



UNIVERSIDAD
Finis Terrae

UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
FACULTAD DE COMUNICACIONES Y HUMANIDADES
ESCUELA DE HISTORIA

**EL PLAN ESTATAL DE MODERNIZACIÓN EN LA PERIFERIA SUR
DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO ENTRE LOS AÑOS 1886-1891**

CATALINA SOTO BURGOS

Tesina presentada a la Facultad de Comunicaciones y Humanidades de la Universidad Finis
Terrae, para optar al grado de Licenciada en Historia

Profesor Guía: Paula Caffarena Barcenilla

Santiago, Chile

2018

AGRADECIMIENTOS

Primeramente, agradezco a Paula Caffarena, mi profesora guía durante este proceso, a quien expreso mi gratitud por su paciencia, sus correcciones certeras, su profesionalismo y calidad humana.

Agradezco a cada uno de los profesores y profesoras que tuve el placer de conocer durante los años de estudio, especialmente a los profesores Álvaro Góngora y Aldo Casali, quienes me depositaron su confianza. Muchas gracias a todos por fomentar mi disciplina, responsabilidad y curiosidad, que fueron muy útiles durante la carrera y esta investigación.

Agradezco la incondicionalidad de Elizabeth y Guillermo, mis padres, quienes me muestran su apoyo permanente. No puedo dejar de agradecer en este punto a mis amigos de la carrera de Historia y de Derecho, en quienes me refugié y estuvieron conmigo durante todo el proceso. A todos, infinitas gracias.

ÍNDICE

RESUMEN	iv
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1: LAS FRONTERAS URBANAS, UNA REALIDAD CITADINA	5
CAPÍTULO 2: EL PLAN MODERNIZADOR, EL IDEAL LIBERAL DEL PROGRESO	11
CAPÍTULO 3: LAS FORMAS DE PRESENCIA ESTATAL EN LA PERIFERIA SUR DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO.....	21
CONCLUSIONES	47
BIBLIOGRAFÍA	51
ANEXOS	57

RESUMEN

Esta investigación analiza las diversas formas de presencia estatal en la periferia sur de la Provincia de Santiago entre los años 1886 y 1891, las que en el marco del plan estatal de modernización, se tradujeron en una nueva forma de impulsar la urbanización en la ciudad. En la misma línea, se expone el patrón de urbanismo fragmentador que impera en las ciudades de la provincia, donde sus contrariedades quedan en evidencia al realizar una comparación de la aplicación del modelo. Por otro lado, se detallan las ideas centrales del plan modernizador y su materialización por medio del Ministerio de Industria y Obras Públicas en la ciudad de San Bernardo.

Palabras clave: plan modernizador, presencia estatal, fronteras urbanas, periferia, urbanización, urbanismo fragmentador.

INTRODUCCIÓN

Diferentes perspectivas historiográficas han proporcionado numerosos avances en relación al desarrollo político, económico y social chileno durante la segunda mitad del siglo XIX. La separación de ideas llevadas al debate público entre los conservadores y liberales son expresadas en extensas publicaciones que han permitido comprender la conformación republicana del país y por sobre todo, han proporcionado variadas causas y explicaciones al quiebre institucional acaecido en el año 1891 tras la Guerra Civil y el inicio del período denominado como “parlamentarismo”. Por otro lado pero con igual importancia y explicación, existen grandes investigaciones en torno a los ciclos económicos experimentados en el país. Un primer auge económico en base a la exportación de materias primas permitió un desarrollo político y social estable, donde un “crecimiento interior o hacia adentro” entregó la anhelada paz al Chile tradicional. No obstante, un segundo auge económico llamado por la historiografía chilena como el “crecimiento hacia afuera”, donde el foco estaba puesto en la apertura a los mercados internacionales y en el comienzo de la industrialización, proporcionó una bonanza económica mucho mayor al anterior ciclo, el que no solo cambió la estructura económica del país, sino que también, produjo cambios en la estructura social.

