenza para la misma; y que por lo tanto era un deber del Municipio enfrentar estas dificultades: “*El agua potable, durante toda la temporada veraniega no surtió suficientemente las necesidades del vecindario, porque el servicio fue deficiente a*

²⁹⁵ *El Maule*, Año XXX, N° 3050, 3-II-1907.

*causa de estar descuidado como lo está hasta la fecha, pues el agua que se consumió en aquella época y que se consume actualmente es turbia i por consiguiente sedimentosa, como puede cualquiera comprobarlo observando el lágamo que aconcha de la mañana o de la mañana a la noche , en las artesas que se la guarden*²⁹⁶.

Con todo, recién pasada la primera década del siglo XX se realizaron obras para mejorar el abastecimiento del agua potable a la ciudad: en 1910 el ingeniero de la Dirección General de Obras Públicas Augusto Rivera permanecía un par de meses en la ciudad ejecutando trabajos para llevar agua desde el estero Las Raíces a la red local, lo cual permitiría aumentar el caudal del líquido potable para Constitución²⁹⁷. Este tipo de mejoras continuarían unos años después, cuando en 1913 el ingeniero Baldomero Palma cumple funciones parecidas a las realizadas por su colega tres años antes²⁹⁸. Pese a ello, los problemas en el abastecimiento como la administración continuaban: la memoria sobre el estado del servicio para el año 1914 comentaba deficiencias “...en la recaudación... como tambien en la escases de agua que se nota en la época veraniega, tanto por los deterioros sufridos en la cañería surtidora de la quebrada “Las Raíces”, como por el gran derroche ocasionado por los consumidores, usando el agua en riego de sitios, fabricacion de adobes u otro usos indebidos”. Debido a las grandes deudas que acumulaban muchos usuarios con la empresa, se pedía un mayor control sobre los propietarios, que muchas veces ponían en el rol a sus arrendatarios, por lo cual al fallecimiento de estos, no había a quién cobrar los montos del agua consumida²⁹⁹.

Aunque las extensas discusiones realizadas en el seno de la comunidad local daban cuenta de la importancia del agua potable para Constitución, otras obras realizadas en estos años fueron tan trascendentales para sus habitantes como el abastecimiento del líquido. Hacia 1912, la Empresa Telefónica de Constitución concesionada a Mario Ibar llevaba las “instalaciones... con toda regularidad y se han colocado ya treinta y cinco servicios y tendido la red telefónica en toda la localidad”³⁰⁰. La

²⁹⁶ El Maule, Año XXX, Nº 3057, 28-IV-1907.

²⁹⁷ Informe del Gobernador de Constitución al Ministerio del Interior, Constitución, 2-IV-1910, AGC, Vol.175.

²⁹⁸ Informe del Gobernador de Constitución al Ministerio del Interior, Constitución, 7-III-1913, AGC, Vol.175.

²⁹⁹ Memoria del servicio de Agua Potable de Constitución correspondiente al año de 1914, Constitución, 13-II-1915, Vol. 189.

³⁰⁰ Informe de la Gobernación de Constitución, Constitución, 26-IV-1912, AGC, Vol.175.

llegada de estas innovaciones a Constitución representaba en cierto grado una forma de contrarrestar su incomunicación, que pese a la construcción de la línea férrea se continuaba como un fantasma presente para la comunidad, en especial tras el cierre de las carreras de vapores que unían al puerto maulino con otras ciudades costeras del país.

En este sentido, cualquier modernización material se convertía en una señal no sólo de progreso, sino también de esperanzas en torno a la proyección de seguir haciendo al puerto un lugar atractivo y dinámico en el panorama nacional. Como en el caso del agua potable y el teléfono, la llegada de la electricidad también cristalizaba estas expectativas. A inicios de 1914, Alfredo Delano solicitaba al gobierno la concesión de uso de bienes nacionales y fiscales para dotar de alumbrado público y fuerza industrial a Constitución, petición realizada para hacer la instalación con fuerza hidráulica, “...ofreciendo la garantía de proveer gratuitamente de alumbrado la Gobernación y al cuartel de Policía, cuya instalación la hace el solicitante hasta un máximo de veinte luces para cada uno de los edificios citados, siendo por lo tanto el consumo también gratuito”³⁰¹. Pese a este pedido y la conveniencia que ofrecía a las autoridades locales la oferta de Delano, la existencia de una concesión previa a Adalicio Rivano llevó a que el gobierno autorizara a este último para el aprovechamiento de las aguas del estero Quebrada Honda. La Sociedad Anónima Luz Eléctrica de Constitución permite a que se instale en las principales calles del centro de la ciudad 135 ampolletas cada 60 metros, mejorando sustancialmente el aspecto. Además, esto permitió el establecimiento de nuevas actividades, como el cinematógrafo, cuyas primeras funciones se llevan a cabo el mismo año 1915 gracias a la iniciativa del empresario Federico Masson³⁰².

Sin embargo, la mayor parte de estas obras -salvo quizás el agua, aunque no disponemos de una idea de los alcances de la red trazada- tenían unos beneficios más bien limitados, puesto que gran parte de la población del puerto vivía con urgencias muy distintas a las que cubrían desarrollos como la electricidad o el teléfono. En general, los sectores más humildes de la sociedad local, tal como en el periodo anterior, seguían viviendo en condiciones bastante inestables, sujetos a las inestabilidades económicas que agitaban al puerto y a cualquier coyuntura que evidenciara la indefensión que los caracterizaba: por

³⁰¹ Informe de la Gobernación de Constitución al Intendente de la Provincia, 10-II-1914, AGC, Vol.175.

³⁰² González Colville, Jaime: *Op. Cit.*, p.37.

ejemplo, una inundación a mediados de 1890 dejó una serie de damnificados obligados a recurrir al gobierno por ayuda. Pese a la entrega de fondos por parte de este último, a 4 días de llegado el dinero, la partida destinada para cubrir las necesidades de los inundados ya se hallaban agotados, por lo cual se debía recurrir a reuniones extraordinarias por parte de la junta de beneficencia local³⁰³.

Tal como en el periodo anterior, la dependencia de los sectores populares a la beneficencia local seguía siendo relevante. La ausencia de políticas sociales por parte de las autoridades centrales y la cada vez más deprimida situación económica de Constitución convertían a este aspecto en una discusión central para los grupos dirigentes, dada que cualquier decisión que afectara a los ingresos para la caridad podía provocar un conflicto social o una crisis sanitaria debido al incumplimiento de las demandas en casos, por ejemplo, de abastecimiento de alimentos básicos o de enfermedades infecciosas como la viruela. En este último caso, la ausencia de un lazareto adecuado para este tipo de eventos seguía siendo un problema ya bien entrado el siglo XX, y obligaba a recurrir a las cada vez más frecuentes subvenciones extraordinarias³⁰⁴. Un par de años después de estos sucesos, la situación continuaba inestable, cuando se exponía que “...el Hospital no tiene auxilio extraordinario de ninguna especie y que la suma del presupuesto destinada para este establecimiento no alcanza a cubrir los gastos estrictamente necesarios, quedando por este motivo deudas de un año para otro”³⁰⁵, hecho que evidenciaba la continuidad de la crisis en que los sectores más vulnerables de Constitución se veían inmersos incluso desde sus años más pujantes.

Ante este panorama, cualquier fuente de ingresos en pos de cubrir estas necesidades era vista con interés por parte de las autoridades locales. La solicitud de Juan Rafael Allende, “...para tomar en arriendo el Teatro e instalar él un cinematógrafo, bajo el nombre de “Biógrafo Rojas”, para dar funciones durante la temporada de verano”, se discutió dejando en claro que para efectuar la autorización se veía el solicitante con “...la obligacion de dar dos funciones cuyo producto líquido pondrá a disposicion de la Honorable Junta, una vez reducidos los gastos, quedando a voluntad de la Honorable Junta, la organización y fiscalización completa de las funciones que se den a beneficio

³⁰³ Informe de A. Boza al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 18-VII-1890, AGC, Vol.105.

³⁰⁴ Sesión extraordinaria del Consejo Municipal, Constitución, 17-II-1912, AGC, Vol. 182.

³⁰⁵ Sesión extraordinaria del Consejo Municipal, Constitución, 13-I-1914, AGC, Vol. 182.

*de la corporación*³⁰⁶. Aunque al parecer medida no se llevó a cabo, el hecho que una actividad nueva en la ciudad, como el biógrafo, sea sometida de inmediato a discusión como posible fuente de ingresos para suplir la persistente necesidad de ingresos a la Junta de Beneficencia indica las falencias en los servicios públicos más básicos para la población.

Sin embargo, había otros aspectos de índole social que si mostraron avances, como en el caso de la educación. Traspasada la primera década del siglo XX, el número de escuelas fiscales de la ciudad había crecido hasta alcanzar un total de 6 (dos de hombres, tres de niñas y una mixta)³⁰⁷. Sin embargo, y dado el crecimiento de la población que había experimentado el pueblo durante las últimas décadas del siglo XIX, se comenzaban a notar carencias en la oferta educacional, especialmente para aquellos grupos que ya no estaban en edad de acceder al sistema: de ahí las quejas para el establecimiento de escuelas nocturnas fiscales, debido a que “...*hay en este puerto un crecido número de obreros que trabajan en la estación del ferrocarril, en los astilleros, en las mueblerías, etc. que en su totalidad son analfabetos que desean dejar de serlo. Como por su edad y por la necesidad de su trabajo personal diario no pueden concurrir a las escuelas diurnas a aprender el abecedario y los demás conocimientos de aplicación inmediata en sus oficios o faenas cotidianas, convendrá crear una escuela nocturna*”³⁰⁸. Aunque resulta complejo medir en forma efectiva los alcances y carencias de la educación en Constitución, el temprano intento por otorgar los trabajadores la posibilidad de nivelarse educacionalmente era reflejo del dinamismo social al que aspiraban ciertos sectores de la sociedad local; esto también se manifestaba a través de la formación de ciertas agrupaciones de trabajadores, como la Sociedad de Obreros de Constitución en 1905, que unos años después era reconocida como “...*una institución vigorosa por su número; grande i próspera, por sus nobles i elevados ideales que sustenta*”³⁰⁹. El surgimiento de este tipo de iniciativas era lo que sustentaba la necesidad y atención por una mejor formación para los sectores populares de la población, cuestión que sin duda se acentuaba cuando en contexto

³⁰⁶ Sesión extraordinaria del Consejo Municipal, Constitución, 18-I-1913, AGC, Vol. 182.

³⁰⁷ Fecha de los exámenes y examinadores de las escuelas de Constitución, Constitución, S/F, AGC, Vol. 181.

³⁰⁸ Informe de Juan de la C. Garrido al Sr. Inspector General de Educación, Constitución, 27-VII-1911, AGC, Vol.181.

³⁰⁹ *La Brisa de Constitución*, Año I, 11-VIII-1912, N° 2.

económico y social en el cual se había forjado el puerto comenzaba a cambiar.

III.1.b) El gran giro: Constitución como balneario.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, una serie de transformaciones se comenzaron a verificar en Constitución. Algunas de estas tuvieron relación con las ya comentadas modificaciones que debió experimentar la ciudad en su rol, especialmente tras el constante declive experimentado por su actividad portuaria desde la década de 1870 en adelante; en ellas podríamos incluir a todos los proyectos y obras de mejoramiento portuario, renovación en la infraestructura urbana o proyectos de vialidad como arreglos a caminos o la construcción del ferrocarril. Sin embargo, hubo una serie de hechos que se manifestaron más bien en un cambio de costumbres sociales, de las cuales la que más trascendencia tuvo para Constitución fue el surgimiento de un nuevo hábito entre los grupos aristocráticos, como la costumbre de tomar vacaciones en lugares ajenos al cotidiano donde realizaban sus actividades laborales y sociales. En este plano, la ciudad costera se convirtió en uno de los primeros puntos del territorio nacional en atraer hacia su territorio a personas atraídas por la belleza de sus paisajes.

