

COLECCIÓN SOCIEDAD Y CULTURA

CONSTRUIR VALPARAÍSO: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920

Samuel J. Martland



Samuel J. Martland, nació en Boston, Massachusetts, EEUU, en 1974, es Doctor en Historia (University of Illinois, 2003). Historiador urbano y de las tecnologías, ejerce como Professor of History and Latin American Studies en el Rose-Hulman Institute of Technology, Terre Haute, Indiana, EEUU. Estudió en Santiago en 1995 como alumno de pregrado de intercambio y ha pasado mucho tiempo en Chile desde esa primera visita. En 2010 enseñó como profesor visitante en la Facultad de Arquitectura, Diseño e Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Ha publicado varios artículos sobre Valparaíso, Santiago y los Telégrafos del Estado.

CONSTRUIR VALPARAÍSO:
TECNOLOGÍA, MUNICIPALIDAD Y ESTADO,
1820-1920

*Colección
Sociedad y Cultura*

© DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS. 2017
Inscripción N° 278.456

ISBN 978-956-244-388-3 (*título*)
ISBN 956-244-071-0 (*colección*)

Derechos exclusivos reservados para todos los países

Director de Bibliotecas, Archivos y Museos y
Representante Legal
Sr. Angel Cabeza Monteiro

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

Editor
Sr. Marcelo Rojas Vásquez

Diseño de Portada
Sra. Claudia Tapia Roi

Corrección de Textos
Sra. Vanessa Cisterna Rojas

Restauración de Imágenes
Sr. Arturo Molina Burgos

Fotografía de Portada
*“Bahía de Valparaíso”, por Rafael Castro y Ordóñez, 1863-1864,
en Rafael Sagredo Baeza y Miguel Ángel Puig-Samper Mulero (eds.),
Imágenes de la Comisión Científica del Pacífico en Chile*

Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos
Av. Libertador Bernardo O’Higgins N° 651
Teléfono: 223605283
www.centrobarrosarana.gob.cl
Santiago. Chile.

IMPRESO EN CHILE/PRINTED IN CHILE

CONSTRUIR VALPARAÍSO: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920

Samuel J. Martland

ÍNDICE

Siglas y abreviaturas	11
Agradecimientos	15
INTRODUCCIÓN	
	19
<i>Historiografía</i>	24
Las ciudades y los Estados	28
¿Cuáles ciudades en cuáles épocas?	30
<i>Fuentes documentales</i>	32
APERTURA Y CRECIMIENTO, 1820-1840	
	35
<i>Conclusión</i>	45
LAS PRIMERAS REDES CENTRALIZADAS: LOS BOMBEROS, EL GAS Y EL FERROCARRIL URBANO 1850-1864	
	47
<i>El fuego y los servicios públicos</i>	49
Los seguros	62
Reglamentos y precauciones	65
<i>Las primeras redes de servicios particulares: el gas y el ferrocarril urbano</i>	72
El alumbrado y el gas: aprendizaje, demoras y el fracaso del capital privado	74
Cooperación pública-privada: la Compañía de Gas de Valparaíso	79
El progreso como orgullo patriótico	82
Costos altos, ganancias bajas: la Compañía de Gas de Valparaíso pasa de moda	85
El ferrocarril urbano	87
La primera propuesta	89

Oposición de la Compañía de Gas y las disputas con la municipalidad	91
Apoyo de la municipalidad y disputas con la Compañía de Gas	93
Inauguración y críticas	95
<i>Conclusión</i>	97

LOS PLANES Y REGLAMENTOS BAJO JOSÉ RAMÓN LIRA Y FRANCISCO ECHAUREN, 1864-1876	101
-------------------------------------------------------------------------------------	-----

<i>Economía y población en las décadas de 1860-1870</i>	108
<i>El bombardeo español y la identidad porteña</i>	111
<i>El transporte, el alumbrado y el uso del espacio público</i>	114
<i>La tecnología peligrosa y el mandatario autoritario</i>	120
<i>Las calles, el orden y el poder municipal</i>	128
<i>Conclusión</i>	135

CAPITAL EXTRANJERO Y ADQUISICIONES ESTATALES: ALCANTARILLADO, AGUA Y ELECTRICIDAD, 1876-1906	139
----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

<i>El alcantarillado: La primera compañía extranjera</i>	144
<i>Agua: el primer empréstito extranjero y la primera asunción de control estatal</i>	156
<i>Viejos monopolios, concesiones vencidas, y el conflicto sobre el alumbrado público y los tranvías en la década de 1890</i>	167
<i>Los cerros versus el plan: el conflicto sobre la concesión de luz y tracción eléctricas, 1902-1904</i>	185
<i>Conclusiones</i>	194

EL GRAN TERREMOTO Y LA RECONSTRUCCIÓN, 1906-1920	197
-----------------------------------------------------	-----

<i>Las primeras respuestas a la catástrofe</i>	201
<i>Reconstrucción</i>	212
<i>La infraestructura, los inversionistas y el Estado</i>	225
<i>Conclusión</i>	231

CONCLUSIÓN

233

Fuentes y bibliografía

237

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ACI	Asociación Contra Incendios
ABVM	Archivo Nacional Histórico de Chile, Archivo Benjamín Vicuña Mackenna
<i>al.</i>	<i>alis</i> (otros)
AM	antes meridiano
ANCh, MGUE	Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Guerra/Guerra y Marina
aprox.	aproximado <i>a veces</i> aproximadamente
art.	artículo
BV	Cuerpo de Bomberos de Valparaíso
c.	circa
Ca.	compañía
CD-ROM	Compact Disc Read-Only Memory (Disco Compacto - Memoria de Solo Lectura)
Cf.	confróntese
CHAE	Compañía Hispano-Americana de Elec- tricidad
CJAV	Comandante General de Armas de Val- paraíso
comp.	compilador
comps.	compiladores
CORFO	Corporación de Fomento
coord.	coordinador
Coords.	coordinadores
CTEV	Compañía de Tranvías Eléctricos de Valparaíso
DC	Distrito de Columbia
dir	director
DOP	Dirección de Obras Públicas
Dr.	doctor
ed.	edición, <i>a veces</i> editor
eds.	editores
EE.UU.	Estados Unidos
etc.	etcétera

EDEV	Empresa de Tranvías Eléctricos de Valparaíso
f.	foja <i>a veces</i> folio
fs. <i>a veces</i> ff.	fojas <i>a veces</i> folios
I.	Ilustre
<i>Ibid.</i>	<i>Ibidem</i> (allí, en ese mismo lugar)
Iltrma.	Ilustrísima
Imp.	imprenta
IVALP	Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Intendencia de Valparaíso
km	kilómetro
lám.	lámina
Lit.	Litografía
Ltd.	limited
MAPFRE	Mutua o Mutualidad de la Agrupación de Propietarios de Fincas Rústicas de España
MINT	Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio del Interior
MGUE	Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Guerra/Guerra y Marina
MMAR	Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Ministerio de Marina
Mr.	Mister (señor)
Mrs.	Missis (señora)
MVALP	Archivo Nacional Histórico de Chile, Fondo Municipalidad de Valparaíso
n.	nota
Nº <i>a veces</i> núm, Nr.	número
N ^{os}	números
NC	North Caroline
n.d.	sin datos
NM	New Mexico
n.p.	sin página
<i>op. cit.</i>	<i>opus citatis</i> (obra citada)
p.	página
Ph.D.	
PSNC	Pacific Steam Navigation Company
pseud.	pseudónimo
pp.	páginas
S.A.	Sociedad Anónima
s.f.	sin folio <i>a veces</i> sin fecha

s.p	sin página
ss.	siguientes
tons.	toneladas
US	United State
vol.	volumen
VS	vuestra Señoría
WC	Water Closet

AGRADECIMIENTOS

Quisiera comenzar agradeciendo la valiosa ayuda del personal de archivos y bibliotecas de Valparaíso y Santiago. Sin la cual este libro no existiría. Lamento sí, no poder expresar este agradecimiento más que de un modo general, pues no conozco a todos por sus nombres. Valga en sustitución algunas anécdotas. En la sala de lectura del Archivo Nacional Histórico de Santiago conocí a José Huenupi. Él y sus colegas me dieron fácil acceso a toneladas de documentos muy valiosos para esta investigación, evitándome, además, la enojosa burocracia. Así funciona el archivo, facilitando nuestra labor. He de mencionar también a Emma de Ramón Acevedo, directora del Archivo Nacional de Chile, quien junto al equipo de archivistas e historiadores, generan una atmósfera cordial y de amable trato al usuario, actitud replicada tanto por los bibliotecarios del salón de investigadores como por los y trabajadores de la sección de microformatos de la Biblioteca Nacional de Chile, cuya labor me fue de suma utilidad.

Vaya, asimismo, mi agradecimiento por la excelente disposición de la Pontificia Universidad Católica de Chile, que me permitió acceder a sus colecciones de los años 2000, 2001, 2010 y 2013. Y cómo no agradecer al personal de la Biblioteca Santiago Severín por su confianza al poner a mi entera disposición ejemplares únicos, a la par que lidiaban con energéticos e innumerables escolares que les requerían diariamente

Agradezco la ayuda prestada, en repetidas ocasiones, por el relacionador público del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso y sus autoridades, quienes durante años me brindaron pleno acceso al trascendental archivo de la compañía, sin importar mi condición de extranjero y desconocido.

Por otras parte, agradezco encarecidamente a las bibliotecas de la Universidad de Illinois y de Rose-Hulman Institute of Technology, ambas de Estados Unidos, quienes adquirieron libros y consiguieron otros por préstamo interbibliotecario, solo para colaborar en esta investigación. Gracias a Amy Harshbarger y Bernadette Ewen.

El financiamiento de la obra que tiene en sus manos, es fruto del aporte de las siguientes instituciones: la Massachusetts Historical Society; la Tinker Foundation; en la Universidad de Illinois, el Departamento de Historia, el Centro de Estudios de América Latina y el Caribe, el Graduate College y el Illinois Program for Research in the Humanities. El departamento de Educación de Estados Unidos, que financió tres años de mis estudios doctorales con becas en Foreign Language and Area Studies. Además, el Rose-Hulman Institute of Technology financió viajes de investigación como asistencia a congresos académicos.

Asimismo, agradecemos al comité doctoral. Nils Jacobsen, de la Universidad de Illinois, que nos permitió explorar la historia de Valparaíso en un programa especial cuando cursaba el segundo año del doctorado. A partir de entonces y cuando era necesario, el Dr. Nils Jacobsen cuestionaba aquellas interpretaciones que exigían más datos y explicaciones. Joseph Love, nuestro tutor y especialista en Brasil, hizo poner este proyecto en un contexto internacional. Igual sentido tenían las sugerencias de John McKay y Richard Burkhart, mientras que Rachel Schurman, profesora de Sociología, nos dio la oportunidad de conocer sus estudios sobre el Chile actual y el desafío de enfatizar nuestras síntesis e interpretaciones.

Cuando comenzamos a investigar la historia porteña en 1998, Armando de Ramón me sugirió que leyera “Las memorias de los intendentes”. Buscamos los originales en el Fondo Ministerio del Interior; de esta manera encontramos una amplia documentación de la administración local y sus relaciones con el gobierno nacional. Aquello nos condujo a las conexiones y debates entre Municipalidad, Estado y tecnología que definen este libro. Gonzalo Cáceres compartió todos los datos que tenía o podía conseguir sobre la ciudad porteña y nos ayudó a publicar el primer artículo académico de mi carrera, aunque lo más importante fueron nuestras largas conversaciones sobre la historia urbana. Agradecemos de igual forma a sus colegas del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales con quienes hemos participado en comités de tesis y, en 2010 y 2013, como profesor invitado. Un especial saludo a Pedro Bannen, Roberto Moris y Fernando Pérez, y a Pablo Páez, por su ayuda con fuentes y un buen debate sobre nuestra interpretación de la Junta de Reconstrucción.

A Eduardo Cavieres, por su atención, ideas y sugerencias, y por su invitación a investigar en el Instituto de Historia de la Universidad Católica de Valparaíso, donde consiguió acceso a la biblioteca y espacio de trabajo para nosotros. Ricardo Iglesias y Mauricio Molina, quienes nos hicieron sentir bienvenido y nos han ayudado de varias maneras desde entonces.

Es menester también agradecer las valiosas sugerencias que tanto lectores anónimos como editores de diversas revistas, tales como: *Urban History*, *The Journal of Urban History*, *EURE* e *Hispanic American Historical Review*, han permitido mejorar mi análisis. Además, Lyman Johnson, Jurgen Buchenau, Gregory Bankoff, Uwe Lubken, Jordan Sand y James Connolly, editores de colecciones de artículos, nos permitieron afinar ideas y Tomás Errázuriz, Sol Serrano y Kenneth Pugh quienes leyeron y comentaron capítulos de este libro. Mis sinceros agradecimientos para Rafael Sagredo y Jaime Rosenblitt del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, por cuyas sugerencias postulamos con este libro a la colección Sociedad y Cultura.

A Jaime Rosenblitt y un lector anónimo, nuestro reconocimiento, pues ayudaron a aclarar y enriquecer el análisis aquí presentado, con su lectura minuciosa y su aporte de datos y bibliografía clave.

Muchas otras personas han ayudado con datos, ideas, espacio o asistiendo a nuestras reflexiones. Entre ellos: Macarena Ibarra, Carlos Fredes, Ximena Urbina, Simón Castillo, Marcelo Mardones, Marco Antonio Cumsille, Ximena Goecke, Quena Fredes, Francisco Sabatini, Simon Collier, Jack Womack, Mary Berg, Elizabeth Lizama, Gustavo García y Beatriz Rosso.

Y finalmente agradezco a mi familia, que viajó a Chile varias veces, escuchó interminables y detallados informes sobre la infraestructura porteña y prestó su apoyo constante: mi esposa Ruth Fairbanks, nuestros hijos Karoline Fairbanks y Leo Martland, y mis padres Carl Martland y Nancy Martland. A todos ellos mi gratitud.

INTRODUCCIÓN

En este libro analizamos el desarrollo urbano de Valparaíso durante el siglo XIX y principios del XX, trazando conexiones entre la tecnología urbana, la administración municipal, las empresas privadas y la formación del Estado. Planteamos que esta ciudad fue un lugar de experimentación y adelantos no solo tecnológicos –el muchas veces citado “progreso”– sino, también, en los reglamentos de seguridad y comodidad, y en la organización administrativa y cívica. Los dirigentes porteños probaron nuevas medidas para hacer su ciudad más cómoda, más segura y más ordenada –según el gusto de sus vecinos ricos y de clase media más próspera– y consiguieron la aprobación del gobierno central, en muchos casos antes que en Santiago y otras ciudades de similar categoría, no solo chilenas también sudamericanas y a pesar de que el gobierno dudaba del valor de muchas de sus propuestas.

Dicho dirigentes actuaron bajo la idea de que Valparaíso era diferente del resto de Chile urbano por su categoría de puerto mundial, poseedor de un incontable comercio, muchos extranjeros y poco espacio. De cierto modo sí era diferente, sin embargo, en ocasiones, el gobierno negó tanto su aprobación como su situación especial, a raíz de desacuerdos que muestran la evolución paulatina del quehacer gubernamental. A fines del siglo XIX y principios del XX el Estado comenzaba a reglamentar y participar en muchas de estas actividades que habían comenzado como asuntos municipales. Así, esta experimentación municipal y local ayudó a aumentar la esfera de la acción estatal más allá del concepto weberiano de fronteras, impuestos y monopolio de violencia, orientándola hacia el concepto, común en el siglo XX, de un Estado que ofrece un rango de servicios civiles y que vigila no solo la defensa contra enemigos sino la prevención de peligros cotidianos.

Así, en este libro seguimos el trayecto tecnológico-administrativo de la ciudad de Valparaíso, enfocándonos en algunos proyectos de ladrillos o de ideas claves en cada etapa. Tomamos la estructura de aquella larga discusión sobre las “mejoras urbanas”, conversación que abarcaba inventos, sistemas, ordenanzas, costumbres y comunicaciones. Vecinos, oficiales y hombres de negocios disputaban las metas de la ciudad, preguntándose, ¿cuáles servicios, condiciones y costumbres debería tener Valparaíso?, y también los caminos correctos para alcanzar esas metas, preguntándose, ¿los servicios urbanos deberían ser administrados por el gobierno comunal o por empresas privadas?, ¿la municipalidad debería participar en actividades comerciales?, ¿los servicios municipales deberían ser rentables? Muchas de las personas que participaron

en estos debates vieron diversas conexiones entre los edificios y las costumbres, los servicios urbanos y la policía, la higiene y los espectáculos. De estos objetos y conceptos se construyó esta ciudad. Aunque siempre había propuestas muy puntuales –para arreglar el ángulo de un puente o el comportamiento intolerable de algún grupo en determinada situación– ya en 1840 se hablaba de refaccionar, limpiar, ordenar, en resumen mejorar *la ciudad*, aunque el comercio internacional, la migración, el estado de la economía porteña y los conflictos de clase forman un telón de fondo importante en el análisis, ellos no son enfoques centrales del presente libro.

Esta ciudad se construyó al mismo tiempo que se desarrollaba la idea de una urbe “progresista” o “moderna” durante el siglo XIX. Así, sus autoridades y demás líderes urbanos participaron en una conversación internacional sobre las ciudades. Durante el siglo XIX la ciudad moderna –es decir, la ciudad ideal que contara con redes de servicios centralizadas, ya sean físicas como sistemas de agua o redes humanas, como reglamentos, cuerpos de bomberos, etc...– se concibió en muchos países simultáneamente, con amplia discusión de ideas del orden, del progreso, de las funciones debidas del estado central y municipal, de lo que debería ser colectivo y lo que debería ser individual⁷. La ciudad moderna no fue creada en Londres, París y Nueva York para después ser imitada en otros lados. No era necesario ser una ciudad de fábricas ni el epicentro de nuevos inventos para ser marcada por los efectos de la invención de la industria. La Revolución Industrial motorizó el comercio del Puerto y sugirió máquinas y medidas para cambiar la vida urbana. Si bien el urbanismo chileno no lideró el mundo, tampoco se dedicaba solamente a intentar imitar al modelo del Atlántico Norte. Cuando los porteños decidían qué adoptar y cómo en su ciudad, participaban en la difusión y desarrollo de la tecnología urbana en el mundo. Quienes intentaban dirigirla imaginaban su ciudad al mismo nivel que las de Europa y Estados Unidos, de París a San Francisco y buscaron inspiración allá en lugar de indagar modelos en Santiago o en las repúblicas vecinas paradójicamente era más fácil encontrar información sobre París, Londres o Nueva York, que sobre ciudades del tamaño de aquella. Esta falta de datos a veces ocasionaba confusiones graciosas. El ritmo del desarrollo urbano de Santiago y Valparaíso era bastante parecido al de las ciudades del imperio ruso y de algunas de las urbes provinciales de Europa occidental, tal como Hamburgo.

La escasez de terrenos edificables, el gran flujo comercial, la concurrencia de extranjeros y la disponibilidad de materiales importados a este Puerto promovieron la investigación y adopción de varias tecnologías y medidas administrativas propias de ciudades mayores. Así, esta urbe de cuarenta mil

⁷ Como ejemplo chileno de esta interpretación, cabe citar a Jaqueline Dussailant Christie, *Las reinas de Estado. Consumo, grandes tiendas y mujeres en la modernización del comercio de Santiago (1880-1930)*, p. 162.

habitantes estaba más congestionada que Santiago con ochenta mil, y dicha congestión aumentó la edificación en altura, el peligro de conflagración, los conflictos entre los distintos usos del suelo, el miedo a la delincuencia, las probabilidades de epidemia y semejantes problemas a los cuales la municipalidad, los intendentes, los periodistas, los inversionistas y, eventualmente, los sindicatos y asociaciones buscaron soluciones entre la gran oferta de nuevas prácticas urbanas visibles en el mundo del siglo XIX. Asimismo, la alta densidad de la ciudad y en particular, la del Puerto y de los barrios céntricos ofreció condiciones aptas para el éxito económico de redes de servicios urbanos –el gas, los tranvías, el agua, los desagües, la electricidad– aun cuando la población total de la ciudad pareciera pequeña para ocupar tales servicios.

Los cerros ofrecieron espacio para suburbios tanto para ranchos pobres como para ricos chalets, pero el difícil acceso a sus planicies edificables y la poca extensión de aquellos garantizaron que el grueso de los negocios, de la edificación y del tránsito quedaran concentrados en la pequeña parte plana de la ciudad.

Los motivos de la innovación tecnológica y administrativa fueron complejos, tal como en la actualidad. En ocasiones, una nueva tecnología era más efectiva que la antigua o, al menos, eso se suponía. Muchas políticas municipales exigían medidas certeras contra peligros reales, como decían quienes los favorecían. En opinión de algunos opositores y también historiadores de diversas ciudades decimonónicas abundaron prácticas para controlar a los pobres en función de la comodidad de los ricos. Sin embargo, en general las ordenanzas municipales que se promulgaron compartían un efecto común: aumentar el poder municipal sobre toda clase de residentes, aunque los pobres a veces sufrieran más. Numerosos proyectos fueron diseñados para competir con monopolios existentes, traer mejores servicios y hacer más amistosa la relación municipio-empresa, pero la mayoría o no competía o reemplazaba un monopolio por otro. Varios proyectos debían traer ingresos municipales, pero solo los inversionistas particulares se adjudicaron ganancias netas. Quienes proponían nuevas tecnologías o nuevos modos de organización solían decir que ofrecían soluciones fáciles –y muchas veces indirectas– a problemas notorios. De este modo, es clave reconocer que los regidores y alcaldes no eran administradores profesionales y que el aparato del ayuntamiento podía ser un poco caótico, condición muy notable en las décadas 1830 y 1840, la cual se mantuvo por todo el periodo de este estudio, aunque el municipio poco a poco llegó a emplear personal con calificaciones técnicas y profesionales más específicas, como los directores de obras públicas en el decenio 1850 y los directores de alumbrado público en la década de 1890. Sus archivos, muchas veces desordenados y pocas veces consultados, no lograron mantener una memoria institucional y así, diversas alcaldías repitieron los errores de sus predecesores.

El desarrollo de la ciudad muestra una tendencia hacia la centralización de los servicios urbanos como el alumbrado público, el transporte de pasajeros o

el suministro de agua potable. Esta centralización significaba la consolidación de un servicio determinado bajo el control de un concesionario, contratista o funcionario del ámbito municipal, a efectos de eliminar la acción independiente de muchos vecinos o microempresarios. Los proponentes de esta consolidación solían declarar que su objetivo era mejorar el mal servicio brindado por los microempresarios o argumentaban alguna supuesta falta de respeto hacia los vecinos por parte de aquellos. Las tecnologías basadas en redes de cañerías, rieles o alambres, conducían hacia la centralización de servicios y, al parecer, así fueron entendidos por la élite del Puerto. Además, las sucesivas ordenanzas de la policía y otras disposiciones sistemáticas y uniformes representan una tendencia paralela hacia la centralización y uniformidad administrativa. Esta centralización avanzaba a la par de las tentativas de centralización del poder político y policial en la ciudad. Esto ocurría también en el ámbito nacional.

Las tecnologías también influyeron en campos menos obvios, como el diseño de las calles y las ordenanzas de la policía. A causa de las sucesivas innovaciones tecnológicas los habitantes se acostumbraron a pensar que los problemas urbanos sí tenían soluciones. Por ejemplo, algunos ciudadanos acomodados y políticamente activos se quejaban de que los carruajes de alquiler eran incómodos y que sus chóferes (que en muchos casos eran también los dueños de los vehículos) eran desordenados; muchos de aquellos dieron la bienvenida a los tranvías de sangre con personal uniformado y una gerencia centralizada. Así se solucionó el problema de la incomodidad de los carruajes. Además, tal y como se imponía un orden tecnológico sobre los objetos mecánicos se sugería que un orden semejante podría imponerse a las personas a través de las leyes. De modo simultáneo, algunas innovaciones tecnológicas aumentaron la capacidad del Estado y del consistorio de controlar a personas y empresas.

El poder político y administrativo local se concentraba en manos municipales y de la intendencia. De acuerdo con Gabriel Salazar, la Ley Orgánica de Municipalidades de 1854 teóricamente concedió grandes poderes a los municipios, pero en realidad los sujetó a un fuerte control central; no les concedió ingresos suficientes y las subordinó al Intendente, “quien, además, controlaba las elecciones”⁸. Cada Intendente era el representante político del Presidente en su provincia; y como tal, desempeñaba un papel importante en la política nacional, en especial en la manipulación de las elecciones locales y nacionales de acuerdo con las instrucciones del Presidente⁹. Nuestra investigación confirma el alto grado de control ejercido por el gobierno central, cuya aprobación era necesaria para muchas ordenanzas y actividades municipales. Sin embargo, es probable que los alcaldes y regidores (concejales de la municipalidad) determinaran variadas decisiones sobre asuntos locales. Esto a pesar del gran

⁸ Gabriel Salazar, “El municipio cercenado’ (la lucha por la autonomía de la asociación municipal en Chile, 1914-1973)”, p. 12.

⁹ Véase, por ejemplo, Simon Collier, “From Independence to the War of the Pacific”, pp. 4-7.

poder legal del Intendente en ciertos campos como la policía de seguridad y las instalaciones nacionales civiles y militares, además de su influencia en la municipalidad. El Intendente y los concejales no siempre estaban de acuerdo sobre cuestiones de administración local, que es el ámbito propios de actuación del municipio. Además, el control central no implicaba que todas las ideas vinieran del Presidente y sus ministros. Muchas iniciativas venían del propio ayuntamiento o del Intendente en su papel de oficial local. Estos últimos, leales al Presidente en la política nacional, pugnaban por sus interpretaciones de las necesidades locales de este rico puerto, cuando ministros y presidentes no estaban de acuerdo con sus propuestas. El Intendente tomaba la mayoría de sus instrucciones del ministro del Interior. Sin embargo, en asuntos vinculados a otros ministerios tomaba instrucciones de esos ministerios y pasaba informes relevantes a esos ministros. Dentro de este contexto, cabe hacer notar que el intendente de Valparaíso desempeñaba al mismo tiempo su papel de comandante de la marina, hasta el año 1897. En 1891, la Ley de la Comuna Autónoma, diseñada para “descentralizar y redistribuir el concentrado poder electoral” del Presidente dio, en teoría, más independencia a las alcaldías, pero no facilitó los recursos financieros necesarios¹⁰. Aun después 1891 este municipio todavía tuvo que operar dentro de fuertes límites presupuestarios.

Al examinar la evolución paralela de las ideas sobre la ciudad y los métodos empleados para poner esas ideas en práctica, hemos seleccionado un grupo de proyectos, reglamentos y debates que pueden considerarse hitos o ejemplos importantes, aunque no exhaustivos, de ellos. También nos centramos en las personas y los grupos que participaron más activamente en el proceso. Hasta el año 1870, esto significa un selecto grupo político y económico compuesto por ciudadanos ricos, residentes extranjeros acaudalados, oficiales municipales y estatales, y editores de diarios, quienes representaban a una élite burguesa distinta de los grandes terratenientes que controlaban muchas otras ciudades chilenas¹¹. A partir de 1870, unos pocos artesanos y obreros comenzaron a participar del debate con peticiones, expresando su opinión mediante diarios o semanarios pequeños. Para el año de 1900, organizaciones representativas de la clase obrera comenzaron a intervenir en debates sobre el desarrollo de esta ciudad, aunque la nobleza local (o sus facciones) todavía dominaba. En aras de considerar las diferentes voces implicadas en las políticas y proyectos que afectaron a la mayoría de los ciudadanos porteños, nos preocupamos de escuchar tanto a los privilegiados como a otros grupos relevantes en este devenir. Todos ellos sufrieron las consecuencias de las decisiones oficiales y comerciales, sin tener casi influencia sobre sus efectos, aunque no hemos podido abarcar toda su experiencia y proceso.

¹⁰ Véase Salazar, “La municipalidad cercenada”, pp. 13 y 17-18.

¹¹ Santiago Lorenzo S., Gilberto Harris B. y Nelson Vásquez L., *Vida, costumbres y espíritu empresarial de los porteños: Valparaíso en el siglo XIX*, pp. 16 y 47.

Escribir sobre Valparaíso es una costumbre que lleva dos siglos de desarrollo y nada indica que vaya a detenerse. Hay libros de recuerdos, nostalgia y poesía que caben en del romanticismo del viejo puerto y, en los últimos veinte años dentro del proyecto del sitio Patrimonio de la Humanidad. En él, encontramos muchos estudios sobre la arquitectura de la ciudad. En relación con su historia podemos fijar su inicio con Benjamín Vicuña Mackenna en 1868¹². De allí hasta hoy, que existe una amplia historiografía producida en las últimas tres décadas, escrita por un número significativo de autores. La principal historia general de la ciudad es el libro de Rodolfo Urbina Burgos, *Valparaíso. Auge y ocaso del viejo Pancho* (1999), para el cual contó con monografías especiales preparadas por doce historiadores con conocimientos profundos de diversos aspectos de la historia porteña: Baldomero Estrada, Karin Schmutzer, Gerardo Martínez, Luz María Méndez, María Teresa Figari, Santiago Lorenzo, Eduardo Cavieres, Juan Eduardo Vargas, Daniel Santelices, Ricardo Couyoumdjian y René Millar¹³. Ese libro y las obras monográficas producidas por los historiadores participantes, en muchos casos después de publicadas, se dedicaron a la economía, la cultura y la vida diaria. El Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso ha publicado un conjunto de libros valiosos sobre aspectos sociales, económicos y culturales que incluyen algunos de los trabajos que apoyaron al libro de Rodolfo Urbina Burgos¹⁴.

Algunos de los capítulos de esos libros, además de tesis, artículos de revista y por lo menos un libro, se tratan de temas vinculados a servicios o redes tecnológicas. Algunos ejemplos claves: Baldomero Estrada Turra (2012) analiza el desarrollo del transporte público en Valparaíso desde una doble perspectiva de la clase social y la tecnología, señalando cuales sistemas favorecían grandes empresas o servicios municipales y cuales favorecían a pequeños empresarios¹⁵. En el mismo libro, Mauricio Molina argumenta que el pensamiento higienista, presente en el Puerto a partir del año 1830, impulsó a sus autoridades a apoyar nuevas redes de servicios como el alcantarillado y al agua potable, y, también, a reglamentar las actividades individuales¹⁶. Luis Álvarez A. (2001) argumenta que los espacios públicos de dicho Puerto fueron creados o desocupados por “obras de saneamiento” que transfirieron sus antiguos usos a otros lugares y que

¹² Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso: Crónica política, comercial i pintoresca de su ciudad i de su puerto: desde su descubrimiento hasta nuestros días, 1536-1868*.

¹³ Rodolfo Urbina Burgos, *Valparaíso: auge y ocaso del viejo "Pancho", 1830-1930*.

¹⁴ Primera Jornada de Historia Urbana, *Valparaíso 1536-1986*; Lorenzo, Harris y Vásquez, *op. cit.*; Baldomero Estrada Turra, Eduardo Cavieres Figueroa, Karin Schmutzer Susaeta y Luz María Méndez Beltrán, *Valparaíso: Sociedad y Economía en el siglo XIX*.

¹⁵ Baldomero Estrada Turra, “Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso, 1850-1950”, pp. 135-163.

¹⁶ Mauricio Molina Ahumada, “Estado sanitario y salubridad en Valparaíso, 1870-1901”.

“la red de cauces” fue una influencia fundamental en la forma de la ciudad¹⁷. Luz María Méndez Beltrán (1987) explora la historia de los parques y plazas de esta ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, tema estrechamente vinculado con las calles y la planificación¹⁸. María Ximena Urbina muestra la importancia de las viviendas populares en la conformación de Valparaíso y Viña del Mar, tema que abarca varios sistemas tecnológicos y reglamentarios¹⁹. La *Cartografía histórica de Valparaíso* de Nelson Vásquez, Ricardo Iglesias y Mauricio Molina (1999) incluye un ensayo importante sobre el crecimiento físico de la ciudad²⁰. También Sonia Pinto V. (1987) en “El ferrocarril, un elemento destacado en la urbanización de la región de Valparaíso”²¹. Samuel León Cáceres describe el papel de *El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores*²². Elisabet Prudent une el estudio de una red de servicios –los tranvías– con el importante análisis del género en su investigación de las conductoras o cobradoras²³. El Colectivo Micrópolis muestra el desarrollo del transporte público en la ciudad²⁴. Iris Morales y Mauricio Molina presentan con detalle algunas redes de servicios urbanos elaboradas por privados²⁵. Alonzo Vela-Ruiz analizó la relación entre el alumbrado público y la labor policial²⁶. Jorge Garín cuenta la historia del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso a partir de la fundación de las compañías de voluntarios en 1851²⁷. Gonzalo Cáceres (2002) revela el fuerte papel del Estado en la suburbanización Valparaíso-Viña del Mar²⁸. Rodrigo Booth (2002)

¹⁷ Luis Álvarez A., “Origen de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales en el siglo XIX”.

¹⁸ Luz María Méndez Beltrán, “Plazas Parques de Valparaíso. Transformaciones en el micro paisaje urbano 1850-1900”, p. 33.

¹⁹ María Ximena Urbina Carrasco, *Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920. Fisonomía y percepción de una vivienda popular urbana*, “El terremoto de 1906: cambios y permanencias en el habitar popular de Valparaíso” y “Viña del Mar popular del siglo XIX”.

²⁰ Nelson Vásquez L., Ricardo Iglesias S. y Mauricio Molina A., “El crecimiento urbano de Valparaíso durante el siglo XIX”.

²¹ Sonia Pinto V., “El ferrocarril, un elemento destacado en la urbanización de la región de Valparaíso”, p. 52.

²² Samuel León Cáceres, *Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores*.

²³ Elisabet Prudent Soto, “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”. Empleamos el vocabulario de la época, basado en el vocabulario ferroviario, en que el conductor (o la conductora, después de 1879) vendía pasajes, mientras el cochero conducía el tranvía.

²⁴ Colectivo Micrópolis (Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila), *Valparaíso, un siglo de historia visual de su transporte público 1860-1960*.

²⁵ Iris Morales y Mauricio Molina, *Crecimiento urbano y urbanización: iniciativa privada en la dotación de servicios públicos en Valparaíso durante la segunda mitad del siglo XIX*.

²⁶ Alonzo Vela-Ruiz P., “Temor y prevención en Valparaíso. La eficacia policial y el impacto del alumbrado público en la lucha contra el delito. 1840-1920”.

²⁷ Jorge Garín Jiménez, *Historia del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso*.

²⁸ Gonzalo Cáceres Quiero, *La suburbanización en Chile: procesos y experiencias en la formación del Gran Valparaíso (1855-1906)*.

analiza la relación entre ambas ciudades prestando atención a la formación de balnearios en la zona²⁹. Mostramos estos ejemplos para dar una idea de la ingente historiografía desarrollada en este ámbito.

Nuestra apuesta se sustenta en el análisis de las redes de infraestructura tecnológica y administrativa que definieron tanto “la ciudad moderna” ideal como la conformación del esqueleto de la ciudad concreta³⁰. Esas redes, como conjunto y como concepto constituyen el núcleo de esta obra. A diferencia de las investigaciones existentes, cuyo objeto de estudio está centrado en un solo factor (proyectos, hitos tecnológicos, leyes y ordenanzas relevantes), nuestro análisis se centra en la evolución de la idea y la gestión de las mejoras urbanas, llamadas también progreso o modernización, de acuerdo con diversos actores históricos del siglo XIX. Además, aporta nuevos datos sobre algunas tecnologías, servicios, instituciones y personas específicas. La tecnología es la herramienta física que los humanos –los municipios, los Estados, las empresas, los vecinos– usan para convertir sus visiones en realidad: visiones, en este caso, de una ciudad más cómoda, más segura, más sana, más justa o más próspera. La historia de las tecnologías incluye no solo los datos técnicos sino, también, la manera en que esos datos fueron entendidos y presentados por quienes pretendían usar o excluir cada tecnología. Asimismo, presta atención especial a la formación de redes físicas, económicas, políticas y sociales alrededor de los inventos y máquinas que definen una tecnología, y de igual forma en la construcción social, política y cultural de las tecnologías y de sus significados.

Thomas Hughes señala que una característica clave de la tecnología es el sistema que forma la red con que funciona. Ese sistema puede ser centralizado o descentralizado, pero probablemente incluye varias máquinas, vínculos, prácticas sociales y económicas. En *Networks of Power*, el autor analiza la creación de las primeras redes de generación y distribución de electricidad, tanto en Europa como en Estados Unidos. Este análisis muestra que, si bien la electricidad llegó a ser limpia, eficiente y barata, un rasgo clave fue que estableció un sistema unificado y centralizado de alumbrado, tracción y calefacción³¹. Este tipo de análisis de sistemas tecnológicos que incluyen componentes legales, económicos y culturales es atinente para el estudio de la infraestructura de Valparaíso que brinda este libro. La idea del sistema también sirve para ana-

²⁹ Rodrigo Booth, “El Estado ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso”.

³⁰ Este libro es una revisión, una extensión y, en muchos casos, una traducción de nuestros trabajos sobre Valparaíso: Samuel J. Martland, “Constructing Valparaíso: Infrastructure and the Politics of Progress in Chile’s Port, 1840-1918”, “Taming Fire in Valparaíso, 1840s-1870s”, “Social and Political Fault Lines: The Valparaíso Earthquake of 16 August 1906”, “Trade, Progress, and Patriotism: Defining Valparaíso, Chile, 1818-1875”, “Reconstructing the City, Constructing the State: Government in Valparaíso after the Earthquake of 1906” y “Cuando el gas pasó de moda: la élite de Valparaíso y la tecnología urbana, 1843-1863”.

³¹ Thomas Parke Hughes, *Networks of Power: Electrification in Western society, 1880-1930*.

lizar los cambios tecnológicos que no incluyen una red física tan obvia como un sistema de electricidad. Por ejemplo, en su estudio de la construcción “a prueba de incendios” en el siglo XIX en Estados Unidos, Sarah Wermiel combina la descripción de cada material y diseño con una explicación de los motivos económicos o legales que los promovieron. Argumenta que diversas leyes de seguridad motivaron el uso generalizado de técnicas desarrolladas para situaciones especiales³². En contraste, en otro estudio del fuego urbano en Estados Unidos, *Cause for Alarm*, Emily Greenberg se enfoca en el ambiente cultural de las tecnologías bomberiles: los ideales de masculinidad republicana que motivaron a los bomberos voluntarios estadounidenses de la primera mitad del siglo XIX, los ideales de orden y profesionalismo que, en combinación con las bombas a vapor, alarmas telegráficas, etc., motivaron a todas las grandes ciudades estadounidenses a reemplazar sus voluntarios por bomberos pagados en las décadas posteriores a 1850. En Chile, Jacqueline Dussailant Christie (2011) estudia otro tema que mezcla tecnología, género y economía: el surgimiento de las grandes tiendas. Las nuevas técnicas de construcción y comunicación permitieron, entre otras cosas, las vitrinas, las tiendas de varios pisos y la publicidad dirigida en especial a las mujeres de cierto poder adquisitivo, que dan nombre a su libro, *Las reinas de Estado...*³³.

En diversas ciudades y países, muchas personas se opusieron a determinadas innovaciones tecnológicas. Diversos promotores de estas innovaciones pintaron a los opositores como ignorantes o supersticiosos, interpretación aceptada por la mayoría de los historiadores desde mediados del siglo XX. Sin embargo, con frecuencia el conflicto era más bien un desacuerdo racional entre distintas interpretaciones de los efectos de la modernización y distintos juicios sobre esos efectos. Muchos posmodernistas y poscolonialistas interpretan la modernización urbana como la europeización forzosa de grupos subalternos por grupos hegemónicos. Teresa Meade indica que las reformas urbanas en Río de Janeiro alrededor del 1900 pretendieron controlar a los pobres y crear un centro tecnológicamente moderno para la élite y la clase media³⁴. Para ella, los “motines de la vacuna” fueron una protesta contra ese proyecto. Los cariocas pobres no se amotinaron por resistencia supersticiosa al progreso científico, sino por resentimiento justificado contra la explotación económica. Todo esto ayuda a entender cómo vivían los residentes urbanos y a corregir la idea de que las innovaciones tecnológicas y las remodelaciones urbanas florecen por su propia superioridad y utilidad universal.

Fuera de la tecnología específicamente urbana, Matthew Esposito destaca el peligro de aceptar a ciegas los elogios a las tecnologías producidas por sus

³² Sara A. Wermiel, *The Fireproof Building: Technology and Public Safety in the Nineteenth-Century American City*.

³³ Dussailant, *op. cit.*

³⁴ Teresa A. Meade, “Civilizing” Rio: Reform and Resistance in a Brazilian city, 1889-1930.

promotores, beneficiarios y aficionados. Su investigación sobre la oposición a los ferrocarriles en diversas partes del mundo, muestra que gran parte de ella provenía no de los temores irracionales alegados por promotores y oficiales públicos, sino de un entendimiento concreto de cuáles serían los efectos sobre la economía, la sociedad y la situación política existentes en el caso de ser unido a la capital o a un puerto por transporte rápido y barato³⁵. Sin embargo, muchas veces el pueblo también quería la modernización, pero aspiraba a usar la tecnología de otro modo e interpretaba la política moderna como algo más democrático. Christina Jiménez sostiene que entre 1880 y 1930 los vecinos comunes y corrientes de Morelia, Michoacán, México, presionaron a su gobierno municipal para construir alcantarillado, pavimentación y otras mejoras urbanas con igual energía que las autoridades liberales³⁶. En Valparaíso, los residentes de los cerros también pidieron servicios urbanos; véase, por ejemplo, el capítulo “Capital extranjero y adquisiciones estatales: alcantarillado, agua y electricidad, 1876-1906”.

Es importante reconocer que las nuevas tecnologías no se imponen automáticamente por superioridad técnica. Varias fuerzas políticas, administrativas, culturales y económicas influyen en estos cambios. Como una paradoja a veces impulsan novedades tecnológicas, aun cuando la tecnología nueva no es más conveniente, ni más barata, ni más confiable que la antigua o, en cambio, frenan la adopción de una nueva tecnología porque la que está en uso todavía funciona o porque pertenece a empresas o instituciones poderosas. Por ejemplo, Zachary Schrag muestra que la transición de tranvías a buses en Nueva York no fue motivada solo por la flexibilidad o el costo de los dos tipos de vehículo sino que la municipalidad y muchos neoyorquinos querían deshacerse de las compañías de tranvías, ya que para ellos eran monopolios abusivos. Además, los buses eran nuevos, mientras que numerosos tranvías tenían varias décadas de vida, así que los buses estaban en mejor estado y parecían más limpios y bonitos³⁷. Valparaíso muestra casos semejantes en que ciertas tecnologías nuevas, parecían herramientas aptas para poner orden a una actividad económica controlada por pequeñas empresas o para romper monopolios muy arraigados.

Las ciudades y los Estados

La historia urbana chilena y latinoamericana del siglo XIX toca una pregunta fundamental del desarrollo de los estados nacionales: ¿Cómo debería ser el Estado en la nueva época independiente, republicana e influida por la revo-

³⁵ Matthew Esposito, “Derailing the Iron Horse: Peasant, Native, and Rebel Resistance to Railroads, 1890-1910”.

³⁶ Christina Jiménez, “Popular Organizing for Public Services: Residents Modernize Morelia, Mexico, 1880-1920”, p. 497.

³⁷ Zachary M. Schrag, “‘The Bus is Young and Honest’: Transportation Politics, Technical Choice, and the Motorization of Manhattan Surface Transit, 1919-1936”, p. 51.

lución industrial? A fines del siglo XIX y principios del XX, las ciudades y la política urbana fueron centrales en nuevas preguntas claves: ¿Cómo debería ser el Estado en la época de la política masiva y la industrialización incipiente?

Fernando López Alves, al comentar el concepto de “La capacidad del Estado”, se pregunta, “¿La capacidad de hacer qué?”³⁸. Las historias que refieren a la formación del Estado, tanto chileno como de otros países latinoamericanos, suelen enfocarse en la consolidación del territorio nacional, la definición de la constitución política, el monopolio de la violencia y tal vez otras indicaciones de poder como la capacidad de recaudar impuestos³⁹. Es un campo todavía fértil, con muchos temas por estudiar. Por ejemplo, los ensayos en *Las revoluciones americanas y la formación de los estados nacionales*, editado por Jaime Rosenblitt en 2013, presentan importantes análisis sobre la ciudadanía, la legitimidad, el regionalismo y otros temas de la época de la independencia y las nuevas repúblicas. Mario Góngora (1986) basa sus observaciones del Estado en la guerra, la identidad nacional y la distribución del poder⁴⁰. Gabriel Salazar (2005) interpreta el “orden portaliano” como una apelación a que el Estado disciplinara a todo Chile para servir a los intereses de los grandes comerciantes de Santiago⁴¹. Estos temas dominan los estudios del siglo XIX y hasta la Revolución Mexicana⁴². En cambio, muchos han estudiado las actividades del Estado en el siglo XX; eso es natural, porque el tamaño y tipo de intervención estatal en la economía, la educación, el bienestar y la seguridad no solo física también social, fueron preguntas centrales de la política del periodo. A principios del siglo XX, la capacidad de reglamentar el comercio, los asuntos particulares y la vida diaria –apelando al bien general– fue un rasgo básico del Estado. La complejidad de la tecnología inventada en la Revolución Industrial y desperdigada por extensas partes del mundo, fue uno de los motivos de esta expansión, además de ofrecer una fuente de herramientas que permitieron el crecimiento del poder estatal.

Menos comunes son los estudios del desarrollo del Estado enfocados en las actividades estatales de esta índole en el siglo XIX, pero podemos mencionar va-

³⁸ Miguel Ángel Centeno y Fernando López-Alves (eds.), *The Other Mirror: Grand Theory through the Lens of Latin America*, p. 9.

³⁹ Para un análisis de la formación del Estado en países latinoamericanos influido por Max Weber y Charles Tilly, véase Fernando López-Alves, *State Formation and Democracy in Latin America*. Muchos análisis de lealtad nacional y sentimientos nacionalistas dialogan con Benedict Anderson, *Imagined Communities*. Claudio Lomnitz describe problemas en el análisis que Benedict Anderson hace de Latinoamérica en “Nationalism as a Practical System: Benedict Anderson’s Theory of Nationalism from the Vantage Point of Spanish America”.

⁴⁰ Mario Góngora, *Ensayo histórico sobre la noción del estado en Chile*.

⁴¹ Gabriel Salazar Vergara, *Construcción de Estado en Chile (1800-1837): Democracia de los “pueblos”, militarismo ciudadano, golpismo oligárquico*.

⁴² Gilbert M. Joseph & Daniel Nugent, eds., *Everyday Forms of State Formation: Revolution and the Negotiation of Rule in Modern Mexico*.

rios ejemplos que demuestran la importancia de estas actividades. Por ejemplo, en Chile un eje importante del conflicto entre José Manuel Balmaceda y sus opositores fue la construcción de ferrocarriles y otras obras de infraestructura por el Estado. Simón Castillo Fernández sostiene que investigar cómo actuó el Estado es una parte clave de la historia de la canalización del río Mapocho y de la historia urbana en general⁴³. Sol Serrano detalla no solo el ejercicio del Estado en funciones que antes habían sido eclesiásticas, como el registro de nacimientos, matrimonios y defunciones, sino, también, la modernización administrativa paralela del Estado y de la Iglesia en las décadas posteriores a 1863⁴⁴. Mara Loveman menciona el registro civil como una actividad destinada a reforzar el poder estatal⁴⁵.

En Chile y en muchos otros países, era común que las autoridades municipales decimonónicas y algunos otros líderes urbanos buscaran “el progreso” (a fines de siglo también hablaron de una ciudad “moderna”), aunque no compartieran las mismas definiciones de esos conceptos. Parte de esa búsqueda era usar el poder de los gobiernos municipales para imponer (o intentar imponer) sus nociones de orden y disciplina, un esfuerzo que Michel Foucault, James C. Scott y Miguel Ángel Centeno señalan como rasgo de los Estados⁴⁶. Para entender al intendente de Valparaíso, Francisco Echaurren, o al intendente Benjamín Vicuña Mackenna de Santiago, es muy útil la interpretación de Patrick Joyce en *The Rule of Freedom: Liberalism and the Modern City*, donde muestra cómo podía ser una virtud republicana o incluso liberal controlar costumbres y decoro en nombre del orden en la vida urbana. Por eso, aunque la literatura sobre la formación de los Estados se concentra en la capacidad del gobierno central de controlar el territorio, monopolizar la violencia y recaudar impuestos, además de la creación de sentimientos de identidad nacional –el Estado-nación– también importa el desarrollo del Estado como ente administrador, regulador y proveedor de servicios. Estudios cómo dicho desarrollo se cristaliza en Valparaíso, es uno de los propósitos de esta obra.

¿Qué ciudades en qué épocas?

Muchas síntesis de la historia urbana latinoamericana se enfocan en la historia de los capitales y en los grandes proyectos de remodelación urbana posteriores a 1870. Tendencia quizá más fuerte entre historiadores angloparlantes que entre historiadores nacionales de los países respectivos. Por ejemplo, seis de

⁴³ Simón Castillo Fernández, *El río Mapocho y sus riberas. Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*, pp. 46-47.

⁴⁴ Serrano, Sol. *Qué hacer con Dios en la República. Política y secularización en Chile (1845-1885)*.

⁴⁵ Mara Loveman, “The Modern State and the Primitive Accumulation of Symbolic Power”.

⁴⁶ Miguel Ángel Centeno, “The Disciplinary Society in Latin America” y, por ejemplo, Michel Foucault, *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*.

las nueve contribuciones a *Cities of Hope: People, Protests, and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*, volumen editado por Ronn Pineo y James A. Baer (1998), tienen que ver exclusivamente con capitales nacionales, donde los compiladores eligieron el periodo del libro según tendencias económicas y políticas internacionales (véanse pp. 4-7)⁴⁷. También la *Cambridge History of Latin America* incluye capítulos sobre historia urbana en el periodo colonial entre 1830 y 1870, pero no en las primeras décadas de la independencia⁴⁸.

Esta interpretación puede reforzar la impresión de que la historia de la ciudad ha sido una historia de la imposición de cierta imagen de la modernidad sobre el pueblo, idea útil, pero exagerada. En ocasiones, da la impresión de que las ciudades fueron irrelevantes o estáticas durante el primer medio siglo de la vida nacional, esto pese a que muchas veces sí se notan los proyectos urbanistas y los cambios sociales en las ciudades borbónicas. Si bien, gran parte de las principales ciudades coloniales sufrieron durante la guerra y demoraron en recuperar su prosperidad y dinamismo otras, florecieron con la independencia. Puertos, como: Valparaíso, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Veracruz, Callao, Panamá y Colón-Aspinwall, representaron un importante papel en el comercio y las comunicaciones después de la independencia y se desarrollaron, si no de forma dramática, por lo menos de manera relevante. Por ello las primeras décadas de la independencia son importantes para entender los orígenes de las formas de edificación, construcción y servicios que crearon el escenario de los proyectos de fines de siglo.

Entre las décadas de 1870 y 1930 las ciudades fueron escenarios de procesos nacionales y regionales clave: la inmigración, la modernización tecnológica, el consumo de masas, el comercio del primer liberalismo económico, todos fenómenos clave para entender la historia nacional, social y económica. En relación con lo urbano, la llegada del capital extranjero era un fenómeno nuevo y notable que causó cambios importantes. En muchas ciudades, además, este fue un periodo de aumento demográfico acelerado, una de las razones por las que se desarrollaron grandes proyectos de infraestructura o remodelación urbana que trajeron consigo cambios locales, la entrada de empresas extranjeras, emisiones de bonos en Londres y otras conexiones poderosas con países industrializados. Es importante entender todo esto dentro de grandes procesos y redes que traspasaron fronteras. Sin embargo, el comienzo de estos proyectos grandes, caros, visibles e internacionales no coincide con el de los esfuerzos por “mejorar” las ciudades. Pues empezar en 1870 sin considerar lo

⁴⁷ La mayoría de las contribuciones a Ronn Pineo & James A. Baer (eds.), *Cities of Hope: People, Protests, and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*, analizan de manera exclusiva capitales nacionales, y los editores eligieron el periodo del libro sobre la base de tendencias económicas y políticas internacionales (véanse pp. 4-7).

⁴⁸ James Scobie, “The growth of Latin American Cities, 1870-1930”. Véase también Gerald M. Greenfield (ed.), *Latin American Urbanization: Historical Profiles of Major Cities*, p. xv.

que ocurrió antes, significa perder el poder de explicación de varias décadas de experiencia latinoamericana con el urbanismo y la tecnología urbana. Esta práctica, adquirida sin la masiva intervención estatal y extranjera de fines del siglo XIX, formó ideas y hábitos que perduraron después de 1870. En Valparaíso, los primeros pasos de la modernización tecnológica de la infraestructura de la ciudad fueron tomados por chilenos y extranjeros residentes, gracias a capitales chilenos y una mezcla de ideas de ambos grupos. En el caso de esta importante urbe existen varios estudios de aspectos de la ciudad antes de 1870. Probablemente el historiador que cuenta la historia de su propia ciudad tiende más a basar su periodización sobre los eventos locales e internos. La idea de este centro portuario como un líder en el “progreso” material, la inmigración y el gran comercio, permite considerarlo como una parte significativa dentro de la historia de Chile tras la independencia. Sin embargo, así como esta, debemos considerar también muchas otras ciudades latinoamericanas cuya historia entre 1820 y 1870 deberían incorporarse dentro de los estudios y síntesis de historia urbana regional.

FUENTES DOCUMENTALES

La fuente documental central de nuestra investigación es el MINT. Revisamos los tomos de oficios recibidos por la intendencia de Valparaíso desde 1828 hasta 1878, y algunos más, específicos, después de esa fecha⁴⁹. El ministro del Interior fue el jefe directo del Intendente en la mayoría de los asuntos de su administración. Además, hasta fines de 1870, la administración del departamento fue si no la principal, una de las mayores tareas del Intendente. Para casi toda decisión de importancia, la municipalidad tenía que conseguir la aprobación no solo del Intendente sino, también, del Ministro, del Consejo de Estado o del Presidente. Por estos motivos, los tomos indicados contienen documentos sobre casi todas las actividades de la administración municipal de esta metrópoli portuaria, en general bien conservados y en orden cronológico. En numerosos casos estos archivos reúnen una resolución municipal, la opinión del Intendente, antecedentes como propuestas de contratistas, las preguntas del ministro del Interior, informes del Intendente o de oficiales especializados contestando esas preguntas, y la decisión final del Ministro, del Consejo de Estado o ambos. En cuanto a las actividades gubernamentales, municipales y estatales, estos tomos contienen documentación mucho más completa que los fondos IVALP y MVALP. Debido a que el municipio y el Intendente intervinieron en toda obra de infraestructura, en toda construcción particular de consideración, en la mayoría de las actividades económicas y en

⁴⁹ Bajo esta descripción incluimos dos tomos de oficios recibidos de la gobernación de Valparaíso antes de la creación de la provincia y su intendencia en 1838.

muchas instituciones influyentes, ya sea para promocionar, autorizar, rechazar, comprar, regular o criticar, sus comunicaciones con los ministros del Interior documentan gran parte del desarrollo de la ciudad hasta fines de 1870.

Hasta fines de 1870, los archivos municipales (al parecer con frecuencia desordenados y poco consultados por los concejales de la época) brindan algunos documentos únicos e importantes; también consultamos las actas de sesiones del ayuntamiento para examinar los debates sobre determinados asuntos. A partir de 1880 los documentos y actas municipales cobran mayor importancia y no hay un solo grupo central de fuentes. Aun antes de 1891, los intendentes dedicaban menos tiempo o, por lo menos, una menor porción de su correspondencia oficial, a los asuntos municipales, porque con el telégrafo, el ferrocarril y la comunicación más rápida que brindaron, les permitían gobernar toda la provincia de modo más eficaz que en periodos anteriores. Tras 1891 y la Ley de la Comuna Autónoma la municipalidad cobró más independencia y sus archivos reflejan ese cambio.

Sobre ciertos asuntos suplementamos los documentos de dicha entidad y la intendencia con otros del MGUE y del MMAR. También consultamos algunas de las memorias del Ministerio de Industria y Obras Públicas entre 1897 y 1901, año en que se terminaron las obras del lago Peñuelas, reservorio principal del sistema de agua potable. Estas fuentes publicadas contienen datos claves sobre el proyecto y las políticas del ministerio, y además hay dos historias de la ingeniería en Chile, escritas una por Sergio Villalobos y Luz María Méndez y otra por Ernesto Greve, que entregan un resumen de cómo el Estado nacional iba tomando responsabilidad en la construcción de las obras de agua potable y alcantarillado entre 1890 y 1910. No fue necesario consultar los archivos de dicho ministerio porque los detalles administrativos de ese proyecto quedan fuera del tema central de este libro, tal como los trabajos de la represa quedaban fuera de la ciudad.

La otra fuente principal es la prensa porteña. Elaboramos una lista de fechas claves desprendidas de los documentos mencionados y revisamos una selección de los diarios y revistas existentes en esos momentos.

Por último, consultamos algunos libros y folletos de la época, publicados en Chile como en el extranjero, además de cartas y diarios de vida inéditos que encontramos en colecciones de las ciudades portuarias de Boston y Salem, Massachusetts, Estados Unidos.

APERTURA Y CRECIMIENTO, 1820-1840

En 1835, Thomas Ricket y su esposa, con probabilidad, protestantes ingleses, no se arrodillaron cuando un sacerdote pasó llevando el viático. El sacerdote los acusó de falta de respeto y discutió ruidosamente con ellos. Los Ricket sufrieron menos que otros, tal vez por ser de cierto nivel social; la escolta militar del sacerdote a veces hacía que los transeúntes menos reverentes o menos católicos se arrodillaran a la fuerza. El Gobernador dijo que no se dieron cuenta porque había mucha gente en la calle –situación común en el Puerto–, pero también habló de tolerancia religiosa. Atribuyó los repetidos incidentes de este tipo a:

“la inmensa concurrencia de hombres de diversas creencias [sic] y prácticas religiosas, [a] la imposibilidad de que los transeúntes se instruyan de la nuestra, aun mirado bajo el aspecto de meras costumbres, y [a] la atropellada concurrencia de la gente que se ocupan de sus negocios en la única calle ppl [principal] de Valparaíso”.

A causa de estas dos condiciones especiales de la ciudad, llegó a afirmar que dicha ciudad necesitaba un sacerdote más tolerante; sugirió que el viático se llevara sin publicidad ni solemnidad, cambio que, bajo estas condiciones, ayudaría a la dignidad de la fe⁵⁰. Al parecer, Diego Portales (como ministro del Interior) y el Obispo estaban de acuerdo, aunque el sacerdote demoró unos meses en cambiar su proceder⁵¹.

Este consenso, de que en aquella ciudad se debía tolerar a los protestantes, era significativo en el Chile de 1835. Aunque los gobiernos liberales de 1820 practicaron un “anticlericalismo limitado”, un poco de tolerancia religiosa⁵², y el director supremo Bernardo O’Higgins permitió la fundación del primer cementerio protestante de Chile, el Cementerio de Disidentes en la ciudad portuaria el año 1825, los gobiernos conservadores a partir de 1830 tomaron

⁵⁰ Ramón Cavareda, gobernador de Valparaíso a Joaquín Tocornal, ministro del Interior, 28 de septiembre de 1835, en MINT, tomo 148, fs. 49-50. Muchos documentos recuerdan el gran movimiento y congestión en las pocas calles del Puerto; Urbina Burgos cita varios en *Valparaíso...*, *op. cit.*, pp. 114-115. En sus primeros cinco capítulos describe la vida, las costumbres, el aspecto físico y hasta los olores de Valparaíso entre 1820 y 1850.

⁵¹ Ramón Cavareda, gobernador de Valparaíso a Joaquín Tocornal, ministro del Interior, 19 de diciembre de 1835, en MINT, tomo 148, f. 54.

⁵² Simon Collier & William F. Sater, *A History of Chile, 1808-1994*, p. 59.

el curso opuesto. La Constitución de 1833 estableció la Iglesia Católica como oficial y prohibió el ejercicio público de cualquier otra fe. Sin embargo, en el caso de los Ricket, los conservadores que controlaban el gobierno percibieron que Valparaíso, domicilio de la mayoría de extranjeros que manejaban el comercio, era como un caso especial que exigía reglas diferentes. En esos años los residentes extranjeros formaron una minoría muy visible en la ciudad. La mayoría de estos extranjeros eran ingleses quienes, por sus negocios visibles y congregados, además de sus casas en el cerro Alegre, daban la impresión de una ciudad inglesa⁵³. Esas diferencias no se limitaban a la manera de llevar el viático, sino también a la mantención del Cementerio de Disidentes. Así, por el hecho de ser protestantes muchos de estos extranjeros dieron al Puerto una identidad menos católica que el resto de Chile.

Más tarde, también tuvo las primeras iglesias protestantes de Chile, aun cuando permanecían fuera de la ley. El pastor presbiteriano David Trumbull fundó una iglesia angloparlante sin denominación especial en 1850, y en 1858, la comunidad anglicana construyó su iglesia en el cerro Concepción cerca de las casas de sus feligreses más pudientes. En ese momento el Intendente, Manuel Valenzuela Castillo, informó al ministro del Interior que, aunque los diarios anunciaban que el edificio era capilla protestante y por tanto ilegal, el Intendente no podía detener la construcción porque el edificio no parecía iglesia desde afuera y la constitución protegía las reuniones privadas⁵⁴. Con o sin excusas de este tipo, los oficiales del Estado toleraban actividades protestantes en Valparaíso porque imaginaban que esta ciudad era como un puerto lleno de extranjeros, y ciertamente hubo hasta tres mil de un total de cincuenta y dos mil cuatrocientos trece habitantes en el Valparaíso de 1854⁵⁵. No se trataba de tolerar la evangelización protestante de la población chilena, sino de acomodar al grupo de extranjeros que, además de profesar dicha religión, hizo importantes contribuciones técnicas y comerciales a la ciudad⁵⁶.

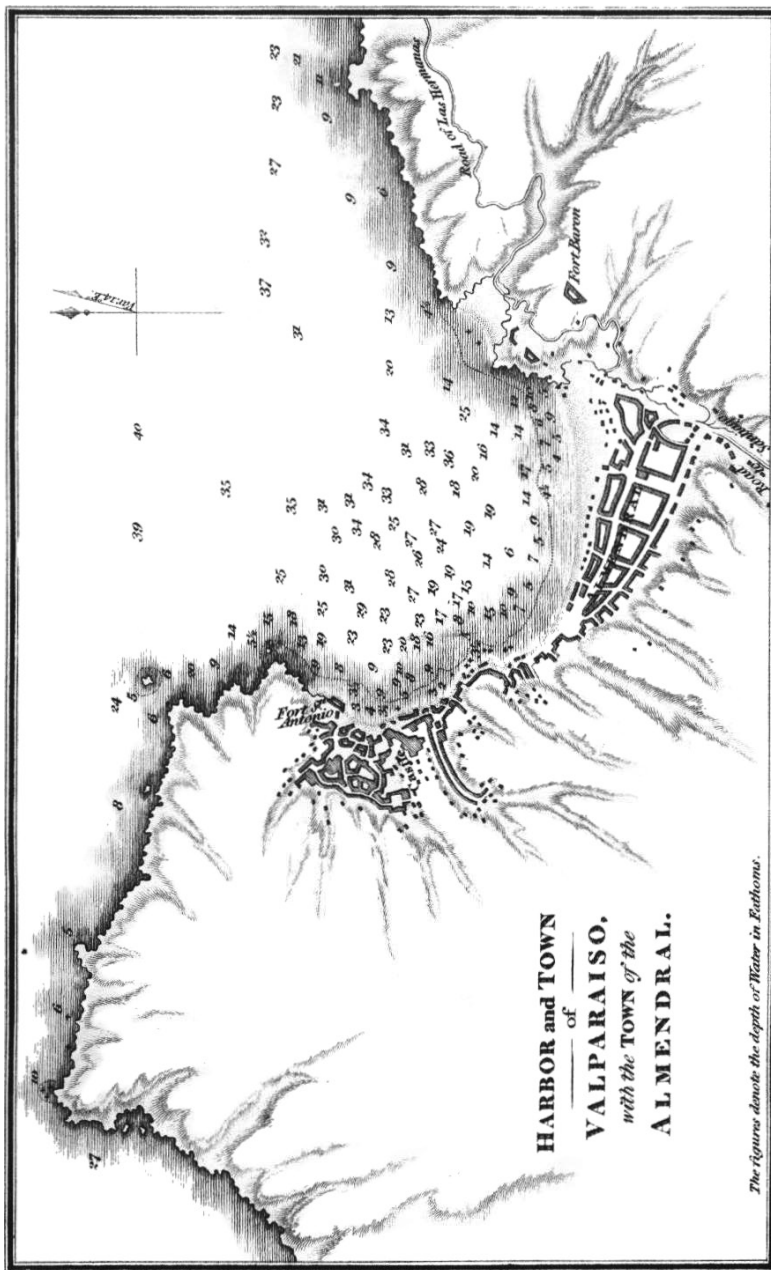
Como podemos ver, a partir de 1830 se nota una tendencia a creer que Valparaíso necesitaba leyes, poderes y procedimientos especiales por ser diferente

⁵³ Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 79-83, por ejemplo, aquí cita varias fuentes sobre la visibilidad de la colonia inglesa y los números de extranjeros de varias nacionalidades.

⁵⁴ Manuel Valenzuela Castillo a Jerónimo Urmeneta García, ministro del Interior, 11 marzo 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

⁵⁵ Oficina Central de Estadística, *Censo jeneral de la República de Chile levantado en abril de 1854*, última página sin número. El censo cuenta tres mil setecientos treinta y ocho extranjeros en la provincia de Valparaíso; la mayoría probablemente vivía en la ciudad, pero algunos tienen que haber vivido en otras partes de la provincia.

⁵⁶ Gonzalo Serrano del Pozo, "Valparaíso en la configuración del paradigma político de Juan Bautista Alberdi", p. 129, especula que ver este espacio de tolerancia religiosa y bienvenida a los extranjeros durante su residencia en Valparaíso influyó a Juan Bautista Alberdi de loar semejantes libertades en California y proponerlas para Argentina en sus *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina, derivados de la ley que preside el desarrollo de la civilización en la América del Sud*.



Valparaíso en 1826. El terreno edificable era muy estrecho y había muy pocas calles. Incluye varios puntos que indican las primeras casas en el cerro Alegre, al sudoeste del cerro Concepción, que casi corta el paso entre la ciudad propiamente tal y el Almendral, en el centro del plano. "Harbor and Town of Valparaíso with the town of the Almendral", London, Baldwin Craddock and Joy, 1826, reimpresso en Nelson Vásquez L., Ricardo Iglesias S. y Mauricio Molina, *Cartografía histórica de Valparaíso*, p. 76.

de las demás ciudades chilenas. Aunque en el caso de la religión el tratamiento especial significaba un menor control estatal de la vida privada de las personas, en la mayoría de los casos esto implicaba una mayor intervención estatal-municipal en la vida diaria, mediante reglamentos contra incendios, inversiones en caminos y diferentes casos que se detallan en los capítulos siguientes. En diferentes situaciones, oficiales, periodistas locales e intendentes argumentaron que las normas nacionales no eran aptas para su ciudad. Pidieron ayuda estatal, pero resguardaron la poca autonomía municipal que les permitía la constitución centralizada de 1833. Los motivos citados con mayor frecuencia eran la importancia local del comercio global, la masiva presencia extranjera, el crecimiento rápido y la alta densidad urbana, que resultó de la conjunción de crecimiento y escasez de espacio plano. En muchos casos el gobierno de turno negó el tratamiento especial pedido, pero concedió permisos que hicieron creer y ver la ciudad como un lugar de experimentos municipales singulares. Las excepciones más importantes le permitieron enfrentarse a la realidad de la ciudad, ideando medidas de administración y servicios municipales recién en desarrollo en las mayores ciudades de Europa y Estados Unidos. Debemos notar que a veces estas iniciativas fracasaron porque esta era todavía una ciudad periférica en formación, no tenía habitantes, recursos económicos o capacidad administrativa suficiente para apoyarlas. Todo en función de las capacidades económicas y administrativas de su incipiente desarrollo. Además, las reiteradas opiniones porteñas sobre la cuestión iluminan la paradójica identidad de Valparaíso, que en ocasiones fue importante en la realidad práctica de la ciudad. La paradoja implica que en estas descripciones de condiciones especiales, este puerto parece la ciudad clave de Chile y, al mismo tiempo, la ciudad menos típicamente chilena. No faltaba lógica a esta idea, pues su importancia era en rigor, su condición de entrepuerto, uniendo el mercado y la sociedad chilena con el mercado y la sociedad mundial.

En 1828, el Cabildo, en un oficio al ministro del Interior, dijo que la ciudad necesitaba un gobernador competente a causa de

“Los grandes intereses q. se causan en esta Ciudad, el rápido progreso de su actividad mercantil, la concurrencia de tantos extranjeros, la frecuencia con que acuden [al?] puerto buques de guerra de todas naciones”⁵⁷.

Durante esa breve época de gobierno federal y descentralizado el Cabildo buscó la autonomía local con bastante intensidad: el gobernador de la época, Francisco de la Lastra, informó al Ministro que los miembros del Cabildo no aceptarían un gobernador “q. por nacimiento no sea de Valparaiso”⁵⁸. El

⁵⁷ Jose Matias Lopes, Jose Domingo Otaegui, Ambrosio Ramon Achurra y José Piñero [representando al Cabildo de Valparaíso] al ministro del Interior, 5 de diciembre de 1828, en MINT, tomo 86, f. 86.

⁵⁸ Francisco de la Lastra a Melchor José Ramos, ministro del Interior, 6 de diciembre de 1828, en MINT, tomo 86, f. 89.

Gobernador también dijo que los regidores eran flojos, anárquicos y sus decisiones sediciosas. Pero sediciosos o no, el Cabildo marcaba las festividades patrióticas. Por ejemplo, en 1829 pidió que el gobierno central pagara las fiestas patrias para el aniversario de la independencia nacional, que fueran lo suficientemente grandes para impresionar a los muchos extranjeros que vivían en la ciudad⁵⁹. Esperaban que esta lógica convenciera al gobierno central y tenían razón: recibieron los mil pesos que habían pedido.

¿Cómo se desarrollaba esta ciudad que se decía tan diferente de las demás ciudades chilenas? ¿Dónde cabía en el sistema político o en la economía nacional y global? ¿Fue su posición en esas redes la que creaba una situación especial? ¿Existía, siquiera, tal situación?

La identidad de Valparaíso y la realidad comercial y estratégica que inspiraba nacieron de la industrialización del comercio mundial a mediados del siglo XIX. Si bien como lugar y nombre remonta a mediados del siglo XVI y como ciudad legal a fines del XVIII, como urbe comercial y de crecimiento bastante rápido, es hija de la independencia y de la Revolución Industrial. Como ciudad colonial era una pequeña población ubicada al suroeste de la bahía del mismo nombre en el lugar que luego se denominó el Puerto. Cerros de pendiente demasiado fuertes para la construcción arrancaban desde la misma playa en algunos puntos y nunca dejaban más que doscientos metros de terreno más o menos plano. Esta ciudadela se encontraba en la periferia de Chile, y de las redes comerciales globales. Personas bien montadas demoraban dos días en llegar a Santiago. La mayoría de los chilenos vivían tierra adentro en el Valle Central, entre Santiago y Concepción. A pesar de ser puerto principal, ni siquiera tenía su propia aduana.

Cuando España abrió el océano Pacífico a los barcos europeos y estadounidenses en 1790, el comercio en ella aumentó⁶⁰. A partir de la independencia de Chile, la ciudad y su comercio crecieron de forma veloz, y por ello se tornó menos periférica en ambos sentidos. Con el fin de las guerras napoleónicas y de independencia americana, el flujo creciente de textiles y demás productos de las fábricas de Gran Bretaña llegó a bordo de flotas de barcos mercantes. La siguiente expansión de las manufacturas por el mundo del Atlántico Norte aumentó esta oferta. Recordemos que la economía creada por la Revolución Industrial fue global casi desde el comienzo. En la década de 1820, con el auspicio del gobierno nacional, el comercio internacional de Chile creció a un ritmo acelerado. Isaac Foster Coffin, viajero estadounidense, escribió que ir de Concepción hasta Valparaíso era “una transición del sepulcro”⁶¹ del

⁵⁹ Manuel Manterola, gobernador municipal, a José M. Benavente, gobernador militar, 18 de agosto de 1829, en MINT, tomo 86, f. 123.

⁶⁰ Por la Convención de San Lorenzo, 1790. Brian Loveman, *Chile: The Legacy of Hispanic Capitalism*, p. 109.

⁶¹ Énfasis en el original.

comercio al pleno centro de actividad y confusión”⁶². Asimismo, opinó que el gran tráfico de importación no era natural, sino el efecto de un esfuerzo de gobiernos y mercaderes por alcanzar un “comercio fantasma”, y que no podía continuar porque los habitantes ignoraban “las ventajas y los principios del comercio”; en eso, por lo menos a mediano plazo, estaba equivocado. Brian Loveman afirma que la larga duración de la guerra de la independencia del Perú benefició al Puerto por el comercio de armas que pasaba a través de él⁶³.

Después de la independencia, el gobierno nacional impulsó medidas para hacer de esta ciudad no solo el puerto principal de Chile sino, también, “un puerto dominante del Pacífico”; estableció los almacenes fiscales en los cuales los comerciantes podían acopiar mercaderías extranjeras, en su mayoría europeas y estadounidenses, sin pagar impuestos de internación, mientras esperaban enviar esos productos a otros países de la costa del Pacífico “cuando el mercado fuera bueno”⁶⁴. Estas políticas, un gobierno más estable que el de países vecinos y una ubicación conveniente para las naves que pasaban el cabo de Hornos, atrajeron no solo barcos sino oficinas de empresas extranjeras e inmigrantes, desde mercaderes pudientes hasta marineros empobrecidos⁶⁵.

Dentro de este marco legal y geográfico, funcionaba como lo que el geógrafo Andrew F. Burghardt denomina una “ciudad entrada” manejando el comercio y comunicación entre el mundo Atlántico y el interior de Chile; y entre el Atlántico y una zona de influencia comercial marítima que abarcaba gran parte de la costa Pacífica de América del Sur⁶⁶. Hasta bien entrada la segunda mitad del siglo, comerciantes internacionales enviaron mercaderías desde aquí para llenar la demanda en los países vecinos al norte; claro que también despachaban mercaderías directamente de sus países de origen a Bolivia, Perú, etc., pero los almacenes fiscales de esta bulliciosa ciudad les permitía trabajar con más rapidez y flexibilidad cuando el viaje de Europa podía demorar cinco meses o más. Dos puntos de referencia: El viaje “entre Hamburgo y Valparaíso... solía hacerse entre 100 y 140 días”⁶⁷. Los viajes a los puertos del Pacífico más al norte demoraban más tiempo. En 1853 el clipper estadounidense *Flying Cloud* demoró ochenta y nueve días y ocho horas de viaje desde Nueva York a San Francisco. Este barco representaba la tecnología de punta de toda una década de desarrollo de veleros veloces. Duró hasta 1889 y

⁶² Isaac Foster Coffin, *Chile 1820*.

⁶³ Loveman, *Chile...*, *op. cit.*, p. 131.

⁶⁴ Collier & Sater, *op. cit.*, pp. 60-61.

⁶⁵ Hay un buen resumen de las políticas estatales y los efectos del aumento y ordenamiento del comercio como, asimismo, del desarrollo urbano de Valparaíso, en Molina, “Estado sanitario...”, *op. cit.*, pp. 42-45. Véase también Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 49-50.

⁶⁶ Andrew F. Burghardt, “A Hypothesis about Gateway Cities”. Para el comercio mundial y Valparaíso, véase Eduardo Cavieres Figueroa, *Comercio chileno y comerciantes ingleses 1820-1880: un ciclo de historia económica*.

⁶⁷ Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 55.

solo fue vencido por yates modernos, no por barcos mercantes o de guerra de aparejo redondo⁶⁸. Por ejemplo, de 1834 a 1837, Frederick Huth Gruning & Co. compraba y vendía por cuenta de clientes en Europa y Estados Unidos, entre otras actividades de comercio internacional. Enviaba consejos a sus clientes sobre cuáles mercaderías encontrarían buenos mercados. Tenía agencias en Lima y en Valparaíso. La agencia en Lima comunicaba con sus clientes vía la agencia de Valparaíso, que tenía mejor acceso a barcos con destino a Estados Unidos. Cuando llegaban embarcaciones con mercaderías pertenecientes a sus clientes, desembarcaban algunas de ellas en este puerto, tanto para venta local como para depósito y dejaban otras a bordo, de acuerdo con las últimas noticias de los mercados vecinos. Su representante en esta ciudad escribió que antes del comienzo de la guerra con Perú en 1836, estas reexportaciones “recibieron casi la mitad de nuestras importaciones”⁶⁹. La inestabilidad política minimizó la competencia de puertos como Callao⁷⁰.

También competía con Santiago como lugar estratégico e, incluso, como guía de la identidad chilena. El Puerto contribuía en gran parte a los ingresos fiscales. En 1834, al comenzar el depósito y la reexportación de mercaderías, los derechos aduaneros recaudados en Valparaíso eran el 69% del total nacional, en una época en que estos representaban más de la mitad de los ingresos fiscales. En 1843 y 1853 habían crecido a un 92%. Para 1863 este porcentaje declinó al 85% del total nacional, todavía una gran mayoría⁷¹. La municipalidad no percibía ingresos directos de los derechos de aduana, pero el Estado invertía más aquí que en cualquier otra ciudad fuera de Santiago. Ambas recibieron la mayoría de las utilidades particulares del comercio internacional, porque los grandes mercantes y terratenientes solían vivir allá en vez de en los campos agrícolas del sur o las zonas mineras del norte⁷². Además, muchas personas trabajaban en la carga y descarga de mercaderías, venta de alimentos, leña, agua, jarcias y demás necesidades náuticas. Los lancheros y jornaleros llegarían a ser muy visibles y también han sido estudiados por historiadores. Los vendedores de comestibles y lavanderías fueron muy numerosos⁷³. Cabe señalar

⁶⁸ David Shaw, *Flying Cloud: The True Story of America's Most Famous Clipper Ship and the Woman Who Guided Her*, p. 259.

⁶⁹ Frederick Huth Gruning & Co., Lima, a George Peabody [London?], 8 de mayo de 1834; Henry V. Ward for Frederick Huth Gruning & Co., Valparaíso, a George Peabody, London, 16 de diciembre de 1835; Frederick Huth Gruning & Co., Lima, a Frederick Huth Gruning & Co., Valparaíso, 20 de diciembre de 1836 y Frederick Huth Gruning & Co., Valparaíso, a George Peabody, 12 de octubre de 1837, en George Peabody Papers, MSS 181, Folder 7, Box 28, Series II.

⁷⁰ Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 50.

⁷¹ Calculado usando datos en Legación en Gran Bretaña, *Resumen de la hacienda pública de Chile desde 1833 hasta 1941. Summary of the finances of Chile from 1833 to 1914*, pp. 96.

⁷² Loveman, *Chile...*, *op. cit.*, pp. 135 y 139.

⁷³ Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 87-88 y 116 da descripciones detalladas del trabajo de los lancheros y los jornaleros y de otras ocupaciones.

que las mercaderías en depósito ocasionaron trabajos de carga y descarga no reflejados en los totales de derechos aduaneros, por estar depositados en los almacenes fiscales. Las políticas favorables al comercio internacional y los grandes gastos fiscales en aquella urbe muestran la influencia de los comerciantes del Puerto además de los ingresos aduaneros recaudados en su ciudad en la política nacional.

El tráfico marítimo creció rápidamente. En 1830 atracaron doscientos noventa y ocho barcos con un total de 57.558 tons. y ocho años después fueron cuatrocientos setenta y cuatro con 96.893 tons.⁷⁴ En 1840 los vapores de la PSNC comenzaron su carrera regular al Perú. Para mediados de la década llegaban también a Panamá, y desde esta ciudad un pasajero podía cruzar el istmo y tomar otro vapor para llegar a Europa aproximadamente en cuarenta días, en vez de los ciento veinte y algo más que demoraban los veleros que pasaban por el cabo de Hornos⁷⁵. A principios de 1850, el teniente naval estadounidense James M. Gilliss predijo que el ferrocarril que recién se construía a través del istmo de Panamá dejaría a Valparaíso fuera de las rutas comerciales y terminaría su *boom*⁷⁶. Estaba equivocado, tal vez por no pensar en el gran costo de pasar la carga de barco a ferrocarril y de nuevo a barco; aunque muchos pasajeros, valijas de correo y dineros, cruzaron Panamá, el grueso de la carga todavía pasaba por el cabo de Hornos. El número de veleros, y su tamaño, seguía creciendo y por esto llegaron más vapores. Además, las exportaciones e importaciones chilenas aumentaron para compensar y sobrepasar cualquier caída relativa de las mercaderías en depósito. Es verdad, sin embargo, que el crecimiento espectacular de exportaciones se detuvo a fines de 1855 cuando California y Australia comenzaron a exportar trigo en vez de importarlo⁷⁷. Y esta hermosa ciudad perdió paulatinamente la dominancia del comercio internacional de la costa oeste de Sudamérica.

Impulsado por dicho comercio entre las distintas regiones de Chile y por la actividad económica local que generaba, Valparaíso creció de un modo acelerado, pasando de pueblo a ciudad. Vicente Pérez Rosales recordó la “dormida aldea” de la época de las guerras de la independencia: “La aristocracia, el comercio y las bodegas se daban la mano para no alejarse de la iglesia Matriz... Lo que es ahora [1860] suntuoso Almendral, era a modo de una calle larga formada de ranchitos y de tal cual casucho de teja”⁷⁸. En 1820, Isaac Coffin describió

⁷⁴ British Consular Reports, Returns of Trade from Valparaíso, 1830 and 1838, F.O. 16/12B, 14 and 39, Public Records Office, Kew, en Cavieres, *Comercio...*, *op. cit.*, p. 73.

⁷⁵ J. Valerie Fifer, *William Wheelwright, Steamship and Railroad Pioneer: Early Yankee Enterprise in the Development of South America*, p. 44 y Collier, “From Independence...”, *op. cit.*, p. 19.

⁷⁶ J[ames] M[elville] Gilliss, *US Naval Astronomical Expedition to the Southern Hemisphere*, pp. 240-241.

⁷⁷ Collier, “From Independence...”, *op. cit.*, p. 11.

⁷⁸ Vicente Pérez Rosales lo visitó en el verano de 1814, cuando tenía siete años, así que su descripción tal vez representa la memoria colectiva tanto como un informe directo, pero su des-

una mezcla de ideas y prácticas muy modernas con otras muy antiguas, en una ciudad que “tenía poco que atrajera la atención de un forastero”⁷⁹. Rodolfo Urbina cita a numerosos viajeros que describen una ciudad pequeña, sucia, sin edificios imponentes y tan informal en su trazado que “Hugo Salván no vio calle que mereciera el nombre de tal en 1824, excepto callejuelas ‘angostas y torcidas... y sumamente asquerosas’”⁸⁰. Pero este pequeño puerto no durmió mucho más. Los totales censales que, si bien no son exactos, dan una indicación aproximada del dinámico aumento poblacional local: 5.317 habitantes en 1813; 24.316 en 1835, 30.816 en 1843 y 52.413 en 1854⁸¹. Después de 1830, la ciudad agotó el pequeño terreno plano en el Puerto y se extendió al este, entrando al área llana conocida como El Almendral. También la urbanización subió por algunos cerros y quebradas. En 1839, Charles Pickering describió una ciudad cuyos treinta mil habitantes no parecían tantos por estar “muchas de las casas escondidas en las quebradas”, una ciudad cuya calle principal lucía edificios de más de un piso, mientras que otras viviendas eran “en su mayoría de un piso, y livianas, muchas veces meros galpones de ramos tejidos y revocados con barro”⁸². Sin embargo, escribió que “de acuerdo al testimonio universal, la ciudad es muy próspera y su población aumenta de año a año”.

Ya en la década de 1820 la urbe comenzaba a enfrentar los problemas de una ciudad mayor, en parte porque la topografía generó la congestión de una ciudad mayor. Por ejemplo, el agua escaseaba en los veranos y podía estar sucia todo el año, situación que impulsó un reglamento ambiental muy temprano, en 1821:

“el Reglamento de Aguas penaba a quienes incurrieran en el delito de ‘sacar derramas de las acequias,’ o ‘cortar árboles, ramas y hierbas con vertientes’, o mantener ‘obrajes de quemazón, como hornos de tejas, ladrillos, etc.’”⁸³.

A diferencia de las impresiones de varios escritores de la época, los extranjeros nunca formaron mayoría ni nada semejante, en esta dinámica local. Sin embargo, su participación influyó en ella. En 1813, según datos del Archivo

cripción concuerda con las cifras de población y las otras evidencias cualitativas. Véase su *Recuerdos del Pasado (1814-1860)*, tomo 1, pp. 32-33.

⁷⁹ Coffin, *op. cit.*, sin paginar.

⁸⁰ Urbina Burgos, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 27.

⁸¹ Oficina Central de Estadística, *Censo... 1854*, *op. cit.*; Archivo Nacional, *Censo de 1813 Levantada por don Juan Egaña, de orden de la junta de gobierno formada por los señores Perez, Infante y Eyzaguirre*, pp. 217-218. Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 78-79, compara muchas cifras de población de los años entre 1817 y 1830 y comenta la enorme variación de ellas; por ejemplo, las cifras estimadas por varios visitantes extranjeros y en 1822 varían de cinco mil a diecisiete mil.

⁸² Charles Pickering, diario de vida sin título, “In his handwriting, kept by him while on the United States Exploring Expedition, Wilkes, Commander”.

⁸³ Véase Urbina Burgos, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 106.

Nacional⁸⁴, el porcentaje de extranjeros en esta ciudad era de un poco más del 1% (cuarenta y nueve españoles y nueve europeos no españoles), en una población de cinco mil trescientos diecisiete habitantes. No obstante, durante las siguientes décadas, ocurre un crecimiento significativo tanto en números como en visibilidad e influencia. Si bien algunos estaban de paso, como los marineros, y otros se quedaban por un tiempo más largo, como los agentes comerciales y empresarios de diversa índole, hubo muchos, desde artesanos a grandes empresarios, que se radicaron aquí. Estos inmigrantes no vivían en comunidades cerradas ni aisladas. Si los gobiernos municipales y nacionales toleraban diversidad entre los que venían de afuera en 1820 y 1830, para el año 1840 algunos extranjeros llegaron a ser miembros integrales de aquella comunidad. En 1843, Joshua Waddington, inglés nacionalizado chileno, llegó a ser regidor de la municipalidad, y formaba parte de la élite local⁸⁵. Rodolfo Urbina explica que el surgimiento de la alta sociedad comercial extranjera no causó “tensiones. Y no podía haberlas, porque tampoco existía una burguesía colonial que se hubiera sentido desplazada”⁸⁶. La mayor parte de los extranjeros eran hombres y era bastante común que ellos se casaran con chilenas, formando así nuevas familias porteño-chilenas. Entre 1845 y 1856, por ejemplo, “los novios provenientes del extranjero representan 10,8%... y las novias sólo un 2,1%”⁸⁷. Las familias Waddington, Edwards, Lyon y Ross, todas prominentes en la sociedad chilena a partir de mediados del siglo XIX, comenzaron a vivir en Valparaíso a pocos años de la independencia⁸⁸.

El rápido crecimiento poblacional es verificable en pocos años. Los datos del censo nacional de 1835⁸⁹ indican un aumento de 4,5 veces respecto de la población de 1813, es decir, veinticuatro mil trescientos diecisiete habitantes, donde los extranjeros conformaban ahora más del 12% de dicho total. El pequeño pueblo provincial llegó a ser una ciudad de personas nacidas en otras partes: entre los migrantes chilenos y extranjeros se contaban obreros, mercaderes y gobernantes. Por ejemplo, entre 1845 y 1856, solamente el 12% de los hombres y 22% de las mujeres que se casaron en Valparaíso, habían nacido allá; una minoría eran extranjeros, pero el grupo mayor (un 39% de las novias y 38% de los novios) vinieron de otras partes de Chile⁹⁰. La gente de

⁸⁴ Archivo Nacional, *Censo de 1813...*, *op. cit.*, páginas sin numerar cerca de la p. 215.

⁸⁵ Oficina Central de Estadística, *Censo... 1854*, *op. cit.*

⁸⁶ Urbina Burgos, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 80.

