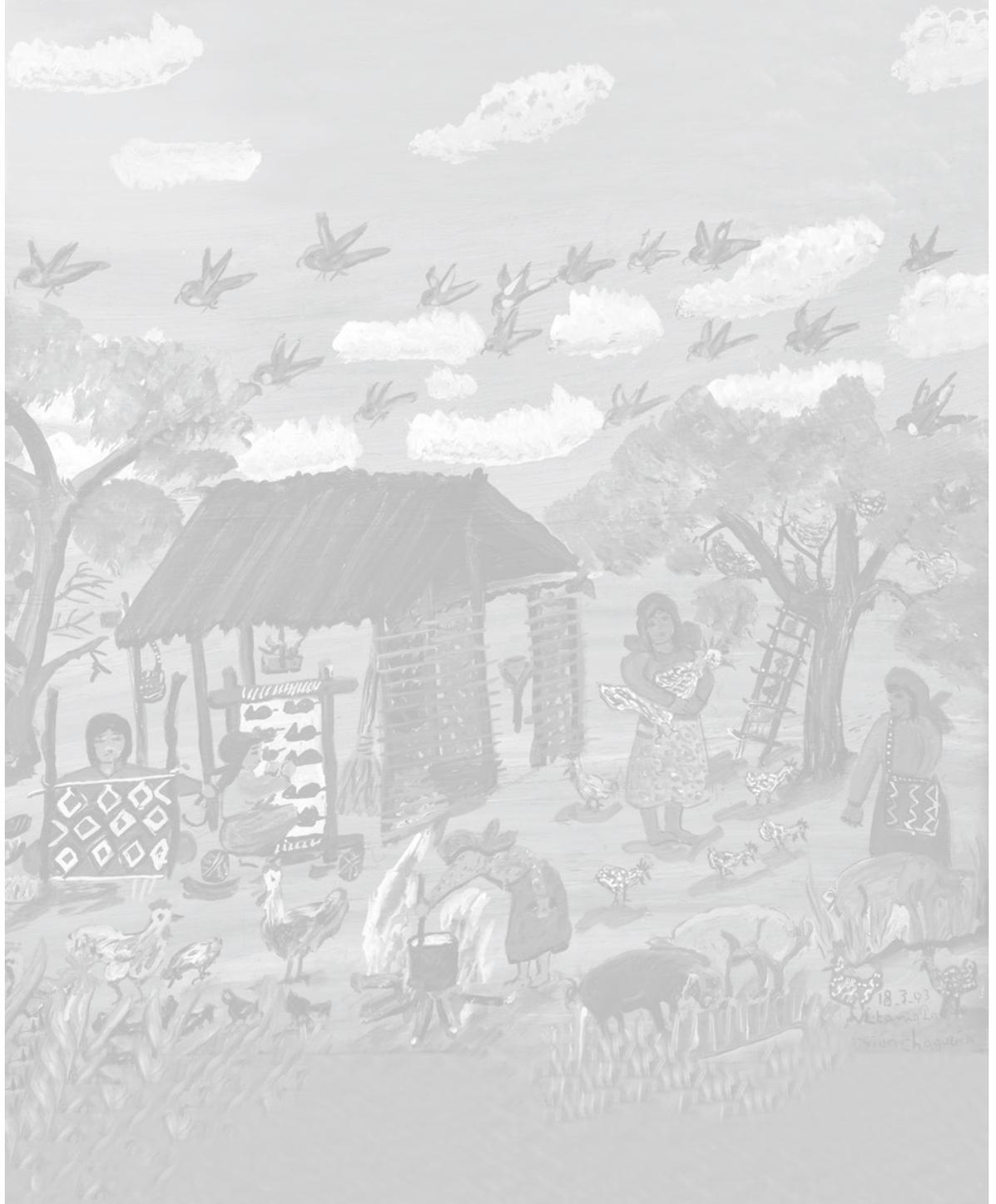


RESEÑAS

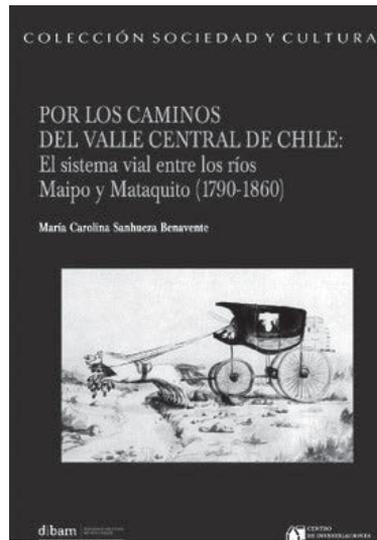


18 3.93
Atamala
Siunchasur

María Carolina Sanhueza Benavente, *POR LOS CAMINOS DEL VALLE CENTRAL DE CHILE: EL SISTEMA VIAL ENTRE LOS RÍOS MAIPO Y MATAQUITO 1790-1860*. Editorial Dibam-Centro de investigaciones Diego Barros Arana, 148 páginas.