El presente estudio se enmarca en el llamado ciclo chileno de “crecimiento hacia afuera” y se ve completamente influenciado por el ideal de progreso que envolvió a América Latina durante el siglo XIX. La República liberal, comprendida entre los años 1861 y 1891, estuvo a cargo de cinco mandatarios que guiaron sus programas políticos en diferentes intereses para el país, no obstante, fue el mandato de José Manuel Balmaceda, el que realizó un vasto programa de conexión, urbanización y mejoramiento de las condiciones de vida a lo largo del país. Aquellos gobiernos han sido tema frecuente en la historiografía chilena desde variadas perspectivas de análisis, pero siempre ha predominado la política y económica.

Claro ejemplo de ello son las investigaciones clásicas de Gonzalo Vial y Sergio Villalobos, las que con el paso del tiempo han sido acompañadas por autores como Julio

César Jobet, Harold Blakemore y Gerardo Martínez. Todos ellos nos proporcionan el escenario general del país tras el auge económico posterior a la anexión del norte salitrero, no obstante, las consecuencias de ese auge quedan sin mayor análisis. Por otro lado, la historia política del período que comprenden los mandatos liberales ha sido completamente eclipsada por la Guerra Civil de 1891. De esta forma, trabajos como los de Marcos García de la Huerta, Alejandro San Francisco, e incluso Hernán Ramírez Necochea, se han centrado en la enumeración de las causas del quiebre. Se debe destacar en este punto, los trabajos de Cristián Gazmurri y Rafael Sagredo, que a pesar de llevar una perspectiva de análisis como las obras anteriores, han instaurado una renovación en la historiografía referente a la época al incluir matices sociales.

De la misma forma, el enfoque social parece olvidado e incluso eclipsado por el parlamentarismo posterior, solo para ser retomado desde la explosión de la “cuestión social” ya más evidente hacia el fin del período decimonónico. Se habla en las grandes investigaciones chilenas de las nuevas clases sociales tras la migración hacia el norte salitrero y los centros urbanos, donde el enfoque no está puesto en la tarea estatal de incluirlos al modelo, sino en evidenciar el cambio en la estructura social de aquellos que serán protagonistas en el siglo siguiente. Así, las investigaciones de Gabriel Salazar, Manuel Vicuña e incluso las de Sergio Villalobos, se centran en las descripciones del estilo de vida de las clases sociales, pero no existe un mayor enfoque en torno a sus patrones de asentamiento en las grandes ciudades y en la que ellos mismos conformaron, sino que simplemente, su importancia ha sido replegada a las labores que ejercieron en la bonanza económica del país y en cómo se fueron constituyendo como actores políticos que terminarían cimentando una nueva forma de hacer política hacia el nuevo siglo.

De esta manera y a pesar de las obras pioneras de José Armando de Ramón y Patricio Gross, a las que se sumaron los trabajos de Simón Castillo, los historiadores parecen haber olvidado las periferias urbanas durante el siglo XIX. Solo aquellos tres autores se han dedicado a estudiar las sociedades urbanas, ya que todos los estudios similares provienen desde la arquitectura y el diseño, donde muchas veces se pierde el contexto y no se anexan perspectivas complementarias como es el caso de lo económico.

No existe, de este modo, mayor investigación en torno a cómo se fueron transformando y poblando diferentes centros urbanos con la llegada de estas nuevas clases, incluso más allá de las migraciones campo-ciudad y los problemas derivados de la aglomeración citadina. Una transformación que incluye una apropiación del espacio y la delimitación del mismo, y que incluso, cambia las perspectivas estatales hacia una regularización de las condiciones de vida en aquellos asentamientos no planificados y muchas veces marginales.