⁸⁷ René Salinas Meza, “Nupcialidad, familia y funcionamiento del mercado matrimonial en Valparaíso durante el siglo XIX”, p. 79.

⁸⁸ Véase, por ejemplo, Baldomero Estrada Turra, “Doblamiento e inmigración en una ciudad-puerto”, p. 18.

⁸⁹ Oficina Central de Estadística, *Censo... 1854*, *op. cit.*, última página sin numerar. El censo cuenta tres mil setecientos treinta y ocho extranjeros en la provincia de Valparaíso. La mayoría vivía en la ciudad, pero algunos tienen que haber vivido en otras partes.

⁹⁰ Salinas Meza, “Nupcialidad...”, *op. cit.*, p. 79.

clase alta y los oficiales municipales y estatales se oponían más a la llegada de gente pobre que a la de gente rica o muy calificada. Solían tratar a los pobres y obreros chilenos con cierto nivel de sospecha, pero daban la bienvenida a todos los extranjeros, excepto sí, a los marineros, quienes para ellos eran un mal necesario. Rodolfo Urbina señala la introducción de las máquinas a vapor en 1850 como el momento en que “los artesanos mostraron por primera vez una actitud xenofóbica”⁹¹.

A partir de 1822, los residentes ingleses con mayores recursos construyeron un suburbio-jardín en los cerros Concepción y Alegre, arriba de los negocios del plan. Rodolfo Urbina señala que estos primeros chalets eran una respuesta al terremoto de ese año⁹². Mencionado por viajeros ya para 1825, este barrio era el primer suburbio-jardín de Chile y tal vez de toda América Latina⁹³. De hecho, data de la alborada de dichos suburbios como fenómeno e, incluso, movimiento ideológico que marcaría a Gran Bretaña y marcaría aun más a Estados Unidos durante el siglo XIX⁹⁴. Por un lado, era colonia extranjera, por otro, símbolo del progreso portuario; las dos imágenes eran compatibles. Los extranjeros visitantes, en particular los anglosajones, manifestaron frecuentemente su aprobación, mientras que los chilenos pudientes, si bien lo aceptaron y valorizaron, por lo general preferían casas céntricas e imaginaban el borde de la ciudad como lugar de los pobres.

CONCLUSIÓN

Entre 1820 y 1840, Valparaíso era todavía un lugar complicado para construir una ciudad. La rada era peligrosa para los barcos y difícil para la carga y descarga, las mercaderías demoraban semanas en llegar al Valle Central por montañosos caminos de tierra, y su terreno fácilmente edificable era limitado a una faja de pocos metros entre las olas y los cerros. Había dos calles longitudinales –y por unas cuadras, una sola– a lo largo de un kilómetro de playa, y otras transversales muy cortas, aun cuando ascendía alguna distancia por una quebrada. Aparte de la difícil topografía, los vecinos más pudientes manifestaban su temor a los marineros, jornaleros y demás obreros de los cuales dependía la prosperidad de la ciudad. A su vez, los diarios y cartas de los marineros indican que estos temían de los pillos terrestres⁹⁵ que, presumiblemente, se aprovechaban de marineros ingenuos en este Puerto como en todos.

⁹¹ Urbina Burgos, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 153.

⁹² *Op. cit.*, p. 29.

⁹³ Fernando Rivas I., *El barrio del cerro Alegre: Orígenes y desarrollo*, p. 30.

⁹⁴ Véase, por ejemplo, Kenneth Jackson, *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, pp. 45-86.

⁹⁵ “Land sharks” en la frase inglesa, que significa literalmente “tiburones terrestres”.

En estos años las autoridades locales emprendieron proyectos pequeños y aislados para resolver problemas de diversa magnitud. Intentaron mantener transitables las calles y el camino a Santiago, previniendo inundaciones y construyendo puentes. También promulgaron reglamentos de policía. Pero no articularon planes ni emprendieron obras generales para cambiar o formar la ciudad entera. Ese salto hacia la modernidad –o por lo menos hacia ser una gran ciudad– quedó para la década de 1840.

LAS PRIMERAS REDES CENTRALIZADAS: LOS BOMBEROS, EL GAS Y EL FERROCARRIL URBANO 1850-1864

En 1840, los políticos y los empresarios de Valparaíso comenzaron a experimentar con innovaciones técnicas, administrativas y financieras propias de una ciudad de mayor población que los veinticuatro mil trescientos dieciséis habitantes que tenía en 1835 y los treinta mil ochocientos dieciséis en 1843⁹⁶. Estas innovaciones reflejan las dificultades de una ciudad con estrecho terreno edificable, mucho comercio global, gran población flotante y grandes divisiones de clase, pero también muestran la naciente confianza que la clase alta puso en los ingenieros e inspectores, policías y accionistas de poder controlar la ciudad y sus problemas, ya naturales ya humanos. Los desafíos urbanos empezaron a ser industrializados, en el sentido que utiliza el historiador alemán Wolfgang Schivelbusch, quien describe la transferencia de una actividad o idea desde la esfera personal, familiar, artesanal y única hacia una esfera menos personal, más mecanizada y estandarizada, a un proceso más mediado por los sistemas tecnológicos⁹⁷. Los nuevos proyectos también se distinguieron por incluir grandes planes que afectaron a la ciudad entera o, por lo menos, una gran parte de ella, debido a que no solo se trataba de arreglar un puente o una esquina sino de transformar áreas mucho más extensas.

Estas innovaciones en reglamentos y servicios urbanos ocupaban máquinas y prácticas inventadas en otras partes, sobre todo en Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos. Los diarios y revistas de esos países trajeron ideas al Puerto; así como de los extranjeros radicados en Valparaíso, los recién llegados o, incluso, los itinerantes, aportaron lo suyo. Es importante recordar que había muy pocos ingenieros u otros especialistas técnicos en Chile; por ejemplo, cuando el Cuerpo de Ingenieros Civiles del Estado fue establecido en 1843, uno de los deberes del director fue enseñar matemática, cartografía y varias ciencias relevantes a los “agrimensores aspirantes” que se integraban al cuerpo⁹⁸. En ese contexto, los líderes políticos nacionales tenían dificultades para evaluar las propuestas de innovación que les eran presentadas y para negociar con los empresarios que las hacían. Sin embargo, no se trataba de solo copiar. La

⁹⁶ Oficina Central de Estadística, *Censo... 1854, op. cit.*; Archivo Nacional, *Censo de 1813...*, *op. cit.*, pp. 217-218.

⁹⁷ Wolfgang Schivelbusch dice “industrialización” en este sentido, por ejemplo, en Wolfgang Schivelbusch, *Disenchanted Night: The Industrialization of Light in the Nineteenth Century* y Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*.

⁹⁸ Ernesto Greve, *Historia de la ingeniería en Chile*, tomo 2, pp. 378-379.

variedad de porteños representados por empresarios, concejales municipales, editores de prensa y vecinos, desde grandes comerciantes hasta vendedores ambulantes, entendían estos inventos dentro de su propio contexto. Los usaban –o los resistían– para sus propios fines, aunque muchas veces los usos eran semejantes a los de sus pares del mundo noratlántico, otras veces, no. Además, las nuevas máquinas y su modo de usarlas, todavía se perfeccionaban en las tierras de origen, por lo que las nuevas tecnologías confundían a muchas personas, hasta en los países centrales de la Revolución Industrial. Esta ciudad, aunque alejada de las fábricas, los laboratorios y las ciudades dotadas con tecnología de punta, de igual manera participaba en la invención de la ciudad occidental de la época industrial. Los veleros del comercio internacional, y desde 1840, los vapores de la PSNC⁹⁹, trajeron consigo noticias de grandes maravillas tecnológicas a la par que reforzaron el sentido de compartir algo con Europa y Estados Unidos.

Políticos y comerciantes de la sociedad lugareña manifestaban una preferencia marcada por tecnologías y reglamentos que expandieran el poder municipal sobre los individuos, y también por las prácticas que prometían traer ingresos a las arcas municipales. Estas soluciones solían combinar, en variadas proporciones, la tecnología y la organización, es decir, nuevas máquinas y materiales con nuevas instituciones, procedimientos y reglamentos. Los proyectos de infraestructura incluían novedosos mercados municipales, un matadero municipal, una pequeña red de agua potable en el centro de la ciudad, además de empedrados y veredas que se extendían de a poco por las calles principales. Al enfrentarse al aumento de tránsito traído por el aumento del comercio, la municipalidad lo reglamentó para proteger el pavimento y los peatones, para agilizar la circulación, sin admitir los excesos de velocidad, generando con ello ingresos municipales. Ordenó mantener la derecha para circular en las calles y no portar bultos por las veredas. Los carruajes públicos, las panaderías, los vendedores ambulantes, las frutas y las bebidas fueron todos reglamentados en esta época¹⁰⁰. En 1852 se formó una fuerza de policía unificada (trabajaban día y noche, reemplazando a los antiguos serenos) y se nombraron varios inspectores para hacer valer reglas específicas sobre la prevención de incendios y otros asuntos.

Tomamos aquí ejemplos tres temas que inspiraron grandes sistemas tecnológicos e institucionales: la iluminación a gas, los tranvías de sangre y todo lo vinculado con el problema del fuego. En todos ellos lo técnico y lo social se traslapan. Los repetidos incendios impulsaron la oferta de seguros; bomberos de distintas índoles y reglamentos fueron destinados para limitar

⁹⁹ Fifer, *op. cit.*, p. 44.

¹⁰⁰ José Santiago Aldunate a Manuel Antonio Tocornal, ministro del Interior, Memoria Anual, 28 de abril de 1863, en MINT, tomo 450, s.f.; Municipalidad de Valparaíso, Reglamento para mercado municipal, 11 de diciembre de 1863, en MINT, tomo 460, s.f.

los incendios. Las empresas de gas y ferrocarril urbano entraron en conflicto una con otra sobre el uso del espacio público, y ambas pelearon, a su vez, con la municipalidad sobre contratos, impuestos y reglamentos.

Entre 1840 a 1863, se vinieron eventos políticos nacionales de consideración. La república conservadora se defendió de dos revoluciones, una en 1851 y otra en 1859. Aunque la de 1859 incluyó un levantamiento en Valparaíso mismo, ninguna de las dos afectó el desarrollo urbano ni las políticas urbanísticas de la ciudad. Sin embargo, las facciones políticas nacionales que se transformaron en partidos durante el decenio de Manuel Montt sí se enfrentaron en el conflicto entre la compañía de gas y el ferrocarril urbano.

EL FUEGO Y LOS SERVICIOS PÚBLICOS¹⁰¹

El Puerto no solo era una ciudad densamente poblada sino que, además, concentraba todo tipo de edificaciones. Compartían un mismo espacio casas, almacenes, tiendas, herrerías, panaderías y ranchos, edificios construidos en su mayoría con madera. Tal como en las ciudades estadounidenses y europeas de la misma época, los edificios de albañilería tenían marcos, techos, pisos, balcones y otros componentes de dicho material. Muchas construcciones guardaban mercaderías de carácter combustible, tales como telas y aceites. Estas eran las condiciones que hicieron tan frecuentes las conflagraciones urbanas en las ciudades occidentales del siglo XIX, no solo en las ciudades nuevas, hechas todas de madera, como Chicago y San Francisco sino, también, en Boston y Hamburgo, construidas en albañilería. Incendios mayores destruyeron muchas cuadras de la ciudad en 1843, 1850 y 1858. A raíz de tan tremendas perturbaciones, los líderes locales se dedicaron a tres labores relacionadas: determinar la culpa, prevenir desastres futuros y aprovechar la destrucción para mejorar los espacios públicos. Las respuestas al fuego expandieron el poder municipal con una red de reglamentos. Se reforzó la sociedad civil mediante la creación del grupo de bomberos voluntarios, que fue conformado, en un principio, por personajes de la aristocracia lugareña. Finalmente, cambiaron los conceptos de clase social a medida que los hombres de negocios reemplazaron a los artesanos pobres como combatientes de fuego en el imaginario pública.

La élite porteña impuso su imagen de luchadora contra el fuego, en parte porque su idea del incendio cambió. De la idea de un siniestro inevitable cuyos estragos todos debían aguantar o cuando más compartir, a la de que era un riesgo predecible que se podía prevenir. Este cambio, alimentado por nuevas tecnologías y prácticas para extinguir los incendios, era parte de la tendencia general de percibir los problemas urbanos como solucionables por

¹⁰¹ Gran parte de esta sección apareció como Martland, "Taming...", *op. cit.*, pp. 63-81.

la intervención humana, tendencia también reflejada en el alumbrado público, los tranvías y otros servicios urbanos. Asustados por la construcción rápida, pero sin suficiente planificación, por los grandes flujos de migrantes chilenos y extranjeros, y por nuevas mercaderías o máquinas que podían ser peligrosas, intentaron usar las nuevas medidas de control que creían posibles. El fuego era un objeto manejado para aplicar tales medidas.

Ya antes de 1840, Santiago, y Valparaíso, había comenzado la extinción organizada de los incendios. Al principio, milicias especiales de artesanos y obreros se enfrentaron a los incendios, sin ser muy reconocidas. Cuando las autoridades y la prensa mencionaban a estos bomberos, era por lo general para alegar su ineficacia. Sin embargo, en ambas ciudades ni siquiera estudiaron seriamente la posibilidad de formar un cuerpo de bomberos profesionales y remunerados, solución que fue adoptada por las grandes ciudades de Europa y América durante el último tercio del siglo XIX.

En 1838 el Intendente y la municipalidad de Valparaíso dijeron al Presidente que como habían:

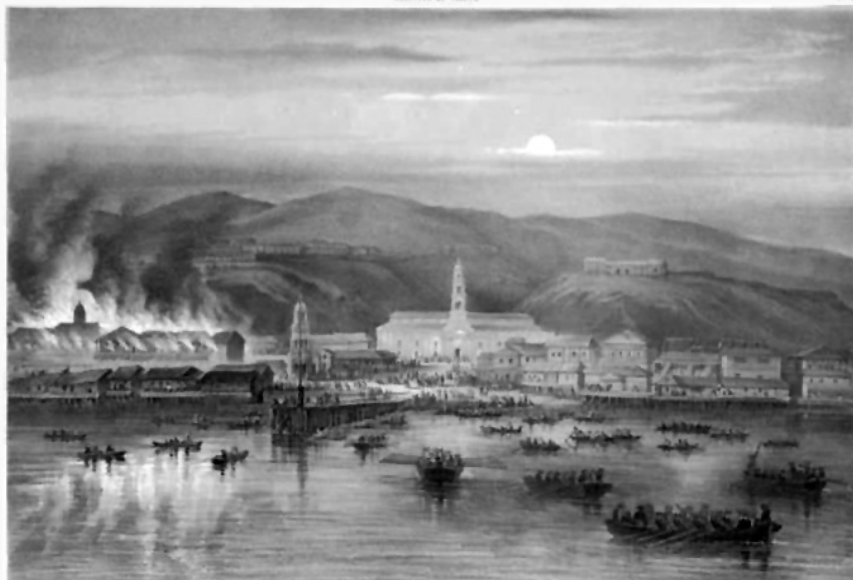
“notado en los diferentes casos de incendio que han ocurrido en esta Ciudad grandes inconvenientes para sofocarlos por falta de un plan que arregle el servicio y manejo de las bombas, la Comisión Directora de la Bolsa de Comercio á instancia de esta Municipalidad ha formado [un] proyecto”

que podría eliminar “el desorden y confusión que se advierte al usarlas”¹⁰². También querían un nuevo impuesto que recaudara mil cien pesos anuales: “para invertirlos en las reparaciones de las máquinas, pago de sueldo al encargado del cuidado y arreglo de ellas y en la distribución de premios”. El Estado, como dueño de la aduana, comandancia de la armada y otros edificios valiosos, tendría que pagar doscientos pesos al año, mientras el ayuntamiento pagaría cien pesos y se pagaría un total de ochocientos entre particulares y dueños de edificios valiosos en la parte plana de la ciudad. Ni las bombas ni el impuesto llegarían a los cerros. Los nuevos impuestos y la nueva organización de los bomberos quedaron como propuestas, no se implementaron.

Un gran incendio devastó el Puerto el 15 de marzo de 1843¹⁰³. Comenzó dentro de un almacén en el nuevo “hermoso edificio” de Juan de Dios Correa, saltó a las casas de al lado y al frente, y quemó una vasta zona por los dos lados de la calle Aduana, incluyendo “seis o siete almacenes arrendados por la Aduana y llenos de mercaderías, la imprenta del Mercurio, y una considerable parte de la librería española”. Al lado de las bombas locales, que

¹⁰² Ramón de la Cavareda, intendente de Valparaíso a Ramón Luis Irrarrázabal, ministro del Interior, 22 de agosto de 1838, en MINT, tomo 181, f. 47.

¹⁰³ La descripción de este incendio viene de un oficio del intendente José María de la Cruz al ministro del Interior, 16 y 20 de marzo de 1843, en MINT, tomo 695, fs. 224 y 229.



La ciudad arde y los marineros se acercan para ayudar. También muestra la delgada franja de edificación densa en dos y tres pisos, con las casas más separadas de los cerros Alegre y Cordillera. “Incendio de Valparaíso, 15 de mayo, 1845”, en Claudio Gay, *Atlas de la historia física y política de Chile*, tomo 1, lámina 8.

fueron surtidas por equipos *ad hoc* por no tener personal capacitado destinado a su servicio, trabajaron marineros británicos y franceses, además de diversos civiles reclutados por propia voluntad. Una casa fue parcialmente demolida para proteger los “nuevos almacenes de Aduana”. Sin embargo, las bombas a mano, los baldes y las demoliciones eran incapaces de controlar el fuego. El incendio urbano era tan incontrolable como lo es hoy un incendio forestal. Se suponía que se propagaría a los edificios colindantes: muchas mercaderías fueron sacadas a las plazas Aduana y Resguardo antes de que se quemaran sus almacenes. En las horas posteriores se temía que los escombros calientes comenzaran a arder de nuevo. Ejemplo del carácter *ad hoc* de los esfuerzos: Un oficial naval francés en estado de ebriedad amenazó a un chileno “de plebe” cuando este no le obedeció; el chileno le lanzó una piedra y un dentista francés tomó la espada del oficial al chileno de forma leve. Aunque el “plebeyo” fue apresado, el almirante francés sacó a sus hombres de la lucha contra el incendio y reclamó al gobierno. Debe haber estado muy enojado, porque tanto los intereses de los comerciantes franceses como el peligro a que estaba expuesto su barco de madera, cubierto de jarcias y brea, le daban amplio motivo para ayudar a extinguir incendios en la ciudad.

Las autoridades respondieron al incendio con nuevos reglamentos de seguridad, un cuerpo de bomberos cívico (parte de la milicia) y una propuesta de

seguros mutuos contra incendios. Limitaron sus medidas de prevención al sacar fuera de la ciudad a negocios que usaban fuego y modificaron las calles para hacerlas más eficaces en contenerlo. Al parecer, no se esperaba prevenir estos incendios. El Intendente recibió órdenes de fundar una brigada de bomberos de ciento cinco hombres, que así cumplirían su servicio obligatorio en la milicia cívica y dispondrían del fuero militar¹⁰⁴. A pesar de ser pequeño, la brigada tuvo como su comandante un capitán de corbeta de la armada, y después coroneles del ejército¹⁰⁵. No obstante, este nuevo cuerpo no tuvo éxito, ya que ocho meses después la edición angloparlante de *El Mercurio* pidió la creación de “una brigada de incendios eficiente”¹⁰⁶, aun cuando este llamado pudiera deberse a una nula consideración de su editor. *El Mercurio* presentó las bombas como índice de la más alta civilización, a la que se debería aspirar, diciendo, además, que los turcos solamente huían y los chinos demolían los edificios.

Para 1844, el Superintendente de la Bolsa y una “comision de comercio de esta plaza” mantenían bombas y materiales afines con alrededor de mil pesos anuales de donaciones fiscales, municipales y particulares¹⁰⁷. Si bien los \$200 anuales que la municipalidad pagaba parecían pocos al lado de los \$3.960 que gastaba en alumbrado público, anhelaba gastar aún menos. Proponía pagar \$50 o \$100 como prima a una sociedad de seguros mutuos que también se encargara de las bombas. (Véase “Los seguros” más adelante). Aunque este cálculo era inverosímil, las empresas de seguros sí mantenían brigadas contra incendios en muchas ciudades europeas y estadounidenses antes del establecimiento de las brigadas municipales en el siglo XIX. Esa costumbre pasaba de moda en Europa y Estados Unidos, pero seguía en algunas ciudades y las empresas de seguros todavía donaban dinero a los bomberos en muchos lugares. Mientras se organizara la sociedad, la alcaldía proponía formar una brigada de trescientos o cuatrocientos bomberos no pagados, gastar mil pesos en material nuevo y recaudar mil pesos anuales para mantención¹⁰⁸. Como apenas un cuarto de los propietarios ya estaban contribuyendo para ese fin, el Intendente se reunió con “todos los propietarios principales” para pedir que apoyaran la brigada de incendios. Este fue uno de los primeros intentos de afectar gran parte de la ciudad en vez de una calle¹⁰⁹.

¹⁰⁴ Francisco Antonio Pinto, Inspector de Guardias Cívicas, al CJAV [El Intendente en su otro papel], 25 de abril de 1843, en IVALP, tomo 34, s.f. [Pinto firmaba solo con sus iniciales y apellido.] El privilegio más comentado del fuero militar fue el derecho de servir penas menores en el cuartel en vez de en la cárcel.

¹⁰⁵ Francisco Antonio Pinto, Inspector de Guardias Cívicas, al CJAV, 6 de mayo de 1843, en IVALP, tomo 34, s.f.

¹⁰⁶ *The Valparaiso English Mercury*, december 23, 1843, p. 1.

¹⁰⁷ Pablo Gonzalez a Manuel Blanco Encalada, 11 de noviembre de 1847, en MINT, tomo 203, f. 175. En 1844 la municipalidad pagaba tres pesos mensuales (de cuarenta y cuatro a cuarenta y cinco peniques británicos) por cada uno de sus ciento diez faroles a aceite.

¹⁰⁸ Anacleto de la Cruz, *Memoria anual de la municipalidad*, 14 de noviembre de 1844, fs. 208-210.

¹⁰⁹ Actas de las sesiones municipales de 16 de agosto y 13 de septiembre de 1844, MVALP, tomo 15, fs. 105 y 111.

En el futuro, la lucha contra los incendios aumentaría tanto el poder municipal como la cooperación cívica, pero este proyecto fue derrotado por propietarios que se opusieron a una contribución proporcional al valor de cada propiedad. La sociedad de seguros mutuos y su brigada de incendios tampoco llegaron a existir. Sin embargo, para principios de 1845 la brigada cívica de bomberos (los que hacían su servicio obligatorio de milicia) había crecido a doscientos diez hombres.

El coronel Juan A. Vives, comandante de los bomberos cívicos desde 1846 a 1851, reconoció el “arrojo é intusiamo” de algunos de sus hombres e informó sobre sus lesiones en el servicio, pero en caso de incendios significativos, aun era necesaria la colaboración de otros ciudadanos y marineros extranjeros¹¹⁰. Tal vez por reconocer los límites de su actividad y el material disponible, enfatizó en sacar bienes de los edificios incendiados y guardarlo contra ladrones, aunque también trabajaba en contener y extinguir los incendios. Quería más bombas, más herramientas, más dinero y más hombres. Pidió dinero para uniformes o, por lo menos, sombreros distintivos para poder excluir ladrones y curiosos de las escenas de incendios¹¹¹. No obstante, la brigada continuó con material insuficiente, además de una administración a veces ineficiente –donde en 1846 y 1847 siquiera cobró los \$200 anuales que el Estado le otorgaba en el presupuesto–¹¹². Tal vez no es coincidencia que en febrero de 1847 informara al Intendente que no había encontrado candidato apto para un puesto de subteniente, y que dos de los siete oficiales no habían asistido al último incendio.

Las relaciones entre la brigada y la policía municipal no eran perfectas. Los policías no siempre tocaron la alarma debida en las campanas de las iglesias¹¹³. En febrero de 1847, el Coronel y comandante informó que la policía había detenido tres bomberos que corrían a un incendio¹¹⁴. En abril de 1847, un capitán de bomberos escribió al Intendente, afirmando que la policía había arrestado a tres de sus bomberos que vivían “inmediato [sic] al incendio” quienes “se ocuparon en cortar el fuego con herramientas tomadas de una casa contigua”. El comandante de serenos escribió que ninguno de los tres tenía herramientas, que el dueño de la casa y sus vecinos estaban de acuerdo con él, y que uno de los tres hombres había sido arrestado en otras ocasiones. Además, evacuó esta queja:

¹¹⁰ Joaquín Prieto al ministro del Interior, 21 de febrero de 1845, en MINT, tomo 212, f. 252; Juan A. [Vives], Brigada de Infantería Cuerpo de Bomberos, Informe, 7 de diciembre de 1846, archivado con una carta de Roberto Simpson, Intendente interino, a Manuel Camilo Vial, ministro del Interior, 7 de diciembre de 1846, en MINT, tomo 212, f. 689.

¹¹¹ Comandancia de la Brigada de Bomberos al CJAV, 25 de febrero de 1845, en MVALP, tomo 8, parte 3 (“Bomberos”), fs. 1-7. El reglamento de Bomberos de Santiago estableció sombreros como el uniforme entero: José de la Cavareda, Intendente de Santiago a Ramón Luis Irrarrazabal, ministro del Interior, 30 de noviembre de 1838, en MINT, tomo 181, f. 89.

¹¹² Juan A. Vives al CJAV, 25 de septiembre de 1848, en MINT, tomo 241, f. 386.

¹¹³ Por ejemplo, Juan A. Vives al intendente de Valparaíso, 15 de febrero de 1847, en IVALP, tomo 65, s.f.

¹¹⁴ *Ibid.*

“no me ha sido sorprendente la lijereza con que dicho capitan ha procedido en su referido parte alas doce, por esta en moda el vituperar las acciones aun mas loables de la policia”¹¹⁵.

No se puede negar que la policia tenia algo de razon: En 1848, el ministro de Guerra y Marina, en su memoria al Congreso, explico que

“como la clase de servicio a que estan destinados estos cuerpos, es poco conocida en el pais, no hai motivo de estrañar que su disciplina no se halle en el satisfactorio pie de los cuerpos de infanteria i caballeria”¹¹⁶.

En concreto, los archivos de la brigada muestran que diecisiete individuos de la brigada de bomberos fueron arrestados por ebriedad, robo, violencia domestica y otros delitos, numero que no parece tan grande para una brigada de casi setecientos hombres¹¹⁷.

Con todo, parece que para algunos porteños la brigada no era muy visible, porque en 1847, cuando el Estado aumento la brigada a seiscientos noventa y cinco zapadores bomberos, *El Comercio* lo describio como si fuera un hecho completamente nuevo¹¹⁸, no obstante, sabemos que esta iniciativa fue desarrollada con el fin de aumentar el tamaño de la brigada de Santiago al mismo tiempo, paso tentativo hacia un sistema nacional y fiscal¹¹⁹. Los comentarios mixtos y la poca visibilidad de la brigada duraron hasta 1851, cuando voluntarios organizados por la elite reemplazaron a los bomberos cívicos. Ese cambio era demasiado extremo, y para 1853 se desarrollo un sistema mixto, con voluntarios más o menos ricos y auxiliares pagados pertenecientes a la clase obrera.

El gran incendio del 15 de diciembre de 1850 mostro las limitaciones de los bomberos cívicos. Un viento fuerte procedente desde el este desvio el incendio rápidamente hacia el oeste. Destruyo casi todos los edificios de la calle del Cabo hasta la Cruz de Reyes al borde del puerto, donde fue detenido por agua y demoliciones. Los bomberos cívicos realizaron un arduo trabajo en este incendio, dirigido por el intendente José Santiago Melo y no por el comandante del cuerpo de bomberos:

“el aglomeramiento de materias combustibles que contenian aquellos edificios i de que son construidos hizo inútiles los esfuerzos empleados en

¹¹⁵ Martin Stevenson, capitán de Brigada Infanteria Cívica de Bomberos, 23 de abril de 1847 y Jose [ilegible], comandante de serenos [c. 24 de abril de 1847], en IVALP, tomo 65, s.f.

¹¹⁶ Ministerio de Guerra i Marina, *Memoria que el Ministro de Estado en los departamentos de Guerra i Marina presenta al Congreso Nacional de 1848*, p. 6.

¹¹⁷ IVALP tomo 65, *passim*.

¹¹⁸ Benjamín Viel, Inspección Jeneral de Guardias Cívicas, al CJAV, 15 de noviembre de 1847, en IVALP, tomo 34, s.f.; *El Comercio*, Valparaíso, 23 de noviembre de 1847, p. 4.

¹¹⁹ Ministerio de Guerra i Marina, *op. cit.*, tabla plegada 6.

esta diligencia hasta que se obtuvo el auxilio que en estas circunstancias de apuro prestaron las Marinas de Guerra Fran[cesa] i Inglesa mandando sus tripulaciones encabezadas por sus oficiales i las bombas de sus buques en juntamente el que prestaron algunas bombas de particulares i el tal cual servicio que hicieron las del Cuerpo de bomberos, por su mal estado, con que pudo lograrse hacer ceder al fin los estragos de este debordador [sic] elemento”¹²⁰.

Dos días después, informó del buen trabajo de sus bomberos y señaló: “como no tienen vestido señalado so se hicieron notar sus servicios ni los puntos que ocupaban”, el Intendente los elogió en un oficio al ministro de Guerra, pero también mencionó que cuando los bomberos se cansaron, el Intendente les prometió medio peso a cada uno¹²¹. Insatisfecho, el gabinete nacional ordenó que el Intendente motivara a los ciudadanos notables a mejorar el sistema para enfrentar los incendios¹²².

Este imaginaba mejorar el cuerpo de bomberos cívicos. En vez de eso, un cuerpo de voluntarios liderado por muchos vecinos ricos y prominentes –también integrado por sus hijos y empleados– reemplazó a los bomberos cívicos. Ni el Estado ni sus representantes crearon la Asociación Contra Incendios¹²³. Diversas fuentes dicen que la idea de este tipo de compañía de voluntarios fue sugerida por residentes extranjeros, quienes habían observado o participado en tales compañías en sus países natales, tal como el comerciante estadounidense Charles Hemenway (a veces llamado Carlos). De hecho, Carlos, el ingeniero (tal vez británico) David Thomas y otros extranjeros residentes de largo plazo se reunieron en octubre de 1850 para intentar formar un cuerpo de bomberos voluntarios, pero antes de que pudieran hacerlo, el incendio de diciembre de 1850 unió al Estado, la municipalidad y muchos vecinos tanto chilenos como extranjeros¹²⁴. Una importante cantidad de residentes extranjeros participaron, principalmente en la Primera Compañía, dominada por británicos y estadou-

¹²⁰ José Santiago Melo, Intendente interino, a Antonio Varas, ministro del Interior, 16 de diciembre de 1850, en MINT, tomo 265, f. 162 y Fran[cisc]o Delgado, comandante de serenos, a Julián Riesco, intendente de Valsparaíso, 16 de diciembre de 1856, en MINT, tomo 265, f. 163.

¹²¹ José Santiago Melo, Intendente interino, a Antonio Varas, ministro del Interior, 16 de diciembre 1850, *op. cit.* y Fran[cisc]o Delgado, comandante de serenos, al Intendente, 16 diciembre 1856, *op. cit.*; José Santiago Melo al ministro de Guerra, 18 de diciembre de 1850, en IVALP, tomo 73, s.f.; Veno Lorca al CJAV, 18 de diciembre de 1850, en MGUE, tomo 354, s.f.

¹²² José Santiago Melo, Intendente interino, a Antonio Varas, ministro del Interior, 23 de diciembre de 1850, en MINT, tomo 265, f. 170.

¹²³ La institución que se formó en 1851 comenzó sus servicios con el nombre de Asociación Contra Incendios, que duró hasta por lo menos 1862. Varias personas, oficiales como representantes de negocios, también decían Asociación de Bomberos y Cuerpo de Bomberos. Para 1871 la Asociación había cambiado su nombre formal a Cuerpo de Bomberos de Valparaíso. Aquí intentamos usar el nombre formal preferido por la agrupación en la fecha a la que nos referimos.

¹²⁴ Garín, *op. cit.*, p. 40.

nidenses, pero el chileno José Tomás Ramos Font fue elegido el primer superintendente de la cosmopolita y muy porteña Asociación Contra Incendios.

La Asociación Contra Incendios comenzó con dos compañías de bombas o de aguas, con bombas manuales a palanca, una compañía de hachas, ganchos y escaleras, además de una compañía guardia de propiedad, que se dedicaba a salvar y proteger los bienes movibles. Las cuatro compañías contaban con unos cuatrocientos cuarenta y ocho voluntarios¹²⁵. Cada compañía elegía un director de la asociación; los directores aprobaron el reglamento interno propuesto por cada compañía y de igual forma elegían un superintendente para dirigir las a todas en cada incendio¹²⁶. Sin embargo, cada cual tenía cierta autonomía, en particular en lo que implicaba elección de uniformes, eventos sociales y reclutamiento de voluntarios.

Los propietarios, el Estado, la municipalidad y las empresas de seguros aportaron el dinero para los gastos de la Asociación. Recibió más dinero y más elogios que los bomberos cívicos y pareció más eficiente, por lo menos según las descripciones periodísticas. Aun con voluntarios la extinción de incendios era costosa. El presupuesto de la Asociación de julio 1851 a junio 1852 ascendía a \$5.884,75 pesos (unas £1.103), que incluía dos bombas a palanca, mangueras, escalas y sueldos para cuidadores y nocheros¹²⁷. La alcaldía votó seiscientos pesos anuales en agosto de 1851¹²⁸. A principios de 1852, el segundo superintendente le pidió al ministro de Hacienda una contribución estatal para la Asociación porque el Estado, con más de un millón de pesos de propiedad, era el mayor propietario en el Puerto. Dijo el superintendente que la Asociación servía a la ciudad solamente con contribuciones voluntarias. Al parecer calificaba los \$600 del ayuntamiento como una contribución libre¹²⁹.

La Asociación Contra Incendios era particular, pero ejercía más poder que la entidad estatal a la cual reemplazó. En junio de 1851, cuando el Intendente pasó la responsabilidad de enfrentar los incendios a la Asociación, no comunicó su orden al coronel Juan Vives, comandante de los bomberos cívicos. Este lo leyó en el diario, pidió órdenes al Intendente y dio sus bombas y herramientas a la Asociación, terminando así el trabajo de los bomberos cívicos¹³⁰. Al principio el Intendente dio al superintendente la autoridad de mandar la policía en los incendios en su ausencia, y el reglamento de la Asociación de 1858, aprobado por el presidente Manuel Montt, dispuso que el superintendente también envia-

¹²⁵ Garín, *op. cit.*, p. 46.

¹²⁶ *Op. cit.*, pp. 51-53.

¹²⁷ Asociación de Incendios, Presupuesto 4 de julio de 1851, en MVALP, tomo 8, parte 3, "Bomberos", fs. 9-11.

¹²⁸ Manuel Blanco Encalada, intendente de Valparaíso, al ministro del Interior, 12 de agosto de 1851, en MINT, tomo 265, f. 354.

¹²⁹ Juan Brown al Ministro de Hacienda [c. enero de 1852], en MINT, tomo 291, f. 44.

¹³⁰ José Santiago Melo, intendente de Valparaíso, decretos, 9 y 13 de junio de 1851, en IVALP, tomo 75, s.f.; Juan Antonio Vives al CJAV, 12 de junio de 1851, en IVALP, tomo 65, s.f.

ra las tropas del ejército y de la armada en las escenas de incendio¹³¹. Esto no era solamente un paso en la especialización del trabajo bomberil, ni tampoco una indicación de la confianza que el Estado concedía a la Asociación Contra Incendios era, más bien, un asunto práctico. La Asociación necesitaba ayuda externa. Hasta por lo menos 1857, las armadas extranjeras bajaron marineros para ayudar con incendios más o menos normales, e hicieron lo mismo en el gran incendio de 1858¹³².

Si el prestigio social de los comerciantes, médicos y demás vecinos prominentes y acaudalados que dirigían la Asociación, tal vez le trajo más respeto y más poder, los voluntarios también se hicieron acreedores de este respeto ya por su organización como por sus enérgicos ejercicios. Sus adiestramientos, anunciados en los diarios, de seguro contaron con la aprobación de los propietarios, que eran sus empleadores, padres o amigos. Además, servían como eventos atléticos para secretarios, funcionarios, comerciantes y otros jóvenes con trabajos más o menos sedentarios¹³³.

Aunque el intendente Roberto Simpson dijo en 1852 que las compañías de voluntarios habían reemplazado al Batallón de Bomberos “con conocidas ventajas”, nadie dijo –por lo menos, no de un oficial– que la Asociación era mejor por tener voluntarios y oficiales ricos¹³⁴. Diarios y oficiales hablaron del coraje, abnegación y heroísmo de los voluntarios de élite mucho más que de los milicianos populares. Una ironía es que en Estados Unidos, fuente probable de inspiración para la ACI, las autoridades reformistas de las ciudades principales ya se desencantaban con los bomberos voluntarios –típicamente hombres de diversas clases sociales con una visión de su labor como parte clave de su masculinidad y su ciudadanía– a quienes consideraban desordenados, violentos, borrachos y opositores al progreso, aptos para ser reemplazados por unos pocos hombres pagados y bombas a vapor¹³⁵. Es probable que el cambio a voluntarios en Chile hiciese algo semejante a lo que ocurrió en Estados Unidos con el cambio a bomberos pagados: eliminó o, en menor medida, controló al antiguo grupo. Por lo menos, los voluntarios no ocasionaron tal inquietud.

¹³¹ “Reglamento orgánico que ha formado el Directorio de la Asociación Contra Incendios...”, enviado por el intendente Jovino Novoa a Jerónimo Urmeneta García, ministro de Interior, 22 de junio de 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

¹³² Manuel Valenzuela Castillo, intendente de Valparaíso, a Jerónimo Urmeneta García, ministro del Interior, 17 de diciembre de 1857, en MINT, tomo 375, s.f.; Superintendente de la Sociedad Contra Incendios, Informe, 14 de noviembre de 1858, en Jovino Novoa al Jerónimo Urmeneta García, ministro del Interior, 15 noviembre 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

¹³³ Los bomberos cívicos de Santiago debían ejercer dos domingos cada mes. Intendente de Valparaíso al ministro del Interior, 30 de noviembre de 1838, en MINT, tomo 181, fs. 89-90.

¹³⁴ Roberto Simpson, intendente interino, al ministro del Interior, Antonio Varas, 21 de febrero de 1852, en MINT, tomo 291, f. 66.

¹³⁵ Tal vez Charles Hemenway *et al.*, todos expatriados por muchos años, no lo sabían. Garín, *op. cit.*, p. 40; Amy S. Greenberg, *Cause for Alarm: The Volunteer Fire Department in the Nineteenth-Century City*, p. 4. Tal vez Charles Hemenway *et al.*, todos expatriados por muchos años, no lo sabían.

Carlos Fredes, historiador de los bomberos de Chile, opina que el “oficio de bombero... al ser un trabajo voluntario dejaba de ser una actividad de bajo rango, como los serenos o los guardianes”¹³⁶, observación que cuadra con las opiniones muy distintas de esos grupos expresados por las autoridades y la prensa. Haber servido como comandante de bomberos cívicos no fue obstáculo a que Juan Vives fuera elegido superintendente a mediados de 1850.



Una compañía de bomberos, c. 1853-1856, con su bomba y sus mangueras. Están frente a una de las piletas que surtía de la población de agua para usos domésticos y para apagar incendios. “[Bomberos] Fotografía Terry y Compañía”, en Rafael Sagredo Baeza y Miguel Ángel Puig-Samper Mulero (eds.), *Imágenes de la Comisión Científica del Pacífico en Chile*, p. 221.

Además, pero de modo indirecto, la Asociación Contra Incendios incorporó al antiguo batallón de bomberos cívicos. La primera bomba a vapor llegó en 1867 y algunas compañías usaron bombas a palanca hasta fines de la década de 1880¹³⁷. Desde el principio, la Asociación buscó la ayuda de hombres acostumbrados al trabajo manual. Así, en 1852, cuando el Batallón de Bomberos todavía existía, pero ya no funcionaba, el intendente Roberto Simp-

¹³⁶ Carlos Fredes Aliaga, *150 años de honor y gloria: Notas para una historia de los cuerpos de bomberos de Chile*, pp. 22.

¹³⁷ Garín, *op. cit.*, pp. 111-121.

son, intentando reubicar el batallón describió a sus integrantes como “de la mejor jente, elejida de los demas batallones cívicas, i artesanos de profesion análoga a la ocupacion a que el cuerpo era destinado”¹³⁸. Asimismo, propuso adjuntar cada hombre del Batallón a la compañía más análoga a su profesión, ya fuera para un trabajador con bombas, baldes, escalas y herramientas, o para guardia de propiedad, pero “especialmente en los que demandan un trabajo mas esforzado i duro”. El gobierno no acogió su propuesta y el Batallón dejó de existir. En 1853, con los directores de la Asociación, propuso el reclutamiento de los jornaleros del puerto para salvar muebles y otras propiedades móviles y para trabajar en las bombas. Decía que como estaban acostumbrados a trabajar en el agua mientras cargaban y descargaban lanchas en la playa, podían trabajar en las bombas, aunque se mojaran, a diferencia de “los jovenes voluntarios a quienes solo el entusiasmo y el honor que los mueve pueden hacerles soportar estas fatigas”¹³⁹. También opinó que como los propietarios conocían a muchos de los jornaleros o, por lo menos, a sus capataces, no los temerían como a posibles saqueadores. Y, aunque no aprobó la idea de *obligar* a los jornaleros a servir las bombas, el gobierno permitió que cierto número de artesanos y jornaleros eligieran servir como bomberos auxiliares en vez de servir en la milicia. Para 1862, cada compañía tenía, además de sus voluntarios, auxiliares de clase obrera, quienes eran pagados por su trabajo en los incendios y recibían “refrescos” durante los siniestros¹⁴⁰, como el caso de la bomba Cousiño N° 3 que en 1853 debía \$17,25 pesos al hotel Unión por el “licor tomado en un incendio”¹⁴¹.

Los voluntarios conservaron los puestos más prestigiosos y más dramáticos. Ellos servían *ad honorem* y los auxiliares eran pagados solo cuando había un incendio, pero ambos ganaron beneficios significativos de otro tipo. Los voluntarios mostraron sus habilidades físicas y sus compañías les servían como clubes sociales. Los archivos financieros de las primeras compañías revelan edificios modernos destinados no tan solo a almacenar material. En 1857, una compañía compró seis juegos de dominó, dos de damas y uno de ajedrez¹⁴². Además, los voluntarios recibieron elogios efusivos por enfrentar el peligro e incomodidad por el bien público, como soldados o, tal vez más apto, como oficiales del ejército. Y la analogía militar no es una mera hipótesis. En 1866, los bomberos trabajaron en Valparaíso durante el bombardeo español.

¹³⁸ Roberto Simpson, Intendente interino, a Antonio Varas, ministro del Interior, 21 de febrero de 1852, en MINT, tomo 291, f. 66.

¹³⁹ Roberto Simpson, Intendente interino, a Antonio Varas, ministro del Interior, 1 de septiembre de 1853, en MINT, tomo 291, fs. 506-507.

¹⁴⁰ Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, Reglamento General, 1 de enero de 1862, en Garín, *op. cit.*, pp. 91-92, asume que es costumbre dar tales refrescos.

¹⁴¹ “Bomba Cousiño N° 3, Cuentas por pagar”, c. 23 de diciembre de 1858, en BV, año 1862, s.f.

¹⁴² “N° 3, cuenta de varios artículos comprados al contado”, c. 20 de marzo de 1857, en BV, año 1862, s.f.

Como el almirante español anunció el bombardeo con unos días de anticipación, pudieron llegar bomberos desde Santiago para ayudar a los bomberos porteños¹⁴³. Cristián Gazmuri sostiene que las compañías de bomberos voluntarios en Chile fueron un espacio para la libre discusión. Argumenta que el presidente Manuel Montt aceptaba estas asociaciones útiles en provincias, pero las temía en la capital, y por eso prohibió un cuerpo de bomberos voluntarios propuesto en Santiago en 1857¹⁴⁴. Ser voluntario también permitía a un extranjero honrar a su país natal y al mismo tiempo servir a su actual ciudad, reforzando ambas identidades. Pasada una década, ya existían compañías francesas, alemanas, españolas e italianas al lado de otras nacionales¹⁴⁵. Las compañías dieron asistencia médica a sus auxiliares, beneficios funerarios para voluntarios y auxiliares, y desfiles funerarios para voluntarios, funciones típicas de las sociedades de socorro mutuo de la misma época. Último beneficio: los auxiliares, tal como los bomberos cívicos de los 1840, gozaban del fuero militar, que llevaba privilegios en casos de delitos y exención de servicio en los cuerpos cívicos. No sabemos cuántos auxiliares tenían problemas con la policía, pero al parecer fue un número suficiente para dar importancia a esos privilegios judiciales, aunque también debemos suponer que la exención de la milicia era más importante. Sin embargo, en noviembre de 1857 los auxiliares de la Segunda Compañía se negaron a asistir al ejercicio, diciendo que tenían que renunciar. Los oficiales de la compañía explicaron al directorio que:

“no se respeta en nada por la policía y el Juez de Crimen ...[el] caracter de Bomberos [de los auxiliares], los Jefes de los cuerpos cívicos tampoco los reconocen como tales y frecuentemente son conducidos presos a los diferentes cuarteles, por no haber asistido al servicio, sujetos pertenecientes a las Bombas, sin que en nada pueden venir a su socorro los oficiales de Bomberos”¹⁴⁶.

Estos oficiales reconocieron que el secretario general de la Asociación Contra Incendios había hablado con el Intendente, quien parecía estar de acuerdo, pero “no pudo dar un paso decisivo”. El 22 de noviembre de 1857 el intendente creó un carné de identidad para voluntarios y auxiliares a fin de comprobar su exención¹⁴⁷.

¹⁴³ Naval War College (US), John Bassett Moore, *International Law Situations with Solutions and Notes, 1907*, p. 28; José Ramón Lira, Intendente interino, a Álvaro Covarrubias Ortúzar, ministro del Interior, 1 de abril de 1866, en MINT, tomo 492, s.f.

¹⁴⁴ Cristián Gazmuri, *El “48” Chileno: igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos*, p. 190, el autor muestra que muchos bomberos eran también masones y radicales, tal como indica el título de su libro.

¹⁴⁵ Garín, *op. cit.*, pp. 60-65.

¹⁴⁶ Carlos A[ilegible] y A. Guinadé al secretario general de la Asociación Contra Incendios[?], 2 de noviembre de 1857, en BV, año 1858, s.f.

¹⁴⁷ José Santiago Aldunate, intendente de Valparaíso, al Directorio del Cuerpo de Bomberos, 22 de noviembre de 1862, en BV, año 1862, s.f.

A pesar de las mejoras, todavía era común que los incendios se extendieran a otros edificios (que se comunicara a otros edificios, en el lenguaje de los informes oficiales y los reglamentos). Eso ocurrió en al menos ocho oportunidades entre 1851 y 1858. Había muchos intentos de parar incendios con demoliciones de edificios amenazados. El viento y la humedad influían mucho igual que en otras ciudades decimonónicas como Chicago (en su gran incendio de 1871) y hasta hoy en el interfaz urbano rural. En el verano de 1855, surgieron tres incendios mayores en tres semanas, a pesar de los mejores esfuerzos de bomberos y marineros. El primero quemó muchas casas de gente pobre cuyos nombres no salen en los informes oficiales¹⁴⁸. El segundo comenzó en la “fábrica-fundición” de Tomas Rider y también destruyó “varios cuartos inmediatos” y el depósito de hielo de la ciudad. Los voluntarios salvaron el edificio de señor Federico Stuvén al otro lado de la fundición y la casa del mismo José Tomás Ramos al frente¹⁴⁹. El tercero destruyó “en hora i media mas de cuarenta posesiones de jentes pobres, una aguardienteria i la fabrica de velas del Sr. Bone”. El Intendente, con su confianza en el poder humano y estatal amenazada, hizo referencias a sus emociones y a Dios (poco usuales en oficios de cualquier oficial público):

“Doloroso me es Señor Ministro tener que participar a VS tan fatales incidentes i quiera la Divina Providencia hacer cesar estos infortunados casos que tantas familias reducen a la miseria”¹⁵⁰.

Esos tres incendios demuestran la precariedad del control del fuego, que persistía después de la fundación de la Asociación Contra Incendios. El 13 de noviembre de 1858 ese control se perdió. De acuerdo con el superintendente de la Asociación Contra Incendios los “esfuerzos [de los bomberos] han sido en parte inútiles por las circunstancias contrariantes del tiempo”¹⁵¹. El intendente Jovino Novoa transcribió textualmente el informe del superintendente y el del comandante de la Brigada de Policía al ministro del Interior en vez de escribir su propio informe, sugiriendo una mayor especialización en la administración de la ciudad y exponiendo la autoridad delegada al superintendente por el nuevo reglamento de ese año. Sin embargo, este incendio demandó los esfuerzos de muchos bomberos, marineros británicos y franceses, la policía, la tropa de la guarnición y otros, al parecer con la participación activa del Intendente.

¹⁴⁸ Intendente de Valparaíso al ministro del Interior, 26 de diciembre de 1855, en MINT, tomo 300, f. 671.

¹⁴⁹ Intendente de Valparaíso al ministro del Interior, 5 de enero de 1856, MINT, tomo 375, s.f.

¹⁵⁰ Intendente de Valparaíso al ministro del Interior, 8 de enero de 1856, MINT, tomo 375, s.f.

¹⁵¹ Cita de Jovino Novoa, intendente de Valparaíso a Jerónimo Urmeneta García, ministro del Interior, 15 noviembre 1858, en MINT, tomo 393; descripción del incendio de la misma fuente, de Garín, *op. cit.*, pp. 155-156, y del informe del comandante de la Brigada de Policía, 13 de noviembre, copiado en Jovino Novoa al Ministro, 15 de noviembre de 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

El incendio comenzó en el Club de la Unión (en pasaje Edwards) y destruyó quinientos metros de edificios en ambos lados de las calles del Cabo y San Juan de Dios, zona comercial con valiosas propiedades de personajes ricos y conocidos¹⁵². El superintendente escribió que era inevitable que el fuego llegara a la madera en la barraca y al taller de carpintería al lado del edificio de Josué Waddington. El viento avivó tan rápido el fuego que no fue posible demoler edificios antes que se incendiaran. Los bomberos lograron contener el fuego en la calle San Juan de Dios, y al oriente fue apaciguado por la solidez de la casa de Pedro Bravo en la calle Bellavista y por un cambio en la dirección del viento. Lamentablemente, también ciertos errores humanos involuntarios ayudaron a propagar el incendio: unos muebles sacados de edificios del pasaje Cousiño se incendiaron y comunicaron el fuego al otro lado de la calle.

El superintendente culpó, en parte, a los dueños de un edificio cerca del área quemada que se habían negado a arrendar su edificio para una casa de bombas, donde la bomba pudiera “obrar i dar agua desde el mismo cuartel” para proteger este valioso barrio, donde se carece de agua¹⁵³. Grandes olas volcaron una lancha francesa que traía pólvora para las demoliciones, y también dificultaron la toma de agua del mar, la fuente típica de agua en esta zona casi llegando a la playa. También usaron agua proveniente de la pequeña red de agua potable, pero en baja cantidad. La ciudad respondió a esta gran conflagración con nuevos reglamentos contra incendios, escritos con la ayuda de la Asociación Contra Incendios y los representantes de las empresas de seguros que habían entrado en el mercado porteño a partir de 1853.

Los seguros

Después del gran incendio de 1843, los líderes políticos y comerciales de la ciudad buscaron una panacea: crear una sociedad de seguros mutuos que mantuviera una brigada de incendios efectiva y velara especialmente por evitar incendios en zonas muy combustibles. Como mencionamos, la municipalidad esperaba dejar de gastar la pequeña cantidad con que contribuía para mantener las bombas de incendio y en su lugar pagar una cantidad aún menor como prima de seguro a esta sociedad. Tenemos aquí un ejemplo temprano de los argumentos de que Valparaíso era esencial para Chile, pero, al mismo tiempo, tan diferente del resto del país que necesitaba instituciones y tecnologías nuevas además de reglas especiales. La municipalidad reconoció que el seguro mutuo contra incendios era una idea nueva en Chile y que el gobierno

¹⁵² Intendente de Valparaíso al ministro del Interior, 15 de noviembre de 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

¹⁵³ Superintendente de la Sociedad contra Incendios, informe sobre el incendio del 13 de noviembre de 1858, 14 de noviembre de 1858, en Jovino Novoa, intendente del Valparaíso, a Jerónimo Urmeneta García, ministro del Interior, 15 de noviembre de 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

podría dudar de sus beneficios y costos, pero sostuvo que era “de alta trascendencia en este Puerto por la frecuencia con que suceden los incendios, y por el mal estado del establecimiento de bombas”¹⁵⁴. Para junio de 1844 varios propietarios particulares habían asegurado propiedades por cuatrocientos mil pesos, pero el Intendente y la alcaldía pensaban que la participación municipal era necesaria para ganar más confianza entre los propietarios. Recién en noviembre el Intendente convenció al gobierno para que permitiera que el ayuntamiento asegurara su propiedad (valorizada en \$57.000)¹⁵⁵, pero aun con esa participación la sociedad no se constituyó. Es factible que el gobierno retirase su aprobación o que los mismos ciudadanos cambiasen de idea. Un riesgo práctico existía: cada asegurado se comprometía a pagar una cantidad extra en el caso de pérdidas mayores que las esperadas. También existía una limitación importante: una sociedad de seguros que funcionaba en una sola ciudad podría ser destruida por un incendio tan feroz como el de 1843, que inspiraba este proyecto.

En 1848 *El Comercio de Valparaíso* elogió al seguro mutuo porque:

“el objeto de la asociación no es especular sobre las probabilidades, sino ponerse a cubierto mutuamente de todos los accidentes de incendio que puedan sobrevenir”

y las primas no iban a especuladores:

“como sucede con los propietarios de Valparaíso, que tienen que asegurar sus propiedades en Europa, sino a la caja de la sociedad a que [el asegurado] pertenece”¹⁵⁶.

La conversación sobre seguros mutuos siguió hasta 1852, pero quienes llegaron a asegurar propiedades eran compañías de seguros por acciones.

En 1851 un “Mr. H” llegó a Chile y ofreció su “conocimiento completo del negocio de los seguros, como asimismo de la construcción de las Compañías”¹⁵⁷. Quizá era Richard Heatly, quien junto a otros hombres de negocios chilenos y extranjeros residentes en Valparaíso fundaron la Compañía Chilena de Seguros, la primera del país, en 1853¹⁵⁸. Así, los dueños, la empresa y el destino de

¹⁵⁴ Anacleto de la Cruz, 14 de noviembre de 1844, en MINT, tomo 212, fs. 208-209.

¹⁵⁵ E. Lynch, Proyecto de resolución municipal, 21 de mayo de 1844, en MINT, tomo 212, f. 190; Prieto al Ministro, 24 de junio de 1844, en MINT, tomo 212, f. 122; Prieto al Ministro, 26 de noviembre de 1844, en MINT, tomo 212, f. 188; Irarrázaval [ministro del Interior] y [Manuel] Montt [Presidente de la República], decreto, 17 de diciembre de 1844, en MINT, tomo 212, f. 189.

¹⁵⁶ “Seguros mutuos”, en *El Comercio de Valparaíso*, Valparaíso, 24 de julio de 1848, p. 1.

¹⁵⁷ “Worthy”, in *Valparaíso Mercantile Reporter*, Valparaíso, July 12, 1851, p. 4.

¹⁵⁸ “Insurance company for Chile”, in *Valparaíso Mercantile Reporter*, Valparaíso, July 30, 1852, p. 1. El comité organizador fue formado por los siguientes hombres, muchos de ellos entre los

las primas estaban en Chile. El limitado tamaño de la nueva compañía debía preocupar a los prospectivos asegurados, pero muchos propietarios preferían una empresa local porque temían una mala atención por parte de empresas lejanas o aun peor, ser sujetos de estafa por agentes impostores. Este último temor existía: En 1853, Harry Griffin, tal vez el primer agente que representara una compañía de seguros extranjera en esta metrópoli (The Liverpool Royal Fire Insurance Agency), publicó en sus avisos que sus credenciales habían sido certificadas por el cónsul chileno en Liverpool¹⁵⁹.

Para 1858 varios comerciantes porteños eran agentes de compañías de seguros, en su gran mayoría extranjeras¹⁶⁰. En 1868, la Compañía Chilena de Seguros se publicitaba en los diarios al lado de varias compañías británicas. Para proteger sus inversiones, las compañías regularmente contribuían a la Asociación Contra Incendios –o al Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, después de que la institución cambiara su nombre– con más dinero que el propio Estado, la municipalidad o los particulares, tal como lo había esperado el mismo municipio en 1840. Para 1897 las donaciones de las compañías de seguros superaban en contribuciones a las entregadas por el Estado, la municipalidad y los particulares, pero en su conjunto¹⁶¹.

En 1870, tantas propiedades estaban aseguradas que el típico artículo de *La Patria* sobre un incendio informaba si la propiedad quemada estaba o no asegurada. Entre 1858 y el terremoto de 1906 no se produjo otro “gran incendio” que inspirara nuevas ordenanzas, aunque los había de consideración, generando una alta percepción de riesgo de incendios a pesar de los bomberos y los reglamentos. En 1870 el corresponsal en Liverpool del diario angloparlante de este bullente Puerto escribió que porque las compañías chilenas de seguros no eran rentables, las compañías británicas se retirarían del mercado porteño, diciendo que “todo incendio significa una pérdida total”, pero concedió que una mejor dotación de agua podría bajar el riesgo y mantener a algunas de las compañías en el mercado¹⁶². Los seguros (y las mejoras al agua potable)

porteños más ricos e influyentes: Juan A. Vives, José Tomas Ramos, Pablo Soruco, Nicomedes Ossa, Richard Heatley, Charles Rowe, J. B. Garland, Charles Julian, José Cerveró, William Miller, F. Mickle, George Fehrman, Joshua Waddington, Joaquín A. Nevel, George Lyon, Henry Ward, E. Fauché.

¹⁵⁹ “The Liverpool Royal Fire Insurance Agency” (aviso), in *Valparaíso Echo*, Valparaíso, november, 14, 1853, p. 5.

¹⁶⁰ Jovino Novoa, intendente de Valparaíso, a Jerónimo Urmeneta García, ministro del Interior, 22 noviembre 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

¹⁶¹ Por ejemplo, “Estado de las entradas y salidas del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso en el año 1865”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 10 de marzo de 1866, p. 2; Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, *Informe sobre el estado y operaciones del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso durante 1871, presentado al Directorio*; Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, *Informe sobre la marcha de los trabajos del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso y su Directorio durante el año 1897*, p. 25.

¹⁶² *Valparaíso and West Coast Mail*, véase “Compañías de seguros”, *La Patria*, Valparaíso, 19 de mayo de 1870, p. 2.

se mantuvieron en Valparaíso y se fundaron en Santiago. En 1886, *La Patria* podía decir que en ambas ciudades “El año 66 un incendio era considerado como una catástrofe; hoy se lo mira como cuestion de negocio”¹⁶³. El artículo atribuyó este cambio a los seguros, y al joven bombero que “lucha con el peligro y salva la propiedad y la vida del pobre o del rico”.

Reglamentos y precauciones

Por lo general, los reglamentos porteños contra incendios de la década de 1840 intentaron su contención. Los concejales municipales asumían que las construcciones usadas para ciertas actividades “peligrosas” se incendiarían. Entre 1850 y 1880, se dictaron cada vez más medidas destinadas a prevenir incendios, aunque contenerlos seguía, obviamente, siendo importante. Poco a poco, la evidencia observada y documentada reemplazó los lugares comunes y las ideas asumidas como base de nuevas reglas. Los pobres, la mayor fuente de temor a incendios entre los ricos y las autoridades en la década de 1840, cedieron ese privilegio a las nuevas tecnologías, que recibieron junto a varios reglamentos detallados. Y en parte porque las calderas, los almacenes de parafina, etc., solían pertenecer a gente bastante pudiente, los argumentos acerca del riesgo de incendios dejaron, en gran medida, de basarse en la clase social.

En 1842 el intendente José María de la Cruz describió una ciudad de edificios de madera, calles angostas y mercaderías que con frecuencia eran “combustibles activos”, con ranchos “en contacto inmediato” con “muchos de sus principales y mas costosos edificios”¹⁶⁴. De esta carta de peligros, su única elección era intentar demoler los ranchos, que veía como yesqueros con residentes descuidados, ¿acaso pensaba que los ranchos eran menos necesarios y más disponibles que las tiendas, oficinas o almacenes? ¿Ocupó el peligro de incendios como excusa para echar a los pobres del centro? En el contexto del crecimiento rápido la clase alta temía a marineros, delincuentes y pobres. En todo caso, esta propuesta era un asunto en que el Intendente no estuvo de acuerdo con el Ministro relevante o con el propio Presidente que le había nombrado intendente: el gobierno central prohibió las demoliciones para no infringir los derechos de la propiedad.

El gran incendio de marzo 1843 empezó en un edificio perteneciente a un gran comerciante, pero los propietarios y las autoridades siguieron señalando a los ranchos y a los pequeños talleres y tiendas como amenazas ilegítimas contra almacenes legítimos llenos de mercaderías combustibles. Una docena de propietarios notables pidieron al intendente José María de la Cruz que alejara

¹⁶³ “En Santiago”, en *La Patria*, Valparaíso, 28 de octubre de 1886, p. 2.

¹⁶⁴ José María de la Cruz, intendente de Valparaíso a Ramón Irrarrázaval, ministro del Interior, 26 de noviembre de 1842, con documentos adjuntados, en MINT, tomo 695, fs. 128-129 y 4 de mayo de 1843, en MINT, tomo 695, f. 275.

las herrerías, las panaderías, las carpinterías y los otros negocios pequeños que consideraban un peligro para los negocios grandes y combustibles, que consideraban amenazados. El superintendente de la aduana firmó la petición, pero cuando el Intendente pidió instrucciones del ministro del Interior, el gobierno nacional prohibió la medida¹⁶⁵. El siguiente Intendente, expresidente Joaquín Prieto, siguió la misma lógica en 1844: cuando se incendió una pastelería al lado de la nueva aduana, por decreto prohibió el uso de hornos de pastelerías y panaderías y otros fuegos comerciales en el centro de la ciudad¹⁶⁶. Sin embargo, dos meses después, cuando se incendió una barraca de madera perteneciente a Josué Waddington, el primero en firmar la petición de 1843, fue Joaquín Prieto quien comentó que estaba “separada de la Factoría del Estanco y sus almacenes por una sola muralla”, pero no dijo nada de los peligros de tener una barraca de madera al lado de un edificio valioso; tampoco sugirió alejarlos entre sí¹⁶⁷. Sin embargo, la municipalidad sí compró el terreno necesario para hacer más ancha la calle incendiada y prohibió los balcones volados de madera que dejaran menos de doce varas entre el balcón de una casa y el de la casa del frente. Los balcones eran accesorios típicos de las casas costosas. Ayudaban a comunicar las piezas del segundo piso, pero también comunicaban los incendios¹⁶⁸. Y el gobierno central aceptó la restricción y, además, hizo notar que una ley anterior prohibía balcones de manera absoluta¹⁶⁹.

En octubre de 1844, el municipio aprobó una ordenanza de policía, y un reglamento de seguridad pública, higiene, orden y tránsito¹⁷⁰. Aquí el enfoque también fue contener o aislar los incendios, no prevenirlos. Solo en dos artículos se considera el advertir incendios: uno que exigió limpieza e inspección semestral de las chimeneas y otro que prohibió las fogatas y los fuegos artificiales. De hecho, un artículo prohibió techos de madera en construcciones *de un piso*, dando a unos propietarios, pero no a los dueños de los edificios más valiosos, la responsabilidad de proteger sus propios edificios contra chispas de las chimeneas de otros o de edificios incendiados. Dado el gran peligro de las conflagraciones generalizadas y la inevitable naturaleza colectiva de ese peligro, la disposición tenía mucho sentido, pero en el contexto de los otros artículos muestra que la ordenanza enfatizaba contener los incendios en vez de

¹⁶⁵ Josué Waddington *et al.* al Intendente [c. 1 de mayo de 1843], en MINT, tomo 695, fs. 276-277 y José María de la Cruz al Ministro, 4 de mayo de 1843, en MINT, tomo 695, f. 275.

¹⁶⁶ Joaquín Prieto, intendente de Valparaíso a Ramón Irrázaval ministro del Interior, Valparaíso, 4 de mayo de 1844, en MINT, tomo 212, f. 79.

¹⁶⁷ Joaquín Prieto, intendente de Valparaíso a Ramón Irrázaval ministro del Interior, 9 de julio de 1844, en MINT, tomo 212, f. 134.

¹⁶⁸ Ordenanza de Policía, enviada al ministro del Interior para su aprobación apróx. 24 de marzo de 1843, en MINT, tomo 203, fs. 26-38.

¹⁶⁹ Joaquín Prieto, intendente de Valparaíso a Ramón Irrázaval ministro del Interior, Valparaíso, 22 de enero de 1844, en MINT, tomo 212, f. 8.

¹⁷⁰ Resolución municipal [c. 23 de octubre de 1844], en MINT, tomo 203, ff. 30-31.

prevenirlos. Cinco artículos intentaron aislar incendios inevitables: Uno prohibió los hornos de ladrillos, tejas dentro de la ciudad o cerca de las quebradas. También prohibió cortar plantas en las quebradas. Otro dio al Intendente el poder de aprobar o negar las panaderías y otros negocios con fuego continuo o importante. Otro más, restringió el almacenaje de la pólvora en la ciudad. Uno nuevo limitó, después de un año de gracia, el almacenaje de “brea, alquitran, agua ras, vitriolo, espíritu de vino y otras materias peligrosas” en el Puerto (del arsenal a la Cruz de Reyes), a pequeñas cantidades destinadas a la venta por menor, y requirió que quien almacenara esas sustancias peligrosas en otras partes de la ciudad notificara a la policía. Las multas de cien y doscientos pesos por almacenaje ilegal de pólvora y líquidos inflamables estaban entre las mayores de la ordenanza. Aun la multa de ocho pesos por no limpiar una chimenea era dos veces la multa máxima por botar basuras en lugares prohibidos, una de las faltas más comunes y más criticadas por la ciudad de la época.

Después de los tres incendios seguidos del 25 de diciembre de 1855, el 5 y 8 de enero de 1856, el intendente Julián Riesco, a diferencia de sus semejantes de la década de 1840, no atacó a los dueños pobres de talleres o negocios supuestamente peligrosos, pero, a diferencia de sus sucesores de las décadas de 1860 y 1870, tampoco atacó a los dueños más ricos de las fábricas y mercaderías peligrosas. De hecho, en el tercero de sus informes apeló a la protección de la Divina Providencia, sin mencionar ninguna causa para dichos incendios. Sin embargo, otros sí comentaron los riesgos demostrados por los incendios. *El Diario* preguntó:

“Qué hubiera sido de Valparaíso si esa fábrica [de velas que se incendió] que no hace mucho estaba en el centro de la ciudad se hubiese incendiado en medio de ella! Lo que será de Valparaíso el día que un establecimiento de fundición se incendie—ruina, desolación”¹⁷¹.

El mismo periódico publicó en dos ocasiones una carta a modo de observación sobre una explosión de caldera de una máquina de vapor de una carpintería el 2 de enero de 1856. Dicha misiva, escrita por propietarios en julio de 1855 contenía sus quejas sobre los peligros, ruido y otras molestias causadas por una fundición ubicada cerca de barracas de madera y almacenes fiscales, haciendo énfasis en el ruido y peligro de su máquina a vapor¹⁷². *El Diario* citó cinco

¹⁷¹ “Incendio”, en *El Diario*, Valparaíso, 8 de enero de 1856, p. 3.

¹⁷² “Las máquinas a vapor”, en *El Diario*, ciudad, 8 de enero de 1856, p. 3. Los porteños no eran los únicos que se quejaron de los ruidos, los peligros y el humo de las máquinas a vapor. Como un solo ejemplo de entre muchos reclamos en numerosas ciudades del mundo, Alain Corbin describe la resistencia contra las máquinas a vapor en París a partir de 1830, y la subsiguiente reglamentación municipal hacia 1850, en Alain Corbin, *The Foul and the Fragrant: Order and the French social Imagination*, pp. 132-135.

fábricas en la ciudad que tenían máquinas a vapor y demandó reglamentos para las calderas, semejantes a los existentes por el peligro de incendio¹⁷³. Este reclamo es un ejemplo del lento proceso por comprender que los riesgos de incendio no recaían solamente en los pobres, sino en los establecimientos modernos que trajeron nuevos peligros. Otras personas hacían reclamos de distinta índole en la misma década. De acuerdo con Rodolfo Urbina:

“cuando los europeos comenzaron a introducir las máquinas a vapor... los artesanos mostraron por primera vez una actitud xenofóbica culpándolos de... privarlos de sus fuentes de trabajo... Al menos eso se desprende de un juicio seguido por robo a un inglés”¹⁷⁴.

De acuerdo con *El Diario*, después de estos tres incendios el gobierno ofreció “el auxilio fiscal para aumentar el número de bombas”¹⁷⁵. No sabemos el resultado directo de esta oferta, pero en 1856 se fundó una compañía de bomberos española y dos compañías francesas¹⁷⁶. Al parecer, a pesar de los temores y reclamos de algunos, no hubo grandes cambios de ley o de práctica a causa de estos eventos. A lo mejor, las autoridades estaban contentas con la ordenanza de policía, ampliada en 1852, que incluía reglamentos más enérgicos contra incendios, que formaba parte de una tendencia hacia la prevención de incendios y para obtener una mayor especificidad en las ordenanzas municipales porteñas. O tal vez no hubo gran afán por cambiar, pues los incendios no alcanzaron a destruir propiedades de gran valor.

Como sugieren esas dos semanas en 1855 y 1856, la lucha contra el fuego era para proteger la ciudad de la propagación de conflagraciones que pudieran amenazarla de manera total. El primer incendio trajo un ejemplo especial de esto: José Arias fue condenado a muerte por comenzar el incendio del 25 de diciembre de 1855. Fue ejecutado en el lugar donde encendió el fuego, pese a las peticiones de ciudadanos, el cuerpo diplomático, el gremio de artesanos y la Asociación Contra Incendios. No está claro si esa simpatía pública venía de quienes aceptaron su explicación: que era “amante agraviado, que no tuvo otro designio que destruir por la acción del fuego los vestidos de su cómplice” y que el fuego hizo más de lo que él quería o, más bien, de quienes dudaban si era justo matar a una persona por un delito contra la propiedad¹⁷⁷. *El Diario* escribió que el Consejo de Estado confirmó la sentencia de muerte:

¹⁷³ “Esplosion de una maquina a vapor”, en *El Diario*, Valparaíso, 3 de enero de 1856. Citó cinco fábricas en la ciudad con máquinas a vapor y demandó reglamentos para calderas semejantes a los existentes para el peligro más antiguo del incendio.

¹⁷⁴ Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 153.

¹⁷⁵ “Revista para el extranjero”, en *El Diario*, Valparaíso, 15 de enero de 1856, p. 2.

¹⁷⁶ Garín, *op. cit.*, p. 60.

¹⁷⁷ “Revista para el extranjero”, *op. cit.*

“ya fuese porque no retoñase en el territorio del país, con la impunidad, el primer jermen de un crimen desconocido en Chile, ya porque se creyese en el deber de *garantir con la severidad de un ejemplo los valiosos intereses del comercio de esta plaza*”¹⁷⁸.

Aunque los diarios, los intendentes y tantos otros, muchas veces mantenían en anonimato a los pobres damnificados, pero identificaban con nombre y apellido a los dueños de propiedades valiosas; mostraron cierta simpatía por ellos. Después del incendio del 25 de diciembre de 1855, el Intendente dijo que las pérdidas eran particularmente lamentables porque la mayoría de los damnificados eran pobres que perdieron todo. Sin embargo, agradeció a los bomberos y marineros por salvar “ese populoso barrio i de las inmensas fortunas que habria devorado el fuego”¹⁷⁹. No dio los nombres de los damnificados, pero sí nombró a Blanco Briones, cuya casa, al parecer una de las mayores del sector afectado, fue salvada. Llegamos a tener los nombres de algunos de los damnificados porque un comité de vecinos juntó casi cuatro mil pesos y los distribuyó entre dieciséis personas, con seguridad, jefes de familia. Mercedes Yaro recibió mil quinientos pesos. Ella y las cuatro personas que la siguieron en orden de la cantidad recibida figuraron en la lista como don o doña, y los otros once, no¹⁸⁰. Parece que la cantidad de ayuda dependía de la cantidad de daño, no de la necesidad absoluta. Después del 8 de enero de 1856, el Intendente lamentó la situación de cien personas que quedaron sin casa por haberse quemado sus “miserables casuchas de paja”, pero no dio sus nombres ni dijo mucho de ellos¹⁸¹.

Un artículo de *El Diario*, que describe un incendio del 22 de diciembre de 1857 en “lo más alto del cerro de San Francisco”, muestra los efectos de clase y ubicación y señala la importancia de las pérdidas de los pobres. Los bomberos no pudieron usar sus bombas en el lugar (tal vez por no poder llegar, o por no tener agua) y unos bomberos que “se encaminaron a la cima de ese cerro... no encontraron mas que algunos chispeantes escombros que habian quedado de los cinco cuartos”. *El Diario* explicó a sus lectores:

“que solo aquel que conoce lo que se llama pobreza, pauperismo, podrá avaluar debidamente las pérdidas sufridas en el incendio de anoche! Ese solamente verá en lugar de bancos, de tristes mesas, de trastos insignificantes –pianos, poltronas, ricos sofás, valiosas tapicerías, etc.”¹⁸².

¹⁷⁸ Énfasis del autor.

¹⁷⁹ Julián Riesco, intendente de Valparaíso a Antonio Varas, ministro del Interior, 26 de diciembre de 1855, en MINT, tomo 300, f. 671.

¹⁸⁰ Domingo Espiñeira a Antonio Varas, ministro del Interior, 19 de febrero de 1856, en MINT, tomo 375, s.f.

¹⁸¹ Julián Riesco, intendente de Valparaíso a Antonio Varas, ministro del Interior, 8 de enero de 1856, en MINT, tomo 375, s.f.

¹⁸² “Incendio”, en *El Diario*, Valparaíso, 23 de diciembre de 1857, p. 2.

Tras el gran incendio de 1858, la municipalidad pidió al ministro del Interior (y, por ende, al Presidente) que pidiera autorización del Congreso para expropiar el terreno y así “regularizar” las calles de la zona quemada. A pesar del apoyo entusiasmado del intendente Jovino Novoa, la iniciativa murió por motivos que desconocemos¹⁸³. Pero otras medidas sí resultaron. Al mismo tiempo, una comisión dominada por representantes de empresas de seguros y de la Asociación Contra Incendios, propuso distintos reglamentos enfocados en segmentos de edificios y casas que la experiencia de estos peñitos caracterizaba como peligrosos. Esta vez la preocupación no radicaba en tipos de edificios ni en clases de personas. Los integrantes de la comisión esperaban contener, prevenir y extinguir más incendios. Creían que la acción humana podría prevenir las conflagraciones y los incendios mismos. Para ello recomendaron lo siguiente:

1. Exigir muros de albañilería de media vara de grueso entre casas contiguas, extendiendo una vara más arriba del techo;
2. Prohibir los techos de madera o combustibles porque “En cada incendio que há ocurrido en Valparaíso, se há palpado el inconveniente de cubrir los techos con madera” que se podía incendiar por las chispas de las casas incendiadas;
3. “Prohibicion de forrar con tablas las murallas exteriores de las casas”;
4. Permitir solo chimeneas de ladrillo, no las de hierro, que “causan la mayor parte de los incendios”;
5. Obligar a los propietarios a reemplazar las chimeneas metálicas existentes dentro de tres meses;
6. Abrir callejones de ocho varas de ancho desde el cerro al mar cada ciento cincuenta o doscientas varas para que los bomberos pudieran tomar agua¹⁸⁴.

El municipio adoptó los tres primeros puntos, pero los nuevos callejones y la prohibición de chimeneas metálicas quedaron fuera¹⁸⁵. Expropiar terreno para los callejones habría sido caro y legalmente difícil, pero el rechazo de la prohibición de chimeneas metálicas es aun un misterio. Eliminar chimeneas

¹⁸³ Jovino Novoa, intendente de Valparaíso a Jerónimo Urmeneta ministro del Interior, 29 de noviembre de 1858, en MINT, tomo 393, s.f.

¹⁸⁴ Jovino Novoa, intendente de Valparaíso a Jerónimo Urmeneta ministro del Interior, 22 de noviembre de 1858, en MINT, tomo 393, s.f. Jovino Novoa nombró un comité del directorio de la Asociación Contra Incendios, los siguiente agentes de compañías de seguros: Jorge Lyon, Agacio Hermanos, Alsop y Compañía, Naylor's Conroy i Cia, F.W. Schuaguer e hijo y Hoppe y Calman, y como “vecinos” Nicolas Gatica, Guillermo Lloyd, Juan Brown and Nicolas C. Schuth. Ese comité nombró a José Cerveró, Jorge Lyon, Guillermo Lloyd, Carlos Hemenway y Juan Brown como comisión para proponer reglamentos.

¹⁸⁵ Jovino Novoa, intendente de Valparaíso a Jerónimo Urmeneta ministro del Interior, 10 de diciembre de 1858, MINT, tomo 393, s.f; la ordenanza fue aprobada por el Consejo de Estado y firmado por el Presidente el 11 de enero de 1859, s.f.

metálicas parece más sencillo que construir cortafuegos o forrar todos los edificios en materias incombustibles. Es posible que concejales permanecieran escépticos sobre prevención de incendios o no quisieran intervenir en asuntos individuales como medidas válidas para evitar siniestros causados por chimeneas en su propia casa. Los regidores y alcaldes habían visto cómo se trasladaba el fuego de una casa a otra por los techos o muros combustibles, y con total probabilidad, ya conocían la idea de exteriores incombustibles. De acuerdo con Rodolfo Urbina:

“las casas de los hombres ricos... eran generalmente de fachadas muy simples forradas de zinc, siendo en general, sencillas, al menos sus fachadas en 1857”¹⁸⁶.

En todo caso todavía se enfocaba en contener incendios en un solo edificio en vez de evitarlos.

Sin embargo, la creación de un grupo de expertos, la colección de datos empíricos locales y globales y un mayor interés entre los periodistas y el público fueron modelando el sentido común de los ciudadanos, acerca de los riesgos de incendio. La clase social era muy importante todavía, pero los pobres ya no eran identificados como un peligro principal. El gobierno central se oponía menos a los reglamentos contra incendios. Por ejemplo, en 1862, el presidente José Joaquín Pérez mantuvo el decreto del intendente José Santiago Aldunate en el cual se prohibió el almacenaje de aceite en la parte central de la ciudad¹⁸⁷. Siete representativos de compañías de seguros habían pedido el decreto; Luis Osthaus había reclamado diciendo que su bodega de aceite no era más peligrosa que una bodega de algodón o lana. De hecho, en los años anteriores algunos porteños habían señalado a los textiles como mercaderías muy combustibles, pero nunca habían pedido excluirlos de la población. El aceite pudiera ser más peligroso, o les parecía peligroso o quizá era más fácil de almacenar y empaquetar en grandes cantidades, por lo tanto, más fácil de prohibir. En las próximas décadas, las nuevas tecnologías, los nuevos conocimientos y las nuevas ideas del poder municipal y estatal entre los oficiales públicos impulsaron muchos reglamentos diferentes. Sin embargo, la prevención no se trataba únicamente de ordenanzas y decretos. En 1862, el Cuerpo de Bomberos empleó un contratista para construir ocho pozos¹⁸⁸, e hizo más en los años siguientes. Precauciones voluntarias también disminuyeron los riesgos. Por ejemplo, un incendio que quemó diez casas valiosas en el cerro

¹⁸⁶ Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 181.

¹⁸⁷ José Joaquín Pérez, decreto presidencial, con copias de varios documentos relacionados, 22 de septiembre de 1862, en MINT, tomo 434, s.f.

¹⁸⁸ Buenaventura Sánchez al directorio del Cuerpo de Bomberos, 22 de enero de 1862, en BV, año 1862, s.f.

Concepción, fuera del alcance de las bombas, en 1868 inspiró una nueva construcción en albañilería¹⁸⁹.

LAS PRIMERAS REDES DE SERVICIOS PARTICULARES:
EL GAS Y EL FERROCARRIL URBANO¹⁹⁰

Mientras se desarrollaba la respuesta colectiva al fuego, también se instalaron dos redes de servicios urbanos en la parte plana más concurrida y cara de la ciudad: el alumbrado a gas y el ferrocarril urbano o tranvía de sangre. Tal como lo hicieron la Asociación Contra Incendios-Cuerpo de Bomberos y las ordenanzas contra siniestros, estos servicios ayudaron a unir parte de la ciudad y a definirla como la ciudad real; el gas y los tranvías ayudaron a incluir el Almendral en ella y también a enfatizar la diferencia entre la parte plana y los cerros, pero también trajeron nuevos conflictos con un nuevo tipo de actor urbano.

En los años de mayor debate y acción, 1859-1862, con el gas bien establecido y el tranvía en vías de instalarse, dos compañías particulares se disputaron el uso y control de las calles públicas de Valparaíso. Los pocos ciudadanos o residentes extranjeros que tenían poder o dinero suficiente para ocuparse de tales pugnas, se encontraron involucrados en un conflicto entre dos facciones locales, cada una de las cuales prometía traer progreso a la ciudad y acusaba a la otra de obstruir ese adelanto. Reclamos, peticiones y respuestas bombardearon los tribunales y la municipalidad; contrapuestas y acusaciones anónimas animaron a la prensa. Cada bando se identificó con un diario y uno de los partidos políticos nacionales. Tan solo veinte años después de que el ayuntamiento comenzara a ordenar y uniformar los servicios urbanos con tecnologías que permitieran un mayor control central de cada servicio, esa centralización se vio envuelta en una riña colosal.

Lo más notable de la situación es que este, el mayor conflicto sobre el uso de la vía pública porteña por empresas particulares ofreciendo servicio públicos en todo el siglo XIX, no fue entre la establecida Compañía de Gas de Valparaíso y la advenediza Compañía de Consumidores de Gas, tampoco entre la Empresa del Ferrocarril Urbano y los otros postulantes a concesiones de tranvías de sangre¹⁹¹. La disputa fue entre la Compañía de Gas y la Em-

¹⁸⁹ José Ramón Lira, intendente de Valparaíso a Francisco Vargas Fontecilla ministro de Interior, 27 de enero de 1868, MINT, tomo 527; Lira al Ministro, 11 de junio de 1870, en MINT, tomo 551, s.f.

¹⁹⁰ Esta sección, con pequeñas diferencias, apareció en Martland, "Cuando el gas...", *op. cit.*

¹⁹¹ Al parecer un hombre clave en esta historia es Juan Ramírez. No solo dirigía el Ferrocarril Urbano sino, también, tenía vínculos con la Compañía de Consumidores de Gas, pero el conflicto giraba en torno a fricciones entre la Compañía de Gas y la Empresa del Ferrocarril Urbano. Se desconoce si su vínculo con la Compañía de Consumidores de Gas influyó en la pelea con la

presa del Ferrocarril Urbano, que no competían entre sí y que desde nuestra perspectiva, parecen piezas complementarias de la modernización urbana. Este conflicto o, por lo menos, su motivo concreto, podría haberse prevenido si los inversionistas y funcionarios hubieran pensado en los futuros usos de las calles al momento de instalar las cañerías o de dictar las concesiones. Sin embargo, la alcaldía del Puerto no tenía los conocimientos necesarios para esa planificación, y la idea nueva chocó con la antigua.

Desde 1843 hasta 1857 el gas, el primer servicio urbano centralizado propuesto para esta comuna, recibió el apoyo entusiasta de todas las autoridades y de la prensa. En cambio, desde 1857 hasta 1863 solo una parte de ese grupo, incluyendo a la mayoría de los consejeros municipales y el más conservador de los diarios de la ciudad, apoyó al ferrocarril urbano; lo apoyaron aun cuando la Compañía de Gas alegó que el ferrocarril urbano lo dañaría. La otra parte del grupo al principio no tenía interés, y después apoyó implícita o explícitamente a la Compañía de Gas, aun contra la Empresa del Ferrocarril Urbano, ¿qué pasó con el apoyo universal al gas y a la Compañía de Gas de años anteriores? En un sentido más general, ¿qué ocurrió con el entusiasmo usual para la modernización y el progreso que se manifestó en las conversaciones sobre el alumbrado a gas? Al parecer, los dos bandos del conflicto, tanto los empresarios como los municipales, funcionarios y periodistas, compartían ideas muy semejantes del progreso urbano: querían emplear tecnologías e instituciones nuevas para mejorar el funcionamiento de su ciudad. Sin embargo, en lo práctico tomaron distintas rutas para perseguir esa meta. Un grupo favoreció el gas hasta verlo establecido y después cambió bruscamente de idea, favoreciendo al ferrocarril urbano aun cuando este amenazaba a aquel. El otro podía manejar una sola tecnología, y esa le fue suficiente.

El gas, el ferrocarril urbano y el conflicto entre ellos presentan un caso en que las tecnologías no se impusieron por su propia utilidad, como decían y siguen diciendo los aficionados del progreso, ni tampoco fueron usadas por una élite unificada para su propio beneficio de clase. Fueron sugeridos y utilizados por distintos grupos e individuos para sus propios fines, creando un conflicto de competencia, legal y de conexiones escondidas entre facciones de la esta clase acomodada y las instituciones que ellas controlaban en un momento dado. Los empresarios querían obtener cuantiosas utilidades, pero también lo anhelaba la municipalidad, integrada en su mayoría por empresarios. La alcaldía y la prensa esperaban que el alumbrado de gas reemplazara un caótico sistema de contratos de uno o dos años por un sistema ordenado, con bases fijas. Deseaban que el ferrocarril urbano trajera orden y economía al transporte local, eliminando el poder de los empresarios de carruajes públicos y de sus cocheros. Esperaban, además, mejor servicio de luz a un precio menor y mejores calles, pero esta

Compañía de Gas, o si fue un resultado de esa pelea, o si fue una coincidencia. No disponemos de antecedentes sobre la Compañía de Consumidores.

última esperanza, que en teoría era el propósito de las mejoras tecnológicas, fue secundaria¹⁹². El conflicto entre las dos empresas giró en torno del uso del espacio público –en este caso, el espacio *debajo* de las calles– sin tener relación alguna con sus bases tecnológicas ni con los servicios que ofrecían.

Analizaremos el desarrollo del alumbrado a gas en Valparaíso hasta su inauguración en 1856 en el contexto de la consolidación del poder municipal y de la evolución de la demanda de luz y de la difusión del uso del gas. Aquí intentaremos mostrar el entusiasmo de la alta sociedad respecto del gas, el orgullo patriótico y el pronto surgimiento de reclamos tras su inauguración. Posteriormente, seguiremos el desarrollo del ferrocarril urbano hasta su inauguración en 1863 en el contexto del anterior sistema de transporte y la forma y tamaño de la red vial de la ciudad. El análisis de los debates municipales y las reacciones de la prensa nos permite explicar los reclamos de la Compañía de Gas contra el ferrocarril urbano.

*El alumbrado y el gas: aprendizaje, demoras
y el fracaso del capital privado*

Uno de los problemas en el Puerto fue la oscuridad de calles y el temor a delincuentes y hoyos; su solución fue el alumbrado público a aceite y después a gas. El alumbrado a gas se generalizó en los países industrializados en las cuatros décadas después de sus comienzos londinenses en 1816¹⁹³. En Chile se estrenó en Copiapó alrededor de 1853; llegó a Buenos Aires en la misma década. Valparaíso, si bien no fue la primera ciudad sudamericana en tenerlo, fue una de ellas. Pero los vapores de la Pacific Steam Navigation Company mostraban la viabilidad de importar carbón.