Carlos Zúñiga Polanco*

El presente libro, editado por el Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, se debe insertar dentro de una creciente literatura que ha traído de regreso las interpretaciones sobre la transición desde el periodo colonial al republicano en Latinoamérica y Chile¹. Estas nuevas interpretaciones han puesto en énfasis el rol del Estado a nivel regional y en las características materiales de éste, en el desarrollo del temprano periodo republicano. Tras décadas de debate ideológico relativos a la primera mitad del siglo XIX, se propone reconocer el periodo mediante el análisis de las distintas vicisitudes que experimentó el país tanto territorial como administrativamente. Esta



perspectiva se puede entrecruzar con las visiones regionales del periodo de construcción de Estado en la república de Chile, buscando demostrar de qué manera las carencias materiales y de infraestructura hicieron mella del desarrollo estatal.

Por los caminos del Valle Central de Chile, se

enfoca, de manera gravitante en la continuidad y transición de las redes viales entre los ríos Maipo y Mataquito entre el tardío periodo colonial y las primeras tres décadas del periodo independiente del país. La autora es directa al señalar la carencia de investigaciones históricas al respecto de la evolución de las redes viales del país durante el periodo en cuestión y opta por

* Programa de Magister en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile.

1 Elvira López, *El proceso de construcción de Estado en Chile (1817-1860) Hacienda pública y burocracia* (Santiago: Dibam, 2014); Jaime Rosenblitt, *Marginalidad política, centralidad geográfica: la región de Tacna-Arica y su comercio* (Santiago: Dibam, 2013); Juan Carlos Garavaglia, Juan Pro Ruiz (eds.) *Latin American Bureaucracy and the State Building Process (1780-1860)* (Newcastle Upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2013); Samuel Martland, *Construir Valparaíso. Tecnología, municipalidad y Estado. 1820-1920* (Santiago: DIBAM, 2017); Juan Cáceres, *Poder rural y Estructura social Colchagua, 1760-1860. La Construcción del Estado y de la Ciudadanía desde la Región* (Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2007).

completar dicho vacío historiográfico para ampliar la mirada entorno al problema caminero a nivel nacional.

La pretensión de la obra es explicar y analizar el desarrollo del sistema caminero existente en la zona entre los ríos Maipo y Mataquito, en una perspectiva que busca comprender la realidad de la región con anterioridad a la llegada del ferrocarril durante la segunda mitad de la década de 1860.

La obra se subdivide en cuatro capítulos descriptivos y analíticos: El primero titulado “Los caminos de Chile. De la herencia colonial a la idea de progreso” que trata sobre la formación del discurso caminero, la morfología de la zona en cuestión y la creación de un marco jurídico en relación a los caminos, donde destaca la permanencia del entramado colonial en el periodo independiente. En el segundo capítulo, titulado “El problema caminero y sus consecuencias” se trata la precariedad del sistema, las dificultades orográficas, sociales, culturales y económicas atribuidas a la red vial. Todo esto trajo aparejadas consecuencias materiales vinculadas al aislamiento y el escaso desarrollo de algunas zonas del país, que eran principalmente rurales. Los capítulos 3 y 4, titulados “Primeras obras y antecedentes normativos” y “Las transformaciones del sistema caminero” narran la evolución material de las vías en la zona del valle central. Develando construcciones de caminos y las mejoras de otros más antiguos, siempre teniendo en cuenta las vicisitudes existentes al momento de edificar obras públicas.

Esta obra se vincula con temáticas geográficas, económicas, políticas y sociales, puesto que el desarrollo de las redes viales involucran en diferentes medidas estos tópicos. El problema geográfico será el que implicará mayores desafíos y tareas para la administración colonial y luego estatal. Dado del territorio chileno, muchas veces las comunicaciones entre ciudades y puertos era dificultosa. La autora señala que se debían evitar cordones montañosos y enfrentar crecidas de ríos en el centro del país, lo cual influyó en la poca movilidad de la población durante el periodo en cuestión. En cuanto a las implicancias económicas, la carencia y la poca calidad de los caminos también influía en la dificultad que tenían los hacendados del valle longitudinal para movilizar sus productos a los puertos cercanos, periodo en el cual se buscaba revitalizar las exportaciones de recursos agrícolas a Perú, luego California y Australia. En cuanto a las razones políticas, la existencia de caminos irregulares en la zona central, afectaba el real control del Estado en las ciudades y en las zonas rurales. El poco presupuesto para caminos de calidad también es ilustrativo de la poca claridad que existía entorno a los funcionarios públicos que debían velar por el orden a nivel de gobernaciones, subdelegaciones y distritos. En resumen, no había recursos para funcionarios públicos a escala local y tampoco existían recursos en demasía para la mejora y construcción de nuevos caminos.

En cuanto a lo social, en primer lugar, el enfoque de la autora busca ser un aporte en comprender las relaciones sociales que se generaron entorno a los caminos, su construcción y reparación, y en

segundo lugar, la relación entre el Estado y los privados tuvo mucha relevancia en el progreso caminero del país. En muchas ocasiones el Estado delegó la mantención y construcción de los mismos caminos a privados, principalmente hacendados, y al mismo tiempo intentó instaurar distintas formas de recaudación de fondos que en muchas ocasiones fueron infructuosos.