Bajo dichos planteamientos, este estudio pretende otorgar una nueva perspectiva hacia el vacío historiográfico que se ha generado en torno al cambio de la urbanización de la provincia de Santiago tras la proliferación de asentamientos en la periferia del Departamento central, los cuales se vieron inmersos en la administración estatal, donde organizarlos, controlarlos y dirigirlos fueron tres tareas fundamentales de los últimos gobiernos liberales. Es de esta manera, donde surge como principal interrogante el comprender de qué forma el Estado se hizo cargo de la periferia sur de la Provincia de Santiago entre los años 1886 y 1891. Sin embargo, surgen variadas interrogantes a partir de la tarea estatal emprendida, como el entender qué finalidad existía tras las acciones del plan modernizador. Es decir, ¿Se trató de una forma de continuar con el ideal de progreso que estremecía sus intereses políticos?, o ¿se trató de una forma de generar conexiones urbanas y hacer crecer la ciudad?

A partir de dichas preguntas, el estudio tiene como objetivo identificar las diversas formas en que el Estado se hizo presente en la periferia sur de la Provincia de Santiago y determinar la importancia de las mismas en la expansión de la urbanización. Para ello, será necesario determinar las fronteras urbanas existentes en la ciudad de Santiago hacia la década de 1880, contrastándolas con las nacientes ciudades periféricas del sector sur de la provincia. También, distinguir las propuestas fundamentales del plan modernizador impulsado en la época, ya que será el contexto principal. Por último, se pretende detallar dichas formas de presencia estatal, constatando las finalidades de la administración en la anexión de los territorios señalados.

Este enfoque desde la urbanización y los asentamientos de las clases denominadas como marginales permitió revisar las fuentes con una nueva perspectiva ya no canalizada únicamente en los aspectos políticos o económicos, sino que también, en los territoriales, replegando los ya estudiados a un complemento de lo central. De este modo, frente a la proliferación de obras públicas, tras la puesta en marcha del plan modernizador del Estado chileno en la década de 1880, se encuentra una ciudad con la necesidad de ser regulada ya no solo desde los asentamientos periféricos en los alrededores de la frontera citadina conformada en la década anterior, lo que obligó a urbanizarlos e incluirlos en los planos, pero también, regularlos en las ideas y en las prácticas apropiadas de una ciudad desarrollada.

Bajo dichas concepciones, es posible plantear la hipótesis de que existieron tres formas de presencia estatal en la periferia sur de la Provincia de Santiago, las que en el marco del plan estatal de modernización, se tradujeron en una nueva forma de impulsar la urbanización en la ciudad. Para ello, fue necesario desarrollar el estudio en tres capítulos estructurados acorde a los objetivos, donde la comparación y el análisis de fuentes primarias proporcionan una mirada amplia de la acción estatal en la ciudad de San Bernardo. En dicha línea, la información entregada está contextualizada por medio de fuentes periodísticas, discursos, decretos, planos, documentos contables, fuentes epistolares y documentos del Ministerio de Industria y Obras Públicas, las que proporcionaron una visión global respecto a la inversión en el mejoramiento de las condiciones de vida.

A partir de lo anterior, la exposición se inicia presentando la concepción de ciudad que se tiene en la época, cuyo modelo central está dado por las obras del intendente Benjamín Vicuña Mackenna durante la primera mitad de la década de 1870. De la misma forma, presenta las contrariedades que tuvo dicho patrón en la única ciudad al sur de la provincia: San Bernardo. En segundo lugar, se presentan las ideas centrales del plan modernizador impulsado en el gobierno de José Manuel Balmaceda, ya que será la matriz de los cambios en la urbanización y en el rol del Estado en el sector descrito. Por último, se detallan las labores del Ministerio de Industria y Obras Públicas en la ciudad de San Bernardo y se presentan los cambios acaecidos en la ciudad.

CAPÍTULO 1: LAS FRONTERAS URBANAS, UNA REALIDAD CITADINA

El urbanismo fragmentador.

Desde la década de 1870 la Provincia de Santiago comenzó a experimentar un crecimiento del espacio urbano que año a año se fue duplicando. La inmigración desde las provincias no solo incluyó a los campesinos en búsqueda de oportunidades, si no que a su vez, contempló a las clases altas provincianas que se instalaron en los llamados barrios acomodados de la ciudad de Santiago. El crecimiento se dio en medio del “plan de remodelación de la ciudad”¹ impulsado bajo la intendencia de Benjamín Vicuña Mackenna hacia el año 1873, donde cuatro ideas centrales terminaron siendo fundamentales para la urbanización hasta bien entrado el siglo XX.