En 1844, la municipalidad de Valparaíso se decidió a instalar un sistema de alumbrado a gas lo antes posible y contrataron un alumbrado a aceite de esperma para por lo menos aumentar el alumbrado, centralizar y mejorar su administración. Actuaron en el entendido que el gas era “el mas desente [sic]” de los sistemas de luz, y esperando costear el alumbrado con un aumento de la “contribucion de serenos” que sería solamente los dos tercios de lo que pagaban los residentes por las velas particulares que reemplazaría¹⁹⁴. Desde ese momento,

¹⁹² Para casos análogos en Estados Unidos, véase Schrag, “The Bus is Young...”, *op. cit.* y Mark H. Rose, *Cities of Light and Heat: Domesticating Gas and Electricity in Urban America*.

¹⁹³ La gasificación del carbón fue invento francés, mientras que el sistema de gasómetros, cañerías y modos de cobrar varios clientes desperdigados por un barrio fue invento británico. Leslie Tomory, “Building the First Gas Network, 1812-1820”, p. 75-102 y *Progressive Enlightenment: The Origins of the Gaslight Industry, 1780-1820*.

¹⁹⁴ Anacleto de la Cruz, “Memoria de los trabajos de la Municipalidad”, 12 de marzo de 1844, en MINT, tomo 212, f. 42. Quizá podemos agregar que esos propietarios también ahorrarían la molestia del robo o daño de sus velas y linternas, fenómeno reportado en “Rateros”, en *El Vija de Valparaíso*, Valparaíso, 5 de agosto de 1844, p. 1, y atribuido humorísticamente por ese diario a “Algunos enemigos de las luces”.

el alumbrado a gas fue la innovación tecnológica preferida de los intendentes y municipales de la ciudad. Esperaban que los faroles a gas dieran más seguridad y más control municipal sobre el alumbrado además de proporcionar la base económica de una compañía de gas que diera impresión de progreso y alumbrara los pocos edificios particulares cuyos dueños pudieran pagarlo. Ese aspecto no se comentaba mucho, pero de alguna forma los gastos municipales en el gas eran destinados a beneficiar a unos pocos individuos privados. Al final, la instalación del gas demoró más de una década en realizarse y en vez de los ahorros ansiados trajo fuertes gastos municipales y varios años de relaciones conflictivas con inversionistas particulares, que fueron los que en verdad ganaron.

El proceso fue así: En 1843, el mismo año en que el primer gran incendio les condujo a considerar precauciones contra incendios, seguros y mejoras de ciertas calles, el Intendente y el municipio empezaron a considerar la posibilidad de reemplazar las pocas lámparas de aceite municipales y las velas que los propietarios debían colocar sobre sus puertas con algo mejor y más barato¹⁹⁵. A principios de 1844, a petición de algunos regidores, Josué Waddington, comerciante anglochileno, pidió informaciones de Inglaterra; aun antes de recibirlas informó que creía que una fábrica de gas –señal de progreso y un lujo para los vecinos ricos– sería factible desde el punto de vista económico sin que la municipalidad de Valparaíso pusiera más dinero que el precio anual “de un buen alumbrado”¹⁹⁶.

Entre tanto, en junio de 1844, esta contrató alumbrado público a aceite de esperma, centralizado bajo un solo contratista, Guillermo Cresy. Este contrato exigía la aprobación del ministro del Interior porque duraba dos años en vez del año que las municipalidades estaban legalmente autorizadas a hacer¹⁹⁷. En noviembre una comisión alcaldía interpretaba el breve periodo de dos años como efecto del carácter interino del alumbrado a aceite, y parece así atribuir a igual motivo el hecho de haber contratado solo ciento diez de los hasta trescientos faroles que se habían considerado necesarios para alumbrar las “calles mas principales y pobladas”¹⁹⁸. Si eso significaba la principal área comercial entre la Aduana y la plaza de la Victoria, ese sistema ideal habría tenido un farol más o menos cada doce metros, y el sistema reducido un farol cada treinta y seis metros. Estos cálculos son muy imprecisos porque la comisión no delimitó el área y los planos de la ciudad de esa época son también imprecisos. Guillermo Cresy debía mantener e iluminar los faroles compra-

¹⁹⁵ José María de la Cruz al ministro del Interior, memoria anual, 5 de mayo de 1843, en MINT, tomo 695, fs. 281-2.

¹⁹⁶ Josué [Joshua] Waddington a la Municipalidad de Valparaíso, 6 de noviembre de 1844, en MINT, tomo 212, f. 173.

¹⁹⁷ Contrato entre Municipalidad de Valparaíso y G. Cresy, 7 de junio de 1844, en MINT, tomo 212, fs. 115-116.

¹⁹⁸ Estanislao Lynch y Francisco de S. Vidal, concejales, a la municipalidad de Valparaíso, Informe, 9 de noviembre de 1844, en MINT, tomo 212, f. 173 y Anacleto de la Cruz, memoria anual, 14 de noviembre de 1844, en MINT, tomo 212, f. 211.

dos por la ciudad por tres pesos mensuales cada uno. Salvo en las noches de luna brillante, las luces debían funcionar toda la noche. El Intendente creía que este sistema, por ser “administrado por especuladores, será siempre bien servido”¹⁹⁹. Los incentivos al especulador relevante incluían multas por aceite de mala calidad y por luces que no estuvieran encendidas cuando debían.

A pesar de la fe municipal en la pronta instalación del gas, las primeras propuestas concretas solo fueron hechas en 1848, una por Alejo Cornou, ingeniero francés y empresario itinerante de gas y otra por Guillermo Cresy, contratista del alumbrado a aceite. Si bien se había contratado el alumbrado a aceite con Guillermo Cresy para centralizar y mejorar el servicio, ya habían discutido con él. El ayuntamiento prefirió a Alejo Cornou, a lo mejor, esperando que fuera más competente y más cooperativo, aunque no hablara castellano. Las negociaciones resultantes, si bien fueron infructuosas, permitieron a los municipales aprender algo del gas, que sirvió de base de conocimiento para los futuros proyectos. Estas revelan más del proceso de aprendizaje de los oficiales municipales y nacionales que las negociaciones más breves que al final dieron forma a una empresa de gas.

Los municipales sabían poco del gas, y reiteraban en sus comunicaciones con el gobierno central, que también su uso era desconocido en Chile, pero analizaron la situación e intentaron negociar un acuerdo más ventajoso que la propuesta original de Alejo Cornou, quien proponía precios bastante inferiores a los que la municipalidad terminó pagando más tarde. Resultó que no se entendían bien. Por ejemplo, tenían ideas diferentes de cuánta luz era necesaria y en qué horario. Los municipales imaginaban alumbrar la ciudad en promedio diez horas por noche –las horas más oscuras– y Alejo Cornou los trataba como si fueran tontos por desconocer cuán larga era la noche²⁰⁰. Quizá este último habría preferido que las luces ardieran día y noche, pero supongamos que planteaba un arreglo que creía razonable y normal.

Se sintió superior e intentaba exigir el acatamiento respetuoso de sus dictámenes. En una carta, se quejó:

“que mis esfuerzos, por iniciar en lo posible a los miembros de la comisión en la materia que tratamos, no ha[n] tenido el resultado que había esperado, lo que además explico por la naturaleza especial de la cuestión”²⁰¹.

¹⁹⁹ José María de la Cruz, intendente de Valparaíso a Ramón Irrarrazábal, ministro del Interior, memoria anual, 5 de mayo de 1843, en MINT, tomo 695, f. 282.

²⁰⁰ Pedro Olate, Miguel Santa María, Joshua Waddington y Angus Charme, Informe de la comisión especial a la municipalidad, 17 de octubre de 1848, en MINT, tomo 203, fs. 186-188 y Alejo Cornou, Valparaíso, a Miguel Santa María, Valparaíso, 18 de agosto de 1848, en MINT, tomo 203, f. 191.

²⁰¹ Alejo Cornou, Valparaíso, a Miguel Santa María, Valparaíso, 10 de octubre de 1848, en MINT, tomo 203, f. 193. Traducción del francés de Samuel Martland.

Desesperado porque los municipales insistían en comparar los precios que él proponía con los precios pagados en Londres, que estaba mucho más cerca de las minas de carbón y que tenía grandes economías de escala, escribió:

“Eh bien! yo también acepto Londres. Saben Uds. [cuánto gas] consumió Londres en 1837, tomo mis datos de la ciudad, de la Municipalidad! Consideren una memoria que he visto entre las manos y que creo no estarme desconocido: Uds. encontrarán 56,680 picos o luces”²⁰².

La municipalidad de Valparaíso pensaba instalar unos trescientos o cuatrocientos, lo que complicó la aplicación de ideas sacadas de lecturas sobre el gas en las grandes ciudades de Europa.

A pesar de ser tratados como si fueran provincianos ignorantes y niños atrevidos, esta institución firmó un contrato con Alejo Cornou en noviembre de 1848, que es indicativo de su entusiasmo por tener alumbrado de gas²⁰³. En julio de 1849, el ministro del Interior pidió que la municipalidad informara “acerca de las ventajas, inconvenientes y gastos que ocasionaría la introducción del gas solar”, otro tipo de gas, recomendado por el ministro plenipotenciario de Chile en Estados Unidos, que se fabricaba de grasa extraída de la basura en vez del carbón importado. La idea y la práctica de ocupar los residuos urbanos –incluyendo la grasa de la basura– como recursos industriales, extensión lógica del muy antiguo oficio de buscar materiales útiles entre la basura tirada a la calle, era bastante común en esa época en las crecientes ciudades de los países en vías de industrializarse o influidos por la industrialización²⁰⁴. El gobierno quería minimizar las importaciones y, al parecer, los monopolios, pero en la misma sesión en la que fue leído el oficio, el Intendente, representante del ministro del Interior, opinó que el gas carbónico era mejor para esta ciudad²⁰⁵. La alcaldía nunca evacuó el informe pedido y el gobierno tampoco aprobó el contrato con Alejo Cornou. Tanto este último como el sistema alternativo de gas fueron olvidados, pero algunos líderes porteños conservaron un mejor entendimiento del gas y del alumbrado público.

La siguiente propuesta fue hecha en 1850 por Guillermo Wheelwright, empresario estadounidense respetado por sus trabajos con la PSNC. Y seguro que inspiraba más confianza. Era extranjero, pero no tan extranjero como Alejo Cornou. Hablaba castellano, vivía en Valparaíso y ya había traído a Chile la navegación a vapor, una tecnología ansiada por la élite porteña. En

²⁰² Alejo Cornou, Valparaíso, a Miguel Santa María, Valparaíso, 10 de octubre de 1848..., *op. cit.*

²⁰³ Acta de la sesión municipal de 3 de noviembre de 1848, en MINT, tomo 16, f. 687.

²⁰⁴ Por ejemplo, véanse Susan Strasser, *Waste and Want: A Social History of Trash*, pp. 12-13 y Corbin, *op. cit.*, pp. 119-123.

²⁰⁵ Resumen de un oficio del Ministerio del Interior incluida en el acta de la sesión municipal de 17 de julio de 1849, en MINT, tomo 16, fs. 808-809.

1850 estaba construyendo el primer ferrocarril de Chile, entre Copiapó y Caldera²⁰⁶. Además, parece que era mucho más simpático que Alejo Cornou. Su proyecto fue aprobado en dos semanas por una organización todavía entusiasmada por el gas. Sin embargo, tal como el ingeniero francés, discutía con ella sobre cuánta luz necesitaba el Puerto, pero esta vez el debate ocurrió al revés. Guillermo Wheelwright calculó el precio del alumbrado suponiendo que los faroles arderían a media fuerza (de 12,5 velas en vez de veinticinco) después de la medianoche, como se hacía en “Europa y América del Norte”. Esto provocó “un detenido debate (...) sobre si la irregularidad de la población permitiría una disminución tan considerable en la luz”²⁰⁷. La aprobación del proyecto fue aplazada a causa de esta duda, pero cuando el ministro de Relaciones Exteriores sugirió el gas solar de nuevo, tanto el Intendente como la municipalidad opinaron que las bases del proyecto de Guillermo Wheelwright eran “más ventajosas, más practicables y más económicas”²⁰⁸.

Cabe hacer notar que el municipio nunca aprobó de modo formal el proyecto del empresario estadounidense, pero cumplió con el contrato, dándole terrenos y pagando los derechos de importación sobre sus cañerías y maquinaria. Tendió cañerías, pero no terminó el sistema porque el terreno donado por la administración para la fábrica de gas era todavía fondo de mar y no lo quiso rellenar²⁰⁹. En 1852 abandonó el proyecto cuando este ayuntamiento se negó a aumentar el precio del gas de acuerdo con una fuerte alza en el precio del carbón, y cuando él se negó a aceptar una cifra que cambiara constantemente de acuerdo con la cotización de carbón en Valparaíso²¹⁰. Sin embargo, sus actividades ayudaron a convencer a muchos porteños que “mui en brebe se verían las principales calles alumbradas por gas”²¹¹. La prensa lo recordó como el pionero del gas en dicha ciudad. Había hecho *algo*, con sus obras en los vapores, dio el comienzo del ferrocarril a Santiago y la primera pequeña empresa de agua potable, para ellos era un personaje virtuoso²¹².

Ahora, estos ciudadanos ya no querían esperar el gas. El dinámico Puerto vivía un *boom* alimentado por la venta de trigo a California en plena fiebre del oro. La Asociación Contra Incendios había demostrado la posibilidad de mejorar la ciudad. La clase política y económica comenzaba sus paseos

²⁰⁶ Fifer, *op. cit.*, pp. 66-67.

²⁰⁷ Acta de la sesión municipal de 26 de abril de 1850, en MVALP, tomo 16, f. 999.

²⁰⁸ Acta de la sesión municipal de 24 de mayo de 1850, en MVALP, tomo 16, fs. 1007-1008.

²⁰⁹ William Wheelwright a Municipalidad de Valparaíso, 17 de septiembre de 1852, en MVALP, tomo 19, fs. 10-11.

²¹⁰ William Wheelwright a Municipalidad de Valparaíso, 17 de septiembre de 1852, en MVALP, tomo 19, fs. 10-11 y Acta de la sesión municipal de 14 de octubre de 1852, en MVALP, tomo 18, f. 287.

²¹¹ José 2° Sanchez a Municipalidad de Valparaíso [julio de 1852], en MVALP, tomo 19, f. 6.

²¹² El primer monumento en Valparaíso era una estatua de Guillermo Wheelwright erigida en 1876.

nocturnos por la plaza. Además, las clases populares, incluyendo el creciente número de “marineros, jornaleros y lancheros” que hacían funcionar el puerto, seguían divirtiéndose en ciertas calles de noche después del trabajo, pero se mantenía un cierto temor a los delincuentes que la alta sociedad imaginaba en cada rincón²¹³. El aceite no era suficiente. Un poco antes del fracaso final del proyecto de Guillermo Wheelwright, el regidor José Segundo Sánchez dijo a sus colegas que el público creía que el gas venía pronto a causa de los trabajos del estadounidense y argumentó que:

“la municipalidad en cierto modo, ha contraído con el público una obligación de dar alumbrado de gas y mejor policía, por el mayor impuesto de la contribución de serenos y alumbrado”²¹⁴.

Al saber que Guillermo Wheelwright no instalaría el gas, el regidor propuso una sociedad anónima en que la municipalidad tomaría la mitad de las acciones, hasta \$30.000, ¿pudo haber sido la Asociación Contra Incendios, fundada en 1851, un ejemplo sin fines de lucro de la cooperación pública-privada?, José S. Sánchez reconoció una “carencia absoluta” de conocimientos del gas en Chile. Describió a las sociedades *anónimas como progresistas en sí*. Opinó que si la institución pública participara en una sociedad anónima para traer el alumbrado a gas a Valparaíso, sería visto como patriota por el gobierno central y lograría:

“con mayor seguridad i economía la realizacion de un pensamiento que la honraria, i que colocaria a esta ciudad en uno de sus ramos de policia a la par con las mas adelantadas del mundo”.

La sociedad anónima debía entrar en vigencia cuando las inversiones particulares igualaran la inversión pública. Con el apoyo entusiasmado del intendente Manuel Tocornal, la alcaldía aprobó esta propuesta el 5 de noviembre de 1852²¹⁵.

*Cooperación pública-privada:
La Compañía de Gas de Valparaíso*

Pocos días después, Buena Ventura Sánchez (sin parentesco cercano con José Segundo) propuso que en vez de una sociedad anónima el municipio formara una compañía con él y sus hermanos. Esta propuesta fue acogida sin pérdida

²¹³ Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 95,103-104 y 112.

²¹⁴ José Sanchez, Rejidor, a la Municipalidad de Valparaíso, sin fecha [fines de julio 1852], en MVALP, tomo 19, parte 1 “Gas”, f. 9.

²¹⁵ José 2º Sanchez, Propuesta a la municipalidad de Valparaíso, 22 de octubre de 1852, en MINT, tomo 291, f. 311; Man[uel] E. Tocornal a Antonio Varas, ministro del Interior, 8 de noviembre de 1852, en MINT, tomo 291, f. 310.

de tiempo. Tras cinco meses de diálogo, ambas partes firmaron un contrato bajo el cual se conformaba la “Compañía de Gas de Valparaíso”; a continuación, la municipalidad contrató el alumbrado público con esta empresa por veinticinco años²¹⁶. La empresa también vendería gas a clientes particulares. El uso principal del gas era la iluminación, aunque estufas y calentadores de agua fueron mencionados al preparar los detalles del contrato²¹⁷. El alumbrado de quebradas y cerros en el que “realmente se necesita más”, según el *Valparaiso Herald*, fue aplazado. Su prioridad era la parte plana de la ciudad²¹⁸. Este diario de habla inglesa probablemente fue influido por la residencia de varios ingleses y alemanes en el suburbio jardín de los cerros Alegre y Concepción.

A partir de enero de 1853 *El Mercurio*, diario de renombre que había apoyado al gas de manera moderada desde al menos 1852, se muestra entusiasmado por el alumbrado de gas. Trató el tema muy a menudo, y lo que escribió fue muy positivo. En un artículo del 18 de enero de 1853, opinó que

“Valparaíso y la República debe [sic] un reconocimiento perpetuo por este servicio a nuestra Municipalidad, a quien felicitamos por ver realizado un deseo que la tenía desazonada por mucho tiempo”²¹⁹.

Para los hombres que dieron estos primeros pasos, la noche se mantenía misteriosa y peligrosa, y era mejor quedarse dentro de casa al ocultarse el Sol. En el invierno de 1848 el Intendente temía desórdenes si las elecciones continuaban después de oscurecer, razón por la que convenció al gobierno y Congreso de cambiar las horas legales de votación, ya que habían sido pensadas para días largos de verano²²⁰. Hasta 1852, los serenos que guardaban la ciudad de noche eran un cuerpo distinto de los guardias diurnos. La nueva Guardia Municipal que reemplazó a los serenos y guardias (dos grupos supuestamente desordenados y corruptos) todavía desplegaba ciento cuarenta hombres de noche, el doble de la fuerza usada de día²²¹. La ordenanza de policía de 1852 mandó que “Después de la una de la noche, toda persona que anduviere en la

²¹⁶ Roberto Simpson, intendente de Valparaíso, a Antonio Varas, ministro del Interior, 29 de mayo de 1853, en MINT, vol. 291, fs. 432-436. Concesión de gas y contrato de alumbrado público a gas acordado por la Municipalidad de Valparaíso, el 20 de mayo de 1853.

²¹⁷ Buena Ventura Sanchez a Municipalidad de Valparaíso [c. 29 de octubre de 1853], en MVALP, tomo 19, f. 22.

²¹⁸ “Gas”, en *Valparaiso Herald*, Valparaíso, 1 de noviembre de 1853, p. 2.

²¹⁹ “Alumbrado de gas”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 18 de enero de 1853, p. 2.

²²⁰ Joaquin Prieto, intendente de Valparaíso, a Manuel Montt, ministro del Interior, 18 de junio de 1846, en MINT, tomo 212, f. 525; Prieto al Ministro, 24 de junio de 1846, en MINT, tomo 212, f. 527.

²²¹ Salustio Peña, *Recopilacion de las disposiciones vijentes en el Departamento de Valparaiso sobre los distintos ramos de la administracion local, formada en orden del Sr. Intendente D. Franciaco Echaurren*, p. 29.

calle podrá ser reconocida; y si apareciere sospechosa, se la llevará al vivac”; además, “Toda persona que usare disfraces por las calles en las horas de la noche, será conducida al vivac y obligada a una multa de cinco a diez pesos”²²². Ni siquiera una enfermedad peligrosa haría necesario salir de la casa de noche (ni tampoco de día) porque los policías tenían el deber de

“[trasmitir] la voz... [para] [l]llamar algún médico, sangrador, sacerdote, matrona o escribano que se necesite por enfermedad u otro acontecimiento urgente. Comprar alguna cosa en la botica en el mismo caso de urgencia”²²³.

Estos reglamentos indicaban a los ciudadanos obedientes de las leyes la inconveniencia de salir de noche, actitud semejante a la de las ciudades no alumbradas de Europa premoderna, reforzada por las calles anchas y tortuosas del Puerto, los miles de marineros, migrantes y demás personas en tránsito. Además, así como en Berlín y Viena²²⁴, la costumbre medieval de exigir que los ciudadanos cerraran sus propiedades con llave seguía: en 1854 el Intendente decretó una multa de cuatro pesos para cualquier dueño de almacén o tienda que no “[asegurara] las puertas con una cerradura de llave y además un candado de cerrojo, [o no pusiera] a las vidrieras de las tiendas... por la parte de la calle, un tablero afianzado con una barra de hierro”²²⁵.

En medio de tanta preocupación por los peligros nocturnos –y a la luz de los esfuerzos simultáneos y anteriores para contener incendios– había un olvido incipiente: los peligros del gas. Parece que nadie mencionó los riesgos de incendios y explosiones bien conocidos en Europa y Estados Unidos²²⁶. Hasta 1853, ni siquiera mencionaron el mal olor del gas, muy comentado en las ciudades que ya lo empleaban y que parecía un gran peligro en el mundo que creía que las emanaciones causaban enfermedades, antes de los descubrimientos microbiológicos²²⁷. En ese año, Buenaventura Sánchez explicó que acababa de saber que las fábricas de gas perjudicaban sus alrededores con malos olores y humo que ennegrecía los edificios vecinos y que por eso en Europa estaban siempre en las afueras de las ciudades. Pidió un sitio para la fábrica del gas que fuera menos céntrica que el terreno al principio cedido al

²²² Peña, *op. cit.*, p. 89.

²²³ *Op. cit.*, p. 34.

²²⁴ Schivelbusch, *Disenchanted...*, *op. cit.*, p. 81.

²²⁵ “Puertas Inseguras”, en Peña. *op. cit.*, pp. 114-115.

²²⁶ Schivelbusch, *Disenchanted...*, *op. cit.*, pp. 34-37. La primera explosión de gas vino en 1916; véase Jorge Montt, *Tres años de administración en la Municipalidad de Valparaíso, 1915-1918*, p. 260.

²²⁷ Por ejemplo, véase Corbin, *op. cit.*, p. 167. La teoría de las miasmas no se trataba de lo que hoy entendemos como los peligros de los químicos tóxicos o carcinogénicos, sino de los olores mismos de materiales en descomposición o de otro modo malolientes como causas de enfermedades que en realidad son causadas por bacterias o virus y de otras que son causadas por deficiencias de nutrición: Corbin, *op. cit.*, p. 2 y *passim*; Nancy Tomes, *The Gospel of Germs: Men, Women, and the Microbe in American Life*, p. 27.

norte del teatro²²⁸. No mencionó ningún peligro de incendio o explosión²²⁹. Los porteños poco sabían de la tecnología que intentaban adoptar.

El progreso como orgullo patriótico

Mientras Guillermo Wheelwright trabajaba, otro empresario estadounidense, Guillermo Jenkins, había empezado a vender “gas portátil”, un líquido que echaba un gas combustible. El 28 de julio de 1852 *El Mercurio* informó “con gusto” que:

“muchos establecimientos (...) han introducido [el gas, seguramente portátil] con ventajas y economía (...) Nunca tal vez seria mas favorable se promoviese la realizacion de la imaginada empresa de alumbrar las calles con el gas”²³⁰.

Esto indica no solo el interés público también el apoyo de *El Mercurio* al gas. En enero de 1853, con el tercer (y exitoso) contrato de gas carbónico en vías de firmarse, la municipalidad contrató a Guillermo Jenkins un alumbrado interino de faroles de “gas portátil”, para tener algo de gas. *El Mercurio* lo presentó como el salvador del progreso del alumbrado de Valparaíso, quien ofreció sus servicios temporarios para que la ciudad pudiera:

“hacer en pocos días una adquisición importantísima que la va a dar un timbre mas sobre los muchos que la hacen sobresalir entre sus rivales del Pacífico [:] Copiapó, Lima, San Francisco mismo”²³¹.

²²⁸ Buenaventura Sánchez a la Municipalidad de Valparaíso, sin fecha, recibido el 27 de agosto de 1853, en MVALP, vol. 19, parte 1, Gas, fs. 20-21.

²²⁹ Hay una explicación de los peligros de gas y las precauciones a tomar que hemos encontrado en “Recreaciones científicas o la ciencia puesta al alcance de todo el mundo”, en *La Unión Liberal, Periódico crítico-político e industrial*, 31 de enero de 1863, p. 4 (periódico de Valparaíso, citado y conocido como *La Unión*; pueden aparecer menciones de los peligros antes de esa fecha, pero no los hemos encontrado).

²³⁰ “Gas”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 28 de julio de 1852, p. 3. El siguiente aviso, aparecido en *El Aviso*, Valparaíso, 25 de noviembre de 1853, p. 3, da una idea del tipo de artefactos que se usaban con el gas portátil: “En el almacén N. 109 calle de S. Juan de Dios se acaba de recibir una gran variedad de lámparas de Gas portátil las mas sencillas que conocen en el mundo. Se puede con toda confianza recomendarlas para el uso interior del país i en la costa, porque rara vez se descomponen, son mui seguras, i cualquiera sirviente puede manejarlas con facilidad. Se tienen a venta de todas clases: Lamparitas de dormir que consumen como un centavo de gas en toda la noche, Lámparas de mesa, Arañas, etc., de una, dos, i tres luces, del último i mas elegante diseño. Todas a precios moderados. Se fabrican faroles de Gas i de aceite de la mejor construcción para el alumbrado. Guillermo Jenkins”.

²³¹ “Alumbrado de gas”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 27 de enero de 1853, p. 2.

El Mercurio, incluso, se ofendió porque Montevideo tuvo su luz de gas antes que esta metrópoli. La prensa porteña no se tomaba la molestia de competir con Santiago, ciudad capital que en 1850 no manifestaba gran progreso, con menos edificios nuevos, menos tráfico en las calles y menos vida nocturna. Después de los primeros días del nuevo alumbrado público, en que “cada noche un nuevo rayo o planeta viene a iluminar la ciudad”, no obstante, el diario llegó a opinar que a pesar de la alegría general.



La plaza y teatro de la Victoria, en 1863 o 1864. Ya se está formando el paseo: hay muchos faroles de gas y se ha plantado árboles y colocado bancos. La calle en el primer plano esta empedrado, pero la de mano izquierda parece ser todavía de tierra. Foto de Rafael Castro y Ordóñez, 1863-64, en Sagredo y Puig-Samper, *op. cit.*, p. 149.

“El sistema hasta ahora adoptado es demasiado oloroso y necesita una reforma, a la que vendrá a poner el mas bello complemento el gas carbónico alimentado con tubos subterráneos”²³².

La inauguración del alumbrado a gas carbónico fue un acto central de las celebraciones de la independencia chilena el 18 de septiembre de 1856. La prensa y las autoridades consideraban aquello como una señal del progreso local y nacional, una prueba del éxito de Chile como país independiente. Caída la tarde del 18:

“El Sr. Intendente, con sus propias manos encendió el gas, al frente de la casa nueva del Sr. Edwards; simultáneamente apareció un gran trecho iluminado”,

una prueba dramática del poder de la tecnología y de las autoridades (y que exigió varias veces más faroleros que el servicio corriente del alumbrado). La ceremonia tuvo carácter patriótico: “en medio se veía la estrella chilena y dos renglones que decían: Honor a la Ilustre Municipalidad”²³³. De seguro tanto los hermanos Sánchez como la Comisión de Rentas del consistorio pensaron que una ceremonia pública sería una fuerte propaganda para el negocio del gas, pero ese día no lo dijeron.

La inauguración ocupó el lugar de honor en las columnas que *El Mercurio* dedicó a las festividades. El editorial del 20 de septiembre de 1856 ofreció:

“un voto de gracias, en que concurrirá toda la población, y toda la República, a favor de la compañía empresaria del gas, [cuyos] esfuerzos para inaugurar el 18 aquella importantísima mejora, y el completo éxito que ha tenido en sus trabajos (...) Cuando estén terminados los trabajos (...) podemos decir sin jactancia que no habrá en el mundo otra ciudad mejor alumbrada que Valparaíso”²³⁴.

Esto fue una exageración, puesto que los incipientes barrios de los cerros no recibieron el gas, pero la frase muestra que estos orgullosos lugareños se imaginaban en el escenario mundial y esperaban mucho de la tecnología. La jactancia era intencional. A pesar de la “grande sensacion y jeneral agrado”

²³² “Alumbrado de gas”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 2 de febrero de 1853, p. 3 y “Alumbrado de gas”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 16 de febrero de 1853, p. 3. Tres años después, *La Publicidad*, Valparaíso, 1 de enero de 1856, periódico que se describió como la “Sección literaria del Mercurio” y que parece haber salido una sola vez, mencionó que entre otros libros en inglés y francés acababa de recibir el siguiente libro ilustrado sobre el alumbrado a gas: “Peckston. *A practical treatise on gas lighting in which the gas apparatus general in use is explained and illustrated*. 1 vol. octavo with plates”.

²³³ “Festividades del 18”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de septiembre de 1856, p. 3.

²³⁴ “Las fiestas del diez y ocho”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de septiembre de 1856, p. 3.

que produjo, la primera noche alumbrada mostró uno de los problemas que vendrían. El cronista del *Mercurio* notó que “El viento que soplabo con [¿gran?] fuerza, perjudicó mucho al efecto que debió producir esta linda iluminación”²³⁵. Hay que decir que Valparaíso es una ciudad con mucho viento.

Costos altos, ganancias bajas:

La Compañía de Gas de Valparaíso pasa de moda

El gas exigió una fuerte inversión. En julio de 1853 una comisión especial recomendó que el concejo tomara un préstamo de treinta mil pesos para pagar su inversión en la Compañía de Gas. La comisión proyectó que con las ganancias que obtendría de la Compañía de Gas podría pagar esta deuda en cinco años y, al mismo tiempo, costear el alumbrado público; y después de saldar su deuda tendría una fuente de ingresos para pagar otros servicios municipales²³⁶. Sin embargo, el costo fue mayor: en vez de los sesenta o setenta y cinco mil pesos contemplados en el contrato, sumó alrededor de \$200.000²³⁷. Hasta el *Valparaíso Herald*, diario anglófono, que el 1 de noviembre de 1853 pronosticó un costo de \$150.000, había errado. Además, pagó \$39.119 por el terreno que compró para pasarlo a la Compañía para que instalara allí el gasómetro. Y además, compró ese terreno a Josué Waddington, quien había dicho al consejo municipal que no tendría que hacer más que pagar la cuenta del alumbrado público para implantar la luz de gas²³⁸. Por falta de capitales municipales los hermanos Sánchez aumentaron su dominio económico a dos tercios de la compañía, en vez de la mitad.

El entusiasmo general por el gas o por la compañía de Gas, no duró demasiado después de la inauguración del sistema. Para el consistorio y sus constituyentes el gas no solucionó el problema del alumbrado público, pero por su minoría como accionista, no pudo impedir que los inversionistas privados controlaran la empresa. Los mismos reclamos de faroles apagados y menor luz que la debida, se trasladaron hacia el gas tal como había sucedido con el aceite y el gas portátil. Además, lejos de ser una alternativa económica al aceite, en 1857 costaba mensualmente más que por farol (\$7), gas portátil (4%) y aun menos por aceite. Tampoco fue la inversión lucrativa imaginada desde

²³⁵ “Festividades del 18”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de septiembre de 1856, p. 3.

²³⁶ Informe de la Comisión Municipal de Gas, como emendado y aceptado por la municipalidad porteña, copiado en Roberto Simpson, intendente de Valparaíso a Antonio Varas, ministro del Interior, 21 de julio de 1853, en MINT, tomo 432, fs. 437-439. La comisión asumió que la compañía de gas pagaría intereses fijados de 12% sobre la capital municipal de treinta mil y un dividendo anual de nueve mil quinientos cinco pesos, y que la ciudad pagaría nueve mil setecientos cincuenta pesos anuales para trescientos faroles.

²³⁷ Julián Riesco, intendente de Valparaíso a Jerónimo Urmeneta, ministro del Interior, 27 de marzo de 1856, en MINT, tomo 375, s.f.

²³⁸ Acta de la sesión municipal de 11 de diciembre de 1855, en MVALP, tomo 22, f. 10.

las primeras investigaciones de Josué Waddington. El presupuesto municipal de \$281.908 para 1857 incluía \$25.000 por el gas y mantención de los faroles, más \$30.626,72 en intereses y amortizaciones vinculados a la Compañía de Gas²³⁹. En 1859, tras dos años de crecimiento del negocio del gas, la municipalidad esperaba ganar \$8.000 en dividendos sobre su inversión²⁴⁰. Aun en 1860, las ganancias esperadas de \$21.500 no alcanzaban a pagar el servicio de \$26.383 sobre la deuda municipal, gran parte de la cual venía del gas, mucho menos los \$48.720 para el alumbrado público²⁴¹. Los hermanos Sánchez, en cambio, percibían utilidades netas permitidas por los fuertes gastos que pagaba el ayuntamiento en alumbrado público.

Es importante señalar que la municipalidad no había abandonado el gas como tecnología, pues como administración le otorgaba relevancia al alumbrado público, lo que ocurría es que estaba peleada con la Compañía de Gas. La ordenanza de policía de 1852 incluía los “reverberos” (faroles con reflectores) en una lista de propiedad pública cuyo daño merecía una multa de tres veces el costo de la reparación²⁴². El reglamento de 1863 que revisó y aumentó los deberes de la Guardia Municipal ordenó que cada policía:

“[cuidara] que tenga [sic] toda su luz los faroles del alumbrado público y [diera] parte de los que no la tengan o se apagare, fijando el tiempo que así hayan permanecido. Del mismo modo dará cuenta si hubiese pescante o columna quebrada o vidrio roto... indagando quién sea el culpable para capturarlo”²⁴³.

El municipio siguió negociando y discutiendo con la Compañía de Gas para mejorar el alumbrado y disminuir su costo. Aunque aquella, como dueña de un tercio de la Compañía de Gas recibía un tercio de las utilidades y tenía motivos para protegerla; como cliente y representante de los vecinos quería precios menores en vez de ganancias mayores. Autorizó la creación de una compañía de consumidores de gas para inyectar competencia al giro. Al hacer eso, sacrificó el monopolio de una empresa de la cual era accionista significativa, pero, además, relajó su protección del centro de la ciudad de usos molestos. Un plano de la ciudad de 1860 muestra dos fábricas de gas, una en el extremo este del Almendral y la otra detrás del teatro de la Victoria²⁴⁴. El

²³⁹ El presupuesto municipal de \$281.908 consultaba \$25.000 para gas y mantención, más \$36.626,72 para el servicio de la deuda vinculada al gas: Presupuesto municipal de 1857, 25 de febrero de 1857, en MVALP, tomo 22, f. 183.

²⁴⁰ Acta de la sesión municipal de 27 de noviembre de 1858, en MVALP, tomo 22, fs. 400-401.

²⁴¹ Presupuesto municipal de 1860, 15 de diciembre de 1859, en MVALP, tomo 22, fs. 571-580.

²⁴² Presupuesto municipal de 1860, 15 de diciembre de 1859, *op. cit.*, f. 130.

²⁴³ Peña, *op. cit.*, p. 41.

²⁴⁴ “Plano de la Ciudad y Puerto de Valparaiso...”, c. 1860, reimpresso en Francisco Antonio Encina, *Resumen de la historia de Chile*, vol. v: Mapas, lámina xxx [sic].

contrato original con la Compañía de Gas designaba ese lugar para la fábrica de gas, empero fue cambiado cuando Buenaventura Sánchez informó de la contaminación con hollín y malos olores, que producía²⁴⁵.

En 1863, la Compañía de Gas rebajó los precios a los particulares, pero no al alumbrado público, a causa de ello la demandó, pidiendo un precio menor para el alumbrado o el fin del contrato y la sociedad entre los Sánchez y ella²⁴⁶. Los municipales también esperaban remover a Buenaventura Sánchez como administrador de la Compañía e, incluso, pidieron que el tribunal relevante nombrara a Juan Enrique Ramírez (de la Compañía de Consumidores de Gas y la Empresa del Ferrocarril Urbano) como interventor de la Compañía de Gas²⁴⁷. En 1865 se llegó a un acuerdo con los Sánchez, convirtiendo la Compañía de Gas en una sociedad anónima en la cual mantenía su presencia y aprobando un nuevo contrato de alumbrado público más detallado y en potencia, más barato²⁴⁸.

El concejo también encontró un nuevo sueño tecnológico, los ferrocarriles. Ellos prometían crear otra fuente de ingresos municipales, disminuir sus gastos, mejorar el servicio público y, además, controlar un monopolio y sus empleados, quienes eran acusados con frecuencia de ser tramposos, incompetentes y no tan respetuosos con sus clientes más pudientes. Ya a mediados de 1859, la atención municipal tenía un nuevo objetivo, los ferrocarriles urbanos de sangre. Frente a la mudanza de escenario, los diarios de la ciudad tomaron posiciones opuestas, uno apoyando a la empresa de gas y otro la nueva empresa del ferrocarril en su campaña contra la primera.

El ferrocarril urbano

En ese momento los pasajeros eran transportados por carruajes de arriendo. En julio de 1851 una ordenanza municipal estableció un registro de todos los carruajes públicos y sus cocheros y dictó normas para el servicio. La policía debía vigilar el buen estado de los carruajes y la buena conducta de los cocheros. La ordenanza estableció tres clases de carruajes: aquellos con cuatro ruedas y cuatro o más asiento; los que tenían dos ruedas y cuatro o más asientos y los de dos asientos. En la primera clase menciona los ómnibuses, pero no sabemos cuántos asientos tenían y todo el resto de la ordenanza y de los

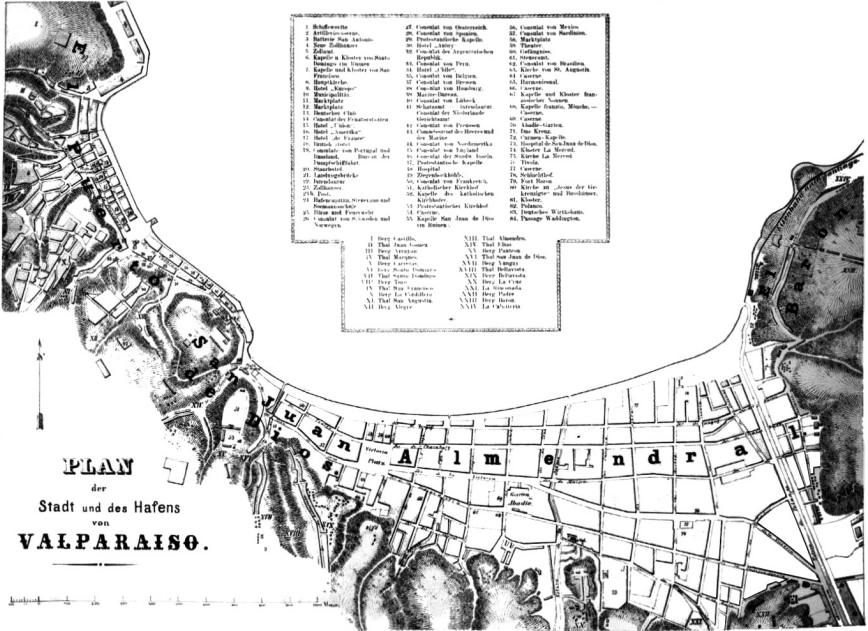
²⁴⁵ Buena Ventura Sánchez a Municipalidad de Valparaíso [c. 27 de agosto de 1853], en MVALP, tomo 19, fs. 20-21.

²⁴⁶ Adolfo Ibañez a Municipalidad de Valparaíso, 7 de septiembre de 1863, en MVALP, tomo 19, fs. 167-174.

²⁴⁷ Acta de la sesión municipal de 31 de agosto de 1863, citado en José Santiago Aldunate, intendente de Valparaíso a Manuel Antonio Tocornal, ministro del Interior, 2 de diciembre de 1863, en MINT, tomo 450, fs.

²⁴⁸ José Ramón Lira, intendente de Valparaíso, a Álvaro Covarrubias, ministro del Interior, 16 de enero de 1865, en MINT, tomo 474, s.f.

otros datos disponibles indican que los carruajes servían más como taxis que como buses. Cada carruaje debía conducir pasajeros a cualquier calle accesible entre el arsenal (en el extremo poniente del Puerto, cerca de la Aduana) y el Estero del Alto (probablemente o el estero que también se conocía como de Piedrecitas y que después se llamó de Jaime o el que después se llamó de las Delicias, hoy debajo del bandejón central de la avenida Argentina²⁴⁹), o sea, toda la extensión de la parte plana de la ciudad, el costo del servicio era de un real ($\frac{1}{8}$ peso) o menos por pasajero. Cuando no tenían pasajeros debían cumplir una ruta fija entre los dos extremos de la ciudad y no estacionarse más que quince minutos en las plazas. El número de pasajeros no debía ser superior que el número de asientos²⁵⁰. La policía insistía en este punto. Por ejemplo, en



Valparaíso en 1853. Plan der Stadt und des Hafens von Valparaíso, en Paul Treuler, *Andanzas de un Alemán en Chile, 1851-1863*. Disponible en https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4c/1853_-_Plan_der_Stadt_und_des_Hafens_von_Valparaiso.jpg [fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].

²⁴⁹ No hemos encontrado un Estero del Alto en ningún plano de la ciudad. El Alto del Puerto fue el nombre de una zona en los altos de los cerros al sur del Almendral entre los dos esteros que mencionamos en el texto (más o menos los altos detrás de los cerros desde Monjas hasta Pajonal, para darles sus nombres actuales). Para el nombre del estero de Piedrecitas, véase Eduardo Cavieres, “La Construcción de la Ciudad: espacios, actividades y movilidad”, p. 16.

²⁵⁰ Municipalidad de Valparaíso, “Ordenanza municipal para los carruajes públicos”, 22 de agosto de 1851, en MINT, tomo 283, fs. 19-20. Estos vehículos debían llevar pasajeros a cualquier punto en la parte plana de la ciudad entre el Arsenal en el oeste hasta el Estero de las Delicias en el este.

1855 Alfred Tufts, turista estadounidense, recordó que un vigilante amenazó a su cochero con una multa si uno de los cinco pasajeros no bajaba²⁵¹. Los carros (cuatro ruedas) y carretas (dos ruedas) llevaban la carga local y aquella que cruzaba la ciudad desde el puerto en el oeste hasta los caminos al interior o, desde el comienzo del servicio ferroviario hasta Viña del Mar en 1854, con la estación de ferrocarriles ubicada en el este. Ya en 1844 la memoria anual de la municipalidad notó que las calles –al pie del cerro Concepción había una sola entre los cerros y el mar– estaban llenas de vehículos a pesar de la prohibición de carretas y recuas de animales entre las ocho de la mañana y las cuatro de la tarde²⁵². La alcaldía y la prensa se quejaban con frecuencia del servicio de carruajes públicos y de los daños que estos hacían a las calles. Los carruajes públicos pagaban patentes; los particulares, no. En 1861 varios dueños de carruajes públicos convencieron al ministro del Interior que sus impuestos eran excesivos en comparación con las patentes pagadas por las grandes casas de comercio. Sin embargo, la comisión municipal de rentas contestó que no lo eran, “teniendo en vista el deterioro que causan en el pavimento de las calles el constante tráfico de estos [carruajes]”²⁵³. Tanto los dueños como el Intendente apelaron al caso especial de Valparaíso: aquellos dijeron que las patentes no deberían costar más que en Santiago, porque en esta ciudad la mantención de los animales, etc., costaba hasta el doble que en Santiago, mientras que el gestor dijo que los carruajes esperaban menos tiempo entre pasajeros en Valparaíso, es decir, ganaban más, y que como el Puerto tenía menos calles que Santiago, los carruajes dañaban más cada calle. Sin embargo, el consistorio aceptó la idea de rebajar las patentes a los carruajes y demás vehículos del servicio público y exigir patentes también a vehículos particulares.

La primera propuesta

El 19 de diciembre de 1857 Juan E. Ramírez pidió permiso municipal para la construcción de un ferrocarril urbano. La reacción alcaldía fue bastante positiva. La comisión informante redactó unas bases que, si bien cobraron una

²⁵¹ Alfred Tufts, “Journal of a Voyage Around the World in the Ship Ocean Pearl, Sears, master, from Boston, November 28, 1854, to New York, November 16, 1855, touching at Valparaiso, Honolulu, Hong Kong, Manila and Anjier”, notación de 20 de febrero de 1855, Tufts Family Papers, Massachusetts Historical Society, Boston, Massachusetts, fs. 34-35.

²⁵² Analecto de la Cruz, memoria anual de la Municipalidad de Valparaíso 14 de noviembre de 1844, en MINT, tomo 212, f. 211.

²⁵³ Antonio Varas, ministro del Interior a Cornelio Saavedra, intendente de Valparaíso, 17 de abril de 1861, en MINT, tomo 429, s.f.; (El Ministro escribió que el Consejo de Estado había rechazado un aumento del impuesto de patente sobre los vehículos públicos y sugirió un aumento menor y la extensión del impuesto a los vehículos particulares) y José Santiago Aldunate, intendente de Valparaíso, a Manuel Antonio Tocornal, ministro del Interior, 14 de noviembre de 1861, en MINT, tomo 429, s.f.

contribución y no erigieron un monopolio, eran favorables a la construcción de la línea²⁵⁴. Ambos dejaron la selección de la ruta exacta hasta después de la aprobación de la idea general por el gobierno central. El mismo 19 de diciembre, *El Diario* informó a sus lectores que la Sociedad del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso iba a construir un ferrocarril urbano. También escribió que no fue la primera propuesta de este tipo, pero no hemos encontrado una propuesta anterior²⁵⁵. Poco importa si *El Diario* había escuchado un rumor falso o si solamente se había equivocado de empresario. Lo relevante es que deseaba “que a su realización no se oponga obstáculo alguno”. Opinó que ya era hora de tener un ferrocarril urbano para evitar el mal servicio, alto precio y peligro de los carros y coches de arriendo. Desde *El Mercurio* no se registró opinión al respecto, lo que parece significar que para el redactor, un ferrocarril urbano no solo no hacía falta sino que era noticia poco interesante. *El Mercurio* no parece haber criticado los carruajes públicos en esos años. Como no percibía un problema, no acogió su solución. No está claro si el dueño de *El Mercurio* tenía algún vínculo con los dueños de carruajes públicos o no le importaba su servicio. Lo que sí está claro es que *El Mercurio* seguía apoyando el adelanto material y tecnológico para la ciudad en diversos ámbitos.

Mientras negociaba las bases del permiso con Juan E. Ramírez, el cabildo no parece haber dicho mucho acerca de los beneficios a la ciudad. Las actas dan la impresión de que la propuesta del ferrocarril urbano era una idea nueva que ella acogió en un año en que el gas no mostraba el éxito esperado, y en medio de su perpetua crisis financiera. Aunque un ferrocarril urbano fuera una idea nueva, solucionarían un problema antiguo. Se suponía que con el menor tráfico de carruajes las calles podían mantenerse en mejores condiciones. Además, la empresa debía pavimentar las calles por las que pasarían sus vías. Dado que desde 1840 el arreglo de empedrados era una partida significativa en el presupuesto municipal, y que su desarreglo era uno de los reclamos más frecuentes de la prensa y los vecinos, esto era una mejora importante. La magnitud del cambio esperado puede entenderse en el hecho de que cuando el gobierno central iba a decretar una reducción en el costo de las patentes anuales solicitada por seis empresarios de carruajes públicos, la municipalidad y el Intendente rogaron al gobierno que no lo cambiara o que, por lo menos, esperara hasta que el ferrocarril urbano empezara a reparar las calles²⁵⁶. Si bien la empresa no cumplió a la perfección con estos deberes, en 1862 parecía resolver dos problemas.

Aun así, lejos de ofrecer un subsidio para apoyar al ferrocarril de sangre, el consistorio aclaró que no quería perder rentas. En febrero de 1858, en

²⁵⁴ Acta de la sesión municipal de 26 de febrero de 1858, en MVALP, tomo 23, fs. 387-390.

²⁵⁵ “Ferrocarriles de sangre”, en *El Diario*, Valparaíso, 19 de diciembre de 1857, p. 3. El artículo menciona propuestas anteriores de la misma índole, pero no hemos encontrado ninguna.

²⁵⁶ José Santiago Aldunate, intendente de Valparaíso, a Manuel Alcalde Velasco, ministro del Interior, 14 de noviembre de 1861, en MINT, tomo 429, s.f.

las primeras bases que dictó para el transporte ferroviario, resolvió que esta empresa pagara la diferencia entre los \$9.600 que la municipalidad percibió del remate de patentes de carruajes públicos en 1858 –los taxis y micros de la época– y la cantidad que percibiera en cada año después de que este entrara en servicio²⁵⁷. Este periodo alcaldicio sirvió de 1855 a 1858 y le había tocado los primeros años del funcionamiento de gas. Razón por la cual trataba la nueva concesión con cautela.

Oposición de la Compañía de Gas y las disputas con la municipalidad

El nuevo periodo edilicio (1858-1861) hizo lo mismo al principio. Estos administradores municipales se enfrentaron al gran incendio de 1858 y los nuevos reglamentos contra incendios ocuparon mucho de su tiempo, pero el motivo principal de la demora fue la cautela. En este andar cauteloso ambas municipalidades tenían un aliado extraño: el mismo empresario cuyas acciones antipáticas habían ocasionado el cuidado. En julio 1859, cuando el concejo llevaba un año y medio negociando con Juan E. Ramírez, el propio Buenaventura Sánchez, director de la Compañía de Gas, reclamó porque la concesión propuesta para el ferrocarril urbano carecía de cláusula alguna que protegiera la red de gas²⁵⁸. También parece probable que los Sánchez intentaban establecer un precedente útil para bloquear un competidor naciente, la Compañía de Consumidores de Gas. Juan E. Sánchez y su ingeniero no pensaban en daños físicos ni en peligros, sino en inconvenientes para el funcionamiento y la futura expansión de la red. Querían prohibir que los rieles y durmientes estuvieran en contacto con las cañerías maestras o tan solo descansaran sobre ellas. De este modo se buscaba cautelar que la Compañía de Gas tuviera fácil acceso para reparaciones y renovaciones. Además, buscaban garantizar que los durmientes no bloquearan las cañerías pequeñas que iban a cada edificio. Suponiendo que los durmientes no llegarían a más de 30 cm bajo la superficie, podemos pensar que el entierro de las cañerías era más bien superficial.

El reclamo de los Sánchez era una nueva interpretación del subsuelo porteño. Alejo Cornou había insistido en mantener cualquier otra cañería a un metro de las de gas excepto en los cruces de las calles, donde exigía precauciones contra daños, pero no había dicho nada de vías férreas. Al parecer, Guillermo Wheelwright y Buenaventura Sánchez carecían de los conocimientos suficientes siquiera para pensar en compartir las calles con otros sistemas de cañerías. Por lo menos, al momento de hacer sus respectivas propuestas no lo habían considerado, y el ayuntamiento no había anticipado otros usos en las

²⁵⁷ Acta de la sesión municipal de 26 de febrero de 1858, en MVALP, tomo 23, f. 388.

²⁵⁸ Buena Ventura Sanchez, director de la compañía de gas a Municipalidad de Valparaíso, 22 de julio de 1859, en MVALP, tomo 19, fs. 93-94.

calles. Pero esto no significa un retraso, ya que pocas personas en cualquier parte del mundo habían visto un conflicto así. Aunque Santiago tuvo ferrocarril urbano en 1857, Buenos Aires no lo consiguió hasta de 1870. Incluso, en Nueva York, ciudad pionera de los ferrocarriles urbanos, la primera línea fue construida en la década de 1830, y las líneas del centro de la ciudad después de 1852²⁵⁹. Las actas no indican si algún funcionario municipal aceptó el reclamo de Buenaventura Sanchez²⁶⁰, pero en todo caso ese reclamo fue enviado a una comisión y no fue un obstáculo al progreso de la propuesta.

Entre noviembre de 1859 y octubre de 1860, la municipalidad se negó a considerar la propuesta de Juan E. Ramírez porque este no quería aceptar una cláusula nueva que diera al municipio el derecho de comprar el ferrocarril urbano en un 75% de su valor tasado una vez terminado el contrato²⁶¹. La mayoría de las concesiones de servicios urbanos, en muchas ciudades tenían una cláusula semejante. Tal previsión podría o frenar monopolios o crear una renta municipal, y es de creer que en este caso ni los propios municipales parecen haber sabido cuál querían.

El 18 de noviembre de 1859, en la primera quincena de esta etapa de espera, *El Comercio* argumentó a favor de la idea de un ferrocarril urbano²⁶². Sostuvo que tal ferrocarril bajaría el costo y mejoraría la comodidad del transporte tanto de carga como de pasajeros dentro de la ciudad. Dijo que el público había apoyado la idea desde el principio. Por su parte, el concejo había decidido de forma unánime considerar otra propuesta de ferrocarril urbano, presentada por Enrique López. Sin embargo, *El Comercio* criticó duramente “la poca atención que la I. Municipalidad parece haber prestado a los proyectos de ferrocarril urbano”. No mencionó a la Compañía de Gas, pero sugirió que

“esas demoras e inconvenientes puestos a la sanción del proyecto, fueran premeditados y con el objeto de entorpecer el bien general, por estar en contradicción con ciertas miras privadas”.

Pocos días después publicó un largo y negativo resumen de la historia de la Compañía de Gas firmado por un J.E.R., la crítica es semejante a la que

²⁵⁹ Edward K. Spann, *The New Metropolis: New York City, 1840-1857*, pp. 289-293; James R. Scobie, *Buenos Aires: plaza to suburb, 1870-1910*, p. 11 y Armando de Ramón, Santiago de Chile: historia de una sociedad urbana, p. 322.

²⁶⁰ El alcalde José Ramón Sánchez (hermano y socio de Buena Ventura Sánchez) no participó en el debate municipal sobre el reclamo por “considerarse implicado”; la municipalidad citó a Buena Ventura Sánchez y a Juan E. Ramírez a discutir el asunto en una sesión municipal, pero José Ramón Sánchez no asistió. Acta de la sesión municipal de 22 y 24 de agosto de 1859, en MVALP, tomo 23, fs. 722 y 725.

²⁶¹ Acta de la sesión municipal de 23 de noviembre de 1859, en MVALP, tomo 23, fs. 790-791.

²⁶² “El ferrocarril urbano y la I. Municipalidad de Valparaíso”, en *El Comercio*, Valparaíso, 18 de noviembre de 1859, p. 2.

realizaba Juan E. Ramírez en sus artículos firmados²⁶³. El 2 de agosto de 1859 había citado la opinión del ingeniero en jefe del ferrocarril de Santiago y Valparaíso, de que la vía férrea protegería a la cañería maestra, y agregó que en todo caso solamente tres cuadras de vía férrea estarían encima de la cañería²⁶⁴. Este conjunto de artículos muestra que *El Comercio* estaba a favor del ferrocarril urbano y se oponía a la Compañía de Gas. Sin embargo, queda claro que *El Comercio* no rechazaba el gas, sino a la compañía que lo producía.

Apoyo de la municipalidad y disputas con la Compañía de Gas

En octubre de 1860, Juan E. Ramírez intentó una nueva propuesta, aceptando las condiciones de la municipalidad: “Después de un sostenido debate durante el cual se trajeron a la vista todos los antecedentes de asunto”, la alcaldía acordó unánimemente seguir discutiendo las bases detalladas que había dejado en noviembre de 1859; desechó por siete votos a uno una moción de hacer que el municipio pudiera comprar el ferrocarril en “un 50 por ciento sobre el valor de tasación”, dejando el precio en un 75% del valor total de las acciones de la empresa cuando la comprara este consistorio²⁶⁵. Dentro de dos semanas la concesión del ferrocarril urbano fue aprobada.

Buenaventura Sánchez reclamó. En noviembre de 1861, cuando la empresa del ferrocarril urbano pidió al ayuntamiento ciertos cambios en la concesión, él quiso que la alcaldía aprovechara la oportunidad de exigir las garantías que quería la Compañía de Gas. El procurador municipal encontró que “es una pretensión sin fundamento razonable el querer que no se lleve adelante” el ferrocarril urbano²⁶⁶. Y en febrero de 1862 el gobierno local firmó un convenio con la empresa del ferrocarril urbano para la coexistencia de ambas²⁶⁷. Actuaba así “como socio de la Compañía de Gas”, lo cual fue hipócrita puesto que había impedido a los Sánchez actuar de forma independiente ya como socios ya como directores de la Compañía de Gas. El convenio siguió la forma básica del reglamento propuesto por Buenaventura Sánchez, pero incluyó unos resquicios que vulneraban la red de gas. Por ejemplo, había pedido que fuera

²⁶³ “Compañía de gas de Valparaíso”, en *El Comercio*, Valparaíso, 30 de noviembre de 1859, p. 3; *op. cit.*, 1 de diciembre de 1859, pp. 2-3 y *op. cit.*, 3 de diciembre de 1859, p. 3. El artículo, publicado en tres entregas y firmado J.E.R., critica a la Compañía de Gas en términos semejantes a los usados por Juan E. Ramírez en sus escritos firmados.

²⁶⁴ “Ferrocarril de Sangre en Valparaíso”, en *El Comercio*, Valparaíso, 2 agosto 1859, p. 2.

²⁶⁵ Acta de la sesión municipal de 10 de octubre de 1860, en MVALP, tomo 26, f. 175.

²⁶⁶ E. Garrido a Municipalidad de Valparaíso 23 de noviembre de 1860, en MVALP, tomo 19, f. 105.

²⁶⁷ Acuerdo entre la Empresa del Ferrocarril Urbano, representada por D[avid] Thomas, y la Municipalidad de Valparaíso representada por Adolfo Ibáñez y Pedro Cabieses, 21 de febrero de 1862, en MVALP, tomo 19, fs. 149-152.

prohibido que los rieles “gravitar[an] sobre la cañería maestra de la Empresa”; el convenio permitió que en casos excepcionales lo hicieran, haciendo “previamente la designación de esos puntos” a la Compañía de Gas. Aunque los durmientes nunca debían estar en contacto con la cañería:

“en aquellos puntos en que no fuese posible dejar el espacio [reglamentario], se podrá en tales casos ponerlos sobre los servicios y ramificaciones y sin perjuicios de estos”²⁶⁸.

Este acuerdo solo trata acerca del funcionamiento de las cañerías y no de sus roturas, pero más o menos al mismo tiempo los abogados de las dos empresas reconocieron que así el ferrocarril urbano podría causar más filtraciones de gas²⁶⁹. Sin embargo, no pretendió disminuir el peligro de incendios o explosiones, sino tan solo pagar el mayor costo que pudiera sufrir la Compañía de Gas. Había gran temor de explosiones de gas en las ciudades europeas en ese momento, pero ese temor no llegó a Valparaíso hasta unas décadas después²⁷⁰.

El 25 de febrero de 1862, pocos días después de acordadas estas bases entre la municipalidad y la empresa del ferrocarril urbano, Juan E. Ramírez publicó una comparación de las dos empresas en *El Tiempo*²⁷¹. Allí mantuvo que los Sánchez en realidad:

“se oponen al establecimiento del ferrocarril urbano, no porque realmente crean que los arbitrios propuestos por el Directorio para evitarles hasta los perjuicios imaginables son ineficaces, sino porque también entorpezcan los trabajos de la nueva Empresa de [Consumidores de] Gas”.

Para 1866 Juan E. Ramírez era presidente provisorio de la Compañía de Consumidores de Gas, con la cual puede haber tenido una conexión en 1862²⁷². Además, sostuvo que la participación municipal en la Compañía de Gas había sido el resultado de “cálculos erróneos y seductoras ganancias”, y que la porción municipal de las utilidades del gas ni siquiera alcanzaba “a satisfacer los intereses de los capitales que tiene invertidos”. Este último solo era el caso hasta 1859, pero la ganancia municipal nunca alcanzó a pagar los intereses y el alumbrado, tal como los consejeros entusiastas originales habían predicho.

²⁶⁸ Acuerdo entre la Empresa del Ferrocarril Urbano, representada por D[avid] Thomas, y la Municipalidad de Valparaíso representada por Adolfo Ibáñez y Pedro Cabieses, 21 de febrero de 1862, *op. cit.*, f. 151.

²⁶⁹ “Bases acordadas por los abogados de ambas partes”, en *El Tiempo*, Valparaíso, 25 de febrero de 1862, p. 2.

²⁷⁰ Schivelbusch, *Disenchanted...*, *op. cit.*, pp. 34-37.

²⁷¹ Juan E. Ramírez, “El Ferrocarril Urbano y la Compañía de Gas”, p. 2.

²⁷² “Memoria del directorio de la Compañía de Consumidores de Gas de Valparaíso”, en *La Patria*, Valparaíso, 24 de enero de 1866, p. 3.

El alumbrado resultante, según él, costaba casi el doble de lo que costaba el de Santiago, y era:

“un lujo de alumbrado, desconocido aun en las ciudades más opulentas, colocando las lámparas a una distancia de treinta y seis varas en las calles angostas y más de cincuenta en las anchas”.

En cambio, mencionó, el ferrocarril urbano ofrecía servicios útiles a la ciudad sin ninguna inversión municipal. Esto último, al menos, era verdad, porque la empresa del ferrocarril urbano ni pidió ni recibió capitales municipales.



“Depósito de la Empresa del Ferrocarril Urbano en avenida Delicias..., c. 1870, ... Emilio Gaireaud, Colección Biblioteca Santiago Severín”. Reimpresa en Marcelo Mardones, *Valparaíso: un siglo de historia visual del transporte público (1860-1960)*, p. 68.

Inauguración y críticas

El ferrocarril urbano del pintoresco Puerto entró en pleno servicio el 28 de marzo de 1863, después de algún tiempo de atención parcial por el problema de la calle de la Aduana en el Puerto, que era demasiado angosta, que fue subsanado por la empresa y el consistorio. La única ruta cruzó la ciudad desde la estación de ferrocarriles en el este hasta la antigua aduana en el oeste, sirviendo así a casi toda la parte plana de la ciudad, un área más o menos igual a la servida por los carruajes públicos. No tenemos el horario de viajes, pero unos cálculos básicos dan un promedio de un carro cada 3,3 minutos entre las siete de la mañana y las nueve de la noche, con dos carros por hora hasta la media-

noche y uno por hora después²⁷³. Tal vez había más carros en las horas altas y menos en las horas bajas. Unos años más tarde, Recaredo Tornero mencionó a “los carros que salen cada diez minutos”²⁷⁴. El viaje parece haber demorado unos treinta minutos de un extremo de la ciudad a otro. A las dos de la tarde los veinticinco carros empezaron a hacer el circuito completo de la ciudad, embanderados y con dos bandas de música en los techos. *El Tiempo* cesó de imprimirse antes de esa fecha, pero podemos imaginar sus elogios exultantes. *El Mercurio*, en cambio, informó de un modo sencillo sobre los pormenores del evento con cinco párrafos breves en su número del 30 de marzo de 1863. Era un fuerte contraste con la alegría patriótica que había manifestado con la inauguración del gas en 1856. Ni siquiera aprovechó la oportunidad de resaltar la visión moderna que el Puerto daba al mundo, ni siquiera, el hecho de que una de las bandas de música que participaron en el acto fue la de la fragata de guerra británica *Sutley*²⁷⁵.

Ni aun cambió de opinión al ver el flamante servicio mejoró sus apreciaciones. El volcamiento de un carro durante las pruebas de la línea²⁷⁶ no ayudó mucho, tampoco después del comienzo de las operaciones del ferrocarril urbano, seguía su oposición. Emitió una serie de críticas menores y mayores. El 6 de abril de 1863, por ejemplo, reportó la muerte de un marinero borracho, aplastado por un carro en la calle Cochrane. Aunque el cronista escribió que “el único culpable fué el mismo marinero, que caminaba en un estado (...) de ebriedad”, sus palabras no exoneran al ferrocarril urbano. Siguen con detalle chocante:

“al pasar el carro perdió su equilibrio y cayó sobre los rieles, pasándole las ruedas del coche por el pecho y una parte del rostro, sin que el cochero pudiera detener los caballos a tiempo, porque también se lo impidió el descenso que tiene la calle de Cochrane, a partir de la del Cabo. Sea por angas o por mangas, lo cierto es que ya *van tres* desgracias lamentadas”²⁷⁷.

Sus críticas continuaron durante toda la década de 1860, a pesar de apoyar al adelanto material de la ciudad en general.

²⁷³ Pinto V., “El ferrocarril...”, *op. cit.*, p. 52 y “El ferro-carril urbano”, en *El Tiempo*, Valparaíso, 10 de enero de 1862, p. 2. Sonia Pinto V. escribe que en 1863 había un promedio de siete mil novecientos ochenta y tres viajes por mes, doscientos sesenta y seis por día. La concesión impresa en *El Tiempo* requiere catorce horas diarias de “servicio perfecto”, más entre once y trece viajes cada noche.

²⁷⁴ Véase Mardones, *op. cit.*, p. 72.

²⁷⁵ “Inauguración de toda la línea del ferrocarril urbano”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 30 de marzo de 1863, p. 3.

²⁷⁶ León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 52. También menciona varios reclamos acerca del servicio en los próximos años en las pp. 53-55.

²⁷⁷ Cursiva en original. “Y van tres!”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 6 abril 1863, p. 3.

Así como con la Compañía de Gas, los problemas no tardaron mucho en surgir entre la Empresa del Ferrocarril Urbano y la municipalidad; aquella tampoco proporcionó rentas a esta. Unos años después, la memoria anual del municipio incluyó la noticia de que:

“la Ilustre Municipalidad no ha entrado aun a percibir el tanto por ciento de las utilidades que le corresponden desde hace ya tiempo, segun el contrato respectivo, a consecuencia de ciertos litijios pendientes”²⁷⁸.

En los años siguientes, el ferrocarril urbano se convirtió en un monopolio odiado y el municipio planteó la idea de autorizar nuevas empresas con rutas paralelas para traer competencia y controlar así la empresa original. Parece que la compañía solo obtuvo su primer dividendo en 1875²⁷⁹.

CONCLUSIÓN

No se resolvió el problema general de cómo planificar y compartir el uso del espacio público. El conflicto sobre las dimensiones necesarias para la infraestructura del gas y del ferrocarril no había sido previsto al instalarse el gas, ni menos incluido en los contratos o en un plan municipal general. En vez de establecer algún procedimiento general para evitar futuros conflictos entre servicios habidos y por haber, la mayoría de los concejales y los diarios se polarizaban hacia un bando, deslegitimando a sus contrarios. La municipalidad dijo que buscaba un compromiso razonable, pero en realidad se unió a un ataque contra la Compañía de Gas. Así vemos que para 1865, aunque pensaban en proyectos que beneficiaran a toda la ciudad (o la parte más céntrica o urbanizada), pocos o ninguno de los hombres involucrados entendieron la ciudad como una colección de sistemas complementarios que debían trabajar en conjunto. Al contrario, persistían en mirar cada innovación mayor como una mejora casi universal.

Visto así, tanto el gas como el ferrocarril urbano ofrecieron renta municipal, lucro particular, orgullo patriótico y mejor servicio público. Por lo que sus promotores presentaron a cada uno como una gran mejora general, los representantes de la Compañía de Gas la defendieron como el avance más exclusivo. Como el gas no solucionó todos los problemas que sus aficionados municipales habían pensado que haría, buscaron satisfacerlos a través del ferrocarril urbano. Y aun cuando no había conflictos mayores entre los distintos servicios –de hecho nunca hubo otro conflicto como el del gas y el tranvía

²⁷⁸ Oreites Laurel, “Relación de los asuntos de que se ha ocupado la Ilustre Municipalidad de Valparaíso durante el año de 1874”, enero 1875, en MVALP, tomo 13, parte 3, “Memorias”, f. 63.

²⁷⁹ Estrada Turra, “Tecnología...”, *op. cit.*, p. 145.

de sangre— cada innovación tecnológica parecía presentar una manera fácil de mejorar problemas molestos sin atacarlos de frente: era más conveniente crear un nuevo medio de transporte, que ordenar el que ya existía. Esto no significa que las nuevas tecnologías no fueran superiores o que no pudieran ser vistas como mejoras, sino que lisa y llanamente uno de sus grandes atractivos era no darse cuenta de sus inconvenientes. También se trataba de empresas nuevas, que todavía no tenían un territorio dentro de las facciones políticas y económicas que disputaron su control en la ciudad y con las cuales la alcaldía y los consumidores podían esperar mejores relaciones.

El tranvía y el farol a gas facilitaron la navegación terrestre por el laberinto de calles mal pavimentadas, pero el beneficio económico municipal fue escaso. Los problemas que se intentaban solucionar no desaparecieron y nuevas dificultades surgieron. Las expectativas de la élite acerca de su ciudad aumentaron; si bien el gas dio mejor luz que el aceite y los tranvías eran más cómodos que los coches, después de pocos años se pedía todavía más luz y comodidad. No obstante, la mayor parte de la clase social privilegiada siguió esperando que el próximo proyecto funcionara, sea cual fuere. Esta confianza en progreso por el progreso, preparó a oficiales municipales y empresarios para favorecer tecnologías que formaban redes en toda la ciudad y que prometían ganancias particulares o municipales, fenómeno que ocurrió en varias capitales; las grandes tecnologías urbanas del siglo XIX se destacaban por sus redes centralizadas y centralizadoras. Y no les condujo a hacer planes coordinados de los distintos tipos de infraestructura. Así, a mediados de 1860, la alta sociedad del Puerto pensaba en planes, leyes y sistemas que afectaran a toda la ciudad o, por lo menos, la parte más céntrica y urbanizada, pero todavía no entendían la complejidad y complementariedad potenciales de los servicios y reglamentos urbanos.

El resto del siglo vio un acercamiento lento a una visión coordinada de los servicios urbanos. Decimos “lento” en un sentido relativo a las experiencias de las cuales las generaciones de concejales y oficiales no parecen haber aprendido. Tal como el gas y el tranvía de sangre, todos los proyectos de agua potable, incluso el definitivo de lago Peñuelas en 1890, y el sistema de desagües en 1880 y 1890 fueron presentados, discutidos y en muchos casos criticados después de concluidos, hasta que alrededor de 1895 la municipalidad adoptó la idea de licitar una concesión de luz y tracción eléctrica para eliminar los monopolios odiosos de la Compañía de Gas de Valparaíso y la Empresa del Ferrocarril Urbano.

Las primeras décadas de experimentación tecnológica les quitaron a los particulares y a los pequeños empresarios el control del alumbrado, transporte y otros servicios urbanos y lo traspasó a los oficiales municipales. El control por parte del municipio y la uniformidad, eran metas que alentaron la promoción municipal de las nuevas redes tecnológicas. Las autoridades podían controlar las compañías de gas y del ferrocarril urbano tan fácilmente que les permitía,

a su vez, manejar una multitud de empresas pequeñas, al menos en teoría. La misma tendencia se ve en las propuestas municipales para centralizar y reglamentar a todos los vendedores de comestibles en mercados municipales y hacerse beneficiar de toda la carne para consumo de la ciudad en un matadero público²⁸⁰. Los motivos dados para estas reformas eran asegurar la sanidad de la comida y exigir el pago de impuestos a todo vendedor, pero el control municipal que demandaban hacía menos independientes a estos vendedores y pequeños empresarios, quienes parecían atrasados y desordenados ante la cúpula.

Esta centralización municipal fue pensada e implementada por oficiales locales. El gobierno debía aprobar la mayoría de los pasos, pero no los sugirió sino más bien puso obstáculos a algunos. Tal vez más que en cualquier tiempo anterior o posterior, en 1840, 1850 y 1860, personas locales dirigían la construcción de Valparaíso, más aun los intendentes, que dependían del gobierno nacional y muchos de los cuales no eran porteños, sin embargo, funcionaban como oficiales del Puerto y abogaban por las necesidades especiales de Valparaíso: sus decretos y sus recomendaciones a la municipalidad influyeron tanto en la centralización como la modernización en general, pero en las disputas con el gobierno central, solían estar del lado ciudadano, discutiendo contra sus superiores. Los políticos municipales y los periodistas pensaban que creaban autonomía local o, por lo menos, reglas y situaciones especiales, y los gobiernos que los frenaban tal vez pensaban lo mismo. No obstante, las ordenanzas y contratos de servicios de aquella ciudad ayudaron a construir la idea de un Estado intervencionista o proveedor de servicios civiles, imaginario que al final pudo reducir el papel del ayuntamiento en la planificación de la ciudad.

²⁸⁰ Sobre la necesidad de mejorar y expandir los dos mercados públicos y de construir un solo matadero público para reemplazar los seis mataderos particulares existentes, véase Anacleto de la Cruz, secretario de la Municipalidad, "Memoria de los trabajos de la Municipalidad", 12 de marzo de 1844, en MINT, tomo. 212, fs. 40-41. El año anterior el Intendente había propuesto un matadero público en el Almendral: José María de la Cruz, Intendente, memoria general en forma de una carta al ministro del Interior, 5 de mayo de 1843, en MINT, tomo. 695, f. 281.

LOS PLANES Y REGLAMENTOS BAJO JOSÉ RAMÓN LIRA Y FRANCISCO ECHAUREN, 1864-1876

En agosto de 1873, Benicio Álamos González fue multado por el intendente de Valparaíso, Francisco Echaurren García-Huidobro, por celebrar una reunión de la Sociedad Republicana Francisco Bilbao en el teatro Odeón, a pesar de su prohibición. Benicio Álamos y Francisco Echaurren llevaron su disputa al presidente de Chile²⁸¹. El Intendente, citando un informe de ingenieros de 1870, sostuvo que el edificio no era seguro para esa clase de reunión, porque sus galerías eran débiles, sus cañerías de gas de composición en vez de hierro y algunas de sus puertas eran en realidad ventanas, elevadas sobre el piso y no aptas para escape en caso de emergencias. Benicio Álamos dijo que Francisco Echaurren explotaba ese informe para obstruir la libertad constitucional de asociación y reunión. Como evidencia, notó que aquel permitía ciertos eventos en el teatro: Benicio Álamos no creía que el edificio fuera más peligroso para una sociedad educativa y de socorros mutuos para obreros que para un concierto del Club Alemán Musical y para un *minstrel show* estadounidense²⁸². Francisco Echaurren, en cambio, opinó que Benicio Álamos solo explotaba la prohibición como vía de agitación política. Dijo que no obstruía la organización de las sociedades y que permitía las reuniones políticas en la ciudad, algunas “hasta en la plaza pública”. Insistió que el edificio era peligroso y que el hecho de que una reunión en el Odeón tuviera el objetivo loable de concientizar al pueblo, no cambiaba el alto riesgo de que el teatro se incendiara o se derrumbara. Dijo que permitía reuniones pequeñas en el Odeón bajo ciertas condiciones, entre ellas la presencia de la policía y el no usar las galerías; agregó que el mismo Benicio Álamos, como presidente de la Asamblea Electoral, había obtenido un permiso para una reunión de la asamblea en el Odeón. O sea, justificaba la multa porque no solicitó o no cumplió con algún requisito, no porque Francisco Echaurren se lo negara.

²⁸¹ Sociedad Republicana Francisco Bilbao, Petición al Presidente de la República [c. 25 de agosto de 1873], en MINT, tomo 625, f. 176-182; Sociedad Republicana Francisco Bilbao, Petición al Presidente de la República, [c. 22 de agosto de 1873], en MINT, tomo 625, f. 170; Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 23 de agosto de 1873, en MINT, tomo 625, fs. 172-175 y Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 26 de agosto de 1873, en MINT, tomo 625, f. 183. El teatro Odeón fue “inaugurado en 1869”, con una capacidad de alrededor de quinientas personas: Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 192.

²⁸² Un entretenimiento racista, pero muy común en la época representado por hombres blancos con las caras pintadas de negro, cantando y contando chistes en dialecto afroamericano.

Al descubrir este debate en el archivo, pensamos que se trataba de un conflicto entre el Intendente y un opositor político; entre la élite y una persona que se identificaba con la clase obrera, sea cual sea su situación personal. Varias fuentes, tal como un diario, especializado en atacar a Francisco Echaurren, y que le describió como “el lobo carnicero... Que a todos perturba y daña / Y más que nadie al obrero”, reforzaron esa interpretación²⁸³. Imaginábamos algo semejante al conflicto entre el gobierno nacional y la Sociedad de la Igualdad en 1850-1851. Esta interpretación implica que los intendentes servían a la cúpula, a los propietarios y a los industriales en contra de los demás (incluida cierta parte de la élite, como pudiera ser la de Valparaíso y el Valle Central). Cabe dentro de la imagen del Estado portaliano, cuya centralización fuerte y gran poder presidencial continuaron desde la época conservadora pasando por la liberal, hasta la Revolución de 1891. Es posible que esa interpretación sea la correcta. Francisco Echaurren reprimió a los pobres más que su predecesor inmediato, José Ramón Lira, o cualquier otro Intendente o alcalde decimonónico, si analizamos las tendencias generales de sus decretos, ordenanzas y decisiones. Además, él y el presidente Federico Errázuriz tenían un vínculo que iba más allá de sus puestos: el Presidente estaba casado con la hermana del Intendente²⁸⁴.

Pero fuera cual fuera su motivo en este caso específico, el Intendente actuó dentro de un marco establecido de autoridad municipal que revela una etapa central en el desarrollo de la administración municipal y de los poderes que él ostentaba. Ese marco valorizaba el uso de la evidencia empírica y del análisis nuevo en vez de la costumbre; algunos participantes hablaban de la administración científica. Podemos sugerir que el gestor se pensaba un magistrado ilustrado, y aceptaba un poco de despotismo con esa justificación²⁸⁵. Era una tendencia internacional, representada aquí por un ejemplo tomado de una de las ciudades emblemáticas de la época: En Londres entre 1850 y 1870, la estadística de mortalidad y las investigaciones de John Snow comprobaron que el cólera se transmitía por el agua²⁸⁶. En los mismos años, algunos diarios de Valparaíso habían publicado descripciones de Londres, París y Nueva York, con muchas estadísticas. Francisco Echaurren y la tendencia internacional mencionada también valorizaban una definición del correcto comportamiento personal que favorecía lo uniforme y lo racional por sobre lo tradicional. Patrick Joyce (2003), en un estudio de Londres, Manchester y otras ciudades decimonónicas, presenta la idea de “la libertad... como una técnica de imperar, como [una noción] *tecnológica*” que demandaba que los ciudadanos libres se

²⁸³ *Don Pancho*, Valparaíso, 10 de julio de 1878, p. 2.

²⁸⁴ Mauricio Pilleux Cepeda, “Genealogía de la familia Errázuriz”.

²⁸⁵ Gracias a Sol Serrano por sugerir el concepto de ilustración en este contexto.

²⁸⁶ Steven Johnson, *The Ghost Map: The Story of London's Most Terrifying Epidemic and How it Changed Science, Cities, and the Modern World*, pp. 139-158 & 209-213.

comportaran de ciertas maneras particulares²⁸⁷. Sir Edwin Chadwick, influente higienista que sirvió en varios cargos públicos en Londres entre 1830 y 1850, abogó por la centralización de la autoridad sanitaria de la ciudad en un solo “oficial seguramente calificado” y, de acuerdo con el historiador Stephen Halliday, mostró “tendencias autoritarias” compartidas por Napoleón III y el barón Georges-Eugène Haussmann²⁸⁸. Este Intendente cabe dentro de esa idea de gobierno y vida racional en que la libertad misma podía restringir a los ciudadanos por medio del deber de ser buen ciudadano.



El lugar de trabajo de José Ramón Lira, Francisco Echaurren y los demás intendentes hasta 1906. Detrás se ve la creciente edificación de los cerros cuyo ordenamiento tanto les preocupaba: “[Palacio de la Intendencia]”, por Rafael Castro y Ordóñez, 1863-64, en Sagredo y Puig-Samper, *op. cit.*, p. 177.

Valparaíso tenía reglamentos de seguridad de varios tipos. Incluso, había conseguido que el gobierno central promulgara una “Ordenanza sobre policía interior i exterior de los teatros de Santiago i Valparaiso”, aunque al parecer el regente no se apoyaba en esta ordenanza en el caso de Benicio Álamos González²⁸⁹.

²⁸⁷ Véase Patrick Joyce, *The Rule of Freedom*, p. 1, *passim*. Ocupa la palabra ‘liberalismo’ para describir este amplio conjunto de valores que iba más allá del liberalismo político y que incluye a Francisco Echaurren, aunque militara en el partido conservador a partir de 1861.

²⁸⁸ Stephen Halliday, *The Great Stink of London: Sir Joseph Bazalgette and the Cleansing of the Victorian Metropolis*, p. 38.

²⁸⁹ “Ordenanza sobre policía interior i exterior de los teatros de Santiago i Valparaiso”, 8 de agosto de 1873, en MINT, vol. 660, en la sección de documentos relevantes a Santiago.

Autoridades que tenían una población densa, heterogénea y en parte transitoria además de los efectos disruptivos del gran tráfico de barcos buscaron nuevas normas para la vida urbana, entre otras una revisión de la ordenanza de policía de 1852. Sin embargo, si bien en 1840 los intendentes echaban la culpa de la mayoría de los problemas locales a los pobres, para 1870 intentaban controlar a los más pudientes también. Además, muchas reglas nuevas –la prohibición de pifiar en el teatro puede ser la más extrema– reflejan una tendencia creciente por intentar controlar la vida urbana de acuerdo con una nueva definición de decoro y orden. Tal como en el caso del teatro Odeón, los informes de ingenieros y semejantes medidas y revisiones técnicas iban cobrando más y más importancia; en febrero de 1871 Este gestor dijo que el director de Obras Públicas, quien en ese momento era el único empleado profesional de la Dirección de Obras Públicas y quien velaba por el cumplimiento de los reglamentos técnicos, tenía demasiado trabajo y necesitaba un ayudante²⁹⁰. El trabajo seguía creciendo y en 1874 la municipalidad expandió la oficina para tener un director y dos ayudantes²⁹¹. Esta tendencia a la reglamentación municipal ayudó a aumentar la esfera de la acción gubernamental, que a fines del siglo XIX y principios del siglo XX pasó a todo el país.

Algunos reglamentos llevaban diez o veinte años de vigencia, pero otros eran un poco más actuales; en 1860 y 1870, esta reglamentación se extendía veloz por todo lugar de la vida ciudadana. Ese aumento fue impulsado en gran parte por los intendentes, con frecuencia sobre la oposición por lo menos inicial de sus superiores en el gobierno. Como hemos visto en el capítulo “Las primeras redes centralizadas: los bomberos, el gas y el ferrocarril urbano” 1841-1863”, a pesar de obedecer al gobierno en lo nacional, los intendentes se enfrentaban a sus superiores en algunos asuntos claves de administración municipal y obras públicas locales. Desde antes de 1840 hasta más o menos 1880, aunque el concejo municipal representaba un papel importante en la administración local, el Intendente, como administrador profesional entre concejales de jornada parcial y sin formación especial, ocupaba la posición central. Tanto Francisco Echaurren como su predecesor, Juan Ramón Lira, habían servido como intendentes de Santiago antes de su nombramiento en esta ciudad, que sería la intendencia más importante en Chile.

José Ramón Lira asumió como intendente en 1864, habiendo ya servido en Chiloé, Santiago y Coquimbo²⁹². Al final de su gobierno recomendó impuestos más altos para costear mejoras necesarias en toda la ciudad que la

²⁹⁰ Acta de la sesión Municipal de 1 febrero 1871, en *Anales de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso*, p. 133.

²⁹¹ Oreites Laurel, Secretario de la Municipalidad de Valparaíso, “Relacion de los asuntos de que se ha ocupado la Ilustre Municipalidad de Valparaíso durante el año de 1874”, enero de 1875, en MVALP, vol. 13, parte 3: “Memorias”, f. 40.

²⁹² Virgilio Figueroa, *Diccionario histórico, biográfico y bibliográfico de Chile: 1800-1928*, tomo 4, p. 65.

misma alcaldía con su constante falta de dinero no habría logrado. Escribió que, aunque “la acción individual se manifiesta por todas partes, procurándose solícita los goces y comodidades de la vida social”, la municipalidad debía actuar para crear mejoras para todos,

“Marchando ambas unidas [entes públicos y particulares] por un mismo propósito, muchos obstáculos desaparecen y se halla mas espedito el camino para dar cima a las grandes empresas”²⁹³.

Al suceder a José Ramón Lira en 1870, Francisco Echaurren impulsó la intervención estatal y municipal en muchos asuntos, tal vez más de lo que José R. Lira había imaginado. Este Intendente –1870 a 1876– representa el apogeo de esta figura como fuerza urbanística y municipal, como potencia en los asuntos locales de la ciudad. Con su gran energía y su personalidad dominante, subyugó aún más que los otros intendentes. También representa la articulación de una visión de orden y progreso urbano. Trabajando con los concejales municipales, participó con energía en la expansión de la esfera de actividad del Estado y de los municipios. Intentaba controlar a los vendedores ambulantes, a los integrantes de sociedades para obreros y a los asistentes mal educados del teatro, es cierto, pero también a los ricos propietarios de los barrios más caros del Puerto, a mayoristas, a los dueños de máquinas a vapor e, incluso, la empresa estatal del ferrocarril de Valparaíso a Santiago. En general, los concejales municipales compartían las ideas de centralización, reglamentación, orden y autoridad expresadas por él, aunque hacían cambios a muchos de sus proyectos. En los asuntos locales se presentaba a sus superiores y a los gobernados como representante de la municipalidad de Valparaíso. Abogó sin descanso por su interpretación de los intereses de la ciudad aun cuando eso le trajera problemas. En estos conflictos, quería reglamentar, expropiar, etc., y sus superiores en el gobierno nacional lo restringían, muchas veces a petición de particulares lugareños. Buscaba su propio poder, pero también el poder del Estado. Así, a pesar de los conflictos con sus superiores, ejemplifica la república autoritaria.

Gobernó esta urbe durante un lustro en el que culminaban cambios claves en la función del gobierno municipal que habían empezado tres décadas antes. Entre 1840 y 1870, el campo de acción municipal se extendió a actividades nuevas y otras en las cuales ni el Estado nacional ni el consistorio habían intervenido décadas atrás. Las ordenanzas generales y los planes de servicios para toda la ciudad cobraban más y más importancia. Tanto para él como para los consejeros municipales y muchos otros porteños, la ciudad era una entidad unificada que exigía controles fuertes y uniformes de parte del Estado

²⁹³ José Ramón Lira, *Memoria de la administración local de 1864 a 1870, que presenta el Intendente de la Provincia a la I. Municipalidad de Valparaíso*, pp. 6-7.

municipal. Por eso dictaron decretos, ordenanzas y otras políticas vigentes o relevantes para toda la metrópolis.

Una parte lógica de esa uniformidad fue que la expansión de la actividad administrativa municipal porteña se llevara a cabo por medio de ordenanzas municipales y leyes nacionales más que por medio de decretos del Intendente. Él mismo participó de esta tendencia en parte, pero menos que en el caso de la visión general de la ciudad. Mandó a publicar una recopilación de leyes, ordenanzas y decretos vigentes en ella, para la información uniforme de los oficiales y los gobernados²⁹⁴. Promovió varias ordenanzas municipales y la Ley de Transformación de Valparaíso que se promulgó en 1876. Sin embargo, solía actuar de acuerdo con su propio entendimiento de las leyes y ordenanzas vigentes, una interpretación muy generosa a la autoridad del Intendente y del concejo municipal a exceder las disposiciones específicas de las leyes. Estaba siempre listo a disputar con el Presidente y el gabinete la interpretación de las leyes que regían la administración local. Era, entonces, una figura compleja: fuerte defensor de la autoridad del Estado y de la alcaldía, así como muy crítico de quienes no acataban esa autoridad, pero ágil infractor de las restricciones legales sobre su propio poder.

