

## RESEÑAS

---

MARÍA CAROLINA SANHUEZA BENAVENTE, *Por los caminos del Valle Central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito, 1790-1860*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura, 2018, vol. XLV, 148 pp.

A través de un análisis centrado en las políticas públicas de la estructura vial, María Carolina Sanhueza intenta comprender el desarrollo histórico del sistema caminero entre los ríos Maipo y Mataquito entre los años 1790 y 1860, caracterizado por la autora, como una etapa de “ensayo y error” donde las autoridades intentaron sacar a los caminos de la precariedad estructural en que se encontraban, fuertemente limitada en términos financieros, de capital humano y con una fuerte ambigüedad jurídica (p. 133). La historiadora utiliza los caminos como una forma de adentrarse a la construcción y modernización del Estado después de la independencia a partir de los problemas de territorialidad y conectividad<sup>1</sup>.

El texto proporciona una reconstrucción narrativa y cartográfica del sistema de caminos, un tema poco conocido por la historiografía, a través de diversas claves contextuales. En primer lugar, la inserción del Estado chileno en la economía mundial decimonónica que requería el mejoramiento de la infraestructura vial para poder exportar los diversos recursos naturales. Y, en segundo lugar, el crecimiento de un Estado que requería reconectar los distintos espacios bajo su soberanía. Sin embargo, esto fue llevado, como señala la autora, de forma “espontánea” con escasa planificación central en la medida que “solo se buscó mejorar las arterias existentes de acuerdo con necesidades particulares” (p. 20).

De esta manera, el libro de Sanhueza ofrece otra perspectiva sobre la construcción del Estado en Chile. Puesto que no solo se enfoca en una historia de las instituciones creadas ante el problema vial (como al Dirección de Obras Públicas o la Junta de Caminos), sino que da cuenta de la complejidad de la implementación de los proyectos, a través de los diferentes conflictos legales y sobre el financiamiento (¿quién es el responsable de un determinado camino?) o la ejecución de la obra (¿existe el personal técnico para realizar? ¿y los materiales?). Así, Sanhueza da cuenta de los diversos diálogos entre las autoridades y los agentes privados (individuos particulares u organizaciones

---

<sup>1</sup> En línea de lo realizado por Dorian Gerhold, “Productivity Change in Road Transport before and after Turnpiking, 1690-1840”, in *The Economic History Review*, vol. 49, n.º 3, New Series, Glasgow, August 1996, 491-515 pp.; Dan Bogart, “Turnpike trust and the transportation revolution in 18<sup>th</sup> Century England”, in *Exploration in Economic History*, vol. 42, Issue 4, Irvine, California, October 2005, pp. 479-508 y Sonia Pinto Vallejos, “Caminos y ferrocarriles en los siglos XVIII y XIX en Chile Central”, en Hernán Cortés y Milton Godoy (eds.), *La historia en el pasado presente*, La Serena, XII Jornadas Nacionales de Historia Regional de Chile, realizadas durante los días 4 y 7 de diciembre de 2006 patrocinadas por Universidad de La Serena, Departamento de Ciencias Sociales, Área de Historia 2007. Además, el estudio se enmarca en los nuevos estudios de la Nueva Historia Institucional, como el libro de Elvira López Taverne, *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura 2014, vol. LVII.

gremiales, como la Sociedad Nacional de Agricultura), algo que va en la línea de lo propuesto para el caso de la educación republicana por las historiadoras Sol Serrano, Macarena Ponce de León y Francisca Rengifo<sup>2</sup>.

El libro está dividido en cuatro capítulos. El primero muestra una visión general de los caminos en Chile heredados de la Colonia, incluso del dominio incaico, que aún siguen siendo referentes como la Ruta 5 Sur. Analiza cómo el marco jurídico e institucional creaba una confusión sobre las competencias de la cuestión vial entre los municipios (poder local), las intendencias (poder central) y diversos privados (p. 53); lo que, en parte, explica el estado de abandono de los caminos. A pesar de esto, discursivamente eran visto como catalizadores de la economía, de la colonización y, por lo tanto, del ansiado progreso (pp. 36 y 50).