En primer lugar existía un ideal de “demarcación” que se concretó en el cordón sanitario llamado Camino de Cintura, el que correspondió a la primera frontera urbana artificial y tenía por finalidad distinguir al Santiago propio del de los arrabales². Es decir, por un lado la ciudad ostentosa y civilizada y por otro, la ciudad de los vicios y la marginalidad. Este ideal fragmentador derivó en la creación de barrios en torno a la frontera desde donde emergieron diversos actores sociales, los que hicieron necesario un fortalecimiento de la fuerza policial para su control y de intervencionismo estatal para su unificación. Es por esto último que algunos historiadores sostienen que el destino histórico del Camino de Cintura no se cumplió, y que más bien solo se trató de una forma de jerarquía urbana³.

En segundo lugar estuvo la modificación del plano y los trazados urbanos, donde se llevó a cabo la pavimentación de las calles centrales y la creación de nuevas plazas,

¹ Para tener mayor información respecto a este tema revisar: Benjamín Vicuña Mackenna, *Un año en la intendencia de Santiago. Lo que es la capital i lo que debería ser* (Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio de Tornero i Garfias, 1873), http://www.museovicunamackenna.cl/647/articles-25767_archivo_01.pdf

² José Armando de Ramón, *Santiago de Chile 1541-1991. Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Mapfre, 1992), 225.

³ Manuel Vicuña, *El París Americano. La oligarquía chilena como actor urbano en el siglo XIX* (Santiago: Editorial universitaria, 1988), 49.

avenidas y paseos. En la misma línea y en tercer lugar, se llevó a cabo una remodelación que apuntaba a la renovación de costumbres y hábitos de la vida urbana, por lo tanto, se amplió el suministro de agua potable, se mejoró la policía urbana, los mercados y mataderos⁴. Para comprender estas mejoras debemos tener presente que se trató puramente de una modificación cosmética y que no lograron atacar el problema de fondo de la realidad de la estructura social y económica de la época⁵. Por lo mismo, es importante mencionar que el último punto del plan de Benjamín Vicuña Mackenna, el que contempló los saneamientos de barrios y se enfocó en construir para el pueblo cómodas habitaciones que conservaran la vida física y moral, no se concretó. Toda la periferia del Camino de Cintura se caracterizó por ser descrita por los viajeros que visitaban la ciudad como una enorme e inmundicia cloaca, donde la marginalidad simplemente se escondía detrás de la frontera urbana⁶⁷.

El urbanismo impulsado por el intendente Benjamín Vicuña Mackenna puede ser calificado como fragmentador por una razón específica: se trató de la imposición de un modelo de ciudad hecho a la medida de los requerimientos de un estrato social. Los beneficios de las prácticas estuvieron dentro de la frontera urbana impuesta por el camino de cintura, pero más aún, en el centro de la ciudad, lugar habitado por las clases acomodadas⁸. La segregación no solo fue el reflejo de una comunidad de desiguales, también dio cuenta de una consolidación progresiva de fronteras ciudadinas y de una realidad centralizada⁹. De esta forma, a pesar de que la Provincia de Santiago estuviera conformada por tres Departamentos (Melipilla, Santiago y de la Victoria), todas las mejoras fueron desarrolladas en el centro de la ciudad de Santiago y se trataron de mejoras en espacios

⁴ De Ramón, *Santiago de Chile 1541-1991*, 175.

⁵ Respecto a este tema se encuentran referencias en: Gabriel Salazar, *Labradores, peones y proletarios. Formación y crisis de la sociedad popular chilena del siglo XIX* (Santiago: Ediciones Sur, 1965).

⁶ Carlos Peña, *Santiago de siglo en siglo* (Santiago: Zig-Zag, 1944), 264-265.