Los efectos de la Revolución Industrial aumentaban la población y a veces la densidad de muchas ciudades de Europa, Norteamérica y partes de Latinoamérica. Como resultado, las metas que definían el correcto mantenimiento del orden en la ciudad tendían a ser cada vez más exigentes. En las ciudades de Europa y Norteamérica prosperaban nuevas ideas de orden y administración pública. Estas ideas, relacionadas a nociones de liberalismo, pero enfocadas más en conducción correcta y administración racional, que en libertad personal, encontraban importantes adherentes en diversas urbes de América Latina. Mezcladas con ideas hispanas de buena policía urbana ya existentes y un papel protagónico en la planificación y administración al crear las ciudades, las ideas de orden y eficiencia sirvieron de base al concepto de modernidad o progreso que motivaba a muchos integrantes de la administración municipal en 1860, 1870 y tiempo después. En Chile, la intendencia de Benjamín Vicuña Mackenna en Santiago (1872 a 1875) es mucho más recordada que la de Francisco Echaurren en Valparaíso; sin embargo, creemos que no es solo porque Benjamín Vicuña Mackenna impulsó grandes cambios en la capital de la república y escribió muchos folletos, libros y discursos para promocionarlos sino, también, porque él se preocupaba del “saneamiento de la ciudad y la conectividad entre sus diferentes barrios”, además, prestó mucha atención al “carácter pintoresco” de la ciudad²⁹⁵, dejando obras impresionantes

²⁹⁴ Peña, *op. cit.*

²⁹⁵ Castillo, *op. cit.*, p. 86. Como ejemplos de la obra publicitaria de Benjamín Vicuña Mackenna, podemos referirnos al plan de mejoras que publicó en su libro *La transformación de Santiago* (resumido bajo el título “Grandes Mejoras”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 10 de agosto de 1872), a su *Álbum del Santa Lucía: colección de las principales vistas monumentos, jardines, estatuas i obras de arte*

como el paseo del cerro Santa Lucía, mientras que el gestor de Valparaíso, por inclinación personal o por circunstancias especiales, se quedaba en los planos y reglamentos. Cuando Benjamín Vicuña Mackenna fue nombrado intendente de Santiago, le pidió consejos a Francisco Echaurren, quien le contestó que debería ser al revés: Benjamín Vicuña, recién llegado de los “países bien organizados del viejo mundo”, seguramente tendría consejos para Francisco Echaurren²⁹⁶. Ciudades europeas y estadounidenses servían de modelo para algunos de los nuevos reglamentos, tal como habían hecho para las nuevas tecnologías. Además, los porteños solían comparar sus condiciones y servicios urbanos con los de París, Londres y otras ciudades grandes que se describían en frecuentes y largos artículos en los diarios locales. No obstante, las actividades y escritos de este Intendente y de los oficiales con los cuales trabajó, muestran que los políticos y administradores de Valparaíso, más que recibir estas ideas de orden y administración desde afuera, participaron activamente en su desarrollo. El motivo principal no era que los porteños quisieran que su ciudad fuera más parisiense o londinense por motivos de prestigio o moda, sino que asumían que ella ya era una ciudad importante que merecía las mismas reglas y servicios que las ciudades europeas y que ayudaban a definir la ciudad avanzada.

Los proyectos de infraestructura de estos años eran más mundanos que los nuevos sistemas de alumbrado, transporte público o las redes de alcantarillado y agua potable posteriores. Se trataban de trabajos incrementales, como empedrar o pavimentar más calles, en vez de nuevos servicios o sistemas urbanos. La excepción principal, la extensión del ferrocarril del Barón al puerto, trajo nuevos terrenos, nuevas rutas para el tránsito local y nuevos peligros, pero no fue pensada tanto para ordenar la ciudad como para mejorar el transporte de larga distancia. A pesar del crecimiento económico y el aumento de la acción municipal y estatal, estas medidas surgieron como respuestas coyunturales ante la imposibilidad de introducir mejoras sustanciales y definitivas. El agua escaseaba, pero los proyectos de agua potable no avanzaron. Las autoridades temían a las enfermedades emanadas de los cauces, pero alcanzaron a cubrir solo unos pocos. Había muchas quejas sobre transporte, pero el sistema de tranvías no tuvo un cambio radical. La municipalidad construyó plazas, pero en materia de paseos públicos, por lo menos para quienes podían pagar la entrada, contrasta con el caso de Santiago, donde vecinos ricos construyeron el parque Cousiño y el paseo Santa Lucía y luego los entregaron al ayuntamiento. El editor Recaredo Santos Tornero opinó:

de este paseo: dedicado a la Municipalidad de Santiago por su actual presidente B. Vicuña Mackenna, a su El Santa Lucía: Guía Popular y breve descripción de este paseo para el uso de las personas que lo visiten, con indicación de todos los caminos, senderos, plazas, jardines, estatuas, edificios i demas objetos de interés y a los mensajes alegóricos o explícitos contenidos en el paseo mismo.

²⁹⁶ Francisco Echaurren, Valparaíso, a Benjamín Vicuña Mackenna, Santiago, 28 de marzo de 1872, en ABVM, tomo 369, f. 97.

“El espíritu especulador i comerciante de la parte mas escojida de la poblacion, inculca sin duda a las autoridades sus mismas ideas, pues no conocemos otra ciudad en el mundo que haya pensado menos que Valparaiso, en embellecer sus paseos i sitios públicos”²⁹⁷.

Cualquier proyecto encontraba obstáculos para su financiamiento, debido a la crisis de la economía chilena desde 1873, a causa de la caída de las exportaciones agrícolas y mineras²⁹⁸. De un máximo de £7.116.593 en 1873, las importaciones cayeron a £6.551.742 en 1874, luego las exportaciones cayeron de £3.660.878 a £3.108.888²⁹⁹.

ECONOMÍA Y POBLACIÓN EN LA DÉCADA 1860-1870

El país vivía el aumento del comercio externo que había empezado en la década de 1820. Nuevas tecnologías, en su mayoría traídas desde Europa y Norteamérica fueron instaladas y manejadas por los mismos chilenos o por extranjeros ya radicados en Chile durante años, cambiaban el comercio, la administración y la vida general de Valparaíso. En 1865, la ciudad tenía unos setenta y cinco mil habitantes; en 1875, tenía alrededor de cien mil habitantes, incluyendo muchos migrantes del resto de Chile³⁰⁰.

Para 1866, cada mes era posible viajar a St. Nazare, Francia, llegando a Panamá en un vapor de la PSNC, cruzando el istmo en el ferrocarril que había reemplazado (para los pasajeros pudientes) dos días de caminata y lancha en 1855, y tomando un vapor coordinado en Aspinwall (hoy Colón)³⁰¹. También era posible combinar con vapores en dirección hacia ambas costas de Estados Unidos. En 1867, un vapor inglés, la *Zeta*, de otros dueños, hizo un viaje a Liverpool³⁰². El 13 de mayo de 1868 la PSNC comenzó servicio directo a Europa vía Magallanes y prometía servicio mensual para cuando se terminaran dos vapores que estaban siendo construidos en Gran Bretaña³⁰³. Para principios de 1868, los vapores domésticos de la PSNC cambiaron a un calendario fijo, en vez de cambiar los días exactos de las salidas cada mes. Por ejemplo, un vapor salía para Puerto Montt el 13 y 28 de cada mes³⁰⁴. Había otros vapores

²⁹⁷ Recaredo Santos Tornero, *Chile Ilustrado*, p. 129.

²⁹⁸ Collier, *op. cit.*, p. 27.

²⁹⁹ Véase Cavieres, *Comercio...*, *op. cit.*, p. 98.

³⁰⁰ *Sesto Censo Jeneral de la Poblacion de Chile Levantado el 26 de Noviembre de 1885 y compilado por la Oficina Central de Estadistica en Santiago*, tomo 1, p. XXXVII. El censo da las cifras de población para el departamento de Valparaíso, una jurisdicción un poco mayor que la ciudad.

³⁰¹ “Salidas de Vapores al Norte” y “Compañía Jeneral Tranatlántica”, avisos en *El Mercurio*, Valparaíso, 15 de septiembre de 1866.

³⁰² “El vapor ZETA”, aviso en *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre de 1867, p. 3.

³⁰³ [Aviso sin título], *El Mercurio*, Valparaíso, 21 de abril de 1868, p. 1.

³⁰⁴ “Salida de Vapores”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 21 de abril de 1868, p. 1.

también, como el *Paquete de Maule*, el cual servía ciertos puertos chilenos del norte y del sur. Las dos compañías que después se fusionaron en la Compañía Sudamericana de Vapores comenzaron en 1860 también, y poco a poco llegó a servir las mismas rutas que la PSNC³⁰⁵. Aunque los veleros todavía portaban gran parte de la carga, los vapores, con sus recorridos rápidos y regulares, facilitaban las comunicaciones veloces y confiables que contribuían a este aumento. Igual efecto tuvieron los telégrafos, que en 1852 unieron a Santiago con varios puntos del norte y sur entre 1860 y 1870, a Argentina en 1872, y a Europa vía Brasil en 1874³⁰⁶. Estas comunicaciones disminuyeron la incertidumbre que impulsaba el depósito de mercaderías extranjeras en Valparaíso, y, además, facilitaron un aumento del comercio que en las tres décadas posteriores hizo que el Puerto ganara comercio en vez de perderlo.

Por el lado terrestre, el ferrocarril conectó Valparaíso y Viña del Mar en 1855 y se extendió hacia la capital. Dentro de pocos años, traía los frutos de la zona de Quilpué, Limache, Quillota, y demás estaciones, y llevó turistas lugareños al campo. Conectó una nueva zona al Puerto, una no servida por el antiguo camino a Santiago. La empresa fue comprada por el Estado en 1857, luego de sufrir altos costos en una difícil zonal de esta ruta³⁰⁷. Cuando se terminó hasta Santiago en 1863, conectó a Valparaíso no solo con la capital sino con gran parte del Valle Central³⁰⁸. Llevaba importaciones al interior y traía productos agrícolas, minerales y otros artículos para el consumo de la población porteña o para la exportación. El ferrocarril, más rápido y económico que los carros o bueyes, no solo impulsó un aumento de importaciones y exportaciones sino que dio a Valparaíso una ventaja sobre los demás puertos de Chile central, que no contaron con ferrocarriles hasta varios años después. A su vez, disminuyó la independencia urbana porque permitió intervención más rápida desde Santiago tanto por el gobierno como por los comerciantes.

El comercio impulsaba varios cambios y proyectos directa o indirectamente. El terminal original del ferrocarril, la Estación y Maestranza Barón, atrajo pasajeros y carga a la esquina nordeste del Almendral, motorizando la expansión de la ciudad que ya se extendía hacia el pie del camino a Santiago en la esquina sudeste del Almendral. Los pasajeros y la carga tenían que viajar los tres kilómetros de la estación Barón al Puerto en carruajes, carros, etc., por las calles congestionadas y hasta la extensión del ferrocarril al Puerto, en la década de 1870. La estación Bellavista, cerca de la plaza de la Victoria, abrió

³⁰⁵ Gonzalo Vial Correa, Patricia Arancibia Clavel y Álvaro Góngora Escobedo, *La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile*, p. 54.

³⁰⁶ Collier, *op. cit.*, p. 19.

³⁰⁷ León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 22.

³⁰⁸ En 1868, después de ser comprado por el Estado también, el ferrocarril de Santiago al sur alcanzó a Curicó, en el Valle Central a 185 km de la capital. Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, p. 77.

en 1872, y la del Puerto en 1876³⁰⁹. Los comerciantes ya pedían un muelle para poder cargar y descargar barcos sin llevar los bultos hasta o desde la playa en lanchas; entretanto, lanchas y lancheros se multiplicaban en el borde costero.



El Puerto y los cerros desde el poniente, 1863-1864. Los edificios y malecón de la calle de Blanco, mano izquierda, contrastan con los galpones de madera en la playa que marcan la misma calle al otro lado de la Bolsa y el muelle de pasajeros. En los cerros, de izquierda a derecha se ven las casas e iglesia anglicana del cerro Concepción, las casas del cerro Alegre y las del cerro cordillera. Es notable el fuerte acantilado de los cerros. “[Bahía de Valparaíso]”, por Rafael Castro y Ordóñez, 1863-1864, en Sagredo y Puig-Samper, *op. cit.*, p. 143.

A causa de la topografía, Valparaíso tenía una población muy densa y por ello, problemas urbanos de ciudades mayores. La parte plana de la ciudad, que en esos años empezaba a llamarse el plan, tenía mucho tránsito, sobre todo en las calles angostas del Puerto y en las pocas calles que pasaban el pie del cerro Concepción para conectar el barrio comercial a los caminos al resto del país.

En las partes pobladas de los cerros había una mezcla de calles, callejones, senderos y escaleras, de tamaño variable. Algunas tecnologías hacían más segura o más habitable la ciudad, o parecían hacerlo. Por ejemplo, las bombas a vapor ayudaban a controlar los incendios, pero las máquinas a vapor (probablemente incluyendo las de las bombas) amenazaban a sus vecinos con explosiones e incendios. El alumbrado a gas facilitaba el tránsito por las calles angostas y a veces barroas del Puerto y traía más luz a algunas de sus

³⁰⁹ León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 28.

casas, pero los nuevos productos del petróleo que servían de combustible en las lámparas de muchas casas y de algunas calles podían alimentar también el fuego. El comercio permitía el crecimiento de la ciudad y el enriquecimiento de algunos porteños, pero también contribuyó con su cuota de nuevos peligros: accidentes en los cruces de la vía del ferrocarril, grandes almacenes llenos de mercaderías combustibles y a veces explosivos o cierta cantidad de marineros y otros extranjeros que las autoridades consideraban sospechosos. Sin embargo, José Ramón Lira, Francisco Echaurren, muchos concejales municipales, la generalidad de la prensa y al parecer la élite porteña en general, vieron en la tecnología las soluciones a sus problemas y beneficios nuevos, que hicieron de esta una ciudad ordenada, segura, limpia y quizá hasta placentera de habitar. Así podían celebrar el comercio, el cambio urbano y tal vez las calles concurridas.



Valparaíso desde el camino a Santiago, c. 1863. “[Valparaíso]”, por Rafael Castro y Ordóñez, c. 1863-1864, en Sagredo y Puig-Samper, *op. cit.*, p. 162.

EL BOMBARDEO ESPAÑOL Y LA IDENTIDAD PORTEÑA

En 1865 y 1866 la guerra naval contra España, con el bloqueo y bombardeo español del puerto, destacó la importancia comercial y política de Valparaíso además de la compleja relación entre sus aspectos chilenos y cosmopolitas. Esta ciudad fue un escenario central de la guerra. Cuando Chile, que apoyaba a Perú en la disputa sobre las islas Chinchas, prohibió la venta de carbón a la flota española, esta llegó al Puerto pidiendo “explicaciones... y un saludo de veintiún cañonazos”³¹⁰. Cuando el gobierno chileno negó esa demanda, la flota

³¹⁰ Collier & Sater, *op. cit.*, p. 117.

española comenzó un bloqueo de los seis puertos principales de Chile. Como la flota española era demasiado pequeña para bloquear todos los puertos chilenos, el comercio por barcos neutrales –la mayoría del comercio internacional chileno– continuó por puertos secundarios y, después de un tiempo, solo el principal puerto seguía bloqueado³¹¹. Pero aquí se manejaba una porción tan grande del comercio chileno que el bloqueo devastó el negocio, dificultó las comunicaciones y disminuyó los ingresos fiscales. Si el gobierno chileno sabía que el carbón era clave para la flota española, el gobierno español sabía que Valparaíso era clave para Chile.

El intendente, José Ramón Lira, representaba al gobierno, recibiendo y transmitiendo mensajes españoles y gestionando esfuerzos especiales para la guerra, además de sus deberes normales de presidir la administración local; como santiaguino de largo servicio en el gobierno, quizá tenía una identidad más nacional que regional o urbana, y más fuerte que toda la élite política y económica de la ciudad. Hubo mucho patriotismo. Recaredo Santos Tornero ofreció el uso de la imprenta de *El Mercurio* al gobierno, gratis, en 1865. Un obrero de la aduana donó todos sus ahorros, unos doscientos pesos, a los gastos de la guerra y unos compañeros prestaron los suyos³¹². *El Mercurio* pidió de sus lectores una copia del himno nacional ecuatoriano para ceremonias públicas³¹³ porque la comunidad internacional porteña no tenía conocimientos profundos de los países vecinos. Nada de esto sugirió que Valparaíso fuera otra cosa que una importante ciudad chilena. No obstante, cuando la violencia de la guerra amenazó directamente a la urbe marítima, muchos de sus ciudadanos apelaron a la parte cosmopolita de la identidad de su ciudad. En marzo de 1866, tras meses de bloqueo, anunciaron que bombardearían la metrópoli si el gobierno de Chile no pedía disculpas a España y no saludaba a la bandera española en Valparaíso³¹⁴. Muchos diarios, vecinos y oficiales públicos protestaron contra el bombardeo de una ciudad sin valor militar, sin fuertes, sin baterías de artillería. *El Mercurio* opinó que esta era “una mera factoría comercial, en que la mayoría de la propiedad pertenece a ciudadanos de poderes neutrales”³¹⁵. ¿Cómo cuadra esa descripción con el patriotismo fuerte visto en la ciudad durante la guerra? Es cierto que la familia de Recaredo Tornero se encontraba en una situación complicada; José Santos Tornero, dueño anterior de *El Mercurio*, español de nacimiento, se exilió en España durante la guerra³¹⁶. Sin embargo, bajo su hijo chileno Recaredo, *El Mercurio* apoyaba a Chile, así que debemos entender este

³¹¹ Naval War College, *op. cit.*, pp. 23-26.

³¹² José Ramón Lira, intendente de Valparaíso, a Álvaro Covarrubias Ortuzar, ministro del Interior [dos cartas], 4 de octubre de 1865, en MINT, tomo 474.

³¹³ “La canción ecuatoriana”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 3 de marzo de 1866, p. 3.

³¹⁴ Naval War College, *op. cit.*, p. 27.

³¹⁵ “Vuelve la táctica de la intimidación”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 13 de marzo de 1866, p. 3.

³¹⁶ Todos los españoles tenían un plazo breve para nacionalizarse o salir del país

pronunciamiento dentro de un marco de patriotismo chileno. Dentro de ese sello definir Valparaíso como ciudad inofensiva y parcialmente internacional significaba culpar a los españoles por una acción sin derecho ni honor. No significaba negar su chilenidad, sino criticar la supuesta agresión de la flota española.

El 27 de marzo de 1866, el almirante Casto Méndez Núñez informó a las autoridades chilenas que bombardearía los edificios públicos de Valparaíso el día 31 a las nueve de la mañana³¹⁷. Varios residentes extranjeros, con sus cónsules y comandantes navales, protestaron al almirante español que los bienes e inmuebles que él pretendía destruir eran casi todos de propiedad extranjera. Comerciantes y propietarios británicos, franceses y estadounidenses intentaron convencer a sus diplomáticos y a los comandantes de sus escuadras asentadas en el puerto, que impidieran el bombardeo por fuerza, amparados en la ley internacional. El comandante estadounidense, con el apoyo entusiasta del ministro de Estados Unidos, el general Hugh J. Kirkpatrick, se manifestó dispuesto a hacerlo si el británico cooperaba. Sin embargo, sus similares británicos se negaron. Algunos chilenos lanzaron críticas ruidosas contra el gobierno británico y los comerciantes ingleses también estaban bastante molestos³¹⁸. En Santiago, donde había muy pocos de ellos, hubo un reclamo público mayor; el ministro de Gran Bretaña fue expulsado de su casa y del Club de la Unión³¹⁹.

La noción de propiedad neutral sirvió para protestar en términos generales, pero no para protección individual. Después del aviso formal tanto la ley como la opinión pública rechazaron el uso de banderas extranjeras por residentes no chilenos para proteger sus propiedades, un privilegio reservado a los cónsules³²⁰. En el día nombrado, la población civil fue evacuada. Una multitud, con carpas y montones de bienes, convirtieron los cerros en graderías surrealistas para observar el espectáculo bélico anunciado. A pesar de tres días de arduo trabajo, muchos bienes quedaron en la ciudad. Los almacenes fiscales todavía estaban llenos.

Casto Méndez Núñez había dicho que sus barcos bombardearían solamente edificios públicos, y hacia ellos dirigieron su fuego, pero edificios particulares, eclesiásticos y hospitales fueron dañados. José Ramón Lira los acusó de haberlos disparado a propósito. También dijo que usaron “toda aquella especie de proyectiles cuyo uso está vedado entre las naciones cultas” y que incendiaron varias cuadras en el Puerto y gran parte de los almacenes fiscales y edificios públicos llenos de bienes particulares, con el propósito de incendiar la ciudad entera³²¹. Las pérdidas siguieron los pronósticos porteños: el Estado chileno perdió unos

³¹⁷ Naval War College, *op. cit.*, p. 28.

³¹⁸ Collier & Sater, *op. cit.*, p. 118.

³¹⁹ “Bien hecho!”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 7 de abril de 1866, p. 3.

³²⁰ “Las banderas”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 28 de marzo de 1866, p. 3.

³²¹ José Ramón Lira, intendente de Valparaíso, a Álvaro Covarrubias Ortuzar, ministro del Interior, 1 de abril de 1866, en MINT, tomo 492, s.f.

\$550.700; particulares de varias nacionalidades perdieron \$633.000 en edificios y \$1.500.000 en mercaderías y muebles. Pero dentro de los almacenes fiscales se destruyeron \$12.000.000 de mercaderías, casi todas de propiedad extranjera³²². Aunque algunos de sus dueños probablemente eran residentes de larga data sin planes de volver a sus países natales en el futuro cercano, la distribución de los destrozos muestra la importancia comercial internacional de Valparaíso y su ubicación en los almacenes fiscales ejemplifica las políticas del Estado chileno que habían ayudado a engrandecerla.

Los lugareños expresaron mucha rabia contra los españoles, pero también orgullo patriótico por haberse enfrentado al enemigo con calma y orden. José Ramón Lira ofreció “una parte principal de la gloria de la jornada corresponde a los abnegados bomberos voluntarios de Valparaíso y de Santiago”³²³. La muerte de un bombero y un guardia contribuyeron a ambos sentimientos. Un grupo de residentes extranjeros dijeron al Intendente que:

“Valparaíso ha dado en aquellos momentos una nueva prueba de su a [sic] a la moral y civilización, pasando por la hora del sacrificio con una serenidad quizás sin precedente en los anales de la historia”³²⁴.

También se mostraba el orgullo local, como en la sugerencia de *La Patria*, adoptada por *El Mercurio*, de aprovechar las industrias porteñas para fundir cañones y montar una defensa para la ciudad que a su juicio había sido “completamente abandonada” por el gobierno³²⁵.

EL TRANSPORTE, EL ALUMBRADO Y EL USO DEL ESPACIO PÚBLICO

En enero de 1863, *La Unión Liberal* publicó una serie de caricaturas que satirizaron a los turistas santiaguinos en Valparaíso, pues el veraneo de santiaguinos pudientes en la ciudad data del año 1840 por lo menos³²⁶. Los turistas aparecen en varios lugares conocidos a los lectores, pero hacen cosas “extrañas” o no saben cómo sobrevivir en ellos. Reírse de los ricos era típico de *La Unión Liberal*, que se presentaba como el diario de los obreros y artesanos de la ciudad, contrastándose con *El Mercurio*, que representaba facciones sociopolíticas más bien elitistas. El contraste también tiene otro tenor: hacer ver las diversas

³²² Artículo sin título, en *El Mercurio*, Valparaíso, 3 de abril de 1866, p. 3.

³²³ José Ramón Lira, intendente de Valparaíso, a Álvaro Covarrubias Ortuzar, ministro del Interior, 1 de abril de 1866, en MINT, tomo 492, s.f.

³²⁴ “Los residents extranjeros”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 9 de abril de 1866, p. 2.

³²⁵ *The Australian News for Home Readers*, August, 27, 1866, p. 5. Disponible en <http://trove.nla.gov.au/ndp/del/article/63169632>. [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].

³²⁶ Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 101.

idiosincrasias de ambas ciudades. Observamos que las caricaturas muestran turistas ricos, con hombres de frac y sombrero de copa, que se meten en dificultades con redes, olas y otras cosas cotidianas del puerto, pero desconocidas en Santiago. Una de ellas muestra una fila de "santiaguinos contemplando el

La Unión Liberal

PERIÓDICO CRÍTICO-POLÍTICO E INDUSTRIAL

Año II. — N.º 36.

PRECIO: 3 CENTAVOS.

Valparaíso, Enero 3 de 1863.

LOS BAÑOS DE MAR.



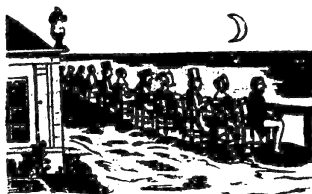
La bajada del Alto del puerto.
Las elegantes de Santiago vienen a tomar baños a Valparaíso.



ALOJAMIENTO.
Primera ocupación de las Santiaguinas al tomar posesión de sus habitaciones.



PASEO A POLANCO.
Ejercicio a propósito por la estación.—
Remedio eficaz para los constipados.



LOS ALMACENES FISCALES.
Los santiaguinos contemplando el mar.

“Los Baños de Mar”, en *La Unión Liberal*, Valparaíso, 3 de enero de 1863, p. 1.

mar” de noche frente a los almacenes fiscales³²⁷. Quizá esta imagen solo intenta satirizar la fascinación que los de tierra adentro pueden tener con el mar, o la ropa formal con que se vestían, pero puede indicar que los turistas usaban o imaginaban ese espacio de una manera distinta. Si bien la explanada de los

La Unión Liberal

PERIÓDICO CRÍTICO-POLÍTICO E INDUSTRIAL

Año II. — N.º 37.

PRECIO: 3 CENTAVOS.

Valparaíso, Enero 10 de 1863.

LOS BAÑOS DE MAR.



Faseo por mar al Membrillo.

—Ya cambiaste la peseta, hombre! dice riendo el remador: jé... jé... jé...

—Ail yo me muerol Qué es esto, Dios mio!

—Véngase a los brazos de su vieja, mi alma, que me está dando pena de verle con esa cara de dirunto y los pelitos parados.



En el Membrillo.

—Se pilla el santiaguino en la red y exclama:

¡Pescadora de los diablos, recoge tu crinolina!”

Y dice la pescadora: “Zape, gato, patas de garabato!”



Un santiaguino bailando la zanguarafa al son de un baño de lluvia.

—Aro! grita en su adicción.

—Allá va el aro... del balde, hasta el pescuezo.



Agárrenme! por Diosito!... que me lleva la ola!... Agárrenme! que me ahogo!... Favórezcanme!!

“Los Baños de Mar” (segundo capítulo), en *La Unión Liberal*, Valparaíso, 10 de enero de 1863. p. 1.

³²⁷ “Los baños de mar”, en *La Unión Liberal*, Valparaíso, 3 de enero de 1863, p. 1.

almacenes fiscales era un paseo también para los lugareños, por lo menos para la cúpula, era más bien un lugar de carga y descarga de mercaderías durante el día. Unos diez años después, la visión del borde costero como paseo nocturno influyó en la decisión del ministro del Interior Álvaro Covarrubias al generarse un conflicto por los distintos usos brindados en otro lugar del borde costero.

En 1865, bajo la intendencia de José Ramón Lira, la municipalidad y la Compañía de Gas interrumpieron sus frecuentes desacuerdos para aumentar el número de faroles de quinientos ochenta a setecientos, pero manteniendo el mismo precio mensual total; el municipio costearía las nuevas cañerías necesarias para aumentar el área alumbrada³²⁸. En esa fecha un número significativo de faroles estaban en cerros o quebradas, aunque la mayoría se concentraba en el plan³²⁹. Esta expansión del alumbrado siguió, incluso, durante el bloqueo español³³⁰. En 1871, Francisco Echaurren nombró una comisión de oficiales policiales y financieros para recomendar lugares para nuevos faroles que ayudaran a los residentes y a la policía³³¹. En la prensa y en los documentos oficiales, el alumbrado público aparece como arma contra la delincuencia y contra la topografía: iluminaban las calles irregulares y a un número creciente de subidas y escaleras tortuosas, que sujetos a una rápida erosión creaban temores de robos, restringían el alcance de la luz de ciertos faroles y complicaban la instalación de algunas cañerías. Valparaíso con una red de faroles más densa que la de Santiago, parecía tener un peor alumbrado. Los paseos nocturnos como tales eran un motivo secundario para el alumbrado público, no obstante estos existían, al lado de otros motivos que hacían que “las calles [fueran] concurridas desde el crepúsculo hasta la medianoche”³³². En Santiago, el parque Cousiño y el paseo del cerro Santa Lucía, construidos a principios de 1870, tenían alumbrado a gas y quedaban abiertos para paseos nocturnos. En cambio, en 1880 la prensa porteña pudo quejarse de que la plaza de la Victoria todavía se cerraba con llave en la noche³³³.

A principios de 1870, el ferrocarril del Estado construyó un terraplén sobre la bahía para extender sus vías al Puerto. Dicho terraplén también permitió la construcción de partes de la calle de Blanco y de la avenida Errázuriz³³⁴.

³²⁸ Con el nuevo contrato la municipalidad pagaba \$5,165 por farol por mes; para comparación, un guardia municipal (un policía) ganaba \$12 mensuales: “Alumbrado público: Contrata celebrada entre la Municipalidad y los señores Sánchez representantes de la Compañía de Gas... 22 de noviembre de 1865”, en Peña, *op. cit.*, pp. 465-469.

³²⁹ “Inventario general del Capital Social de la Sociedad anónima Compañía de Gas de Valparaíso”, 8 febrero 1865, en MVALP, tomo 19, p. 190.

³³⁰ *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de marzo de 1866, p. 3.

³³¹ Francisco Echaurren intendente de Valparaíso, a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, Memoria anual, 22 de mayo de 1871, en MINT, tomo 608.

³³² Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 211.

³³³ Méndez, *op. cit.*, p. 33.

³³⁴ Francisco Echaurren, Memoria anual dirigida a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 12 de mayo de 1873, en MINT, tomo 649, s.f.

Esto no fue casualidad. El ferrocarril quería expandir sus playas de maniobras y demás instalaciones en Barón. A cambio de poder cortar el acceso de dos calles al mar, el ferrocarril se comprometió a construir y pavimentar una calle nueva, hacer otras mejoras a caminos y drenaje, además de construir un muelle largo para botar basura al mar³³⁵. El espacio entre la vía férrea y el mar se llamaba el Malecón. El ferrocarril, como dueño del Malecón, lo arrendaba a varias empresas que usaban grúas para el embarque y desembarque de carga.



“[Casas en la quebrada de San Francisco]”, por Rafael Castro y Ordóñez, 1863-1864, en Sagredo y Puig-Samper, *op. cit.*, p. 164.

Fue este espacio que atrajo la atención ordenadora y centralizadora de Francisco Echaurren, quien intentaba imponer su voluntad para eliminar toda actividad que perturbara el funcionamiento ordenado de su ciudad.

En 1875 intentó prohibir el depósito de carga en la parte pavimentada con madera del malecón, que medía cinco metros de ancho y que en su parte más angosta ocupaba la mayoría del espacio. Decía que tal carga ocupaba “el camino mas recto desde el puerto al Almendral i por consiguiente el mas transitado”³³⁶. En este caso, se enfrentó por un lado a propietarios particulares y, por otro, al Estado mismo –su propio empleador– que era dueño del ferrocarril. El superintendente del ferrocarril se quejó al ministro del Interior. El

³³⁵ José Ramón Lira, intendente de Valparaíso a Francisco Vargas Fontecilla, ministro del Interior, 27 de octubre de 1868, en MINT, tomo 552, s.f.

³³⁶ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 14 de agosto de 1875, en MINT, tomo 739, en la sección “Intendencia de Valparaíso”, s.f

Ministro decretó que se podía depositar carga en cualquier parte del malecón, pero durante el día, para que los porteños pudieran disfrutar “el mas hermoso i pintoresco de sus paseos públicos”³³⁷. Este decreto muestra el doble punto de vista del Ministro: por un lado, el ferrocarril dependía de su Ministerio, que debía facilitar el transporte de carga entre las ciudades y provincias del país. Por otro lado, el Ministro mismo probablemente paseaba en el borde costero en las tardes de verano, cuando el Presidente y su gabinete veraneaban en Valparaíso. Francisco Echaurren, al parecer bastante enojado, escribió al Ministro:



El borde costero en c. 1885. Podemos observar las grúas funcionando en el Malecón a la izquierda, la carga depositada en el centro y la vía férrea sin separación alguna de la calle a la derecha. En el fondo, la estación Bellavista. Felix LeBlanc, *Álbum: vistas de Valparaíso*.

“la reserva de la noche para que esa parte de la localidad quede espedita al servicio público, es completamente esteril, pues VS comprenderá que cesando el tráfico durante la noche no se beneficia con esta medida los intereses del público”³³⁸.

Sin embargo, hizo que el malecón se despejara de noche, multando a los infractores. *La Patria*, que se oponía al Intendente en muchas oportunidades, opinó que con estas multas “lleva[ba] el *delirium multae* hasta la locura”³³⁹.

Para el ministro del Interior el Malecón era un espacio industrial de día y un espacio público por la noche, pero para Francisco Echaurren era equiva-

³³⁷ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 20 de marzo de 1875, en MVALP, tomo 8, en la sección “Calles”, fs. 61-63.

³³⁸ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 14 de agosto de 1875, en MINT, tomo 739, en la sección “Intendencia de Valparaíso”, s.f.

³³⁹ “Carga en el malecon”, en *La Patria*, Valparaíso, 19 de agosto de 1875, p. 2.

lente a las aceras de la ciudad, en las cuales ya estaba prohibido el depósito de carga. Hizo valer esa prohibición, tal como las demás ordenanzas que gobernaban el tránsito por las calles y sus aceras. También reclamó que la concesión del ferrocarril

“permitiéndosele hacer un negocio en sitio abierto i en una grande estension de la poblacion lo que no se permite a persona ni corporacion alguna, está en abierta oposicion con las leyes, ordenanzas i demas disposiciones vijentes, perjudicandose igualmente así los intereses jenerales de la Ciudad en beneficio solo de la refrida Empresa i unos cuantos particulares”.

Quería aplicar las ordenanzas municipales y la autoridad del Intendente a todo o, por lo menos, quería poder controlar a todos. Su entusiasmo por el poder del Estado no le hizo dar excepciones a una empresa, ni siquiera a una estatal. Esta actitud complicaba su adaptación a las necesidades de las nuevas tecnologías y las empresas que las manejaban haciendo recaer su impulso regulador sobre pobres y empresas. Muchas de las actividades prohibidas eran propias de la clase obrera: llevar bultos en la acera, vender comidas en las calles, botar aguas servidas al suelo. El caso del Malecón muestra que las prohibiciones se aplicaban también a las grandes y medianas empresas.

LA TECNOLOGÍA PELIGROSA Y EL MANDATARIO AUTORITARIO

Para 1868 había varias máquinas a vapor en Valparaíso, la mayoría en industrias relativamente pequeñas. En 1868, José Ramón Lira propuso, y la municipalidad aprobó, una “Ordenanza que reglamente el servicio de las máquinas a vapor estacionarias i portátiles”, motivada por los

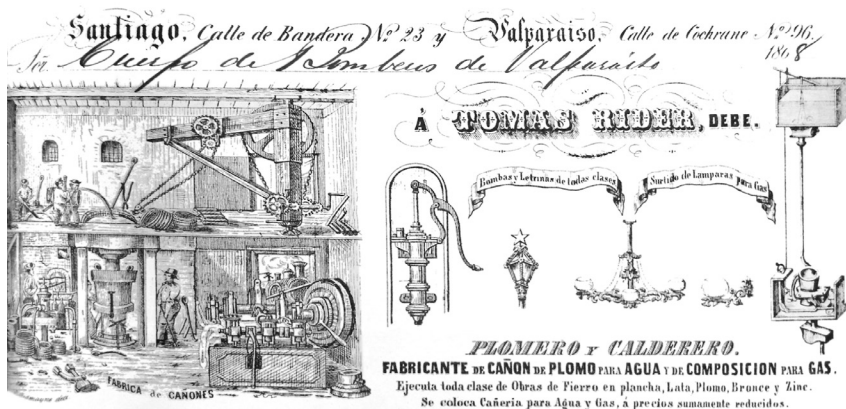
“siniestros que de algun tiempo acá han ocurrido en los establecimientos que existen en esta ciudad que usan de calderas i máquinas a vapor, producidos en la mayor parte de los casos o ya por las malas condiciones de aquellas o por falta de competencia de los encargados de dirijirlas”³⁴⁰.

Entre varias precauciones, la ordenanza exigía válvulas de seguridad para prevenir explosiones y chimeneas que extendieran cuatro metros más allá del techo (de ladrillo salvo los últimos tres metros y con una reja para capturar chispas) para prevenir incendios. Para vigilar estas disposiciones, mandó inspecciones

³⁴⁰ “Ordenanza que reglamenta el servicio de las máquinas a vapor estacionarias i portátiles establecidas en la ciudad de Valparaíso”, propuesta por el intendente José Ramón Lira el 29 mayo 1868, y aprobada el 23 noviembre 1868, en MVALP tomo 13, f. 1.

trimestrales y estableció el puesto de Inspector General de Máquinas, para que un ingeniero mecánico registrara y vigilara los artefactos. Exigió un permiso del Intendente para cada máquina, quien despachará o negará cada permiso según los consejos del inspector general y su propio juicio.

En menos de dos años, con un nuevo Intendente y mayor entendimiento técnico, la alcaldía reemplazó esta ordenanza. Los concejales, por ejemplo, conversaban cómo clasificar máquinas de varios tipos, y el regidor Agustín Vives señaló que la fuerza de la máquina era menos peligrosa que las dimensiones de su caldera³⁴¹. Permitió instalar y usar máquinas de menos de diez caballos en el centro de la ciudad; debían estar rodeados por murallas que contuvieran una explosión y seguir reglamentos sobre chimeneas semejantes a las anteriores³⁴². Permitió instalar y usar máquinas de más de diez caballos en la periferia



Agosto 28
 Por el siguiente trabajo hecho por
 orden del Comandante
 9 Faroles de Señal
 3 blancos 3 verdes i 3 lacres
 4 Juecos, i tapas de bronce
 63.00

Cuenta que muestra una fábrica de cañones con maquinaria que parece ser movida por una máquina a vapor portátil estacionada afuera. También se puede apreciar varias lámparas de gas y un wc entre los artículos en venta en Valparaíso en 1868 en esta cuenta de Tomás Rider, “Plomero y Calderero. Fabricante de cañón de plomo para agua y de composición para gas”, al Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, 1868, en BV, año 1868, s.f. El Cuerpo había comprado “9 Faroles de Señal: 3 blancos 3 verdes i 3 lacres,” además de artículos de bronce necesarios para las herramientas de las Compañías 3, 4, 5 y 6.

³⁴¹ Acta municipal de 20 mayo 1870, en *Anales de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso*, pp. 20-21.

³⁴² La ordenanza aparece en el acta municipal de 20 de mayo de 1870, en *Anales de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso*, pp. 21-23.

de la ciudad: al norte de la calle Yungai [sic], entre Circo y Delicias, al este de Delicias, cien metros al sur de Independencia y cien metros al oeste de los almacenes fiscales. La comisión relevante informó que las máquinas pequeñas

“estaban empleadas en establecimientos industriales que proveen al público de artículos de primera necesidad, que en nada incomodan ni perjudican al vecindario y que las de mayor fuerza solo se aplicaban al servicio de industrias de secundaria importancia, que por el mayor peligro con que amenazan, su bullicio y el humo que arrojan, convenia mantenerlas distantes del centro de la poblacion”³⁴³.

El regidor Santiago Arlegui no quería trabar la industria y comentó que el bullicio era normal en “toda ciudad de activo comercio como Valparaíso”. En los cerros mantuvo la discreción del Intendente, quien debía consultar al Inspector General de Máquinas, a la Comisión de Policía y “la importancia de la localidad”.

Las sustancias inflamables también combinaron progreso con peligro. La ordenanza de policía de 1852 (como la de 1844) reglamentó el almacenaje de ciertas sustancias inflamables, pero dos décadas después ya no era suficiente. En 1870, la parafina (o el kerosene), que no figuraba en la ordenanza, alumbraba casas y edificios de todo tipo, en especial donde no se alcanzaba el lujo del gas. La parafina, probablemente desconocida en Valparaíso en 1852, cuando la nueva industria del petróleo recién empezaba a desarrollarse en Europa y Estados Unidos, ahora se almacenaba y se vendía en toda la ciudad. Lo más seguro era un artículo de consumo más cotidiano que los líquidos nombrados en la ordenanza, pero ni la municipalidad ni el Estado la reglamentaba; la ordenanza de policía era obsoleta.

En 1871, la prensa y las compañías de seguros denunciaron sus peligros. En septiembre de 1871, *La Patria* escribió:

“que en una de las bodegas del edificio del jeneral Herrera, quemado en la mañana del 23 del corriente, habia un buen número de tarros de petróleo, que sin duda contribuyeron a dar mas pábulo al fuego”.

Criticó a “la autoridad” que “consiente que en el centro mismo de nuestra inflamable poblacion se deposite, en gran cantidad, esta clase de combustible”³⁴⁴. Después del incendio, los representantes de tres compañías chilenas de seguros pidieron al presidente de Chile que actuara para disminuir o eliminar el peligro

³⁴³ Acta municipal de 13 mayo 1870, en *Anales de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso*, pp. 21-23; véase también “Informe de la Comisión de Policía sobre permitir máquinas a vapor en el recinto i suburbios de la ciudad de Valparaíso”, 14 de mayo de 1870, en MVALP, tomo 13, fs. 14-15.

³⁴⁴ “Petróleo”, en *La Patria*, Valparaíso, 26 de septiembre de 1871, p. 2.

causado por el almacenaje en pleno centro de la ciudad de “gran cantidad de petróleo i de sus preparaciones inflamables”, además de:

“brea, alquitran, estopa, aguarraz i barnices, artículos inflamables i que en el lamentable caso de un incendio, serían, sino su causa principal, por lo menos un poderoso estímulo para propagarlo i hacer hasta impotente el auxilio i trabajo del abnegado Cuerpo de Bomberos”³⁴⁵.

En un decreto del día 18 de octubre de 1871, Francisco Echaurren agregó varios artículos a la lista de líquidos prohibidos por la ordenanza de policía de 1852. Aunque la noticia no llegó hasta después del decreto, un poderoso ejemplo del peligro de la parafina almacenada vendría del gran incendio del 8 de octubre de 1871 en Chicago, Estados Unidos; el fuego cruzó un río cuando madera incendiada se cayó en un vagón de ferrocarril lleno de parafina³⁴⁶.

No hubo reclamos formales contra el decreto hasta 1875, cuando Francis Rueda, Augusto Rezzio y Francisco Morchio, dueños de pequeñas tiendas, hicieron una petición al Presidente, “pidiendo se les exonere de la multa” y les devolviera “un cajón de cohetes Chinos”, treinta y dos “paquetes” y cuatro “cajones de parafina” confiscado bajo el decreto de 1871³⁴⁷. Además, pidieron que el gobierno derogara el decreto. Los comerciantes alegaron que el decreto de 1871 trababa sus negocios legales e invadía sus derechos de propiedad. Unos años después, escribiendo sobre la actividad general de Francisco Echaurren, *Don Pancho* recordaría “multas... injustas, impuestas por el capricho de [Francisco] Echaurren, que nunca se ha ceñido a las leyes del país”³⁴⁸. A lo mejor, tenemos un ejemplo aquí. También podría ser una muestra de resentimiento general contra Francisco Echaurren: el comandante de policía opinó que los peticionarios no querían recuperar su dinero, sino que tuvieran “alguna instigación secreta... por miras de desprestigio”³⁴⁹.

Mientras tanto el Intendente y su comandante de policía dijeron que el decreto sencillamente confirmó la ordenanza de 1852. Sin embargo, Francisco Echaurren había aumentado el campo de la ordenanza de 1852 para incluir no solo explosivos y líquidos muy inflamables sino, también, líquidos que

³⁴⁵ Antonio Barrena, Manuel Montt Foro, y J. A. Gandara, Petición al Presidente de la República [12 de septiembre de 1871], en MINT, tomo 625, p. 220. Estos agentes representaban las siguientes empresas: La América, Unión Chilena y C[aja?] N[acional?] de Seguros; en Londres, un centro temprano de la industria de los seguros, las compañías de seguros consideraban que estos artículos e, incluso, otros como el té y el azúcar, eran peligrosos desde hacía décadas, pero su capacidad de influir las condiciones de su almacenaje era relativamente reciente; *Report H.R. 15 of Working Party on 'The Development of Mercantile Fire Insurance in the City of London'*, pp. 20, 22-27.

³⁴⁶ Donald L. Miller, *City of the Century: The Epic of Chicago and the Making of America*, p. 153.

³⁴⁷ J.M. Calleja al intendente de Valparaíso, 14 de agosto de 1875, en MINT, tomo 625, f. 300; Comandante de Policía, Informe, 21 de agosto de 1875, en MINT, tomo 625, f. 300.

³⁴⁸ “Don Pancho está en Valparaíso”, en *Don Pancho*, Valparaíso, 10 de julio de 1878, p. 1.

³⁴⁹ Comandante de Policía, informe, 21 de agosto de 1875, en MINT, tomo 625, f. 300.

servirían de combustible en incendios causados por alguna otra causa. O sea, como era su costumbre, el gestor basó su posición en una interpretación amplia del propósito general de la ordenanza, no en su contenido específico. Citó “repetidos incendios” como el motivo del decreto³⁵⁰. Como otros intendentes que querían actuar sin seguir el proceso legislativo, dijo que las leyes exigían del Intendente “dar toda clase de garantía i seguridades a sus gobernados”. Además, justificó su decreto como un reglamento encontrado en “todas las grandes i pequeñas poblaciones de los pueblos civilizados”. Para él, por lo menos en su retórica, los deberes generales de su puesto eran más importantes que los límites específicos sobre su poder. También vemos su falta de respeto para los que no manejaban todos los detalles y palabras especiales de los asuntos legales, sobre todo para quien se opusiera a sus dictámenes. Calificó la petición como una de las “representaciones ridículas” que perdían el tiempo del Ministro y el dinero de los peticionarios pobres e ignorantes³⁵¹.

Un teatro no es en rigor una tecnología, pero sí es una construcción que ofrece ciertos peligros especiales que aumentan a medida que crece. En 1871, Francisco Echaurren y la municipalidad aprobaron una ordenanza sobre la seguridad y el comportamiento en los teatros. El Consejo de Estado demoró dos años en aprobarla. En mayo de 1873, le acordó al ministro del Interior de esta ordenanza, alegando que el único teatro de Valparaíso era combustible y “puede desaparecer de un momento a otro, sino se adoptan con la prevision debidas [sic] las mejores medidas de seguridad i de conservacion”³⁵². El 8 de agosto de 1873 el Presidente, el ministro del Interior y el Consejo de Estado la promulgaron, con leves cambios, como la “Ordenanza sobre policía interior i exterior de los teatros de Santiago y Valparaíso”; muchos artículos o eran iguales o sufrían pequeños cambios estilísticos que no alteraron su propósito³⁵³. Aquí tenían el teatro de la Victoria, con unos mil quinientos asientos, y el teatro Odeón, de quinientos asientos, que sería el tema del conflicto entre Francisco Echaurren y Benicio Álamos en 1873³⁵⁴. Parece que el Intendente, que habla del “único teatro”, descontaba al teatro Odeón, tal vez porque había restringido su uso. La ordenanza dedicó mucho espacio al orden y a la moral dentro del teatro, con reglamentos muy específicos de censura y del

³⁵⁰ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, informe, 27 de septiembre de 1875, en MINT, tomo 625, f. 302.

³⁵¹ Este párrafo contiene datos de estos tres documentos relacionados: J.M. Calleja a Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, 14 de agosto de 1875, en MINT, tomo 625, f. 300; Comandante de Policía [firma ilegible], Informe, 21 de agosto de 1875, en MINT, tomo 625, f. 300; Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, Informe a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 27 de septiembre de 1875, en MINT, tomo 625, f. 302.

³⁵² Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, Memoria anual dirigida a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, sec. XXXIX, 12 de mayo de 1873, en MINT, vol. 649, s.f.

³⁵³ *Boletín de las leyes*, libro XLI, N° 8, agosto 1873, pp. 79-86.

³⁵⁴ Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 192, 253.

comportamiento de los actores y del público, pero también exigía estanque de agua, bombas de incendio, una guardia de incendio y que todas las puertas exteriores abrieran hacia afuera para facilitar el escape; también prohibió fumar sobre pisos combustibles.

Mientras tanto, en enero de 1871, Francisco Echaurren atacó una fuente común de incendios con uno de los reglamentos fuertes que le eran característicos:

“Todo cañon conductor del humo, sea de chimeneas, estufas, cocinas, etc., deberá hacerse limpiar por las personas a quienes corresponda, en los seis primeros días de cada mes”,

so pena de una multa de diez a cincuenta pesos. Incluso, mandó inspecciones mensuales de los “edificios públicos y de particulares, establecimientos, talleres y todo local en que hubiere cañones conductores del humo” por “una comisión, compuesta del Inspector de la Sociedad de Seguros, de un Capitán de policía... y de un vecino para cada subdelegación”³⁵⁵. No sabemos a ciencia cierta si esta gran ronda de inspecciones se cumplió cada mes, pero indica tanto el temor a los incendios como el afán de usar reglamentos para prevenir riesgos.

Los cambios tecnológicos y de otra índole magnificaban los peligros de los incendios, pero a veces ofrecían la posibilidad de combatirlos o prevenirlos. A pesar de ello, mientras los reglamentos sobre máquinas de vapor, sustancias inflamables y chimeneas esperaban prevenir incendios, y la ordenanza de teatros intentaba proteger las vidas de las personas, el nuevo reglamento general a cerca de los incendios, que fue adoptado en 1873, mantenía el enfoque en prevenir y advertir sobre las hostilidades del ambiente y así evitar que los grandes incendios se comunicaran de un edificio a otro. Dentro de ese enfoque se expandieron las disposiciones de la ordenanza adoptada después de la gran conflagración de 1858 para tomar en cuenta nuevos materiales y nuevos tipos de construcción, los edificios de dos o más pisos, por ejemplo, se tornaban cada vez más comunes³⁵⁶, aumentando el peligro de quedar atrapados dentro de un edificio incendiado.

En 1872 Francisco Echaurren presentó un proyecto de ordenanza redactada por un grupo de

“personas competentes en la materia, como el Comandante del Cuerpo de Bomberos, algunos agentes de las compañías de seguros, varios comerciantes, los ingenieros encargados de levantar el plano topográfico de la población, el Director de Obras Públicas y el ingeniero civil de la provincia”³⁵⁷.

³⁵⁵ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, decreto sobre Chimeneas, 5 de enero de 1871, en Peña, *op. cit.*, pp. 101-102.

³⁵⁶ Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 212 y 257.

³⁵⁷ Así los describió el regidor Williams, citado en el acta de la sesión municipal del 27 de octubre de 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 1, p. 366.

La municipalidad aprobó la ordenanza en general, pero delimitó algunos artículos. Los requisitos se pueden dividir en dos grupos generales: los más numerosos que mandaban que los edificios tuvieran *exteriores* incombustibles, y los menos numerosos que mandaban ciertas precauciones en los *interiores* de los edificios. El Consejo Municipal aprobó diez de los catorce artículos sin debate³⁵⁸. Estos puntos de consenso exigían una fachada “sólida e incombustible” (salvo que permitía puertas y ventanas de madera) y puertas de hierro que taparan las puertas y ventanas desde el “segundo cuerpo” para arriba en las calles de menos de 7 m de ancho; una “compuerta jiratoria” en cada chimenea; y una distancia de 30 cm entre los faroles exteriores de gas y las fachadas de los edificios. Prohibían las cornisas y otros adornos combustibles o “fusibles”, y también algunas muy pesadas que fuesen peligrosas en los temblores, en los exteriores de las casas; los techos cubiertos con material “combustible o fusible; y las chimeneas metálicas dentro de los edificios y hasta 80 cm sobre los techos. Este último artículo permitió conectar las estufas a las chimeneas con cañones metálicos de no más de 2 m que estuvieran a 50 cm de cualquier material combustible.

Los debates y cambios se concentraban en detalles de los muros cortafuegos. La propuesta original exigía un muro de material sólido de 40 cm de ancho que se extendiera 80 cm sobre el techo entre cada casa o edificio y sus vecinos. A indicación del mismo Francisco Echaurren, fue modificado unánimemente para permitir que el cortafuego llegara justo al nivel del techo cuando, por ejemplo, el edificio tuviera dos pisos y el edificio vecino tuviera solo un piso. Fue modificado por voto de ocho a uno para permitir cortafuegos hechos de dos planchas de hierro de 2 mm, a indicación del regidor Francisco Justiniano, que pensaba que los muros de hierro serían menos peligrosos que los de albañilería en caso de terremoto. Fue modificado por voto de ocho a uno de acuerdo con la siguiente indicación del regidor Leonardo Dodds:

“las disposiciones consignadas en el artículo en debate no deben hacerse extensivas a toda clase de edificios, pues los dueños de los que se construyen en los cerros y estramuros, que regularmente son de poco precio e importancia, no cuentan en la mayor parte de las ocasiones con los recursos suficientes para construir una muralla costosa. Su Señoría hace indicacion para que a los que construyan edificios en los puntos que ha mencionado se les exija únicamente una muralla divisoria de material incombustible, sin significar el espesor que deba tener”³⁵⁹.

³⁵⁸ Actas de las sesiones municipales del 6 de octubre de 1873 y 20 de octubre de 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 2, pp. 349 y 365.

³⁵⁹ Todo este párrafo viene del acta de la sesión municipal del 22 de agosto de 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 2, pp. 327-329. La cita del regidor Leonardo Dodds está en la página 328.

La propuesta original exigía un muro cortafuego cada 30 m dentro de un edificio o un conjunto de edificios de un solo dueño que tuviera una extensión de más de 30 m (excepto los teatros, iglesias y demás edificios con espacios grandes). Dos regidores querían eliminar este requerimiento. Uno de ellos defendió esta idea diciendo que no tenía “otro objeto el inciso en discusión, que aislar los edificios”³⁶⁰. No convencieron a la mayoría de sus colegas³⁶¹.



Muros cortafuegos, c. 1880. Se ven claramente entre las casas del paseo Atkinson, en el borde del cerro Concepción el fondo de la foto, pero también en los edificios del primer plano. Fotografía Félix LeBlanc, “Cerro Concepción, Valparaíso”, en Leblanc, *op. cit.*

A pesar de la oposición del Intendente y del regidor Juan Williams Rebollo, la municipalidad cambió el artículo sobre las cocinas, que mandaba pisos, paredes y cielos incombustibles, a exigir que los pisos, paredes y cielos fueran cubiertas de material incombustible³⁶². Después, el Consejo de Estado suprimió los requisitos relevantes a las fachadas, las ventanas, las puertas y las cocinas, sin dejar explicación de su decisión, pero mostrando que tenía aún menos interés que el ayuntamiento en prevenir que los incendios se iniciaran³⁶³.

³⁶⁰ Acta de la sesión municipal del 25 de agosto de 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 1, pp. 333.

³⁶¹ *Op. cit.*, p. 334.

³⁶² Acta de la sesión municipal de 27 octubre 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 1, p. 366.

³⁶³ “Proyecto de Ordenanza para precaver los incendios i temblores”, Ordenanza aprobada por la municipalidad, 6 de noviembre de 1873 y anotado por el Consejo de Estado, 24 de diciembre de 1873, archivado con un oficio de Echaurren al Ministro, 8 de noviembre de 1873, en MINT, tomo 660, s.f. El Consejo de Estado rayó las partes que no aprobó, pero no explicó sus motivos, los cuales probablemente incluían presión de los dueños y argumentos de propiedad privada.

En agosto de 1874, Francisco Echaurren se quejó al ministro del Interior, de que los ciudadanos no obedecían la ordenanza de prevención de incendios y de que la policía no la hacía valer. Mencionó la importancia de proteger no solamente la propiedad sino, también, las vidas. Mandó a publicar el reglamento de nuevo antes de las fiestas patrias, que con sus luces de gas temporarias que eran un peligro especial³⁶⁴. Diversos reclamos de esta índole mencionados en el capítulo indican que el Intendente no temía solo los incendios, sino la falta de obediencia a las disposiciones de la autoridad.



Valparaíso, 1871. Se pueden apreciar la edificación de varias quebradas y partes de varios cerros y la lenta construcción de terrenos ganados al mar. El ferrocarril todavía termina en Barón, al oriente del plano, y todavía hay una sola calle al pie del cerro Concepción. “Grabado por Erhard”, Paris, Imp. Monroeq, 1871, reimpresso en Vásquez, Iglesias y Molina, *op. cit.*, p. 94.

LAS CALLES, EL ORDEN Y EL PODER MUNICIPAL

Durante su intendencia, José Ramón Lira hizo que los ingenieros militares hicieran un plano de la ciudad³⁶⁵. Sin embargo, en octubre de 1870, pocos meses después de asumir el cargo, Francisco Echaurren convenció al ministro

³⁶⁴ Francisco Echaurren, decreto, 11 de agosto de 1874, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 2, pp. 602-603.

³⁶⁵ Lira, *Memoria...*, *op. cit.*, p. 16 y Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Belisario Prats, ministro del Interior, 26 de octubre de 1870, en MINT, tomo 552, s.f.

del Interior que nombrara al ingeniero Gabriel Izquierdo para dirigir la producción de un nuevo plano topográfico de la ciudad a gran escala (1:1.000) para “proceder con conocimiento i acierto a la rectificación i nivelacion de sus calles i quebradas”³⁶⁶. Le dijo a Benjamín Vicuña Mackenna que sin un plano, las obras públicas y demás mejoras urbanas eran desordenadas y contradictorias³⁶⁷. Además, utilizó las habilidades de los ingenieros empleados por la municipalidad o la intendencia en otros trabajos urbanos. Por ejemplo, en 1873 esos ingenieros ayudaron a redactar la “Ordenanza... para precaver los incendios y evitar algunas de las desgracias que puedan ocasionar los temblores”³⁶⁸. El proyecto del mapa muestra no solo un interés en la aplicación de la ciencia a los problemas urbanos sino una visión más analítica de la ciudad como entidad más unificada que las expresadas en las décadas anteriores. Esta visión condujo lógicamente a la centralización de muchas decisiones urbanas en una administración municipal con amplia información técnica y gran autoridad. Además de esas consideraciones ideológicas muestra una intención de revisar, gobernar y modificar la ciudad y las calles cuadra por cuadra de acuerdo con un plan técnico bien informado.

Cuando José Ramón Lira resumió sus seis años en la intendencia, mencionó el adoquinado de la calle del Cabo, la más concurrida de la ciudad, con los propietarios adyacentes pagando la mayor parte del costo; el empedrado parcial de la Alameda de las Delicias, hoy avenida Argentina, entonces separada por el estero de las Delicias; y otras mejoras (véase mapa en p. 128). No emitió opinión general sobre las calles de la ciudad ni llamó a ninguna gran obra futura. Una comparación con el resto de su memoria hace claro que las finanzas municipales, el agua potable, el alumbrado público, el cierre de los cauces, la higiene y la educación dentro de la cárcel eran más importantes que la pavimentación³⁶⁹. En cambio, Francisco Echaurren estaba obsesionado con las calles: su pavimentación, su tamaño y su uso por empresas y particulares.

³⁶⁶ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Belisario Prats, ministro del Interior, 26 de octubre de 1870, en MINT, tomo 552, s.f. Estos proyectos cartográficos eran una herramienta para otras renovaciones urbanas, como lo explica el propio ingeniero Gabriel Izquierdo en un extenso informe sobre el proyecto en que todavía trabajaba: Gabriel Izquierdo a Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, 15 de enero de 1872, en MINT, vol. 608, s.f.; el barón Haussmann, por ejemplo, usó “el primer plano acertado de París, el cual él había mandó confeccionar” para planificar sus bulevares, cañerías, parques, etc.: David P. Jordan, *Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann*, p. 371. Además, en todas sus variedades, desde la urbana a la fronteriza, eran un trabajo típico para los ingenieros chilenos de esas décadas; entre 1843 y 1888 casi todos los ingenieros del Cuerpo de Ingenieros Civiles del Estado, que empleaba gran parte de los ingenieros chilenos, eran “titulados de agrimensores”: Greve, *op. cit.*, tomo 2, p. 389.

³⁶⁷ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Benjamín Vicuña Mackenna, Santiago, 28 de marzo de 1872, en ABVM, tomo 360, f. 97.

³⁶⁸ Acta de la sesión municipal de 27 octubre 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 1, p. 366.

³⁶⁹ Lira, *Memoria...*, p. 16.

En su primer año en la intendencia hizo pavimentar varios kilómetros de calles por primera vez, reemplazar veredas de madera por piedra e instalar pasos peatonales de piedra más lisa en cruces muy transitados. Se creía capacitado para dar consejos a su amigo Benjamín Vicuña Mackenna sobre la manufactura y el empleo de los adoquines³⁷⁰. Intentó hacer que la empresa del ferrocarril urbano mantuviera con materiales duraderos las calles que usaba, deber acordado en su concesión³⁷¹ (y típico de concesiones de tranvía en muchas ciudades del mundo). Lamentó el trazado caprichoso de la ciudad y ya para mayo de 1871 había ordenado veintitrés rectificaciones de calles³⁷². En cuanto a los edificios, donde José R. Lira manifestó satisfacción que “Valparaíso se transforma con rapidez: de día en día se ven levantarse hermosos y sólidos edificios que dan a sus calles un bello aspecto”³⁷³, Francisco Echaurren se quejó de que “no se ha consultado en las construcciones una línea determinada”³⁷⁴.



Calle Victoria con calle Maipú (“actual avenida Pedro Montt”), c. 1870. Autor desconocido, Colección Museo Histórico Nacional, reimpressa en Mardones, *op. cit.*, p. 61.

Además, quería regir “científicamente”. Su visión de un Valparaíso ordenado y “civilizado” demandaba calles pavimentadas y también anchas, derechas y ordenadas en un sistema uniforme y eficiente. La rectificación y el ensanche de las calles no era una idea nueva, pero sus actividades y el Concejo Municipal

³⁷⁰ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Benjamín Vicuña Mackenna, intendente de Santiago, Santiago, 28 de marzo de 1872, en ABVM, tomo 360, f. 97.

³⁷¹ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, memoria anual, 22 de mayo de 1871, en MINT, tomo 608, s.f.

³⁷² *Ibid.*

³⁷³ Lira, *Memoria...*, *op. cit.*, p. 6.

³⁷⁴ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, memoria anual, 22 de mayo de 1871, en MINT, tomo 608, s.f.

cambiaron el sentido del trabajo dentro de una serie de cambios específicos para cuadras individuales a un plan general que abarcaba gran parte la ciudad³⁷⁵. Tras las protestas de algunos propietarios y las dudas del gabinete y del Congreso en Santiago, sus actividades dieron luz a la Ley de Transformación (1876). Esta ley, tal vez el resultado más duradero y de mayores efectos de su administración, aumentó la intervención oficial en los asuntos privados. También extendió el poder e independencia de la municipalidad durante tres décadas. Sin embargo, después del terremoto de 1906, sirvió de base para la mayor intervención del Estado en los asuntos municipales (véase el capítulo “El gran terremoto y la reconstrucción, 1906-1920”).

En 1872, el Concejo Municipal acordó una ordenanza propuesta por él, bajo la cual “todas las calles de la parte plana de la población tendrán una anchura de no menos de 10 metros”, excepto las más importantes, que debieran ser más anchas³⁷⁶. Vemos conflicto entre dos tipos de libertad, un aprieto típico de las ciudades decimonónicas. Para Francisco Echaurren y los consejeros municipales, liberar a los porteños de la congestión y la confusión en sus andanzas por las calles de Valparaíso era más importante que mantener la libre disposición de su propiedad³⁷⁷. Todo edificio nuevo tendría que conformarse a la línea de edificación establecida por el director de obras públicas de la municipalidad de acuerdo con la anchura legal de la calle. El municipio compraría o vendería terrenos al propietario de cada edificio para dar a la vía la anchura correcta. En el debate, Francisco Echaurren interpretó tres leyes nacionales de la manera que más favoreciera los poderes del Intendente y de la alcaldía³⁷⁸. Convenció a la mayoría de los concejales, pero no al ministro del Interior; este, tal como ciertos concejales habían previsto, rechazó la ordenanza como ilegal porque el tomar terrenos de sus dueños para ensanchar las calles exigía una ley especial de expropiación aprobada por el Congreso. El Ministro informó a la municipalidad que había:

³⁷⁵ Castillo, *op. cit.*, pp. 50-51, propone que dentro de las ideas urbanísticas de fines del XIX, “efectivamente se trató de un ideal de lo recto” según el cual “regularizar o mejor, rectificar, era la condición para corregir, en muchas ciudades, a una sociedad urbana cada vez más compleja de entender” Agrega que “la rectificación constituyó también un afán por clasificar”.

³⁷⁶ Actas de las sesiones municipales de 30 de agosto y 2 de septiembre de 1872, Valparaíso, *Documentos*, tomo 1, pp. 31-33 y 37-38. El deseo de tener calles más anchas por motivos sanitarios era bastante común en las ciudades mayores del mundo en el siglo XIX. Por ejemplo, en 1838 Edwin Chadwick propuso a lord Russell, Home Secretary del Reino Unido, que este propusiera un proyecto de ley para proteger la salud pública, “exigiendo que las habitaciones futuras de la clase obrera... no fueran construidas sin drenaje adecuado, y [reglamentando] el ancho de las calles”, traducción nuestra; carta de Edwin Chadwick a lord Russell, 21 de junio de 1838, citada en Halliday, *op. cit.*, p. 37.

³⁷⁷ Para un análisis de la libertad de circulación como meta liberal en ciudades inglesas, véase Joyce, *op. cit.*, p. 11.

³⁷⁸ La Ley de Caminos de 17 de diciembre de 1842, la Ley de Régimen Interior de 10 de enero de 1844 y la Ley de Municipalidades de 8 de noviembre de 1854.

“aprobado recientemente el Congreso Nacional un proyecto de lei para ochavar los cruceros de las calles de la capital, ocupándose actualmente de otro proyecto de lei que fija el ancho que deben tener las calles en los sucesivo, advirtiendo al mismo tiempo que, si la Ilustre Municipalidad lo desea, puede pedir al Congreso haga estensivas ámbas resoluciones a esta ciudad”³⁷⁹.

En noviembre de 1872, Francisco Echaurren propuso al ayuntamiento que pidiera del Congreso una ley breve que autorizara al municipio a expropiar terrenos necesarios para dar a las calles la anchura que la alcaldía determinara. Originalmente quería una regla uniforme, ¿Por qué cambió de idea después del rechazo de la ordenanza? Es posible que durante el conflicto quisiera aumentar el poder de las autoridades locales, incluyendo al Intendente, y no quería conceder al Congreso el derecho de determinar los detalles de la anchura de las calles. Tanto Francisco Echaurren como los concejales querían aumentar la autoridad municipal, pero los concejales querían una regla uniforme en vez de una serie de decisiones especiales. El concejal Santiago Arlegui, sin embargo, convenció a sus colegas para que pidieran una ley más específica que incluyera la anchura de cada calle, igual a la ordenanza rechazada, pero más aceptable al Congreso que la autorización general propuesta por Francisco Echaurren³⁸⁰. A pesar de ese cambio, varios propietarios pedían el rechazo de la ley y muchos congresistas no querían autorizar tantas expropiaciones. Al final, el Congreso aprobó una versión de la ley, pero solo tras largos debates, en el año 1876.

Mientras tanto, Francisco Echaurren siguió tratando de ensanchar y rectificar las calles en casos individuales. En febrero de 1873, cuando Raimundo Clausen quiso reemplazar un edificio en la plaza municipal, pensaba en tomar una franja del terreno para ensanchar la plaza y dos calles adyacentes. Dijo que si no se aprovecharan tales oportunidades “las calles seran siempre estrechas i tortuosas i los habitantes i el servicio público seguiran sufriendo por esta causa”. El ministro del Interior rechazó su propuesta porque:

“no cree el Gobierno que sea prudente aplicar en toda esa estencion la lei vijente... mientras el Congreso no despache las leyes de espropiacion pendientes”³⁸¹.

Pero persistió. En octubre de 1873, B. Bravo reclamó al Presidente de la República que la municipalidad y el Intendente ni siquiera le permitieron solicitar un permiso para reconstruir su edificio incendiado, diciéndole que su terreno era

³⁷⁹ Acta de la sesión municipal de 4 de noviembre de 1872, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 1, p. 68.

³⁸⁰ Acta de la sesión municipal de 4 de noviembre de 1872, en *op. cit.*, tomo 1, pp. 73-75.

³⁸¹ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 15 de febrero de 1873, con la respuesta del Ministro, 24 de febrero de 1873, en MINT, tomo 625, fs. 160-161.

parte de “un proyecto de ensanche i transformacion acordado con la I. Municipalidad”³⁸². Alegó que la nueva “rectificación” le dejaría un terreno insuficiente para “toda construccion medianamente decente” y que perdería quince mil pesos, el valor de los cimientos existentes. Bravo agregó que había cedido terrenos a las calles dos veces: gratis en 1842 y a solo dos tercios del valor tasado, en 1852. Dijo que sería el primero en contribuir si pensara que el cambio nuevo fuera tan importante como lo creía el Intendente. A fines de octubre 1873, a raíz de un reclamo similar de un propietario de la calle Victoria, de apellido Vega, el ministro del Interior ordenó que mientras que el Congreso no aprobara la ley de expropiación y transformación, Francisco Echaurren no ensanchara las calles, sino que solo podía rectificarlas³⁸³. Unánimemente, la municipalidad aprobó una nota al Ministro que resumió su oposición a este decreto. En respuesta, Francisco Echaurren dijo que el decreto era difícil de obedecer porque casi toda rectificación era también un ensanche de las calles irregulares de la ciudad³⁸⁴.

Sin embargo, también se enfrentó al menos con un obstáculo contractual. En 1875, la Empresa del Ferrocarril Urbano:

“se resistía al levantamiento de las calles por donde tenían tendidas sus líneas férreas, por lo que no era posible mejorar los pavimentos ni tampoco levantar los niveles de algunas calles como del Teatro, Victoria y Cochrane, que luego de construirse la calle Blanco quedó más alta”³⁸⁵.

Para explicar la necesidad de las rectificaciones y de los ensanches necesarios para hacerlas, Francisco Echaurren apeló a la situación excepcional de Valparaíso: dijo que tenía “condiciones defectuosas de seguridad, comodidad, salubridad i ornato” que demandaban grandes intervenciones³⁸⁶. Estas condiciones eran de origen natural (el escaso terreno plano) aumentado por la acción humana (la construcción de edificios grandes en calles angostas). El Concejo Municipal se quejó que el no poder ensanchar las calles causaría demoras de muchos años en el mejoramiento de las mismas porque se construían edificios sólidos de cal y ladrillo que durarían numerosos años³⁸⁷. Tal como en 1872, el

³⁸² Bravo, Petición al Presidente de la República [c. 23 de octubre de 1873], en MINT, tomo 625, fs. 190-191.

³⁸³ Acta de la sesión municipal de 31 de octubre de 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 1, p. 384.

³⁸⁴ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 6 de noviembre de 1873, en MINT, tomo 660, s.f.

³⁸⁵ Estrada Turra, “Tecnología...”, *op. cit.*, p. 142.

³⁸⁶ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 6 de noviembre de 1873, en MINT, tomo 660, s.f.

³⁸⁷ Secretario de la Municipalidad de Valparaíso al Intendente [Francisco Echaurren], transcrito en Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 5 de noviembre de 1873, en MINT, tomo 660, s.f.

Intendente y el consistorio argumentaron que sus rectificaciones y ensanches debieran ser legales porque mejorarían la ciudad. Basaban sus argumentos en los deberes generales que las leyes, en especial la ley de municipalidades de 1842, imponían a los municipios: cuidar las calles, facilitar el tránsito, mantener líneas uniformes para edificar, etc., en vez de basarse en los poderes concretos específicamente concedidos o negados a ellas.

Para Francisco Echaurren y quienes lo apoyaban, las condiciones especiales de Valparaíso excusaban cualquier defecto legal en las acciones de las autoridades locales, aunque no en las de los particulares. En 1874, cuando el Congreso pidió un plano detallado de las calles, el cual no estaba disponible a causa de la muerte del ingeniero, el procurador municipal dijo:

“lo mas estraño es que la transformacion de Valparaiso haya sufrido tantas contrariedades cuando sin ellas y sin plano de ninguna especie ha podido llevarse a cabo la de Santiago, poblacion colocada en condiciones incomparablemente mas ventajosas que Valparaiso”³⁸⁸.

La ciudad, la ciencia y la uniformidad importaban más a estos oficiales que los derechos de los individuos. el Intendente insistió en “la rectificacion de la *ciudad*”³⁸⁹ –no solo sus calles– “con arreglo a una base científica [como] unico medio de mejorar [las] condiciones defectuosas... de que hoy adolece”³⁹⁰. Una de sus metas era “mejorar las condiciones topograficas de esta ciudad”. El concejal Bernardo Irrarrázaval criticó las decisiones del gobierno nacional a favor de “aquellos que se manifiestan contrarios al adelanto local en lo que se relaciona con la mayor comodidad, ornato y seguridad de la población”. Dijo que estas decisiones harían “que la ciudad no podria prosperar, pues tendria que dejar el arreglo de sus calles *al capricho de los vecinos*”; sus colegas adoptaron su posición³⁹¹. En un debate sobre reglamentos contra incendios, el concejal Williams Rebolledo sugirió que las solicitudes de permisos para edificar incluyeran un croquis del edificio, no solo para la seguridad sino, también, para mantener “las reglas de ornato y simetría que son indispensables en poblaciones como ésta”³⁹². Francisco Echaurren y el Consejo intentaron crear la uniformidad y dominar la naturaleza de acuerdo con su amplia visión de la ciudad y con su afán para las soluciones técnicas o científicas.

³⁸⁸ Acta de la sesión municipal de 16 de noviembre de 1874, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 1, pp. 738-750.

³⁸⁹ Énfasis del autor

³⁹⁰ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 6 de noviembre de 1873, en MINT, tomo 660, s.f.

³⁹¹ Énfasis del autor. Acta de la sesión municipal de 31 de octubre de 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 1, p. 386.

³⁹² Acta de la sesión municipal de 25 de agosto de 1873, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 1, p. 334.

El ayuntamiento y la intendencia hablaban del pueblo y de “una jenera- lidad” y con frecuencia decían que actuaban a nombre de los porteños y a favor de sus intereses. Francisco Echaurren se describió como un “mandatario”, sugiriendo así que representaba a los porteños, a pesar de deber su mandato al Presidente y no de aquellos que gobernaba³⁹³, supuestamente, según sus intereses, pero no así sus voluntades, porque no confiaba en la capacidad ni de los individuos ni de las empresas para actuar de manera segura, evitar congestión en las calles y guardar el orden necesario para preservar la mayor libertad posible en las actividades económicas y personales de todos. Salvo en casos de monopolios naturales como los tranvías y el gas, no sugerían reglamentos económicos, tales como controles de precio o restricciones sobre la entrada al mercado de empresas de cada rubro comercial. Sus nociones de economía y política eran en lo esencial liberales. Sin embargo, dentro del marco de la seguridad y el orden, la idea que la administración debía actuar en contra de los deseos individuales de los ciudadanos, o de cada uno de ellos, para servir los intereses de todos, dependía de una creencia firme en el poder del Estado. A veces esta fe era mayor que la de quienes gobernaban el Estado desde Santiago, que tendían a ser mucho más cautelosos y más en lo estricto liberales en su actuar, como demuestran los repetidos rechazos ministeriales de proyectos municipales.

CONCLUSIÓN

En 1871 el diputado Vicente Reyes reclamó

“que [una disposición de Francisco Echaurren] priva a un individuo particular del uso de su propiedad porque la municipalidad piensa o proyecta espropiar esa propiedad en beneficio público”.

El ministro del Interior, en su respuesta, dijo que la intendencia había errado al negar un permiso de edificar porque usaba varas en vez de metros³⁹⁴. Este rechazo fue típico de Francisco Echaurren, tanto por la proyectada expropiación como por el apego al sistema métrico. Cuando Benjamín Vicuña Mackenna, intendente de Santiago, usó varas y reales en una carta a su amigo Francisco Echaurren, este le respondió a ese que si hubiera estado bajo su jurisdicción, lo habría multado; dijo que Benjamín Vicuña Mackenna, como Intendente, debería ser un ejemplo de obediencia a la ley y, por lo tanto, debería usar el

³⁹³ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 6 de noviembre de 1873, en MINT, tomo 660, s.f.

³⁹⁴ “Interpelacion sobre ciertas medidas arbitrarias del intendente de Valparaíso”, en *La Patria*, Valparaíso, 21 de octubre de 1871, p. 3.

metro y la nueva moneda decimal³⁹⁵. Tal vez Francisco Echaurren bromeaba con Benjamín Vicuña Mackenna, pero muchos porteños se quejaron de su costumbre de imponer leyes y ordenanzas en asuntos que consideraban triviales.

En 1872, Francisco Echaurren le escribió a Benjamín Vicuña Mackenna (recién nombrado intendente de Santiago) que un intendente que quisiera “cumplir con sus deberes” y hacer cumplir la ley sería odiado³⁹⁶. Efectivamente, algunos lo odiaban por hacer cumplir las leyes y ordenanzas “que se libran para el mejor servicio, comodidad, ornato, aseo, salubridad... i la ninguna cooperación”, pero otros lo detestaban por desobedecer las leyes que garantizaban los derechos de los ciudadanos cuando le parecía conveniente. *La Patria* –diario que lo aborrecía– se aprovechó de una editorial sobre una manifestación de irlandeses protestantes que las autoridades neoyorquinas no pudieron prohibir para criticarlo:

“*Afortunadamente* para los Estados Unidos, no son apreciadas allí en todo su valor las teorías de los señores Echaurren y consortes, en virtud de las cuales es lícito a los gobernantes hacer lo que les da la gana, siempre que con ello creen servir a los intereses públicos”³⁹⁷.

José Ramón Lira ejerció el poder de la intendencia para apoyar el progreso que él veía en la ciudad, progreso hecho por acciones particulares que necesitaban ciertas restricciones. Por el contrario, Francisco Echaurren creía que solamente la intervención de las autoridades municipales podía solucionar los problemas urbanos causados por el crecimiento y la congestión. Tal vez el poder personal le atraía, pero para él, su ideología justificaba ese poder. Aparte de los ejemplos en que se enfoca este capítulo, sus decretos y ordenanzas regulaban varios aspectos del tránsito en las calles, el uso de las veredas, la basura, las aguas servidas, la limpieza de las calles, el uso de la bandera nacional e, incluso, como se mencionó al principio, el acto de pifiar en el teatro.

En su actuar general, contó con apoyo significativo entre la clase política. Por ejemplo, en 1872, otro diario porteño, *El Aviso*, sostuvo:

“En Valparaíso todo marcha a las mil maravillas respecto al ornato y aseo públicos. De los escombros de las casas quemadas se levantan edificios suntuosos, se cuida de que las cornisas de esos edificios sean sólidas y no pasen de cierta dimension sobre la calle; éstas se barren diariamente con la mayor prolijidad, los acueductos ya no exhalan ese olor nauseabundo que

³⁹⁵ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Benjamín Vicuña Mackenna, intendente de Santiago, Santiago, 29 de abril de 1872, en ABVM, vol. 360, f. 101.

³⁹⁶ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso, a Benjamín Vicuña Mackenna, intendente de Santiago, Santiago, 28 de marzo de 1872, en ABVM, tomo 369, f. 97.

³⁹⁷ “Ecos del Día”, en *La Patria*, Valparaíso, 4 de octubre de 1871.

en otros tiempos; en fin la ordenanza de policia se observa estrictamente y se disfruta de cuantas comodidades puede apeteer un pueblo culto y de primer orden”³⁹⁸.

Esta opinión era optimista, pero la idea de Valparaíso como ciudad importante que mejoraba a pasos agigantados fue común en la prensa y la política. En 1877, el periodo contemplado al final de este capítulo, la municipalidad aceptó la invitación del prefecto del Sena de canjear publicaciones con su homóloga parisina, oferta que contribuyó de manera concreta a la idea de la importancia de Valparaíso. Los concejales opinaron:

“talvez estudiando las publicaciones hechas por aquella Municipalidad, se podrian aprovechar algunas ideas en beneficio de la administracion local”.

Es decir, para esos concejales, París era una fuente potencial de ideas, pero su adelanto no impedía que ambas ciudades pudiesen compartir³⁹⁹.

En 1860 y 1870 la urbanización de Valparaíso no se extendía más allá del plan y las faldas de los cerros, en algunos casos alcanzando hasta la cota 150. Los debates que analizamos en el presente capítulo tenían como materia esa ciudad. Sin embargo, ya había comenzado, en escala pequeña y poco comentada por los contemporáneos, un proceso que sería clave en el siglo XX: cierto número de familias ricas vivían en Viña del Mar mientras sus padres u otros jefes masculinos trabajaban en el Puerto. Gonzalo Cáceres cita un cúmulo de evidencias, entre ellas la venta de muchos pasajes de ferrocarril de primera clase entre Viña del Mar y Valparaíso, para mostrar que aquella ciudad ya era un suburbio en 1880 y no una ciudad independiente⁴⁰⁰. Esto no hizo de Viña del Mar una ciudad solo de la clase adinerada; por el contrario, María Ximena Urbina muestra que la presencia popular fue muy fuerte y muy integrada en las zonas centrales de Viña del Mar, tanto por el importante desarrollo industrial como por variedad en las fuentes de trabajo⁴⁰¹. No obstante, parece que vivir en Viña del Mar y trabajar en Valparaíso sí era un fenómeno de élite.

³⁹⁸ “Hechos diversos”, en *El Aviso*, Valparaíso, 3 de abril de 1872.

³⁹⁹ Acta de la sesión municipal del 17 de diciembre de 1877, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 4, p. 342.

⁴⁰⁰ Cáceres, *op. cit.*, pp. 32-41.

⁴⁰¹ Urbina Carrasco, “Viña del Mar...”, *op. cit.*

CAPITAL EXTRANJERO Y ADQUISICIONES ESTATALES: ALCANTARILLADO, AGUA Y ELECTRICIDAD, 1876-1906⁴⁰²

Entre el fin de la intendencia de Francisco Echaurren en 1876 y el catastrófico terremoto de 1906, los líderes políticos y económicos del Puerto promovieron ambiciosos proyectos de desagües, agua potable, luz y tracción eléctrica. Estos proyectos comenzaron de preferencia en los barrios más pudientes y de más fácil acceso (en el plan y en ciertos cerros), pero imaginaban como su escenario final la ciudad entera. En este empeño, se introdujeron nuevas formas de control y financiamiento: en 1880 la ciudad contrató una empresa de alcantarillados inglesa. Los primeros pasos de la red municipal de agua potable se tomaron en 1877, pero el sistema demoró más de dos décadas en surtir a toda la ciudad de amplias fuentes de producción; en 1894, la ciudad gestionó su primer préstamo en Europa, para un proyecto de provisión de agua, del cual finalmente el gobierno central se hizo cargo cuando este se quedó sin financiamiento en 1897, pero terminándose recién en 1901. La oficialidad de la urbe todavía esperaba usar la tecnología para superar los monopolios intransigentes o aquellos grupos demasiado poderosos, pero con un nuevo resultado. Cuando el concesionario eléctrico puso término al poder de las compañías de gas y tranvías de sangre, con los cuales la ciudad había disputado de modo regular sobre precios, ganancias y servicio, fue una compañía extranjera con la que la ciudad tuvo conflictos similares. Pero esta vez, sin ninguna influencia de amistad, patriotismo o lealtad porteña. No obstante, de alguna manera estos proyectos incrementaron la influencia municipal en la vida de la ciudad, aumentando la tendencia a centralizar los servicios urbanos, por un lado, por el afán de control del gobierno municipal y, por el otro, por la naturaleza centralizada de las redes tecnológicas propias de la época. Además, llevaron más reglamentos y nuevos inspectores. Este efecto centralizador era típico de las grandes ciudades que realizaban semejantes proyectos. Consideremos Londres: la construcción de la red de alcantarillado impulsó la creación de la Metropolitan Board of Works (Junta Metropolitana de Obras), el primer ente con poder administrativo sobre toda la metrópoli inglesa⁴⁰³.

La nueva tecnología resolvió algunos problemas, pero también creó metas más altas, frente a las cuales otros problemas parecían peores que antes. Las expectativas más altas y la densidad mayor alentaron proyectos más costosos

⁴⁰² El borrador de este capítulo fue traducido del inglés en gran parte por Ximena Vanessa Goecke Saavedra, licenciada en Historia, y revisado por el autor.

⁴⁰³ Halliday, *op. cit.*, pp. 59-76.

y de mayores dimensiones con reglas más detalladas. Conscientes de los errores cometidos en el pasado, y resentidos por los monopolios del presente, las autoridades locales trazaron contratos más detallados y dictaron requisitos estandarizados para compañías de ciertos rubros. No obstante, en su ansia por promover y controlar los desarrollos urbanos, ellos vulneraron las leyes e hicieron negocios turbios, cambiaron sus determinaciones y fueron derrotados en la Corte. Peor aún, no acogieron algunas invenciones potencialmente útiles –como la alarma de incendios telegráfica, que hubiera sido de mucha utilidad en el siempre inflamable Valparaíso–, pero que no ofrecían ningún ingreso o beneficio colateral. Hacia el inicio del nuevo siglo, su comportamiento hubiera sido un buen argumento para justificar la privatización o estatización, si hubiera habido todavía algún servicio urbano significativo del cual hacerse cargo.

Estos proyectos resultaron de la disponibilidad de los avances tecnológicos, del crecimiento económico y demográfico. La población de Valparaíso, que bordeaba los cien mil habitantes en 1875, aumentó a ciento veintidós mil en veinte años, y llegó a aproximadamente ciento sesenta y dos mil en 1907. En 1875, el departamento de esta urbe (más o menos la ciudad) tenía diecinueve mil quinientas cuarenta y cinco habitaciones: ocho mil quinientas cuarenta y una casas, diez mil doscientos ocho cuartos y setecientos noventa y seis ranchos; en 1885, tenía veintiún mil doscientas cuarenta y nueve habitaciones clasificadas por el censo como diez mil ochocientas cinco casas, nueve mil ochocientos veintiocho cuartos y seiscientos seis ranchos⁴⁰⁴. Esto era una indicación de que la ciudad tenía la población más densa de Chile: Las cifras semejantes en el departamento de Santiago eran trece mil noventa y cuatro casas, ocho mil trescientos sesenta y cinco cuartos y once mil doscientos setenta y siete ranchos en 1875 y dieciséis mil trescientas noventa y siete casas, diez mil ciento ochenta y siete cuartos y siete mil novecientos cuarenta y ocho ranchos en 1885⁴⁰⁵. La provincia completa tenía once mil cuatrocientas noventa y una casas, once mil ciento dieciséis cuartos y doce mil ochenta ranchos en 1875 y dieciséis mil ochenta y tres casas, once mil quinientos veintisiete cuartos y ocho mil doscientos veintinueve ranchos en 1885, lejos la mayor proporción de cuartos en Chile⁴⁰⁶. Empujados desde abajo por la densidad excesiva, y ayudados por los ascensores y por algunas calles y escaleras nuevas o mejoradas, los porteños se fueron migrando de manera sostenida hacia los cerros. En 1892, cuando un nuevo Intendente llegó a causa de la guerra civil del año anterior, el periódico semanal *El Pueblo*, editado por Juan Bautista Bustos y que al parecer apoyaba al nuevo gobierno, hizo:

⁴⁰⁴ Oficina Central de Estadística, *Quinto Censo Jeneral de la Poblacion de Chile levantado el 19 de abril de 1875*, p. 420; *Sesto Censo...*, *op. cit.*, p. 548.

⁴⁰⁵ Oficina Central de Estadística, *Quinto Censo...*, *op. cit.*, p. 359; *Sesto Censo...*, *op. cit.*, p. 475.

⁴⁰⁶ Oficina Central de Estadística, *Quinto Censo...*, *op. cit.*, p. LI; *Sesto Censo...*, *op. cit.*, p. XLI.

“votos porque el nuevo mandatario, inspirándose en sentimientos de patriotismo, mejore la triste condicion de la parte alta de la poblacion, que es donde vive la inmensa mayoría de los habitantes de este industrioso y comercial puerto”⁴⁰⁷.

La importancia de los cerros comenzó a ser tan evidente, que el sector plano de la ciudad empezó a ser mencionado cada vez con más frecuencia como sector de la ciudad, indicado a veces con la frase descriptiva “la parte plana”, pero cada vez más con el nombre “*el plan*”, que aparece como el vocablo estándar en los documentos oficiales a fines de los 1890⁴⁰⁸. Si bien el plan todavía era la parte más urbanizada, con mejor infraestructura, ahora se hablaba de la ciudad como dos zonas grandes en vez de una ciudad real y una periferia poco importante.