Las vacaciones y el turismo.

La actividad de vacacionar surgió con fuerza en el último cuarto del siglo XIX en la sociedad occidental, y especialmente en el marco de una nueva valoración del ocio por parte de sus grupos dirigentes. El auge económico alcanzado por algunos sectores dentro de la sociedad les llevó a convertir esto en una nueva necesidad, la posibilidad de desligarse de los ámbitos del cotidiano para ocupar su tiempo en relajo y diversión. A esto se sumaban otras ventajas asociadas al clima del puerto, como su calidad benigna para la salud, además de las cualidades higiénicas y para el bienestar personal que se le asociaba a las playas y los baños en aguas marítimas. Pero obviamente, la cantidad de personas que podía disponer la posibilidad de disfrutar estas actividades eran muy opuestas a las que un siglo después lograban acceder, por lo cual

los primeros balnearios –es decir, ciudades a donde se acudía por sus atractivos paisajísticos- fueron espacios de ocio para las élites locales. Algo similar a este proceso que trasmutaba la imagen de Constitución sucedía en fechas parecidas en otras ciudades del país que se creaban para cumplir con la misma función, como era el caso de Viña del Mar.

Las zonas aledañas al puerto maulino habían llamado la atención desde muy temprano a sus visitantes, quienes comenzaron a difundir los atractivos paisajes que rodeaban al puerto, en especial sus playas. Los periódicos locales comúnmente hacían mención a estos rasgos de su entorno a través de crónicas dónde la figura central era el paisaje local, hecho que se distanciaba de la imagen de puerto comercial y productivo pujante: “... el punto que en Constitución se llama Poza hasta la Piedra de la Iglesia, recorre el observador el espacio más poético i agradable que puede ofrecer la naturaleza... Visite esta playa después de ocho días de copiosos aguaceros i vientos tempestuosos, tales como los que se ostentan en nuestro suelo desde los 30 grados de latitud... el majestuoso Maule ceñía las espumosas olas del Pacífico con una faja rojiza que marcaba bien su torrente”³¹⁰. El paisaje compuesto por el río, el mar y los bosques que caracterizaban la vía y desembocadura del Maule frente al mar superaba así su exclusiva importancia económica para conformarse como una imagen idílica. Estos discursos sobre el paisaje local servirían de base para las actividades económicas que posteriormente se fueron haciendo más comunes.

El paisaje de las costas maulinas comenzó a tornarse en un referente ineludible de belleza natural: “Las playas, una de las más hermosas del mundo por sus fantásticas rocas entre las que sobresalía la Piedra de la Iglesia, verdadero monumento con cavidades interiores y en cuyas oquedades del mar desata su furia, en sucesión interrumpida de olas, con chasquido de sales y voces que simulan la canción salvaje de monstruo prisionero; y en las puestas de sol, el material acumulado durante siglos, en su cavidad hace de prisma que desgrena la luz para dejar caer libremente sus gudejas de colores. Cercanas, hacia el sur, quedan las rocas de los Calabocillos, cavernarios, desolados monumentos, cual pétreas arquitecturas, en un rincón que durante la noches y los crudos inviernos sólo el mar visita”³¹¹. Este discurso reflejaba a la perfección el atractivo que las playas aledañas al puerto comenzaron a representar para quienes la podían visitar de forma ocasional, una mirada diferente de aquella que tenían los que convivían cotidianamente con estos paisajes.

³¹⁰ La Barra del Maule, Año I, N° 76, 6-VII-1873.

³¹¹ Montecino, Tomás: Op. Cit., pp. 49-50.

Con su apertura hacia la recepción de turistas, se abrió una nueva vía de desarrollo para Constitución. A fines de la década de 1870, los periódicos locales ya expresaban con júbilo la llegada de la temporada estival, especialmente por la llegada de familias pudientes que pasaban los meses de verano en la boca del Maule: “*Se aproxima la época en que nuestro puerto es el punto de reunión de la mayor parte de las familias acomodadas de Talca, Loncomilla, Linares i aun muchas de Santiago i Valparaíso... No podía ser de otro modo. Constitución como puerto, es uno de los más pintorescos de nuestra extensa y fértil costa. Talvez como ninguno reúne a la vez de un clima benigno i templado, saludables baños de mar i agua dulce que, cual segura panacea, darán siempre el alivio a los dolientes que buscan en sus puras y cristalinas aguas el saludable refrigerio para modificar su fatigada naturaleza, empobrecida con lo excesos de las medicinas, o con los abrazados calores de temperaturas ardientes i mal sanas... Constitución ofrece pues, al viajero todo aquello que puede apetecerse en la vida, pues sus hoteles y cómodas casas, nada dejan que desear a este respecto*”³¹².

En general, los periódicos de la ciudad apreciaban con beneplácito este nuevo panorama de la ciudad, tanto como un medio de conectar al balneario con los principales centros urbanos y sociales del país. Además, el turismo representaba una buena posibilidad de desarrollo económico, más aún en un contexto donde el comercio y la producción que habían cimentado los buenos años de Constitución. Sin embargo, esto no era percibido de igual forma por todos sus habitantes, quizás en una reacción inconsciente al telón de una época que caí sobre el puerto: “*No sé de dónde nació en los maulinos ese prejuicio en contra de los veraneantes de Talca que invadían el puerto desde tiempos inmemoriales. Habían construido sus casas en diversas partes de la población, o llenaban los hogares porteños convertidos en pensiones en la temporada de baños. Tenía el talquino una aureola de orgullo quijotesco, de cierta altanería llena de superioridad sobre el porteño, sencillote y mal vestido*”; este cuadro era la diferencia entre dos tipos de sociedades, que en las últimas décadas del siglo XIX aún no se encontraban integradas del todo: “*no se habían mezclado todavía ambas sociedades: el maulino seguía su vida ordinaria de trabajo, asombrado de aquella gente venida de otras partes, exclusivamente a perder tiempo*”³¹³.

³¹² *El Maule*, Año II, N° 106, 27-XII-1879

³¹³ Latorre, Mariano: “Un hijo del Maule”. En *Cuentos del Maule (tipos y paisajes chilenos)*, Zig-Zag, Santiago, 1912, p.16.

Sin duda la sociedad local estaba acostumbrada a la presencia de inmigrantes, ya fuesen nacionales o extranjeros, desde los inicios de la República y especialmente durante los años del puerto mayor. Pero la imagen de los veraneantes representaban un giro sustancial al periodo anterior: los visitantes ya no eran capitanes extranjeros que se avecindaban para hacer fortuna en el puerto, sino hombres de negocios, políticos y hacendados que se mezclaban sólo con la elite local. Ante eso, es posible que aquellos sectores medios y populares de Constitución, que vivían en un ritmo muy opuesto al de los visitantes, seguramente experimentaban una sensación invasiva en su espacio cotidiano. Pero tampoco era del todo agradable para la elite local, puesto que la decadencia del puerto y las siempre dilatadas obras para la construcción del ferrocarril mostraban una cara del puerto opuesta a sus ambiciones para sus cada vez más comunes visitantes: *"Para ser más exacto i mas franco, diremos que este puerto, situado a orillas de un mar cuyas playas son la admiración constante de los nacionales i de todos los extranjeros que las visitan i dotado por la naturaleza de un clima especialísimo, ha hecho estos últimos tiempos la carrera del cangrejo: ha ido para atrás"*³¹⁴.

Por cierto, una de las obras postuladas por la elite local como imprescindibles para retomar la senda del desarrollo perdido, como el ferrocarril, al poco tiempo de sus primeras operaciones comenzó a mostrar un uso muy distinto al originalmente pretendido por sus más enconados promotores. Impulsado como un medio para hacer más competitivo al puerto acortando los tiempos y costos de transporte, frecuentemente incomunicado durante la temporada invernal por el mal estado de los caminos y la violencia del caudal del río, el desarrollo de la línea Talca-Constitución se pensó en torno al antiguo modelo de desarrollo portuario. Sin embargo, la imposibilidad de concretar las obras necesarias para asegurar la viabilidad del puerto puso coto a las pretensiones de tornar la obra ferroviaria en una vía de transporte de mercancías. Desde sus comienzos, el tren tuvo un atractivo para la población; por ejemplo, el inicio de las obras en Constitución se constituyó en un paseo de por sí para la población local, que acudía a apreciar los avances del progreso: *"Ir allí es un bonito paseo y diariamente, se ve en las faenas un buen número de personas, paseantes. Como todo el trabajo va por la orilla del río, hay la facilidad de ir en bote observando los trabajos sin necesidad de desembarcarse"*³¹⁵.

³¹⁴ El Maule, Año XXII, N° 1826, 26-I-1899.

³¹⁵ El Maule, Año XIII, N° 568, 7-VII-1889

Con el inicio de las obras del ferrocarril, pese a sus continuas suspensiones y demoras, se fue habría la posibilidad de facilitar la llegada de los visitantes al puerto. Si bien la actividad se venía haciendo cada vez más común con el paso de los años, el mayor flujo de turistas que se venía apreciando desde años antes y ahora estimulados por la instalación de las líneas férreas requirió además de nuevas infraestructuras en otros espacios, como por ejemplo nuevos muelles para el desembarco de pasajeros. Aunque los plazos para la construcción del ferrocarril eran bastante acotados en sus primeros años, las demoras a las cuales se vio obligado por las más diversas coyunturas continuaban haciendo vitales las obras fluviales. Así, en 1890 se enviaban desde la intendencia de Maule órdenes con especificaciones para “*la construcción del muelle de pasajeros en ese puerto, a fin de que Us ordene la publicacion de avisos en los periódicos de esa localidad pidiendo propuestas para su ejecución*”³¹⁶. Así, una vez presentados los ofertantes, se aceptaba la oferta realizada por Fernando Court “*...para la construcción del muelle de pasajeros en el puerto de Constitución por la suma de diez mil pesos en conformidad a las bases, planos y especificaciones que corren en estos antecedentes. El contratista queda obligado a terminar el trabajo en el plazo de ciento cinco dias a contar desde la fecha en que se firme la escritura*”³¹⁷. Esta obra, cuyas características eran una construcción “*...enteramente de fierro, excepto las casitas de ambos lados que eran de pino oregón y estaba unidas entre sí por un techo elevado y en curva*”, completaba las instalaciones portuarias de la ciudad, ya que en 1878 Andrés Hoyl había construido ya uno, además del muelle fiscal que se había construido en 1879 y en cuya avenida de acceso “*...y entorno se pusieron suficientes sofás para darle un aspecto de agradable paseo*”³¹⁸. Estas inversiones reflejaban el cambio que estaba experimentando una ciudad que iba dejando atrás sus actividades tradicionales, como la construcción naval y el comercio de los productos maulinos por vía marítima, las cuales perdían terreno ante el peso que iba adquiriendo la ciudad como balneario.

Sin embargo, el principal estímulo para el turismo lo constituiría la instauración del servicio de ferroviario entre el puerto y Talca. Esta obra, que se demoró 26 años en alcanzar su conclusión en forma

³¹⁶ Informe de A. Boza al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 1-VIII-1890, AGC, Vol. 105.