⁷ José Armando de Ramón recoge, principalmente, los escritos de Alberto Malsch en el libro que se ha hecho referencia. También se pueden tener presentes a cronistas y viajeros que describen la ciudad entre los años 1880 y 1915 como Charles Wiener y el profesor Alejandro Venegas, cuyos principales relatos se encuentran en el libro: Patricio Gross y José Armando de Ramón, *Santiago de Chile: características histórico ambientales 1891- 1924* (Londres: Nueva Historia, 1985).

⁸ Paola Jirón y Pablo Mansilla, "Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile", *EURE*, 40, n. °121 (2014): 15.

⁹ Francisca Márquez, "Identidad y fronteras en Santiago de Chile", *Psicología en revista*, 10, n. °14 (2008): 36.

públicos orientados a la clase acomodada. No obstante, esta intervención urbana separatista comenzaría a reformularse una década más tarde, donde será el Fisco quien facilite la ampliación y explosión urbana de la ciudad hacia la periferia.

Los barrios y ciudades de la periferia.

Mientras en la ciudad de Santiago se desarrollaba la moda “caprichosa” de levantar palacios para asemejarse a los centros urbanos de las ciudades europeas, paralelamente los terrenos agrícolas de la periferia comenzaron a subdividirse para la instalación de poblaciones. Para Armando de Ramón todo el proceso se trató de una explosión urbana permitida por el mecanismo de la renta de la tierra¹⁰, el que continuó con la promulgación de la Ley de Comuna Autónoma en el año 1891 y que terminó de concretarse con la creación de poblaciones que se inauguraron entre 1930 y 1950.

No obstante, durante la década de 1880 la periferia fue ocupada por los migrantes de más escasos recursos. Tradicionalmente y debido al alto costo de vida en el centro urbanizado, los “pobres” o “rotos” como se conocen en los relatos, se ubicaron en conventillos próximos a la ciudad o en chacras que se encontraban fuera del cordón sanitario. Mientras los conventillos, los cuales estaban dentro del Camino de Cintura pero divididos de las principales calles donde estaban los palacios, eran utilizados por diversas familias que trabajaban dentro del centro urbano, las chacras externas al Camino eran normalmente habitadas por campesinos, cuya función principal se fue estableciendo en la provisión de alimentos para los habitantes del otro lado de la frontera.

Al hablar de frontera urbana y periferia marginal debemos ser esclarecedores en comprender los conceptos según el contexto y la época de estudio. Por ello, el Camino de Cintura corresponde entenderlo como el límite entre lo civilizado (dentro del anillo) y lo bárbaro (la periferia marginal). No obstante, no debe comprenderse desde la idea de un límite inquebrantable, sino más bien de uno yuxtapuesto, donde hay acercamiento y diálogo

¹⁰ De Ramón, *Santiago de Chile 1541-1991*, 227.

o actividades económicas entre los habitantes. Se trata de una definición dotada de juicio y aceptada en una época donde no existía la concepción de homogeneidad.

Por lo anterior, la realidad citadina se trataba de un lugar habitado por personas cuyas buenas costumbres y moral las hacían diferentes a los habitantes de la periferia marginal, lugar donde abundaban los vicios y las enfermedades. Lo cierto es que desde la actualidad no parece muy lejano o asombroso que hacia finales del siglo XIX la protesta popular urbana se tomara las calles de Santiago y que la llamada cuestión social, con sus múltiples aristas de estudio, parezca aún un vacío historiográfico desde la mirada del urbanismo.

Para comprender mejor esta idea limítrofe y entender la vida en la periferia marginal, es necesario remitirnos a los escritos de cronistas o viajeros, tal como mencionamos anteriormente. Vale mencionar que para el período de estudio los relatos de la Provincia de Santiago son más bien escasos, lo que no es el caso de la ciudad de Valparaíso o la década de 1910. No obstante, nos proporcionan una primera impresión de la realidad difícil de erradicar. En primer lugar, debemos tener presente el relato de Charles Wiener, viajero francés que exploró las llamadas viviendas populares durante 1888, donde menciona:

"El conventillo es el refugio en esta ciudad de la suciedad y a menudo del crimen. Es allí donde la policía tiene más trabajo, y es ahí donde la viruela y el cólera escogen casi exclusivamente sus víctimas. El "roto" no tiene hogar, la miseria se observa en los muros deteriorados de su pieza desprovista de muebles donde pieles de cordero sirven de literas"¹¹

Comprender al conventillo como la vivienda de los "barrios obreros"¹² más próximos a la ciudad y donde la miseria aparece como la principal característica, correspondió a una realidad que también es documentada durante las primeras dos décadas del siglo XX. Por lo mismo, Albert Malsch describía hacia el año 1907 la realidad citadina

¹¹ Charles Wiener, *Chili & Chiliens* (Paris: Librairie leopold, 1888), 26.

¹² Patricio Gross y José Armando de Ramón, *Santiago de Chile: características histórico ambientales 1891-1924* (Londres: Nueva Historia, 1985), <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0039086.pdf>

dividida entre la fachada grandiosa donde solo importa la presunción y los barrios populosos de inmundicia a cielo abierto¹³:

“Deseamos continuar; pero las cloacas crecen y se entrecruzan, las aceras han desaparecido, y ahora nos sumergimos hasta los tobillos en el polvo, y como no se ven ahora más que raras casuchas y perfiles de bandidos, uno debe rehacer su camino.”¹⁴

“En todas las direcciones, en la prolongación de todas las calles, las casas se continúan sin presentar relación entre ellas: de la casucha a la barraca, de la barraca a la choza, hasta el extremo limite que distingue la guarida de la madriguera. Es verdad que allí se encuentran fábricas y almacenes de depósito. Se encuentran también parques con lagunas así como mataderos y curtiembres. Pero esos charcos y esos osarios no hacen sino agregar sus pestilencias a las de los propios moradores.”¹⁵

Vale mencionar que Albert Malsch se refería como “barrio artificial” a la ciudad copiada de Europa que se ubicada en el centro de Santiago y que dada su cercanía a los barrios pobres, la miseria podía extenderse a los sectores pudientes. Revisar los escritos de Alejandro Venegas, Theodore Child e incluso Luis Emilio Recabarren, terminarían por afirmar la realidad dividida de los barrios más próximos a la ciudad de Santiago. No obstante, muchos de ellos nos hablan de los años posteriores a la Ley de Comuna Autónoma promulgada en 1891, donde los municipios comenzaron a preocuparse tanto del área urbana como del área rural.

Anterior a la Ley de Comuna Autónoma cada Departamento tenía un municipio de cabecera, donde este último solo tenía acción en el espacio urbano, mientras que el gobernador se encargaba del espacio rural. Comprender esto es esencial para hablar de las

¹³ Albert Malsch, “Le dernier recoin du monde. Deux ans au Chile”, *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, 46, (1907): 53, Citado por José Armando de Ramón y Patricio Gross, “Algunos testimonios de las condiciones de vida en Santiago de Chile: 1888-1918”, *EURE*, 11, n. °31 (1984): 72.

¹⁴ Malsch, *Le dernier* (citado por de Ramón y Gross), 71.

¹⁵ *Ibíd.*

ciudades periféricas de la Provincia de Santiago, donde se encuentra Melipilla por el oeste, correspondiente al Departamento de Melipilla, y San Bernardo por el sur, correspondiente al Departamento de la Victoria. Ambas ciudades tuvieron una urbanización diferente, respecto a la forma pero símil respecto a la práctica, de la ciudad cabecera del Departamento de Santiago. Las realidades allí acaecidas durante la década de 1880, también presentan diferencias a estudiar. Para los efectos de esta investigación nos centraremos en la ciudad de San Bernardo, la que correspondió a la única ciudad al sur de la Provincia de Santiago.