“Vista jeneral, desde el Cerro de la Artillería”. La edificación en los cerros se está extendiendo hacia el Camino de Cintura proyectada para la cota 100 m. LeBlanc, *op. cit.*, lám. 157.

En 1874, el pueblo de Viña del Mar, habitado por maestranzas ferroviarias, obreros y empleados ferroviarios, además de unos pocos mercaderes ricos provenientes de la vecindad, fue incorporado como una ciudad y parte de ella fue dividida en lotes por el gran propietario de esas tierras, Francisco Vergara⁴⁰⁹. Habiendo sido en sus comienzos un *resort* para porteños, en el

⁴⁰⁷ “Actualidad”, en *El Pueblo*, Valparaiso, 23 de abril de 1892.

⁴⁰⁸ El regidor Juan E. Ramírez habló de “la población del plan” en la sesión municipal del 3 de julio de 1882 o, por lo menos, así quedó escrito en el acta de la sesión de ese día, publicada en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 5, p. 789. Las bases oficiales de licitación de un sistema de luz y tracción eléctrica de 1897 usan “el plan” en dos artículos: Acta de la sesión municipal de 26 octubre 1897, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 11, pp. 312-313.

⁴⁰⁹ Cáceres, *op. cit.*, pp. 35-36.

cambio de siglo ya era un suburbio de Valparaíso y un centro de veraneo para los santiaguinos. Esta suburbanización, inspiró en esa misma época mejoras en los medios de transporte, a la vez que se alimentó de ellos, puesto que la élite inició una lenta migración que comenzó a cambiar el contexto de mejoramiento urbano en el Puerto.

A fines de 1870, Chile enfrentó un debilitamiento de los mercados del trigo, cobre y plata, lo que originó una grave recesión económica. Sin embargo, después de la Guerra del Pacífico en 1879-1883, tanto el Estado como algunos particulares ganaron mucho con el salitre recién conquistado, en lo que antes fue parte del territorio de Perú y Bolivia; impuestos sobre el salitre llegaron a sumar la mitad de los ingresos estatales a fines de siglo⁴¹⁰. Junto a grandes empréstitos extranjeros, estos ingresos financiaron lo que Simon Collier llama “el gran progreso material de Chile” durante el siglo XIX⁴¹¹. Si bien el salitre fue exportado por los puertos del norte, los bancos y capitalistas de Valparaíso estaban fuertemente involucrados en aquella industria, de modo tal que sus ganancias, junto con el gasto fiscal y el embarque de alimentos hacia la región productora del salitre, trajeron a la ciudad los beneficios del *boom* salitrero. En efecto, bajo la administración del presidente José Manuel Balmaceda (1886-1891), el gobierno invirtió una gran cantidad de recursos en la infraestructura de transporte y otras obras públicas incluyendo la canalización del río Mapocho en Santiago⁴¹². Este tipo de inversiones continuaron aun después de la derrota del Presidente por las fuerzas del Congreso en la guerra civil de 1891. En 1892 la Ley de la Comuna Autónoma le dio al gobierno de la ciudad, en teoría, mayor autonomía del gobierno central, pero no le proveyó de recursos adecuados para hacerlo realidad⁴¹³. De hecho, el gobierno central se dispuso a participar en mayor medida en los asuntos locales, y a cooptar algunas de las prácticas administrativas establecidas por las autoridades locales de la marítima ciudad.

La fracción de los ingresos del Estado chileno percibidos por concepto de aduanas recaudadas en ella –un indicador somero de la participación de la urbe en el comercio nacional y la importancia de la ciudad para el Estado– cayó desde alrededor de un 90% en la década anterior a la Guerra del Pacífico, hasta bastante más de la mitad en la década posterior y menos de un cuarto en 1900⁴¹⁴. Las exportaciones de salitre de los territorios tomados del Perú y de Bolivia causaron gran parte de este cambio, pero “el punto más alto en tonelaje movilizado por Valparaíso se había alcanzado en 1872”; además, el comercio de reexportación era casi inexistente hacia fines de 1880⁴¹⁵. El fin

⁴¹⁰ Loveman, *Chile...*, *op. cit.*, p. 177.

⁴¹¹ Collier, *op. cit.*, pp. 36 and 61.

⁴¹² Collier, *op. cit.*, pp. 46-47; Castillo, *op. cit.*

⁴¹³ Collier, *op. cit.*, pp. 57.

⁴¹⁴ Calculado a partir de datos en Legación en Gran Bretaña, *op. cit.*, p. 96.

⁴¹⁵ Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 268-269. Nótese que el tonelaje de esta comparación parece ser el “tonelaje de registro”, o sea, el peso teórico de los barcos, no el peso de la carga.

de la reexportación redujo las razones geográficas que habían hecho de Valparaíso un puerto dominante y que le ayudaron a prosperar en una locación inhóspita. Sin embargo, barcos de todo tipo llegaban al puerto en comercio internacional y de cabotaje, y los bancos y casas comerciales más importantes todavía tenían allí sus oficinas centrales⁴¹⁶. La línea férrea canalizó el comercio de Santiago y el Valle Central al extranjero y al norte del país a través de esta urbe porteña; ningún otro puerto más cercano que Concepción (localizado a 440 km hacia el sur) contaba con un servicio ferroviario similar hasta el fin del siglo XIX. Su consolidada importancia, junto con un sector industrial creciente, fue suficiente para mantener su relevancia por algunas décadas más. Un teniente naval francés, que visitó esta ciudad en 1884, la comparó con Cartago, diciendo, entre otras cosas, que los porteños valoraban el dinero más que el patriotismo. En una nota más positiva, él también la llamó una “gran ciudad europea en miniatura”, debido a que sus edificios del centro, aunque pequeños, estaban decorados como los de París⁴¹⁷. Puede ser que haya exagerado con ese comentario, pero reconoció en la arquitectura de muchos edificios la participación de sus propietarios en una modernidad que ellos identificaban con la cultura europea.



El borde costero en el Puerto, década de 1880. Ahora el ferrocarril y el malecón han reemplazado la playa y las construcciones más toscas de 1863-1864. Hay muchas construcciones en los cerros, y es posible que la línea diagonal en el cerro en centro de la foto es el ascensor Cordillera (1886) o en función o en construcción. LeBlanc, *op. cit.*, lám. 164.

⁴¹⁶ Estos datos vienen de muchas fuentes, demasiado numerosas para nombrar, pero hay un buen resumen en Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 268-283, 285. Rodolfo Urbina Burgos comenta que “los negocios salitreros seguían acordándose en Valparaíso”, p. 268.

⁴¹⁷ Albert Davin, *Chile y Perú en tiempos de la Guerra del Pacífico*, pp. 117 y 123.

EL ALCANTARILLADO:
LA PRIMERA COMPAÑÍA EXTRANJERA

Hacia fines de 1870, la ciudad había crecido mucho más allá de lo que podía sostener su rudimentario sistema sanitario⁴¹⁸. Las letrinas contaminaban las napas subterráneas, y hacían de los conventillos lugares asquerosos. Montones de estiércol crecieron hasta desbordarse y algunas calles también oficiaban de excusados públicos. Donde los excrementos no se arrojaban directamente a la calle, su “retiro... de las viviendas se hacía por medio de barriles... con la consiguiente molestia del público por los nauseabundos olores”⁴¹⁹. Las aguas lluvias, más que limpiar, hicieron de estos desperdicios una mezcla hedionda omnipresente. Decreto tras decreto, el gobierno local falló en su intento de detener el vaciamiento ilegal de los excrementos en las calles, los sitios eriazos y los esteros que corrían cerro abajo en las quebradas, y a través del plan, hacia el mar. Y poco hizo por frenar los drenajes privados legales, que vaciaban sus efluvios en los mismos esteros. Al mismo tiempo, a medida que los cerros sobre la ciudad se limpiaban de arbustos y árboles, también perdían su capacidad de detener las aguas, las cuales se secaban en el verano y desbordaban en el invierno. A pesar del continuo proceso de cerrar los cauces de los esteros, que se venía haciendo en el plan desde 1860, las corrientes apestaban en verano y ensuciaban todo en las inundaciones de invierno. Los olores y asquerosidades provocaban la ira editorial y la preocupación de la municipalidad⁴²⁰.

En 1876, la municipalidad le otorgó a Juan C. Vera, un emprendedor local, la concesión para establecer un sistema de alcantarillas⁴²¹. Tal vez no pudo conseguir el capital para construirlo y vendió sus derechos a The Valparaíso Drainage Company, Ltd., una compañía británica establecida el 31 de mayo de 1880⁴²². El hecho de que una empresa extranjera fuera el concesionario de

⁴¹⁸ La descripción general que sigue se basa en los datos e ideas que aparecen repetidos con frecuencia en los documentos municipales y la prensa durante los 1870 y las décadas anteriores, fuentes tan numerosas que no caben referencias específicas.

⁴¹⁹ La cita viene de Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 219. Rodolfo Urbina Burgos describe la suciedad general también, pp. 217-219. Molina, “Estado sanitario...”, *op. cit.*, pp. 56-55, muestra que los temores higiénicos ocasionados por esta falta de aseo, que las autoridades también percibieron como una falta de orden, motivaron muchos reglamentos y varios proyectos de drenaje y agua potable en Valparaíso en el siglo XIX.

⁴²⁰ Nótese la existencia de la siguiente publicación; J.B. Mannheim, *Estudio crítico sobre la evacuación jeneral de la ciudad de Valparaíso. Memoria presentada en 1875 al señor Intendente Echaurren por J.B. Mannheim, Director de Obras Públicas*; el Intendente envió un ejemplar al Ministerio del Interior donde fue archivado en MVALP, tomo 746, sección “Intendencia de Valparaíso”, s.f.

⁴²¹ Francisco Echaurren, intendente de Valparaíso a Eulogio Altamirano, ministro del Interior, 16 de septiembre de 1876, en MINT, tomo 769. El mapa que muestra la red solicitada se ha perdido.

⁴²² Aunque algunos documentos se refieren a la Compañía o Empresa de Desagües, el nombre en inglés –The Valparaíso Drainage Company– era usado, incluso, en documentos en español y parece haber sido el nombre oficial. No sabemos si la compañía fue creada en Chile o Inglaterra, pero los dueños eran en definitiva británicos y el directorio parece haber funcionado en Inglaterra, actuó acá a través de un gerente en Valparaíso.

un servicio urbano fue un fenómeno nuevo, que al parecer no generó extrañeza a los lugareños⁴²³. La compañía no hizo ningún intento por esconder sus orígenes e hizo uso de su nombre en inglés tan a menudo como en español. Comenzó a trabajar en febrero de 1881, y completó el sistema planeado, que obviaba buena parte de la ciudad incluyendo la mayor parte de los cerros, en mayo de 1882⁴²⁴.

La decisión de obligar a los propietarios a conectar sus propiedades al alcantarillado y las inspecciones que hacían valer esa norma, impulsaron la reglamentación municipal (y los reglamentos en general) hacia una nueva área de la vida privada. Aun cuando el concesionario particular inicial condujo a un sistema de propiedad extranjera, por unos pocos años la ciudad misma tuvo a su cargo algunos de los alcantarillados, una instancia de propiedad municipal que fue privatizada rápidamente.

La red de desagües construidos por la compañía no dejó, en su totalidad, satisfechos a los usuarios. Las excavaciones en las calles necesarias para su construcción molestaron a varios vecinos⁴²⁵. Los ventiladores emitían malos olores. Algunos miembros de la municipalidad se quejaron acerca del olor del sistema de ventilación de las alcantarillas, y dos comentaron la posibilidad de trasladar los tubos de ventilación a los tejados o agregar filtros de carbón⁴²⁶. Hacia diciembre de 1883, *La Patria* solicitaba remover el olor,

“Arruínese quien se arruine, lo primero es salvar la ciudad de la pestilencia que exhalan esas cloacas trabajadas contra todo principio de salud y de ciencia y mantenidas de la mas detestable manera”⁴²⁷.

Por supuesto, los olores de que se acusaba a las alcantarillas eran los mismos olores que antes se atribuían a los arroyos y las letrinas desbordadas. Las vertientes aún estaban sucias y las dependencias todavía estaban allí, pero la gente

⁴²³ Parece que no había reclamos en la prensa ni en las sesiones municipales. De cierto modo era lógico que una empresa de alcantarillado extranjera fuera británica, porque a mediados del siglo los británicos eran los innovadores de los sistemas de agua y drenaje domésticos y urbanos; los franceses, por ejemplo, instalaban el agua potable, los baños y el alcantarillado de manera lenta hasta fines del siglo XIX, véase Corbin, *op. cit.*, pp. 172-173, a pesar de las famosas cloacas construidas en París en los 1850 y 1860 por el barón Hausmann, concebidas originalmente para las aguas lluvias y las aguas servidas de los lavamanos, lavaplatos, baños, etc., pero no para los excrementos, que “se manejaban separadamente”: Jordan, *op. cit.*, p. 275.

⁴²⁴ F[rancisco?] E. Gamham, director de Obras Públicas, Informe sin título, 9 de enero de 1895, en MVALP, tomo 133, f. 603.

⁴²⁵ Eulogio Altamirano, Informe anual al ministro de Interior, sin título, 23 de mayo de 1882, en MINT, tomo 744, fs. 197-240.

⁴²⁶ Concejales Edwards y Romero Silva, en minutas de la Municipalidad de Valparaíso, 22 de diciembre de 1882, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 5, pp. 1023-1024. El concejal Romero Silva dijo que las rejillas de ventilación en las azoteas no serían buenas para el Puerto, porque los olores volarían hacia los cerros.

⁴²⁷ “Cañerías de desagües”, en *La Patria*, Valparaíso, 15 de diciembre de 1883, p. 2.

culpaba a las alcantarillas por causar el hedor que ellas no habían eliminado⁴²⁸. Es probable que estos reclamos no fuesen solamente estéticos. Si bien la transmisión del cólera por el agua había sido demostrado por John Snow en la década de 1850 y aceptado por muchos científicos para 1870, si bien la microbiología se desarrolló y se diseminó a partir del trabajo de Louis Pasteur y otros entre 1860 y 1890, y, si bien el biólogo Robert Koch aisló la bacteria *Vibrio colerae* en 1883, “la doctrina ‘miasmática’ sobrevivió muchos años más entre algunas personas⁴²⁹. Además, en las décadas de 1880 y 1890 muchos de quienes creían en los gérmenes también creían que venían en el gas del alcantarillado⁴³⁰. Por ende, el temor a los malos olores como vector de infección persistía. De hecho fue una de las ideas centrales del higienismo, tendencia que definía los proyectos de saneamiento urbano en Chile y muchos otros países. Mauricio Molina señala al lenguaje y “creencias médicas asociadas a la teoría miasmática entre el discurso oficial de sanidad” en Valparaíso durante muchas décadas, incluyendo la década de 1870⁴³¹. Sandra Caponi demuestra la coexistencia de ideas miasmáticas con las basadas en los microbios de 1880 hasta por lo menos 1907; identifica un lenguaje propio del discurso de los miasmas al lado de menciones de “los microbios” en “los Anales del III Congreso Médico Latino Americano de 1907”⁴³². La misma autora muestra que en Brasil, Argentina y Francia los microbios se asimilaron a las tradicionales prácticas higienistas, tales como la intervención estatal en las viviendas populares⁴³³. Simón Castillo Fernández describe un temor a los miasmas en los debates sobre el alcantarillado de Santiago en la década de 1890⁴³⁴. Cita al ingeniero Valentín Martínez, que abogaba por un gran sistema de cloacas en la capital, visitando a París en 1889 y publicando la necesidad de “no dejar que penetren en la habitación las emanaciones, gérmenes o fermentos que se desprenden de estas materias[fecales]”⁴³⁵. Parece

⁴²⁸ Cabe notar que algunas de las ciudades mayores de los países industriales eran sucias y malolientes. En 1880, por ejemplo, París sufrió un verano muy maloliente; las descripciones de la ciudad en este verano revelan excrementos humanos en las calles de “algunos distritos”, estiércol en muchos lugares, etc.: Corbin, *op. cit.*, p. 223. La rica ciudad comercial de Hamburgo quedaba sin un sistema comprensivo de alcantarillado y agua potable hasta después de su gran epidemia de cólera en 1895, la última epidemia de cólera en una gran ciudad de la Europa occidental: Robert J. Evans, *Death in Hamburg: Society and Politics in the Cholera Years, 1830-1910*.

⁴²⁹ Halliday, *op. cit.*, pp. 17 y 138-142. Stephen Halliday escribe: “el vínculo entre la construcción de los interceptores [en Londres] y la desaparición del cólera y de la tifoidea fue hecha o directa o implícitamente por muchos que se ocupaban de la salud pública, aunque la doctrina ‘miasmática’ sobrevivió muchos años más entre algunas personas”, p. 142. Steven Johnson, *op. cit.*, pp. 139-158 y 209-213.

⁴³⁰ Esta idea predominaba también en Estados Unidos.

⁴³¹ Molina, “Estado sanitario...”, *op. cit.*, pp. 50-51.

⁴³² Sandra Caponi, “Miasmas, microbios y conventillos”, p. 172.

⁴³³ Caponi, *op. cit.*, pp. 166-170.

⁴³⁴ Castillo, *op. cit.*, pp. 103 y 143.

⁴³⁵ *Op. cit.*, p. 138.

razonable suponer que también en Valparaíso los restos de la teoría miasmática y los nuevos conocimientos del contagio por el agua contaminada coexistían en las mentes de los políticos, los editores y otros ciudadanos.

Un problema aún mayor con este sistema era que no incluía todas las calles, ni en el plan ni menos en los cerros. Para 1888, por ejemplo, solamente los cerros Arrayán, Santo Domingo, Foro, Cordillera, Alegre, Concepción y Cárcel tenían desagües –la compañía dijo que sería demasiado caro llegar a los otros cerros– y solo cinco mil cuarenta y seis casas y demás establecimientos estaban conectados para enero de ese año⁴³⁶. Más aún, donde existían cañerías de alcantarillado, no todos los dueños conectaron sus propiedades. Ciertos ricos propietarios y comerciantes los evitaban y seguían usando sus drenajes privados conectados al cauce o estero más cercano. Esta práctica, regulada desde la década de 1840, fue dejada a discreción de la intendencia en 1876 y prohibida durante la plaga de cólera de 1886 y 1887, incentivando la incorporación de usuarios de alcantarillado desde tres mil seiscientos treinta y cinco hasta cinco mil cuarenta y seis en solo un año⁴³⁷. En ese tiempo, *La Unión* criticó la prohibición, diciendo que los propietarios de los alcantarillados privados tenían derecho a usar su propiedad, y que el peligro real provenía de los cerros⁴³⁸. Si esta crítica se refería a que las aguas de los cerros tenían que pasar por la parte plana de la ciudad, trayendo consigo los desperdicios de los moradores de los cerros, era típica de Valparaíso; si se refería a la pobreza de muchos habitantes de los cerros, era típica no solamente de Chile sino de muchos países donde las ideas higienistas consideraban a los pobres como peligrosos por sus condiciones precarias de vida y por su condición de tales⁴³⁹. Muchos de ellos vivían en zonas más altas que los ricos, corriente arriba, por lo cual la élite de la ciudad en verdad se preocupaba de si ellos usaban las alcantarillas o las letrinas, los cauces o las calles.

¿Qué era factible hacer entonces? En 1888, la municipalidad resolvió negociar un empréstito extranjero de £600.000 para comprar y aumentar el sistema de desagües (y también para refinanciar la deuda municipal, aumentar el sistema de agua potable y hacer expropiaciones mandadas por la ley de transformación). El gobierno central no aprobó el empréstito y la ciudad no compró la compañía de desagües⁴⁴⁰. En 1893, José Tomás Ramos propuso que el ayuntamiento construyera desagües por su propia cuenta, en todas las calles que no los tuvieran⁴⁴¹. Esas calles incluían aquellas habitadas por los más necesitados. Hacia 1895, la ciudad ya construía los alcantarillados en el

⁴³⁶ Franc[isco] Freire, Memoria intendencia, 14 de abril de 1888, en MINT, tomo 1471, p. 231.

⁴³⁷ *Op. cit.*, pp. 231-232.

⁴³⁸ “Desagües particulares”, en *La Unión*, Valparaíso, 15 de octubre de 1886, p. 2.

⁴³⁹ Véase, por ejemplo, Caponi, *op. cit.*, pp. 161, 169 y 172.

⁴⁴⁰ Acta municipal del 28 junio 1888, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 8, pp. 71-80.

⁴⁴¹ José Tomás Ramos, Resolución propuestas a la Municipalidad de Valparaíso, 3 de mayo de 1893, en MVALP, tomo 133, f. 652.

cerro Barón⁴⁴². No obstante, en 1896, la compañía servía sólo a ocho mil casas, menos de un tercio de las casas de la ciudad⁴⁴³.

En 1893, José Tomás Ramos también había propuesto pedirle al Congreso “que haga obligatorio el servicio de desagües en la parte urbana de la ciudad”⁴⁴⁴ y el 12 de febrero de 1896, el Congreso dio a la ciudad la autoridad para ordenar las conexiones de alcantarillado. En abril de 1896, en respuesta a una solicitud del consistorio, un oficial de la Valparaíso Drainage Company envió a la ciudad “la nómina de las casas en el plan que no tienen servicio de desagüe; pero que a mi juicio debieran tenerlo” y prometió una lista similar para los cerros en unas pocas semanas. La carta identificaba tres tipos de evasores: aquellos que usaban drenajes que desembocaban en cauces ilegales, aquellos que engañaban a la compañía ligando sus tuberías a aquellas de los vecinos, y quienes reclamaban que ellos no necesitaban una conexión de alcantarillado aun cuando tenían muchos residentes o empleados. La carta identificaba a unos cuantos que hacían trampa, como los “moradores”, que eran más bien pobres, no como los propietarios, que definitivamente no lo eran⁴⁴⁵. El alcalde Samuel León Silva usó su nuevo poder por primera vez en octubre de 1896, cuando presentó una lista de edificios en las calles con alcantarillado y pidió que la alcaldía mandara a sus dueños a conectarlos a las alcantarillas y a cerrar sus dependencias. El municipio no comenzó sus debates hasta enero de 1897⁴⁴⁶. Las actas de sesiones no indican el por qué de su demora, porque estaba ocupada con otros asuntos, por que quería dar más tiempo a los propietarios, por incertidumbre o por otros motivos. El concejal Calé dijo que las conexiones de alcantarillado eran muy importantes en el cerro Barón, “pues en esa localidad se han desarrollado y cebado siempre las mayores epidemias”⁴⁴⁷. En febrero, el alcalde respondió con un decreto de idéntico contenido, que mandó conexiones al alcantarillado para todas las casas del cerro Barón⁴⁴⁸.

Para marzo de 1897, el director del alumbrado público, Roberto McIndoe, también a cargo de los alcantarillados urbanos desde el comienzo en 1896,

⁴⁴² José Tomás Ramos y Ramos, informe del Alcalde a Municipalidad de Valparaíso para 1895, abril 1896, en MVALP, tomo 122, f. 166.

⁴⁴³ Compañía de Desagües de Valparaíso, “Memorandum sobre el desarrollo de la Empresa de Desagües desde 1890/91 hasta 1895/6 i su desarrollo futuro” (Memorandum sobre el desarrollo de la Compañía de Desagües desde 1890-91 a 1895-96 y su futuro desarrollo), sin fecha, en MVALP, tomo 133, f. 655.

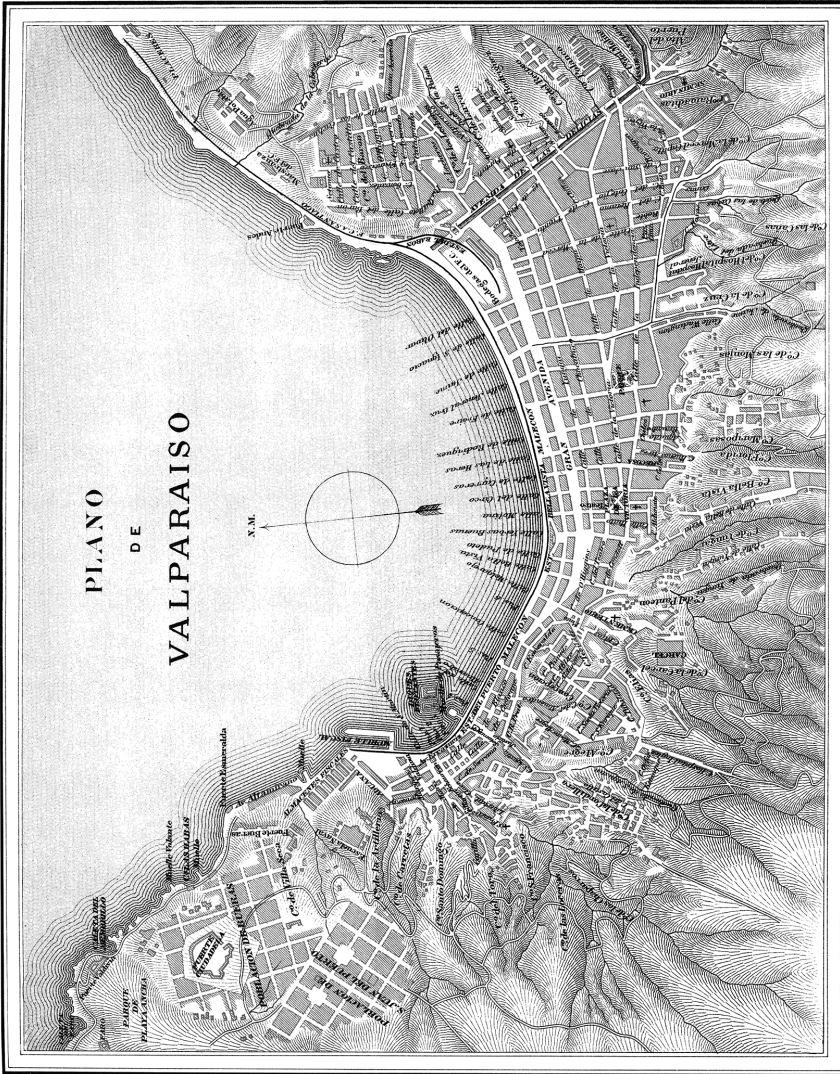
⁴⁴⁴ José Tomás Ramos, Resolución propuesta al Concejo Municipal, 3 de mayo de 1893, en MVALP, tomo 133, f. 651.

⁴⁴⁵ Juan Icherzery, Compañía de Desagües de Valparaíso Drainage Company, al alcalde de Valparaíso, Samuel León Silva, 11 de abril de 1896, en MVALP, tomo 120, s.f.

⁴⁴⁶ Samuel León Silva, Alcalde, a la Municipalidad de Valparaíso, 5 de octubre de 1896, en MVALP, tomo 164, fs. 55-56.

⁴⁴⁷ *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 10, parte 2, f. 1429.

⁴⁴⁸ Samuel León Silva, Alcalde, a la Municipalidad de Valparaíso, 5 de febrero de 1897, en MVALP, tomo 163, fs. 438-439.



Valparaíso c. 1897. Se ven el muelle fiscal en el centro-oeste (frente a los almacenes fiscales), los nuevos terraplenes en el borde costero del Almendral (la Gran Avenida, después bautizado avenida Brasil, y las calles al norte de ella fueron construidas sobre ellos), y el Camino de Cintura (dibujado levemente en los cerros al sur de las áreas edificadas). Dibujado por F.A. Fuentes L. para Enrique Espinoza. *Jeografía descriptiva de la República de Chile*.

comenzó a investigar las violaciones a estos decretos. Un ejemplo muy adecuado al propósito y contexto de los decretos de alcantarillado, es el caso de las numerosas casas propiedad de Cariola Hermanos, en la calle del hospital, en la desembocadura de la quebrada de Pacuro, un vecindario pobre en el sudeste de esta cosmopolita urbe. Roberto McIndoe inicialmente informó a la municipalidad que las casas “carecían de desagües y arrojaban aguas sucias al callejón que existe en la Quebra. de Pacuro”. No obstante, él más tarde supo que las casas sí estaban conectadas al alcantarillado, pero que cuando se les preguntaba a los residentes si tenían “desagües”, ellos pensaban que la palabra significaba letrinas (pozos negros) ilegales, y decían que no. Podemos imaginar la difícil situación de los arrendatarios, temerosos de ser multados por eliminar de manera ilegal sus desechos y que comprendían con dificultad al oficial de la ciudad que les había venido a interrogar⁴⁴⁹. Roberto McIndoe concluyó que alguna otra persona, que no vivía allí, debía estar tirando desechos a la quebrada y sugirió que la policía debía buscar y multar al culpable. Esto podía haber sido malo para otros arrendatarios de la vecindad, quienes corrían el riesgo de ser sospechosos para los investigadores. Los registros de la ciudad para el año 1897, contienen quejas, informes, solicitudes y extensiones sucesivas de fechas límite relacionadas con la conexión obligatoria de alcantarillados. Las conexiones de alcantarillas eran menos comunes en las edificaciones habitadas por los pobres. Los informes de Roberto McIndoe, no culpan ni a los inquilinos ni a los propietarios; los periódicos, en contraste, tienden a culpar a los dueños antes que a los inquilinos.

La municipalidad y la compañía también discutieron sobre dinero: disputaron los costos, ganancias y cobros por uso del alcantarillado. En 1896, por ejemplo, la Valparaíso Drainage Company se quejó de que la ciudad había restringido sus ganancias por no permitirle cobrar todo el precio establecido en el contrato, un 3% de la renta de cada casa. Además, debido a que la compañía británica tenía que pagar sus dividendos en libras esterlinas, esta reclamó el derecho a cargar más para compensar la caída del peso en relación con el oro y a la libra⁴⁵⁰. La compañía también se quejó de que a medida que el sistema crecía, la ganancia por conexión caía debido a que los nuevos clientes tendrían casas más baratas. En la misma página, no obstante, la compañía admitió que parte de la diferencia sería compensada porque los valores de las propiedades iban en alza, y que las nuevas conexiones del cerro agregarían relativamente poca agua al sistema y, por lo tanto, no impondrían tanto trabajo adicional a las bombas como se podría temer. Las industrias y otros clientes comerciales en el plan eran los usuarios de mayor volumen en el drenaje. La compañía estimaba que el servicio obligatorio elevaría el número de conexiones de ocho

⁴⁴⁹ Roberto McIndoe a Samuel León Silva, alcalde de Valparaíso, 24 de marzo de 1897, en MVALP, tomo 130, s.f.

⁴⁵⁰ Compañía de Desagües de Valparaíso, “Memorandum sobre el desarrollo de la Empresa de Desagües desde 1890/91 hasta 1895/6 i su desarrollo futuro, n.d., en MVALP, tomo 133, f. 653.

mil a quince mil en un lapso de diez años, permitiendo una ganancia significativa de \$86.347 después del servicio de la deuda⁴⁵¹. La concesión otorgaba un porcentaje de tal ganancia al consistorio. Es de suponer que la obligación de conectar las propiedades al alcantarillado también hubiera aumentado el uso del sistema municipal.

En marzo de 1896, algunos concejales de la ciudad propusieron nuevamente comprar la compañía, de modo de expandir el servicio y conseguir dinero para la ciudad. La propuesta surgió en un contexto de severos problemas financieros de la organización municipal. Los concejales estaban divididos y el debate fue tormentoso. El sistema municipal de agua potable, aprobado con firmeza en 1887, estaba muy por sobre el presupuesto y casi en bancarrota hacia 1896. El primer alcalde, junto con los regidores Benjamín Manterola y Manuel Serei, argumentaron que la propiedad municipal de los servicios esenciales sería más equitativa y de más utilidad práctica que la propiedad particular. En especial Benjamín Manterola quien arguyó “que los servicios públicos de inmediata utilidad, como los desagües, no deben hacerse como negocio”⁴⁵². El primer alcalde argumentó que los alcantarillados merecían atención y dinero municipales, aunque no ganaran utilidades porque mejoraron la salud pública y habían reducido ya “la enorme mortalidad de 61 por mil”⁴⁵³. Es probable que por lo menos parte de la reducción en mortalidad a que se refirió resultara de la mejor eliminación de materias fecales, pero no podemos dejar de considerar otras causas. Como ya habíamos comentado, el cólera, enfermedad ligada a la infraestructura de higiene, mató más de dos mil personas entre 1886 y 1888, después de completada la primera red de alcantarillado⁴⁵⁴. También apuntó que la ciudad había gastado recientemente \$45.000 en sus propios alcantarillados en el cerro Barón, y dijo que aquellos cuyas casas eran tan baratas (menos de \$2.000) que no tenía que pagar contribuciones municipales sobre la propiedad deberían recibir los mismos servicios municipales. El regidor Manuel Serei mencionó que esas personas pagaban contribuciones indirectamente por medio de sus arriendos, y haciéndose eco de los comentarios del alcalde acerca de la mejora de la salud pública; declaró:

“No es posible... emprender obras de ornato y de lujo que importan cuantiosas sumas de dinero, en beneficio de la parte baja de la ciudad, y no proveer a las mas premiosas necesidades en la parte alta”,

⁴⁵¹ Compañía de Desagües de Valparaíso, “Memorandum sobre el desarrollo...”, *op. cit.*, fs. 653-663.

⁴⁵² *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 10, parte 2, p. 1040.

⁴⁵³ *Ibid.*

⁴⁵⁴ Ronn Pineo, “Public Health Care in Valparaíso, Chile”, pp. 196-197 y 202. Las muertes totales en esos tres años fueron diecinueve mil setecientos veintitrés, y el número llegó alrededor de seis mil por año desde entonces, con el aumento de la población. Incluso, después de 1900 entre un tercio y la mitad de todas las muertes en Valparaíso eran por causas desconocidas, complicando adicionalmente las declaraciones de causa.

donde estos servicios conducían a epidemias⁴⁵⁵. Sólo Samuel León Silva siguió el viejo refrán y argumentó que los alcantarillados, como la compañía de agua, ganarían dinero para la ciudad⁴⁵⁶.

La oposición a la compra provenía, por una parte, de las preocupaciones financieras y, por otra, de la ideología. El concejal Gutiérrez se opuso a la compra por considerar que era “complicado, difícil y de dudosa conveniencia para la Municipalidad”, y dijo que la ciudad no tenía dinero para gastar siquiera en inversiones productivas⁴⁵⁷. El regidor José Arancibia destacó que el municipio ya tenía necesidades apremiantes que no podía costear y debía postergar su decisión hasta que tuviera mejores datos sobre las finanzas municipales⁴⁵⁸. León Silva dijo que era extraño que el conservador Gutiérrez fuera tan explícito en su oposición, debido a que el periódico conservador local, *La Unión*, había “elogiado calurosamente toda medida tendente al mejoramiento e incremento del servicio de desagües”. Gutiérrez replicó que él y su partido querían más y mejores alcantarillas, pero no “en malas condiciones”, comparando el precio propuesto de £135.000 con la valoración de \$1.250.382,06 (alrededor de £98,000) hecha en 1895⁴⁵⁹. El concejero Heraclio Martínez argumentó entonces que la compañía no había cumplido con sus obligaciones contractuales y que “los trabajos de la Empresa son malos en jeneral”; la compañía no merecía ni el dinero ni el precio⁴⁶⁰. El concejal José Arancibia se opuso a la compra del Sistema hasta que la municipalidad contara con más datos acerca de las finanzas municipales, debido a que la ciudad aún no podía pagar por algunas de sus necesidades⁴⁶¹. El concejal Luis Waddington, por lo menos en apariencia, estuvo de acuerdo con que el precio era demasiado alto, debido a que propuso esperar los dos años que faltaban antes de que el contrato permitiera a la ciudad comprar la compañía a un precio fijado por asesores expertos. Sin embargo, él también dio una razón ideológica para su oposición:

“La Municipalidad es mala empresaria y todos los servicios que administra se resienten de graves defectos. El Agua Potable, el Alumbrado Público, la Policía Urbana, se encuentran malamente servidos. No es, pues, conveniente que se creen nuevos servicios municipales, para los cuales se necesitaría un personal numeroso de empleados”⁴⁶².

⁴⁵⁵ Acta municipal de 1 abril y 10 abril 1896, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 10, parte 2, pp. 1051-1052 y 1069.

⁴⁵⁶ Acta municipal de 26 de marzo de 1896, en *op. cit.*, p. 1039.

⁴⁵⁷ *Ibid.*

⁴⁵⁸ Acta municipal de 1 de abril de 1896, en *op. cit.*, p. 1051.

⁴⁵⁹ *Op. cit.*, p. 1069; F[rancisco?] E. Garnham, Director de Trabajos Públicos, Informe sin título, 9 de enero de 1895, en MVALP, tomo 133, f. 612.

⁴⁶⁰ Acta municipal de 1 de abril de 1896, en *op. cit.*, tomo 10, parte 2, pp. 1052-1053.

⁴⁶¹ *Op. cit.*, p. 1051.

⁴⁶² Acta municipal de 10 de abril de 1896, en *op. cit.*, tomo 10, parte 2, p. 1069.

En la segunda semana de debate, Luis Waddington demandó un estudio de ingeniería para clarificar algunas omisiones importantes en el informe del director de obras municipales, incluyendo cuánto debía gastarse en nuevas cañerías⁴⁶³. Con el apoyo de ambas bandas, la alcaldía les encargó al director de obras municipales y a un ingeniero externo un informe sobre el asunto basado en un cuestionario escrito por Luis Waddington, Gutiérrez, Benjamín Manterola, Manuel Serei y León Silva⁴⁶⁴. En octubre 1896, la municipalidad celebró una sesión especial para discutir el informe y votó por publicarlo⁴⁶⁵. En marzo de 1897, la compañía retiró su oferta de venta, postergando el debate por dos años más, tal como Luis Waddington lo había sugerido⁴⁶⁶.

Para 1898, la compañía de desagües y la ciudad estaban todavía más en desacuerdo, tal como lo evidencia el pago por parte de aquella de una cuota de un 8% del ingreso bruto de la compañía, \$11.377,50, bajo protesta y sin desistir de las quejas que tenía pendientes contra el municipio⁴⁶⁷. En noviembre de 1898, este resolvió comprar la compañía de alcantarillados por £135.000, pero en enero de 1899 reconsideró esta medida, después de que al menos un ciudadano señalara que bajo el contrato la ciudad podía comprar la compañía por la tasación de ella, que a juzgar por la evaluación hecha en 1896, sería mucho menos de £135.000. El ciudadano que protestó estaba de acuerdo con la municipalización del servicio, pero a un precio justo⁴⁶⁸. Curiosamente, a pesar de que se hizo el intento de comprar dos veces el alcantarillado por un precio mayor al de su valor, el ayuntamiento no intentó comprarlo por el precio contractual, a lo mejor por la inminente bancarrota edilicia, que hacía imposible pagar cualquier precio.

La concesión de la Valparaíso Drainage Company expiró finalmente en julio de 1899, sin que la alcaldía ejerciera su derecho contractual de comprarla. Por lo tanto, la misma continuó ofreciendo el servicio, sin concesión, por algunos pocos meses más, pero pronto solicitó a la oficialidad una nueva concesión, debido a que necesitaba una garantía de continuidad para seguir

⁴⁶³ Acta municipal de 1 de abril y 10 de abril de 1896, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 10, parte 2, pp. 1069 y 1052. La municipalidad de Valparaíso empleaba un director de obras públicas desde por lo menos 1852, véase el acta de la sesión de 6 de abril de 1852, en MVALP, vol. 18, p. 15. En 1892, después de la Ley de la Comuna Autónoma y a pocos años de la creación del Ministerio y de la Dirección de Obras Públicas, el municipio reemplazó la frase obras públicas con obras municipales en los títulos de sus propios oficiales y comisiones. Véase, por ejemplo, las actas de sesiones municipales de 10 de noviembre de 1891 y 11 de noviembre de 1892, que usan las palabras antiguas y nuevas, respectivamente, en *op. cit.*, tomo 9, pp. 36, 347 y *passim*.

⁴⁶⁴ Acta municipal de 10 de abril de 1896, en *op. cit.*, tomo 10, parte 2, p. 1070.

⁴⁶⁵ *Op. cit.*, p. 1360.

⁴⁶⁶ *Op. cit.*, p. 1483.

⁴⁶⁷ Jerente Compañía de Desagües al alcalde de Valparaíso, 22 de abril de 1898, en MVALP, tomo 163, f. 192.

⁴⁶⁸ Anjel Guarello a la Municipalidad de Valparaíso, 19 de diciembre de 1898, en MVALP, tomo 156, fs. 6-13.

obteniendo capital⁴⁶⁹. En enero de 1900 se aprobó la concesión propuesta por la empresa con cambios menores, un mes después de su presentación⁴⁷⁰. El municipio acordó vender sus propios alcantarillados en los cerros Barón y Cabritería, y le dio a la compañía el monopolio legal a cambio de un compromiso de extender los desagües a todos los cerros, además se comprometía a ayudar a la empresa mediante la mejora de las calles, hacer obligatorio el servicio de alcantarillado (tal como ya lo había hecho en las calles que ya contaban con alcantarillas) y permitir que la compañía cobrara un impuesto de alcantarillado de 0,3% del valor de tasación de cada propiedad conectada a la red. La municipalidad, suspicaz después de años de conflicto, mantuvo el derecho a forzar reparaciones e insistió en medidas para reducir olores. El contrato transferible tenía una duración de treinta años, después de los cuales la ciudad podía comprar el sistema a su precio de evaluación. En el caso de que esto no se llevara a efecto, y para evitar un tiempo de espera sin contrato, éste se renovaría automáticamente por diez años más.

José F. Cifuentes y el exalcalde José Tomás Ramos pidieron al concejo reconsiderar el contrato⁴⁷¹. José F. Cifuentes argumentó:

“El que la Empresa pudiera retirar en el acto sus servicios, si no se le aceptaban también en el acto sus nuevas bases, si bien esta imposición ha podido ser razón en el concepto de VS”,

pero con ello no justificó que no se respetara la ley, haciendo un contrato sin licitación⁴⁷². Y agregó:

“el evento no se ha de producir seguramente, puesto que la Empresa no podría cortar los servicios sin desahuciar primero á los que se lo pagan, i esto, pues, no es tan sencillo como la Empresa lo imagina”⁴⁷³,

esta fue una de las pocas referencias a clientes individuales en un debate que se solía enfocar en los ingresos y gastos municipales y en las metas de la salud pública. Su argumento no convenció a los concejales, quienes rechazaron reconsiderar su posición. José T. Ramos demandó la revocación del nuevo contrato ante los tribunales. El 19 de junio de 1900, la Corte Suprema dio de

⁴⁶⁹ Einar Rosenqvist, Gerente, Valparaíso Drainage Company Limited, al alcalde [c. 28 de diciembre de 1899], en MVALP, tomo 162, fs. 6-7.

⁴⁷⁰ Contrato entre la Municipalidad de Valparaíso y la Valparaíso Drainage Company Limited [c. 28 de diciembre de 1899], con modificaciones hechas en lápiz grafito en 3-5 de enero de 1900 y firmado por A. Rosenqvist, en MVALP, tomo 162, fs. 8-11.

⁴⁷¹ José Tomás Ramos y Ramos, Petición a la Municipalidad de Valparaíso [c. 19 de enero de 1900], en MVALP, tomo 162, f. 368; José F. Cifuentes, Petición a la Municipalidad de Valparaíso [9 de enero de 1900], en MVALP, tomo 162, fs. 375-376.

⁴⁷² Cifuentes, Petición..., *op. cit.*, fs. 375.

⁴⁷³ *Op. cit.*, fs. 375-376.

baja el contrato, sobre la base de que el municipio debería haber llamado a licitación antes de vender su propio sistema o entregar el impuesto de alcantarillado municipal a la empresa⁴⁷⁴.

Es relevante una breve comparación con Santiago. Aunque en ambos casos por lo menos una parte de la red fue construida por una empresa particular, a diferencia de la gestión municipal del drenaje porteño, fue el Estado el que gestionó la construcción del alcantarillado de la capital:

“Después de diversos proyectos inadecuados el gobierno nombró una comisión integrada por el Dr. Federico Puga Borne [médico] y los ingenieros Alberto González Errázuriz y Domingo Víctor Santa María”

que revisó varias propuestas y recomendó una de ellas en 1903; el Estado contrató su construcción a “la firma francesa Societé de Construcción des Bagnolles”, que la realizó “entre 1905 y 1908”⁴⁷⁵. Las obras capitalinas eran parte de un importante cambio nacional que iba hacia a un momento clave cuando,

“en 1906, se autorizó al presidente de la república, por ley No. 1.835, para contratar la obras [de agua potable y alcantarillado] aprobadas por las municipalidades, pero carentes de financiamiento”⁴⁷⁶.

Cabe notar también el importante papel estatal en la canalización del río Mapocho entre 1873 y 1895⁴⁷⁷. Simultáneamente, la ingeniería y los ingenieros cobraban mayor importancia dentro del Estado chileno, un aumento señalado en 1886 por el senador Francisco Puelma y Castillo, quien propuso un nuevo ministerio que creara “un sistema mas adecuado para llevar a cabo todas las

⁴⁷⁴ Gonzalo Montt, Secretario de la Corte Suprema de Justicia de Chile, Notificación de fallo de la Corte Suprema, 20 de junio de 1900, en MVALP, tomo 163, fs. 562-565.

⁴⁷⁵ Sergio Villalobos R. (dir.), *Historia de la ingeniería*, p. 207; véase también De Ramón, *Santiago...*, *op. cit.*, pp. 204-206. El Dr. Federico Puga Borne fue un político liberal que sirvió como ministro de Justicia e Instrucción Pública y de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización en varias oportunidades entre 1888 y 1920; fue además médico y profesor y ocupó varios cargos vinculados con la higiene, Armando de Ramón, *Biografías*, vol. III, pp. 275-276. Alberto González Errázuriz era ingeniero-geógrafo de la Universidad de Chile y político, De Ramón, *Biografías...*, *op. cit.*, vol. II, pp. 163-164. Víctor Domingo Santa María, “ingeniero civil titulado en Gante en 1877”, había sido director de los Ferrocarriles del Estado, además de ser hijo del ex Presidente del mismo apellido, De Ramón, *Biografías...*, *op. cit.*, vol. IV, pp. 112-113. Parece que el Estado pagó a la empresa, dejando las obras terminadas como propiedad pública, en vez de dejarlas como servicio concesionado a una empresa particular.

⁴⁷⁶ Villalobos R., *op. cit.*, p. 208.

⁴⁷⁷ Simón Castillo Fernández analiza esta obra, que considera “la gran obra pública de fin de siglo donde no solo hubo un protagonismo de los distintos poderes del Estado sino que resaltó la actividad de la propia sociedad urbana, con su campaña pro-parque y luego, con sus variados usos del mismo”, véase *op. cit.*

obras públicas”, diciendo que “este importantísimo ramo... se halla en un completo desorden”⁴⁷⁸. Estos sentimientos, y otros semejantes expresados desde la década anterior, llevaron a la creación, en 1887, del Ministerio de Industria y Obras Públicas y, en 1888, de la Dirección de Obras Públicas Nacional, que dependía de dicho ministerio y fue una versión expandida y algo reorientada del Cuerpo de Ingenieros Civiles creado en 1842⁴⁷⁹. No obstante, antes de esa acción estatal vino la terminación por el Estado de las grandes obras de agua potable de Valparaíso, comenzadas por la municipalidad, pero demasiado caras y complejas para sus capacidades. En el apartado siguiente retomaremos el tema del agua potable.

AGUA:
EL PRIMER EMPRÉSTITO EXTRANJERO
Y LA PRIMERA ASUNCIÓN DE CONTROL ESTATAL

Después de años de proyectos de agua potable ambiciosos y fallidos, en 1876 el intendente Eulogio Altamirano comprometió su administración a resolver el problema del agua o al menos en parte. Él evitó criticar a su predecesor, Francisco Echaurren, diciendo:

“el deseo mui laudable de dotar a Valparaíso del agua suficiente, no solo para sus necesidades de hoy sino para las que pueda sentir en un porvenir lejano es lo que había impedido llegar a un acuerdo provechoso para la ciudad”

porque los grandes proyectos estudiados “en las circunstancias actuales estaban fuera de nuestro alcance”⁴⁸⁰. Entre esos proyectos, había uno de empresarios particulares de crear una represa en Peñuelas, que él consideraba:

“notablemente beneficioso para la ciudad, pues no solo le aseguraba en abundancia un elemento de vida... sino que se hacia todavia el beneficio de traer al pais capitales considerables, i esto era una gran ventaja en las actuales circunstancias”⁴⁸¹.

En la década de 1870 bajo la administración de Francisco Echaurren, la municipalidad había casi firmado un contrato con Augusto Gubler, quien había

⁴⁷⁸ Greve, *op. cit.*, pp. 110-111.

⁴⁷⁹ En general, el Cuerpo de Ingenieros Civiles había dirigido las obras públicas fiscales, mientras que la nueva Dirección las estudiaba y las licitaba a empresas particulares: Villalobos R. *op. cit.*, pp 123-124 y Greve, *op. cit.*, p. 384.

⁴⁸⁰ E. Altamirano, “Memoria del Intendente de Valparaíso correspondiente al año 1876”, 15 de abril de 1877, en MINT, tomo 783, s.f.

⁴⁸¹ *Ibid.*

prometido buscar capital en Europa, pero el proyecto habría tomado cuatro años para terminarse, lo que Eulogio Altamirano encontraba inaceptable⁴⁸². Explicó la urgencia con estas palabras:

“No se trataba ya de la comodidad o del bienestar de los habitantes, se trataba de la salud i de la vida. En el verano que termina ha habido verdadera i fundada alarma i a la benignidad de nuestra clima debemos la fortuna de que no se halla desarrollado una epidemia que hubiera diezmado la poblacion”⁴⁸³.

Él y el gobierno local eligieron un proyecto propuesto diez años antes por los ingenieros George Lloyd y William Garland para traer agua de El Salto (entonces un lugar rural a unos cuatro kilómetros tierra adentro de la estación de Viña del Mar) hasta una altura de 100 m, para dotar a toda la ciudad de una “abundante” cuota de sesenta litros por persona, al día, que fue presupuestado en \$591.000. Los ingenieros Jorge Lyon y Eugenio Kammerer⁴⁸⁴, después de estudiar la propuesta a efectos de informar al Intendente y a los concejales, hicieron notar que la napa arenosa del valle de Viña del Mar tenía mucha agua buena que se podía traer a Valparaíso de manera rápida y a bajo costo. Pero además, notaron que la napa no tenía la elevación necesaria para surtir los cerros del Puerto, hecho que:

“solamente implica un aumento en el costo de elevar el agua, lo que no es prohibitivo si se aplica en las máquinas elevatorias introducidas durante los últimos años”.

No obstante, y para evitar ese gasto extra, sugirieron construir solo la mitad del sistema que sirviera al plan de la ciudad (y no la mitad que sirviera los cerros), construcción que se presupuestó en un máximo de \$300.000, y dejar todo el agua de las quebradas para los cerros⁴⁸⁵. Las autoridades aceptaron esta sugerencia.

Intendencia y municipio, en consulta, en “una gran reunion de los comerciantes i vecinos mas influyentes”, decidieron costear el proyecto a través de lo que llamaban “una suscripcion [sic] popular”⁴⁸⁶, con bonos de cien y quinientos pesos, esperando traer a Chile lo que ellos veían como la beneficiosa costumbre de una:

⁴⁸² E. Altamirano, “Memoria del Intendente de Valparaíso correspondiente al año 1876”, 15 de abril de 1877, *op. cit.*

⁴⁸³ *Ibid.*

⁴⁸⁴ Su informe lleva solo sus apellidos, pero Luis Álvarez los identifica con sus nombres “Origen de los espacios...”, *op. cit.*

⁴⁸⁵ “Proyecto de agua Potable del Valle de Viña del Mar: Informe de los Ingenieros Kammerer y Lyon” [21 de diciembre de 1876], documento penúltimo de MINT, en tomo 783, s.f.

⁴⁸⁶ *Ibid.*

“apelacion al crédito, en que el llamamiento es dirigido a los grandes i a los pequeños, i que cuando es aceptado por todos produce resultados tan notables como los que en época reciente han podido observarse en alguna nacion del viejo mundo”⁴⁸⁷.

Los bonos se vendieron en un par de días. A pesar de la retórica, este era claramente un proyecto para la clase alta. Aun invertir cien pesos, un año de salario de un conserje de un edificio público de la época, era algo lejos de lo que se pudiera considerar un precio “popular”, en el sentido de pobre o de clase trabajadora. El proyecto, construido entre 1877 y 1881, fue un sistema de agua básico y antiepidemias, que dejaba a los pobres de los cerros sin servicio⁴⁸⁸, Ximena Urbina comenta que la falta de agua potable en los cerros hizo que las lavanderas se instalaran en las quebradas para estar cerca del agua⁴⁸⁹.

La creación de la Empresa de Agua Potable municipal y su distribución de “el agua del Salto” (como se denominaba en discusiones de las aguas de la ciudad) solo dilató la búsqueda de una solución definitiva. El invierno seco de 1886 asustó a los oficiales municipales una vez más, y destacó la necesidad de servir con agua a toda la ciudad. En noviembre de 1886, Manuel Ramírez presentó una solicitud más bien imprecisa, para construir un sistema de agua que produjera 20.000 m³ por día, más un extra de quinientos litros por día, para cada habitante sobre ciento veinticinco mil, hasta la ciudad entera, sin buscar un monopolio legal⁴⁹⁰. El consistorio pidió a los directores de la Empresa de Agua Potable que informaran sobre la propuesta. Estos recomendaron rechazar la propuesta a favor de una solución combinada, que extendiera la red de agua del Salto, que en ese momento alcanzaba la cota de 35 m, hasta el Camino de Cintura, en los próximos meses, y después construir “otra fuente de producción” para tender agua suficiente para:

“abastecer a Valparaíso con agua abundante [y] facilitar las plantaciones i cultivos en los cerros a fin de restablecer su antiguo i saludable clima”⁴⁹¹. Concediendo “su antiguo i saludable clima, preciso es fijarse en otra fuente de producción de agua que la proporcione en mayor cantidad”. Estas palabras muestran que imaginaban una red pública de agua potable como una manera

⁴⁸⁷ “Proyecto de agua Potable del Valle de Viña del Mar: Informe de los Ingenieros Kammerer y Lyon” [21 de diciembre de 1876], *op. cit.*

⁴⁸⁸ Vásquez, Iglesias y Molina, *op. cit.*, p. 43.

⁴⁸⁹ Urbina Carrasco, *Los conventillos...*, *op. cit.*, p. 66.

⁴⁹⁰ Manuel Ramírez, petición a la Municipalidad de Valparaíso [c. 10 de noviembre de 1886], archivado bajo la fecha de su aprobación ministerial, 31 de diciembre de 1886, en MINT, tomo 1385, s.f.

⁴⁹¹ Directorio de la “Empresa de Agua Potable”, Informe anual sin título a la Municipalidad, de Valparaíso, archivado bajo la fecha de su aprobación ministerial, 31 de diciembre de 1886, en MINT, tomo 1385, s.f.

de enfrentar los problemas causados por el crecimiento urbano, y no necesariamente como algo que hiciera de la vida urbana mejor que aquella en el campo. Los directores notaron que la tasa de mortalidad en el cerro Barón había disminuido después de la extensión de la red de agua del Salto a ese barrio. Opinaron que “no solo hai conveniencia, sino necesidad en procurar a la parte alta un beneficio a que tiene tanto derecho como la parte plana”.

De acuerdo con los directores, la meta debía ser un servicio universal y una provisión abundante, y el método sería hacer una empresa pública. Argumentaron que las soluciones de libre mercado casi siempre conducían a monopolios en este tipo de emprendimientos de uso intensivo de capital. Más aún, argumentaron que la ciudad debía proveer de agua al precio más bajo posible, vendiéndola al costo.

“El municipio no puede ni debe hacer negocio con un artículo cuyo uso está en la obligación de generalizar. A un particular, por el contrario, no puede exigírsele el sacrificio de su interés ni aun ante la conveniencia de un pueblo; i en estos casos, siempre se concluye por comprar caro i a destiempo, empresas que debieron desde su principio ser municipales”⁴⁹².

El informe hizo notar que este argumento era todavía más fuerte debido a que dos tercios de la ciudad ya tenían agua potable y la ciudad había invertido medio millón de pesos en el sistema existente. El informe también descartaba un sistema de provisión pública, con una fuente privada, debido a que la compañía privada demandaría garantías onerosas y también porque no se podría confiar a una empresa de este tipo el control de la provisión de agua, por ejemplo, en caso de guerra o revuelta. Por último, se argumentó que casi todas las ciudades habían emprendido servicios públicos de provisión de agua potable. El informe dio muchos más detalles y predicciones de uso.

Parece que los directores estaban más comprometidos con mantener el agua municipal y sus propios puestos antes que sus ideales contra el lucro. Contradiciendo la idea de que el servicio de agua potable no debería ser fuente de ganancia, el directorio de la Empresa de Agua Potable informó que la inversión municipal de medio millón de pesos en el sistema de agua potable había doblado su valor a partir de 1877 y pronosticó que a través de la expansión propuesta por el sistema, la ciudad habría “asegurado su crédito con empresas valiosas i reproductivas que valdrán algunos millones de pesos”⁴⁹³.

El directorio también dijo que a pesar del susto ocasionado por la sequía invernal, no era necesario precipitarse en el proyecto de provisión debido a que el suministro existente podría servir a la ciudad entera hasta el Camino de

⁴⁹² Directorio de la “Empresa de Agua Potable”, Informe anual sin título a la Municipalidad, de Valparaíso, archivado bajo la fecha de su aprobación ministerial, 31 de diciembre de 1886, *op. cit.*

⁴⁹³ *Ibid.*

Cintura, que marcaba el límite superior de urbanización previsto por la ley de transformación de 1876. Las cañerías necesarias podrían ser instaladas en un periodo de seis a ocho meses, a un costo de \$150.000, cifra que el directorio calculaba podían ser pagados en cinco años a partir de nuevas ventas de agua en los cerros. La provisión final tomaría cinco o seis años en ser construida y estaría anexa a las fuentes de agua existentes, sin desperdiciar nada⁴⁹⁴.

En diciembre de 1886, la municipalidad aceptó las indicaciones de los directores, resolviendo “continuar por su cuenta la provision de agua potable de toda la ciudad” y proceder de inmediato a extender la red de agua por los cerros hasta el Camino de Cintura. Además, ordenó que en marzo los directores informaran sobre las “obras definitivas” necesarias. El gobierno central dio la aprobación pertinente el 31 de diciembre.

Esas obras definitivas, que incluían la creación del lago Peñuelas como reservorio, trajeron, primero, una deuda externa municipal y, luego, el control estatal del proyecto. Se terminaron recién en 1901. En junio de 1888, el intendente Francisco Freire solicitó un préstamo extranjero por £600.000 para refinanciar la deuda existente del municipio por tres millones de pesos, para comprar y expandir la Valparaíso Drainage Company, extender la compañía de agua municipal y hacer expropiaciones bajo la Ley de Transformación de Valparaíso⁴⁹⁵. El concejero Francisco Rodríguez Velasco sugirió facilitar la inversión chilena en el crédito, pero sus colegas aceptaron el argumento del Intendente de que el crédito debería ser externo, pues el capital extranjero sería bueno para el país y más fácil de contratar en buenos términos⁴⁹⁶. La municipalidad aprobó el crédito unánimemente y fijó una tasa de interés y forma de pago⁴⁹⁷, pero parece que el gobierno central no lo aprobó, ya que el crédito nunca fue emitido.

En marzo de 1892 la Comisión de Hacienda de esta alcaldía recomendó flotar un crédito de \$2.000.000 para completar el sistema de aguas del lago Peñuelas. Esta administración aceptó la propuesta que, a su vez, necesitaba la aprobación del gobierno central⁴⁹⁸. *La Unión* esperaba que el gobierno lo aprobara, señalando que estaba bien pensado, largamente discutido y era de propósito vital⁴⁹⁹. El gobierno demoró unos meses, temiendo que el Estado tuviera que pagar el nuevo crédito en virtud de la Ley de Comuna Autónoma de 1891, bajo la cual el fisco se hacía cargo de todas las deudas existentes. En julio, el municipio envió una nueva copia con la promesa de que la ciudad, y

⁴⁹⁴ Directorio de la “Empresa de Agua Potable”, Informe anual sin título a la Municipalidad, de Valparaíso, archivado bajo la fecha de su aprobación ministerial, 31 de diciembre de 1886, *op. cit.*

⁴⁹⁵ *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, pp. 72-73.

⁴⁹⁶ *Op. cit.*, p. 78.

⁴⁹⁷ *Op. cit.*, pp. 79-80 y 106.

⁴⁹⁸ *Op. cit.*, p. 178.

⁴⁹⁹ “Un proyecto digno de pronta aceptación” (editorial), en *La Unión*, Valparaíso, 19 de marzo de 1892, p. 2.

no el Estado, pagaría⁵⁰⁰. Con ese compromiso, el Estado aceptó la iniciativa local y aprobó el crédito a mediados de agosto⁵⁰¹. En febrero siguiente, la Comisión de Hacienda municipal recomendó la forma detallada del empréstito: un préstamo en pesos de oro de veinticuatro peniques británicos, que serían anunciados en los periódicos de Valparaíso. La denominación de los créditos en oro o en libras esterlinas era una típica manera de asegurarles a los inversionistas (y en especial a los extranjeros) que el deudor, y no ellos, pagara el costo de cualquier inflación. La municipalidad cambió el texto del contrato, de modo que este crédito pudiera ser contratado en el extranjero o en el país, y de que fuera anunciado por tres meses en los periódicos de la ciudad y vía telégrafo, por quince días en un periódico de París y Londres⁵⁰². La resolución fue aprobada, pero no fue llevada a cabo, y en junio de 1893 se ratificó otra resolución similar, esta vez expresando los dos millones de pesos en £200.000⁵⁰³. Mientras tanto, el problema de agua se hacía sentir: en enero de 1893, *El Pueblo*, editado por Juan Bautista Bustos, reportó que faltaba agua en los cerros a pesar de los turnos que estaban en uso⁵⁰⁴. En febrero de 1894, el Intendente señaló que la versión final del contrato para flotar el crédito ya se había celebrado con Henry Schroeder and Co, de Londres⁵⁰⁵. Por consiguiente, no solo el capital sino, también, la empresa financiera, las imprentas y aún las firmas de los bonos eran extranjeras.

El proyecto municipal de agua estuvo plagado de problemas. En mayo de 1894 Juan M. Murphy contrató la construcción del sistema por un monto de alrededor de \$1.517.000, pero no alcanzó a cumplir con el contrato. Después de ganar en una nueva licitación, la firma de Rabinel y Marquand comenzó a trabajar en junio de 1895, por \$1.846.970. En los comienzos de 1896 los trabajadores comenzaron a renunciar debido a la mala alimentación y el pago insatisfactorio, de modo que los contratistas tuvieron que darles un bono de alimentación de cuarenta centavos diarios y pagar a sus obreros cada quince días, en efectivo⁵⁰⁶. El alcalde José Tomás Ramos informó que el 31 de diciembre de 1895, se habían gastado cerca de \$965.000. Sobre la base de esa cifra proyectó un costo total cercano a los \$4.041.00, y le dijo al concejo de la ciudad que era necesario otro empréstito de \$900.000 para seguir con las obras⁵⁰⁷.

Ese préstamo no fue contratado por la alcaldía. El costo del proyecto había superado la capacidad de la ciudad de pagar y el consistorio “en 10 de agosto de

⁵⁰⁰ *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 9, pp. 246-247.

⁵⁰¹ *Op. cit.*, p. 264.

⁵⁰² *Op. cit.*, pp. 440 y 442.

⁵⁰³ *Op. cit.*, p. 509.

⁵⁰⁴ “Escases [sic] de Agua”, en *El Pueblo*, Valparaíso, 18 de enero de 1893, p. 3.

⁵⁰⁵ *Op. cit.*, pp. 686.

⁵⁰⁶ José Tomás Ramos y Ramos, alcalde, Memoria anual sin título a la Municipalidad de Valparaíso para 1895, abril de 1896, en MVALP, tomo 122, fs. 200-202.

⁵⁰⁷ *Op. cit.*, fs. 206-208.

1897, ordenó paralizar los trabajos por falta de fondos”⁵⁰⁸. El municipio debió buscar el apoyo del gobierno central. Bajo la ley N° 952 del 15 de septiembre de 1897, el Estado tomó el control y terminó la represa del lago Peñuelas y su acueducto. Una vez terminados estos trabajos, el Estado tomaría control de la compañía de agua potable con cuyos ingresos pagarían el crédito existente de £200.000 y el crédito nuevo de £150.000 que el Estado contrató para terminar las obras. A cambio de esto, los edificios y las instalaciones estatales obtendrían agua potable gratis para siempre⁵⁰⁹. Otra medida del tamaño del proyecto son los cinco tomos de documentos y decretos “Sobre el Acueducto de Peñuelas” archivados por el Ministerio de Industria y Obras Públicas en 1897 y 1898⁵¹⁰. Los ingenieros de la Dirección de Obras Públicas (creada en 1888 y dependiente del Ministerio de Industria y Obras Públicas) representaron un papel importante en revisar las obras ejecutadas hasta el momento, determinar su costo y el valor de las fallas causadas por mala ejecución por parte de los contratistas, y en regentar los trabajos que se reanudaron “por administración” directa de un director técnico de la DOP a fines de 1898, autorizados por un decreto de 16 de noviembre de 1898⁵¹¹. Un emprendimiento municipal había terminado por aumentar tanto la inversión fiscal como el poder del gobierno central dentro de la ciudad.

Así, el proyecto Peñuelas llegó a ser parte importante de la expansión de las actividades de infraestructura del Estado nacional hacia los sistemas urbanos que antes eran responsabilidades municipales o en definitiva, no existían. La ley de 21 de junio de 1887 que creó el Ministerio de Industria y Obras Públicas no menciona en específico, pero menciona

“4°. La reglamentación de los bosques, plantíos y la distribución de las aguas”, “9°. La apertura de canales o acequias y la desecación de lagunas, hechas por cuenta del Estado” y “7°. La construcción de todos los edificios nacionales, de los diques, malecones, muelles, faros y de los monumentos públicos”⁵¹²,

⁵⁰⁸ Arturo Alessandri, Ministro de Industria i Obras Públicas, y Federico Errázuriz, Presidente de la República, decreto de 27 de abril de 1899, considerando número 7, en *Memoria del Ministro de Industria i Obras Públicas presentada al Congreso Nacional en 1899*, p. 56.

⁵⁰⁹ Anibal Zañartu, ministro de Interior, al intendente de Valparaíso, Santiago, 30 septiembre 1897, transcrito por un secretario, en MVALP, tomo 135, fs. 146-147. Una ley de 25 de enero de 1898 también afectó las condiciones de la transferencia.

⁵¹⁰ El catálogo del Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Obras Públicas, incluye cuatro tomos de “Documentos sobre el Acueducto de Peñuelas” (volúmenes 960, 1060, 1062 y 1063) y uno de “Decretos sobre el Acueducto de Peñuelas” (1061), además de indicar referencias a Peñuelas en otros tomos más generales. Estos tomos, que no hemos revisado, parecen útiles para un estudio de, por ejemplo, la gestión de proyectos por la Dirección de Obras Públicas, incluyendo el trato con los contratistas y obreros.

⁵¹¹ Arturo Alessandri, Ministro de Industria..., considerando número 7, *op. cit.* p. 54.

⁵¹² Ley de 21 de junio de 1887, citada en Greve, *op. cit.*, vol. 4, pp. 110-112. Por la ley N° 1.012 de 31 de enero de 1898 el Estado tomó control de la Empresa de Agua Potable que pertenecía

es decir, categorías de proyectos que de cierto modo se extenderían a abarcar algunas propuestas antes municipales a fines del siglo. Cabe señalar que Arturo Alessandri, entonces ministro de Industria y Obras Públicas, opinó que era “deber primordial del Gobierno i del Congreso” dotar de agua potable a las ciudades de la república, “desde que no nos es dable economizar los fondos fiscales a costa de la vida de nuestros conciudadanos”⁵¹³. En 1898 y 1899 el ministerio ejecutó pequeñas obras para mejorar el servicio de agua potable en La Serena (\$24.404,05) y Coquimbo (la memoria no indica un costo) y tenía obras recién terminadas o en estudio para otras veintisiete ciudades⁵¹⁴. La ley de 1906, antes mencionada, autorizaba más obras fiscales en unas treinta ciudades⁵¹⁵.

En 1896, la municipalidad mandó instalar filtros de arena para el agua del estanque de las Cenizas, una fuente de agua usada como medida temporal hasta que Peñuelas estuviera listo⁵¹⁶. Los miembros de una comisión especial que estudió el caso estaban de acuerdo en que había que filtrar el agua. Unos mencionaron la presencia de muchos microorganismos en el agua de Cenizas, otros el hecho de que Altona, ciudad que filtraba su agua que tomaba de río abajo de Hamburgo, escapó del cólera durante la epidemia de Hamburgo en 1895. Una minoría, que incluía el Dr. Benjamín Manterola, prefería “El modernísimo sistema ideado por Breyer, de Viena, i que mas que un filtro es un esterilizador” puesto que sin mantención correcta los filtros de arena:

“pasaría de ser una vana ilusión para la salubridad tanto mas peligrosa cuanto que haría nacer en el ánimo del consumidor una seguridad que puede serle fatal”⁵¹⁷.

a esa municipalidad para dedicar “el saldo líquido” de la empresa al pago de “la deuda que la Ilustre Municipalidad de Santiago reconoce a favor del Banco Comercial de Chile” (\$970.565,53). Este arreglo fue solo para pagar la deuda, cuyo origen no explica; no resultaba de un proyecto estatal de agua potable, aunque parece que la Empresa seguía su expansión bajo el control estatal, usando sus propias entradas para pagar esos costos: *Memoria del administrador de la empresa de agua potable de Santiago correspondiente al año de 1902 Presentada al Ministro del Interior y a la Municipalidad de Santiago*, pp. 23-24 y *passim*.

⁵¹³ *Op. cit.*, p. 52.

⁵¹⁴ *Op. cit.*, pp. 52-53.

⁵¹⁵ Villalobos R. (dir.), *op. cit.*, p. 208. Un ejemplo del funcionamiento de esta ley: Iquique figuraba en esta ley, pero el gobierno del momento determinó comenzar en “las ciudades que no tienen nada” e Iquique ya tenía una pequeña red de agua potable. Tras varias peticiones del municipio al Estado y varios años de peleas entre el municipio y la Tarapacá Water Works, en 1912 fue promulgado una ley “que autorizaba al Presidente de la República a subastar [unos] terrenos salitrales [e] invertir hasta 3.800.000 de 18 peniques en dotar de agua potable a la ciudad de Iquique”. Carlos Donoso Rojas, *Aguas de Iquique desde tiempos precolombinos hasta 1912*, pp. 86 y 95.

⁵¹⁶ Resolución municipal, 20 de marzo de 1896, en MVALP, vol. 122, f. 102; Dr. Benjamín Manterola [y otra persona de firma ilegible], informe a la Municipalidad de Valparaíso, 25 de enero de 1896, en MVALP, vol. 122, fs. 103-108; J. Ramón Gutiérrez, Fco. Graham, Ramón J. Soffia (Jerente de la Empresa de Agua Potable), 25 de enero de 1896, en MVALP, fs. 109-112.

⁵¹⁷ Manterola *et al.*, *op. cit.*, f. 108.

En cambio, la mayoría confiaba en la tecnología establecida de la arena, usada en Altona, y quería probarla antes de elegir un sistema para Peñuelas. Parece que Quillota iba a usar el sistema de Breyer, permitiendo una comparación:

“Si en Quillota se hubieran decidido por el filtro de arena, nosotros habríamos aceptado el de Breyer, por que, volvemos a repetir, que el interés principal está en experimentar uno y otro”⁵¹⁸.

La filtración del agua era un resultado típico de la aceptación de la teoría de los gérmenes. Existía antes, en Londres, algunas de las empresas filtraban su agua ya en la década de 1860, cuando la mayoría de la comunidad científica todavía negaba la posibilidad de que las enfermedades se transmitieran en el agua; en junio de 1866, la última epidemia de cólera en la capital británica, que convenció a muchos que el cólera se transmitía así, resultó de fallas que permitieron que el agua llegara a las cañerías de la East London Water Company (Empresa de Agua Potable de Londres) sin pasar por la arena del filtro⁵¹⁹. Además, Nancy Tomes muestra que algunas empresas estadounidenses usaban el temor a los gérmenes para vender filtros de agua para casas a partir de 1880⁵²⁰.

Durante la construcción del lago Peñuelas, surgió un interesante conflicto institucional, que, si bien no afectó la construcción del reservorio, sí mostró cómo la demanda sobre un sistema de agua podía crecer con el descubrimiento de nuevas necesidades. En julio de 1900, el Cuerpo de Bomberos se quejó de que las llaves de incendio recién instaladas en los cerros estaban sin agua de noche, y que en algunos casos de incendio “repetidos... pedidos telefónicos” a la empresa, no consiguieron agua antes de que una construcción se quemara por completo⁵²¹. En estos casos varias compañías de bomberos tuvieron que formar cadenas hasta un pozo en el plan o hasta el mar mismo, en que cada bomba daba agua a otra más arriba hasta llegar al fuego mismo, en un lento y difícil proceso que reducía el número de bombas y hombres que podía efectivamente trabajar apaciguándolo. El cuerpo quería que la Empresa de Agua Potable terminara con el cierre nocturno de las válvulas maestras de los tanques en lo alto del cerro Rodríguez en el este de Valparaíso. El administrador de la Empresa de Agua Potable contrarrestó diciendo que su oficina no había contratado la instalación de llaves de incendios en los cerros porque sabía que ellas no servirían para su pretendido propósito, y que solamente lo había hecho “para satisfacer las continuas ruegas del señor Comandante” del Cuerpo de Bomberos. Él se quejó de que los bomberos usaban las llaves

⁵¹⁸ Gutierrez *et al.*, *op. cit.*, f. 112.

⁵¹⁹ Johnson, *The Ghost...*, *op. cit.*, pp. 210-211; Halliday, *op. cit.*, pp. 137-140.

⁵²⁰ Tomes, *op. cit.*, pp. 78-79.

⁵²¹ C.S. Nebel a Ricardo H. de Ferari, 24 de julio de 1900, en BV, “Archivo Año 1901” [sic], s.f.

no “solamente en los primeros momentos sino que durante todo el tiempo que ellos necesitan agua”⁵²². Las bombas de la Empresa de Agua Potable no podían llenar el tanque del cerro Rodríguez tan rápido como se drenaba en un día normal, por lo cual la compañía debía cerrar las válvulas en la noche para almacenar agua para el día siguiente. Debido a que el volumen del estanque era apenas suficiente para un día de uso, dijo, un incendio podía dejar al público, o a parte de él sin agua. Solo en la cuarta página de su carta señala que él por lo general recibía la noticia de los incendios antes de que los bomberos se comunicaran con él, y que el agua llegaba tan pronto como podía fluir a través de las cañerías hasta el lugar donde era requerida. La principal meta bomberil era apagar los incendios tan pronto como fuera posible. La meta del administrador era surtir de agua potable a toda la ciudad todos los días; aunque es de creer que no les agradaban los incendios, al parecer, esperaba que los bomberos procuraran agua de otra fuente después de los primeros minutos de su labor. Este conflicto demuestra la utilidad del sistema Peñuelas que estaba al punto de dar a la ciudad agua suficiente para ambos usos.

La terminación de las obras en 1901 puso fin a los conflictos y preocupaciones surgidas de la escasez de agua⁵²³. Sin embargo, al menos algunas personas tenían la impresión de que persistían tensiones entre la municipalidad y el Estado sobre el asunto. Una columna satírica en un periódico podía obtener sonrisas alegando que el municipio había mandado que el laboratorio exigiera la cantidad de microbios en el agua de Peñuelas como una forma de detener la toma de control por parte del Estado de dicho sector, pero que este intento había fallado⁵²⁴. Habrá algo de verdad en esta impresión. El gobierno local, que era todavía el dueño de Peñuelas, del acueducto y toda la red de agua potable aún mientras el Estado administrara el sistema, guardaba sus derechos de propiedad.

Un ejemplo muestra el complejo tejido de intereses involucrados en esa guardia y además liga la red de agua potable con la electricidad, que llegó pocos años después. En octubre de 1902, la alcaldía pidió que el directorio de la Empresa de Agua Potable, controlado por el Estado, informara sobre una propuesta de

“conceder á los señores Saavedra Bénard y Ca. la cantidad de agua excedente de una base de 50 millones metros cuadrados que debe conservarse ó reservarse en el lago de Peñuelas”;

el directorio opinó que no se podía conceder esa cantidad ni de esa forma, porque el consumo de agua potable podía en poco tiempo crecer hasta usar

⁵²² Nicanor Marambio [gerente de la Empresa de Agua Potable] al Superintendente del Cuerpo de Bomberos, 9 de agosto de 1900, en BV, “Archivo Año 1901” [sic], s.f.

⁵²³ No para siempre; cuando concluía la redacción del presente libro una sequía prolongada había dejado casi vacío el lago Peñuelas, y las otras fuentes con que cuenta Valparaíso estaban en condiciones precarias. Sin embargo, el Valparaíso de 2015 es mucho mayor que la ciudad de 1901.

⁵²⁴ “Semana porteña”, en *Valparaíso*, Valparaíso, 4 de noviembre de 1901, p. 2.

toda la capacidad del sistema, y que, además, el contrato entre ellos no permitía la extracción de agua del lago excepto por la red de agua potable (aunque sí se permitía usar el agua como fuerza motriz y después devolverla a la red de distribución más abajo)⁵²⁵. Cuando la alcaldía discutió este informe y la propuesta original, el regidor Arturo Benavides, aceptó la recomendación del directorio porque eran “las personas más competentes”, pero:

“no acept[ó] que ese directorio desconozca la facultad que la Municipalidad tiene de disponer de un bien que, como el agua de Peñuelas, es de su exclusiva propiedad”.

Si Arturo Benavides quería defender la propiedad municipal contra el Estado, su colega Nicanor Marambio, gerente o exgerente de la empresa de agua potable, temía que el ayuntamiento la perdiera por “qued[ar] atada á los concesionarios” si concediera “una cantidad de agua fija” que él consideraba demasiado grande. En cambio, su colega Alfredo Lyon opinó que había agua suficiente y que el ayuntamiento la podía vender. Félix Bazán sugirió un acuerdo con el concesionario que comprometiera el agua que quedase disponible después del consumo en la ciudad, esperando así proteger al municipio si el gobierno negara su propuesta⁵²⁶. Al final, la alcaldía acordó ceder “los sobrantes de las aguas del lago de Peñuelas, hasta un máximum de 6.000.000 de metros cúbicos por año”; además, el contrato menciona:

“Siendo [14.400.000] metros cúbicos la mayor cantidad de agua que anualmente puede extraerse..., se entenderá por sobrante la parte de esta cantidad que no se emplee en el abastecimiento de la ciudad de Valparaíso y sus alrededores”⁵²⁷.

Y en realidad eso podría haber causado problemas: El decreto supremo que aprobó esa concesión restringió la cantidad de agua más que la concesión; parece que parte de la restricción se trataba de situaciones en que no se empleara la cantidad máxima en “el abastecimiento de...”, pero que por falta de agua en el lago no era posible o aconsejable sacar todo el excedente teórico; Saavedra Benard protestó que podía insistir en tomar todo el excedente teórico porque así lo firmó la municipalidad y ésta era la única dueña del agua⁵²⁸.

⁵²⁵ Informe del Directorio de la Empresa de Agua Potable, citado en “El agua de Peñuelas”, en *La Unión*, Valparaíso, 22 de octubre de 1902, p. 2.

⁵²⁶ Acta de la sesión municipal de 22 de octubre de 1902, reimpresa en “Municipalidad”, en *La Unión*, Valparaíso, 23 de octubre de 1902, p. 4.

⁵²⁷ Contrato entre la Municipalidad de Valparaíso y Saavedra, Bénard y Ca., publicado en “Cesión de agua para el alumbrado eléctrico”, en *La Unión*, Valparaíso, 15 de octubre de 1902, p. 4.

⁵²⁸ “Declaración y protesta. Saavedra, Benard y Co. contra Municipalidad de Valparaíso y el Fisco”, Municipalidad de Valparaíso, Secretaría, *Contratos y concesiones vijentes*, pp. 109-110.

VIEJOS MONOPOLIOS, CONCESIONES VENCIDAS,
Y EL CONFLICTO SOBRE EL ALUMBRADO PÚBLICO
Y LOS TRANVÍAS EN LA DÉCADA DE 1890

“Hablando con propiedad, Valparaíso no posee sino una sola calle muy larga que presenta un movimiento extraordinario, excelente disposición para la compañía de tranvías, la cual reparte jugosos dividendos entre sus accionistas. Esta calle ofrece, sobre todo en la noche, una animación que contrasta con la calma lúgubre de las ciudades peruanas. Bajo el alumbrado eléctrico, tranvías, coches, jinetes y carretas se mezclan en un barullo indescriptible”⁵²⁹

En febrero de 1882, el mismo año en que la electricidad iluminó por primera vez la plaza de Armas de Santiago y algunas tiendas de esa capital, *La Patria* informó que una corporación de iluminación eléctrica estaba por formarse en Viña del Mar⁵³⁰. Sin embargo, esto no ocurrió. Las líneas de Albert Davín que dan inicio a este acápite, sugieren que alguien instaló efectivamente unas pocas luces, tal como lo señalan otras fuentes⁵³¹. No obstante, al final de la década, los políticos y periodistas todavía escribían acerca de la electricidad hablando en futuro. El trabajo de Albert Davín no fue traducido al español por más de un siglo, pero los porteños estarían felices de oír que él encontró la ciudad más avanzada que aquella de sus adversarios peruanos, y ellos hubieran argüido que una compañía de tranvías que producía tantas ganancias a sus dueños debería brindar un mejor servicio a sus pasajeros. Tras décadas de conflictos entre la compañía de gas y la empresa del ferrocarril urbano, para 1890 la municipalidad buscaba en la electricidad una herramienta para exigir un mejor servicio y aumentar los ingresos municipales. También llegó a tener interés en luces más brillantes y tranvías más rápidos –es decir, en los avances más visibles de la nueva tecnología–, pero los gobernantes se enfocaron menos en eso.

La municipalidad de Valparaíso criticaba a la compañía de gas por asuntos como las luces rotas y la mala calidad del gas, entre otros, con bastante frecuencia durante las décadas de 1880 y 1890. Con el paso de la década, llegó a buscar reemplazo a una compañía que consideraba ineficiente o hasta tramposa y a una tecnología existente: los faroles de gas, con un poder equivalente a catorce velas. La actividad nocturna continuaba creciendo. Junto a la actividad comercial, algunos concejales se quejaron de que la plaza Victo-

⁵²⁹ Davin, *op. cit.*, p. 124.

⁵³⁰ “La luz eléctrica”, en *La Patria*, Valparaíso, 16 de febrero de 1882, p. 2.

⁵³¹ Véase, por ejemplo, Davín, *op. cit.*, p. 124 y Julio Arriagada H., “Valparaíso, pionero del progreso”, pp. 231-38.

ria⁵³², una de las más populares de la ciudad, se cerraba al anochecer, en vez de permanecer abierta para los paseos nocturnos⁵³³. Las nuevas tecnologías de electricidad y gas ofrecían luces más confiables y brillantes. A mediados de la década de 1890, la ciudad oficialmente proveía de iluminación especial y brillante para ciertos paseos.

En una sesión secreta en mayo de 1888 la municipalidad votó unánimemente para vender su tercio de propiedad en la compañía de gas, y el 2 de junio de 1888 vendió cuatro mil trescientas noventa y cinco acciones a un valor de 101.275/acción, al único postor que ofreció comprarlas todas⁵³⁴. La gobernanza local quedó sin interés en las ganancias de la compañía y tomó en consideración algunas ideas que se le presentaron acerca de otras fuentes posibles de gas. Al proponer la emisión de los malogrados bonos de 1888, el intendente Francisco Freire sugirió que la ciudad analizara la posibilidad de hacer su propio gas, diciendo que el estudio al menos ayudaría a la ciudad a comprarlo bajo “condiciones equitativas, lo que no sucede al presente”⁵³⁵. La municipalidad reclamó por mal servicio y la compañía se defendió alegando que se debía al carbón de mala calidad y a otras causas fuera de su control. En noviembre de 1888, el municipio acordó instalar un medidor de luz para poder medir el cumplimiento del contrato (de manera más moderna y más precisa que sencillamente mirar las luces o intentar leer un reloj de bolsillo a cierta distancia de un farol, como había mandado el contrato de William Jenkins de 1853)⁵³⁶. La prensa también reclamaba. Por ejemplo, *La Unión* comenzó el mes de junio de 1889 con fuertes críticas por el gas maloliente, el mal servicio de iluminación de las calles –una de las quejas más frecuentes– y la poca diligencia de la compañía en intentar mejorarlo, y llamó al ayuntamiento a expedir bases para licitar el alumbrado público y para establecer nuevas compañías de gas, para “colocar a otras empresas que pudieran formarse, o a particulares, en situación de competir con la compañía de gas de Valparaíso”⁵³⁷.

El Concejo Municipal vio la expiración del contrato de alumbrado público, calendarizado para mediados de 1890, como una oportunidad de disminuir los costos o mejorar el servicio. Hacia fines de agosto de 1888, le solicitó a su

⁵³² Poco a poco su nombre común cambiaba de plaza de la Victoria a plaza Victoria, así que se ven ambas formas del nombre en las fuentes de estos años.

⁵³³ Méndez, *op. cit.*, p. 33.

⁵³⁴ Acta municipal de 8 de mayo de 1888, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, p. 14; Acta municipal de 2 de junio de 1888, en *op. cit.*, p. 37.

⁵³⁵ *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, p. 72.

⁵³⁶ Acta municipal de 9 de noviembre de 1888 y 14 de noviembre de 1888, en *op. cit.*, tomo 8, pp. 204 y 212; Contrato entre la Municipalidad de Valparaíso y Guillermo Jenkins, 21 de enero de 1853, en MINT vol. 291, pp. 369-370.

⁵³⁷ “La Compañía de Gas de Valparaíso”, en *La Unión*, Valparaíso, 1 de junio de 1889, p. 2 y “La Municipalidad y la Compañía de Gas de Valparaíso”, en *La Unión*, Valparaíso, 9 de junio de 1889, p. 2.

comisión de gas que diseñara las bases para un nuevo contrato, y que informara respecto de “las solicitudes sobre empresas de gas” que le habían sido enviadas con anterioridad⁵³⁸. Al parecer, los concejeros esperaban encontrar a un contratista diferente para el servicio de iluminación. Publicado un año más tarde, el llamado a licitación de un contrato de alumbrado público por seis años consideró al gas y la electricidad como alternativas *con las mismas capacidades de iluminación*. La propuesta elevó los estándares ligeramente, desde catorce a dieciséis velas, pero este cambio no predijo un fuerte salto en la iluminación, a pesar de la disponibilidad de la nueva tecnología. Parece que en esa oportunidad los concejales no consideraron la posibilidad de usar las



Faroles de gas típicos del Almendral, en un croquis que acompaña una propuesta de Alberto Ramírez Borgoño, que ofrecía pintar postes dos veces al año a cambio de poder colocar escudos de hierro galvanizado para colocar publicidad. También se aprecia la vereda de bloques de piedra. Alberto Ramírez Borgoño a la Municipalidad de Valparaíso, c. 27 de julio de 1900, en MVALP, tomo 164, p. 396.

⁵³⁸ Acta municipal de 31 de agosto de 1888, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, p. 130.

brillantes, pero caras luces de arco, sistema usado en varias ciudades alrededor de 1870 para iluminar calles, plazas, fábricas o barrios enteros⁵³⁹, y pensaron en las ampolletas, que estaban todavía nuevas y no muy brillantes; dieciséis velas era un valor típico para las ampolletas tempranas⁵⁴⁰.

Los concejales usaron su acceso a la nueva tecnología no para elevar los estándares, sino para reforzar aquellos existentes: Ellos estipularon la instalación de un medidor de luz. El cambio más caro cerró un resquicio del antiguo contrato sin elevar los estándares. Cansados de las disputas con el contratista, los concejeros especificaron por primera vez que las luces deberían apagarse por siete noches alrededor de la luna llena, en vez de referirse vagamente a los días en que había luz de luna. El procurador municipal propuso forzar al concesionario de gas a proveer el servicio más allá del área establecida (el área servida por el agua de la ciudad, y hasta treinta y ocho metros por sobre el nivel del mar) siempre que la municipalidad costeara las cañerías, pero esta rechazó el intento de facilitar la expansión del sistema de alumbrado público⁵⁴¹.