³¹⁷ Informe de A. Boza al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 13-IX-1890, AGC, Vol.105.

³¹⁸ Maino, Valeria: *La navegación...* Op. Cit., p. 202.

definitiva, no debió esperar tanto en ver pasar por sus primeras estaciones operativas más turistas que productos maulinos, como se había proyectado inicialmente. En 1897 el tren alcanzó Huinganes, lugar desde donde se "...dispuso que un servicio de lanchas a vapor transportara a los pasajeros hasta Constitución. En enero de 1898, las primeras familias de Talca, Santiago y otras ciudades, pudieron viajar, en pocas horas, hasta las playas. El antiguo trayecto de tres días... era ya parte del pasado"³¹⁹. El viejo anhelo maulino de retomar el activo comercio de los productos locales transportados por la nueva tecnología del ferrocarril, quedaba así desde sus inicios en segundo plano frente al uso que le dieron los turistas que acudían a visitar la ciudad y sus playas, el única actividad que podía generar algún tipo de esperanza en los habitantes de la desembocadura del Maule.

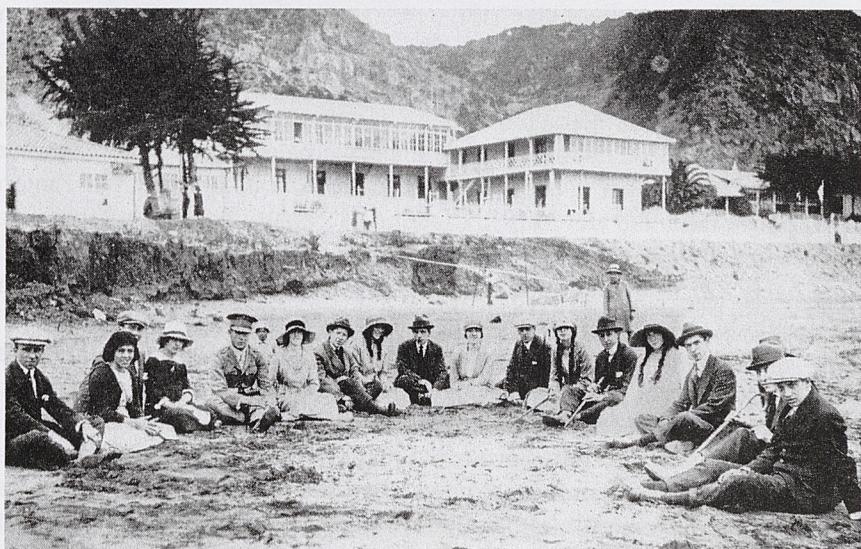
A fines del siglo XIX, Constitución ya gozaba de una amplia gama de actividades para atraer a los visitantes. Entre estos hechos, que también daban cuenta de la importancia de los muelles proyectados a comienzos de la década de 1890, se manifestaron en famosas excursiones fluviales cubiertas por los vapores de la CSAV y lanchones capaces de transformar entre 30 y 50 pasajeros sentados. Una hito de estos viajes a través del río fue la realizada "... con motivo de la visita del presidente... Jorge Montt, el 23 de febrero de 1895. El vapor Chillán, de 447 toneladas y 12' de calado, remontó el río hasta algo más arriba del Astillero, totalmente empavesado, con cientos de personas a bordo y al son de la banda del 6º de Línea, para dar la bienvenida al mandatario, quién se había embarcado con sus dos ministros en dos lanchas, en la estación de Pichamán"³²⁰. Esto daba cuenta de un cambio en el uso de los espacios que comenzaba a adquirir mayor notoriedad para la sociedad maulina: por ejemplo, el río que durante más de medio siglo había servido como ruta de transporte, vital para la economía local y la sociedad ribereña (incluidos los habitantes de Constitución, especialmente aquellos cuyo sustento dependía del transporte fluvial, como los patrones de lanchas y guanayes), tomaba ahora el carácter de lugar festivo. Los grupos de forasteros que se allegaban al pueblo durante el estío poco tenían que ver con el pasado pujante, donde el puerto era un enjambre de personas descargando sacos con harina desde las lanchas, arrastrando carretas con maderas hacia las

³¹⁹ González Colville, Jaime: "Tres ramales ferroviarios del Maule...". En Boletín de la Academia Chilena de la Historia, N° 114, Santiago, 2005, p.28.

³²⁰ Maino, Valeria; La navegación... Op. Cit., p. 202.

bodegas por las calles y realizando operaciones comerciales desde sus oficinas poco glamorosas.

Ha inicios del siglo XX, el balneario de Constitución ya se encontraba absolutamente consolidado. El mismo ferrocarril, que en esa fecha había llegado hasta la estación de Maquehua, con el umbral del nuevo siglo había consolidado su rol como vía de transporte para pasajeros: “En el verano de 1900... la prensa recoge los reclamos de los pasajeros que, olvidados del inicial carácter de ‘carguero’ del ferrocarril, exigen más carros de primera clase y horarios adecuados para trasladarse a la costa”, los cuales establecían la salida desde Talca a las 8.00 AM para arribar a la estación de Maquehua a las 10.50 AM, regresando desde este punto por las tardes a las 15.30 PM. En estos años ya era común la presencia de autoridades y políticos no sólo locales, sino también a miembros de la oligarquía nacional que acudían a disfrutar las playas locales durante la época estival³²¹.



Paseo en playa de Constitución, circa 1920. La fotografía da cuenta de cómo los nuevos hábitos sociales penetraban con fuerza en las nuevas generaciones: hombres y mujeres -incluso algunos de ellos uniformados- comparten el espacio. Colección Museo Histórico Nacional.

La consolidación del hábito de vacacionar fue generando una serie de modificaciones, tanto en la sociedad local como en el paisaje

³²¹ González Colville, Jaime: “Tres ramales...”, Op. Cit., p.32.

urbano de Constitución. Lentamente fue aumentando un número cada vez mayor de obras privadas como hoteles, establecimientos de baños y otras que aprovechaban los beneficios económicos que acompañaban la estadía de visitantes capaces de gastar una buena cantidad de dinero durante los meses estivales. La llegada de los veraneantes ayudó así a expandir la ciudad hacia espacios que anteriormente habían estado ajenos a las actividades locales: “*Fue una invasión general e irresistible: en la playa, al pie de la montaña gredosa en cuya meseta combada se deshacían las ruinas de un pequeño cementerio inglés, en medio de un ciprés melancólico, se levantaron los ventanales de juguete de los chalets modernos y más allá la arquitectura hueca y moldeada de un hotel estilo suizo... Los antiguos maulinos no se imaginaron que llegase hasta allí la vida del pueblo; para ellos fue siempre la playa un rincón lejano; por eso colocaron el cementerio en la caleta*”³²². La playa se convertía a partir de estos instantes en un lugar central para la vida de Constitución, superando lentamente en importancia a la agónica vida ligada al puerto y la construcción naval.

Pero las autoridades de la ciudad también contribuyeron con infraestructura adecuada para la llegada masiva de los turistas que ocurría ya en forma esperada para cada época veraniega. Celebrando los casi 10 años de administración cercana a sus visiones sociales y políticas, el periódico *La Brisa* daba cuenta de los principales logros realizados por el municipio en estos años. Entre ellos destacaba la apertura del zanjón que, por la falda sur del Mutrún, facilitó el transito hacia la costa: “...se procedió a abrir el camino que conduce a la playa, rompiéndose el cerro que hacía difícil la comunicación de esta con la población a causa de la gran subida para coches y carrotones de baño”³²³.

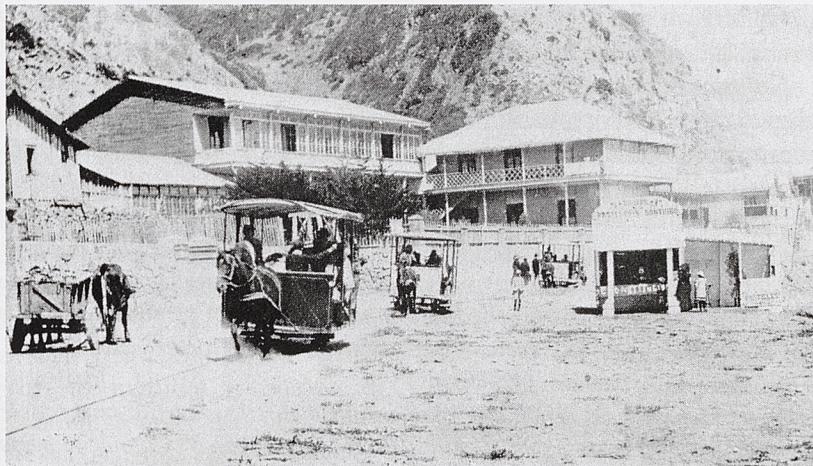
A esto se sumaba la concesión municipal realizada en 1906 para el establecimiento de líneas de carros de sangre, los que partiendo desde el sector de la Poza comenzaron a unir el creciente flujo de turistas por el lado de la Piedra de Ventanas con las playas, servicio que se mantendría hasta el año 1922, cuando ya comenzaban a surcar el pueblo vehículos con motor a explosión³²⁴; esto generó profundas simpatías en la sociedad local: “*El atractivo sitio de la playa, con la llegada de los carros... no tardó en convertirse en un paseo bastante agradable i recreativo. Por eso más tarde, hemos tenido la complacencia de presenciar allí, millares de personas que se han dado cita en tan agradable lugar, para admirar más de cerca la inmensidad del*

³²² Latorre, Mariano: “Un hijo...”, Op. Cit., p. 17.

³²³ *La Brisa de Constitución*, Año I, N° 2, 11-VIII-1912.

³²⁴ González Colville, Jaime: Op. Cit., p. 48.

Océano... fortalecer unas, sus agotados nervios... mediante la expansión que adquiere su corazón, aspirando la suave brisa marina"³²⁵. Sin duda esto representó un cambio sustancial para el turismo maulino, puesto que antes de estas mejoras los viajes hacia el balneario eran bastante penosos: "Por aquellos tiempos lejanos se iba desde el pueblo a la playa en carretas de madera que eran como casetas sobre ruedas, tiradas por bueyes. Los caminos eran pésimos, y debíamos subir por las laderas del cerro Mutrún que conducía al mar"³²⁶.



Carros de Sangre frente a los hoteles costeros ubicados en las playas principales de Constitución. La construcción de infraestructura adecuada para la práctica de actividades estivales daba cuenta de la atención que la sociedad maulina comenzaba a prestar al turismo, percibido como una vía alternativa de desarrollo para un puerto en declive. Imagen gentileza de Patricio Contreras.

El afianzamiento de la actividad de balneario.

Al finalizar la primera década del siglo XX, la actividad vacacional ya gozaba de una importancia tal para la ciudad que, al igual como se había hecho casi medio siglo antes para normar la actividad fluvial -por esos años eje central de la vida maulina-, se comenzaron a establecer reglamentaciones para las prácticas vacacionales. Los riesgos y

³²⁵ *La Brisa de Constitución*, Año I, 18-VIII-1912, Nº 3.