San Bernardo fue primeramente una villa impulsada por Domingo Eyzaguirre Arechavala, quien tras ser diputado en representación de Santiago pasó a ser Gobernador del Departamento de la Victoria en el año 1825¹⁶. Durante la década de 1850 ocurre el primer crecimiento urbano de la ciudad, tras ser nombrada como cabecera del Departamento de la Victoria y luego de que se concretara la llegada del ferrocarril. No obstante, no fue hasta el año 1868 en que oficialmente fue considerada como ciudad¹⁷. El segundo período de crecimiento urbano de San Bernardo se dio durante la década de 1880 y especialmente, bajo el plan modernizador impulsado por el gobierno del presidente Manuel Balmaceda. Por medio de las obras públicas, el sector donde más se notó la actividad del Estado, se amplificó la ciudad y se le dotó de servicios básicos que ya mantenía la ciudad de Santiago. Pero no solo ello, sino que también orientaron hacia qué lugares la ciudad debía expandirse.

San Bernardo, rápidamente replicó el urbanismo fragmentador con el que Santiago se había formado, pero tuvo diferencias notorias respecto a las personas que habitaban la frontera urbana y la periferia, que lejos de ser marginal, concentraba a los habitantes más pudientes del Departamento. De esta forma, la urbanización de la ciudad fue diferente por ser impulsada por las obras públicas, pero también fue similar por terminar en una realidad fragmentadora. Es por ello, que para comprender las diferencias de urbanización de las ciudades es necesario tener un claro conocimiento del enfoque que el plan modernizador

¹⁶ Respecto a su vida y obra se puede encontrar información en: Guillermo de la Cuadra, *Origen y Desarrollo de las Familias Chilenas* (Santiago: Editorial Zamorano y Caperán, 1948)

¹⁷ “Boletín de las leyes i de las ordenes i decretos del gobierno”, 12 de marzo de 1868, 37.

tenía para el país y para la ciudad de San Bernardo, así como también, las formas en que el Estado se hace presente en la ciudad.

CAPÍTULO 2: EL PLAN MODERNIZADOR, EL IDEAL LIBERAL DEL PROGRESO

El urbanismo fragmentador con el que el Departamento de Santiago fue planificado a partir de la década de 1870 fue rápidamente replicado en las ciudades periféricas de la provincia, y a una menor escala en otras regiones hacia la década de 1890. No solo se trató de una forma de mantener aislada la marginalidad en su carácter de pobreza o escasez, sino que también, se trató de una forma de asemejarse a las ciudades europeas que se caracterizaban por la modernidad y el buen funcionamiento de los servicios públicos. En este punto, es necesario comprender que desde 1880 la sociedad chilena experimentó un proceso de modernización política, económica y social que determinaron los hechos acaecidos hasta bien entrado el siglo XX. De esta forma, la acción de modernizar que está concebida como el alcanzar o lograr ciertas características objetivas que ya han sido logradas por otros países, se convirtió en un ideal que los gobiernos liberales y especialmente el de José Manuel Balmaceda, intentaron consagrar durante sus mandatos¹⁸.

Este fenómeno complejo de la modernización chilena al que le concurrieron diferentes componentes y distintas variables tanto internas como externas, se enmarcó en medio de la expansión mundial del mercado capitalista¹⁹. Claro está, por la historiografía referida al tema, que la incorporación de la economía chilena a dicho escenario posibilitó la expansión y el desarrollo minero en el llamado norte grande del territorio nacional, que a su vez, promovió una industrialización en el centro y sur del país y que produjo grandes transformaciones agrarias en el valle central²⁰. No es en las ventajas económicas que obtuvo el país tras la Guerra del Pacífico el punto en el cual queremos detenernos, pero si

¹⁸ Para ahondar en este tema consultar: José Joaquín Brunner, *Los debates sobre la modernidad y el futuro de América Latina* (Santiago: FLACSO N°293, 1986)

<http://flacsochile.org/biblioteca/pub/memoria/1986/000869.pdf>

¹⁹ Bernardo Subercaseaux, *Fin de Siglo: La época de Balmaceda* (Santiago: Editorial Aconcagua, 1988) 131.