El municipio intentó incentivar la competencia en el alumbrado y estableció lo que consideró como estándares atractivos para conceder permisos a nuevas compañías de gas⁵⁴². No especificó las bases para las autorizaciones de empresas de electricidad, al parecer con el fin de no restringir las posibilidades en esta nueva tecnología. A pesar del interés que despertaba la luz eléctrica, los concejeros todavía veían al gas como un campo para nuevas inversiones y como una buena fuente de luz. Algunos deben haber considerado la demostración efectuada por las lámparas de gas Westphal en junio de 1888, compañía que en sus anuncios proclamaba: “reemplaza la luz eléctrica” y que obtuvo enfervorizados comentarios tanto en *La Unión* como en *La Patria*⁵⁴³. Las lámparas recientemente inventadas pre calentaban el gas y el aire en un quemador circular especial⁵⁴⁴. El gas incandescente, inventado en 1886, también ofrecía

⁵³⁹ Las luces de arco podían ser montados en postes en las calles como faroles comunes, más brillantes, pero también podía ser instalados en torres bastante altas para iluminar áreas mayores. Por ejemplo, en 1881 se instalaron siete torres de casi 50 m en Denver, Colorado, para iluminar barrios que no tenían alumbrado a gas: Rose, *op. cit.*, p. 26. En 1872 o 1873, la comisión encargada de la construcción del paseo del cerro Santa Lucía en Santiago consideró brevemente la idea de instalar una luz de ese tipo en la cumbre del cerro para iluminar no solo el cerro sino las cuerdas vecinas o, más aun, la ciudad entera; calculaban su costo de construcción en \$16.000 a \$18.000, pero pronosticaron ahorros netos porque bajaría o eliminaría la necesidad de faroles en las calles de la ciudad: Benjamín Vicuña Mackenna, *El paseo de Santa Lucía: Lo que es i lo que deberá ser. Segunda Memoria de los Trabajos ejecutados desde el 10 de Setiembre de 1872 al 15 de Marzo del presente año*, p. 43.

⁵⁴⁰ Por ejemplo, véase Ernest Freeberg, *The Age of Edison*, p. 263.

⁵⁴¹ Acta municipal de 26 de junio de 1889, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, p. 479.

⁵⁴² *Op. cit.*, pp. 476-477.

⁵⁴³ “Lámparas de gas ‘Westphal’” (anuncio comercial), en *La Unión*, Valparaíso, 2 de junio de 1889, p. 3; “Hermosa lámpara”, en *La Unión*, Valparaíso, 29 de mayo de 1889, p. 2 y “Lámparas Westphal”, en *La Patria*, Valparaíso, 2 de junio de 1889, p. 2.

⁵⁴⁴ Christian Westphal, “Gas Lamp”.

una nueva alternativa; aunque no hemos encontrado referencia alguna en la prensa porteña, hacia principios del siglo XX se usaba en Santiago. Diseñado para que las compañías de gas compitieran con las de luz eléctrica, fue el último grito de la tecnología de iluminación a gas. La lámpara de gas incandescente estaba obsoleta desde antes de ser inventada, pero permitía a las compañías de gas y a los departamentos de iluminación urbana utilizar la infraestructura existente⁵⁴⁵. En las décadas siguientes, las compañías de gas sobrevivieron el descenso paulatino de la iluminación a gas mediante el aumento del número de estufas, cocinas, calentadores de agua y otros artefactos que lo utilizan. Nadie hubiera construido una nueva red de cañerías de gas para ofrecer la luz de gas incandescente o la luz de Westphall. Al menos, nadie lo hizo en Valparaíso.



La plaza de la Victoria, década de 1880. Los árboles han crecido y casi bloquean la vista de los faroles de gas y de las rejas ornamentales. “Plaza de la Victoria”, en LeBlanc, *op. cit.*, N° 170.

Solo la compañía de gas de Valparaíso presentó una propuesta para la concesión del alumbrado público, frustrando las esperanzas de la municipalidad y de *La Unión*. El municipio rechazó su propuesta, sugiriendo implícitamente que sus condiciones no eran mejores que las de la concesión actual, y emitió un nuevo llamado a licitación con numerosos cambios: para atraer a posibles licitantes con una promesa de buenos negocios. Ofreció un contrato mayor con mil doscientas en vez de ochocientas luces. Las propuestas de luz eléctri-

⁵⁴⁵ Schivelbusch, *op. cit.*, pp. 48-49 y el artículo sobre Carl Auer, Freiherr von Welsbach, en *Encyclopædia Britannica*, tomo 15, p. 576. El gas incandescente usa un quemador que calienta un manguito incandescente; se usa todavía en muchas linternas de gas y de gasolina.

ca debían indicar el precio y fuerza de cada luz, requerimiento que muestra que los concejeros ahora entendían la enorme y creciente variación entre las diferentes lámparas eléctricas. También sugiere que la posibilidad de instalar alumbrado público eléctrico les parecía mayor que antes. Más importante aún, las luces deberían funcionar aun en las noches cerca de la luna plena⁵⁴⁶. Esto último sugiere que la municipalidad tenía la ambición de proveer una luz tan brillante que sería notorio incluso en las noches de luna. También indicaba que se habían dado cuenta de que en la propuesta previa, con sus siete días de luz de luna en torno a la luna llena, no hubieran dado término a la tensión existente respecto de cuáles eran las noches claras y con luz de luna suficientes como para apagar las luces de la calle.

Mientras tanto, este gobierno continuó quejándose acerca del alumbrado público. En noviembre de 1890, el regidor y exalcalde Alejo Barrios declaró que a pesar de que Sánchez, el administrador, manifestaba que cumplía el contrato, “como todos han podido observar, el servicio del alumbrado público de la ciudad no solo no está a la altura de Valparaíso sino que es malo a tal extremo que se mantiene un gran número de faroles a media luz y muchos otros apagados”⁵⁴⁷. Por esto, él propuso que Robert MacIndoe, el ingeniero de aguas de la ciudad, probara la calidad del gas. Francisco Rodríguez Velasco pensó que el problema no era el gas, sino los quemadores y el resto del equipamiento. Luis Waddington estuvo de acuerdo, y reclamó por la baja presión y porque las luces se prendían solo a medias⁵⁴⁸. Al mismo tiempo, *La Unión* reclamó que se presentaban problemas que no eran vistos “en ciudades de segundo orden provistas de servicio de gas”; Viña, señalaba el periódico, tenía una mejor iluminación y Santiago lejos una mucho mejor⁵⁴⁹. Aunque los críticos aún objetaban el servicio y el desempeño de la mantención de la Compañía de Gas, el administrador de esta, A.E. Zalazar, insistió que las luces de las calles de Valparaíso, aun cuando eran mantenidas y operadas de manera correcta, fueron demasiado pocas, muy apartadas y demasiado tenues⁵⁵⁰. Sin embargo, los concejales estaban tan insatisfechos con la compañía que uno de ellos, Luis Waddington, habló incluso de abandonar la Compañía de Gas y usar lámparas de parafina en las calles⁵⁵¹. *La Unión*, que recién en ese mes dejó de criticar a la empresa, ridiculizó la idea de iluminar “el principal puerto del Pacífico con petróleo”⁵⁵². Los comentarios

⁵⁴⁶ Juan F[rancisco?] Prieto, 30 diciembre 1901, en MVALP, tomo 177, p. 235.

⁵⁴⁷ Acta municipal de 14 noviembre 1890, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, p. 909.

⁵⁴⁸ *Op. cit.*, pp. 909-910.

⁵⁴⁹ “Municipalidad”, en *La Unión*, Valparaíso, 15 de noviembre de 1890, p. 2.

⁵⁵⁰ “El alumbrado público”, en *La Unión*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1890, p. 2.

⁵⁵¹ Acta municipal de 14 nov. 1890, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, pp. 909-910.

⁵⁵² “El gas de alumbrado”, en *La Unión*, Valparaíso, 23 de noviembre de 1890, p. 2; “Alumbrado público”, en *La Unión*, Valparaíso, 26 de noviembre de 1890, p. 2.

del diario se referían, presumiblemente, a la parte de la ciudad que ya tenía gas, debido a que algunos barrios periféricos nunca habían tenido más que lámparas a petróleo. Los cerros Playa Ancha y Artillería, por ejemplo, todavía tenían algunas calles con faroles de parafina en 1897⁵⁵³. En medio de estos reclamos, en diciembre de 1890, Joaquín Berrino vino a Valparaíso para establecer una empresa de iluminación eléctrica pública y privada; *La Patria* la aprobó cordialmente, con la esperanza de que esta pudiera brindar una iluminación más brillante y flexible. Pero parece que Joaquín Berrino ni siquiera vendió los trescientos mil pesos de acciones que anunció⁵⁵⁴.

Al final el gas y la electricidad fueron haciendo obsoleto al petróleo, pero este todavía tenía las ventajas de su flexibilidad y barata instalación. Como lo demuestra la presencia de la parafina a medio siglo de la inauguración del gas, la vieja tecnología siguió avanzando después de la llegada de la nueva. La parafina –es decir, el petróleo– y el gas llegaron al mercado más o menos el mismo año en 1850. Las mejoras en el transporte –la proliferación de los barcos a vapor, el uso de los veleros de hierro y de acero, las mejoras del puerto– tienen que haber facilitado el uso de lámparas de aceite, haciendo que estas y el petróleo mismo fuera más barato en Valparaíso. En Santiago, las lámparas de petróleo en las calles fueron desplazadas progresivamente a medida que crecía la red del gas. Siendo útiles aún en la época de la electricidad, ellas no fueron eliminadas de forma definitiva sino hasta 1904⁵⁵⁵. El mismo concejero Luis Waddington vio en la parafina un paso intermedio a un nuevo y mejor sistema de gas o de luces eléctricas para las calles⁵⁵⁶.

El alumbrado público demandaba la atención del municipio más aún, durante la guerra civil de 1891. En medio del conflicto entre el presidente José Manuel Balmaceda y las fuerzas congressionalistas, los concejales antibalmacedistas renunciaron a sus puestos o boicotearon las sesiones, pero los balmacedistas trataron de negociar un contrato de iluminación de las calles con la compañía de gas, para sustituir aquel que había expirado a fines de 1890. El intendente balmacedista almirante Óscar Viel y Toro y los regidores Juan Francisco Sánchez y Valentín Murillo tenían acciones en la Compañía de Gas. Esto impidió que votaran, pero Óscar Viel criticó a la administración previa por haber vendido las acciones de la ciudad en la empresa lo que le había restado una fuente de ingreso, así como también por haber dejado a la corporación libre para cobrar precios escandalosos a todos los consumidores,

⁵⁵³ Roberto McIndoe a Samuel León Silva, alcalde de Valparaíso, 11 de octubre de 1897 y 8 y 18 de diciembre de 1897, en MVALP, tomo 130, s.f.

⁵⁵⁴ “Ultimatum de la Compañía de Gas de Valparaíso”, en *La Patria*, Valparaíso, 12 de diciembre de 1890, p. 2.

⁵⁵⁵ Para una discusión sobre las mejoras en iluminación a gas después del establecimiento de la iluminación eléctrica, véase Rose, *op. cit.*, p. 29.

⁵⁵⁶ Acta de la Municipalidad, 14 de noviembre de 1890, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 8, pp. 909-910.

sean públicos o privados⁵⁵⁷. La sociedad quería ser pagada por limpiar y prender las lámparas, mientras que la ciudad quería que todo estuviera incluido en el precio del gas. El municipio aprobó el contrato propuesto por la compañía en lo general, pero en el debate sobre los detalles lo cambiaron tan radicalmente que fue rechazado por ella⁵⁵⁸. Ambos acordaron que el precio del gas debería variar con el precio del carbón, pero no se pusieron de acuerdo con respecto a cuánto. Un conflicto similar había entorpecido las negociaciones con William Wheelwright, cuarenta años antes.

Cuando las fuerzas del Congreso ganaron, ellos reemplazaron la municipalidad con su propia gente. Ambos grupos veían los mismos problemas en la ciudad. No había un cambio significativo en la visión acerca de la ciudad ni en los propósitos del gobierno local. De hecho, los concejeros probalmaceda volvieron a la política local después de unos pocos años. Mientras tanto, el municipio conservador y antibalmacedista no lo hizo mejor que su predecesor.

En noviembre de 1892, tres concejales se quejaron de la pobre iluminación de las calles, en particular en los cerros, y de alzas arbitrarias del precio del gas. La compañía de gas alegó que el problema era causado por el uso de gas de primera calidad, que producía naftalina y creaba obstrucciones en las cañerías. Y se negó a bajar los precios a su nivel anterior. No convenció al consistorio, que votó llamar a nuevas licitaciones, pero nunca llegó a pedir las propuestas. El regidor Luis Waddington propuso una nueva convocatoria. Se opuso al monopolio del gas de forma radical como se opondría más tarde a los alcantarillados municipales; era consistente en su preferencia por la competencia. Argumentó que el municipio debería hacer algo acerca “del alumbrado definitivo de la ciudad, tanto mas cuanto que la Compañía de Gas trata de establecer también el alumbrado eléctrico”⁵⁵⁹. Temía un monopolio aún mayor, en el cual la electricidad no estaría disponible como competencia a la empresa monopólica de gas por ser también producto de dicha empresa.

Por los debates que siguieron, parece que en respuesta, la compañía amenazaba cortar el gas de los cerros si la ciudad no le pagaba por instalar cañerías más grandes. Luis Waddington sugirió decirle a la empresa que la alcaldía le negaría el uso de las calles si llevaba a cabo sus amenazas. Alberto Lemm sugirió cobrarle por el uso de las calles. Haciendo eco a la sugerencia de Luis Waddington en 1890, Heraclio Martínez dijo que la ciudad debería iluminar los cerros con petróleo antes que aceptar las amenazas y condiciones de la compañía. La municipalidad aceptó esta sugerencia, resolviendo usar parafina en los cerros si la compañía de gas cortara el gas o no proveyera de nuevas

⁵⁵⁷ Acta municipal de 19 de junio de 1891, p. 646, en MVALP, tomo 94, s.f. Las actas de las sesiones celebradas durante la guerra civil no fueron incluidas en la versión publicada, pero existen entre las actas manuscritas en el archivo.

⁵⁵⁸ Actas municipales de 23 de junio y 10 de julio de 1891, en MVALP, tomo 94, pp. 655-656 y 699.

⁵⁵⁹ Acta municipal de 21 noviembre 1892, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 9, pp. 353-354.

luzes⁵⁶⁰. Puede parecer curioso volver atrás, pero esta decisión se conformó a la costumbre de esquivar los monopolios o contratistas desfavorecidos mediante un cambio de tecnologías. En 1840 el gas parecía una manera de centralizar la iluminación bajo el control municipal, pero ahora la descentralización misma de la luz de petróleo ofrecía a dicho gobierno una forma de esquivar el poder centralizado del monopolio del gas. En la misma reunión, el municipio también pidió que su comisión de alumbrado se apurara con su propuesta de un nuevo contrato de alumbrado público⁵⁶¹.

Durante los mismos años de reclamos y debates acerca de alumbrado, también se debatía el servicio de tranvías y su posible extensión. Para principios de 1890, la electricidad se presentaba como alternativa atractiva para ambos servicios. Los tranvías de Richmond, Virginia, Estados Unidos, fueron movilizadas por electricidad a partir de 1887, y la práctica se diseminó rápidamente⁵⁶². Pero aun antes de hablar de la tracción eléctrica, la administración exploraba la posibilidad de nuevas líneas o de nuevas empresas que hicieran competencia a la Empresa del Ferrocarril Urbano.



La plaza Aníbal Pinto en la década de 1880. El edificio del centro de la foto existe hoy, con la fuente y las palmeras, ahora crecidas. Se ve el adoquinado y los rieles un tanto toscos del ferrocarril urbano, con un tranvía acercándose desde la calle O'Higgins, mano izquierda. "Plaza Aníbal Pinto", LeBlanc, *op. cit.*, N° 197.

⁵⁶⁰ Acta municipal de 5 de diciembre de 1892, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 9, pp. 362-363.

⁵⁶¹ *Ibid.*

⁵⁶² John P. McKay, *Tramways y Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, pp. 49-50. Richmond no solo tuvo el primer sistema, sino el primer sistema a escala de toda una ciudad. Varias pequeñas líneas de tranvías eléctricos (en varias ciudades europeas y estadounidenses) se entregaron al servicio público a lo largo de la década de 1880. Creemos que está demás citar las diversas páginas web que atestatan a este hecho.

En 1885 y 1886 la municipalidad tuvo una serie de desafortunados debates acerca de las reglas generales para solicitar permisos de construcción de líneas de tranvías. Dos postulaciones ocasionaron la discusión y muchas más se presentaron durante el año. Las propuestas incluyeron la tracción a vapor, cable y algo no especificado, tal vez tracción animal. La versión final fijó una línea prospectiva y llamó a licitación para su construcción y operación; la licitación no resultó en ninguna nueva concesión. El único punto de acuerdo entre todos los concejales era que las nuevas compañías podrían traer un servicio mejor que el monopolio existente; había muchas diferencias de opinión sobre como contratar, permitir o reglamentarlas. En 1889, el ayuntamiento le permitió construir algunas nuevas líneas a la empresa existente, pero también se quejó de que ella estaba ignorando sus obligaciones contractuales de reparar las calles que ocupaba con sus líneas⁵⁶³. Todo esto sucedió en un ambiente de frecuentes quejas públicas acerca del servicio de tranvías de sangre: que corrían muy rápido, que llegaban tarde, que no cumplían los recorridos debidos, etc...,⁵⁶⁴. Los artículos de diarios se quejaban de las pilas de estiércol y del mal servicio en otros sentidos⁵⁶⁵.

En junio de 1889, cuando la banda de la policía tocó en un concierto “Los carritos urbanos, galopa descriptiva de Burgmein”, la asociación de tranvías con naufragios y la tendencia a culpar y desprestigiar a las conductoras o a los chóferes eran tan fuertes que el reportero de *La Patria* informó que el líder de la banda se alejó de los títulos de los movimientos en la partitura italiana (*Partenza* (Salida), *Uno Scontro* (Un Choque), *Catastrofe* (Catástrofe), *Arrivo* (Llegada)), reemplazando los últimos dos con los siguientes: “Atropello–Lamento del atropellado–Fuga del cochero y conductora–Final”⁵⁶⁶. El género de la conductora era típica: Todas las conductoras de Santiago y Valparaíso fueron mujeres desde la Guerra del Pacífico, 1879-1883, hasta al menos la década de 1920.

De hecho, la feminización del oficio de conductora o cobradora marcó el tono de los comentarios sobre los tranvías. Los grandes diarios, representando varias tendencias de la opinión de las clases media y alta, criticaban a las conductoras con frecuencia. Muchos artículos en los diarios dijeron o asumieron que la presencia de pasajeras hacía inaceptable la embriaguez o la conducta grosera por parte de otros pasajeros⁵⁶⁷. La adopción en Chile de la visita a

⁵⁶³ Acta municipal de 21 y 26 de junio de 1889, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 8, pp. 472 y 489.

⁵⁶⁴ Estrada Turra, “Tecnología...”, *op. cit.*, pp. 144.

⁵⁶⁵ Por ejemplo, “Ferrocarril urbano”, en *La Patria*, Valparaíso, 1 enero 1887, p. 2.

⁵⁶⁶ “Retreta”, en *La Patria*, Valparaíso, 15 de junio de 1889 y J. Burgmein [pseud.], Tramway: Galop Carateristico. En abril de 2015 la siguiente versión estaba disponible en YouTube: G. RICORDI (J. BURGMEIN), “Tramway Galop caratteristico”, tocado y subido por Franco Meoli, www.youtube.com/watch?v=7ltjwn11cA. [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].

⁵⁶⁷ Nos hemos formado la impresión del discurso de género y clase en los tranvías después de leer muchos artículos de varios diarios y la hemos confirmado por los artículos de Elisabet Prudent Soto y Baldomero Estrada Turra.

las grandes tiendas como actividad típica femenina, que ocurrió “en tiempos más o menos paralelos” a su evolución “en París, Londres... Berlín” y algunas ciudades estadounidenses desde mediados del siglo XIX, que se concretó y se expandió con el crecimiento de la clase media acomodada especialmente a partir de 1880, atraía más mujeres de clase media o élite a los tranvías⁵⁶⁸. Rodolfo Urbina opina que “Las mejores tiendas y vitrinas de Chile estaban en... Condell y en Esmeralda... en los años noventa”⁵⁶⁹. Si bien el género de algunas pasajeras motivó ese afán de los editorialistas de eliminar tales comportamientos molestos, el género de las conductoras atraía críticas más fuertes que las dirigidas a los chóferes masculinos. Por ejemplo, *La Unión* acusó a las conductoras de hacer trampa a los pasajeros de muchas maneras y de varias otras ofensas⁵⁷⁰. En 1892, cuando un tranvía arrastró a una anciana por varios metros, *La Patria* culpó a la conductora por decirle al chófer que siguiera y no al chófer por haber seguido⁵⁷¹.

Elisabet Prudent muestra que muchas de estas críticas tenían como motivo el trabajo femenino en el espacio público que según los autores debía ser un espacio masculino. La autora señala que muchos artículos de diario y revista describían conductoras incompetentes, distraídas por chismes o por las atenciones de algunos pasajeros masculinos⁵⁷². Muchos comentarios las sexualizaban de una manera un poco contradictoria: Asumían que “además de ser sexualmente activas, eran insaciables”, pero también insistían en que eran feas⁵⁷³. En las críticas a las conductoras, los motivos de género coexistían con diferencias de clase y, tal vez, principios raciales. Aunque no usaran nombres de razas, emplearon epítetos como “macacos”⁵⁷⁴ e hicieron otras referencias a piel oscura y a ciertos rasgos de fisonomía que es factible pensar, indican cierta atención a

⁵⁶⁸ Dussailant, *op. cit.*, p. 164 y *passim*. Christie Dussailant, en su importante estudio, no comenta directamente el efecto de las grandes tiendas santiaguinas sobre el uso de los tranvías capitalinos, y no dice nada de Valparaíso, pero en la p. 37 señala la importancia del transporte urbano entre los nuevos barrios de las clases más acomodadas y en el desarrollo de las grandes tiendas del centro. Un estudio clave de uno de los primeros grandes almacenes de París, donde se veían innovaciones como vitrinas ofertas, grandes avisos en los diarios, y la posibilidad de ver y tocar las mercaderías sin ningún compromiso de comprarlas, es Michael B. Miller, *The Bon Marché: Bourgeois Culture and the Department Store, 1869-1920*. Un análisis importante de la expansión de democratización parcial de la cultura del consumo en Francia a fines del siglo XIX es Rosalind Williams, *Dream Worlds: Mass Consumption in Late Nineteenth-Century France*.

⁵⁶⁹ Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 415. La cita se refiere a “la reconstruida Condell” después del terremoto, y dice que la situación era “tal como en los años noventa”.

⁵⁷⁰ Por ejemplo, “Abusos de conductoras”, en *La Unión*, Valparaíso, 5 de noviembre de 1890, p. 2. Estrada Turra también describe el fenómeno en “Tecnología...”, *op. cit.*, p. 145.

⁵⁷¹ “Siempre las conductoras”, en *La Patria*, Valparaíso, 30 de abril de 1892, p. 2.

⁵⁷² Prudent, *op. cit.*, párrafos 10-16.

⁵⁷³ *Op. cit.*, párrafo 17, confirmamos nuestras propias impresiones de la tendencia de la mayoría de la prensa porteña en este sentido.

⁵⁷⁴ *Op. cit.*, párrafo 18.

nociones de raza, quizá incorporadas en la idea de clase, pero no directamente asociada a ropa y educación. También cita una nota de *El Chileno*, que reclama que a causa de “la fea costumbre de permitir que la imperial de los carros se convierta en chingana ambulante”, molestando a “muchos caballeros y familias enteras de la mejor sociedad suben a la imperial para gozar del fresco”, “un extranjero... se cree, sin duda, en el centro de la Araucanía”⁵⁷⁵.



La conductora está atrás (mano izquierda) vestida de blanco, y el cochero está adelante. La Playa Ancha era una empresa distinta de la principal, pero no estuvo exenta de las críticas. “Carro del Ferrocarril Urbano de Playa Ancha, c. 1900.... Autor desconocido, Colección Municipalidad de Valparaíso”, reimpresa en Colectivo Micrópolis, *op. cit.*, p. 77.

Elisabet Prudent nota que “en varias ocasiones se calificó a las cobradoras de insolentes y altaneras”, y agrega que “especial repercusión tuvieron estas denuncias cuando las afectadas eran “personas de bien”⁵⁷⁶. Creemos que, la evidencia sugiere que muchas personas de clase media o alta se sentían amenazadas por el poder que estas personas de clase trabajadora ejercían como encargados de sus respectivos tranvías. De ahí la existencia de comentarios como este: “las conductoras carecen de aquellas nociones más vulgares de educación para tratar a los pasajeros, por todo arman riña”⁵⁷⁷. Semejantes ideas se ven en muchos diarios, no

⁵⁷⁵ Prudent, *op. cit.*, párrafo 24.

⁵⁷⁶ *Op. cit.*, párrafo 23.

⁵⁷⁷ Véase *op. cit.*, párrafo 10. La opinión de la clase media y alta porteña estuvo influenciada por la alta burguesía parisina de las décadas 1840 y 1850, que también se quejó de las vendedoras

solo contra las conductoras de tranvía sino, también, contra los cocheros de los carruajes públicos, acusando a ambos de sobrecargar sus vehículos e insultar a los pasajeros y de ser desordenados y mal dispuestos; *La Patria* alababa las nuevas regulaciones policiales de estos chóferes en 1886 y, de vez en cuando, implicaba que la competencia de los tranvías debería frenar los excesos de los cocheros⁵⁷⁸.

No todos culpaban a los chóferes y las conductoras. En 1891, los chóferes del ferrocarril urbano hicieron una huelga, protestando por el intrincado sistema de reglas y multas que evitaba que ellos recibieran sus salarios completos. El periódico de clase trabajadora *El Pueblo*, que se proponía atender las necesidades de las habitantes de los cerros, apoyó las demandas de los trabajadores, pero objetó la manera en que hicieron su huelga⁵⁷⁹. El mismo periódico también rechazó la práctica de la compañía de cobrar la tarifa nocturna (el doble de la normal) hasta las 07 AM, sobrecargando a los ciudadanos más humildes que a esa hora iban a su trabajo⁵⁸⁰. *El Pueblo* no dijo nada acerca del servicio de tranvía en los cerros, pero sí editorializaba a favor de expandir hacia ellos varios servicios urbanos, incluyendo la iluminación y la sanidad, prefigurando futuros debates vecinales con fundamentos de clase⁵⁸¹.

También intervinieron consideraciones técnicas, aunque a la larga aquellas de tipo político resultaban ser de mucha mayor influencia. La población de los cerros estaba creciendo, y no había ninguna posibilidad de que los caballos arrastraran los carros hacia arriba de los cerros mientras que los cables o motores eléctricos con cremalleras tal vez podrían hacerlo, si las calles estuviesen niveladas. Los ascensores o funiculares construidos desde 1882 eran baratos y rápidos, pero solo ofrecían transporte vertical para el acantilado que dividía el cerro del plan⁵⁸². Porque el sistema funicular funciona con una vía en línea recta y de pendiente uniforme, y con sus cables, difícilmente puede compartir la calle como lo hace un tranvía, los ascensores no podían extenderse más arriba, donde el pendiente podía ser menos fuerte, pero donde era todavía significativa. Ya en 1882 había casas bastante lejos de las estaciones superiores

del mercado de París, les Halles, pensando que era imposible que una mujer trabajara para mantener a su familia y que el pregonar las mercaderías y emplear mujeres jóvenes como asistentes disimulaba la prostitución: Victoria E. Thompson, "Urban Renovation, Moral Regeneration: Domesticating the Halles in Second-Empire Paris", pp. 98-99.

⁵⁷⁸ "Aurigas peligrosos", en *La Patria*, Valparaíso, 27 de octubre de 1886, p. 2.

⁵⁷⁹ "Huelga de los cocheros", en *El Pueblo*, Valparaíso, 5 de diciembre de 1891, p. 3.

⁵⁸⁰ "Circular", en *El Pueblo*, Valparaíso, 23 de abril de 1892, p. 3.

⁵⁸¹ "Cerro del Recreo", en *El Pueblo*, Valparaíso, 23 de enero de 1892, p. 3; "Actualidad", en *El Pueblo*, Valparaíso, 23 de abril de 1892, p. 2.

⁵⁸² Hay una buena historia de la construcción, uso, efectos y declive de los ascensores porteños en Mardones, *op. cit.*, pp. 79-107. Un dato, p. 92, que sugiere que Valparaíso participaba del desarrollo de la tecnología urbana (en vez de solo hacer una copia incompleta de ella) es que estos pequeños funiculares dependían de la disponibilidad de "el cable de hacer dúctil, capaz que resistir carga pesada, [que] fue absolutamente innovador, ya que había sido creado en Inglaterra en la década de 1820, pero se masificó sólo hacia 1880".

de los primeros ascensores, por ejemplo, en el cerro Alegre, y esta situación se dio en todos los cerros a medida que se poblaban.

Una vez abajo, el pasajero debía caminar hasta el ferrocarril urbano y pagar nuevamente, o ir caminando hasta su destino. A pesar de eso, como lo señala Baldomero Estrada T., fueron muy importantes en el poblamiento de los cerros y en el transporte desde y hacia estos durante casi un siglo⁵⁸³. Sin embargo, el atractivo de un sistema de tranvía que ofreciera viajar por una tarifa en el mismo vehículo, sin combinación, a través del plan y subir a varios cerros es fácil de imaginar. La tracción eléctrica, que pudiera resolver los problemas de transportes de la ciudad, llegó a despertar el interés de inversionistas y autoridades locales en Valparaíso alrededor de 1892.



El ascensor cerro Cordillera, con su escalera lateral, mostrando como estos funiculares se adaptaron al acantilado inicial de los cerros. Harry Grant Olds. Ascensor cerro Cordillera, ca. 1900.

Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67776.html [fecha de consulta: 20 de agosto de 2015].

En este contexto, se produjo el primer intento serio de conseguir que se instalara una red de electricidad para luz y tracción en Valparaíso. Ambos problemas, la iluminación y el transporte, alimentaron el entusiasmo de los concejales por la electricidad, que veían en esta energía la forma de conseguir

⁵⁸³ Estrada Turra, “Tecnología...”, *op. cit.*, pp. 156-162.

sacarse de encima los dos monopolios. Todo esto sucedió en un contexto de bancarrota municipal, que fue ocasionada por los costos de la Ley de Transformación de 1876, por otras alzas de costos y por el estancamiento de los ingresos. Para las autoridades y la prensa la posibilidad de mejorar las finanzas municipales y obtener un servicio que cumpliera las metas ya existentes, opacaron la novedad de la electricidad y la posibilidad de tener luces más brillantes que las a gas, más aún que las a gas bien mantenidas y provistas de buen combustible. En un menor grado, ellos también ensombrecieron la posibilidad de un sistema de tranvía más comprensivo.

El Puerto no tuvo un servicio de electricidad significativo hasta marzo de 1892, cuando a pesar de la obvia enemistad entre la municipalidad y la compañía de gas, o quizá durante un periodo de calma en esas hostilidades, el municipio le concedió muy rápido un permiso para instalar generadores eléctricos y cables para vender la corriente a clientes privados⁵⁸⁴. La alcaldía aprobó la solicitud y no colocó obstáculos al trabajo de la compañía, pero sí restringió el uso de las calles utilizadas por ella, demandando que los alambres de los tranvías fueran subterráneos excepto donde estuvieran especialmente autorizados por el municipio; en este último caso, la compañía debía pagar a la ciudad cinco pesos por mes por cada poste, y quedaba obligada a removerlos dentro de treinta días si el ayuntamiento así lo mandara. El Concejo Municipal, cauteloso frente a la nueva tecnología, también se reservó el derecho de inspeccionar el sistema eléctrico y de ordenar cambios para eliminar peligros. Hacia noviembre de 1893, la compañía había terminado con la instalación limitada que había planeado⁵⁸⁵. Los líderes de la ciudad, a pesar de tener interés en la electricidad, se preocuparon más de luchar contra el monopolio de la compañía de gas que de la innovación técnica *per se*. Lejos de establecer un monopolio para proteger la nueva tecnología, la municipalidad se reservó para sí misma el derecho de emitir permisos a otras compañías⁵⁸⁶.

En abril de 1892, Adriano Silva, Grace y Cía., Tompson [sic], Hauston y Cía. y Kühn solicitaron permisos para construir líneas de tranvías eléctricas o tranvías de cable. Ambos sistemas estaban en uso en ciudades europeas y estadounidenses. No obstante, el municipio rechazó las cuatro postulaciones por proveer información inadecuada⁵⁸⁷. También rechazó la postulación de Victorino Varela para una línea desde Barón al matadero municipal en el límite este de la ciudad⁵⁸⁸. No obstante, en octubre del mismo año aceptó una versión de la propuesta de Adriano Silva que incluía garantías monetarias de

⁵⁸⁴ Acta municipal de 28 de marzo de 1892, en *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 9, p. 187.

⁵⁸⁵ Acta municipal de 13 de noviembre de 1893, en *op. cit.*, p. 601.

⁵⁸⁶ Juan Fco. Prieto, Informe sin título a la Municipalidad de Valparaíso, 30 de diciembre de 1901, en MVALP, tomo 177, f. 236.

⁵⁸⁷ *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 9, pp. 193-194, 200.

⁵⁸⁸ *Op. cit.*, p. 289.

que él terminaría la línea⁵⁸⁹. La concesión de Adriano Silva le garantizaba el derecho de construir y operar tranvías a cable o eléctricos en Valparaíso por una década, siempre y cuando no utilizara las calles ya concedidas a la Valparaíso Street Railway Company. Hacia julio de 1893, no había hecho ningún progreso, pero parece que se había comprometido a lo eléctrico, antes que a la tracción a cable⁵⁹⁰. Falló en instalar los tranvías, y en 1896, entregó la concesión a un ingeniero y emprendedor neozelandés, Josiah Harding, ya residente en Chile durante mucho tiempo⁵⁹¹.

Mientras tanto, la demanda de electricidad había aumentado y las relaciones entre la administración y la compañía de gas se habían deteriorado. En 1895 el municipio por fin aceptó que iba a tener que comprar solo gas, no los faroleros ni la mantención de los artefactos; de allí creó la Dirección de Alumbrado, que terminó teniendo a su cargo no solo los faroles de las calles sino, también, los alcantarillados⁵⁹². Parte de la demanda por iluminación, provino del crecimiento de la ciudad –había más calles que iluminar–, pero también vino de la exposición a nuevas formas y usos de la luz o estándares más exigentes.

En 1895, la ciudad construyó la Gran Avenida (hoy la avenida Brasil) como un paseo en el Almendral, instalado en parte sobre un terreno recién rellenado aportado por el Estado. En muchos modos esta calle ejemplificaba todo lo que los regidores Manuel Serei y Benjamín Manterola habían criticado en el debate acerca de las aguas: la tendencia a prodigar dinero y esfuerzo en el plan acaudalado e ignorar los cerros pobres. La calle iba a ser un paseo así como también un punto de conexión de transporte, y junto con las palmas y las elegantes bancas, se proyectaba una mejor iluminación que en las calles ordinarias. En julio de 1895 la Comisión de la Gran Avenida recomendó un proyecto de luz eléctrica por parte de Biggs y Cía., esperando que “la I. Municipalidad prestará su acuerdo á un punto de tanta importancia para el embellecimiento de la Gran Avenida”⁵⁹³. Hasta que se pudiera obtener la electricidad, la comisión decidió usar la luz de gas incandescente, hacía poco tiempo inventada para competir con la luz eléctrica y una luz “mui superior al que se usa en el resto de la ciudad”⁵⁹⁴. Por primera vez, una parte del gobierno porteño reconoció de modo oficial a la luz de gas como “obsoleta”, al menos en un ámbito. La nueva avenida fue un lugar de recreación y celebración y, si

⁵⁸⁹ *Documentos municipales i administrativos de Valparaiso*, tomo 9, pp. 311-317.

⁵⁹⁰ *Op. cit.*, p. 531.

⁵⁹¹ Josiah Harding llegó a Chile en 1870 a la edad de veinticuatro años. Trabajó extensamente en construcción ferroviaria en el norte y sur de Chile: José Manuel Reyes, *Trabajos efectuados en Chile por Mr. Josiah Harding*, p. 2.

⁵⁹² No disponemos de los datos exactos de esta decisión, pero la Dirección de Alumbrado ya existía en 1896.

⁵⁹³ “Gran Avenida” (Informe de la “Comisión de la ‘Gran Avenida’” al alcalde de Valparaíso), por Alejo Barrios, presidente, 31 diciembre 1895, transcrito en la memoria anual de la Municipalidad para 1895, por José Tomás Ramos y Ramos, Alcalde, abril de 1896, en MVALP, tomo 122, f. 180.

⁵⁹⁴ *Op. cit.*, f. 180.

bien no era exclusivo de ricos, fue un lugar explícitamente elegante. Debido a que esta área, antes utilizada como zona industrial, se estaba volviendo un lugar de alta categoría, la comisión dejó de tolerar una “fábrica de gas, situada entre las calles de Yerbas Buenas y Molina” (cerca de la plaza de la Victoria y la estación Bellavista) y había persuadido a ambas empresas de gas a hacer que “desaparezca... del lugar que ocupa... a fines del mes de Marzo” de 1896⁵⁹⁵.

En la víspera del día de la independencia en 1895, la avenida recién inaugurada fue iluminada por luces eléctricas, luces de gas incandescente y arcos de llamas hechas con cañerías de gas perforadas. *La Unión* dijo que esto último lo hizo ver “como una avenida en la ciudad europea” y lamentó que una parte de ella tuviera luces eléctricas colgantes que ese diario encontraba menos hermosas; estas luces eléctricas fueron instaladas por Saavedra Bénard y Cía⁵⁹⁶. Para aquel periódico, el brillo no era de belleza intrínseca, pues la avenida merecía romance, no la tecnología más nueva. No obstante, el mismo periódico afirmaba también:

“la Gran Avenida principalmente lució sus variados y brillantes sistemas de iluminación, congregando por este motivo la más numerosa de las concurrencias”⁵⁹⁷.

La Patria informó acerca del evento más importante a ocurrir en la avenida, el paseo de la Navidad de 1895, destacando a la iluminación como uno de sus principales atractivos⁵⁹⁸.

La estructura que sostenía las luminarias no resultaba del todo elegante y dejaba algunos espacios en penumbras, con el consiguiente riesgo para quienes circulaban por allí. En 1898, Roberto McIndoe, el director del alumbrado público le dijo al alcalde que las calles en la nueva área de relleno cercana a la Gran Avenida, ya rebautizada como la avenida Brasil, necesitaban alumbrado público debido a que los muchos trenes que por allí se desplazaban, a lo largo de la costa y en la oscuridad, estaban causando accidentes y atropellando personas. En contraste a las numerosas luces de cuatro tipos instaladas para el placer en la avenida, el director pensaba que seis nuevas luces a gas serían suficientes para alumbrar los ochocientos metros de calle de esa área⁵⁹⁹.

En 1896, la compañía de gas no aceptó solicitudes de cualquier tipo de luces nuevas en la calle por un tiempo, porque la ciudad estaba morosa en

⁵⁹⁵ “Gran Avenida” (Informe de la “Comisión de la ‘Gran Avenida’” al alcalde de Valparaíso), por Alejo Barrios, presidente, 31 diciembre 1895, transcrito en la memoria anual de la Municipalidad para 1895, por José Tomás Ramos y Ramos, Alcalde, abril de 1896, *op. cit.*, f. 182.

⁵⁹⁶ “La Gran Avenida”, en *La Unión*, Valparaíso, 15 de septiembre de 1895, p. 3.

⁵⁹⁷ “La iluminación de la ciudad”, en *La Unión*, Valparaíso, 18 de septiembre de 1895, p. 2.

⁵⁹⁸ “Eco de las fiestas”, en *La Unión*, Valparaíso, 22 de septiembre de 1895, p. 4 y “La Pascua”, en *La Unión*, Valparaíso, 26 de diciembre de 1895, p. 2.

⁵⁹⁹ Roberto McIndoe al alcalde de Valparaíso, 13 de junio de 1898, en MVALP, tomo 148, s.f.

el pago de sus cuentas relativas a las ya instaladas⁶⁰⁰. No obstante, continuó ordenando nuevas luces y la compañía siguió suministrando gas a las luces existentes. Pero también elevó los precios y otros cargos. Cuando en abril de 1897 Josiah Harding, en ese momento dueño de la concesión del tranvía eléctrico de Adriano Silva, pidió permiso para proveer de luz eléctrica a consumidores privados, varios concejales influyentes se lanzaron sobre él ante la posibilidad de romper el monopolio⁶⁰¹.

Después de un año, Josiah Harding todavía no había encontrado inversionistas británicos deseosos de inyectar capital al sistema. Sostuvo que los posibles inversores pensaban que un sistema de tranvías eléctricos necesitaba una concesión más extensa que la de una década, pero la caída mundial de los precios de las materias primas podía muy bien haber puesto en duda la rentabilidad de cualquier inversión en Chile⁶⁰². El ayuntamiento, complaciente en ese punto, obtuvo del Congreso una ley permitiendo concesiones de tranvía por treinta años en su ciudad. El propósito de la ley fue extender la concesión ya entregada a Josiah Harding, y así lo entendió el Congreso; por lo menos, varios parlamentarios reclamaron que los términos de la ley harían imposible cualquier propuesta desde el extranjero⁶⁰³. Y así sucedió.

En la primavera de 1897, debido a una disputa electoral, la minoría liberal municipal boicoteaba las sesiones celebradas por la mayoría conservadora, pero la electricidad era de interés tan trascendental que el 26 de octubre de 1897, esa minoría suspendió su boicot para adherir al llamado a licitación. El regidor Luis Bustos, hablando por los liberales, describió la electricidad como:

“un considerable progreso para la localidad i, como su realizacion solo puede verificarse con el auxilio del capital extranjero, que vendria en momento propicio en ayuda de nuestras clases trabajadoras é influiria favorablemente en la condicion económica del pais en general”⁶⁰⁴.

La ley especial exigía un llamado público a licitación. Aun cuando algunos miembros afirmaron, no sin cierta contradicción, que el caso mismo por el cual la ley había sido escrita fue una excepción al requerimiento, la alcaldía cumplió con este requerimiento. El llamado a licitación, no obstante, fue una farsa. Los licitantes tuvieron quince días para entregar planes completos y una muestra de los rieles que iban a utilizar; Chile no elaboraba rieles y ninguna muestra podría haber sido ordenada al extranjero a tiempo⁶⁰⁵. Solo cuatro concejeros

⁶⁰⁰ Alberto Riofrio, gerente de la Compañía de Gas de Valparaíso a Roberto McIndoe, 28 de mayo de 1896, en MVALP, tomo 120, s.f.

⁶⁰¹ *Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, tomo 10, p. 1546.

⁶⁰² Harold Blakemore, “From the War of the Pacific to 1930”, p. 63.

⁶⁰³ Cámara de Diputados de Chile, *Boletín de las Sesiones Ordinarias en 1897*, 14 de agosto de 1897 y 20 de agosto de 1897, pp. 810 y 904.

⁶⁰⁴ Acta municipal de 26 de octubre de 1897, en MVALP, tomo 137, f. 144.

⁶⁰⁵ *Op. cit.*, fs. 166-167.

apoyaron una fecha más distante. Varios días después, Manuel Núñez, un privado, le pidió al municipio reconsiderar su voto y extender la fecha a tres meses, solicitud que el consistorio ignoró⁶⁰⁶. Josiah Harding, por supuesto, fue el único en licitar tal como el Concejo Municipal lo pretendía. Manuel Núñez demandó, pero Josiah Harding trajo ingenieros de Europa para comenzar a trabajar. No obstante, después de más de dos años, la Corte Suprema desechó la concesión, decisión que, de acuerdo al biógrafo de Josiah Harding, le costó mucho dinero⁶⁰⁷. El municipio comenzó de nuevo, lidiando esta vez con una nueva licitación de Josiah Harding, una de Saavedra, Bénard y Ca, y el deseo de un proceso más ordenado que no terminara con una sentencia de la corte. Este nuevo proceso fue más abierto, y fue legal, pero se enfocó todavía más en los ingresos potenciales del municipio y no en luces más brillantes o en un sistema más rápido y de mayor alcance de transporte público.

LOS CERROS VERSUS EL PLAN:
EL CONFLICTO SOBRE LA CONCESIÓN DE LUZ Y TRACCIÓN ELÉCTRICAS,
1902-1904

Si en 1897 la electricidad había unido a las fracciones políticas de la élite de Valparaíso, en 1902 desencadenó una lucha política ruidosa y desigual entre dos ellas, al interior el gobierno local, miles de peticionarios porteños, algunos de los periódicos de la ciudad y diversos propietarios de tierras. En ese año el municipio fijó las bases de un nuevo llamado a fin de ofertar las concesiones para la luz eléctrica y tracción, y así reemplazar las fallidas concesiones a Josiah Harding. Los concejales y la prensa, por lo menos, ahora estaban de acuerdo en que querían luces eléctricas por su luz más brillante y clara⁶⁰⁸;

⁶⁰⁶ Acta municipal de 8 de noviembre de 1897, en MVALP, tomo 137, f. 144.

⁶⁰⁷ Santiago Paro M., Secretario municipal al alcalde de Valparaíso 13 de diciembre de 1899, en MVALP, tomo 162, fs. 13-14 y Reyes, *op. cit.*, p. 3. En esta biografía breve y muy favorable, publicada mientras Josiah Harding estaba construyendo el ferrocarril del expuerto peruano de Arica a la capital boliviana, La Paz, José M. Reyes parece confundir las fechas del pleito en Valparaíso. Quizá también exagera las pérdidas de Josiah Harding, que siguió como empresario en servicios públicos y ferrocarriles. Agrega, p. 5: “una empresa de agua potable, desagües, luz i tracción eléctrica” que Josiah Harding organizó en 1902 también fracasó “a consecuencia... de la que se creía inevitable guerra con la República Argentina”.

⁶⁰⁸ Por ejemplo, cuando la publicación semanal *Valparaíso* celebró la apertura del nuevo teatro de la Victoria, también reclamó por la oscuridad de la plaza de la Victoria: “no hay paseo posible sin luz, mucha luz, derroche de luz. La pocilga es oscura, la busca el crimen”. “Teatro, plaza y calle de la Victoria”, en *Valparaíso*, Valparaíso, 26 de agosto de 1901, p. 6. Esta revista semanal, propiedad de Victor Bobillier, Domingo Carvallo, Ricardo Cruz Coke, Luis Garnham, Gustavo Helfmann, Luis Lyon, Ambrosio Montt, Lorenzo Montt, Samuel Ossa Borne, Eduardo Romby, Daniel Ugarte y Sánchez, Cifuentes y Ca., duró poco –solo apareció durante unos meses en 1901–, pero su comentario refleja un discurso más generalizado sobre la necesidad de más luz.

pero también las querían como un modo de eludir a la Compañía de Gas. El contrato de alumbrado acordado incluye una lista de varios poderes de luces incandescentes y de arco (de dieciséis a novecientas “bujías”) y sus respectivos precios de instalación inicial y de operación mensual, también sabemos su precio: “40 centavos oro de 19d por Kilowatt por hora”⁶⁰⁹. Al parecer, aquí no hubo conflicto, el que sí ocurrió con el contrato de tranvías eléctricos. Casi todos los concejales de la ciudad, además de la prensa, estaban de acuerdo en que la llamada a licitación debía designar una red de tranvías que todos los oferentes deberían comprometerse a construir, pero estaban divididos sobre si esta red obligatoria debería incluir líneas a los cerros.

Varios concejales presentaron un plan para llamar a un concurso de ofertas para concesiones de tranvías. Una comisión especial encontró demasiado específico este plan y diseñó bases para flexibilizar las licitaciones de tracción eléctrica, con el objetivo de dar más libertad a los interesados. En busca de ejemplos e ideas, los miembros de la comisión habían estudiado los contratos de tranvías existentes y el contrato con el Estado para el proyecto de Peñuelas. La propuesta original demandaba servicio a los cerros, pero la comisión opinó:

“no es posible por ahora exigir la colocación de tranvías en los cerros, como se indica en aquel proyecto, por el hecho de estar el Camino de Cintura construido solo hasta la Quebrada de Jaime y además por no presentar el mismo camino comodidad ni espacio suficiente”⁶¹⁰.

De acuerdo con la comisión, un oferente que lo deseara podría incorporar líneas a los cerros al principio, y la municipalidad daría preferencia a estas propuestas; si no las hubiera, el concesionario para el plan, o cualquier otra compañía interesada, siempre podría solicitar una concesión para los cerros más tarde. Al mismo tiempo que propuso estas bases menos exigentes, la comisión recomendó licitar una concesión por treinta años, para dar tiempo amplio a la compañía intensiva en capital para instalar su equipamiento y ser rentable⁶¹¹.

A diferencia de 1897, el comité aconsejó dar más de los tres meses de aviso requerido por la ley especial de ese mismo año para recibir así mayor cantidad de propuestas, en especial aquellas que usaran hidroelectricidad del reservorio municipal del lago Peñuelas. Las bases propuestas requerían seis líneas específicas, que cubrían todo el plan y alcanzaban desde los límites orientales de la ciudad, en Portales, hasta la playa occidental de la caleta del Membrillo, y

⁶⁰⁹ “Segundo Contrato sobre Alumbrado Eléctrico entre la Municipalidad de Valparaíso y Saavedra, Benard y Ca.”, en *La Unión*, Valparaíso, 10 de octubre de 1902, p. 4. Dice “segundo” porque en el diario de ese día sigue el “Primer Contrato Sobre Ferrocarril Urbano con Tracción Eléctrica”.

⁶¹⁰ Informe sin título de la “Comisión especial nombrada para estudiar las bases de las propuestas que deban pedirse para establecer en este puerto la tracción eléctrica”, 27 de diciembre de 1901, en MVALP, tomo 177, f. 249.

⁶¹¹ *Op. cit.*, f. 250.

fijaron las tarifas máximas. La preferencia sería dada a aquellas ofertas que ofrecieran tarifas más bajas, los mayores ingresos al ayuntamiento, alumbrado público junto a tracción, la construcción de vehículos en Chile o el uso de “cables subterráneos [en vez de los típicos alambres aéreos]... entre el estero de las Delicias y plaza Wheelwright”⁶¹². El comité esperaba obtener un servicio moderno, sin ningún mal efecto sobre el área central más rica. Los generadores eléctricos ruidosos, mal olientes, y potencialmente peligrosos, deberían estar en los barrios periféricos de Portales o Playa Ancha. El consistorio vendería el ferrocarril urbano al nuevo concesionario por el valor total de sus acciones. Ya que el municipio habría comprado la empresa del ferrocarril urbano a sus dueños por solo el 75% del valor de sus acciones, este arreglo daría una fácil utilidad a la administración. El contratista también debería adquirir las líneas hacia los barrios periféricos de El Sauce y Playa Ancha por su valor completo⁶¹³.

El Sr. Antonio Benavides, un concejal importante, creía que los tranvías eran una necesidad pública y debían ser manejados como un medio vital de transporte, antes que como una fuente de ingresos para la municipalidad. Él trató de requerir servicio a los cerros. Argumentó que los cerros merecían servicio, y dijo:

“ésta es la oportunidad de hacerla pues si bien algunas líneas de los cerros no dejarían utilidad pueden implantarse por una gran empresa en cambio de la ventaja de tener las del plan, que son remuneradoras”⁶¹⁴.

Como escribió *La Unión*, si el llamado a ofertas se hiciera solo para líneas en el plan:

“se perdería toda esperanza de poder algún día establecer servicio de tracción en los cerros, pues éste constituiría una empresa separada, que no ofrecería atractivos ni encontraría interesados, á no ser que la Municipalidad se comprometiera á garantizar los capitales que se invirtieran, lo que es inaceptable”⁶¹⁵.

Tales garantías eran usuales en otras partes de América Latina, pero Arturo Benavides se oponía a ellas, y en cualquier caso era improbable que la alcaldía ofreciera alguna.

Arturo Benavides propuso exigir ocho líneas hacia, o en los cerros. Quería dar preferencia a los ofertantes que propusieran más líneas y reducir el impuesto

⁶¹² Informe sin título de la “Comisión especial nombrada para estudiar las bases de las propuestas que deban pedirse para establecer en este puerto la tracción eléctrica”, 27 de diciembre de 1901, *op. cit.*, f. 250.

⁶¹³ *Op. cit.*, fs. 251-258.

⁶¹⁴ *Op. cit.*, f. 262.

⁶¹⁵ “La tracción eléctrica--Idea que merece estudio”, en *La Unión*, Valparaíso, 1 de enero de 1902, p. 2. Es un artículo de muchos que este diario publicó sobre el tema durante esas semanas.

sobre ellas desde dos mil pesos anuales por kilómetro a mil en el plan y nada sobre los cerros⁶¹⁶. También propuso que la ciudad vendiera la compañía de tranvías de sangre al mismo precio en que la podía comprar, 75% del valor de sus acciones, pasando su descuento contractual al nuevo concesionario como un tipo de subsidio⁶¹⁷. Arturo Benavides, José Tomás Ramos, Julio Salcedo, Nicanor Marambio, y sus partidarios argumentaban que los tranvías eléctricos eran un servicio valioso que ese gobierno tenía obligación de ofrecer a todos sus habitantes, y de manera especial, a los más pobres que vivían en los cerros. *La Unión* argumentó que esos tranvías eléctricos a los cerros se llenarían con facilidad abriendo nuevos terrenos a la construcción de viviendas y servirían a cien mil personas que ya vivían allí; dijo que el costo de la propiedad en la ciudad bajaría, pero, de su descripción de un *boom* de construcción en los cerros surgió la implícita conclusión de que el valor de los terrenos allá subiría⁶¹⁸.

Muchos lugareños tomaron bandos de acuerdo con el lugar donde vivían o poseían terrenos. A solo dos días de la primera decisión municipal de no exigir líneas a los cerros, varios residentes del Barón y de Las Zorras –que si no era un cerro, era una quebrada, tampoco figuraba en la lista de destinos obligatorios– peticionaron a la alcaldía que exigiera líneas a esos dos lugares⁶¹⁹. Muchos habitantes de los cerros eran trabajadores o pobres, y muchos otros eran extranjeros. No obstante, algunos grandes propietarios de tierras habían especulado con el crecimiento hacia arriba de la ciudad, comprando terrenos en cerros particulares o junto a quebradas específicas, así que la retórica de clases no era tan rigurosa y quizá tampoco muy convincente para los demás. El 24 de enero, una reunión de propietarios de los cerros que se llevó a cabo en la paternalista Sociedad Protectora de Empleados elaboró una petición y preparó una campaña con la finalidad de hacer presión a la municipalidad y así incluir los cambios propuestos por Arturo Benavides en las bases de la licitación, y luego presionarla para que reconsiderara sus primera votación y adoptara la moción de dicho ofertante. Esta campaña incluyó “dirigir un circular a los presidentes de las Sociedades de Obreros, en que se les expliquen las razones que favorecen” exigir líneas de tranvía eléctrica a los cerros⁶²⁰.

Al principio, la campaña funcionó en la oficina de Juan C. Vera, el concesionario de alcantarillado de 1876, lo que da una idea del nivel económico de sus miembros⁶²¹. Sin embargo, no era exclusivamente una disputa entre hombres

⁶¹⁶ Informe de la comisión especial nombrada para estudiar las bases de las propuestas que deban pedirse para establecer en este puerto la tracción eléctrica”, 27 de diciembre de 1901, en MVALP, tomo 177, f. 249.

⁶¹⁷ *Op. cit.*, f. 263.

⁶¹⁸ “La tracción eléctrica–Idea que merece estudio”, *op. cit.* y “Tracción a los cerros–Nuevos adherentes”, en *La Unión*, Valparaíso, 1 de febrero de 1902, p. 2.

⁶¹⁹ “La tracción eléctrica”, en *La Unión*, Valparaíso, 19 de enero de 1902, p. 2.

⁶²⁰ “Tracción eléctrica. Reunión de propietarios”, en *La Unión*, Valparaíso, 25 de enero de 1902, p. 2.

⁶²¹ *Ibid.*

ricos, ya que muchos artesanos estaban implicados en el bando pro cerro. Doce-
nas de sindicatos y sociedades de ayuda mutua firmaron⁶²²; también lo hicieron
unos cinco mil individuos, la mayoría residentes del cerro Barón⁶²³. Es posible
que muchos de los individuos fueran también socios de alguno de los grupos
adheridos, pero los números todavía indican una respuesta significativa. Tal vez
la alta participación de los residentes del cerro Barón demostró la existencia de
un mercado allí: el Barón era uno de dos cerros que después recibieron líneas
de tranvía, aunque la municipalidad no lo exigió. No hay medio de saber si los
propietarios de terrenos aplicaron más presión que la antedicha circular para
conseguir que los grupos de trabajadores y artesanos se alinearan con ellos,
pero pareciera que estaba en el interés de los artesanos y trabajadores hacerlo,
ya que vivían allí, o querían hacerlo, y tenían suficiente dinero para tarifas de
segunda clase para tranvías, pero no suficiente para coches de alquiler. Toribio
Rocuant, uno de los cuatro mayores propietarios de terrenos en Las Zorras, Jorge
Lyon, un gran propietario de terrenos en la misma área, varios otros miembros
de familias principales, y mucha más gente común firmaron una petición en
favor de una línea de tranvías a los barrios de Las Zorras y Blanco Encalada
en las quebradas junto a los primeros kilómetros del camino a Santiago⁶²⁴. *La
Unión*, fundada por otro Lyon llamado Carlos, apoyó con cierta agresividad
esta campaña⁶²⁵. *El Heraldo* no cubrió dicha noticia, y por medio de algunos
pocos artículos y silencios elocuentes apoyó a la fracción anticeros.

La municipalidad, por su parte, rechazó las sugerencias de Arturo Benavi-
des, excepto de dar preferencia a la propuesta con más ramales en los cerros.
Desde la perspectiva de *La Unión*, la decisión final sobre la tracción en los
cerros fue hecha con sigilo y maniobras políticas. El periódico escribió que
primero los miembros del partido mayoritario se habían rehusado a asistir

⁶²² Eduardo Cavieres Figueroa, “Grupos intermedios e integración social: la Sociedad de
Artesanos de Valparaíso a comienzos del siglo xx”, pp. 37-39 y *passim*, muestra que esta sociedad
incluía a muchos empleados y pequeños comerciantes, pero también a artesanos “y, menos sig-
nificativamente... desde jornaleros y obreros hasta propietarios e industriales”. Sobre la base de
esta observación sugiere una mayor participación obrera en las sociedades mutualistas porteñas
que se suele atribuir. Además, pp. 41-42, explica que las sociedades mutualistas, que en un prin-
cipio no tenían fines políticos, a veces “participaron activamente junto a otras instituciones para
defender públicamente los derechos de los trabajadores”; como ejemplos; también -p. 42- señala
una protesta contra un impuesto propuesto sobre “la importación de ganado argentino” en 1905
y otra contra “la posibilidad de una nueva emisión de papel moneda aprobada por el Congreso”.

⁶²³ Entre el 9 de enero de 1902 y el 9 de marzo, *La Unión* publicó más de diez listas parciales
de organizaciones y personas que habían firmado la petición. El 2 de marzo reportó que peticiones
con más de cinco mil firmas habían sido presentados a la municipalidad: “La tracción eléctrica”,
en *La Unión*, Valparaíso, 2 de marzo de 1902, p. 2.

⁶²⁴ “La tracción eléctrica. En la Municipalidad”, en *La Unión*, Valparaíso, 2 de marzo de
1902, p. 2.

⁶²⁵ Juan Ricardo Couyoumdjian, “El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extran-
jeras, 1880-1930. Una aproximación”, pp. 63-99.

a cinco sesiones consecutivas, y luego habían celebrado una sesión especial cuando tres de los concejales que favorecían la obligación de servicio a los cerros no estaban disponibles y otro concejal, Alberto Lyon Pérez, todavía estaba inseguro sobre el asunto, con objeto de rechazar la petición⁶²⁶.

Las sesiones previas fueron canceladas por falta de quórum, pero no está claro si la mayoría temía perder. Sin embargo, una parte de la población se sintió estafada e ignorada. *El Grito del Pueblo*, un periódico autoproclamado como de la clase obrera que tuvo una vida breve durante aquella época, criticó con dureza a los concejales que habían votado para rechazar la petición. En especial respecto de dos supuestos demócratas que habían ido contra sus electores y su clase: Natalio Guerra, elegido por los trabajadores del cerro Barón, y Casimiro Taiba, expresidente de la Sociedad de Albañiles, sociedad que había firmado la petición por líneas a los cerros⁶²⁷. Ambos aparecen un año después como candidatos a municipales de la Agrupación Democrática de Valparaíso; un periódico brevemente publicado por este partido dice que Natalio Guerra fue:

“empleado en la Empresa del Ferrocarril Urbano durante 27 años, que fueron interrumpidos por desavenencia que se produjera con el superintendente de esa empresa á causa de la cuestión Tracción Eléctrica en la que se mostró... decidido partidario de la propuesta mas ventajosa á nuestros intereses comunales”.

Al parecer, no votó por aceptar una propuesta hecha por la antigua Empresa del Ferrocarril Urbano⁶²⁸.

¿Dio la municipalidad la espalda a décadas de tradición de buscar el mejoramiento y la integración de los cerros o, más bien, continuó una tradición de décadas de poner a los cerros en último lugar? El acceso a los cerros, aunque siempre subordinado a los proyectos de calles en el plan, nunca había dejado de ser atendido. Los permisos de ascensores habían sido expedidos rápidamente así como las máquinas consideradas importantes. ¿Qué había ocurrido ahora? Pudo ocurrir que, sabiendo que un camino plano y un servicio de tranvías a Viña del Mar estaba próximo a existir, la mayoría decidió dejar que la ciudad creciera en esta dirección, suponiendo que las clases ricas y medias preferirían vivir en Viña, que colonizar los cerros, y que los pobres al final no importaban tanto. Tal vez la alcaldía estaba controlada por terratenientes y otros que ha-

⁶²⁶ “La tracción eléctrica. El pueblo burlado”, en *La Unión*, Valparaíso, 22 de marzo de 1902, p. 2.

⁶²⁷ “A las clases obreras de Valparaíso”, en *El Grito del Pueblo*, Valparaíso, 27 de marzo de 1902, p. 1; Loveman, *Chile..., op. cit.*, p. 194.

⁶²⁸ “Candidatos a Municipales”, en *El Demócrata*, Valparaíso, 22 de febrero de 1903, p. 4 y 28 de febrero de 1903, p. 2. Desconocemos si esta agrupación estaba vinculada al Partido Demócrata, dominado por artesanos y clase media.

bían especulado en el crecimiento de Valparaíso hacia Viña y que no tenían interés en los cerros, ya fueran habitados y de propiedad de ricos o pobres. Hasta ahora no hemos encontrado evidencias para una respuesta definitiva.

Saavedra, Bénard y Cía., empresa que vendía luz eléctrica desde la apertura de la Gran Avenida en 1895, ganó un contrato de tracción sin obligación a servir los cerros y un contrato de iluminación que incluía otro convenio de diez años de alumbrado público⁶²⁹. Representaba a un grupo alemán constituido por “el Deutsche Bank..., la Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft-AEG..., más un grupo de inversionistas privados”⁶³⁰. El grupo “fundó en Berlín ... [en] 1903, la Empresa de Tranvías Eléctricos de Valparaíso” y Saavedra, Bénard y Cía., comenzó la construcción en representación de la ETEV⁶³¹, quien usaba equipamiento alemán y contrató a Alfredo O. Kolkhorst, Carlos Rapp y Luis E. de Ferrari (los primeros dos eran ingenieros alemanes) para dirigir el trabajo⁶³². “En 1906, fue vendida a otra corporación alemana, la Deutsch Überseische Elektrizitäts Gesellschaft... [y] pasó a ser la CTEV”⁶³³. Alfredo Kolkhorst y Carlos Rapp siguieron como gerente general y administrador del sistema (o como sus gerentes bajo títulos semejantes) hasta por lo menos el 7 de marzo de 1911⁶³⁴. En 1906,

“en cuanto al personal la empresa se constituía por 60 administrativos, de los cuales 30 eran extranjeros y 762 subalternos, donde 22 no eran chilenos”⁶³⁵.

A pesar de la nueva concesión, todavía se escuchaban críticas a la compañía de carros a caballo y a sus empleados. En mayo de 1902 *El Grito del Pueblo*, a pesar de ser pro trabajador, atacó a los empleados de los tranvías, y solicitaron al superintendente de la compañía a “obligar a las conductoras a que anden sino elegantes, a lo menos aseadas”. El periódico se quejaba que algunas conductoras olían a grasa, así que

“Las familias que se ven obligadas a traficar en los carros, sufren molestias a cada momento por tener que estar mirando un andrajo, y oliendo algo que repugna como lo es el olor de sebo o grasa”.

⁶²⁹ “Municipalidad”, en *La Unión*, Valparaíso, 10 de octubre de 1902, p. 4.

⁶³⁰ León Cáceres, *Valparaíso.. op. cit.*, p. 57. Couyoumdjian, *op. cit.*, pp. 63-99, califica a Saavedra, Benard, y Cía. como empresa alemana-chilena, citando la presencia de socios alemanes y chilenos en 1914.

⁶³¹ León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 57.

⁶³² Ximena A. Cuzmar Poblete y Daniel M. Jerez Galaz, *Transporte urbano de Valparaíso, 1920-1932*, p. 58.

⁶³³ León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 59.

⁶³⁴ En esa fecha firmaron el siguiente documento: “Compromisos. Cía. de Tranvías Eléctricos de Valparaíso con Fisco”, en Municipalidad de Valparaíso, Secretaría, *op. cit.*, p. 115.

⁶³⁵ Mardones, *op. cit.*, p. 116.

El periódico también se quejaba de que algunas conductoras trabajaban mientras estaban embarazadas, “exhibiendo su estado, como si estuvieran en sus casas y entre los suyos”⁶³⁶. Este artículo es un ejemplo particularmente virulento de crítica sexista, colgada sobre las conductoras femeninas durante al menos cuatro décadas de su existencia. Mucho menos tinta se vertió en atacar a los chóferes, y ninguna otra clase de trabajadores fueron atacados de modo tan tenaz, por mal aseo. Como se ha notado en todas partes, las conductoras también eran acusadas, a menudo, de engañar a los pasajeros.

Los tranvías eléctricos fueron inaugurados en una celebración de tres horas de orgullo chileno y amistad chileno-alemana, en la Navidad de 1904. Mientras una banda militar sobre el techo de uno de los tranvías interpretaba el himno nacional, una procesión de tranvías embanderados con los símbolos de ambos países transportaba dignatarios locales y nacionales por las líneas principales, cruzando la ciudad justo en diez minutos. Después de una vuelta por la estación de generación de respaldo en las calles Condell y Pudeto, las autoridades tomaron asiento en una suntuosa *once* en la casa central de la compañía eléctrica. Ministros del gabinete y el cónsul alemán hablaron de tracción eléctrica como un gran progreso para Chile y de las contribuciones alemanas a la vida intelectual y militar chilena⁶³⁷. *La Unión*, a pesar de sus objeciones al proceso usado en la licitación, no se volvió contra los tranvías como tales. Aunque se quejó del tratamiento brusco y peligroso recibido por algunos que abordaban tranvías sobrecargados en los primeros días, culpaba de esto a empleados desobedientes antes que a la compañía misma, que en aparentemente había ordenado que si demasiadas personas subían a un tranvía el chófer lo detuviera hasta que la gente extra se bajara bajo la presión de los pasajeros sentados impacientes, un sistema que *La Unión* aprobó⁶³⁸. Cuando un tranvía por primera vez hirió a un peatón, cortando la pierna izquierda de Roque Arancibia, el periódico dijo que era difícil determinar la responsabilidad, pero que en general era la víctima la descuidada o imprudente en estos casos⁶³⁹.

Tomó algo de tiempo para que la gente se acostumbrara a los tranvías eléctricos. Poco después de su instalación, una de las compañías de bomberos realizó uno de sus, hasta el momento, típicos ejercicios, construyendo un puente con escaleras sobre la avenida Brasil y arriba de los nuevos cables de tranvía. Desafortunadamente, se les cayó una escala, que rompió un cable, e interrumpió el servicio por varias horas⁶⁴⁰.

⁶³⁶ “Salidas del fogón”, en *El Grito del Pueblo*, Valparaíso, 4 de mayo de 1902, p. 4.

⁶³⁷ “La inauguración de la tracción eléctrica. Éxito y entusiasmo. Once”, en *La Unión*, Valparaíso, 26 de diciembre de 1904, p. 3.

⁶³⁸ “El exceso de pasajeros en los tranvías eléctricos”, en *La Unión*, Valparaíso, 28 de diciembre de 1904, p. 5.

⁶³⁹ “Atropellado por un tranvía eléctrico”, en *La Unión*, Valparaíso, 2 de enero de 1905, p. 4.

⁶⁴⁰ “El servicio de tranvías”, en *La Unión*, Valparaíso, 9 de enero de 1905, p. 3.

En Santiago, varios años antes, las compañías de tranvías y del teléfono habían intentado llegar a un acuerdo para prevenir los frecuentes accidentes que resultaron del contacto entre sus cables. Cuando la compañía de tranvías no pagó el costo de las medidas de seguridad, el Congreso comenzó a considerar la legislación sobre los cables eléctricos⁶⁴¹. Esta legislación produjo algunas de los primeros reglamentos nacionales de seguridad en Chile. Los peligros urbanos estimularon así al Estado central para expandir su actividad regulatoria, construyendo sobre décadas de provisiones de seguridad en ordenanzas municipales o concesiones a empresas de servicio público.



DESPUES DEL ACCIDENTE

La 291.—Yo creo que habría sido mejor tener presencia de ánimo y quedarnos en el carro.

El 72.—Es muy bueno tener presencia de ánimo, pero en estos casos, es mejor la ausencia de cuerpo:

Los lugares comunes acerca de los tranvías que se desarrollaron en la época de los carros de sangre continuaron en la de la tracción eléctrica. En esta caricatura de un atropellamiento, Pug (Nataniel Cox Méndez), dibuja una conductora fea, más mono que humano, que huye del lugar del accidente al lado del chófer. Pug, “Después del accidente”.

A pesar de la retórica empleada en la década de 1890, la electrificación no reemplazó una tecnología vieja con una nueva. En lugar de esto, se creó una red más complicada de servicios públicos. La electricidad reemplazó de una vez a todos los caballos en las líneas de tranvías que circulaban en las calles, pero tomó más tiempo desplazar el gas de la iluminación. Al

⁶⁴¹ Carlos Donoso Rojas, “De la Compañía Chilena de Teléfonos de Edison a la Compañía de Teléfonos de Chile: Los primeros 50 años de la telefonía nacional, 1880-1930”, p. 109.

momento del terremoto de 1906, tanto el gas como la electricidad estaban en uso extensivo. Como parte de la reconstrucción, se instaló un sistema comprensivo de alumbrado eléctrico, pero incluso en 1910 ambas compañías seguían teniendo contratos de alumbrado público⁶⁴².

CONCLUSIONES

Los debates y acciones alrededor de la electricidad recuerdan más las discusiones sobre el gas en las décadas de 1840 y 1850, que la experiencia más reciente con el agua y el alcantarillado. Las discusiones de estos últimos se focalizaron, sobre todo, en sus beneficios directos y menos en ingresos municipales u otros efectos colaterales. Más aún, algunos de los funcionarios edilicios encargados del agua rechazaron la idea de que el suministro de agua genera dinero para la ciudad o hiciera cualquier otra cosa excepto mejorar la salud pública e higiene. El gran entusiasmo de los porteños en la mitad del siglo XIX había dejado paso, en el caso del agua y alcantarillado, a un creciente realismo tecnológico y urbanístico.

Cuando la electricidad saltó a la palestra a mediados de 1890, esto llevó a los concejales de la ciudad y a los empresarios por igual a una vía retorcida de concursos arreglados e interpretaciones legales dudosas. La electricidad heredó los supuestos, frustraciones y esperanzas que durante cuatro décadas habían rodeado al gas y a los tranvías de sangre, que debía reemplazar. Los funcionarios municipales y periodistas habían criticado a dichas compañías casi desde su inauguración, y las quejas alcanzaron su cúspide en la década de 1890. Las fuentes sugieren que la electricidad era más atractiva en su posibilidad de quebrar estos dos monopolios, que como una fuente de luz más brillante u otras mejoras técnicas. Por ejemplo, las dos primeras propuestas de iluminación pública ofrecían luces que no eran más brillantes que las existentes luces a gas y cabe señalar en esto que el contrato de alumbrado público de 1902 mantuvo muchos faroles más débiles que una ampolleta de luz moderna de sesenta watt. Más importante, la concesión de tranvías eléctricos básicamente reemplazó los tranvías de sangre por tranvías eléctricos que servían las mismas rutas, antes que expandir las áreas de servicio. La prestación fue un poco más rápida en las zonas planas, pero la mayoría de los cerros permanecieron fuera de la red del ferrocarril urbano. Los concejales municipales, deseosos de deshacerse de sus viejos adversarios a cualquier costo, demandaron muy poco del nuevo concesionario. El tortuoso proceso de electrificación, sin embargo, sí llevó a las dos concesiones de servicios públicos a ser más detallistas en los contratos: La municipalidad y los empresarios definieron lo que querían de la electricidad de un modo mucho más claro de lo que sus predecesores habían señalado que querían del gas o de los tranvías de sangre.

⁶⁴² Juan de D. Ugarte Yávar, *Valparaíso 1536-1910: Recopilación histórica, comercial y social*, p. 70.

En 1906, los problemas de la ciudad y las redes tecnológicas disponibles para enfrentarlos cubrían grandes áreas. Tres décadas de proyectos ambiguos habían traído sistemas de iluminación, agua y alcantarillado a la mayor parte de la ciudad, y transporte confiable a una parte de ella, que era menor, pero aún así significativa. Los administradores de la ciudad buscaban aumentar el poder y la autoridad municipal. Habían restringido las actividades de algunos residentes, pero habían perdido poder sobre algunos servicios entregados al Estado central y a dos compañías extranjeras. Más aún, las áreas pobladas de la ciudad habían crecido tanto que a comienzos del siglo xx habían sobrepasado los límites urbanos. Los proyectos de mejoramiento del gran Valparaíso entonces iban más allá de la jurisdicción del gobierno de esta comuna o de la de Viña del Mar. Sin embargo, incluso cuando el control local estaba debilitado, muchos de los residentes de la ciudad estaban ganando poder. Los concejales de la ciudad no exigieron servicio de tranvías para los habitantes de clase trabajadora del cerro Barón, pero las enormes peticiones del vecindario parecen haber obtenido una línea de tranvía mostrando a la compañía que había un mercado para sus servicios.

El crecimiento del poder del Estado y de extranjeros delineado en este capítulo, que se concretó en la década anterior a 1906, se aceleraría durante la reconstrucción que siguió al devastador terremoto de ese año. En la década que siguió al terremoto, las manos del Estado y las billeteras extranjeras consolidarían su poder. El abandono de la tracción eléctrica a los cerros prefigura otro cambio, tal vez más importante. A pesar de los grandes esquemas de diseño urbano y reconstrucción propuestos y llevados a cabo después del terremoto de 1906, Valparaíso cambiaría de ser una ciudad en construcción e idealizada, a una que debía ser aceptada y adaptada a un marco mayor. En lugar de mirar hacia arriba, la mayoría de los que podían hacerlo mirarían hacia afuera. Más y más ciudadanos prominentes del Puerto vivirían en otras partes.

EL GRAN TERREMOTO Y LA RECONSTRUCCIÓN, 1906-1920⁶⁴³

Un poco antes de las veinte horas del 16 de agosto de 1906, “el conocido comerciante don Manuel González”⁶⁴⁴, su mujer Consuelo Quesada de González y sus hijos Amparo, María, Felicia, Ángela, Manuel y Carmela, estaban en su departamento, del segundo piso de una casa en el Almendral. Las fotos publicadas les muestran con los trajes y vestidos de personas pudientes; a lo menos dos empleadas trabajaban en aquel lugar. Con el impacto del terremoto a las 19:55 hrs.⁶⁴⁵, los González y sus sirvientas corrieron escaleras abajo y llegaron a la vereda justo a tiempo para ser aplastados por el muro del “sólido” edificio vecino, casi terminado en la esquina de Jaime y Victoria. Su propia casa se mantuvo en pie. La familia Mery, que vivían en el tercer piso, salió sana y salva momentos después. La madre, una hija y un hijo fueron sacados con vida y llevados, con los cuerpos de sus familiares, a una enfermería improvisada en un convento cercano. Carmela vivió dos días. Consuelo y su hijo Manuel sobrevivieron. El libro que cuenta la historia no nos informa si las empleadas sobrevivieron; y solo las menciona al momento de ser aplastadas⁶⁴⁶.

El gran terremoto del 16 agosto de 1906, que destruyó gran parte de la ciudad, creó una crisis humana que puso a prueba todos sus sistemas de infraestructura y administración. También creó una crisis política local que giraba alrededor de la enorme oportunidad de reestructurar el espacio urbano. El saldo político y administrativo del terremoto es complejo, pero en general disminuyó el poder municipal y aumentó el poder estatal. El Estado tomó una posición dominante no solo durante la emergencia y las grandes obras públicas, sino, también, en los detalles mundanos de reglamentos y zonificación local. Una ley creó una junta de vecinos especial de reconstrucción, con participación municipal, pero con muchos miembros nombrados por el Presidente, y sujetó sus decisiones a la aprobación presidencial. Por medio de esta junta, que de gran modo diseñó el nuevo Puerto, el Estado asumió algunos poderes municipales existentes y casi toda la iniciativa para moldear la

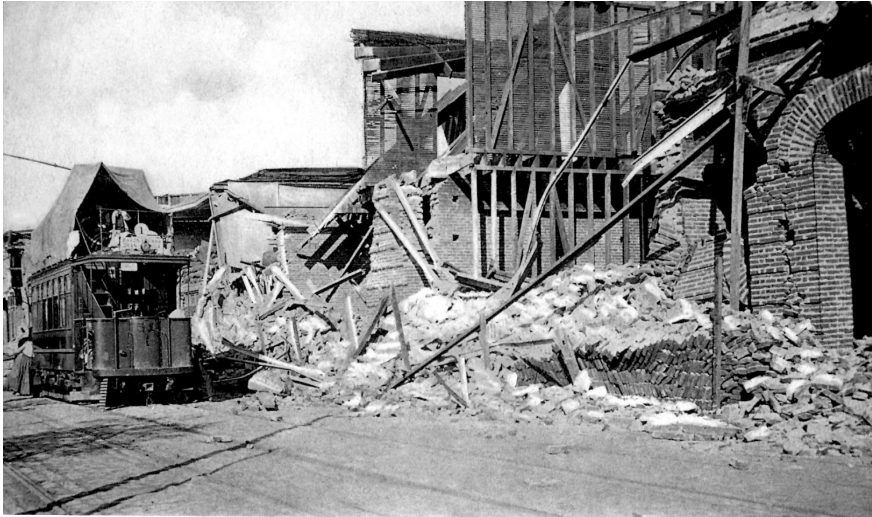
⁶⁴³ Muchas partes de este capítulo aparecieron en los siguientes artículos: Martland, “Social...”, *op. cit.* y “Reconstructing...”, *op. cit.*

⁶⁴⁴ La historia de los González aparece en Alfredo Rodríguez Rozas y Carlos Gajardo Cruzat, *La catástrofe del 16 de agosto de 1906 en la República de Chile*, pp. 80-82. Disponible en www.memoriachilena.cl. [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].

⁶⁴⁵ El terremoto, de 8,6° Richter, tuvo su epicentro cerca de Valparaíso. Carolina Cifuentes, Carolina Castillo y Andrea Lobos, *Valparaíso 1900: Un viaje de nostalgia al primer puerto de Chile*.

⁶⁴⁶ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 80-81.

ciudad. Este cambio, no significa control *santiaguino* ni mucho menos *nacional* por sobre los deseos *porteños*, sino que, a raíz de desacuerdos entre sus habitantes, grupos poderosos echaron mano al gobierno nacional para lograr las políticas de reconstrucción que preferían por sobre las que de inicio habían sido sugeridas por la municipalidad. Al mismo tiempo, cambios tecnológicos y demográficos, también influidos por el terremoto, transformaron de forma radical la antigua noción de un Valparaíso compacto que al final subiera los cerros y los urbanizara de forma cabal.



Valparaíso

Terremoto del 16 de Agosto de 1906

Avenida del Brasil

Alfredo Rodríguez y Carlos Gajardo dicen: “Los tranvías eléctricos sirvieron asimismo de refugio, a muchas familias, sobre todo a esas que tenían alguno de sus miembros enfermos, o niños pequeños que requerían un gran cuidado para evitar fatales consecuencias”⁶⁴⁷. Nótese el salvataje de ladrillos de las ruinas, mano derecha (postal de época en la colección del autor).

Tal como los González, muchos porteños, en especial los más acomodados, estaban en casa al momento del terremoto. Otros estaban en bares, pero los teatros todavía no se habían abierto y la mayoría de los otros negocios estaban cerrados. El primer choque precipitó una salida general a las calles, donde muchos murieron cuando el segundo choque, a las 20:06 hrs., derrumbó más edificios. Los que sobrevivieron se encontraron en una oscuridad húmeda y fría: La electricidad se había cortado y las luces de gas habían durado lo necesario para incendiar algunas ruinas. Paradójico espectáculo el de los incen-

⁶⁴⁷ Otras familias se instalaron en un galpón de almacenaje de tranvías: Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 61 y 93.

dios, como único recurso para alumbrar y calentar la noche⁶⁴⁸. Casi todos los edificios del prestigioso y supuestamente buen construido Almendral fueron destruidos por el terremoto o por los incendios que lo siguieron. También se cayeron muchos edificios del puerto y de algunos de los cerros, pero en el suelo arenoso y rellenado del Almendral fue la destrucción peor. Como el plan albergaba una mezcla de todo tipo de vivienda, desde conventillos hasta palacios, los damnificados incluían toda clase de personas, desde muy pobres a grandes capitalistas. En los cerros, “los ranchos, fundamentalmente serranos, resistieron mucho mejor al impacto que los conventillos del plan”⁶⁴⁹. Más de tres mil de los más o menos ciento sesenta mil residentes de la ciudad murieron⁶⁵⁰. Los sobrevivientes, muchos miles de ellos sin casa, huyeron a las calles, parques, plazas y avenidas.

El terremoto hizo notar la idiosincrasia clasista de sus habitantes. Seguramente alguien sabía los nombres de las sirvientas de los González, y lo que les pasó a ellas y a muchos otros ciudadanos pobres, pero la prensa se enfocó en los ricos. Los pobres aparecieron como objetos generalizados de simpatía o como fuente tácita de la posible delincuencia que preocupaba a los oficiales de la ciudad. Los porteños de élite solían pensar en los cerros como precarios física, económica y socialmente, y se sintieron confusos cuando sufrieron menos que las áreas planas. El terremoto y la reconstrucción también hicieron ver la posición económica y política del Puerto, que todavía era importante y fuerte, cualidades que atrajeron los necesarios recursos de reconstrucción. Sin embargo, a pesar de ser el puerto principal del Chile central, estaba bastante aislado. Solo un ferrocarril y dos o tres caminos buenos lo vincularon al resto de Chile; con todas estas rutas cortadas, sus líderes temían escasez de comida que causaría desorden civil. Todavía no había suficientes muelles para el tráfico normal del puerto, mucho del cual llegaba a la playa en lanchas aún antes del terremoto.

El terremoto también reveló que durante décadas de construcción rápida, los gobernantes y constructores porteños habían pensado que era imposible o innecesario prepararse para los terremotos, aunque es de suponer que tenían conocimiento sobre los grandes sismos de 1575, 1647, 1730 o, por lo menos, el de 1822, como también de los ocurridos en otros lugares del país y de la región; difícil sería vivir en Chile sin tener alguna idea de la probabilidad de terremotos⁶⁵¹. Además estaba “el temblor cuasi terremoto de” 1896 que

⁶⁴⁸ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit., passim*; “La relación del terremoto”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de agosto de 1906, p. 1 y Antonio Acevedo Hernández, “Cuando Valparaíso Agonizó: El Terremoto de 1906”, pp. 324-326.

⁶⁴⁹ Urbina Carrasco, “El terremoto de 1906...”, *op. cit.*, p. 332.

⁶⁵⁰ Ugarte Yávar, *op. cit.*, p. 128.

⁶⁵¹ Por ejemplo, el Museo Histórico Nacional de Chile, *Terremotos Earthquakes en Chile*, pp. 9-17, describe leyendas mapuches y creencias y experiencias hispano-coloniales y republicanas.

daño varias docenas de casas en el suelo arenoso del Almendral, pero que dejó “sólo daños menores” “en el sector Puerto”⁶⁵². Las últimas siete décadas habían producido importantes reglamentos contra incendios, además del Cuerpo de Bomberos, los grifos, etc. Había consenso en que se debía prevenir las inundaciones; el gobierno local llevaba décadas cerrando cauces y, por lo menos, considerando otras medidas, aunque sin mucho éxito. Un año antes del terremoto, *Zig-Zag* reclamó que “la absoluta desidia de los gobernantes y el completo desamparo de las autoridades” permitía que “las inundaciones y su consiguiente secuela de infección y epidemias, han llegado a ser fenómenos naturales y previstos que a nadie estrañan”, pero casi no existían medidas contra terremotos aparte de una prohibición de cornisas pesadas en la mal llamada “Ordenanza para precaver los incendios i temblores”⁶⁵³. Cornisas débiles (a pesar de la ordenanza) y muros pesados, incluyendo los muros cortafuego mandados por las ordenanzas contra incendios, mataron o lesionaron a muchas personas. Después del terremoto, en general nadie criticaba a las autoridades ni a los constructores. Incluso Hormidas Henríquez, ingeniero que analizó los daños y estudió reglamentos de seguridad sísmica de otros países, no reclamó por la ausencia de tales reglamentos en Chile antes del terremoto⁶⁵⁴.

Aunque Valparaíso no se había preparado para un terremoto, sí había desarrollado una gran capacidad estatal y particular de enfrentar las crisis. Las experiencias con desastres menores, con la operación de los bomberos voluntarios y con actividades afines posibilitó la organización de respuestas rápidas. El prestigio social de la actividad bomberil voluntaria tal vez contribuyó a la aceptación de las actividades de socorro voluntarias que fueron claves en las primeras horas. Aun sin un plan de desastre, médicos, monjas y otros vecinos improvisaron postas médicas. Sacerdotes cruzaron la ciudad, dando socorro a los vivos y absolución a los moribundos⁶⁵⁵. Algunos bomberos intentaron apagar los incendios y otros sacaron sobrevivientes de los escombros a pesar de bomberos muertos o lesionados y los grandes daños a comunicaciones, bombas y cañerías de agua⁶⁵⁶. Hasta los vecinos más sencillos rescataron a sus compañeros de barrio.

LAS PRIMERAS RESPUESTAS A LA CATÁSTROFE

En las horas posteriores al terremoto, sin modo alguno de recibir órdenes desde Santiago, los oficiales del gobierno central presentes en la zona actuaron

⁶⁵² Urbina Burgos, *op. cit.*, pp. 360-361.

⁶⁵³ *Zig-Zag*, año 1, N° 25, Santiago, 6 de agosto de 1905, s.p.; “Ordenanza para precaver los incendios i temblores”, 6 de noviembre de 1873, aprobado por el Consejo de Estado el 24 de diciembre de 1873, en MINT, vol. 660, s.f.

⁶⁵⁴ Hormidas Henríquez, “El terremoto de Valparaíso bajo su aspecto reconstructivo”, p. 353.

⁶⁵⁵ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, p. 50.