³²⁶ Orrego Luco, Luis: *Memorias del tiempo viejo*, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1984, p.206.

seguramente la experiencia cada vez más común de accidentes fatales por inmersión fueron los motivos centrales de estas iniciativas. Como parte del “...deber de las autoridades marítimas velar por las vidas y seguridad de las personas que frecuentan las costas balnearias de su respectiva jurisdicción, haciendo que el servicio de bañeros y establecimientos balnearios que se establezcan en dichas playas se efectuen en la mejor forma y con las mejores seguridades; que atento al incremento e importancia que toman las playas balnearias de esta Provincia y en especial las de este puerto, cuyo uso no ha sido aun reglamentado en lo tocante al establecimiento en ellas de casetas para el servicio de los bañistas ni las condiciones a que deben someterse las personas que soliciten el uso de estas plazas”³²⁷, se indicaba un acuerdo entre el Gobernador del departamento y el Primer Alcalde diversas obligaciones. El documento en sí es ejemplo de cómo la actividad cobraba importancia para las rentas de la ciudad como a su vez separaba aguas socialmente hablando:

“1º Toda persona que desee establecer casetas en las playas de esta jurisdicción marítima para el servicio de bañistas, deberá presentarse por escrito a ésta Gobernación Marítima solicitando el espacio de playa en que desee levantar su caseta. 2º Esta solicitud cuando se trate de personas que deseen establecer casetas con el objeto de arrendarlas, deberá venir acompañado de certificado de personas honorables y conocidas de la localidad e indispensablemente del señor Prefecto de Policía en cuyos certificados conste la absoluta honradez e irreprochable conducta del solicitante. 3º Cuando la persona que debe atender al servicio de los bañistas, no sea la misma que la obtenida el permiso para el establecimiento de la caseta, deberá ésta última persona ponerlo en conocimiento de la Gobernación Marítima acompañando al mismo tiempo los certificados de honradez, etc. de que habla el número anterior correspondiente a la o las personas que hayan de atender el inmediato servicio de los bañistas. 4º Toda persona que obtenga permiso para establecer casetas en las playas deberá abonar a la Municipalidad, diez centavos diariamente por cada uno de los departamentos de que conste cada caseta, para que dicha corporación pague con esa entrada dos guardianes destinados exclusivamente a la vigilancia, mantenimiento del orden y especialmente para impedir los robos a los bañistas, manteniendo despejada la playa de gente sospechosa. 5º Todo dueño de casetas para ser arrendada a los bañistas deberá saber que es su obligación saber nadar para prestar auxilio a las personas en peligro y tener a la mano y listos para ser usados artículos manuales de salvamentos, tales como cabos y salvavidas de corcho. 6º Toda solicitud de local en la playa para el establecimiento de casetas

³²⁷ Decreto de M. A. Zelada N° 3, Constitución, , 26-XII-1910, AGC, Vol. 177.

*para bañistas deberá ser únicamente por los meses de enero, febrero y marzo, debiendo el 1º de abril encontrarse la playa completamente despejada, y; 7º Cualquier infraccion al presente decreto, como así mismo al menor desorden o hurto que ocurra en alguna caseta suspendera de hecho el permiso concedido, debiendo en el termino de 24 horas, levantarse esa caseta, so pena de ser destruida por esta Gobernacion sin derecho a reclamo alguno de su dueño, pudiendo, ademas, imponerse al culpable una multa de hasta cien pesos (\$100.00)..."*³²⁸.

Estas medidas realzaban la distancia social que existía entre los visitantes estivales al pueblo y la sociedad local, para los cuales tales actividades debían aparecer seguramente excéntricas. Algo similar debía ocurrir con los paseos en la playa, los cuales se iban transformando en un hábito común en la élite que visitaba el pueblo durante los veranos; estas fueron algunas de las primeras actividades que los turistas comenzaron a masificar en las playas de Constitución: "*Solían aparecer por las arenas de la playa grandes cabalgatas de jóvenes con pantalones blancos de montar muy ceñidos y damas con pesados ropones de amazonas que se volcaban a un lado, sentados sobre la cabalgadura de manera singular, ambas piernas sobre el mismo costado de la silla... Estas cabalgatas urgían del costado de las rocas llamadas las ventanas ubicadas frente a la barra del río...*"³²⁹. Los nuevos usos del territorio maulino implicaba de este modo, una nueva forma de relacionarse entre las personas que practicaban estas actividades: las playas pasaban a conformar el escenario de una nueva sociabilidad para la élite, reflejo de ciertos cambios sociales que el nuevo siglo imponía en forma acelerada.

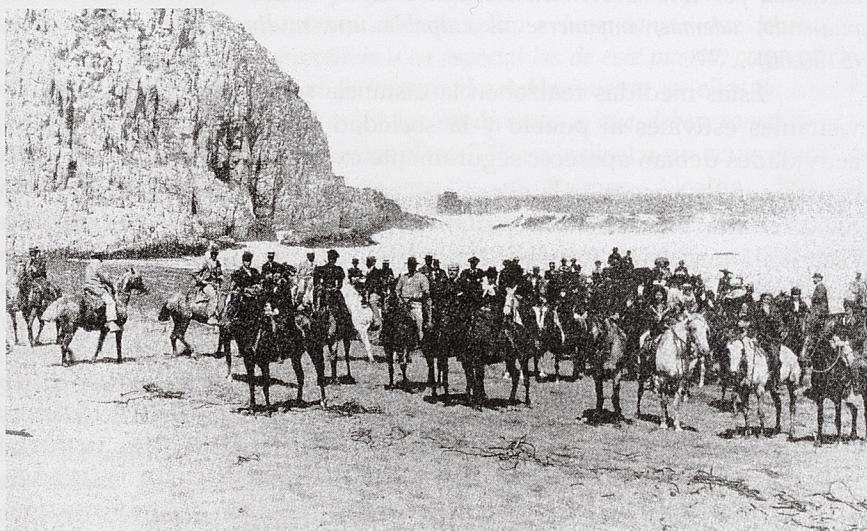
Con todo, las obras para hacer de Constitución un balneario de nivel nacional se encontraban bastante consolidadas en la primera década del siglo que despuntaba. La aceleración en el flujo de turistas que impulsó la puesta en marcha del ferrocarril hizo que buena parte de la sociedad local se abriera al negocio de los arriendos: "*los maulinos van ampliando residenciales, pensiones y hoteles, los que se publicitan ampliamente en diversos periódicos de la región y aún de Santiago. En 1907 existe el Hotel de la Plaza, el Internacional y poco después se abrirá El Italia*"³³⁰. Entretanto, el peso de la actividad incluso se prestaba para abusos, como en el costo de los arriendos: "*Se nota bastante afluencia de veraneantes en nuestro puerto que año por año vienen a estas hermosas playas a pasar la temporada de vacaciones.*

³²⁸ *Ibid.*

³²⁹ Orrego Luco, Luis: *Memorias...* Op. Cit., p. 207

³³⁰ González Colville, Jorge: *Op. Cit.*, p.33.

Pero el número de visitantes que hasta hoi se hospeda en los hoteles i casas de pensiones, es mui escaso todavía. Parece que el veraneo en la presente temporada no estará mui animado. ¿La causa? Al decir de muchas personas que están al tanto de lo que ocurre, esto se debe al subido precio que se pide por los arriendos de casa. Entonces no hai más remedio que bajar las punterías"³³¹.



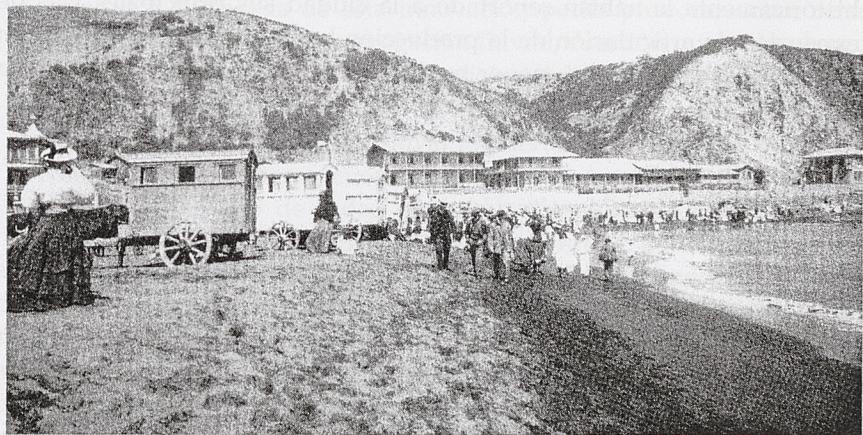
Paseo a caballo por las playas de Constitución, circa 1915. Las costas maulinas fueron el principal atractivo para los visitantes foráneos, quienes las convirtieron en un espacio de sociabilidad propia, muy opuesta al desinterés que los habitantes locales mostraban por ella. Fotografía gentileza de Patricio Contreras.

Pero esto no era si no el signo de un cambio de actividad profunda. El fin del tráfico fluvial y el comercio obligó a que "Toda la gente, pobres y ricos, se dedicaran a ganar dinero dando de comer a los extranjeros; de eso vivieron todos. Se hicieron duchos en explotar esa gente que viene a divertirse y a gastar dinero durante dos meses del año. El pueblo de marinos fue sustituido por un pueblo de comerciantes... y la han convertido en un gran mercado de trapos que en el verano adquiere todo su esplendor"³³². Pese a que estas voces denotaban una cierta nostalgia, las puertas para regresar a las actividades pasadas se encontraban cerradas. Había finalizado el tiempo del río como eje central de las actividades sociales y

³³¹ La Brisa de Constitución, Año I, N° 28, 22-I-1913.

³³² Latorre, Mariano: "Un hijo...", Op. Cit., p.18.

económicas del pueblo: ahora era la playa la cual concentraba el bullicio de la vida: “[en] las mañanas i a la hora del baño, la playa presenta un golpe de vista encantador: belleza, juventud i una loca alegría, son las notas sobresalientes. El paseo por las tardes, se ve también mui concurrido. Los veraneantes gozan a pulmón lleno de las brisas marinas, que tonifican i dan vida i salud”³³³. De esta forma, se llegaba a un punto culmine tanto para las nuevas actividades, como también del fin de aquellas que habían soportado sobre sus hombros el desarrollo local del puerto durante el siglo XIX. La llegada del ferrocarril a la ciudad en 1915, hacía ya totalmente innecesario el transporte de personas por medio de lanchas y vapores, cerró así el ciclo del puerto, poniéndole fin a un modelo de desarrollo que, de ahí en adelante, tendría al turismo como uno de sus actividades económicas principales.



Carros de baño en las playas de Constitución, circa 1915. Al fondo se observa la infraestructura hotelera. Los carros de baño servían para que las mujeres pudiesen acceder a los beneficios del mar sin necesidad de exponerse a las miradas masculinas, una muestra de cómo las nuevas prácticas no significaban una renovación absoluta de las costumbres. Esto se hacía notorio en actividades donde el uso del cuerpo chocaba con las ideas morales más tradicionales. Fotografía gentileza de Patricio Contreras

³³³ La Brisa de Constitución, Año I, N° 28., 22-I-1913

III.1.c) Las victorias pírricas: la construcción del ramal Talca-Constitución y los proyectos de mejoramiento portuario 1883-1915.