El segundo, releva los problemas del precario sistema caminero que resume en cuatro factores: geográficos, socioculturales, económicos y administrativos. A la compleja realidad geográfica chilena, llena de barreras orográficas e hidrográficas (con puentes de sogas, incluidos), la historiadora suma la obstrucción de los caminos por partes de vecinos que veían como su propiedad privada se veía escindida (p. 67). Además, no solo existieron problemas de financiamiento de las obras camineras, sino, también, la carencia de “herramientas y recursos técnicos como información geográfica, estadísticas, planos y mapas adecuados para realizar diagnósticos previos a la hora de realizar las obras necesarias” (pp. 73-74), así como la falta de capital humano para realizar los proyectos en provincia. Esto impactó, de manera principal, a la capacidad del Estado de conectar políticamente el territorio, pero también la conectividad del Valle Central, mayormente de producción agraria, con los puertos (y el mercado mundial), pues los caminos debían ser aptos para el tráfico masivo de bienes (pp. 79-82).

En el tercer capítulo, la autora explica cómo, frente a la precariedad de los caminos, se fueron gestando las primeras obras públicas y sus normativas. De esta forma, entre 1828 y 1838, se crearon diversas autoridades y organismo que demostraba una preocupación política sobre el estado vial. Sin embargo, en un inicio, los caminos no fueron financiados por el fisco, sino que fueron los ciudadanos directa o indirectamente (a través de la implementación de peajes y pontazgo) (pp. 95-98). Incluso, la Sociedad Nacional de Agricultura colaboró en forma activa en los gobiernos de Manuel Bulnes y Manuel Montt. Recién con la ley de puentes, caminos y calzadas de 1842, como se explica en el capítulo cuarto, se mostró un claro avance del Estado como sustento del sistema vial en cuanto financió directamente los proyectos de reparación (p. 130). Entre 1840 y 1850, puntualiza la historiadora, se realizó un plan sistemático para solucionar el problema a través de una serie de “obras de diagnóstico, construcción, arreglo y mantención de la infraestructura vial” (p. 101). Así, el Presidente de la República se puso a la cabeza de una serie de agentes que incluían un cuerpo de ingenieros y la Junta de Caminos. Sin embargo, a pesar del interés gubernativo, existían una seria carencia de ingenieros y agrimensores en el ámbito provincial y, muchas veces, el sistema de peajes fue una forma limitada de recolectar dinero debido a la protesta de particulares y el uso de traficantes que utilizaban rutas alternativas no autorizadas (p. 109).

---

<sup>2</sup> Sol Serrano, Macarena Ponce de León y Francisca Rengifo, *Historia de la Educación en Chile (1810-2010). Tomo I: Aprender a leer y escribir (1810-1888)*, Santiago, Taurus, 2012, capítulo iv.

En términos generales, es un texto bien ejecutado. Los capítulos dan cuenta de las problemáticas en sus diversas dimensiones pudiendo profundizar en los argumentos, muchos de ellos se van superponiendo en las diferentes secciones. Además, están respaldados por una buena variedad de fuentes emanadas del Estado, como cartografías, leyes, proyectos y litigios entre las diversas autoridades del Estado y los particulares. El análisis y el uso que hace Sanhueza es sólido, aunque faltó una integración más sistemática de las representaciones cartográficas a la narrativa y al análisis.

Tengo algunos comentarios sobre el uso de algunos conceptos. En primer lugar, si bien queda claro la idea de “abandono” de la estructura vial, no es así con el uso de la palabra ‘precariedad’: ¿con respecto a qué? ¿Cuál era el modelo de un “buen camino” a inicios del siglo XIX? ¿Cuál era la diferencia entre un “buen” y un “mal” camino en la época preindustrial? Además, durante el análisis, se usan indistintamente los conceptos de “conectividad” y “comunicación”: ¿Un camino asegura la comunicación? ¿Cómo participa este dentro de un proceso comunicativo? Desde nuestra perspectiva, el uso más sistemático del concepto de “conectividad” hubiera reforzado más el argumento que el de “comunicación”, que se vincula mayormente a una conexión entre un emisor y un receptor a través de un mensaje. En ese sentido, sería interesante observar, tal vez para una próxima investigación, el papel que representó la oficina de correos en este proceso de integración y centralización por parte del nuevo Estado republicano, así como en el uso de los diversos caminos aquí constatados.

Dejando de lado estas críticas, el libro de María Carolina Sanhueza está muy bien escrito y es fruto de una sistemática investigación de un objeto complejo que ha traído escasa atención de la historiografía y que enfrenta el problema de la construcción del Estado desde otra perspectiva, tal vez más cotidiana. Así, los especialistas dedicados al siglo XIX en Chile y en América, en especial los historiadores del Estado, de la tecnología y de las comunicaciones agradecerán esta radiografía del mundo caminero a inicios de la república chilena.

JOSÉ ARANEDA RIQUELME

Dottorando in Arte, letteratura e storia dell'Europa medioevale e moderna  
Scuola Normale Superiore, Pisa