⁶⁵⁶ “Los incendios”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 19 de agosto de 1906, p. 1.

con autonomía, apoyándose en la autoridad de sus puestos y en las necesidades de la emergencia. Nadie, ni siquiera el Cuerpo de Bomberos tenía un plan especial para terremotos u otra catástrofe mayor que se aplicara en este caso. A las 21:00 horas “el oficial de policía, don Carlos Ortiz”, partió con un mensaje en que el intendente Enrique Larraín Alcalde informó al gobierno de lo sucedido, pero en la mañana del 18, cuando el Intendente logró mandar un telegrama extenso desde Quillota, todavía no había respuesta⁶⁵⁷. A pocos minutos del terremoto, Enrique Larraín ordenó “a tierra la fuerza de marinería disponible”, unos doscientos cincuenta hombres, y durante las próximas horas reunió una gran fuerza de policía, marinería, ejército y voluntarios para evitar y reprimir saqueos y desórdenes generales⁶⁵⁸. También nombró médicos para encabezar dos postas médicas mayores y consideró el abastecimiento de víveres y agua potable, pero sus acciones principales giraban en torno de la seguridad y el orden. Si dio órdenes de rescatar gente atrapada o se comunicó con los bomberos, *El Mercurio* no le dio importancia suficiente para comentarlo. Al mediodía del 17 de agosto, la policía, la marinería y dos compañías de infantería de línea patrullaban la ciudad. Sin embargo, Enrique Larraín armó “a muchos particulares y bomberos”, y permitió que los cónsules de Francia e Italia formaran fuerzas de seguridad, el italiano con cincuenta hombres⁶⁵⁹. El 18, dio “armas a los particulares para que resguardase el comercio extranjero”, mandó que dos poderosos buques de la Armada, *Esmeralda* y *Blanco Encalada*, regresaran a Valparaíso, y envió vapores a ciudades del norte para traer más tropas al puerto⁶⁶⁰. El mismo día, decretó:

“los delincuentes infragantes de delito o atentados contra las personas o la propiedad ajena, quedan sujetos al maximum de la pena que la Ley Civil o Militar autoriza”,

disposición que, al parecer, ya se había puesto en operación⁶⁶¹. En otras palabras, Enrique Larraín enfrentó el terremoto como si fuera un motín o disturbio civil.

Probablemente Enrique Larraín Alcalde temía no solamente delincuentes habituales sino, también, delitos o desórdenes ocasionados por las circunstan-

⁶⁵⁷ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, 178 y 180-183.

⁶⁵⁸ *Op. cit.*, p. 178.

⁶⁵⁹ *Op. cit.*, pp. 179-180; “Consulado de Italia”, en *Zig-Zag*, año 2, N° 74, Santiago, 14 de octubre de 1906, s.p.; Alfredo A...?, cónsul general de Italia, al intendente, 20 de agosto de 1906, en IVALP, tomo 1172, s.f.

⁶⁶⁰ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, p. 180; Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, al Ministro del Interior, Santiago, 18 de agosto de 1906, en Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, p. 182. Enrique Larraín dijo que todavía necesitaba más fuerzas, o para resguardar Valparaíso o para enviar a Santiago.

⁶⁶¹ Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, al ministro del Interior, decreto, 18 de septiembre de 1906, en IVALP, tomo 1187, fs. 377-378.

cias caóticas. Con tantas tiendas, palacios, fábricas, almacenes, etc., en llamas, habría sido difícil no recordar otro día de incendios. Durante la huelga de 1903 contra la Compañía Sudamericana de Vapores, obreros portuarios en huelga, rompehuelgas y tropas se pelearon. Murieron entre treinta y dos y cien personas. El edificio de la Compañía Sudamericana de Vapores fue quemado⁶⁶². Esos eventos, y otras huelgas, protestas y conflictos políticos, a veces violentos, tienen que haber influido en Enrique Larraín Alcalde, que de seguro no simpatizaba con los manifestantes y huelguistas.

En los primeros días, este alcalde esquivó muchas oficinas y funciones gubernamentales existentes y estableció una administración provisional, nombrando en cargos claves a los militares y civiles que encontrara o que se presentaran⁶⁶³. Cuando el capitán de navío Luis Gómez Carreño llegó a pie desde Viña del Mar en la mañana del 17, lo nombró jefe militar de la plaza⁶⁶⁴. Consultó con el gerente de la Empresa de Agua Potable, hizo “contratos para la construcción de galpones en la Avenida Brasil” para los sin casa, nombró “comisiones para... el aprovisionamiento del pueblo”, y pidió que el gobierno enviara “ingenieros militares, que se destinarán... a la demolición de los edificios peligrosos”⁶⁶⁵. También nombró a un regidor de Santiago, quien estaba en Valparaíso por casualidad, jefe de una de las comisiones de aprovisionamiento. Otras comisiones especiales de oficiales nacionales y municipales, militares, miembros del clero y particulares de la élite se encargaron de problemas claves. El primer alcalde Enrique Bermúdez, las otras autoridades y oficinas municipales e instituciones locales ayudaron, bajo el liderazgo del Intendente los lideró. Las organizaciones normales no eran suficientes para la emergencia y solo la intendencia y el Estado tenían la capacidad, los recursos y la autoridad de tomar medidas de emergencia.

Semanas y meses después al describir los eventos del terremoto, la prensa porteña y santiaguina se enfocó en el actuar del Estado, no de la municipalidad. Alfredo Rodríguez Rozas y Carlos Gajardo Cruzat ubicaron al Intendente como héroe de su libro sobre el terremoto a fines de 1906⁶⁶⁶. En su libro *Valparaíso: 1536-1910: recopilación histórica, comercial y social*, Juan de D. Ugarte Yávar se enfocó en el capitán Luis Gómez Carreño⁶⁶⁷. Nadie elogió al alcalde Enrique

⁶⁶² Collier & Sater, *op. cit.*, p. 196; Collier, *op. cit.*, p. 63.

⁶⁶³ El tomo 1187 del Fondo Intendencia de Valparaíso del Archivo Histórico Nacional Histórico contiene cientos de decretos de las semanas después del terremoto, algunos en papeles comunes en vez de membrete, tal vez una indicación de los resultados de los grandes daños a la intendencia. Los tomos 1172, 1175, 1179 de ese fondo, además del tomo 3185 del Interior y el 3591 de Guerra también incluyen documentos relevantes.

⁶⁶⁴ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 179-80; el decreto de Enrique Larraín Alcalde, fechado el día siguiente, el 18 de agosto de 1906, está en IVALP, tomo 1187, f. 369.

⁶⁶⁵ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 179-181.

⁶⁶⁶ *Op. cit.*, p. 10.

⁶⁶⁷ Ugarte Yávar, *op. cit.*, p. 127.

Bermúdez como el héroe principal de la emergencia, aunque sus actividades tanto en la crisis como en la reconstrucción le impulsaron en la política nacional (por lo menos, así dice Virgilio Figueroa en su diccionario biográfico)⁶⁶⁸. Es verdad que el Estado hizo mucho más que la municipalidad. Las autoridades municipales sencillamente tenían menos poder y menos recursos. No tenían la autoridad de declarar la ley marcial, ni tenían el dinero, la fuerza armada y los administradores profesionales que el Estado tenía.

Luis Gómez Carreño reiteró la disposición del Intendente de aplicar

“el máximum de la pena que las leyes extraordinarias facultan en estos casos á todos los individuos autores de falta grave y especialmente á aquellos á quienes se les sorprenda en delito de robo”,

pero también a los incendiarios, en un decreto del 20 de agosto. El día 21 se decretó: “Todo individuo que se sorprenda destruyendo las cañerías de agua potable, será fusilado inmediatamente”⁶⁶⁹. Un robo podría tornarse un saqueo general, atacando la propiedad y el orden; los incendios provocados y destrozos de la red de agua amenazaban las vidas de todos. Muchos porteños de clase media y élite loaron a Luis Gómez Carreño como protector y salvador de la ciudad contra el saqueo y la delincuencia. El comerciante inglés Henry Swinglehurst le dedicó un poema en que “Gómez luchó por el bien común / como fortaleza de acero templado” [Gómez, he stood for the common good, / Like a fortress of tempered steel] contra un enemigo metafórico y aterrorizador⁶⁷⁰. Pero, por el contrario, otros sobrevivientes creyeron que sus acciones eran demasiado drásticas. El alcalde Enrique Bermúdez denuncia protestas contra “las medidas represivas”⁶⁷¹. Patricio Manns, escribiendo sesenta y seis años después, opina que Luis Gómez Carreño culpó a los pobres por intentar sobrevivir con los materiales que encontraron en los escombros –es decir, cree que este alcalde consideró una definición de robo exagerada para el contexto y basada en parte en la clase social a la que pertenecía –y que sus órdenes y la tropa de su mando impidieron que los pobres llegaran a los mismos lugares de refugio que los ricos⁶⁷². Es difícil determinar con exactitud los motivos del jefe militar de la plaza y la manera exacta en que sus órdenes fueron interpretadas y cumplidas por la tropa. Sin embargo, como citamos atrás, en los años cercanos del terremoto las autoridades chilenas creyeron necesario matar a varios ciudadanos pobres en distintas ocasiones de conflicto laboral.

⁶⁶⁸ Figueroa, *op. cit.*, tomo 2, p. 187.

⁶⁶⁹ Decreto del capitán de navío Luis Gómez Carreño, 21 de agosto de 1906, en IVALP, tomo 1187, f. 373. Estos decretos están publicados en Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 195-199.

⁶⁷⁰ Henry E. Swinglehurst, “An Englishman to a Chilean: Capitan Luis Gomez Carreño (After the Valparaiso Earthquake, 16th August, 1906)”.

⁶⁷¹ Enrique Larraín, intendente de Valparaíso a Belisario Prats, ministro de Guerra y Marina, 4 de octubre de 1906, en ANCh, MGUE, tomo 3591, s.f.

⁶⁷² Patricio Manns, *Los terremotos chilenos (libro primero)*, pp. 72-78.

El 19 de agosto *El Mercurio* sostuvo que la experiencia de San Francisco “[revela] que solo con una disciplina absoluta y una dirección central mui solida, puede dominarse por completo la situación” tras un gran terremoto⁶⁷³. Al día siguiente declaró: “Pillaje hubo, es verdad, pero se reprimió con tanta energía en los primeros momentos, que hoy ya no existe”⁶⁷⁴. En esos días, los refugiados y otros transeúntes de la avenida Brasil podían ver “los cadáveres de algunos de esos ajusticiados. Uno de ellos atado a un poste en el cual se leía el siguiente letrero: ‘por ladrón’”. Delitos más leves trajeron azotes. Alberto Ried, que concurrió a Valparaíso con otros voluntarios del Cuerpo de Bomberos de Santiago, describe la ejecución de un joven que había cortado la mano o los dedos de una mujer (o del cadáver de ésta) para robar unos anillos⁶⁷⁵.

Parece que bajo las órdenes de Enrique Larraín Alcalde y Luis Gómez Carreño fueron fusilados entre quince y cien hombres, pero se sabe poco de las circunstancias o de su culpabilidad⁶⁷⁶. Investigaciones en los documentos de los ministerios del Interior, de la Guerra y de Marina, y en archivos de la Intendencia de Valparaíso, en el Archivo Nacional de la Administración no revelaron informe, oficio o rasgo alguno del funcionamiento del tribunal. Por un lado, es posible que los documentos existan en algún tomo extraviado o perdido; sin embargo, por otro lado, es curioso que se conservara tanta documentación sobre otros asuntos –desde listas de sobrevivientes hasta cuentas de forraje para la caballería– pero ninguna sobre los fusilamientos.

El 4 de septiembre el presidente Germán Riesco confirmó y prolongó las medidas de emergencia, declarando “en estado de sitio la provincia de Valparaíso por el término de un mes”⁶⁷⁷. El 4 de octubre el edil informó al ministro de Guerra:

⁶⁷³ “Lo que queda por hacer”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 19 de agosto de 1906, p. 1.

⁶⁷⁴ “El Orden Publico”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de agosto de 1906, p. 1.

⁶⁷⁵ Alberto Ried, *El mar trajo mi sangre*, p. 95.

⁶⁷⁶ En Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 195-197, aparecen fotos de algunos de los ejecutados por ladrones y por incendiarios; en p. 195 los autores califican a esta como “triste y dolorosa medida, pero indispensable de esa chusma inconsciente, siempre dispuesta al bandolerismo y al pillaje”. Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 390, afirma: “quince fueron fusilados sin juicio alguno. Después se formó un Tribunal Militar en la Avenida Brasil”, pero no cita fuente específica para ese detalle. Rodríguez y Gajardo, *Catástrofes*, p. 195, mencionan “alrededor de quince fusilamientos”, pero no dejan claro si esos quince fueron fusilados antes del establecimiento del Tribunal Militar y otros fueron fusilados después, o si la cifra incluye todos los fusilados en toda la emergencia. Manns, *op. cit.*, p. 78, cita “los testigos de 1906” y “una centena de testimonios gráficos, algunos de ellos dados a la publicidad, los cuales, observados con atención, indican que los grabados corresponden a diferentes ejecuciones en su mayor parte”, *op. cit.*, p. 78, cita “los testigos de 1906” y “una centena de testimonios gráficos, algunos de ellos dados a la publicidad, los cuales, observados con atención, indican que los grabados corresponden a diferentes ejecuciones en su mayor parte”.

⁶⁷⁷ Copiado en un decreto del intendente de Valparaíso, Enrique Larraín Alcalde del 8 de septiembre de 1906, en IVALP, tomo 1187, f. 418.

“La cesación del Estado de sitios que espira con fecha de mañana i el retiro casi simultáneo de las fuerzas que extraordinariamente han venido para el mantenimiento del orden público en esta plaza, ambas medidas, han producido en el ánimo del pueblo cierta confianza para levantar en grito de protesta contra las autoridades con motivo de las medidas represivas adoptadas después de la catástrofe”⁶⁷⁸.

Echó la culpa a “ajitadores de oficio” y pidió la permanencia de las tropas adicionales por algún tiempo. Un cuarto de siglo después, el autor porteño Augusto D’Halmar hace que Cristián, protagonista de muchos cuentos suyos, intente salvar la vida de un niño de catorce años fusilado en el acto “por haberse robado un sombrero hongo”⁶⁷⁹. Tal situación cuadraría con las prácticas antes del terremoto. Una instancia más definitiva de órdenes diferentes para personas de diferentes clases sociales se ve el 25 de agosto, cuando el alcalde Enrique Bermúdez, notando que se vendían “bebidas alcohólicas a pesar de las prohibiciones impartidas por la autoridad”, prohibió la venta de licores excepto en “los Hoteles, Bares, y Clubs que pagan impuesto de 1^a. Clase”, o sea, los locales patrocinados por la cúpula. Sin embargo, el panorama de clase en la emergencia es ciertamente complejo.

El 24 de agosto varios vecinos del cerro Polanco, cerro bastante pobre, denunciaron que “se intent[a] pegar fuego a todo el cerro de Polanco y Molino”, dando como evidencia el hecho de que “en varias casas se ha encontrado en las puertas paja empapada en parafina” y pidieron una fuerza militar de “20 hombres”⁶⁸⁰. Parece que nadie fue arrestado, pero el temor era real, y el atentado puede haberlo sido. El motivo para incendiar edificios es menos claro que el del robo. Había una larga historia de fraude de seguros, reforzado en este caso por el número de personas que tenían seguros contra incendios, pero no contra terremotos. En San Francisco, algunos dueños habían incendiado sus propiedades para acceder al seguro⁶⁸¹. El terremoto también podía dar una oportunidad o impulso a delitos generales o por actos irracionales de personas con ciertos tipos de enfermedad psicológica como, al parecer, padecía Bartolo

⁶⁷⁸ Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, al ministro de Guerra, 4 de octubre de 1906, en ANCh, MGUE, vol. 3591, s.f.

⁶⁷⁹ Augusto D’Halmar, “Valparaíso en su elemento”, p. 311.

⁶⁸⁰ “Un denuncia grave”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de agosto de 1906, p. 4.

⁶⁸¹ El capitán Leonard D. Wildman del U.S. Army Signal Corps informó que un bombero le había contado de este fenómeno en San Francisco “en la mañana del terremoto”; Wildman, Fort Mason, California, a The Military Secretary, Department of California, n.p., April 27, 1906, in The Virtual Museum of the City of San Francisco, disponible en www.sfmuseum.org/1906.2/arson.html [Fecha de consulta: 4 de diciembre de 2007]. No sabemos si era verdad, o si alguien en Valparaíso sabía de la noticia para el 27 de agosto, pero para el 8 de diciembre los diarios porteños prestaban atención cuidadosa a las decisiones legales acerca de los seguros en San Francisco: “Los seguros”, en *La Unión*, Valparaíso, 8 de diciembre de 1906, p. 5.

Rubio Araya, de diecisiete años, quien recibió doscientos azotes por intentar robar dinero del liceo de niñas, y fue fusilado frente a uno de varios edificios que se cree había intentado incendiar⁶⁸². Se informó que este menor había estado encarcelado por envenenar a su madre, y esto podría indicar un mal estado mental o una actitud criminal general. En todo caso, el prender el fuego a las construcciones representa un ataque sobre la estabilidad física de la ciudad tan protegida por décadas de proyectos de infraestructura y reglamentos.

Aparte de diferencias de opinión sobre el actuar de Luis Gómez Carreño, surgieron acusaciones de abuso de poder por parte de soldados y oficiales. En un caso que muestra la ambigüedad de la clase después del terremoto, *La Unión* alegó que los soldados estaban rompiendo las cédulas de obreros para poder reclutarlos, y que los oficiales y soldados que recolectaban materiales de construcción salvados de las ruinas no daban los recibos necesarios⁶⁸³. La empresa del cable submarino se quejó de que “la guardia especial” prohibía que sus empleados transitaran por las calles de noche a pesar de tener pases de la alcaldía⁶⁸⁴. En un caso semejante, el Cuerpo de Bomberos había arreglado con Luis Gómez Carreño poner guardias nocturnas de quince hombres en las dos casas de bomba que sobrevivieron al terremoto. El 1 de septiembre, el comandante del cuerpo reclamó a Luis Gómez Carreño que los soldados o policías patrullando durante el cubrefuego se habían negado a permitir que bomberos uniformados caminaran por las calles para presentarse para esta guardia⁶⁸⁵. Ya por mala comunicación de parte de Luis Gómez, ya por exceso de celo de parte de los soldados, o por otro motivo, el aparato de seguridad dificultó el trabajo de una de las organizaciones porteñas mejor equipadas a responder a la situación poscatástrofe. Es un caso muy raro de malas relaciones entre Estado, municipio y bomberos después de su fundación en 1851. También demuestra cambios importantes en la distribución del poder durante las semanas de emergencia después del terremoto porque los bomberos voluntarios uniformados no cabían dentro de ningún grupo que las autoridades de costumbre sospechaban de ser delincuentes.

Realidades de clase social influyeron en la vida de los sobrevivientes y los comentarios sobre esa vida, en otros asuntos también. Alfredo Rodríguez y Carlos Gajardo notaron que “muchas y muy distinguidas familias” pasaron la primera noche en la plaza de La Victoria⁶⁸⁶. Implícitamente mostraron la paradoja social de que *incluso los ricos* estaban sin casa. Sin embargo, loaron

⁶⁸² “Fusilamiento”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 27 de agosto de 1906, p. 2

⁶⁸³ “Las cédulas personales. El derecho de propiedad”, en *La Unión*, Valparaíso, 6 de septiembre de 1906, pp. 1 y 4.

⁶⁸⁴ R...[?; firma ilegible], West Coast of America Telegraph Company, Valparaíso, a Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, 3 de septiembre de 1906, en IVALP 1172, s.f.

⁶⁸⁵ C.H.C. Armstrong, Comandante, al Superintendente, 30 de agosto de 1906, en BV, tomo “Año 1905” [mal rotulado: contiene documentos de 1906 y 1907].

⁶⁸⁶ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 66, 70.

a una “criada generosa que había salvado... [su] propio [lecho] para cederlo a sus patrones sacrificándose por ellos” con la implicación que fue un acto voluntario, pero debido⁶⁸⁷. *Zig-Zag* explicó que muchos de los comestibles distribuidos a los necesitados venían de los “grandes almacenes”, o sea, las grandes tiendas como la Casa Prá otras que habían tomado importancia en Santiago y Valparaíso a fines del siglo XIX, y opinó que eran “demasiado finos para los consumidores populares” que los recibieron⁶⁸⁸.

Enrique Larraín y Gómez insistieron, repetida y públicamente, que había comida suficiente para todos y que se repartía gratis⁶⁸⁹. Intentaron imponer su noción de comercio justo mediante máximos sobre los precios de comida y otras mercaderías de primera necesidad. *El Mercurio* sugirió que los que podían comprar su comida lo hicieran, dejando así la comida gratuita para los más necesitados⁶⁹⁰. Además de motivos de justicia o de caridad, Enrique Larraín, Luis Gómez y los gerentes del diario de seguro recordaban que el alza de precios de comestibles había impulsado las protestas de 1905 en Santiago.

La clase socioeconómica también representó un papel en la evacuación parcial de la ciudad y en las eventuales críticas de este proceso. A partir del 20 de agosto, las autoridades dieron pasajes en barco gratis a quienes quisieran abandonar la ciudad, pero que no pudiesen pagarlo. A partir del 25 de agosto, tras las reparaciones necesarias, el ferrocarril daba pasajes gratis a Santiago⁶⁹¹. Muchas ciudades chilenas ofrecieron alojamiento a refugiados⁶⁹². La municipalidad de Santiago especificó “treinta familias de buena clase social”, y *El Mercurio* imprimió su carta, dirigida a Luis Gómez Carreño y tuteándole, sin comentario⁶⁹³. El cónsul ecuatoriano ofreció pasajes por mar a sus connaciona-

⁶⁸⁷ Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, p. 55.

⁶⁸⁸ “Escenas de la vida en Valparaíso”, en *Zig-Zag*, año 2, N° 73 Santiago, 16 de septiembre de 1906. En su análisis del crecimiento de las grandes tiendas de Santiago, Dussailant, *op. cit.*, p. 35 y *passim*, señala un aumento del “consumismo” a fines del siglo XIX, y describe la venta de mercaderías importadas, fenómeno que puede tal vez explicar la existencia de comida fina, probablemente enlatada o de otra manera conservada, en esos almacenes. Esos almacenes, de acuerdo a Urbina Burgos, *op. cit.*, p. 415, eran los mejores del país o, por lo menos, lo eran en la década de 1890 y después de la reconstrucción tras el terremoto.

⁶⁸⁹ Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, al ministro del Interior, Santiago, 18 de agosto de 1906, en Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, pp. 182-183; Enrique Larraín Alcalde, proclama, [19?] de agosto de 1906, en Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, p. 184; Gómez Carreño, Orden del Día, [18?] de agosto de 1906, en Rodríguez Rozas y Gajardo Cruzat, *op. cit.*, p. 199.

⁶⁹⁰ “El Aprovisionamiento”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 19 de agosto de 1906, p. 1.

⁶⁹¹ “Para la jente que quiera salir”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de agosto de 1906, p. 1; “Detalles de la catástrofe”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 21 de agosto de 1906, p. 1; “Última hora”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 24 de agosto de 1906, p. 2.

⁶⁹² “Local para los damnificados en Angol”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 26 de agosto de 1906, p. 4.

⁶⁹³ Carlos Edwards M., Santiago, a Luis Gómez Carreño, reimpresso como “Albergues in Santiago”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 26 de agosto de 1906, p. 3.

Cuestion litijiosa



1. Don Dimas y don Jestas, respetables usureros, eran amigos y vecinos. La casa del primero era de tres pisos y de uno la del segundo.



2. En el tercer piso vivía doña Charo con su familia.



3. En el momento mismo en que don Dimas se despedía de su amigo, para subir a cobrar el arriendo a doña Charo.....



4. Vino el terremoto
El tercer piso se desprendió con toda limpieza,



5. Yendo a caer precisamente sobre la casa de don Jestas. Los dos usureros no se acordaron del peligro que corrían sino que subieron al punto, no se sabe por que escala, a cobrar el arriendo a la asustada doña Charo.



6. Don Dimas sostiene que el piso le sigue perteneciendo. Don Jestas a su vez jura que su casa ha acrecido por aluvion. Se espera la resapertura de los Tribunales para resolver este interesante caso jurídico.

Esta caricatura imagina un caso absurdo y usa lugares comunes antisemíticos para satirizar los problemas de vivienda. Moustache, "Cuestión litijiosa", en *Zig-Zag*, año 2, N° 73 Santiago, 9 de septiembre de 1906. María Ximena Urbina enfatiza el uso de la frase de "burgueses judaicos" empleada por *La Defensora Obrera*, periódica de Valparaíso, en el año 1914: Urbina Carraso, "El terremoto...", *op. cit.*, p. 334.

les⁶⁹⁴. Unas semanas después, algunos empresarios criticaron las evacuaciones por crear una escasez de brazos.

La mayoría de los porteños se quedaron en la ciudad. Los más afortunados volvieron rápidamente a sus antiguas viviendas, al parecer con el visto bueno de una comisión de ingenieros nombrados por el alcalde Enrique Bermúdez para revisar casas y edificios⁶⁹⁵. De los que perdieron sus viviendas, algunos con dinero y suerte compraron o arrendaron otras; tres avisos de casas aparecieron en *El Mercurio* del 25 de agosto, por ejemplo. No obstante, mucha gente de todas las clases habitaba plazas, parques, avenidas y casas con la esperanza de que fuese temporal. Numerosas fotos publicadas muestran construcciones temporales de consideración, con habitantes muy elegantes. La prensa y las autoridades evaluaron los campamentos de acuerdo con las metas establecidas por la infraestructura existente antes del terremoto: El 19 de agosto *El Mercurio* pidió letrinas y basureros para los campamentos⁶⁹⁶. A fines de septiembre, el alcalde Enrique Bermúdez exploró la creación de un servicio de bomberos especial para aquellos⁶⁹⁷.

Ximena Urbina explica:

“dos meses después de la destrucción de la ciudad las autoridades municipales decretaron para el desalojo de los campamentos en la Plaza Victoria, y en la Avenida Brasil, entre Delicias y Merced”,

pero que los residentes se negaron a salir porque no tenían a dónde ir⁶⁹⁸. En diciembre, el alcalde mandó a instalar desagües en los campamentos para prevenir epidemias y decidió lavar los cauces de la ciudad con agua potable⁶⁹⁹.

Con rapidez los habitantes convirtieron sus carpas improvisadas en algo más permanente. El 21 de agosto *El Mercurio* escribió que “los campamentos van perdiendo el carácter de refugio de jente sin hogar y tomando un tono de alegre vivác”⁷⁰⁰. Un aviso del 25 de agosto informó que “Jerman Bruhn [o Brunn] efectua trabajos de carpinteria y se ofrece para hacer carpas, galpones, barracas, etc.”⁷⁰¹, indicando así la presencia de gente con dinero en los campamentos y la construcción allí mismo, de viviendas de medio plazo. Quienes tenían capital estaban reemplazando lo perdido: Para ese día estaban abiertos bancos, tiendas y restaurantes, y empresas de ropa anunciaban trabajos para sus costureras.

⁶⁹⁴ “Consulado Jeneral del Ecuador”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 4 de agosto de 1906, p. 3.

⁶⁹⁵ “Reunión de ingenieros”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 24 de agosto de 1906, p. 3.

⁶⁹⁶ “Lo que queda por hacer”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 19 de agosto de 1906, p. 1.

⁶⁹⁷ BV, tomo rotulado año 1905, pero que en realidad contiene 1906-1907, Enrique Bermúdez, alcalde de Valparaíso, a Superintendente del Cuerpo de Bomberos, 26 de septiembre de 1906.

⁶⁹⁸ Urbina Carrasco, “El terremoto de 1906...”, *op. cit.*, p. 333.

⁶⁹⁹ “La higiene de la ciudad”, en *La Unión*, Valparaíso, 7 diciembre 1906, p. 4.

⁷⁰⁰ “La vida en Valparaíso”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de agosto de 1906, p. 1.

⁷⁰¹ Aviso, en *El Mercurio*, Valparaíso, 25 agosto 1906, p. 2. El microfilme es borroso; el apellido puede ser Bruhn o Brunn.

No podemos fijar el día exacto en que terminó la emergencia, pero sí ubicarlo a mediados de septiembre. El 5 de septiembre Enrique Larraín pidió al presidente de la Corte de Apelaciones que el Poder Judicial entrara en función para reemplazar la justicia extraordinaria; el juez contestó que no había encontrado un edificio apto⁷⁰². Por decreto del Intendente del 11 de septiembre de 1906, las fuerzas bajo el mando del jefe militar de la plaza siguieron responsables de capturar delincuentes, pero debían “ponerlos a disposición de la justicia ordinaria”, medida que cerró una fase de la emergencia⁷⁰³. El alcalde renunció el 14 de septiembre⁷⁰⁴. El 23 de septiembre José Tomás Ramos y Ramos, encargado de la Olla del Pobre “establecida... a raíz del terremoto”, escribió al Intendente:

“ya la concurrencia es tan escasa que considero prudente suprimirla, pues la jente cuenta con trabajo que le permite adquirir su subsistencia en condiciones convenientes”⁷⁰⁵.

El 25 de septiembre el matadero público dejó de vender carne por cuenta del Estado y los vendedores particular retomaron ese trabajo, “como en épocas normales, en cantidad suficiente” y al mismo precio de antes del terremoto, pero también mantuvo una manada de ganado fiscal para casos de escasez y, junto al Intendente, dirigía la entrega de carros de ferrocarril a quienes querían enviar ganado al maltratado Puerto⁷⁰⁶. Los tribunales volvieron a funcionar para el 8 de octubre⁷⁰⁷. Por supuesto, el proceso de construir viviendas definitivas para todas las víctimas demoró muchos meses más, y la reconstrucción y renovación provocadas por la catástrofe duraron años. Finalmente, a mediados de octubre la Armada pidió la ayuda del Intendente para recuperar y guardar las armas distribuidas a bomberos y particulares, proceso que duró hasta principios de diciembre⁷⁰⁸.

⁷⁰² Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso al Sr. presidente de la Iltrma. Corte de Apelaciones, Valparaíso, 5 de septiembre de 1906, en IVALP, tomo 1179, s.f.; Luis Ignacio Silva, presidente de la Corte de Apelaciones, Valparaíso, a Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, 7 de septiembre de 1906, en IVALP, tomo 1179, s.f.

⁷⁰³ Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, decreto, 11 septiembre 1906, Intendencia de Valparaíso, Archivo Histórico Nacional, IVALP, tomo 1187, fs. 428-429.

⁷⁰⁴ Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, decreto, 15 septiembre 1906, Intendencia de Valparaíso, Archivo Histórico Nacional, IVALP, tomo 1187, f. 440.

⁷⁰⁵ José Tomás Ramos y Ramos a Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, Valparaíso, 23 de septiembre de 1906, en IVALP 1187, f. 173.

⁷⁰⁶ [Firma ilegible], [encargado del matadero público en Portales?], a Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, 25 de septiembre de 1906, en IVALP, tomo 1187, fs. 194-195.

⁷⁰⁷ Luis Ignacio Silva Enrique Larraín Alcalde, intendente de Valparaíso, 8 de octubre de 1906, en IVALP, tomo 1179, s.f.

⁷⁰⁸ Enrique Larraín Alcalde, Armada de Chile, al intendente de Valparaíso, 12 de octubre de 1906, en IVALP, tomo 1172, s.f.; Luis A. Goñi al Intendente, 24 de noviembre de 1906, en IVALP 1172, s.f.

Al mismo tiempo que los campamentos se consolidaban, y mientras la ley marcial todavía gobernaba, comenzaron los trabajos de reparación y de remoción de escombros, cuando estos todavía humeaban⁷⁰⁹. Los trabajos enfrentaron muchos obstáculos. Grandes montes de materiales importados bloqueaban las calles del borde costero para fines de noviembre⁷¹⁰. A principios de diciembre, *La Unión* reportó que el ferrocarril estatal había rebajado los precios de la madera y otros materiales de construcción; el diario solicitó que el gobierno eliminara los derechos de aduana sobre materiales de construcción, diciendo que sin reconstrucción más rápida los arriendos permanecerían altos y los obreros permanecerían sin hogar⁷¹¹. Para principios de diciembre el alcalde Enrique Bermúdez había desalojado algunos de los campamentos de los espacios públicos, pero dejó otros a causa de la escasez de viviendas. Permanecieron por lo menos hasta abril de 1907. Para entonces, los precios de los arriendos eran más que el doble de los de antes del terremoto⁷¹². Como se ve, en diciembre el alcalde ejercía parte de su autoridad normal, pero el aumento de la influencia y liderazgo estatal en la ciudad permanecería aún después de la crisis inmediata.

No es sorprendente que el Intendente haya usado su poder civil y militar para enfrentar la crisis en las primeras horas. No conocemos evidencia alguna de que el alcalde haya protestado. Hasta en San Francisco, California, donde los gobiernos municipales y estatales eran más fuertes y más independientes, las fuerzas armadas nacionales representaron un papel importante en los primeros días después de su terremoto de abril de 1906. Lo que sí sorprende es que se presentase días después, cuando la emergencia inicial había pasado y la municipalidad podría haberse reunido para organizar medidas de recuperación. Enrique Larraín Alcalde y Luis Gómez Carreño todavía dominaban la administración de la ciudad. El papel activo del gobierno central en la reconstrucción de la ciudad, que duró más de diez años en su forma original y que representa el principio de una expansión importante del actuar urbano del Estado chileno es aún más sorprendente.

El terremoto y los campamentos se unieron al debate sobre las condiciones de vida de la gran mayoría de la población, conducida por la prensa, las autoridades, los comentaristas, los sindicatos y demás organizaciones de trabajadores. Este debate, por supuesto, no sucedía solo aquí, sino en otras ciudades del mundo industrial o en vías de industrialización. Echando la culpa

⁷⁰⁹ Humeaban, por lo menos, hasta fines de septiembre: BV, volumen sin foliar, 1905, Enrique Bermúdez a Superintendente del Cuerpo de Bomberos, Valparaíso, 26 de septiembre de 1906.

⁷¹⁰ “En el Malecón de Valparaíso”, en *Zig-Zag*, año 2, N° 77, Santiago, 25 de noviembre de 1906.

⁷¹¹ “Para construir más y más barato”, en *La Unión*, ciudad, 7 de diciembre de 1906, p. 1.

⁷¹² Urbina Carrasco, “El terremoto de 1906...”, *op. cit.*, p. 334.

a dueños injustos, pobres incultos o algún otro mal real o imaginado, muchos actores políticos consideraban que crear viviendas sanitarias para obreros urbanos era un desafío clave para la salud pública y el progreso social. En 1906 se promulgó la ley N° 1.836 sobre Habitaciones Para Obreros, legislación nacional que reforzó la ordenanza de conventillos promulgada en Valparaíso en 1892; la ordenanza y la ley mandaron inspecciones municipales de las propiedades de arriendo, que podían ser condenados por ser insalubres, y , en efecto, fueron muchas las piezas encontradas en malas condiciones⁷¹³. Los campamentos de esta capital mantuvieron la cuestión de la vivienda en los diarios. Algunos comentaristas pedían cambios más acelerados aún, que antes del terremoto, y a pesar de existir menos recursos para lograrlo. Pablo Páez argumenta que la burguesía porteña tomó el terremoto como oportunidad de solucionar varios problemas urbanos que ocupaban su atención desde hacía muchos años: tráfico, salubridad (especialmente drenaje) y obras portuarias. Agrega que el reto adicional del peligro manifiesto de la ciudad antigua ante los terremotos aumentó el interés en ensanchar calles y crear parques como refugios⁷¹⁴. Ronn Pineo muestra que las autoridades tomaron el terremoto como una oportunidad para atacar problemas de alcantarillado y de higiene en general⁷¹⁵.

A pesar del reconocimiento general del peligro sísmico, la construcción preventiva no fue objetivo significativo del plano de reconstrucción que al final se adoptó⁷¹⁶. Esta decisión, o falta de ella se mantuvo a pesar de la evidente debilidad estructural de los edificios (construidos de albañilería y otros materiales poco resistentes al sacudimiento) y a pesar del ensayo del ingeniero civil Hormidas Henríquez, publicado en la prensa local y en el libro de Alfredo Rodríguez y Carlos Gajardo, donde explicó el problema de los edificios construidos sobre suelos arenosos y los terraplenes artificiales, dando como ejemplo principal la sobrevivencia o caída de las construcciones alrededor de la plaza Victoria de acuerdo con su ubicación en el suelo consolidado al sur y poniente o el suelo arenoso al norte y oriente⁷¹⁷. Hormidas Henríquez llamó a todos a usar “el concreto armado” como el único material seguro⁷¹⁸. En efecto, como parte de la reconstrucción una gran zona del Almendral fue terraplenada para mejorar el drenaje, a pesar del peligro de este tipo de tierra

⁷¹³ Urbina Carrasco, *Los conventillos...*, *op. cit.*, pp. 135-36.

⁷¹⁴ Pablo Páez analiza los planes de reconstrucción en detalle: Pablo Páez G. La oportunidad de la destrucción en la urbanística moderna. Planes y proyectos para la reconstrucción de Valparaíso tras el terremoto de 1906, pp. 103-110.

⁷¹⁵ Pineo, “Public...”, *op. cit.*, pp. 185-86.

⁷¹⁶ Ricardo Larraín Bravo criticó la ausencia de una comisión oficial para estudiar los daños y recomendar reglamentos y precauciones: Ricardo Larraín Bravo, *La higiene aplicada en las construcciones*, tomo 3, p. 1618.

⁷¹⁷ Henríquez, *op. cit.*, pp. 349-356.

⁷¹⁸ *Op. cit.*, p. 356.

hecha. Viendo los efectos de estas obras, Harriet Chalmers Adams, quien visitó la ciudad en 1929 para la revista estadounidense *National Geographic*, pensó, quizá con un juicio acertado:

“los escombros en algunas zonas eran tantas que las autoridades abandonaron la idea de removerlos y sencillamente los apilaron sobre las calles y colocaron concreto nuevo encima”⁷¹⁹.

Esta no era una decisión aislada. En San Francisco, California, una zona pantanosa fue rellena con escombros de su terremoto, y no se adoptaron fuertes estándares de construcción antisísmica. En ambos países, los códigos de construcción antisísmica vinieron un par de décadas después.

El 9 de abril de 1907, el alcalde Enrique Bermúdez decretó que “todos los ocupantes de las carpas... situadas en la Avenida del Brasil... entre la Avenida de las Delicias y calle de la Merced” desalojaran dentro de quince días, “bajo apercibimiento de veinte pesos diarios de multa y de hacerlas desalojar con el auxilio de la fuerza pública”⁷²⁰. Opinó que “ocho meses... es un tiempo prudencial para que esas personas hayan encontrado habitaciones”, pero les prometió otro “lugar que posteriormente puedan ocupar”. El edil presentó su decreto en el contexto de un plan de mejorar las condiciones de vivienda en la ciudad que también incluía la clausura (usando una ordenanza de 1893) de ciertos conventillos de piezas pequeñas y húmedas, y un proyecto de construcción de viviendas sanitarias que todavía esperaba dinero del Estado. Enrique Larraín, menos optimista, dijo que era necesario “clausurar algunos conventillos... a pesar de que con motivo del terremoto, hay carencia absoluta de locales adecuados para que viva esta gente”⁷²¹. Más o menos al mismo tiempo, varias sociedades de obreros de socorros mutuos o protectoras convocaron reuniones para tratar el tema de dueños de viviendas abusivos⁷²². El 8 de abril, *El Mercurio* reclamó que los campamentos de la avenida de las Delicias eran especialmente feos⁷²³. Había escombros y ruinas en todas partes, y la mayoría del Almendral quedaba sin reconstruir⁷²⁴.

Después del terremoto, el Estado representó un papel mucho mayor en los asuntos locales que en cualquier momento desde la independencia. Durante la reconstrucción, una junta especial, que dependía del gobierno, ejerció mucho poder, esquivando al gobierno local. El Estado asumió muchos poderes constituidos por oficiales municipales durante décadas, expandiendo así la capacidad estatal de intervenir en la vida económica y privada. La re-

⁷¹⁹ Harriet Chalmers Adams, “A Longitudinal Journey through Chile”, pp. 219-273.

⁷²⁰ “Las Carpas de la Avenida del Brasil”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 10 de abril de 1907, p. 6.

⁷²¹ “Habitaciones para obreros”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 10 de abril de 1907, p. 6.

⁷²² Avisos en ediciones varias de *El Mercurio*, Valparaíso, 6-11 de abril de 1907.

⁷²³ “Una visita a la ciudad”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 8 de abril de 1907, p. 7.

⁷²⁴ *Ibid.*

construcción dependía de empréstitos extranjeros negociados por la junta y el Estado. Al mismo tiempo, una empresa extranjera tomó control de la luz y tracción eléctrica. Al parecer, los líderes municipales no pronosticaron este cambio. Sus primeros planes, como otros propuestos en los diarios, asumían que la municipalidad dirigiera la reconstrucción. Inversionistas y oficiales locales habían dirigido las mejoras urbanas desde 1840, más aún cuando, a partir de 1870, inversionistas extranjeros y el Estado comenzaron a financiar algunos proyectos. El Estado siempre retenía la aprobación de toda actividad municipal de consideración a lo largo de todo el país, pero no representaban un papel activo en el urbanismo fuera de la capital. Eso cambió cuando el gobierno nacional, no el municipal, decidió el modo de reconstruir Valparaíso. No era del todo un caso de control externo: porteños poderosos que se opusieron a proyectos municipales radicales o caros parecen haber utilizado al Estado para frenarlos.

Apenas trece días después del terremoto, *La Unión* presentó la energía y espíritu de sus habitantes en ordenar y reparar la ciudad como “un enérgico desmentido contra la acusación de indolencia y flojera que se hace á la raza latina”. El diario presentó el desastre como un desafío saludable:

“quedan perdidos trescientos millones, la riqueza de un siglo, pero los repondrá el esfuerzo de pocos años de un pueblo nacido para la vida fecunda del trabajo y que empezaba á corromperse en la prosperidad y el lujo. ¡Viva el nuevo Valparaíso, más sencillo pero más hermoso que el antiguo!”⁷²⁵.

La Unión habló de orgullo local, al que la revista ilustrada *Zig-Zag* agregó orgullo chileno. Pocas semanas después del terremoto, publicó una rendición artística de un Valparaíso reconstruido. El artista, como generaciones de planificadores, imaginó una ciudad gentrificada, es decir, aquella reorganización social mediante la cual gente rica y de clase media vivirían ahora, en los cerros. El texto dijo que su comercio y sus construcciones serían superiores “a todos los puertos de la América en la costa del Pacífico” y sugirió que la destrucción era una oportunidad para el progreso: progreso nacional motivado por “orgullo patriótico”⁷²⁶. Ni *La Unión* ni *Zig-Zag* ni otro periódico pronosticó un gran aumento en el manejo estatal de asuntos locales.

La devastación y la oportunidad de reformar gran parte de la ciudad dieron nueva energía a la competencia económica y política sobre el escaso terreno plano y al debate sobre el poder municipal para imponer sus preferencias urbanísticas sobre los propietarios. La Ley de Transformación de 1876 solo trajo cambios graduales –en muchas calles los edificios nuevos tenían que ser construidos cierta distancia atrás para ensanchar la calle, pero los antiguos

⁷²⁵ “Después de la catástrofe”, en *La Unión*, Valparaíso, 29 de agosto de 1906, p. 1.

⁷²⁶ “De las ruinas”, en *Zig-Zag*, año 2, N° 73, Santiago, 9 de septiembre de 1906, sin paginación.

DE LAS RUINAS

La fantasía creadora del artista ha hecho resurgir de las humeantes ruinas de Valparaíso una nueva ciudad, de moderna estructura, de amplias avenidas y confortables casas en donde se adivina al hombre de ingenio altivo y temerario desafiando la furia de los elementos, con sus construcciones gigantescas en que brilla el acero y predomina sobre todo la frágil y punzable.

Allí está Valparaíso recuperando nueva forma y nueva vida, levantándose de sus cenizas como el ave Fénix y anteponiéndose por la gallardía de sus edificios, por su comercio a todos los puertos de la América en la costa del Pacífico.

En el fondo, la bahía cuyas mansas aguas acarician suavemente las vallas poderosas que la encadenan y la impelen a guardar tranquilo sosiego. Allí se ven las obras injentes que largo tiempo han sido acariciadas como un ensueño dorado, como ilusión que se aleja, como realidad imposible.

Contemplando esta fantasía pictórica asistimos a la resurrección de un pueblo que se levanta lleno de soberano empuje, como el impulso de un soplo vivificante y misterioso: a un espectáculo que acaso podremos presenciar unos cinco años más tarde.

El artista ha sabido dar una interpretación cabal a una aspiración que en estos momentos es patrimonio de todos los que nos sentimos bajo la influencia de ese sentimiento indefinible que se ha dado en llamar orgullo patrio. Anonadarse ante la desgracia es degradarse ante la humanidad y dar señales de un decaimiento que estamos muy lejos de experimentar.



Una visión artística de un Valparaíso reconstruido y un cerro gentrificado: "De las ruinas", en *Zig-Zag*, año 2, N° 73, Santiago, 9 de septiembre de 1906. Disponible en www.memoriachilena.cl/602/w3-article-85493.html

se podían quedar-, aunque esto había traído expropiaciones suficientes para molestar a muchos propietarios y costar mucho dinero al municipio.

Numerosas propuestas de reconstrucción, y la Ley de Reconstrucción que al final se dictó, se enfocaron en el Almendral. Edificios quemados o derrumbados estaban desperdigados por toda la ciudad, pero muchas cuadras del Almendral estaban por completo en ruinas. Esta destrucción mostró pruebas del peligro del suelo arenoso y rellenado, pero también ofreció un gran espacio para grandes proyectos. Durante décadas, oficiales, propietarios y otros comentaristas locales hablaron de mejorar toda la ciudad y expandirla sobre los cerros, pero década tras década restringían sus esfuerzos a las partes planas de la ciudad, donde era más fácil construir edificios grandes, calles anchas y redes de servicios urbanos. Antes del terremoto, el Almendral había sido el barrio más prestigioso del lugar, pero también en el que había más conflicto entre clases y entre diferentes usos del suelo: palacios convivían con conventillos, fábricas con teatros, instalaciones ferroviarias con parques. No obstante aquello, las propuestas de reconstrucción continuaron estas tendencias contradictorias.

El 21 de agosto, *El Mercurio* mencionó la idea de expropiar toda la zona destruida para prevenir la bancarrota: con el dinero que recibirían de la expropiación los dueños podían pagar sus hipotecas y no dejar a sus acreedores en la quiebra⁷²⁷. La idea más extrema era la de excavar un puerto artificial que ocupara gran parte del Almendral; de acuerdo con Eduardo Cavieres, numerosos individuos apoyaban esta idea⁷²⁸. La sugerencia venía a resolver un problema antiguo: intereses comerciales llevaban medio siglo pidiendo un puerto abrigado y mecanizado, pero ninguno de los estudios estatales y propuestas particulares había producido un plan que fuera factible en el ámbito técnico y económico⁷²⁹. *La Unión* apoyó este plan, que atribuyó a Julio Brockelman, notando que casi todos los edificios del Almendral ya estaban destruidos y anunciando que “La ciudad se extendería naturalmente más hasta Viña del Mar y hasta Playa Ancha”⁷³⁰. El ingeniero Alberto Fagalde, en 1903, opina que el Puerto “tiende a espaciarse en los cerros y unirse con la población vecina de Viña del Mar”⁷³¹. Efectivamente, algunos empresarios ya planificaban una nueva población satélite

⁷²⁷ “Ideas acerca de los remedios para la situación”, en *El Mercurio*, Valparaíso, 21 de agosto de 1906, p. 1.

⁷²⁸ Eduardo Cavieres, “Alberto Fagalde y el puerto de Valparaíso. Entre proyectos técnicos y decisiones políticas”, pp. xxi-xxii.

⁷²⁹ Schmutzer, “El Puerto: Comercio, ingresos, los hombres y infraestructura”, p. 132. El terremoto destruyó el muelle fiscal, dejando facilidades portuarias aún menos adecuadas que antes.

⁷³⁰ “Nuevo puerto de Valparaíso”, en *La Unión*, Valparaíso, 30 agosto 1906, p. 5. Myriam Waisberg, en *La vivienda de fines de siglo XIX en Valparaíso: casas de Playa Ancha*, p. 22, describiendo ocho casas construidas en el pasaje Harrington en Playa Ancha en 1908 y 1909, opina que “es probable que el terremoto del 16 de agosto de 1906... haya sido uno de los estímulos para” su construcción.

⁷³¹ Alberto Fagalde, *El Puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*, p. 44.

en Peñuelas, más allá de los cerros al sur de la ciudad, y un ferrocarril eléctrico que la conectara a Valparaíso⁷³². De acuerdo con Eduardo Cavieres:

“paradójicamente, las mismas necesidades surgidas por el terremoto y la mayor urgencia para el gobierno respecto a la reconstrucción de la ciudad, en particular del Almendral, no permitieron la ejecución de la obra a pesar de los entusiasmos despertados”⁷³³.

La idea de inundar la mayoría del terreno plano y edificable de la ciudad quedó como sugerencia, sin llegar siquiera a ser rechazada formalmente. A partir de 1912 el Estado hizo grandes obras que modernizaron el puerto y disminuyeron el vínculo entre las calles de la ciudad y el mar, pero basadas en rellenos y un rompeolas en vez de un puerto interno excavado.

Aun sin el puerto artificial, hubo un gran conflicto sobre cómo reformar las zonas destruidas. La municipalidad propuso expropiar toda el área destruida del Almendral y trazar calles por completo nuevas, siguiendo un plan hecho por el ingeniero municipal Francisco Garnham, exdirector de obras municipales. El costo de doscientos millones de pesos asustó al Estado. Los propietarios del Almendral protestaron. Ellos:

“amenazados por una expropiación total que consideraban más ruinoso que el terremoto mismo, pedían que se realizaran las expropiaciones conforme a la ley antigua de 1876”,

que ensanchara y rectificara las calles existentes con expropiaciones pequeñas, dejando los lotes existentes más o menos intactos, “petición que no tuvo acogida en la regiones oficiales”⁷³⁴. Es posible que algunos propietarios en otras partes de la ciudad, a pesar de no ver afectadas sus propiedades, se opusieran al plan a causa de su costo. Es claro que había distintos grupos de interés, cada cual favorecía los planes que aumentarían el valor de sus posesiones, la rentabilidad de sus negocios, la calidad de su vida, etc. Recordemos las divisiones del debate sobre tracción eléctrica y en especial sobre las líneas a los cerros. Sin embargo, también parece probable que el gobierno quisiera expandir la autoridad del Estado, actitud que lo hiciera susceptible al *lobby* contra el plan municipal, que además consideraba muy costoso. En todo caso, las decisiones del gobierno concretizaron cambios ya incipientes en la dirección del crecimiento de la ciudad.

Cuando el Estado rechazó ambas propuestas, el gobierno local propuso un nuevo plan, de otro ingeniero municipal, Abelardo Arriagada León, que

⁷³² “Expansion de Valparaiso”, en *El Heraldo*, Valparaíso, 6 de agosto de 1906, p. 5.

⁷³³ Cavieres, “Alberto...”, *op. cit.*, p. xxii.

⁷³⁴ Ugarte Yávar, *op. cit.*, p. 53.

pedía una ley para mejorar el trazado de calles existente con calles más anchas, más rectas y mejor drenadas, con expropiaciones de menos de veinticinco millones de pesos (alrededor de un millón de libras esterlinas, la moneda en que se negociaban los empréstitos de la época)⁷³⁵. Los oficiales municipales esperaban que, como había sucedido muchas veces en el pasado, el gobierno nacional aprobara sus planes y ayudara a pagar su costo. Esta vez, no sería así.

El Presidente y el Congreso escogieron un plan semejante al de Abelardo Arriagada, pero después de que lo recomendara su propio ingeniero⁷³⁶. Además, colocaron al gobierno central en una posición dirigente en el diseño del nuevo Valparaíso. Hicieron esto por medio de una ley especial que creó una junta de reconstrucción para gestionar no solo la reparación de los daños sísmicos sino varias mejoras al trazado e infraestructura de la ciudad. Como notamos antes, la ley dijo poco de la seguridad de los edificios mismos y mucho del ancho de las calles, el drenaje, el alcantarillado y demás cuestiones de salubridad. En el Almendral la junta tenía derecho de abrir, eliminar, rectificar y ensanchar calles y plazas, nivelar y pavimentar calles y veredas, y mover cañerías, cables y vías de tranvía, todos ellos poderes ejercidos antes por la municipalidad⁷³⁷. Podemos pensar que era para ayudar a una ciudad cuyo ayuntamiento había pedido dinero del Estado con frecuencia aun antes del terremoto, pero esta ley extendió el poder nacional sobre la administración de una comuna en teoría, autónoma, y cuyos líderes se habían opuesto a tales extensiones en el pasado. La Ley de Reconstrucción garantizó solo un asiento en la junta a un representante municipal, el primer alcalde. El intendente de la provincia y “cinco personas mas, designadas por el presidente de la República”, integraron el resto de la junta, que además debía “[proceder] con arreglo á las órdenes é instrucciones del Presidente de la Republica”⁷³⁸. El historiador Pablo Páez argumenta que la influencia alcaldicia fue mayor de lo que aparentaba esta representación directa mínima, y además señala que varios miembros de la comisión eran de la localidad⁷³⁹. Con la Ley de Reconstrucción el Congreso y el gobierno intentaron decidir un conflicto que se producía al interior de grupos locales. Sin embargo, el nuevo arreglo marginó al consistorio de la reconstrucción del barrio mayor de su ciudad.

Los desastres crearon el panorama perfecto especial que el Estado necesitaba para intervenir en las ciudades en las primeras décadas del siglo XX. De acuerdo con el historiador Gonzalo Cáceres, vecinos de muchas ciudades

⁷³⁵ Ugarte Yávar, *op. cit.*, pp. 53-55.

⁷³⁶ *Op. cit.*, pp. 54-55.

⁷³⁷ Ley N° 1.887, Trabajos que se ordenan ejecutar para reparar los daños causados a la ciudad de Valparaíso por el terremoto de agosto de 1906”, de 6 de diciembre de 1906, artículo 1.

⁷³⁸ *Op. cit.*, artículo 4.

⁷³⁹ Pablo Paez, comunicación personal, Santiago, julio 2013. Basa esta interpretación sobre una extensa investigación inédita.

chilenas pidieron leyes de transformación urbana en esos años, pero pocas fueron promulgadas entre 1906 y 1929, y tres de ellas vinieron después de algún desastre: la de Valparaíso, la de Valdivia en 1909, tras un gran incendio y la de Talca en 1928, tras su gran terremoto⁷⁴⁰. Los gobiernos centrales, con más recursos que los gobiernos locales, expanden sus actividades en zonas de catástrofe con frecuencia en muchos países, pero esa expansión no es siempre permanente. Por ejemplo, el Estado argentino entró en la reconstrucción después del terremoto de San Juan de 1944, pero esa entrada duró poco y su mayor efecto fue construir un mito peronista. El Estado chileno, en cambio, aumentó su poder de forma permanente⁷⁴¹.

De cierta manera, quitar poder al consejo y alcaldes municipales y darlo a una junta especial prefigura el crecimiento de la tecnocracia en las décadas de 1920 y 1930, cuando, como indica Patricio Silva, expertos de clase media asumieron el control de muchas instituciones estatales en nombre de la eficiencia y en oposición a la política oligárquica⁷⁴². Una vez en el poder, emprendieron grandes obras públicas y amplias reformas sociales y legales. En contraste, sin embargo, en Valparaíso después del terremoto el control estatal trajo planes menos ambiciosos y menos comprensivos que los favorecidos por las autoridades municipales. Como en muchos estados del País del Norte a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, el gobierno central frenó proyectos caros e impuestos locales más altos, protegiendo a los ricos a costo de los servicios municipales⁷⁴³. Eso explica, aunque de modo parcial, por qué el Estado asumió tanto poder durante el régimen parlamentario (1891-1925), con un Ejecutivo débil y un Congreso lleno de conflictos que provocaron el resentimiento contra los políticos y que lo condujo a adoptar una actitud tecnocrática. También contrasta con las obras públicas que gobiernos nacionales organizaron en algunas otras ciudades latinoamericanas en el mismo periodo. Por ejemplo, aun sin terremoto, la remodelación de Río de Janeiro por el Estado brasileño de 1903 a 1905, expropió más propiedad, desplazó a más personas y cambió el paisaje urbano mucho más que la reconstrucción de algunos de los barrios destruidos de Valparaíso⁷⁴⁴.

A pesar de transferir muchas decisiones a la Junta de Reconstrucción, la ley envió la cuenta al ayuntamiento. El plan autorizado por la ley costó menos que algunas de las primeras sugerencias, pero todavía era caro. El Estado pagaría

⁷⁴⁰ Cáceres, *op. cit.*, p. 50.

⁷⁴¹ Mark Healey, "The Fragility of the Moment: Politics and Class in the Aftermath of the 1944 Argentine Earthquake", p. 57.

⁷⁴² Patricio Silva, "State, Public Technocracy and Politics in Chile, 1927-1941", pp. 282-283, *passim*.

⁷⁴³ Véase, por ejemplo, el ataque de la Legislatura Estatal de Michigan sobre los proyectos municipales del alcalde Hazen S. Pingree, descrito por Melvin G. Holli, *Reform in Detroit: Hazen S. Pingree and Urban Politics*, pp. 189-192.

⁷⁴⁴ Véase Meade, *op. cit.*

las primeras £1.600.000 (trescientas mil libras en reparar y reconstruir edificios públicos y el resto para costear expropiaciones). Si la junta gastara más que eso, la municipalidad pagaría, pero tenía poca influencia sobre los gastos. Para pagar, la ley autorizó empréstitos municipales especiales e impuestos aumentados sobre la propiedad, pero los sujetó a la aprobación final del Presidente⁷⁴⁵.

La junta rectora se reunió por primera vez en diciembre de 1906 y existió hasta fines de 1910. En la primera sesión, el ministro del Interior, el intendente Enrique Larraín, el alcalde Enrique Bermúdez y un ingeniero se reunieron con tres de los comisionados ciudadanos nombrados por el Presidente. Esos tres eran vecinos de la ciudad, pero formaron una muestra menos representativa de los porteños en general que los concejales de la municipalidad, ya que en los últimos años había incluido no solo a propietarios y profesionales (como el alcalde abogado y profesor Enrique Barrios) sino, también, a artesanos elegidos por distritos de clase obrera. De los comisionados ciudadanos, dos eran de familias porteñas pudientes. Uno, Santiago Lyon, de setenta y un años, era de los comerciantes más ricos de la ciudad, un líder de la Junta de Beneficencia y por mucho tiempo director del hospital de San Juan de Dios⁷⁴⁶. El otro, Francisco Vergara, tenía fuertes vínculos familiares en Valparaíso y en Viña del Mar, donde su tío “comenzó la sistemática venta de lotes” en 1874, “al sur de estero Marga-Marga”⁷⁴⁷. En 1889, Francisco Valdés fundó la Población Vergara, al norte del mismo estero, que en 1906 era un sector de uso mixto semejante al Almendral, pero que se convirtió en “uno de los sectores más valiosos de este balneario aristocrático” para fines de 1920⁷⁴⁸. Antes de 1906, había sido diputado y ministro, y había servido en otros cargos claves en el gobierno. Es probable que el presidente Pedro Montt⁷⁴⁹ buscara un equilibrio político al nombrar al conservador Santiago Lyon y al liberal Francisco Valdés, pero favoreció hombres de propiedad. El tercer comisionado ciudadano, Alejo Barrios, era un exalcalde y exconcejal quien había promocionado el “progreso” material y la independencia municipal en 1880 y 1890⁷⁵⁰, y había intentado exigir altos estándares de servicio a las empresas de gas y tranvías, pero llevaba algún tiempo fuera de la vida política. *La Unión* se concentró en el ministro del Interior; este dijo que el gobierno quería que la junta especial resolviera toda dificultad que surgiera, sobre todo las vinculadas

⁷⁴⁵ Ley N° 1.887..., *op. cit.*, art. 3.

⁷⁴⁶ Figueroa, *op. cit.*, tomo 4, p. 137.

⁷⁴⁷ Cáceres, *op. cit.*, pp. 35-36.

⁷⁴⁸ Figueroa, *op. cit.*, tomo 4, pp. 975-976.

⁷⁴⁹ Pedro Montt heredó el problema de Valparaíso de su predecesor, German Riesco Errázuriz, al comenzar su mandato el 18 de septiembre de 1906.

⁷⁵⁰ Véase, por ejemplo, el discurso de Alejo Barrios en la apertura de la Gran Avenida (hoy avenida Brasil), “Inauguración de la Gran Avenida”, en *La Unión*, Valparaíso, 18 de septiembre de 1895, p. 2.

a las expropiaciones, y que el Presidente aceptara todas sus decisiones⁷⁵¹. Al día siguiente, una parodia de entrevista satirizó el actuar de la municipalidad:

“– ¿Qué piensan Uds. sobre la reconstrucción, estando ya promulgado como ley de la República el proyecto del Ejecutivo?

“– ¿Nosotros decimos que... que... ahí se comenzará, se comenzará”⁷⁵².

Para el diario, el consejo municipal fue mero espectador, y poco astuto, además. La ley y sus fondos trajeron nueva esperanza a algunos habitantes. Durante los debates, se había temido que la ciudad nueva fuera solo un poco mejor que la antigua. Por ejemplo, justo antes de la promulgación de la ley, *El Heraldo* advirtió a sus lectores que el Almendral no sería reconstruido tan rápido ni con tanto lujo como muchos habían esperado al principio, por falta de brazos y dinero. Dijo que el crecimiento del comercio hacía necesario bodegas grandes que “tendrán que construirse en el Almendral”. Además notó

“cierta tendencia a vivir en las afueras del puerto, i una vez que haya comunicaciones cómodas, se poblarán los alrededores de Valparaíso en forma que admirará a muchos”⁷⁵³.

El fin de una gran burbuja en la bolsa chilena en 1906, y el hecho de que el Estado llevaba unos años imprimiendo dinero para cancelar sus gastos (el papel moneda) no hubieran dado más confianza en la probabilidad de una reconstrucción muy costosa⁷⁵⁴. De acuerdo con Simon Collier y William Sater, el terremoto ayudó a impulsar al “congreso a autorizar la emisión de más millones de pesos papeles” setenta millones en 1907⁷⁵⁵.

Una vez promulgada la ley y comenzado el trabajo de la junta, un *Heraldo* menos pesimista dijo que a pesar de haber “opiniones diversas”, “la opinión jeneral de Valparaíso” quería “que el Almendral se construya en forma de un barrio a la moderna, hijiénico, con calles anchas, plazas, etc.”⁷⁵⁶. El diario tenía confianza en que la oposición egoísta no prevalecería. Agregó que como la ciudad entera pagaría parte del costo con impuestos aumentados:

“no divisamos nosotros qué razones podrían hacerse valer para reconstruir el Almendral con calles estrechas, sin plazas lo suficientemente numerosas i amplias, i sin tomar en consideración la parte relativa a los cerros”⁷⁵⁷.

⁷⁵¹ “Reconstrucción de Valparaíso. Reunión en la Intendencia”, en *La Unión*, Valparaíso, 7 de diciembre de 1906, p. 4.

⁷⁵² “La reconstrucción”, en *La Unión*, Valparaíso, 8 de diciembre de 1906, p. 1.

⁷⁵³ “Los problemas actuales”, en *El Heraldo*, Valparaíso, 6 de diciembre de 1906, p. 3.

⁷⁵⁴ Collier & Sater, *op. cit.*, p. 168.

⁷⁵⁵ *Ibid.*

⁷⁵⁶ “Lo que debe ser el almendral”, en *El Heraldo*, Valparaíso, 19 de diciembre de 1906, p. 1.

⁷⁵⁷ Énfasis del autor.

Pero ahora los editores tenían demasiada confianza, si querían grandes cambios. La ley que creó la junta resultó del rechazo de cualquier reforma radical del Almendral, un rechazo no solamente en el ámbito estatal sino que entre muchos propietarios contribuyentes. El primer bosquejo de plan que presentó la junta era, si no tímido, por lo menos cauteloso, lejos de las deslumbrantes visiones de modernidad propuestas en la prensa. Propuso ensanchar y rectificar algunas calles, la mayoría en el Almendral y agregar dos plazas pequeñas. Mantenía gran parte del trazado básico de calles y reconoció “la conveniencia de respetar edificios existentes cuando se encuentren en buen estado”⁷⁵⁸.

El traslado del poder municipal a la junta de reconstrucción y al Estado no significaba un desplazamiento inmediato de poder de lugareños a afuerinos, sino una redistribución de poder entre diferentes grupos locales. Sin embargo, en el largo plazo sí aumentaría el poder y esfera de acción del Estado. Mientras tanto, otros eventos de la década de 1900 aumentaron la influencia de actores ajenos sobre la ciudad, inmiscuyéndose en la planificación, en servicios urbanos y otras infraestructuras. La mayoría de los servicios urbanos, que en 1876 pertenecían a la municipalidad o a empresas más o menos locales, ahora eran propiedad del Estado o empresas extranjeras. En el transcurso de unos años, estos cambios se unieron al fenómeno de la junta para restringir algo más la iniciativa municipal. Dos contratos sucesivos de alumbrado público ilustran este punto. En 1904, como se mencionó con anterioridad, Saavedra, Bénard y Cía., sociedad chileno-alemana con base en el Puerto, inauguró allí luz y tracción eléctrica en representación de la alemana Empresa de Tranvías Eléctricos de Valparaíso; en 1906 el sistema fue vendido a un par alemán y cambió su nombre a Compañía de Tranvías Eléctricos de Valparaíso. A principios de 1906, meses antes del terremoto, la alcaldía y la empresa extendieron el contrato de alumbrado firmado en 1902 de diez a treinta años. El gobierno central dio el visto bueno después⁷⁵⁹, pero el Concejo Municipal y la empresa firmaron un contrato sin intervención estatal. En 1912, cuando el consistorio hizo nuevos cambios al contrato de alumbrado público, el Concejo dio como motivo

“notoria conveniencia en aprovechar el cambio de alumbrado que, en conformidad al contrato celebrado por la Compañía con la H. Junta de Reconstrucción se vá a llevar a efecto en el barrio del Almendral, para arreglar definitivamente el alumbrado total de la ciudad”⁷⁶⁰.

⁷⁵⁸ “Reconstrucción de Valparaíso”, en *La Unión*, Valparaíso, 8 de diciembre de 1906, p. 4.

⁷⁵⁹ “Municipalidad”, en *La Unión*, Valparaíso, 10 de octubre de 1902, p. 4 y “Prórroga. I. Municipalidad de Valparaíso con Cía. de Tranvías y Alumbrado Eléctricos de Valparaíso”, 2 de enero de 1908, en Municipalidad de Valparaíso, Secretaría, *op. cit.*, pp. 111-14. En parte a causa del terremoto, la prórroga del contrato no tomó efecto hasta enero de 1908.

⁷⁶⁰ “Compromisos. Cía. de Tranvías Eléctricos de Valparaíso con Fisco”, “Ampliación del Contrato de Alumbrado. I. Municipalidad de Valparaíso con Compañía de Tranvías Eléctricos”, en Municipalidad de Valparaíso, *op. cit.*, pp. 115-134. Énfasis del autor.

La mayoría de los servicios urbanos siempre habían sido contratados o concesionados a particulares, pero, ahora, la alcaldía había ocupado una posición más fuerte en las negociaciones cuando su jurisdicción abarcaba toda el área urbanizada y todos los actores habitaban en ella.

En 1910, la contribución estatal a los costos de reconstrucción (£1.600.000) se agotó, y la municipalidad comenzó a pagar gastos que no controlaba. Una nueva ley transfirió otra de sus funciones al Estado. Esta autorizó un nuevo empréstito para pagar estos gastos y liquidar unas deudas municipales sin conexión a la reconstrucción. También permitió que dicho gobierno aumentara los impuestos más allá de lo permitido por la ley de 1906⁷⁶¹, pero ordenó que el tesoro del Estado recaudara los impuestos municipales porteños, dedujera la cantidad necesaria para atender el servicio del empréstito y diera lo que restaba al municipio. Si el dinero recaudado por el aumento de impuestos no alcanzara lo suficiente para el servicio de esa deuda, la tesorería sacaría la cantidad necesaria de las recaudaciones normales, pero si fuera más que suficiente tenía que destinarse a la amortización temprana. Es decir, esta ley privilegió los gastos de reconstrucción sobre cualquier otro gasto municipal.

La ley de 1910 agravó las polémicas financieras entre consistorio, junta y Estado. El costo de la caída del peso ante la libra esterlina –más de 20% entre 1910 y 1915⁷⁶²– recaía sobre el municipio, como pagador del empréstito denominado en esta moneda. En 1914 y 1915, la Primera Guerra Mundial disminuyó el comercio internacional y los ingresos municipales. El comercio se recuperó, con un *boom* entre 1917 y 1918, y el peso subió de nuevo a su nivel de 1906, pero otros problemas surgieron. El ex Presidente y almirante en retiro Jorge Montt, alcalde desde 1915 a 1918, alegó que la tesorería estatal recaudaba los impuestos municipales con tanta ineficiencia que el monto de impuestos no recaudados durante los cinco años hasta 1915 era igual a un año entero de ingresos⁷⁶³. Jorge Montt, comandante de las fuerzas congresistas en 1891 y Presidente de 1891 a 1896, gozaba de gran prestigio, pero la respuesta a sus reclamos fue muy lenta. Atribuyó la demora a la influencia de quienes evadían los impuestos⁷⁶⁴. Sin embargo, es posible que 1915 y 1916 fueran años poco propicios para demandar mayor autonomía municipal: tras reclamos repetidos de corrupción municipal, el Congreso había retomado el control de las elecciones locales en todo el país, que eran administradas por los gobiernos locales desde 1891⁷⁶⁵. En 1917, la Municipalidad de Valparaíso recuperó

⁷⁶¹ Ley N° 2.267, 1 de marzo de 1910. Desde antes de 1906 a 1910, la tasa de la contribución sobre la propiedad era tres por mil. La ley de 1906 contemplaba un alza a cinco por mil, pero la ley de 1910 permitió seis por mil.

⁷⁶² Daniel Martner, *Estudio de Política comercial chilena e historia económica nacional*, pp. 601 y 624.

⁷⁶³ Jorge Montt a Izquierdo, Ministro del Interior, 3 de agosto de 1916, en Montt, *op. cit.*, p. 268.

⁷⁶⁴ Montt, *op. cit.*, p. 6.

⁷⁶⁵ Collier & Sater, *op. cit.*, pp. 188 y 198. El poder externo (o no porteño) se resentía por lo menos en otro asunto importante: Cavieres, “Alberto...”, *op. cit.*, p. xxvi, señala que en esos

el control de la recaudación de sus ingresos, pero no su anterior control del transporte, el alumbrado y demás servicios públicos. Además, la construcción de desagües para conducir las aguas de varias quebradas al puerto, y la construcción de calles encima de estos, fue dirigida por la comisión encargada de las obras del puerto, no por las autoridades edilicias; tal vez por eso, esas calles bajan bruscamente por las quebradas en vez de seguir rutas más suaves, pero más largas y más caras⁷⁶⁶. Controlar las aguas de las quebradas era un anhelo largamente acariciado, pero nunca logrado. El Estado mantenía la iniciativa urbanística y modernizadora en Valparaíso, aunque la verdad, seguía los deseos de la parte más influyente de su población⁷⁶⁷.

LA INFRAESTRUCTURA, LOS INVERSIONISTAS Y EL ESTADO

Con el descenso del poder municipal y el aumento del estatal (y también de los inversionistas extranjeros), los límites municipales y la identidad local importaban menos. Cuando mejor, se daban los primeros pasos de la planificación regional. Cuando peor, el Estado favoreció a Viña del Mar, ciudad más nueva y más rica, en detrimento de Valparaíso, ciudad mayor y más vieja. La tendencia de esta última, de desarrollarse hacia Viña del Mar, ya presente antes del terremoto⁷⁶⁸, se tornó más fuerte. El Estado y la empresa de tracción hicieron cambios en el sistema de transporte que unió ambas ciudades en un conurbano de facto⁷⁶⁹. Esta historia comienza con el contrato de luz y tracción de 1902, que no exigió líneas de tranvía en los cerros a pesar de la gran demanda popular. (Véase el capítulo: “Capital extranjero y adquisicio-

mismos años “se alzaban las voces porteñas para paralizar las obras” portuarias porque eran controlados por “los santiaguinos”.

⁷⁶⁶ Agradecemos a Pablo Paez por informarnos del actuar de la comisión del puerto en la construcción de desagües y calles, en una comunicación personal de julio 2013.

⁷⁶⁷ Salazar, “El municipio...”, *op. cit.*, analiza el movimiento de asociación entre municipalidades de todas partes de Chile que buscaba más autonomía municipal efectiva, además de administraciones municipales más competentes, menos políticas y menos corruptas. Observa, p. 27, que para 1919, cuando celebró su Segundo Congreso de Gobierno Local (en Valparaíso), el movimiento prestaba menos atención que antes a “los problemas de fondo del municipio (dependencia del poder central, politización y desfinanciamiento)”, aunque el primer alcalde, José Fabres Pinto, sí los explicó en su discurso. Sin embargo, la existencia del movimiento muestra que algunos de los problemas de la ciudad eran típicos de los municipios chilenos de la época.

⁷⁶⁸ Gonzalo Cáceres cita un surtido de evidencias, entre ellas la venta de muchos pasajes de ferrocarril de primera clase entre Viña del Mar y Valparaíso, para mostrar que aquella ciudad ya era un suburbio en la década de 1880, no una ciudad independiente; *op. cit.*, pp. 32-41.

⁷⁶⁹ Rodrigo Booth señala el efecto fundamental de la relación entre Viña del Mar y Valparaíso en su artículo sobre la falta de interés estatal en balnearios: Booth, *op. cit.*, p. 117. Cáceres, *op. cit.*, p. 47, hace un argumento semejante.

nes estatales: alcantarillado, agua y electricidad, 1876-1906). Las pendientes de la mayoría de los cerros hacía difícil o imposible la construcción de líneas de tranvía sin grandes obras viales, las cuales tampoco se emprendieron. Sin embargo, en 1906 el Estado inauguró el Camino Plano. Un camino que no pasara por encima de los cerros era tan importante que se llamaba oficialmente el Camino Plano; años después se le dio el nombre de avenida España, que unió estas urbes por el borde costero. En septiembre de 1906 la CTEV, que desde 1906 pertenecía a la Deutsch Überseeische Elektrizitäts Gesellschaft⁷⁷⁰, asentada en Berlín, comenzó un servicio conveniente a Viña por este camino y por primera vez era fácil y barato viajar entre las dos ciudades. Sin duda, algunos dueños de casas destruidas en el terremoto se trasladaron a Viña del Mar, uniéndose a la tendencia suburbanizadora de la clase media y alta que comenzaba en la década de 1870 y ahora se aceleraba⁷⁷¹.

En 1908, la municipalidad autorizó a la CTEV para permitir servicio más rápido en una ruta ya muy transitada. También autorizó un alza de tarifas, pero no exigieron líneas a los cerros⁷⁷². Quizá porque recordaban el año 1902, los líderes del consejo municipal impulsaron la aprobación acelerada de la nueva concesión. *La Unión*, que se oponía a la medida, explicó que no habían dado tiempo para que sus colegas ni sus constituyentes la entendieran⁷⁷³. Sin embargo, algunos tuvieron tiempo de decir que la nueva concesión perjudicaría a los ciudadanos en general y a los pobres en particular, y es verdad que la generalidad de los cerros era más pobre que el plan –o que Viña del Mar–. El concejal Rodríguez⁷⁷⁴ protestó contra un sistema de tranvías que ofrecía mejor servicio intercomunal que dentro de Valparaíso mismo. Observó:

“la ciudad tiende a desarrollarse hacia Viña del Mar y nosotros que somos representantes de Valparaíso facilitamos esto, estableciendo doble línea de tracción y dejamos abandonados a la indiferencia nuestra los importantes centros de población de los cerros Monjas, Florida, Bellavista, Alegre y Reina Victoria”.

Aceptó la doble vía a Viña, pero quería que la municipalidad también hiciera todo lo posible para “obtener una línea de Tracción por las Avenidas de Yervas Buenas o Yungay” con cremallera si el pendiente lo exigiera, y por el Camino

⁷⁷⁰ León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, p. 59.

⁷⁷¹ Viña del Mar era económicamente mezclada, pero al parecer los hombres que vivían allí y viajaban a sus trabajos en Valparaíso eran bastante pudientes; Cáceres, *op. cit.*, pp. 42-44. La prensa no siempre usaba el nombre exacto de las compañías. Por ejemplo, *La Unión* la llamaba “la Tracción Eléctrica”.

⁷⁷² “El contrato de la Tracción Eléctrica con la I. Municipalidad”, en *La Unión*, Valparaíso, 14 de julio de 1908, p. 5.

⁷⁷³ “El contrato con la tracción eléctrica”, en *La Unión*, Valparaíso, 12 de julio de 1908, p. 1.

⁷⁷⁴ No hemos podido encontrar su nombre.

de Cintura, sacrificando parte de los ingresos municipales si fuera necesario. Se quejó que a diferencia de la antigua concesión, que exigía que la compañía arreglara el camino al cementerio de Playa Ancha, la nueva demandó que el ayuntamiento lo hiciera como condición de la construcción de una línea allá. Rodríguez propuso inversiones municipales en casas para obreros y otros proyectos a favor de los pobres⁷⁷⁵. El otro concejal que votó en contra de la concesión acusó a sus colegas de cuidar más los intereses edilicios, que aumentarían sus ingresos bajo el nuevo arreglo, que los del pueblo, que pagaría tarifas mucho más altas. Describió la concesión como un tipo de impuesto oculto y regresivo⁷⁷⁶. *El Herald* también criticó el alza de tarifas y las orejas de la alcaldía, “cerradas a las voces defensoras de los intereses del público”⁷⁷⁷. La nueva concesión todavía se limitaba a las líneas dentro de Valparaíso, pero la misma compañía tenía sus líneas en Viña del Mar también. La organización política se quedaba rezagada de las realidades geográficas y económicas.

Los eventos confirmaron el temor de Rodríguez, que Viña del Mar creciera a costa de Valparaíso. Los tranvías solo llegaron a los cerros de Playa Ancha y Barón, ambos de menor pendiente. Solo requerimientos contractuales o ayuda municipal podrían haberlos llevado a otros cerros. El gobierno local ni siquiera construyó calles aptas para tranvías. Y habría sido difícil. Las calles de los cerros son angostas, tortuosas y empinadas; muchas se convierten en callejones o escaleras. Aun después del terremoto, cualquier tentativa de construir otras mejores se enfrentaba a un laberinto de casas y edificios. En los cerros, aunque ciertos sectores sufrieron derrumbes y aluviones que destruyeron muchas casas, la mayoría estaban edificadas sobre roca o suelo firme, a diferencia de la arena del Almendral. Ni siquiera si los propietarios quisieran mejor acceso a sus terrenos, era probable que aceptaran las expropiaciones requeridas. Y, en todo caso, era caro construir calles anchas con pendientes moderadas en los cerros. Por eso, la mayor parte del transporte conducía a Viña.

Además, la compañía manipuló las tarifas de la línea hacia Viña del Mar. Esta empresa tenía tranvías normales para el servicio local y tranvías de lujo para el servicio directo entre Viña del Mar y la plaza Sotomayor. Estos últimos cobraban la tarifa de servicio directo incluso para viajes muy cortos, supuestamente para que “no se llenen con pasajeros que viajan dentro” de Valparaíso⁷⁷⁸. Sin embargo, casi todos los tranvías en el Camino Plano eran “directos” y cobraban siempre la tarifa directa hasta para viajes cortos en ese trayecto, o sea, hasta cuatro veces la tarifa debida. *La Unión* criticó esta práctica

⁷⁷⁵ “El Nuevo Contrato con la Tracción Eléctrica. Observaciones del regidor Sr. Rodríguez Rozas”, en *La Unión*, Valparaíso, 12 de julio de 1908, p. 1.

⁷⁷⁶ “La sesión municipal de anoche. El alza de tarifas aprobada. Diversas incidencias”, en *La Unión*, Valparaíso, 10 de julio de 1908.

⁷⁷⁷ “Las tarifas de los tranvías”, en *El Herald*, Valparaíso, 18 de julio de 1908, p. 1.

⁷⁷⁸ “Carros-salones”, en *El Herald*, Valparaíso, 4 de diciembre de 1906, p. 4.

en 1906 y 1908⁷⁷⁹. Sea para percibir más de esos pasajeros, o sea, para reservar cupos para los que hacían el trayecto completo, la empresa contribuyó al crecimiento de Viña del Mar en detrimento de los cerros porque costaba lo mismo llegar a Viña que llegar a medio camino. También hay que reconocer que lo empinado de los cerros no ayudaba mucho y siempre eran esquivados por el Camino Plano.

Un incidente de 1908 destaca el enfoque de la compañía sobre el servicio a Viña del Mar. Una noche el tranvía llegó a la estación en la avenida de las Delicias a las 2:30, listo para el viaje por Valparaíso dentro del horario establecido. Sin embargo, un empleado de la compañía ordenó al motorista que llevara cuatro “caballeros” a Viña del Mar, dejando “varias distinguidas familias” que tuvieron que caminar a sus casas en el Puerto. El empleado reconoció que eso no estaba de acuerdo con el horario y se encerró en su garita, negándose a cambiar de idea⁷⁸⁰. No obstante, el servicio a Viña del Mar tampoco era perfecto; los conflictos descritos en el próximo párrafo incluyeron muchas quejas de ese servicio.

En 1914, tras años en que los chóferes y cobradoras reclamaban por malas condiciones de trabajo y los pasajeros reclamaban por mal servicio (sin apoyar a los trabajadores, a quienes culpaban como parte del mal servicio), un alza de tarifas provocó “protestas callejeras que desembocaron en actos de vandalismo con la destrucción de carros y ataques al Banco Alemán Transatlántico y otras empresas alemanas... Se inicia un boicot por parte de la población... incentivado incluso por la Alcaldía”⁷⁸¹. La primera Guerra Mundial dificultó la mantención y reparación de carros y vías porque “los británicos... impedían el acceso al material requerido” por la compañía alemana⁷⁸². Tanto los pasajeros como dicha administración reclamaban por carros poco frecuentes, sobrecargados y en mal estado, además de servicio poco confiable. En mayo de 1917, un conflicto entre pasajeros viñamarinos y personal de la compañía llevó a una suspensión de servicio hasta el 19 de junio del mismo año⁷⁸³. El 10 de marzo de 1920, una disputa entre pasajeros, personal y policías municipales acerca del máximo de pasajeros en tranvía se expandió a una manifestación masiva en la cual fueron quemados veintidós tranvías, treinta y cuatro destruidos y veinticuatro personas quedaron heridas⁷⁸⁴. De acuerdo con el Colectivo Micrópolis, estas pérdidas, agregadas a las dificultades mencionadas más atrás, pusieron “una lápida a la empresa alemana concesionaria de la red”, cuyos

⁷⁷⁹ “Siempre la tracción eléctrica”, en *La Unión*, Valparaíso, 27 de diciembre de 1906, p. 5; “El servicio directo de tranvías a Viña”, en *La Unión*, Valparaíso, 8 de julio de 1908, p. 5.

⁷⁸⁰ “Un abuso de la empresa de tranvías”, en *La Unión*, Valparaíso, 17 de julio de 1908, p. 5.

⁷⁸¹ Estrada Turra, “Tecnología...”, *op. cit.*, p. 149.

⁷⁸² *Ibid.*; León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, describe la misma situación en la p. 74.

⁷⁸³ León Cáceres, *Valparaíso...*, *op. cit.*, pp. 71-72.

⁷⁸⁴ *Op. cit.*, pp. 75-76.

bienes “fueron expropiados por los aliados y vendidos a la CHAE, quien se hizo cargo del servicio”⁷⁸⁵.

Como señalamos en el capítulo anterior, muchos comentarios sobre el servicio de tranvías fueron analizados en términos de clase, género y decoro. Proteger a las señoras y a sus hijos de los borrachos y los sucios en general era tema recurrente en los diarios. En 1908, *El Heraldo* laudó la protesta de varios padres de alumnas del liceo de niñas contra la eliminación de tranvías especiales exclusivos que habían aislado a esas niñas de “la impertinencia de los demas pasajeros, de sus vocabularios no muchas veces cultos, i de las insolencias de los mosos diablos”⁷⁸⁶. Si “un establecimiento... particular, el Colejio de Monjas Inglesas” todavía tenían tranvías exclusivos, escribió el diario, el liceo público los merecía también. Además, las quejas contra las cobradoras en particular y el personal en general siguieron hasta después de 1920. Una idea corriente en esos años era que las cobradoras robaban “tanto a los pasajeros como a la empresa” con procedimientos como “negarse a dar los vueltos o argumentar que no tenían fichas, quedándose así con el valor del pasaje”⁷⁸⁷. Elisabet Prudent sugiere que el hecho de que:

“las conductoras, en su gran mayoría, pertenecían al mundo popular... las hacía doblemente sospechosas ante los ojos de sus más furibundos detractores”,

pero también señala que la prensa popular celebraba su fuerza, alegría e independencia⁷⁸⁸.

Los inversionistas querían ganancias y, por ende, querían construir las líneas de tranvía (u otros proyectos) que parecían más rentables. Sin embargo, cuando la mayoría de ellos vivían en Valparaíso, querían mejores servicios para *su ciudad*. Querían mostrar su grandeza por medio de la conquista de los cerros, que al final fue más difícil que la conquista de la distancia. Como los inversionistas extranjeros no compartían estos motivos, preferían seguir las rutas fáciles y dejar que la ciudad fluyera hacia Viña del Mar, flujo que creó demanda segura para los servicios más caros de la compañía: Nadie caminaría de Viña a Valparaíso, pero dentro del Puerto caminar era una alternativa posible. No tenemos evidencias de que esta empresa tuviera intereses directos en negocios inmobiliarios viñamarinos, como ocurrió en muchas ciudades del mundo. Cuando los primeros autobuses independientes entraron en servicio

⁷⁸⁵ Mardones, *op. cit.*, p. 124.

⁷⁸⁶ “Tranvías especiales. Una mala preferencia”, en *El Heraldo*, Valparaíso, 7 de julio de 1908, p. 4.

⁷⁸⁷ Prudent, *op. cit.*, párrafos 20-21, cita dos poesías; además, la noción surge en muchos artículos de prensa de la época.

⁷⁸⁸ *Op. cit.*, párrafos 20 y 25-33.

en 1920, diferían de los tranvías en ser propiedad de pequeños empresarios agrupados en una sociedad en la cual cada uno tenía una participación muy pequeña. Sin embargo, sus rutas casi duplicaron las de los tranvías y no subieron a los cerros por el costo, sino por falta de calles aptas. Solo unas pocas rutas de autobús llegan hasta los cerros mientras se escribe este libro⁷⁸⁹. En la década de 1920, los buses descentralizaron la propiedad de los medios de transporte, pero dejaron intacta la red de servicio y sus limitaciones.

La tendencia de la infraestructura de desarrollarse hacia afuera, hacia Viña del Mar, en vez de hacia arriba, dentro de la ciudad, resultó de las decisiones de inversionistas extranjeros y estatales, los detalles del avance tecnológico, los efectos físicos de la topografía y las percepciones sociales de la geografía urbana. Para 1908, las líneas de tranvía a los cerros eran de cierto modo obsoletas. El Estado, con su Camino Plano, y la compañía de tracción, con sus tranvías frecuentes, conducían el desarrollo de Valparaíso hacia Viña del Mar, justificando la profecía del concejal Rodríguez. Antes del Camino Plano, Viña del Mar estaba bastante lejos, y los trenes que eran la forma más fácil de llegar eran relativamente pocos y caros. Tranvías a los cerros parecían posibles porque era lógico suponer que el futuro desarrollo de la población y servicios de aquella comuna estaba en los cerros. Es verdad que los que abogaban por tales líneas en 1902 lo hicieran a nombre de artesanos y obreros, pero una visión de cerros gentrificados siempre estaba al fondo de cualquier discusión de los cerros hasta 1900.