Tras el cierre de su calidad de puerto mayor, Constitución se vio sujeta a una situación de profunda incertidumbre: por un lado, la clausura de su rango implicaba el ocaso de un periodo de expansión para la ciudad y la economía local, pero también la necesidad de buscar una salida para sostener los logros conseguidos en casi 90 años de existencia. Como vimos en el capítulo anterior, el desarrollo de Constitución durante las últimas décadas del XIX cimentó sus bases como ciudad balneario, característica que definiría el rol de la ciudad durante buena parte del siglo XX; sin embargo, la orientación hacia el turismo fue un proyecto con desarrollo autónomo, puesto que si bien las autoridades y la opinión pública local veían en él una buena opción para diversificar los ingresos y posibilidades de modernización de Constitución, sus anhelos seguían estando en relación con las actividades que históricamente le habían reportado a la ciudad sus principales vías de expansión: la articulación de la producción local a través del puerto con mercados externos y -en menor medida por el desfase tecnológico de la industria local- la producción naval.

El ferrocarril Talca-Constitución.

Para una ciudad que desde su fundación había practicado tales funciones, la opción del turismo era una actividad que no cumplía con las expectativas, en especial de su élite, la que se había fortalecido por medio de negocios que a diferencia de las inversiones hechas para los visitantes estivales, generaban dinero durante todo el año y no tan sólo durante los meses de verano. De ahí que sus objetivos durante las décadas posteriores a 1883 hayan estado centrados en dos proyectos centrales: la extensión de un ramal ferroviario entre Talca y Constitución y la ejecución de mejoras en la infraestructura portuaria y el acceso de la barra para normalizar el tráfico marítimo, en especial de los vapores cuyo calado les impedía ingresar a los sitios de atraque de La Poza y mucho menos de la Isla Orrego.

Al igual que los proyectos de mejoramiento portuario, las discusiones sobre la posibilidad de instalar un tren que uniera a la principal ciudad del Maule con el puerto de la desembocadura se venían

planteando previamente a 1883³³⁴. La llegada del ferrocarril central a Talca en el año 1876 había tenido un intenso reflujo en Constitución: en primer lugar, comenzó a drenar del puerto maulino los productos del Valle Central que antes salían, puesto que la rapidez y seguridad que ofrecía el tren hacía que los productores locales se inclinaran a sacar sus bienes por las líneas férreas hasta puertos más seguros como Valparaíso o posteriormente Talcahuano antes que arriesgarlos al cruce de la barra. Así, la llegada del ferrocarril central le restó el hinterland a Constitución, y con ello lentamente también fue ahogando las actividades aledañas como el transporte fluvial³³⁵.

La perdida de competitividad que experimentaba el puerto ante esta situación, aceleró la percepción en la comunidad local de que la única solución posible para retomar la senda del crecimiento perdido era acelerar las gestiones para instalar lo antes posible la mencionada línea férrea. Esta se veía como una panacea a la crisis que afectaba a Constitución, aunque algunas de estas voces también alertaban sobre los cambios que la llegada de esta innovación podía provocar sobre otras actividades locales como la navegación fluvial, cuestión que sin embargo debía ser compensada por los beneficios del ferrocarril³³⁶. Ante este panorama, la prensa local daba tribuna a las voces que reclamaban como los dos grandes proyectos para salvar al puerto la construcción del tren y la compostura de la barra, cuestión que no sólo beneficiaría al comercio de Constitución sino de todas las provincias aledañas a la de Maule como Talca, Curicó y Linares; en especial la primera, que “vería llegar sus días de prosperidad, pues que le vendrían dar una salida expedita para sus inmensas producciones que en la actualidad pierden un gran valor con los gastos de conducción, embarques, comisiones i seguros para hacerlos llegar a Valparaíso y de ahí al extranjero”. A este beneficio se sumaría la mejora de la barra, ya que “Ahondada nuestra bahía, que está al abrigo de las borrascas, i hecho ese primer trabajo por la draga que se arme en este puerto para prestar sus servicios en Talcahuano, tendremos una hermosa bahía que proporcionar a las naves que vengan a traernos los productos extranjeros par volver llevándose los nuestros... Tendremos entonces un fondeadero que ofrecer a las naves de la República i nuestros astilleros de construcción serán apreciados en lo que valen, viiniendo a servirse de ellos en toda circunstancia”³³⁷.

³³⁴ Véanse notas 108 y 109.

³³⁵ Valeria Maino, *La navegación del Maule. Una vía de conexión...* Op. Cit., p. 184, 194.

³³⁶ *El Maule*, Año I, N° 21, 31-I-1878.

³³⁷ *El Maule*, Año V, N° 218, 23-III-1882.

Estas voces tuvieron un primer eco en 1883, cuando el Gobierno central decidió hacer un llamado a propuestas para la concesión del ramal. Las exigencias del ejecutivo eran “*primero. El menor tiempo en la ejecución de la obra. Segundo. Los menos gravámenes finales. Tercero. Las más bajas tarifas de fletes i pasajes. Cuarto. Las mayores garantías de ejecución, i quinto. La menor duracion del privilegio*”; a su vez, el Gobierno ofrecía como garantías para la ejecución de la obra “*Privilegio exclusivo hasta por el término de treinta años para explotar por su cuenta la vía ferrea: segundo. Liberación de derechos de importación para introducir en el país los rieles, carros, maquinas i demás materiales necesarios para la construcción i equipo de la línea i sus edificios, debiendo determinar el valor de esos objetos por un presupuesto que se someterá a la aprobación del Presidente de la República, tercero. Liberación tambien de derecho de exportación por los postes i metales que se remitiesen al extranjero para el pago de los objetos expresados con tal que su valor no exceda de cuatrocientos mil pesos*”³³⁸.

A este llamado se presentaron diversas propuestas, entregó la concesión de la línea Talca-Constitución a Marcial Recart, quien gracias al crédito de veinte mil pesos concedidos por Guillermo McClure y Agustín Edwards se le entregaban los derechos para construir y explotar el mencionado ferrocarril. Recart se comprometía a iniciar los trabajos de construcción dieciocho meses después de entregada la concesión, es decir, hacia 1885. Además, estipulaba según los estudios presentados por el mismo concesionario, que las tarifas tanto para pasajeros como fletes serían más baratas que las del Estado, las que servirían como base para el cálculo de las que se cobrarían en el ramal proyectado; además, la construcción de la línea en sí misma era más barata que la ofrecida por otra iniciativa similar planteada por Eugenio La Motte du Postail, cuyo presupuesto casi doblaba lo proyectado por Recart³³⁹.

Sin embargo, las tempranas peticiones no fueron sinónimo de cumplimiento por parte del concesionario, quién en la fecha correspondiente para el inicio de los trabajos aún no realizaba ninguna obra. Durante el invierno de 1885, cuando una vez más los caminos se hicieron intransitables y el río incapaz de ser navegado por los lanchones fluviales, la opinión pública local comenzó a llamar la atención sobre la dilatación de las obras: “*La completa incomunicación a que, durante la mayor*

³³⁸ Decreto del Ministerio del Interior sobre el llamado a propuestas para la construcción del Ferrocarril Talca a Constitución, Santiago, 18-IV-1883, AMI, Vol. 1104.

³³⁹ Concesión del Gobierno de Chile a Recart M. del Ferrocarril de Talca a Constitución, Santiago, 27-VIII-1883, AMI, Vol. 1104.

parte de la estación del invierno, se halla obligado nuestro pueblo, nos recuerda penar en el ferrocarril que debiera unir nuestro puerto con la ciudad de Talca... Entradas las lluvias, ya no es posible salir de Constitución". Esta situación hacía recordar las fechas comprometidas por Recart, en la cual las obras debían haber comenzado "*en septiembre a octubre del año pasado; de suerte que el ferrocarril, a la fecha, bien pudiera estar, si no por concluirse a lo menos, mui adelantado*". Sin embargo, la falta de crédito para realizar la obra según los montos propuestos en su totalidad hacían que se pidiera al Gobierno que "*...pusiese término al contrato celebrado con el Sr. Recart o exigiendo su pronto cumplimiento o resolviéndolo. Pudiera que, una vez esto hecho, algún otro empresario, que probablemente no faltaría i con recursos, tomase de su cuenta la obra que tanto nos interesa i a de llevar a efecto*"³⁴⁰. De este modo, comenzaban los primeros atrasos en la ejecución de unas obras que tendrían características épicas por su extensa demora.

El año 1887, según los compromisos adquiridos durante la elección presidencial, la administración Balmaceda encargó al Ingeniero Ignacio Vivanco la elaboración de estudios presupuestarios para las obras del ramal. En la presentación de su proyecto, el Ingeniero declaraba como "*...indiscutible la conveniencia de abrir una vía segura i económica hacia la costa para las abundantes producciones del valle central que hoy se encuentran recargadas por el maximum de fletes que tienen que pagar para salir a la exportación por los dos únicos puertos a que tiene acceso el ferrocarril central, nació la idea de la construcción de un ferrocarril a vapor que uniera la ciudad de Talca con el puerto de Constitución*"³⁴¹. Por cierto, los trabajos de Vivanco proyectaban un tren exclusivamente de carga, cosa que el tiempo demostraría bastante ingenua: "*Siendo el principal objeto de ferrocarril en proyecto facilitar el acarreo hacia la costa de los productos del valle central, i o debiendo tampoco esperarse gran afluencia de carga en su propio trayecto, pues el valle que recorre es estrecho i el territorio que lo rodea montañoso i de escasa producción, ha consultado solo dos estaciones principales, las de Talca y Constitución; las demás sólo tienen el carácter de paraderos que, distribuidos en los puntos más convenientes, armonizando los intereses de cada localidad con los de un buen servicio de tracción*"³⁴². Como se denotaba, el optimismo del Ingeniero era evidente en cuanto a las posibilidades no

³⁴⁰ *El Maule*, Año IX, N° 368, 8-VIII-1885.

³⁴¹ Vivanco, Benjamin: *Ferrocarril de Talca a Constitución. Memoria y presupuesto*, Imprenta Nacional, Santiago, 1887, p. 4.

³⁴² *Ibíd.*, p. 11.

sólo de llevar a cabo la obra, sino de los beneficios que esta traería a las provincias de la zona en general.

Pese a ello, el mismo año en que se presentaba este proyecto por parte de Vivanco, el Gobierno anunciaba la suspensión de dicho proyecto, lo cual se debía principalmente a los ya conocidos problemas de la barra, lo cual le restaba sentido a la instalación de la línea férrea considerando la imposibilidad de que barcos de gran tamaño lograsen atracar en el puerto sin la realización de obras adecuadas y definitivas para tráfico marítimo. Pese a ello, la iniciativa de los comerciantes de Talca y Constitución de realizar estudios estadísticos considerando las cantidades de frutos del país que se acopianaban en las bodegas locales ante la imposibilidad de ser transportados al puerto lograron torcer la mano al Gobierno, quién decidió la puesta en marcha del proyecto a comienzos de 1888³⁴³.

Las obras fueron concesionadas a una empresa inglesa a cargo del Ingeniero J.S. Hull. Las obras comienzan en Talca, con un plazo de término de tres años y a un costo aproximado de 285.000 libras esterlinas. Como estaciones iniciales se proponía un total de ocho puntos: Talca (Km.0), Colín (Km.8), Rauquén (Km.18), Corinto (Km.22), Curtidería (Km.29), San Antonio (Km.42), Astillero (Km.73) y finalmente Constitución³⁴⁴. El año posterior al inicio de las obras en Talca (1889) comenzaron las faenas en el puerto; sin embargo durante este año ya comenzaron interrupciones en la obra: así, aunque días antes los “...trabajos del ferrocarril a Talca marchaban con más o menos regularidad... [luego se aseguraba] que actualmente sólo quedan en las faenas unos cuantos trabajadores i que luego no quedara ninguno...[por lo cual el] ferrocarril se quedará empantanado con los barros del invierno i que en viniendo el verano quedará enterrado en sus polvaredas”³⁴⁵. Pero fue el comienzo de la Guerra Civil en 1890 lo que llevó a un cierre de las faenas, las que sólo se reanudarían a fines de la contienda, durante los últimos meses del año 1891, cuando el Gobierno decidió reimpulsar una serie de proyectos que habían sido dejado de lado, entre ellos las obras del ramal Talca-Constitución. En 1892, el tren realizó su primer viaje, cumpliendo el trayecto de 29 Km. entre Talca y Curtidería³⁴⁶.