De este modo, el análisis se posiciona frente a un Estado incapaz de proveer mejoras sustantivas por la crisis del erario fiscal proveniente desde el periodo de emancipación y todas las mejoras se desarrollaban a través del ensayo y error correspondiente. Durante el periodo republicano, los gobernantes establecieron como prioridad el problema del progreso material y de la modernización. Se veía como logro del nuevo Estado la concreción de obras públicas que reflejasen la mejor imagen del país. La crisis de la hacienda obstaculizó este ideal de buen gobierno y de buena administración pública.

A propósito de lo anterior, es viable señalar que el periodo de cambio desde la administración colonial al republicano marcó un punto de quiebre digno de mencionar. Si bien hemos señalado que existe una continuidad en el desarrollo de ciertas redes viales en la zona central del país, podemos señalar que a nivel de proyecto, la perspectiva existente de los caminos desde la colonia a la república cambió. La autora señala que el desarrollo caminero durante la colonia era entendido desde un punto de vista horizontal este-oeste, con el fin de unir las zonas del Cuyo, en Argentina, con el pacífico. La independencia cambió dicha perspectiva, pasando a ser una de orientación norte-sur con los caminos

heredados desde la colonia, puesto que el interés del naciente Estado chileno era consolidar las comunicaciones hacia la zona sur del país.

Un aporte considerable que provee esta obra es el cambio de concepción que existe en torno a los caminos en el periodo republicano. Si bien, creemos que hay exceso de información legal relativas a decretos y leyes, estas de igual forma nos entregan herramientas para entender como la jurisdicción de la época entendía el desarrollo vial. Por ejemplo, la Ley de caminos de 1842, más allá de su contenido legal, refleja una iniciativa estatal por regular todos los vacíos legales que se pudiesen extraer de la política caminera. Se determinaron derechos y obligaciones a los usuarios en un periodo donde uno de los grandes problemas de la administración pública era la carencia de leyes que regulasen el actuar de los funcionarios públicos en las provincias. Considerando además que la ley de régimen interior recién se promulgó en 1844 y que la ley de municipalidades vio la luz diez años después. Sin embargo, con la aparición del Código Civil recién se pudo estipular la idea de que los caminos eran bienes nacionales, concepto que permanece hasta el día de hoy. Esto, de acuerdo a la interpretación de la obra, es el fiel reflejo del constante progreso legal que vivió el Estado durante las dos primeras décadas del régimen conservador. Un progreso llevado a cabo en la marcha.

A modo de respaldar lo anteriormente señalado, la autora llevó a cabo su análisis con una variedad de documentos de archivo entrelazados con fuentes cartográficas e imágenes que profundizaron

su perspectiva del trabajo. La utilización de fuentes oficiales, tales como Archivos del Ministerio del Interior, Ministerio de Hacienda, Leyes promulgadas en Chile, y de fuentes originadas de relatos de privados –viajeros principalmente– proveyeron a la autora, creemos, una fuente de diversas interpretaciones del objeto histórico en cuestión. El uso de dichas fuentes nos permiten encasillar esta obra entre lo que podemos denominar Nueva Historia Política y la Cultura Material, puesto que hay una relación clara entre el rol del Estado, los actores sociales y la importancia del desarrollo material en el progreso de un país. Considerando el rol de los caminos en la obra, la preocupación, tanto de los gobiernos y de los actores sociales locales, se manifestaba en cómo llevar a cabo un exitoso camino hacia el progreso material que fuese capaz de beneficiar a la sociedad en su conjunto. Sumando esto último también podemos agregar que los caminos eran un símbolo del desarrollo y de la presencia del Estado y sus regulaciones en lugares donde, hasta ese momento, no existía un atisbo de su poder.

Reconocemos de la obra la calidad y la cantidad de imágenes que expone para enriquecer la narrativa. Es posible vincular la sucesión de imágenes con el relato que se desarrolla paralelamente, de manera que es más sencilla la comprensión para el lector. Se destaca también la calidad de la cartografía utilizada y la importancia que tuvo para la mejor exposición de la información. Si hablamos de informaciones vinculadas con datos geográficos, no se puede obviar el aporte de la cartografía para la comprensión.

Si bien la obra, desde el punto de vista cualitativo, aporta datos, un análisis novedoso y genera una apertura en la discusión de la historia material, social, económica y política del país, también debemos hacer reconocimiento a las fuentes cuantitativas expuestas. La autora maneja datos, porcentajes y presupuestos que solo pueden ser expuestos luego de un acercamiento claro y riguroso a las fuentes del Ministerio de Hacienda.

En síntesis, esta nueva publicación del Centro de Investigación Diego Barros Arana debe llamar la atención del lector especializado, especialmente en aquellos que manifiesten interés en el proceso de conformación de la estructura física del Estado y en la evolución del progreso material del Estado tanto en la capital del país como en las provincias aledañas e incluso más alejadas. Creemos que la obra mezcla una serie de enfoques que hacen difícil clasificarla bajo una tendencia en particular, lo cual habla de la calidad del trabajo de su autora en diversas fuentes de archivo y con la bibliografía de respaldo disponible.