El Camino Plano, el terremoto y más migración de la clase acomodada a Viña del Mar disminuyeron esa visión. Valparaíso mismo no tenía mucho espacio para suburbios jardines y quienes buscaban ese ambiente y podían pagarlo, lo encontraban fácilmente en Viña. Al tiempo, proyectos estatales en Viña del Mar, incluyendo puentes, caminos y obras del borde costero, impulsaron la transformación de esa ciudad en suburbio y balneario elitico. Y así, menos ciudadanos aventajados irían a los cerros que los imaginados en antiguas visiones del desarrollo urbano; “De las ruinas” (véase imagen p. 214) mostró una visión un tanto obsoleta para 1906. Muchas personas de todas las clases irían a Viña del Mar. El censo de 1895 contó unas ciento veintidós mil personas en Valparaíso y unas once mil en Viña del Mar⁷⁹⁰. Para 1907, la población del Puerto había aumentado en un tercio, a ciento sesenta y dos mil, pero la de Viña casi se había triplicado a treinta mil⁷⁹¹. La alcaldía perdió aún más influencia sobre el desarrollo de la ciudad porque ahora el gobierno era ejercido por el área metropolitana. Muchas personas ahora vivían en una ciudad y trabajaban, compraban o jugaban en la otra. Gonzalo Cáceres señala que cuando los líderes de Viña del Mar pidieron una ley especial para plani-

⁷⁸⁹ Todos los datos sobre autobuses en Estrada Turra, “Tecnología...”, *op. cit.*, p. 153.

⁷⁹⁰ Espinoza, *op. cit.*, pp. 189 y 193.

⁷⁹¹ Gobierno de Chile, *Chile*, p. 49.

ficar y financiar el desarrollo de su ciudad con el objetivo de transformarla en un importante balneario nacional, argumentaron sus estrechos vínculos con Valparaíso, el mayor puerto nacional, como un motivo⁷⁹².

La existencia de un área metropolitana habría justificado la extensión de los límites del Puerto para incluir Viña del Mar y así coordinar la planificación y los servicios urbanos como el tranvía, que tenía concesiones separadas en las dos ciudades. Habría justificado la creación de una administración metropolitana con el mismo fin. Pero ninguna de esas dos entidades fue creada. El Estado invirtió en las grandes obras del puerto y en varias obras de infraestructura en Viña del Mar, pero sin un ente formal metropolitano. Para quienes querían un puerto moderno, era bueno, pero las obras de mejoramiento de la ciudad, en especial fuera del Almendral, cobraban menos prioridad. Quienes habían abogado por el desarrollo de los cerros debían estar algo decepcionados.

CONCLUSIÓN

Al poner la reconstrucción de Valparaíso en manos de la Junta de Reconstrucción, el Estado excluyó a la administración municipal del mayor proyecto urbano en la historia de la ciudad. Aunque dejaron intactos muchos de las atribuciones consistoriales, los poderes nuevos creados por la ley de reconstrucción pertenecían a la junta, no a la municipalidad, la cual perdió cierta soberanía: autoridad sobre las calles, la construcción, el alumbrado y otros aspectos de la planificación urbana en el Almendral, y, durante casi una década, la autoridad de recaudar sus propios impuestos y determinar sus propios gastos. Más importante aún, perdió su puesto como principal planificador urbano. Durante las ocho décadas anteriores, oficiales municipales tenían la costumbre de sugerir las “mejoras urbanas” y de definir “el progreso”. Varios particulares también proponían planes, pero al fin y al cabo el ayuntamiento era la única institución con el poder y la autoridad de evaluar y autorizar grandes proyectos urbanos. Sus concejales, con los intendentes, eran quienes tenían visiones para la ciudad. Después del terremoto, dejó de ser así.

Muchos concejales y otros políticos de la ciudad, como Jorge Montt, protestaron por esta pérdida, sin embargo, muchos otros porteños, sin duda, creían que el nuevo arreglo servía a sus intereses. La alcaldía misma había pedido que el Estado contribuyera al costo de la reconstrucción, y que sus planes fuesen consagrados en una ley especial. La junta sí reconstruyó el Almendral. Muchas otras ciudades chilenas querían leyes de este tipo, pero pocas las consiguieron. En Valparaíso, quizá había muchas justificaciones posibles para la Junta de Reconstrucción. Varioss propietarios y oficiales del gobierno

⁷⁹² Cáceres, *op. cit.*, pp. 51-52.

nacional pensaron que las propuestas municipales eran demasiado radicales y costosas. La municipalidad ya se había metido en problemas legales con la concesión de electricidad pocos años atrás. Además, y haciendo una retrospectiva, podemos decir que la planificación municipal se tornaba obsoleta ante la inminente expansión del conurbano en esos años.

El proceso de reconstrucción también tuvo un efecto importante sobre el Estado, aparte de sus efectos locales: Permitió que se aprovechara de la expansión de la esfera de acción gubernamental estatal hecha por administraciones porteñas en los últimos ochenta años. Los alcaldes y regidores que discutieron sobre luz y tracción eléctrica en 1902 estaban convencidos de su habilidad y responsabilidad de gobernar cualquier aspecto de la vida de su ciudad, al menos en mayor medida que los que habían debatido sobre el alumbrado por gas por primera vez en 1843. Desde 1830 a 1906, las actividades de oficiales locales acostumbraron a los porteños a aceptar, o por lo menos asumir, algún grado de reglamentación de sus negocios y vidas. Esas costumbres sobrevivieron al terremoto y a la disminución del liderazgo municipal. La misma Junta de Reconstrucción ejerció algunos de estos poderes de manera directa, pero el cambio más importante era indirecto. El poder del Estado aumentó sobre la base del aumento gradual decimonónico de la influencia, autoridad y capacidades alcaldicias de una forma que fue mucho más allá de los poderes específicos y relativamente limitados que tomó para sí dentro de la comunidad después del terremoto. La posibilidad de crear reglamentos de seguridad, ornato, etc., que tanto el municipio como la intendencia cultivaron en el siglo XIX llegó a ser la base del poder aumentado del Estado en el siglo XX. El Estado había incrementado sus gastos en obras públicas, educación y otros campos crecieron entre 1891 y 1906, pero la política cotidiana obstaculizó los planes de largo plazo o amplias reformas⁷⁹³. De hecho, la lógica de la oposición a José Manuel Balmaceda que condujo a la guerra civil de 1891 y creó la situación política de 1890 a 1900 venía, en parte, de la oposición a la inversión pública en infraestructura y educación. Sin embargo, la intervención estatal en aquella metrópoli tras el terremoto demuestra que esta actitud cambiaba. Dentro de dos décadas, el gobierno central estaba involucrado en desarrollo urbano y en muchas otras esferas de la vida pública y privada en toda la república. Patricio Silva nota que, tres décadas después, el terremoto de 1939 en el sur de Chile contribuyó a la fundación de la CORFO –creada por el Estado–, que describe como “la culminación de un proceso creciente de intervención estatal en la economía chilena que... se había iniciado a principios de los 1920”⁷⁹⁴. Las actividades del Estado después de 1906 eran los primeros experimentos, precursores de dicho proceso.

⁷⁹³ Blakemore, *op. cit.*, p. 68.

⁷⁹⁴ Silva, *op. cit.*, p. 287.

CONCLUSIÓN

En un siglo de crecimiento y desarrollo como ciudad puerto, Valparaíso experimentó cambios tecnológicos y administrativos que reflejaron sus cambios económicos y sociales, así como los cambios políticos, económicos y tecnológicos ocurridos en Chile y el mundo occidental. En ese siglo, el pequeño puerto de Santiago se convirtió en un gran centro comercial tanto de Chile como de la costa pacífica de América del Sur. A fines del siglo XIX, esta ciudad figuraba como un puerto mundial, desde las canciones de marineros hasta las novelas de Julio Verne⁷⁹⁵. La industrialización y sus efectos locales y globales la marcaron en profundidad. Si bien su crecimiento no tuvo las dimensiones de Chicago o Buenos Aires y siempre permaneció al alero de Santiago, su ubicación entre los cerros y el mar creó una ciudad bastante congestionada. Esa aglomeración impulsó los proyectos de infraestructura y administración analizados aquí. Tales proyectos disminuyeron algunos de los problemas más agudos o, por lo menos, los que más molestaban a los líderes del Puerto. A pesar de ello, la infraestructura y los reglamentos casi siempre resultasen insuficientes, a medida que crecía. Más aún, algunos reglamentos y tecnologías quedaron obsoletos frente a inventos novedosos que ofrecían peligros nuevos o metas más altas.

Desde las primeras redes de servicios centralizados que fueron establecidos a través de la década de 1840, podemos observar tres zonas concéntricas de desarrollo: una que era favorecida con todos los servicios, otra que recibía algunos servicios y muchas promesas, y, por último, una que percibía pocos servicios (o ninguno) y que quedaba fuera de los planes oficiales y la esperanza de los editorialistas. A medida que la ciudad crecía, cada zona se expandía o se movía. Alrededor de 1840, algunas calles del Puerto formaban la zona más céntrica, mientras que la segunda estaba en algunas quebradas y algunos cerros inmediatos al puerto, en la parte del Almendral más cercana, y quizá en la misma playa del Puerto, todavía sin calles formadas. La zona periférica abarcaba el grueso del Almendral y el resto de los cerros. Un cuarto de siglo después, la zona más urbanizada incluía los cerros Alegre y Concepción y una parte significativa del Almendral: La estación del ferrocarril había creado un polo de desarrollo al nororiente y la plaza de la Victoria era el centro de otro, al poniente. La zona de aspiraciones y promesas abarcaba el resto del Almendral y los cerros más cercanos a la primera zona. Entonces, a mediados de la década de 1860, muchos hablaban de extender el gas, la policía, etc., a varios cerros.

⁷⁹⁵ Jules Verne, *Paris au XIXe siècle*.

La Ley de Transformación de 1876 amplió la promesa del progreso urbano a todos los cerros y trazó el Camino de Cintura para marcar el borde entre la zona que algún día sería por completo urbanizada y servida y la periferia que supuestamente nunca lo sería.

A fines del siglo XIX, los servicios urbanos (agua potable, alcantarillado, gas, aceras pavimentadas, calles empedradas o adoquinadas y policía) se veían en todo el plan y en algunos de los cerros que tenían planicies de pendiente más suave (Concepción y Alegre, pero también partes de otros como Cordillera). Esos servicios no eran perfectos en sí –hemos visto las largas disputas acerca de la cantidad de luz de los faroles, y algunas calles estaban peor pavimentadas que otras–, pero sus redes de cobertura abarcaban esa gran área. La zona de aspiraciones no terminaba sino al otro lado del Camino de Cintura, pero algunas de ellas estaban siendo realizadas: La municipalidad extendía la red de alumbrado público, construía sus propios desagües e intentaba motivar a la Compañía de Desagües a servir a más cerros. El gran debate de exigir o no rutas de tranvías allí muestra los intereses de la población –y quizá de los dueños– de algunos cerros en hacer realidad aquellos deseos, a pesar de la dificultad de lograr que la tecnología de punta de transporte, el tranvía eléctrico, funcionara en un ambiente de grandes pendientes. Llegó al cerro Barón y al Playa Ancha. Tal vez con más tiempo y sin la válvula de escape de Viña del Mar, la gentrificación de algunos cerros habría sido mayor y motivase inversiones más elevadas. El Camino Plano, los tranvías directos y todo lo vinculado al desarrollo de Viña del Mar hicieron obsoleto el discurso decimonónico de progreso urbano dentro del anfiteatro alrededor de la bahía del Puerto. Junto a muchas familias de altos ingresos, cuyos padres trabajaban aquí, Viña del Mar desvió parte del interés y parte de los fondos que en otra situación podría haber financiado la gentrificación de algunos cerros. Valparaíso, el centro portuario y económico, ya no era el único centro: La élite y la clase media ya no asumían que la ciudad donde trabajaban sus hombres tenía que ser aquella donde sus familias vivían.

“¿Cuándo dejó de ser grande esta metrópoli?” “¿Cuándo vino el ‘ocaso’?” “¿Cuándo, cómo y por qué declinó?” “¿Fue el terremoto o el canal de Panamá?” Escribir la historia de Valparaíso implica enfrentarse a estas preguntas no solo en la investigación sino en la conversación. Por ejemplo, un periodista hizo este tipo de pregunta con motivo del centenario del terremoto de 1906. La época de los ingleses, los alemanes, los franceses y los italianos terminó a causa del mismo “progreso” que la creó. Cuando en 1914 el canal de Panamá desvió los barcos que no venían específicamente a Chile, Valparaíso volvió a la periferia de las redes comerciales internacionales. Quizá más importante, los cables submarinos y el correo rápido por vapores ya habían disminuido la utilidad de un puerto de depósito y de las oficinas de empresas extranjeras que motivaron la presencia de gran parte de la colonia foránea. El cambio tecnológico es lento, sobre todo cuando se trata de grandes inversiones, y

los veleros siguieron llevando salitre y trigo hasta bien entrada la década de 1930, pero la lógica comercial y el contexto técnico que había motivado el crecimiento de esta urbe ya eran realidad en 1906.

Sin embargo, ese cambio no significó el fin de la ciudad. El desarrollo posterior a 1920 no es tema propio de este libro, pero podemos decir que Valparaíso siguió creciendo. Las obras del puerto permitieron la carga y descarga más eficiente y más segura de los barcos, que seguían viniendo a pesar del canal de Panamá, a pesar de las obras portuarias de San Antonio y a pesar de la paulatina salida de las casas matrices de los bancos y casas comerciales de la ciudad. El desarrollo urbano prosiguió también. El Almendral y las partes destruidas del Puerto fueron reconstruidos. Con el transcurso de los años muchos servicios llegaron hasta el Camino de Cintura e, incluso, más allá. Es probable que sin la llegada de los buses urbanos, más ágiles que los tranvías, la municipalidad hubiese construido las calles de pendiente suave necesarias para líneas a los demás cerros. De hecho los ascensores, muy aptos para las fuertes pendientes de la primera parte de los cerros, brindaron una subida conveniente a la primera planicie de aquellos, pero solo en el Barón se coordinó el servicio y la tarifa de los dos modos de transporte. La visión nostálgica suele definir a Valparaíso por su identidad decimonónica y, por ende, como una ciudad que ya existió y se fue. Sin embargo, hoy la ciudad no es un museo del siglo XIX. Las zonas patrimoniales que se conservan de esa época son pocas. El Puerto actual es una ciudad de los siglos XX y XXI, con muchos ecos del XIX. Los mismos ascensores que entretienen a los turistas son más bien del siglo XX que del XIX, aunque los más antiguos datan en efecto de antes de 1900. Y, si bien su ayuntamiento ya no lideraba la planificación del desarrollo de toda el área metropolitana, la capacidad de analizar la ciudad, diseñar redes de servicios y prevenir riesgos en el territorio del municipio en el siglo XIX, seguía siendo importante para todo los entes públicos.

La más fuerte resonancia del Valparaíso decimonónico puede estar en las redes de servicios urbanos y en los reglamentos de seguridad. Sin bien la mayoría de las cañerías, faroles y demás componentes físicos fueron instalados en el siglo XX y la mayor parte de los reglamentos actuales son más o menos recientes, el concepto de vida urbana basada en esas dos infraestructuras, la física y la administrativa, fue desarrollado poco a poco a lo largo del siglo XIX. Desde aquella época hasta hoy, nuevas tecnologías han traído nuevos retos y nuevas oportunidades. Algunas, como la comunicación inalámbrica casi universal, debilitan la lógica centralizadora de las grandes redes fijas del pasado. Sin embargo, el marco de coexistencia en que se emplean es, en gran parte, el construido por los porteños del siglo XIX. A escala mundial, es el referente construido por la gente de muchas ciudades simultáneamente, a veces copiando, a veces rechazando, a veces entendiendo mal lo que se hacía en otras partes, pero todos queiendo contestar una misma pregunta: ¿Cómo construir una ciudad que crezca sin ahogarse a sí misma?

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

I. FUENTES

a) *Manuscritas*

- BV, Correspondencia, vol. rotulado “06. 11.1871 al 14.01.1880”.
- BV, vols. de 1875, 1878, 1901, 1906-1907 (equivocadamente rotulado 1905).
- Massachusetts Historical Society, Boston, Massachusetts: Coffin, Isaac Foster, *Chile 1820*, tomo de un diario de vida, Appleton Family Papers, folder 87.
- Massachusetts Historical Society, Boston, Massachusetts: Charles Pickering, Diario de vida sin título, “In his handwriting, kept by him while on the United States Exploring Expedition, Wilkes, Commander”, 1838, que forma la totalidad de los Charles Pickering Papers.
- Massachusetts Historical Society, Boston, Massachusetts: Tufts Family Papers.
- Museo Histórico Nacional, Santiago, Chile: Colección Iconográfica, vols. 826.2 “Valparaíso A-L”, “Valparaíso M-Z”, y “Valparaíso (0) y (1)”.
- Peabody-Essex Museum, Salem, Massachusetts: George Peabody Papers (MSS 181), Folder 7, Box 28, Series II.
- United States National Archives, Washington, D.C. y College Park, Md.: Department of State.
- Alessandri, Arturo, Ministro de Industria i Obras Públicas, y Errázuriz, Presidente de la República, decreto de 27 de abril de 1899, considerando número 7, en *Memoria del Ministro de Industria i Obras Públicas presentada al Congreso Nacional en 1899*, Santiago, Imprenta Nacional, 1899. Disponible en <https://books.google.com/books?id=pcETAAAYAAJ&dq=edition+s%3ArOlPwy6aDu4C&pg=PP5#v=onepage&q&f=false>. [Fecha de consulta: 10 de febrero de 2017].
- Anales de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso*, Valparaíso, Impr. del Mercurio, 1872.
- Archivo Nacional, *Censo de 1813. Levantado por don Juan Egaña, de orden de la junta de gobierno formada por los señores Pérez, Infante y Eyzaguirre*, Santiago, Imprenta Chile, 1953.
- Boletín de las leyes i decretos del gobierno*, Santiago, Imprenta Nacional, 1873.
- Burgmein, J. [pseud.], *Tramway: Galop Característico*, Partitura, Milan, s.f.
- Cámara de Diputados, *Boletín de las Sesiones Ordinarias en 1897*, Santiago, Imprenta Nacional, 1897.
- Cruz, Anacleto de la, *Memoria anual de la municipalidad*, 14 de noviembre de 1844, en MINT, tomo 212.
- Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, *Informe sobre el estado y operaciones del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso durante 1871, presentado al Directorio*, Valparaíso, Imprenta La Patria, 1872.
- Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, *Informe sobre la marcha de los trabajos del Cuerpo*

b) *Impresas*

- Adams, Harriet Chalmers, “A Longitudinal Journey through Chile”, in *The National Geographic Magazine*, vol. XLII, Nº 3, Washington, september 1922.

- de Bomberos de Valparaíso y su Directorio durante el año 1897, Valparaíso, Imp. y Lit. Sud-Americana de Barbé, 1899.
- Davin, Albert, *Chile y Perú en tiempos de la Guerra del Pacífico*, traducido y con un prólogo y notas de Fernando Casanueva Valencia, introducción de Leopoldo Castedo, Santiago, Planeta, 1992.
- Diario de sesiones de la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires*, reimpresión 1881, La Plata, Imprenta del Congreso de la Nación, 1896.
- Documentos municipales i administrativos de Valparaíso*, Valparaíso [volumenes con diferentes editoriales], 1875-1908, 11 vols.
- Encyclopedia Britannica*, 15th ed., Chicago, Encyclopaedia Britannica, Inc., 1997.
- Espinoza, Enrique, *Jeografía descriptiva de la República de Chile*, 4^a ed., Santiago, Imprenta i Encuadernación Barcelona, 1897.
- Fagalde, Alberto, *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*, 2^a ed., Santiago, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y Biblioteca Nacional de Chile, Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile, 2011, tomo 83.
- Gilliss, J[ames Melville], *US Naval Astronomical Expedition to the Southern Hemisphere*, [Washington, DC], A.O.P. Nicholson Printer, 1854.
- Gobierno de Chile, *Chile*, Santiago, Gobierno de Chile, 1915.
- Henríquez, Hormidas, “El terremoto de Valparaíso bajo su aspecto reconstructivo”, en Alfredo Rodríguez Rozas y Carlos Gajardo Cruzat, *La catástrofe del 16 de agosto de 1906 en la República de Chile*, Santiago, Barcelona, 1906.
- Intendencia de la Provincia de Santiago, *La transformación de Santiago: notas e indicaciones respetuosamente sometidas a la Ilustre Municipalidad, al Supremo Gobierno y al Congreso Nacional*, Santiago, Imprenta del Mercurio de Orestes L. Tornero, 1872.
- LeBlanc, Félix, *Album: Vistas de Valparaíso, Valparaíso*, s.n., 188? Disponible en www.memoriachilena.cl/602/w3-article-8005.html. [Fecha de consulta: 8 de diciembre de 2015].
- Legación en Gran Bretaña, *Resumen de la hacienda pública de Chile desde 1833 hasta 1914. Summary of the finances of Chile from 1833 to 1914*, London, Spottiswood, [1915].
- Ley N° 1.887, Trabajos que se ordenan ejecutar para reparar los daños causados a la ciudad de Valparaíso por el terremoto de agosto de 1906, de 6 de diciembre de 1906, artículo 1.
- Lira, José Ramón, *Memoria de la administración local de 1864 a 1870, que presenta el Intendente de la Provincia a la I. Municipalidad de Valparaíso*, Valparaíso, Imprenta Albion, 1870.
- Lloyd, Reginald (ed.), *Impresiones de la República de Chile en el Siglo Veinte. Historia, gente, comercio, industria y riqueza*, Londres, Impr. Truscott, 1915.
- Mannheim, J.B., *Estudio crítico sobre la evacuación jeneral de la ciudad de Valparaíso. Memoria presentada en 1875 al señor Intendente Echaurren por J. B. Mannheim, Director de Obras Públicas*, Valparaíso, Imprenta del “Deber”, 1876.
- Memoria del administrador de la empresa de agua potable de Santiago correspondiente al año de 1902 Presentada al Ministro del Interior y a la Municipalidad de Santiago*, Santiago, Imprenta, Litografía y Encuadernación Barcelona, 1903. Disponible en <https://books.google.com/books?id=s71AAQAAMAAJ&dq=memoria%20municipalidad%20santiago%20chile&pg=PA23#v=onepage&q=memoria%20municipa>

- alidad%20santiago%20chile&f=false [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].
- Memoria del ministerio de Industria i Obras Públicas presentada al Congreso Nacional en 1897*, Valparaíso, Imprenta de la Patria, 1897. Disponible en <https://books.google.com/books?id=XgoAAAAA-MAAJ&dq=chile%20obras%20publicas%20memoria%201897&pg=PP7#v=snippet&q=agua&f=false> [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].
- Memoria del ministerio de industria i obras públicas presentada al Congreso Nacional en 1901*, Santiago, Imprenta Nacional, 1901. Disponible en books.google.com/books?id=OMMTAAAYAA-J&dq=editions%3ArOIPwy6aDu-4C&pg=PP1#v=onepage&q&f=false. [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].
- Ministerio de Guerra i Marina, *Memoria que el Ministro de Estado en los departamentos de Guerra i Marina presenta al Congreso Nacional de 1848*, Santiago, Imprenta Nacional, 1848.
- Montt, Jorge, *Tres años de administración en la Municipalidad de Valparaíso, 1915-1918*, Santiago, Imprenta y Litografía Universo, 1918.
- Municipalidad de Valparaíso, Secretaría, *Contratos y concesiones vijentes*, Valparaíso, Imprenta y Encuadernación Roma, 1916.
- Naval War College (U.S.), John Bassett Moore, *International Law Situations with Solutions and Notes, 1901*, Washington DC, US Government Printing Office, 1901.
- Oficina Central de Estadística, *Censo jeneral de la república de Chile levantado en abril de 1854*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1858.
- Oficina Central de Estadística, *Quinto Censo Jeneral de la Poblacion de Chile levantado el 19 de abril de 1875*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1876.
- Pug, “Después del accidente”, en *Zig-Zag*, año I, N° 80, Santiago, 10 de septiembre de 1905.
- Rodríguez Rozas, Alfredo y Carlos Gajardo Cruzat, *La catástrofe del 16 de agosto de 1906 en la República de Chile*, Santiago, Barcelona, 1906.
- Reyes, José Manuel, *Trabajos efectuados en Chile por Mr. Josiah Harding*, Arica, [El Ferrocarril?], 1909 (publicado por primera vez en *El Ferrocarril* de Arica, 30 de agosto de 1908 y 3 de septiembre de 1908).
- Ried, Alberto, *El mar trajo mi sangre*, Santiago, Editorial del Pacífico, 1956. n. 669
- Sesiones de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso en 1867*, [Valparaíso], [El Mercurio?], [1868].
- Sesto Censo Jeneral de la Poblacion de Chile Levantado el 26 de Noviembre de 1885 y compilado por la Oficina Central de Estadística en Santiago*, Valparaíso, Imprenta de La Patria, 1889
- Showalter, William Joseph, “Twin Stars of Chile”, in *The National Geographic Magazine*, vol. LV, N° 2, Washington DC, february 1929.
- Solovera y Pizarro [no incluye nombres], *Guía general de Valparaíso y de sus departamentos*, Valparaíso, Sociedad Imprenta y Litografía Universo, 1912.
- Swinglehurst, Henry E., “An Englishman to a Chilean: Capitan Luis Gomez Carreño (After the Valparaiso Earthquake, 16th August, 1906)”, in Henry E. Swinglehurst, *Valparaíso Songs*, London, W.H. Dargan, 1911.
- Swinglehurst, Henry E., *Valparaíso Songs*, London, W.H. Dargan], 1911.
- Tornero, Recaredo Santos, *Chile Ilustrado*, Valparaíso, Editorial, Librería y Agencias del Mercurio, 1872.

- Ugarte Yávar, Juan de D., *Valparaíso: 1536-1910: recopilación histórica, comercial y social*, Valparaíso, Imprenta Minerva, 1910.
- Valparaíso (provincia), *Recopilacion de las disposiciones vijentes en el Departamento de Valparaiso sobre los distintos ramos de la administracion local, formada en orden del Sr. Intendente D. Francisco Echaurren*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio de Tornero y Letelier, 1872.
- Vásquez L., Nelson, Ricardo Iglesias S. y Mauricio Molina, *Cartografía histórica de Valparaíso*, Viña del Mar, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1999.
- Verne, Jules, *Paris au xxe siecle*, Paris, Hachette, 1994. Escrito 1863, inédito hasta 1994.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Álbum del Santa Lucía: colección de las principales vistas monumentos, jardines, estatuas i obras de arte de este paseo: dedicado a la Municipalidad de Santiago por su actual presidente B. Vicuña Mackenna*, Santiago, Imprenta de la Librería del Mercurio de A. y M. Echeverría, 1874.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia de Valparaíso: Crónica política, comercial i pintoresca de su ciudad i de su puerto: desde su descubrimiento hasta nuestros días, 1536-1868*, Valparaíso, Imprenta Cox i Taylor, 1869-1872, 2 tomos.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El paseo de Santa Lucía: Lo que es i lo que deberá ser. Segunda Memoria de los Trabajos ejecutados desde el 10 de Setiembre de 1872 al 15 de Marzo del presente año*, Santiago, I[m]p[re]nta de la L[ib]rería del Mercurio de Tornero y Garfías, 1873.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El paseo de Santa Lucía. Memoria de los trabajos ejecutados desde el 1º de junio al 10 de Setiembre [sic] Leída a la Comisión directiva del paseo por el intendente de Santiago*, Santiago, I[m]p[re]nta de la L[ib]rería del Mercurio de Tornero y Garfías, 1872.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El Santa Lucía: Guía Popular y breve descripcion de este paseo para el uso de las personas que lo visiten, con indicación de todos los caminos, senderos, plazas, jardines, estatuas, edificios i demas objetos de interés*, Santiago, Imprenta de la Librería del Mercurio de A. y M. Echeverría, 1874.

II. DIARIOS Y REVISTAS

- Don Pancho*, Vaparaíso, 1878
- El Álbum*, Santiago, 1858.
- El Artesano*, periódico de oposición a los pelucones y falsos liberales, Valparaíso, 1858.
- El Aviso*, Valparaíso, 1853.
- El Aviso*, Valparaíso, 1872.
- El Comercio*, Valparaíso, 1858-1859.
- El Comercio de Valparaíso*, Valparaíso, 1847-1850.
- El Demócrata*, Valparaíso, 1903.
- El Diario*, Valparaíso, 1851-1857.
- El Federal*, Valparaíso, 1898.
- La Gaceta del Comercio*, Valparaíso, 1842.
- El Grito del Pueblo*, Valparaíso, 1902.
- El Heraldo*, Valparaíso, 1901-1908.
- El Mercurio*, Valparaíso, 1852-1863, 1902-1907.
- La Patria*, Valparaíso, 1863-1896.
- La Publicidad*, Valparaíso, 1856.
- El Pueblo*, Valparaíso, 1858.
- El Pueblo*, Valparaíso, 1891-1893.
- El Tiempo*, Valparaíso, 1862.
- La Unión*, Valparaíso, 1885-1908.
- La Unión Liberal*, periódico crítico-político e industrial, Valparaíso, 1862 y 1871.
- Valparaíso*, Valparaíso, 1901.
- Valparaíso Echo*, Valparaíso, 1853.
- Valparaíso English Mercury*, Valparaíso, 1843-1844.

- Valparaiso Herald*, Valparaíso, 1853-1854.
- El Vija de Valparaiso*, Valparaíso, 1844.
- The Weekly Mercantile Reporter* (antes del 13 de abril de 1850 cambió su nombre a *The Valparaiso Mercantile Reporter*), Valparaíso, 1849-1853.
- Zig-Zag*, revista semanal ilustrada, edición de Santiago 1905-1906; edición de Valparaíso 1908.
- III. ARTÍCULOS
- Antonio Acevedo Hernández, “Cuando Valparaíso agonizó: El Terremoto de 1906”, en Alfonso Calderón (ed.), *Memorial de Valparaíso*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1986.
- Álvarez A., Luis, “Origen de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales en el siglo XIX”, en *Revista de Urbanismo*, revista electrónica del Departamento de Urbanismo, Universidad de Chile, N° 4, Santiago, julio de 2001, disponible en <http://web.uchile.cl/vignette/revistaurbanismo/n4/alvarez/alvarez.html>. [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].
- Arriagada H., Julio, “Valparaíso, pionero del progreso”, en *Atenea*, N° 453/454, Concepción, 1986.
- Blakemore, Harold, “From the War of the Pacific to 1930”, in Leslie Bethell (ed.), *Chile since Independence*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.
- Booth, Rodrigo, “El Estado ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso”, en *EURE: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. XXVIII, N° 83, Santiago, 2002.
- Burghardt, Andrew F., “A Hypothesis about Gateway Cities”, in *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 61, Washington DC, 1971.
- Caponi, Sandra, “Miasmas, microbios y conventillos”, en *Asclepio*, vol. LIV, N° 1, Madrid, 2002.
- Cavieres Figueroa, Eduardo, “Alberto Fagalde y el puerto de Valparaíso. Entre proyectos técnicos y decisiones políticas”, en Alberto Fagalde, *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*, 2ª ed., Santiago, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y Biblioteca Nacional de Chile, Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile, 2011, tomo 83.
- Cavieres Figueroa, Eduardo, “Grupos intermedios e integración social: la Sociedad de Artesanos de Valparaíso a comienzos del siglo XX”, en *Cuadernos de Historia*, N° 6, Santiago, julio 1986.
- Cavieres Figueroa, Eduardo, “La construcción de la ciudad: espacios, actividades y movilidad”, en Colectivo Micrópolis (Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila), *Valparaíso, un siglo de historia visual de su transporte público 1860-1960*, Santiago, Micrópolis, 2014.
- Cavieres Figueroa, Eduardo, “Urbanización y cambio social, comerciantes y artesanos de Valparaíso en la segunda mitad del siglo XIX”, en Primera Jornada de Historia Urbana, Valparaíso 1536-1986, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1987.
- Centeno, Miguel Ángel, “The Disciplinary Society in Latin America”, in Miguel Ángel Centeno & Fernando López-Alves (eds.), *The Other Mirror: Grand Theory Through the Lens of Latin America*, Princeton, Princeton University Press, 2001.
- Collier, Simon, “From Independence to the War of the Pacific”, in Leslie Bethell (ed.), *Chile since Independence*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

- Couyoumdjian, Juan Ricardo, "El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930", en *Historia*, N° 33, Santiago, 2000.
- D'Halmar, Augusto, "Valparaíso en su elemento", en Augusto D'Halmar, *Recuerdos olvidados*, prólogo de Alfonso Calderón, Santiago, Nascimento, 1975. Disponible en www.memoriachilena.cl/602/w3-article-70071.html. [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].
- Donoso Rojas, Carlos, "De la Compañía Chilena de Teléfonos de Edison a la Compañía de Teléfonos de Chile, Los primeros 50 años de la telefonía nacional, 1880-1930", en *Historia*, N° 33, Santiago, 2000.
- Espósito, Matthew, "Derailing the Iron Horse: Peasant, Native, and Rebel Resistance to Railroads, 1890-1910", presentation at the congress of the Latin American Studies Association, San Francisco, California, 2012.
- Estrada Turra, Baldomero, "Doblamiento e inmigración en una ciudad-puerto", en Baldomero Estrada Turra *et al.*, *Valparaíso: sociedad y economía en el siglo XIX*, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, 2000.
- Estrada Turra, Baldomero, "Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso, 1850-1950", en Baldomero Estrada Turra (comp.), *Valparaíso: Progresos y conflictos de una ciudad puerto (1830-1950)*, Santiago, RIL Editores, 2012.
- Harwich Vallenilla, Nikita, "From Jerusalem to Megalopolis: Urban Centers in Latin America: An Historical Perspective", in Magnus Mörner & Mona Rosendahl (comps.), *Threatened Peoples and Environments in the Americas: Proceedings of the 48th International Conference of Americanists*, Stockholm-Uppsala, Institute of Latin American Studies, University of Stockholm, 1994.
- Healey, Mark, "The Fragility of the Moment: Politics and Class in the Aftermath of the 1944 Argentine Earthquake", in *International Labor and Working-Class History*, N° 62, New York, 2002.
- Henriksson, Anders, "Riga: Growth, Conflict, and the Limitations of Good Government, 1850-1914", in Michael F. Hamm (ed.), *The City in Late Imperial Russia*, Bloomington, Indiana University Press, 1986.
- Jiménez, Christina, "Popular Organizing for Public Services: Residents Modernize Morelia, Mexico, 1880-1920", in *Journal of Urban History*, N° 30, Charlotte NC, 2004.
- Loveman, Mara, "The Modern State and the Primitive Accumulation of Symbolic Power", in *American Journal of Sociology*, vol. 110, N° 6, Chicago, may 2005.
- Lomnitz, Claudio, "Nationalism as a Practical System: Benedict Anderson's Theory of Nationalism from the Vantage Point of Spanish America", in Miguel Ángel Centeno & Fernando López-Alves (eds.), *The Other Mirror*, Princeton, Princeton University Press, 2001.
- Martland, Samuel J., "Cuando el gas pasó de moda: la élite de Valparaíso y la tecnología urbana, 1843-1863", en *EURE: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, N° 83, Santiago, mayo de 2002.
- Martland, Samuel J., "Progress Illuminating the World: Street Lighting in Santiago, Valparaíso and La Plata, 1840-1890", in *Urban History*, vol. 29, N° 2, New York, August 2002.
- Martland, Samuel J., "Reconstructing the City, Constructing the State: Govern-

- ment in Valparaíso after the Earthquake of 1906”, in *Hispanic American Historical Review*, vol. 87, N° 2, Durham NC, may 2007.
- Martland, Samuel J., “Social and Political Fault Lines: The Valparaíso Earthquake of 16 August 1906”, in Lyman Johnson & Jürgen Buchenau (eds.), *Aftershocks: Earthquakes and Popular Politics in Latin America*, Albuquerque NM, University of New Mexico Press, 2009.
- Martland, Samuel J., “Taming Fire in Valparaíso, 1840s-1870s”, in Greg Bankoff, Uwe Lubken & Jordan Sand, (eds.), *Flammable Cities: Urban Conflagration and the Making of the Modern World*, Madison, University of Wisconsin Press, 2012.
- Martland, Samuel J., “Trade, Progress, and Patriotism: Defining Valparaíso, Chile, 1818-1875”, in *Journal of Urban History*, vol. 35, N° 1, Charlotte NC, november 2008.
- Méndez Beltrán, Luz María, “Plazas Parques de Valparaíso. Transformaciones en el micro paisaje urbano 1850-1900”, en Primera Jornada de Historia Urbana, *Valparaíso 1536-1986*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1987.
- Molina, Mauricio, “La enfermedad y la higiene en Valparaíso, 1880-1910”, en *Anales chilenos de historia de la medicina*, año 17, N° 1, Santiago, mayo 2007.
- Molina, Mauricio, “Estado sanitario y salubridad en Valparaíso, 1870-1901”, en Baldomero Estrada Turra (comp.), *Valparaíso: Progresos y conflictos de una ciudad puerto (1830-1950)*, Santiago, RIL Editores, 2012.
- Myers, David J., “Latin American Cities: Internationally Embedded but Nationally Influential”, in *Latin American Research Review*, vol. 32, N° 1, Pittsburgh. 1997.
- Pilleux Cepeda, Mauricio, “Genealogía de la familia Errázuriz”, en *Genealogía de Chile de la A a la Z*, disponible en www.genealog.cl/Chile/E/Errazuriz/ [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].
- Pineo, Ronn, “Public Health Care in Valparaíso, Chile”, in Ronn Pineo & James A. Baer (eds.), *Cities of Hope: People, Protests, y Progress in Urbanizing Latin America*, Boulder Colorado, Westview, 1998.
- Pinto V., Sonia, “El ferrocarril, un elemento destacado en la urbanización de la region de Valparaíso”, en Primera Jornada de Historia Urbana, *Valparaíso 1536-1986*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1987.
- Prudent Soto, Elisabet, “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”, en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, disponible en <http://nuevomundo.revues.org/56152> ; DOI: 10.4000/nuevomundo.56152 [Fecha de consulta: 31 de enero de 2015].
- Ramírez, Juan E., “El Ferrocarril Urbano y la Compañía de Gas”, en *El Tiempo*, Valparaíso, 25 febrero 1862.
- Rosenthal, Anton, “Dangerous Streets: Trolleys, Labor Conflict, and the Reorganization of Public Space in Montevideo, Uruguay”, in Ronn Pineo & James A. Baer (ed.), *Cities of Hope: People, Protests, and Progress in Urbanizing Latin America*, Boulder, Colorado, Westview, 1998.
- Salazar, Gabriel, “‘El municipio cercenado’ (La lucha por la autonomía de la asociación municipal en Chile, 1914-1973”, en Gabriel Salazar y Jorge Benítez (comps.), *Autonomía, espacio y gestión: El municipio cercenado*, Santiago, LOM Ediciones-Universidad Arcis, 1998.

- Salinas Meza, René, "Una comunidad inmigrante: los alemanes en Valparaíso, 1860-1960, estudio demográfico", en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, N° 29, Berlín, 1992.
- Salinas Meza, René, "Nupcialidad, familia y funcionamiento del mercado matrimonial en Valparaíso durante el siglo XIX", en Primera Jornada de Historia Urbana, *Valparaíso 1536-1986*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1987.
- Schmutzer Susaeta, Karin, "El Puerto: Comercio, ingresos, los hombres e infraestructura", en Baldomero Estrada Turra, Eduardo Cavieres Figueroa, Karin Schmutzer Susaeta y Luz María Méndez Beltrán, *Valparaíso: Sociedad y economía en el siglo XIX*, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, Monografías Históricas N° 12, 2000.
- Schrag, Zachary M., "The Bus is Young and Honest: Transportation Politics, Technical Choice, and the Motorization of Manhattan Surface Transit, 1919-1936", in *Technology and Culture*, N° 41, Baltimore, 2000.
- Scobie, James, "The growth of Latin American Cities, 1870-1930", in Leslie Bethell (ed.), *The Cambridge History of Latin America*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, tome 4.
- Serrano del Pozo, Gonzalo, "Valparaíso en la configuración del paradigma político de Juan Bautista Alberdi", en *Notas Históricas y Geográficas*, N° 13-14, Valparaíso, 2002-2003.
- Silva, Patricio, "State, Public Technocracy and Politics in Chile, 1927-1941", in *The Bulletin of Latin American Research*, vol. 13, N° 3, United Kingdom, 1994.
- Thompson, Victoria E., "Urban Renovation, Moral Regeneration: Domesticating the Halles in Second-Empire Paris", in *French Historical Studies*, N° 20, Durham NC, 1997.
- Tomory, Leslie, "Building the First Gas Network, 1812-1820", in *Technology & Culture*, vol. 52, N° 1, Baltimore, January 2011.
- Urbina Carrasco, María Ximena, "El terremoto de 1906: cambios y permanencias en el habitar popular de Valparaíso", en *Archivum*, año VII, N° 8, Viña del Mar, 2007.
- Urbina Carrasco, María Ximena, "Viña del Mar popular del siglo XIX", en *Notas Históricas y Geográficas*, N° 13-14, Valparaíso, 2002-2003.
- Vásquez L., Nelson, Ricardo Iglesias S. y Mauricio Molina A., "El crecimiento urbano de Valparaíso durante el siglo XIX", en Nelson Vásquez, Ricardo Iglesias y Mauricio Molina, *Cartografía histórica de Valparaíso*, Viña del Mar, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1999.
- Vela-Ruiz P., Alonso, "Iniciativas para abastecer de agua a Valparaíso, 1847-1901", en *Archivum*, año 5, N° 6, Viña del Mar, 2004.
- Vela-Ruiz P., Alonso, "Temor y prevención en Valparaíso. La eficacia policial y el impacto del alumbrado público en la lucha contra el delito. 1840-1920", en *Revista Archivum*, año VII, N° 8, Viña del Mar, 2006.
- Westphal Christian, "Gas Lamp", Patente, United States Patent Office, Washington, DC, October 9 1888. Disponible en <http://patentimages.storage.googleapis.com/pdfs/US391000.pdf>. [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2016].

LIBROS

- Almondoz, Arturo (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*, London, Routledge, 2002.

- Anderson, Benedict, *Imagined Communities*, London, Verso, 1983.
- Bethell, Leslie (ed.), *Chile since Independence*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.
- Burkholder, Mark A. & Lyman L. Johnson, *Colonial Latin America*, 5th ed, New York, Oxford University Press, 2004.
- Burns, E. Bradford, *The Poverty of Progress: Latin America in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 1980.
- Calderón, Alfonso (ed.), *Memorial de Valparaíso*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1986.
- Casanueva Carrasco, Manuel, *El barrio acantilado como identidad de Valparaíso*, Viña del Mar, Universidad Andrés Bello, Facultad de Arte y Diseño, 2009.
- Castillo Fernández, Simón, *El río Mapocho y sus riberas. Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2014.
- Cavieres Figueroa, Eduardo, *Comercio chileno y comerciantes ingleses 1820-1880: un ciclo de historia económica*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, Monografías Históricas 2, 1988.
- Centeno, Miguel Ángel & Fernando López-Alves (eds.), *The Other Mirror: Grand Theory Through the Lense of Latin America*, Princeton, Princeton University Press, 2001.
- Cifuentes, Carolina, Carolina Castillo y Andrea Lobos, *Valparaíso 1900: Un viaje de nostalgia al primer puerto de Chile*, CD-ROM, Santiago, Ministerio de Educación, División de Cultura, 2002.
- Colectivo Micrópolis (Simón Castillo, Marcelo Mardones y Waldo Vila), *Valparaíso, un siglo de historia visual de su transporte público 1860-1960*, Santiago, Micrópolis, 2014.
- Collier, Simon & William F. Sater, *A History of Chile*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- Corbin, Alain, *The Foul and the Fragrant: Order and the French social Imagination*, Boston, Harvard University Press, 1982.
- Cortez, Abel y Marcelo Mardones, *Constitución, 1794-1915, Astillero, Puerto Mayor y Balneario*, Constitución, Ediciones Pucuro, 2009.
- Cronon, William, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, New York, W.W. Norton, 1992.
- Davis, Diane E, *Urban Leviathan: Mexico City in the Twentieth Century*, Philadelphia, Temple University Press, 1994.
- De Ramón, Armando *Biografías de chilenos: miembros poderes Ejecutivo y Legislativo*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999.
- De Ramón, Armando, *Santiago de Chile: historia de una sociedad urbana*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- DeShazo, Peter, *Urban Workers and Labor Unions in Chile, 1902-1927*, Madison, University of Wisconsin Press, 1983.
- Donoso Rojas, Carlos, *Aguas de Iquique desde tiempos precolombinos hasta 1912*, Santiago, Editorial Universidad Bolivariana, Colección Estudios Regionales, 2003.
- Dussillant Christie, Jacqueline, *Las reinas de Estado. Consumo, grandes tiendas y mujeres en la modernización del comercio de Santiago (1880-1930)*, Santiago, Ediciones UC, 2011.
- Encina, Francisco Antonio, *Resumen de la historia de Chile*, edición de Leopoldo Castedo, Santiago, Zi-Zag, vol. v, 1980.
- Estrada Turra, Baldomero (comp.), *Valparaíso: Progresos y conflictos de una ciudad puerto (1830-1950)*, Santiago, RIL Editores, 2012.

- Estrada Turra, Baldomero, Eduardo Cavieres Figueroa, Karin Schmutzer Susaeta y Luz María Méndez Beltrán, *Valparaíso: Sociedad y economía en el siglo XIX*, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, Serie Monografías Históricas, 2000, N° 12.
- Etchichury, Luis, Spiro G. Grande y Manuel L. Miguez, *La Plata: Estudio histórico-estadístico-demográfico 1882-1914*, La Plata, Argentina, 1914.
- Evans, Richard J., *Death in Hamburg: Society and Politics in the Cholera Years, 1830-1910*, Oxford-New York, Clarendon Press-Oxford University Press, 1987.
- Fagalde, Alberto, *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*, 2ª ed., Santiago, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y Biblioteca Nacional de Chile, Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile, 2011, tomo 83. Primera edición Delft, Holanda, Tipografía van Marken, 1903.
- Fifer, J. Valerie, *William Wheelwright, Steamship and Railroad Pioneer: Early Yankee Enterprise in the Development of South America*, Newburyport, Massachusetts, The Historical Society of Old Newbury, 1998.
- Figueroa, Virgilio, *Diccionario histórico, biográfico y bibliográfico de Chile: 1800-1928*, Santiago, Imprenta y litografía "La Ilustración", 1925.
- Foucault, Michel, *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*, Translated by Alan Sheridan, New York, Vintage, 1979.
- Fredes Aliaga, Carlos, *150 años de honor y gloria: Notas para una historia de los cuerpos de bomberos de Chile*, Santiago, Junta Nacional de Cuerpos de Bomberos, 2004.
- Freeberg, Ernest, *The Age of Edison: Electric Light and the Invention of Modern America*, New York, Penguin, 2013.
- Garín Jiménez, Jorge, *Historia del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso*, Santiago, Imprenta Salesianos S.A., 1998.
- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile*, 2ª ed., Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana-LOM Ediciones, 2010, 2 tomos.
- Gazmuri, Cristián, *El "48" Chileno: igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos*, Santiago, Editorial Universitaria, 1992.
- Góngora, Mario, *Ensayo histórico sobre la noción del estado en Chile*, Santiago, Editorial Universitaria, 1986.
- Graham, Sandra Lauderdale, *Colonial Latin America: A Documentary History*, Wilmington, DE, SR Books, 2002.
- Greenberg, Amy S., *Cause for Alarm: The Volunteer Fire Department in the Nineteenth-Century City*, Princeton, Princeton University Press, 1998.
- Greenfield, Gerald M. (ed.), *Latin American Urbanization: Historical Profiles of Major Cities*, Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1994.
- Greve, Ernesto, *Historia de la ingeniería en Chile*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1938-1944, 4 tomos.
- Halliday, Stephen, *The Great Stink of London: Sir Joseph Bazalgette and the Cleansing of the Victorian Metropolis*, Stroud, Gloucestershire, The History Press, 2008. Publicado por primera vez en 1999 por Sutton Publishing.
- Holli, Melvin G., *Reform in Detroit: Hazen S. Pingree and Urban Politics*, Richard C. Wade ed., New York, Oxford University Press, Urban Life in America Series, 1969.
- Hughes, Thomas Parke, *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1983.

- Hurley, Andrew (ed.), *Common Fields: An Environmental History of St. Louis*, St. Louis, Missouri Historical Society Press, 1997.
- Jackson, Kenneth, *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, Oxford, Oxford University Press, 1985.
- Johns, Michael, *The City of Mexico in the Age of Diaz*, Austin, University of Texas Press, 1998.
- Johnson, Steven, *The Ghost Map: The Story of London's Most Terrifying Epidemic and How it Changed Science, Cities, and the Modern World*, New York, Riverhead Press, 2006.
- Jordan, David P., *Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann*, Chicago, University of Chicago Press, 1995.
- Joseph, Gilbert M., & Daniel Nugent (eds.), *Everyday Forms of State Formation: Revolution and the Negotiation of Rule in Modern Mexico*, with a preface by de James C. Scott, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1994.
- Joyce, Patrick, *The Rule of Freedom. Liberalism and Modern City*, Washington DC, Verso, 2013.
- Lanna, Ana, Lucia Duarte, *Uma cidade na transição: Santos: 1870-1913*, São Paulo-Santos, Editora Hucitec, 1996.
- Larraín Bravo, Ricardo, *La higiene aplicada en las construcciones (alcantarillado, agua potable, saneamiento, calefacción, ventilación, etc.)*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1909.
- León Cáceres, Samuel, *Los antiguos hoteles de Valparaíso, 1827-1927*, Valparaíso, Puerto de Escape Editorial, 2008.
- León Cáceres, Samuel, *Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores*, Valparaíso, Puerto de Escape Editorial, 2009.
- López-Alves, Fernando, *State Formation and Democracy in Latin America*, Durham, Duke University Press, 2000.
- Lorenzo S., Santiago, Gilberto Harris B. y Nelson Vásquez L., *Vida, costumbres y espíritu empresarial de los porteños: Valparaíso en el siglo XIX*, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, Serie Monografías Históricas, 2000, N° 11.
- Loveman, Brian, *Chile: The Legacy of Hispanic Capitalism*, 2ª ed., New York, ed. James R. Scobie, Latin American Histories, Oxford University Press, 1988.
- Manns, Patricio, *Los terremotos chilenos (libro primero)*, Santiago, Empresa Editora Nacional Quimantu, 1972.
- Mardones, Marcelo, *Valparaíso: un siglo de historia visual del transporte público (1860-1960)*, Viña del Mar, Colectivo Micrópolis, 2014.
- Martner, Daniel, *Estudio de Política comercial chilena e historia económica nacional*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1923.
- McKay, John P., *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976.
- McKelvey, Blake, *American Urbanization: A Comparative History*, Glenview, Illinois, Scott, Foresman and Company, 1973.
- Meade, Teresa A., "Civilizing" Rio: *Reform and Resistance in a Brazilian city, 1889-1930*, Philadelphia, University Park, Pennsylvania State University Press, 1997.
- Miller, Donald L., *City of the Century: The Epic of Chicago and the Making of America*, New York, Simon and Schuster, 1996.
- Miller, Michael B., *The Bon Marché: Bourgeois Culture and the Department Store, 1869-1920*, Princeton, Princeton University Press, 1981.
- Museo Histórico Nacional de Chile, *Térremotos Earthquakes en Chile*, Santiago, Origo Ediciones, 2009.

- Overmeyer-Velásquez, Mark, *Visions of the Emerald City: Modernity, Tradition, and the Formation of Porfirian Oaxaca, Mexico*, Durham, North Carolina, Duke University Press, 2006.
- Pérez Rosales, Vicente, *Recuerdos del Pasado (1814-1860)*, Madrid, Ediciones del Cultura Hispánica, 1993.
- Pineo, Ronn & James A. Baer (eds.), *Cities of Hope: People, Protests, and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*, Boulder, HarperCollins-Westview, 1998.
- Primera Jornada de Historia Urbana, *Valparaíso 1536-1986*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1987.
- Report H.R. 15 of Working Party on 'The Development of Mercantile Fire Insurance in the City of London'*, by L. M. Wulcko, Chair, London, The Insurance Institute of London, 1975.
- Rose, Mark H., *Cities of Light and Heat: Domesticating Gas and Electricity in Urban America*, Philadelphia, University Park, Pennsylvania State University Press, 1995.
- Sagredo Baeza, Rafael y Miguel Ángel Puig Samper Mulero (eds.), *Imágenes de la Comisión Científica del Pacífico en Chile*, Santiago, Editorial Universitaria, 2007.
- Salazar Vergara, Gabriel, *Construcción de Estado en Chile (1800-1837): Democracia de los "pueblos", militarismo ciudadano, golpismo oligárquico*, Santiago, Editorial Sudamericana, 2005.
- Scobie, James R., *Buenos Aires: Plaza to Suburb, 1870-1910*, New York, Oxford University Press, 1974.
- Scott, James C., *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Yale Agrarian Studies, Yale University Press, 1998.
- Schivelbusch, Wolfgang, *Disenchanted Night: The Industrialization of Light in the Nineteenth Century*, traducido por Angela Davies, Berkeley, California, University of Los Angeles Press, 1988. (Original, *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlerischen Helligkeit im 19. Jahrhundert*, Munich, Carl Hanser Verlag, 1983).
- Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, reprint, Berkeley, California, University of California Press, 1986 (Original, *Geschichte der Eisenbahnreise*, Munich, Carl Hanser Verlag, 1977; primera edición de la traducción al inglés, Urizen Books, 1979).
- Serrano, Sol, *Qué hacer con Dios en la República. Política y secularización en Chile (1845-1885)*, México, Fondo de Cultura Económica, 2008.
- Shaw, David W., *Flying Cloud: The True Story of America's Most Famous Clipper Ship and the Woman Who Guided Her*, New York, William Morrow-Harper-Collins, 2000.
- Spann, Edward K., *The New Metropolis: New York City, 1840-1857*, Edited by Kenneth T. Jackson, New York, Columbia History of Urban Life, Columbia University Press, 1981.
- Strasser, Susan, *Waste and Want: A Social History of Trash*, New York, Holt Paperbacks-Metropolitan Books, 2000.
- Tarr, Joel A., *The Search for the Ultimate Sink: Urban Pollution in Historical Perspective*, Akron, Ohio, The University of Akron Press, 1996.
- Tarr, Joel A. and Gabriel Dupuy, *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Filadelfia, Temple University Press, 1988.
- Thomson, Ian y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Edi-

- ciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura, 1997, vol. XIV.
- Tomes, Nancy, *The Gospel of Germs: Men, Women, and the Microbe in American Life*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1998.
- Tomory, Leslie, *Progressive Enlightenment: The Origins of the Gaslight Industry, 1780-1820*, Cambridge, Massachusetts, The MIT Press, 2012.
- Treuler, Paul, *Andanzas de un Alemán en Chile, 1851-1863*, traducción de Carlos Keller R., Santiago, Editorial del Pacífico, 1958. Reimpreso en Nelson Vásquez L., Ricardo Iglesias S. y Mauricio Molina, *Cartografía histórica de Valparaíso*, Viña del Mar, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1999.
- Urbina Burgos, Rodolfo, *Valparaíso: auge y ocaso del viejo "Pancho", 1830-1930*, Valparaíso, Universidad de Playa Ancha y Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1999.
- Urbina Carrasco, María Ximena, *Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920. Fisonomía y percepción de una vivienda popular urbana*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2002.
- Vásquez L., Nelson, Ricardo Iglesias S. y Mauricio Molina, *Cartografía histórica de Valparaíso*, Viña del Mar, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1999.
- Vial Correa, Gonzalo, Patricia Arancibia Clavel y Álvaro Gongora Escobedo, *La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile*, Santiago, Zig-Zag, 1997.
- Villalobos R., Sergio (dir.), *Historia de la ingeniería en Chile*, Santiago, Ediciones Pedagógicas Chilenas S.A., 1990.
- Waisberg Isacson, Myriam, *La vivienda de fines de siglo XIX en Valparaíso: Casas de Playa Ancha*, Santiago, Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico, 1988.
- Warner, Sam Bass, *Streetcar suburbs: the process of growth in Boston, 1870-1900*, Cambridge, Publications of the Joint Center for Urban Studies, Harvard University Press, 1962.
- Wermeil, Sara A., *The Fireproof Building: Technology and Public Safety in the Nineteenth-Century American City*, Ed. Philip B. Scranton, Baltimore, Studies in Industry and Society, The Johns Hopkins University Press, 2000.
- Williams, Rosalind, *Dream Worlds: Mass Consumption in Late Nineteenth-Century France*, Berkeley, University of California Press, 1982.

TESIS

- Cáceres Quiero, Gonzalo, *La suburbanización en Chile: procesos y experiencias en la formación del Gran Valparaíso (1855-1906)*, tesis para optar al grado de Magister en Desarrollo Urbano, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2002.
- Cuzmar Poblete, Ximena A. y Daniel M. Jerez Galaz, *Transporte urbano de Valparaíso, 1920-1932*, tesis para optar al título de profesor de Historia y Geografía, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1990.
- Martland, Samuel J., *Constructing Valparaíso: Infrastructure and the Politics of Progress in Chile's Port, 1840-1918*, Ph.D. dissertation, Urban Champaign, University of Illinois, 2003.
- Martland, Samuel Jefferson, *Parks and Progress in Santiago de Chile: The Parque Cousiño and the Cerro Santa Lucía, 1870-1875*, Thesis for the degree of Bachelor of Arts in History and Literature, Cambridge, Massachusetts, Harvard College, 1996.

- Morales, Iris y Mauricio Molina, *Crecimiento urbano y urbanización: iniciativa privada en la dotación de servicios públicos en Valparaíso durante la segunda mitad del siglo XIX*, tesis para el título de profesor de Historia y Geografía, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1997.
- Paez G., Pablo, *La oportunidad de la destrucción en la urbanística moderna. Planes y proyectos para la reconstrucción de Valparaíso tras el terremoto de 1906*, tesis presentada para obtener el grado de Magíster en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, 2008.
- Rivas I., Fernando, *El barrio del cerro Alegre: Orígenes y desarrollo*, tesis de magíster, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2000.
- Trebbi del Trevigiano, Romolo, *Hoteles de Valparaíso*, tesis para el título de profesor de Historia y Geografía, Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1996.

EDICIONES
DE LA
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS

CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA

TÍTULOS PUBLICADOS
1990-2017

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

- Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufragios en el océano Pacífico sur* (Santiago, 2011, tomo II, 940 págs.).
- Bauer, Arnold, *Chile y algo más. Estudios de historia latinoamericana* (Santiago, 2004, 228 págs.).
- Blest Gana, Alberto, *Durante la Reconquista. Novela histórica* (Santiago, 2009, 926 págs.).
- Bianchi, Soledad, *La memoria: modelo para armar* (Santiago, 1995, 275 págs.).
- Biblioteca de Fundamentos de la Construcción de Chile, cien volúmenes disponibles en www.centrobarrosarana.cl (Santiago, 2007-2013). En preparación.
- Caffarena Barcenilla, Paula, *Viruela y vacuna. Difusión y circulación de una práctica médica. Chile en el contexto hispanoamericano 1780-1830* (Santiago, 2016, 232 págs.).
- Cartes Montory, Armando, *BIOBÍO. Bibliografía histórica regional* (Santiago, 2014, 358 págs.).
- Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, *La época de Balmaceda. Conferencias* (Santiago, 1992, 123 págs.).
- Contreras, Lidia, *Historia de las ideas ortográficas en Chile* (Santiago, 1993, 416 págs.).
- Cordero Fernández, Macarena, Rafael Gaune Corradi, Rodrigo Moreno Jeria (compiladores), *Cultura legal y espacios de justicia en América, siglos XVI-XIX* (Santiago, 2017, 318 págs.).
- Cornejo C., Tomás, *Manuela Orellana, la criminal. Género, cultura y sociedad en el Chile del siglo XVIII* (Santiago, 2006, 172 págs.).
- Chihuailaf, Elicura, *El azul de los sueños* (Santiago, 2010, 193 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *Del Ariel de Rodó a la CEPAL (1900-1950). El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad* (Santiago y Buenos Aires, 2000, tomo I, 336 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Desde la CEPAL al neoliberalismo (1950-1990)* (Santiago y Buenos Aires, 2003, tomo II, 332 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad. Las discusiones y las figuras del fin de siglo. Los años 90* (Santiago y Buenos Aires, 2004, tomo III, 242 págs.).
- Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, *Catálogo de publicaciones, 1999*, edición del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana (Santiago, 1999, 72 págs.).
- Dirección de Obras Municipales, I. Municipalidad de Santiago, *Santiago sur. Formación y consolidación de la periferia* (Santiago, 2015, 308 págs.).
- Donoso, Carlos y Jaime Rosenblitt (editores), *Guerra, región, nación: La confederación Perú-Boliviana. 1836-1839* (Santiago, 2009, 369 págs.).
- Ehrmann, Hans, *Retratos* (Santiago, 1995, 163 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. 1891-1924. Chile visto a través de Agustín Ross*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. I, 172 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. Durante la república*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. II, 201 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. En torno de Ricardo Palma*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. III, 143 págs.).

- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. La primera misión de los Estados Unidos de América en Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. iv, 213 págs.).
- Fernández Canque, Manuel, *ARICA 1868 un tsunami, un terremoto* (Santiago, 2007, 332 págs.).
- Fernández Canque, Manuel, *Arica de antaño en la pluma de viajeros notables. Siglos XVII-XIX* (Santiago, 2016, 598 págs.).
- Fernández Labbé, Marcos, *Bebidas alcohólicas en Chile. Una historia económica de su fomento y expansión, 1870-1930* (Santiago, 2010, 270 págs.).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1992, *Informes*, N° 1 (Santiago, julio, 1993).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1993, *Informes*, N° 2 (Santiago, agosto, 1994).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1994, *Informes*, N° 3 (Santiago, diciembre, 1995).
- Fondo de Apoyo a la Investigación 1995, *Informes*, N° 4 (Santiago, diciembre, 1996).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 1998, *Informes*, N° 1 (Santiago, diciembre, 1999).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 1999, *Informes*, N° 2 (Santiago, diciembre, 2000).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2000, *Informes*, N° 3 (Santiago, diciembre, 2001).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2001, *Informes*, N° 4 (Santiago, diciembre, 2002).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2002, *Informes*, N° 5 (Santiago, diciembre, 2003).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2003, *Informes*, N° 6 (Santiago, diciembre, 2004).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2004, *Informes*, N° 7 (Santiago, diciembre, 2005).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2005, *Informes*, N° 8 (Santiago, diciembre, 2006).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2006, *Informes*, N° 9 (Santiago, diciembre, 2007).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2007, *Informes*, N° 10 (Santiago, diciembre, 2008).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2008, *Informes*, N° 11 (Santiago, diciembre, 2009).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2009, *Informes*, N° 12 (Santiago, diciembre, 2010).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2010, *Informes*, N° 13 (Santiago, diciembre, 2011).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2011, *Informes*, N° 14 (Santiago, diciembre, 2012).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2012, *Informes*, N° 15 (Santiago, diciembre, 2013).

- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2013, *Informes*, N° 16 (Santiago, diciembre, 2014).
- Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2014, *Informes*, N° 17 (Santiago, diciembre, 2015).
- Forstall Comber, Biddy, *Crepúsculo en un balcón: ingleses y la pampa salitrera* (Santiago, 2014, 427 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La persistencia de la memoria. Reflexiones de un civil sobre la dictadura* (Santiago, 2000, 156 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *Tres hombres, tres obras. Vicuña Mackenna, Barros Arana y Edwards Vives* (Santiago, 2004, 163 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2006, tomo I, 444 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2008, tomo II, 526 págs.).
- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo primero, 250 págs.).
- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo segundo, 154 págs.).
- González Miranda, Sergio, *Hombres y mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre*, 2ª edición (Santiago, 2002, 474 págs.).
- González V., Carlos, Hugo Rosati A. y Francisco Sánchez C., *Guamán Poma. Testigo del mundo andino* (Santiago, 2003, 619 págs.).
- Guerrero Jiménez, Bernardo (ed.), *Retrato hablado de las ciudades chilenas* (Santiago, 2002, 309 págs.).
- Herrera Rodríguez, Susana, *El aborto inducido. ¿Víctimas o victimarias?* (Santiago, 2004, 154 págs.).
- Humboldt, Alexander von, *Cosmos. Ensayo de una descripción física del mundo* (Santiago, 2011, 964 págs.).
- Hutchison, Elizabeth Q., *Labores propias de su sexo. Género, políticas y trabajo en Chile urbano 1990-1930*, traducción de Jacqueline Garreaud Spencer (Santiago, 2006, 322 págs.).
- Jaksic, Fabián M., Pablo Camus, Sergio A. Castro, *Ecología y Ciencias Naturales. Historia del conocimiento del patrimonio biológico de Chile* (Santiago, 2012, 228 págs.).
- Kordic R., Raïssa. *Topónimos y gentilicios de Chile* (Santiago, 2014, 313 págs.).
- León, Leonardo, *Los señores de la cordillera y las pampas: los pehuenches de Malalhue, 1770-1800*, 2ª edición (Santiago, 2005, 355 págs.).
- León, Marco Antonio, *Construyendo un sujeto criminal. Criminología, criminalidad y sociedad en Chile. Siglos XIX y XX* (Santiago, 2015, 185 págs.).
- Lira, Rodrigo, *Proyecto de obras completas* (Santiago, 2003, 153 págs.).
- Lizama, Patricio, *Notas de artes de Jean Emar* (Santiago, RIL Editores-Centro de Investigaciones Barros Arana, 2003).

- Lizama Silva, Gladys (coordinadora), *Modernidad y modernización en América Latina. México y Chile, siglos XVIII al XX* (Santiago-Guadalajara, 2002, 349 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las suaves cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1814-1932* (Santiago, 1999, 338 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las ardientes cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1932-1994* (Santiago, 2000, 601 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *El espejismo de la reconciliación política. Chile 1990-2002* (Santiago, 2002, 482 págs.).
- Mercedes Marín del Solar (1804-1866). *Obras reunidas*, compilación, estudio preliminar y notas críticas de Joyce Contreras Villalobos (Santiago, 2015, 642 págs.).
- Marsilli, María N., *Hábitos perniciosos: religión andina colonial en la diócesis de Arequipa (siglos XVI al XVIII)* (Santiago, 2014, 156 págs.).
- Martínez C, José Luis, *Gente de la tierra de guerra. Los lipes en las tradiciones andinas y el imaginario colonial* (Lima, 2011, 420 págs.).
- Mazzei de Grazia, Leonardo, *La red familiar de los Urrejola de Concepción en el siglo XIX* (Santiago, 2004, 193 págs.).
- Medina, José Toribio, *Biblioteca chilena de traductores*, 2ª edición, corregida y aumentada con estudio preliminar de Gertrudis Payàs, con la colaboración de Claudia Tirado (Santiago, 2007, 448 págs.).
- Mistral, Gabriela, *Lagar II* (Santiago, 1991, 172 págs.).
- Mistral, Gabriela, *Lagar II*, primera reimpresión (Santiago, 1992, 172 págs.).
- Mitre, Antonio, *El dilema del centauro. Ensayos de teoría de la historia y pensamiento latinoamericano* (Santiago, 2002, 141 págs.).
- Moraga, Pablo, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos* (Santiago, 2001, 180 págs.).
- Morales, José Ricardo, *Estilo y paleografía de los documentos chilenos siglos XVI y XVII* (Santiago, 1994, 117 págs.).
- Muñoz Delaunoy, Ignacio y Luis Ossandón Millavil (comps.), *La didáctica de la Historia y la formación de ciudadanos en el mundo actual* (Santiago, 2013, 456 págs.).
- Muratori, Ludovico Antonio, *El cristianismo feliz en las misiones de los padres de la Compañía de Jesús en Paraguay*, traducción, introducción y notas Francisco Borghesi S. (Santiago, 1999, 469 págs.).
- Mussy, Luis de, *Cáceres* (Santiago, 2005, 589 págs.).
- Oña, Pedro de, *El Ignacio de Cantabria*, edición crítica de Mario Ferreccio P. y Mario Rodríguez (Santiago, 1992, 441 págs.).
- Parra, Antonio, *Descripción de diferentes piezas de historia natural las más del ramo marítimo, representadas en setenta y cinco láminas*, edición facsimilar. Acompañada de un estudio de Armando García González, *El naturalista portugués Antonio Parra. Su obra científica* (Santiago, 2016, 370 págs. y 244 págs.).
- Pinto Rodríguez, Jorge, *La formación del Estado, la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*, 2ª edición (Santiago, 2003, 320 págs.).

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

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

- Vicuña, Manuel, *Hombres de palabras. Oradores, tribunos y predicadores* (Santiago, 2003, 162 págs.).
- Vicuña, Manuel, *Voces de ultratumba. Historia del espiritismo en Chile* (Santiago, 2006, 196 págs.).
- Viu Antonia, Pilar García, *Territorios del tiempo, historia, escritura e imaginarios en la narrativa de Antonio Gil* (Santiago, 2013, 270 págs.).
- Villalobos, Sergio y Rafael Sagredo, *Los Estancos en Chile* (Santiago, 2004, 163 págs.).
- Virgilio Maron, Publio, *Eneida*, traducción castellana de Egidio Poblete (Santiago, 1994, 425 págs.).
- Whipple, Pablo, *La gente decente de Lima y su resistencia al orden republicano* (Lima, 2013, 220 págs.).
- Y se va la primera... conversaciones sobre la cueca. Las cuecas de la Lira Popular*, compilación Micaela Navarrete A. y Karen Donoso F. (Santiago, 2010, 318 págs.).

BIBLIOTECA DARWINIANA

- Darwin, Charles, *Observaciones geológicas en América del sur*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2012, 464 págs.).
- Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Apéndices* (Santiago 2013, 360 págs.).
- Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Diarios*, traducción de Armando García González (Santiago 2013, 584 págs.).

COLECCIÓN FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LA COLONIA

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

COLECCIÓN FUENTES PARA LA HISTORIA DE LA REPÚBLICA

- Vol. I *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 351 págs.).
- Vol. II *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 385 págs.).

- Vol. III *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1992, 250 págs.).
- Vol. IV *Cartas de Ignacio Santa María a su hija Elisa*, recopilación de Ximena Cruzat A. y Ana Tironi (Santiago, 1991, 156 págs.).
- Vol. V *Escritos del padre Fernando Vives*, recopilación de Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 524 págs.).
- Vol. VI *Ensayistas proteccionistas del siglo XIX*, recopilación de Sergio Villalobos R. y Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 315 págs.).
- Vol. VII *La "cuestión social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T. (Santiago, 1995, 577 págs.).
- Vol. VII *La "cuestión social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T., primera reimpresión (Santiago, 1997, 577 págs.).
- Vol. VIII *Sistema carcelario en Chile. Visiones, realidades y proyectos (1816-1916)*, compilación y estudio preliminar de Marco Antonio León León (Santiago, 1996, 303 págs.).
- Vol. IX *"... I el silencio comenzó a reinar". Documentos para la historia de la instrucción primaria*, investigador Mario Monsalve Bórquez (Santiago, 1998, 290 págs.).
- Vol. X *Poemario popular de Tarapacá 1889-1910*, recopilación e introducción, Sergio González, M. Angélica Illanes y Luis Moulián (Santiago, 1998, 458 págs.).
- Vol. XI *Crónicas políticas de Wilfredo Mayorga. Del "Cielito Lindo" a la Patria Joven*, recopilación de Rafael Sagredo Baeza (Santiago, 1998, 684 págs.).
- Vol. XII *Francisco de Miranda, Diario de viaje a Estados Unidos, 1783-1784*, estudio preliminar y edición crítica de Sara Almarza Costa (Santiago, 1998, 185 págs.).
- Vol. XIII *Etnografía mapuche del siglo XIX*, Iván Inostroza Córdova (Santiago, 1998, 139 págs.).
- Vol. XIV *Manuel Montt y Domingo F. Sarmiento. Epistolario 1833-1888*, estudio, selección y notas Sergio Vergara Quiroz (Santiago, 1999, 227 págs.).
- Vol. XV *Viajeros rusos al sur del mundo*, compilación, estudios introductorios y notas de Carmen Norambuena y Olga Ulianova (Santiago, 2000, 742 págs.).
- Vol. XVI *Epistolario de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941)*, recopilación y notas Leonidas Aguirre Silva (Santiago, 2001, 198 págs.).
- Vol. XVII *Leyes de reconciliación en Chile: Amnistías, indultos y reparaciones 1819-1999*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2001, 332 págs.).
- Vol. XVIII *Cartas a Manuel Montt: un registro para la historia social y política de Chile. (1836- 1869)*, estudio preliminar Marco Antonio León León y Horacio Aránguiz Donoso (Santiago, 2001, 466 págs.).
- Vol. XIX *Arquitectura política y seguridad interior del Estado. Chile 1811-1990*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2002, 528 págs.).
- Vol. XX *Una flor que renace: autobiografía de una dirigente mapuche, Rosa Isolde Reuque Pailleuf*, edición y presentación de Florencia E. Mallon (Santiago, 2003, 320 págs.).
- Vol. XXI *Cartas desde la Casa de Orates*, Angélica Lavín, editora, prólogo Manuel Vicuña (Santiago, 2003, 105 págs.).

- Vol. XXII *Acusación constitucional contra el último ministerio del Presidente de la República don José Manuel Balmaceda. 1891-1893*, recopilación de Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2003, 536 págs.).
- Vol. XXIII *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2005, tomo 1: Komintern y Chile 1922-1931, 463 págs.).
- Vol. XXIV *Memorias de Jorge Beauchef*, biografía y estudio preliminar Patrick Puigmal (Santiago, 2005, 278 págs.).
- Vol. XXV *Epistolario de Rolando Mellafe Rojas*, selección y notas María Teresa González F. (Santiago, 2005, 409 págs.).
- Vol. XXVI *Pampa escrita. Cartas y fragmentos del desierto salitrero*, selección y estudio preliminar Sergio González Miranda (Santiago, 2006, 1054 págs.).
- Vol. XXVII *Los actos de la dictadura. Comisión investigadora, 1931*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2006, 778 págs.).
- Vol. XXVIII *Epistolario de Miguel Gallo Goyonechea 1837-1869*, selección y notas Pilar Álamos Concha (Santiago, 2007, 810 págs.).
- Vol. XXIX *100 voces rompen el silencio. Testimonios de ex presas y presos políticos de la dictadura militar en Chile (1973-1990)*, compiladoras Wally Kunstman Torres y Victoria Torres Ávila (Santiago, 2008, 730 págs.).
- Vol. XXX *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2009, tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, 482 págs.).
- Vol. XXXI *El mercurio chileno*, recopilación y estudio Gabriel Cid (Santiago, 2009, 622 págs.).
- Vol. XXXII *Escritos políticos de Martín Palma*, recopilación, estudios Sergio Villalobos R. y Ana María Stuvan V. (Santiago, 2009, 422 págs.).
- Vol. XXXIII *Eugenio Matte Hurtado. Textos políticos y discursos parlamentarios*, compilación, estudio introductorio y notas Raimundo Meneghello M., prólogo Santiago Aránguiz P. (Santiago, 2010, 372 págs.).
- Vol. XXXIV *Pablo Neruda-Claudio Véliz, Correspondencia en el camino al Premio Nobel, 1963-1970*, selección, estudio preliminar y notas Abraham Quezada Vergara (Santiago, 2011, 182 págs.).
- Vol. XXXV *Epistolario de Alberto Blest Gana*, recopilación y transcripción dirigidas por José Miguel Barros Franco (Santiago, 2011, tomo I, 804 págs., tomo II, 1010 págs.).
- Vol. XXXVI *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia. Argentina, Chile y Perú*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2013, 340 págs.).
- Vol. XXXVII *Calles caminadas, anverso y reverso*, estudio y compilación Eliana Largo (Santiago, 2014, 552 págs.).
- Vol. XXXVIII *Domingo Santa María González (1824-1889). Epistolario*, estudio y compilación Álvaro Góngora Escobedo (Santiago, 2015, 1136 págs.).
- Vol. XXXIX *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia de los países bolivarianos (Colombia, Venezuela, Panamá, Bolivia y Ecuador)*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2015, 432 págs.).

- Vol. XL *Epistolario de Manuel Montt (1824-1880)*, estudio preliminar, recopilación, transcripción y notas Cristóbal García-Huidobro Becerra (Santiago, 2015, tomo I, 1082 págs., tomo II, 960 págs.).
- Vol. XLI *Fuentes para la historia sísmica de Chile (1570-1906)*, estudio preliminar, selección, transcripción y notas Alfredo Palacios Roa (Santiago, 2016, 354 págs.).
- Vol. XLII *Un viaje a las colonias. Memorias y diario de un ovejero escocés en Malvinas, Patagonia y Tierra del Fuego (1878-1898)*, investigación, estudio introductorio y comentarios Alberto Harambour R., traducción Mario Azara y Alberto Harambour, transcripción Mario Azara (Santiago, 2016, 178 págs.).

COLECCIÓN SOCIEDAD Y CULTURA

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

- Vol. xv Larissa Adler Lomnitz y Ana Melnick, *Neoliberalismo y clase media. El caso de los profesores de Chile* (Santiago, 1998, 165 págs.).
- Vol. xvi Marcello Carmagnani, *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico. El caso chileno (1860-1920)*, traducción de Silvia Hernández (Santiago, 1998, 241 págs.).
- Vol. xvii Alejandra Araya Espinoza, *Ociosos, vagabundos y malentretidos en Chile colonial* (Santiago, 1999, 174 págs.).
- Vol. xviii Leonardo León, *Apogeo y ocaso del toqui Ayllapangui de Malleco, Chile* (Santiago, 1999, 282 págs.).
- Vol. xix Gonzalo Piwonka Figueroa, *Las aguas de Santiago de Chile 1541-1999* (Santiago, 1999, tomo I: "Los primeros doscientos años. 1541-1741", 480 págs.).
- Vol. xx Pablo Lacoste, *El Ferrocarril Trasandino* (Santiago, 2000, 459 págs.).
- Vol. xxi Fernando Purcell Torretti, *Diversiones y juegos populares. Formas de sociabilidad y crítica social Colchagua, 1850-1880* (Santiago, 2000, 148 págs.).
- Vol. xxii María Loreto Egaña Baraona, *La educación primaria popular en el siglo XIX en Chile. Una práctica de política estatal* (Santiago, 2000, 256 págs.).
- Vol. xxiii Carmen Gloria Bravo Quezada, *La flor del desierto. El mineral de Caracoles y su impacto en la economía chilena* (Santiago, 2000, 150 págs.).
- Vol. xxiv Marcello Carmagnani, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1860-1830*, traducción de Sergio Grez T., Leonora Reyes J. y Jaime Riera (Santiago, 2001, 416 págs.).
- Vol. xxv Claudia Darrigrandi Navarro, *Dramaturgia y género en el Chile de los sesenta* (Santiago, 2001, 191 págs.).
- Vol. xxvi Rafael Sagredo Baeza, *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX* (Santiago y México D.F., 2001, 564 págs.).
- Vol. xxvii Jaime Valenzuela Márquez, *Las liturgias del poder. Celebraciones públicas y estrategias persuasivas en Chile colonial (1609-1709)* (Santiago, 2001, 492 págs.).
- Vol. xxviii Cristián Guerrero Lira, *La contrarrevolución de la Independencia* (Santiago, 2002, 330 págs.).
- Vol. xxix José Carlos Rovira, *José Toribio Medina y su fundación literaria y bibliográfica del mundo colonial americano* (Santiago, 2002, 145 págs.).
- Vol. xxx Emma de Ramón, *Obra y fe. La catedral de Santiago. 1541-1769* (Santiago, 2002, 202 págs.).
- Vol. xxxi Sergio González Miranda, *Chilenizando a Tunupa. La escuela pública en el Tarapacá andino, 1880-1990* (Santiago, 2002, 292 págs.).
- Vol. xxxii Nicolás Cruz, *El surgimiento de la educación secundaria pública en Chile (El Plan de Estudios Humanista, 1843-1876)* (Santiago, 2002, 238 págs.).
- Vol. xxxiii Marcos Fernández Labbé, *Prisión común, imaginario social e identidad. Chile, 1870-1920* (Santiago, 2003, 245 págs.).
- Vol. xxxiv Juan Carlos Yáñez Andrade, *Estado, consenso y crisis social. El espacio público en Chile 1900-1920* (Santiago, 2003, 236 págs.).
- Vol. xxxv Diego Lin Chou, *Chile y China: inmigración y relaciones bilaterales (1845-1970)* (Santiago, 2003, 569 págs.).

- Vol. xxxvi Rodrigo Hidalgo Dattwyler, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo xx* (Santiago, 2004, 492 págs.).
- Vol. xxxvii René Millar, *La inquisición en Lima. Signos de su decadencia 1726-1750* (Santiago, 2005, 183 págs.).
- Vol. xxxviii Luis Ortega Martínez, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880* (Santiago, 2005, 496 págs.).
- Vol. xxxix Asunción Lavrin, *Mujeres, feminismo y cambio social en Argentina, Chile y Uruguay 1890-1940*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2005, 528 págs.).
- Vol. xl Pablo Camus Gayán, *Ambiente, bosques y gestión forestal en Chile 1541-2005* (Santiago, 2006, 374 págs.).
- Vol. xli Raffaele Nocera, *Chile y la guerra, 1933-1943*, traducción de Doina Dragutescu (Santiago, 2006, 244 págs.).
- Vol. xlii Carlos Sanhueza Cerda, *Chilenos en Alemania y alemanes en Chile. Viaje y nación en el siglo xix* (Santiago, 2006, 270 págs.).
- Vol. xliii Roberto Santana Ulloa, *Agricultura chilena en el siglo xx: contextos, actores y espacios agrícolas* (Santiago, 2006, 338 págs.).
- Vol. xliv David Home Valenzuela, *Los huérfanos de la Guerra del Pacífico: el 'Asilo de la Patria'* (Santiago, 2006, 164 págs.).
- Vol. xlv María Soledad Zárata C., *Dar a luz en Chile, siglo xix. De la "ciencia de hembra" a la ciencia obstétrica* (Santiago, 2007, 548 págs.).
- Vol. xlvi Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, traducción de Pablo Larach (Santiago, 2007, 390 págs.).
- Vol. xlvii Margaret Power, *La mujer de derecha: el poder femenino y la lucha contra Salvador Allende, 1964-1973*, traducción de María Teresa Escobar (Santiago, 2008, 318 págs.).
- Vol. xlviii Mauricio F. Rojas Gómez, *Las voces de la justicia. Delito y sociedad en Concepción (1820-1875). Atentados sexuales, pendenencias, bigamia, amancebamiento e injurias* (Santiago, 2008, 286 págs.).
- Vol. xlix Alfredo Riquelme Segovia, *Rojo atardecer. El comunismo chileno entre dictadura y democracia* (Santiago, 2009, 342 págs.).
- Vol. l Consuelo Figueroa Garavagno, *Revelación del subsole. Las mujeres en la sociedad minera del carbón 1900-1930* (Santiago, 2009, 152 págs.).
- Vol. li Macarena Ponce de León Atria, *Gobernar la pobreza. Prácticas de caridad y beneficencia en la ciudad de Santiago, 1830-1890* (Santiago, 2011, 378 págs.).
- Vol. lii Leonardo León Solís, *Ni patriotas ni realistas. El bajo pueblo durante la Independencia de Chile, 1810-1822* (Santiago, 2011, 816 págs.).
- Vol. liii Verónica Undurraga Schüller, *Los rostros del honor. Normas culturales y estrategias de promoción social en Chile colonial, siglo xviii* (Santiago, 2013, 428 págs.).
- Vol. liv Jaime Rosenblitt, *Centralidad geográfica, marginalidad política: la región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841* (Santiago, 2013, 336 págs.).
- Vol. lv Pablo Rubio Apiolaza, *Los civiles de Pinochet. La derecha en el régimen militar chileno, 1983-1990* (Santiago, 2013, 346 págs.).

- Vol. LVI Stefan Rinke, *Encuentro con el yanqui: norteamericanización y cambio cultural en Chile 1898-1990* (Santiago, 2013, 586 págs.).
- Vol. LVII Elvira López Taverne, *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)* (Santiago, 2014, 336 págs.).
- Vol. LVIII Alejandra Vega, *Los Andes y el territorio de Chile en el siglo XVI: descripción, reconocimiento e invención* (Santiago, 2014, 324 págs.).
- Vol. LVIX Jaime Valenzuela Márquez, *Fiesta, rito y política. Del Chile borbónico al republicano* (Santiago, 2014, 470 págs.).
- Vol. LX William Sater, *Tragedia Andina. La lucha en la Guerra del Pacífico. 1789-1884* (Santiago, 2016, 302 págs.).
- Vol. LXI Javier E. Rodríguez Weber, *Desarrollo y desigualdad en Chile (1850-2009). Historia de su economía política* (Santiago, 2017, 415 págs.).
- Vol. LXII Mauricio Onetto Pavez, *Temblores de tierra en el jardín del Edén. Desastre, memoria e identidad. Chile, siglos XVI-XVII* (Santiago, 2017, 472 págs.).
- Vol. LXIII Samuel J. Martland, *Construir Valparaíso: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920* (Santiago, 2017, 250 págs.).

COLECCIÓN ESCRITORES DE CHILE

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

- Vol. XII *Cristián Huneeus. Artículos de prensa (1969-1985)*, recopilación y edición Daniela Huneeus y Manuel Vicuña, prólogo de Roberto Merino (Santiago, 2001, 151 págs.).
- Vol. XIII *Rosamel del Valle. Crónicas de New York*, recopilación de Pedro Pablo Zegers B., prólogo de Leonardo Sanhueza (Santiago, 2002, 212 págs.).
- Vol. XIV *Romeo Murga. Obra reunida*, recopilación, prólogo y notas de Santiago Aránguiz Pinto (Santiago, 2003, 280 págs.).

COLECCIÓN DE ANTROPOLOGÍA

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

COLECCIÓN IMÁGENES DEL PATRIMONIO

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

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS DEL FOLKLORE

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

COLECCIÓN ENSAYOS Y ESTUDIOS

- Vol. I Bárbara de Vos Eyzaguirre, *El surgimiento del paradigma industrializador en Chile (1875-1900)* (Santiago, 1999, 107 págs.).
- Vol. II Marco Antonio León León, *La cultura de la muerte en Chiloé* (Santiago, 1999, 122 págs.).
- Vol. III Clara Zapata Tarrés, *Las voces del desierto: la reformulación de las identidades de los aymaras en el norte de Chile* (Santiago, 2001, 168 págs.).
- Vol. IV Donald Jackson S., *Los instrumentos líticos de los primeros cazadores de Tierra del Fuego 1875-1900* (Santiago, 2002, 100 págs.).
- Vol. V Bernard Lavalle y Francine Agard-Lavalle, *Del Garona al Mapocho: emigrantes, comerciantes y viajeros de Burdeos a Chile. (1830-1870)* (Santiago, 2005, 125 págs.).
- Vol. VI Jorge Rojas Flores, *Los boy scouts en Chile: 1909-1953* (Santiago, 2006, 188 págs.).
- Vol. VII Germán Colmenares, *Las convenciones contra la cultura. Ensayos sobre la historiografía hispanoamericana del siglo XIX* (Santiago, 2006, 117 págs.).
- Vol. VIII Marcello Carmagnani, *El salariado minero en Chile colonial su desarrollo en una sociedad provincial: el Norte Chico 1690-1800* (Santiago, 2006, 124 págs.).
- Vol. IX Horacio Zapater, *América Latina. Ensayos de Etnohistoria* (Santiago, 2007, 232 págs.).

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de quinientos ejemplares, en el mes de mayo de 2017
en Salesianos Impresores S.A.
Santiago de Chile

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

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

Valparaíso nació entre las olas y los cerros y se extendió por encima de ambos. En esta difícil situación natural, el crecimiento de la ciudad trajo problemas de congestión propios de ciudades mayores. Durante su época de mayor crecimiento, más o menos 1820-1920, sus autoridades municipales y líderes particulares intentaron dominar la naturaleza y unificar la ciudad con las redes tecnológicas ofrecidas por el mismo desarrollo industrial global que impulsaba su crecimiento. Al mismo tiempo, crearon un sistema de reglamentos tanto para evitar los peligros creados por las nuevas máquinas y los nuevos productos como para controlar el comportamiento de las personas.

Con un siglo de experimentos técnicos y legales, que con frecuencia tardaban mucho en dar resultados o quedaban inconclusos por falta de fondos, por información técnica inadecuada o por desacuerdos entre los interesados, la Municipalidad, los contratistas, los consumidores y el Estado construyeron por lo menos dos Valparaíses: uno de gas y tranvías, electricidad y desagües, y otro de ley y costumbre. Las negociaciones entre todos estos actores también contribuyeron a construir el Estado chileno. Si bien ministros y congresistas cuestionaron muchas iniciativas de reglamentación y obras públicas durante muchas décadas, a principios del siglo xx el Estado comenzó a ejercer su poder para introducir en todo el país reglamentos de seguridad e higiene pública similares a los creados por las autoridades porteñas en el siglo xix.