³⁴³ González Colville, Jaime: *Op. Cit.*, pp. 20-22.

³⁴⁴ *Ibid.*, pp. 22-25

³⁴⁵ *El Maule*, Año XIII, N° 569, 14-VII-1889.

³⁴⁶ González Colville, Jaime: *Op. Cit.*, pp. 24.

Nuevos proyectos portuarios.

Entretanto, a las obras ferroviarias se sumaban nuevos proyectos relacionados con la habilitación del puerto para el tráfico naviero. A inicios de la década de 1890, los ingenieros franceses al servicio del Gobierno chileno C. Cardemoy y A. Capdeville presentaron nuevos estudios para el restablecimiento de las condiciones que permitieron la condición de Constitución como puerto mayor entre 1828 y 1883. Partiendo de las experiencias sembradas por A. Lévéque a mediados de 1870, el primero de estos profesionales dejaba en claro que las condiciones tanto políticas como tecnológicas que imperaban a fines del siglo XIX eran muy distintas a las que había apreciado su connacional: si la primera se debía a un rol más activo del Estado en la ejecución de las obras de interés público, la segunda obedecía a que los “*...buques de vela tienden a desaparecer y a ser remplazados por grandes vapores*”; y aunque según algunas voces el rol de Constitución debía ser exclusivamente el de un puerto de cabotaje, el francés no creía en la limitación a esta función, puesto que “*...las previsiones del porvenir de una comarca cuya producción parece que tomara grande incremento*”. Entre las obras propuestas por este ingeniero, se sugería la instalación de mulos de abrigo a ocho metros de profundidad para proporcionar seguridad al ingreso de las naves³⁴⁷.

Un año después de publicados los trabajos de Cardemoy, A. Capdeville aseguraba que con los trabajos y estudios propuestos por el primero Constitución está en condiciones de superar a los puertos de Valparaíso y Talcahuano, “*...por la seguridad de abrigo que ofrecería en todo tiempo a los buques que lo frecuentaran y por el más rápido servicio de embarque y desembarque que procuraría a los mismos*”. A través de una minuciosa descripción de la ciudad, su entorno y actividades económicas, el francés realizaba el rol de Constitución, asegurando que su despegue efectivo sería posible con la ejecución de las obras propuestas por su colega, o sea, “*...la ejecución de dos mulos, uno en cada orilla, a la desembocadura del río Maule, del largo suficiente para dar a la entrada la profundidad de 8 metros*”; apoyaba también la idea de “*...establecer una dársena a un kilómetro del mar, de 150 metros de ancho por 1200 metros de largo, entre la isla y la ribera izquierda del Maule. Esta dársena tendría la especial ventaja de que sería muy fácil darle la longitud que se deseara con sólo prolongar la isla, cabiendo a la vez*

³⁴⁷ Cardemoy, Camilo: *Estudio relativo a los puertos de Constitución y Corral y a las mejoras de los ríos Maule y Valdivia*, Imprenta Nacional, Santiago, 1893, p.19.

en ella, cuando menos, 70 barcos de 2.500 toneladas, donde se encontrarían completamente libres de las violentas tempestades del norte, de las avenidas del Maule, y si llegara el caso, de las escuadras enemigas”³⁴⁸.

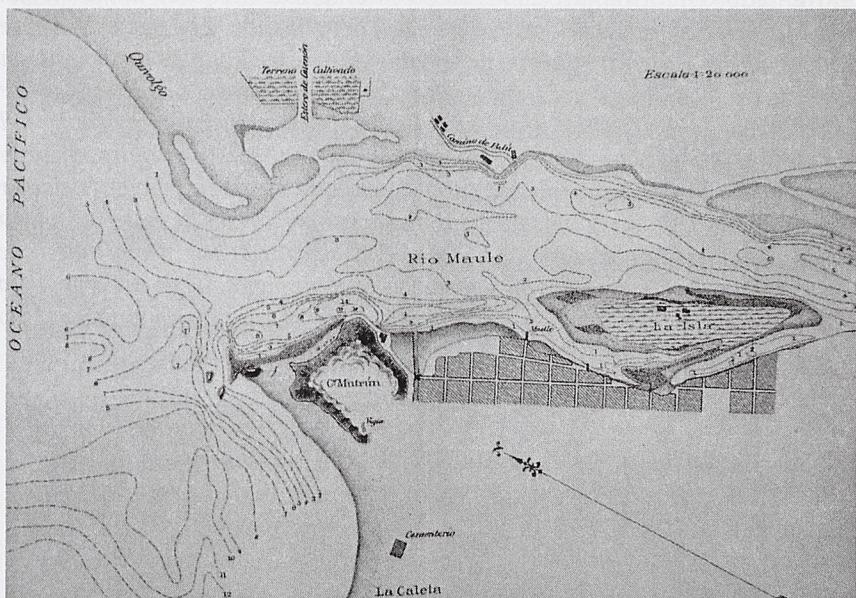
Pese a este alto grado de optimismo, las obras propuestas por los europeos son tempranamente ignoradas por el Gobierno. En general, las múltiples propuestas que se presentaron sobre mejoramientos a Constitución quedaron en el plano de las buenas intenciones y el posterior olvido. De este modo, cada cierto periodo de años surgían nuevas ideas que entusiasmaban a la sociedad local con la posibilidad de retomar el desarrollo que el puerto había experimentado durante una buena cantidad de décadas del siglo XIX. Así, en 1895 se saludaba con entusiasmo la realización de un nuevo estudio portuario, que se sumaba a “*La iniciación de las distintas obras que se han emprendido en estos días i las que mui pronto se emprenderán, están ya demostrando los beneficios que reportaran a Constitución: pues, se deja notar más actividad en el movimiento comercial, el pueblo presenta un aspecto más halagador, esta de día en día saliendo de esa vida muerta en que se encontraba sumergido... Las obras marítimas que se llevan a cabo bajo la dirección del inteligente ingeniero, Sr. Meyjer, marchan con una actividad increíble, que nos hace creer que en pocos años más Constitución será puerto franco con acceso para toda clase de embarcaciones i que sin temor de equivocarnos podremos considerarlo el primero de la Republica*”. Los beneficios de estos trabajos debían sumarse a las siempre dilatadas obras del ferrocarril, el que una vez terminado no sólo otorgaría un beneficio a Constitución, “*...sino que también lo serán las ricas provincias de Colchagua i Ñuble, solo esperamos que la administración pública siga impulsando la realización de estas obras que están llamadas a ser el progreso de nuestro pueblo, i del país en general*”³⁴⁹.

Pese al optimismo que traslucían estos estudios, las demoras en las obras del ferrocarril continuaban: solamente a fines del año 1894 la línea alcanzó Pichamán, punto distante solamente a 13 Km. de Huinganes, lugar desde dónde se podía establecer un servicio de lanchas a vapor hasta Constitución, lo cual aseguraría la conectividad del puerto con la línea hasta que esta llegara en forma definitiva a la ciudad. Sin embargo, las dificultades económicas que enfrentó al administración del presidente Jorge Montt conllevaron una nueva suspensión de las obras, lo cual fue recibido con una acostumbrada indignación a la fecha por la

³⁴⁸ Capdeville, Augusto: *El puerto de Constitución. Ventajas que se obtendrían con su mejora*, Santiago, 1894, p.4.

³⁴⁹ *El Maule*, Año XVII, N° 963, 11-XII-1895.

sociedad porteña: “Con la terminación de esta importante obra Constitución ganará inmensamente, su comercio mejorará, saldrá de la situación un tanto abatida en que se encuentra y por otra parte vendrá a prestar importantes servicios a las provincias de Talca, Maule y Linares, las cuales podrán ver salir sus producciones con mucha facilidad y con mucho menor costo del que tienen actualmente”³⁵⁰.



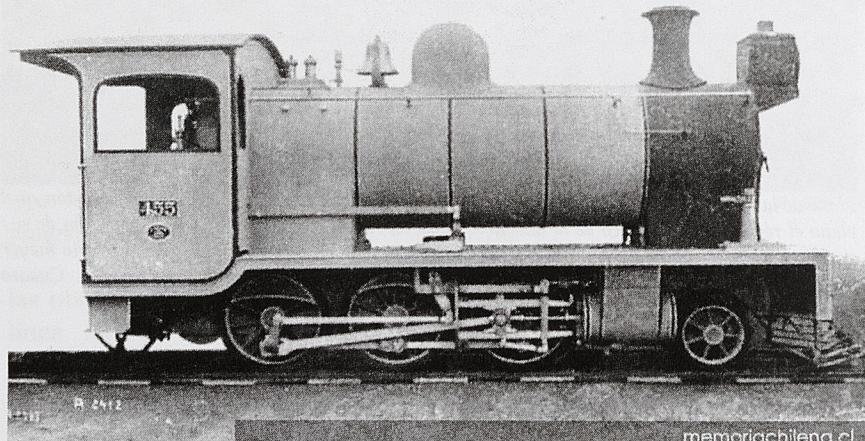
Plano de la ría de Constitución levantado por Camille Cardemoy en el año 1892. Se manifiestan en el plano el régimen hidrográfico de la desembocadura, cuestión relevante por la sedimentación de sus arenas, las que provocaban la temida barra que concluyó por inmovilizar al antiguo puerto mayor hasta dejarlo condicionado como un balneario por sobre su antigua función comercial. Cuadro gentileza de Patricio Contreras.

La finalización del ferrocarril.

La lentitud e inestabilidad de los trabajos no impedían que la sensación de una transformación mayor acechara sobre muchos de los habitantes del puerto, y en especial de aquellos que vivían de las actividades que el ferrocarril buscaba suplantar, como la navegación

³⁵⁰ El Maule, 22-II-1896. Citado en González Colville, Jaime: *Op. Cit.*, p. 26.

fluvial. Por ello, guanayes y capitanes de lanchas debieron apreciar con cierta angustia el avance de las obras, aún cuando seguramente muchos de los mismos se integrasen como trabajadores en las obras. La imagen que algunas novelas maulinas construyen de este periodo nos muestran como la sensación de un tiempo que se escapa se apoderaba de parte de su población, cuestión que se consolidaría en el tiempo una vez enfrentados en forma directa los efectos del ferrocarril sobre la vida local: "Los trabajos del ferrocarril avanzaban hacia Constitución. El joven Guanay se ocupar ahora en el transporte de durmientes de pellín para las obras en construcción... Sufría al ver como se alargaban aquellos rieles paralelos al pie de los cerros de la ribera norte de su cuna fluvial, porque divisaba muy cercano el fin de las viejas faenas que fueron cosecha de recursos para miles de seres heroicos; las que su padre iniciara sin otra amenaza que la de perecer cualquier día en el torbellino de alguna fatalidad, cogido por las fuerzas de maleficio, o una tarde cualquiera, en la nave de la temeridad arrastrada por ventarrones que destruirían su velamen, o por los temporales durante algún día de invierno. Pero ahora la amenaza era concreta y se precipitaba sobre ellos, como si fuera el río que los amenaza con secarse"³⁵¹.



memoriachilena.cl

Fotografía de locomotora que hacía el trayecto por el ramal de Talca hacia Constitución el año 1907. El ingreso de nuevas tecnologías demarcó profundos cambios en los más diversos aspectos para la Provincia del Maule en general, como las transformaciones en el paisaje producto de las obras que se llevaron a cabo debido a la instalación de la línea férrea y el ocaso de algunas actividades tradicionales como la navegación fluvial, de forma parecida a lo acontecido en el plano marítimo con el ingreso de los vapores al puerto. Fuente: www.memoriachilena.cl

³⁵¹ Montecino, Tomás: *Op. Cit.*, pp. 93-94

Los temores planteados por las novela estaban basados en los hechos que devinieron con la extensión de la vía férrea; de hecho, la llegada del ferrocarril a Huinganes en 1897 aseguró la posibilidad de establecer un servicio de lanchas a vapor entre este punto y Constitución. A partir de este momento, el arribo de las primeras familias de la élite talquina y de Santiago comenzó a ser una imagen cada vez más recurrente en el puerto, debido a las facilidades que el ferrocarril ofrecía a los viajeros que ahora sólo demoraban dos horas y media en llegar desde Talca al lugar de atraque fluvial; a partir de este momento, se consolidaba en el imaginario maulino la sensación que el tiempo de los lanchones bajando desde Perales era ya una actividad que quedaba en el pasado. Pese a ello, comenzado el año 1898 las obras nuevamente se paralizaron por la falta de liquidez del Gobierno para ejecutar las obras. Sólo la intervención del Ministro de Industria y Obras Públicas, Emilio Bello Codecio, y de Justicia, Augusto Orrego Luco (el que tenía lazos con la zona), lograron restablecer el compromiso de continuación de las obras a fines del año citado³⁵², por lo cual se prometía la pronta llegada a Maquehua, a sólo diez kilómetros de Banco de Arena, lo cual reducía el viaje en lancha hasta Constitución, con la consiguiente afluencia de turistas al balneario³⁵³.

En los años venideros, la construcción de un desembarcadero en Banco de Arena afianzó la creciente actividad turística, que comenzó a orientarse de manera mucho más intensa a su nuevo rol que a recuperar el puesto que tuvo a mediados del siglo XIX. El proyecto de un tren carguero se veía truncado por la no ejecución de las obras, sin la claridad a que esto se haya debido a sus altos costos, incapaces de competir con los precios del flete ferroviario para sacar los productos a través del ramal hacia otros puertos seguros. En tal sentido, la llegada del ferrocarril no cumplió con las expectativas que la sociedad local se había hecho sobre él: en lugar de más bodegas para acopio de los productos que saldrían hacia el exterior, la ciudad vio durante estos años un crecimiento en la construcción de hoteles, inversiones cuyos beneficios se concentraban en pocas manos y que reclutaban un número bastante menor de empleados que aquél requerido por los agonizantes lanchones fluviales.

³⁵² La intervención de los ministros fue vital no sólo para acelerar las obras del ferrocarril, sino también para otras infraestructuras vitales para el puerto como el agua potable. *El Maule*, Año XVIII, N° 1737, 28-V-1898.

³⁵³ González Colville, Jaime: *Op.Cit.*, pp. 28-29.

Pero se mantuvo la obstinación en cuanto a insistir en la realización de obras portuarias. En 1901, el ingeniero holandés Jacobo Krauss (autor también de un proyecto posterior de transformación y mejoramiento para el puerto de Valparaíso) realizó estudios en el puerto para la ejecución de obras, las que nuevamente fueron desechadas. En 1906 fue el turno de Gustavo Quezada, quién siguiendo las proposiciones de Lévequé y Cardemoy intentó llevar a cabo nuevos trabajos, los que también pasaron al olvido³⁵⁴. En 1908, la prensa local indicaba con abierto grado de desconfianza, la concesión de cien mil pesos por parte del Gobierno para obras de mejoramiento del puerto, en compromiso a la promesa hecha por el presidente Pedro Montt en su visita al balneario a comienzos del mismo año. La principal duda estaba en que, aun cuando se le diera uso a tales recursos según los estudios previos realizados, los montos entregados no serían suficientes para afianzar a Constitución como puerto: *"Para conseguir tal objetos no bastan 100 ni 200 ni 500 mil pesos; pero tomando en cuenta que la situación del país no es halagadora, hai que conformarse con que se principie por poco. Pero, también una vez principiados los trabajos es de exijir se siga presupuestando fondos todos los años para continuarlos, que de otra manera, dejando pasar el tiempo puede llegar a suceder que los ya hechos llegasen a destruirse por falta de ejecución de los que debieran complementarlos"*. En esta posición sin duda influenció la inestabilidad de las obras del ferrocarril, como también de las promesas, estudios y obras antes ejecutadas y que concluían en un punto muerto: *"Nosotros, que hemos visto ya una vez como se malgastó igual cantidad de dinero que ahora en trabajos que hasta aquí nadie ha podido todavía apreciar como de alguna utilidad, queremos llamar la atención de los hombres de gobierno sobre este punto, a fin de que alguna vez den una mirada de sincero interés por este puerto que, con tres de los cincuenta y tantos millones que se van a emplear en hacer un puerto artificial en Valparaíso, puede quedar en condiciones de subvenir a todas las necesidades comerciales de las principales provincias del centro de la República"*³⁵⁵. Como era ya notorio, la desconfianza hacia los proyectos comenzaba a ser evidente para los habitantes de la ciudad, cuestión que se agudizaba cuando se observaba el ritmo que adquiría la construcción completa del ramal.

Justamente, pese al cada vez más mayor flujo de turistas al puerto, las obras del ramal se inmovilizan de forma severa durante la primera década del XX. Hacia 1907, las obras se encontraban casi

³⁵⁴ Maino, Valeria: *La navegación del Maule. Una vía de conexión...* Op. Cit., p. 202.

³⁵⁵ *El Maule*, Año XXX, N° 3116, 6-XII-1908.

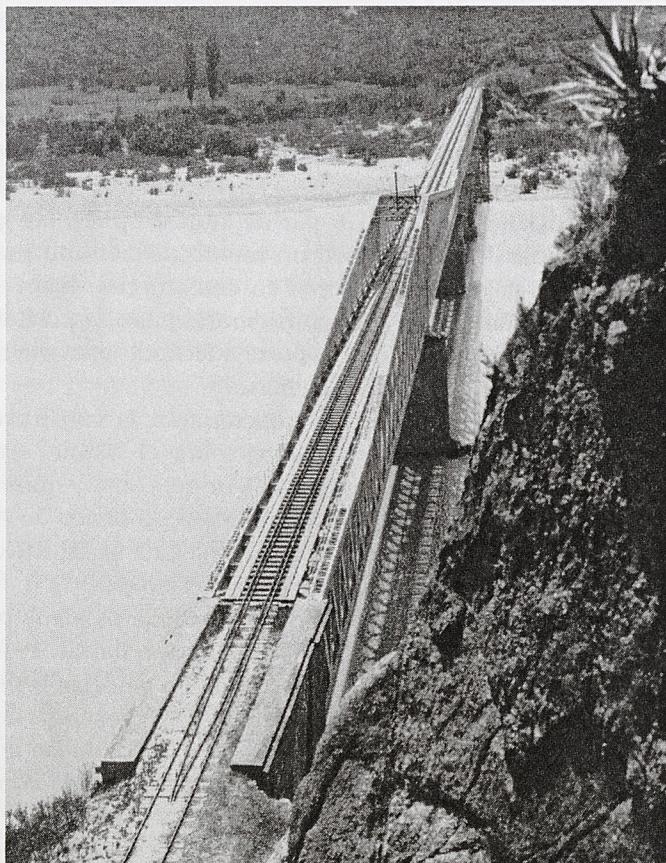
absolutamente paralizadas, pero la ya comentada visita al año siguiente del presidente Montt también reparte montos para la culminación de las obras, especialmente las relacionadas con la construcción del puente sobre el río Maule en el sector de Banco de Arena, con las cuales se completaría la conexión directa entre Talca y Constitución. Mediante decreto supremo, se aprobó en 1908 el contrato con Schenaider y C^a del Creusot por 33.672 libras para la construcción del puente, cuyas faenas se iniciaron a fines del mismo año. Un par de años después, las gestiones del Senador Leonidas Vial consiguen un monto de cien mil pesos para extender la vía férrea desde el puente en construcción hasta la plaza Señoret, y desde ahí hasta La Poza, considerando aún la posibilidad de convertir al tren en un medio de transporte adecuado para el embarque de productos que deberían salir por el puerto³⁵⁶.

Sin embargo, la lentitud que caracterizó a la construcción del ferrocarril también se traspasó al puente sobre el Maule. Aunque a comienzos de 1912 el ferrocarril ya disponía de un convoy que recogía a los pasajeros hacia Constitución al cruzar el paso de Banco de Arena, el armado del puente se vio constantemente sujeto a paralizaciones, ya fuesen por causas naturales como las crecidas del río en 1911 u otras más sorpresivas, como el regreso de los técnicos extranjeros a sus países de origen con el comienzo de la Primera Guerra Mundial en 1914³⁵⁷. Las noticias al respecto eran siempre confusas, como lo parecían ser todas las iniciativas en obras públicas que se proyectaban y -a veces- se llegaban a concretar, como se publicaba en 1913: “*El puente del Maule, que ya iba pareciendo una verdadera muralla china por lo mucho que se ha demorado su construcción, parece estar ya no lejano su término, pues están ya en Valparaíso los últimos tramos que se pidieron en Europa, los que dentro de poco serán traídos a Banco de Arena. Es una noticia de contento abierto para Constitución, tanto más que se nos asegura que el puerto será oficialmente inaugurado en el verano próximo*”³⁵⁸. Sin duda, la incompetencia de los constructores se mezclaba a una desidia del Estado, para el cual Constitución había dejado de ser un punto estratégico del territorio como para inyectar recursos ingentes en su infraestructura ferroviaria o marítima, que si bien resultaba de interés para la élite local había perdido importancia ante su hinterland y de los capitales foráneos que alguna vez comercializaron productos desde su puerto.

³⁵⁶ González Colville, Jaime: *Op. Cit.*, p. 35.

³⁵⁷ *Ibid.*, p. 36.

³⁵⁸ *La Brisa del Maule*, Año I, N° 40, 15-VI-1913.



El puente Banco de Arena, infraestructura que permite la llegada del ferrocarril, 1915.

Pero en contradicción con su realidad, hubo un abierto grado de obstinación en la elaboración de proyectos que posteriormente no se llevarían a cabo, especialmente tras el momento en que la Compañía Sud Americana de Vapores, símbolo de los años de progreso para el puerto, decide cerrar su servicio de vapores entre Valparaíso y Constitución el año 1910; esta fecha se tornó un signo inevitable de la crisis, la caída de telón para una época. Sin embargo, el peso del siglo XIX continuaba siendo influyente: el año 1912 se presentó nuevamente un proyecto de

mejoramiento portuario por los ingenieros Betrdahl y Bristed, el que una vez más no se concreto³⁵⁹. A partir de estos años, la idea de retomar su antigua condición de puerto se tornó una utopía para la comunidad local.

Ante ello, resultaba sorprendente la insistencia de la opinión pública local, que seguía sosteniendo (aunque ya con cierta desesperación), que su construcción era impostergable, y más aún cuando surgían noticias sobre posibles proyectos portuarios en ciudades costeras cercanas como Llico o Pichilemu: “...podemos decir que las gestiones sobre la compostura de nuestro puerto van bien encaminadas, pero no debemos, en manera alguna, confiar en nuestros laureles ni debemos tampoco, ni siquiera a por momentos, abandonar nuestra hermosa jornada, no vaya a ser que por falta de previsión nuestros enemigos del Norte nos tomen la vanguardia i lleguen primero a la meta”. Por ello, y tomando la bandera del desarrollo regional, no tan sólo del puerto, la autoridad central debía realizar el esfuerzo principal por Constitución: “Ahora más que nunca el Supremo Gobierno debe destinar una migaja del presupuesto nacional para el arreglo de nuestro puerto, ya que día a día progresá más i más i año a año afluye mayor número de veraneantes en busca de salud. Por otra parte, lo exige así también el producto de nuestras tres ricas i hermanas provincias: Maule, Talca i Linares, que reclaman salida al mar, por estar hoy obligados a hacer un recorrido por ferrocarril de más de doscientos kilómetros”³⁶⁰.

Sorprendentemente, en Septiembre de 1913 la comisión de hacienda del Senado aprobaba el presupuesto para la ejecución de obras portuarias de Constitución y Lebú. Proyectos de la comisión de hacienda. La exultación de los medios locales fue máxima ante la noticia: “Nuestros viejos anhelos y nuestras aspiraciones de medio siglo tocan ya a su término: será un hecho cierto, sin lugar a dudas, que en un plazo determinado las obras portuarias de Constitución se realizarán i se llevarán a cabo con las facilidades que ofrece el proyecto a los sindicatos que puedan interesarse en la ejecución de estas obras”. El proyecto autorizaba la contratación de obras por tres años, propuestas de subsidios y se abriría tanto a casas extranjeras o nacionales con la capacidad adecuada, además de autorizar al Presidente la solicitud de un crédito en el extranjero hasta por 1.150.000 libras esterlinas³⁶¹. Por cierto, estas obras debían acelerarse, considerando las obras de regadío que se discutían en el Senado, las que concluyeron

³⁵⁹ Maino, Valeria: *La navegación del Maule. Una vía de conexión...* Op. Cit., p. 202.

³⁶⁰ *La Brisa del Maule*, N° 28, Año I, 22-I-1913.

³⁶¹ *La Brisa del Maule*, N° 52, Año II, 9-IX-1913.

con la construcción del gran canal del Maule, el cual fue aprobado en 1914. Aunque los trabajos de esta obra comenzaron años después (1918), el drenaje del agua del río también incidió en cerrar las posibilidades de volver a desarrollar la actividad portuaria en Constitución³⁶². Y esto era más notorio cuando se advertía en un informe a la Gobernación sobre datos a la infraestructura portuaria se indicaba que en el muelle “sólo pueden atracar embarcaciones menores de 25 toneladas”³⁶³.

Entretanto, llegado el año 1915 las obras del ferrocarril aún no completaban el último paso para consolidar el ramal. A comienzos de dicho año los trabajos aún no llegaban a su fin, con lo cual las obras para completar el trazado definitivo entre Talca y Constitución demoraban ya 27 años en concretarse del todo. Pero a fines del mismo año, tras una serie de inauguraciones falsas y otras particularidades propias casi de la obra, se lograba finalizar la construcción del puente: el 19 de Diciembre de 1915, por fin el ferrocarril logró atravesar la inmensa estructura metálica en Banco de Arena para llegar hasta el galpón que servía como estación de ferrocarriles, desde donde salían a su vez los carros de sangre que trasladaban a los visitantes ya sea al área urbana central, las playas o el cada vez más apagado molo de atraque de La Poza. A partir de este momento, el cierre de un ciclo se avecindaba definitivamente en el puerto maulino.

Finalizaba de este modo un ciclo para la zona, un cierre para su largo siglo XIX, que se prolongó desde su fundación en 1794 hasta entrado el siglo XX. Pese a esto, en los años posteriores a 1915 se continuó insistiendo en la necesidad de ejecutar obras portuarias en Constitución, proponiendo algunas voces su ejecución en la zona de la Caleta³⁶⁴. Al parecer, la conciencia sobre el fin de la actividad productiva en la zona podía pesar más incluso que la necesidad de invertir bien: las presiones de la élite local una vez más sirvieron para la consecución de financiamiento para la realización de un puerto en la Caleta. El proyecto, elaborado por Pearson y Cía, implicaba “...la construcción de dos mulos de

³⁶² Villalobos, Sergio: *Op. Cit.*, p.201.

³⁶³ Informe del Gobernador Marítimo Zelada al Gobernador de Constitución, Constitución, 13-XI-1914, AGC, Vol.177.

³⁶⁴ En rigor, había voces planteando la posibilidad de establecimiento de un puerto en esta zona en los años previos a la llegada del ferrocarril. Sin la ejecución de estas obras “...la conclusión de la línea férrea a Constitución sólo vendría a llenar una mediocre necesidad, traducida en el transporte insignificante de pasajeros y carga en ocho, sino en nueve meses del año; asignándole solamente al periodo veraniego un mayor movimiento”. *La Brisa del Maule*, N° 64, Año II, 30-XI-1913.

abri... y un malecón de atraque de 200 metros para vapores... [junto a] una estación de ferrocarriles destinada a movilizar la carga"; también se consideraba un corte al Mutrún para establecer un canal que permitiera el ingreso de barcos al puerto fluvial, con el objeto de esquivar la barra³⁶⁵. Sin embargo, a poco tiempo de comenzar a ejecutarse las obras, el nuevo puerto se embanca, situación que fue profusamente denunciada por algunos ingenieros chilenos, quienes señalaban que no se habían considerado la condición de los lugares elegidos para la construcción de los mulos ni menos el carácter del río: "De esta situación resultó que el trabajo del dragado inicial fue absolutamente insuficiente y que, habiéndose empezado con la construcción del muelle en dirección oriente a poniente, las obras debieron dejarse abandonadas por la imposibilidad de vencer los obstáculos naturales o por no haberse alcanzado la solución más adecuada"³⁶⁶.



Estación de Ferrocarriles del Estado de Constitución, circa 1915. La llegada del tren a la ciudad consolidó varios aspectos que se venían manifestando desde las últimas décadas del siglo XIX, como la llegada masiva de turistas a la puerto y la importancia de construir una nueva infraestructura que fuese acorde a este nuevo rol, como lo muestran los carros de sangre que comunicaban el punto de desembarque de pasajeros incluso hasta los hoteles al pie de la playa. Fuente: Colección Museo Histórico Nacional.

¿Quería el destino de Constitución terminar sus días como la estatua al dios Mercurio de La Poza, símbolo del comercio y la

³⁶⁵ González Colville, Jaime: *Op. Cit.*, p. 48.

³⁶⁶ Villalobos, Sergio (director); *Historia de la Ingeniería...* *Op. Cit.*, p. 266.

prosperidad cuyo origen se arrogaban tanto el Municipio como los comerciantes locales, con solo sus pies mirando hacia el mar mientras su cuerpo desaparecía sin dejar mayor rastro? Es posible que las responsabilidades compartidas por autoridades y la élite local, que pese a advertir el ocaso del puerto no lograron sacarlo de la crisis tengan un grado de ingerencia también en este declive. Pero la obstinación y el imaginario maulino dejó un espacio de privilegio para el puerto mayor, símbolo de los maestros navales, patrones de lancha, guanayes, comerciantes y campesinos que lo habitaron convirtiéndolo en un espacio vivo. Quién sabe si fue consciente el gesto de arrojar piedras al Mercurio ejecutado por los niños, en especial el júbilo que "...no tuvo límites al caer, una mañana, la cabeza del Mercurio", que entre "... hervores de espuma y arroyos de arena, se perdió para siempre. Y a la alegría bulliciosa sucedió el silencio"³⁶⁷. Quizás, esta metáfora sea el mejor resumen de un puerto que quedaba atrás, donde se juntaba un río con el mar.



³⁶⁷ Latorre, Mariano: "Puerto Mayor". En *Puerto Mayor seguido de Chilenos del Mar, Zig-Zag*, Santiago, 1945, p. 68.



Marcelo Mardones Peñaloza. Buenos Aires 1977.

Licenciado en Historia, U. de Chile. Magíster en Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Estudiante del Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Becario del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONICYT) para estudios de Doctorado. Participación como tesista de Magíster en FONDECYT (trabajo de archivo en São Paulo). Miembro del Comité Editorial de *ESPACIO LOCAL*, Revista de Historia y Cs. Sociales del Valle de Aconcagua, ISSN 0718-2155. *Instituto de Cultura y Desarrollo Local Pocuro*, revista en la cual ha publicado algunas reseñas. Co-autor del libro: "Historia de San Esteban, 1740-1936. Territorio, sociedad y vida rural en un espacio local de Aconcagua". Ediciones Pocuro, Los Andes 2009. Investigador en el estudio. "Del Río a la Población. Vivienda Social, Pobreza y Expansión Urbana en el Chile Provincial. Los Andes 1940-1976" Autor de Tesis de Magíster: "Transformaciones socioeconómicas en dos regiones nodales latinoamericanas: el desarrollo industrial de los ejes Santos-São Paulo y Santiago-Valparaíso en las áreas paulista brasileña y central chilena, 1890-1920".

El presente libro es una investigación sobre la historia de la ciudad de Constitución entre los años 1794 y 1915. Estos años permiten estudiar los procesos de desarrollo histórico de esta ciudad que condicionan su actualidad y la memoria de la comunidad. Se inicia en 1794 porque este año se funda la ciudad, con el nombre originario de Nueva Bilbao de Guardoqui, con lo que se inicia la historia urbana en la Boca del Maule, otorgándole una particular dinámica económico-productiva con construcción naval, como la posterior formación de un puerto fluvial y marítimo de gran importancia nacional. Por su parte, 1915 es el año de la llegada del ramal de Ferrocarril del Estado a Constitución, desde Talca, momento que coincide con el proceso de decaimiento definitivo de la actividad portuaria y la reorientación económica a una incipiente oferta balnearia y turística para una élite regional y nacional, que comienza tímidamente hacia mediados de 1870.

A partir de estos años marco, se revisan variados temas, como la historia del Puerto Mayor, condición que ostentó Constitución desde 1828 hasta 1883, con su proceso de consolidación progresiva y apogeo. También se revisa la actividad de los astilleros, el tráfico fluvial, los problemas de la barra del río Maule, el desarrollo urbano, entre otros temas que conforman la rica textura histórica de la ciudad maulina.

Este estudio describe una densa historia de Constitución, en el largo siglo XIX, donde se aborda las principales líneas de desarrollo histórico de la ciudad, con el objetivo de poder develar procesos históricos de un trozo del país, de una localidad del mundo.

Latiud. sur.....	35° 20'	X
Longitud este de Greenwich.....	72° 27' 30"	67
Precisión N.E.....	14.56	AL
en dist. pleno mar: Establecimiento de punto 10.30 longitudes	7	
el punto de la marina cerca de la 35° longitud norte.		



9 "789563"321517" > practicó en una lucha los indicio
que se presentó en la barra de la puerta que pasó los armas que
muy pronto se volvió a recoger y se llevó a su cuello el escudo
de las armas y dieron alvoces que sujetos los buques profunda-
mente a la barra lo fijaron en el tiempo y dieron
la orden cada uno de que la barra de una embarcación de