²⁰ Para ahondar en este tema consultar: Carmen Cariola y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930* (Santiago: Universitaria, 1991).

comprender que fueron la raíz de todo el proceso y el plan modernizador de Balmaceda que explicaremos más adelante. Por lo tanto, para hablar de las transformaciones impulsadas por Balmaceda debemos tener presente la modernización económica experimentada por el país y comprender que el salitre fue un factor fundamental en medio de todo el proceso.

Las ideas centrales del plan modernizador.

Cuando José Manuel Balmaceda fue proclamado presidente en enero de 1886, se dirigió a los asistentes de la convención liberal exponiendo los puntos más importantes en los cuales iba a trabajar cuando fuera elegido presidente. Se pueden identificar, a partir de lo anterior, tres ideas generales: la unión de los liberales en un solo partido, el saneamiento con la oposición conservadora por medio de la suspensión de campañas que lastimasen las creencias religiosas y la impulsión de un plan de obras públicas que permitieran en engrandecimiento nacional.

Respecto a la primera idea de unificación liberal, Julio Bañados expone que se trataba de un bien necesario para conseguir un apoyo sólido en la realización del ideal patriótico de Balmaceda, donde la “paz y trabajo, concordia y progreso...” permitían la dulce armonía²¹. No podemos dejar atrás la segunda idea referida justamente a la armonía con la oposición, ya que están enormemente ligadas bajo la esperanza de no tener obstáculos en la ejecución de su programa. Por ello, Balmaceda exponía en la convención “Nuestra obra es de tolerancia, de respeto a la fe religiosa de todos, pues no nos sería lícito desconocer que Dios ha creado la naturaleza humana y que ha reservado a Chile una parte de la providencia con que favorece el gobierno de las naciones.”²² Dicha obra de tolerancia se enmarcaba en conseguir la neutralidad de los conservadores, que como veremos más adelante, fue frustrada por parlamentarios y la prensa.

²¹ Julio Bañados, *Balmaceda, su gobierno y la revolución de 1891 Vol. I* (París: Garnier Hermanos, 1894) 114.

²² José Manuel Balmaceda, *Programa del candidato de la Convención Diario La Época, 20 de enero de 1886*, citado por Rafael Sagredo y Eduardo Devés, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía* Vol. II (Santiago: DIBAM, 1991), 140.

Una vez conseguida la unificación y la neutralidad por parte de su apoyo liberal y la oposición conservadora, José Manuel Balmaceda tendría el escenario ideal para desarrollar lo que Bañados llamó la piedra angular y norte de su programa: el vasto plan de obras públicas. Se trataba de un plan modernizador de carácter reproductivo que buscaba convertir en fuentes de producción permanente las entradas transitorias del salitre, lo que sumado a una descentralización administrativa e instrucción pública, permitirían el engrandecimiento nacional.

El plan modernizador no se trató más que de un plan de justicia distributiva, tal como el presidente mencionó en el banquete celebrado en Victoria en 1890 luego de la inauguración del viaducto del Malleco:

“Yo he derramado los tesoros de Chile en todo Chile, y he concluido con aquella política económica, según la cual el centro era el principio y el fin, el todo, y las extremidades de la Republica regiones tributarias de la capital y sus alrededores.

A este plan de justicia distributiva ha obedecido la construcción de diversas líneas férreas.

Quince mil hombres trabajan hoy en los nuevos ferrocarriles, y en breve este número se elevará a veinte mil. [...] Estas obras de viabilidad y las construcciones de liceos, escuelas, cárceles, edificios de administración, de enseñanzas especiales, de caminos, puentes y hospitales, templos, de saneamiento y de tantas otras, corresponden a un sistema de distribución de la riqueza publica, que todas las provincias de Chile sostendrán y defenderán, porque sosteniéndolo practican la justicia y defendiéndolo protegen sus más caros intereses...”²³

De esta forma Balmaceda justificaba las obras públicas inauguradas a la fecha con las entradas del salitre, las que se convirtieron en la forma tangible del plan modernizador. La idea de convertir a la nación en una similar a las potencias europeas estuvo marcada por

²³ Alfredo Edwards, *Balmaceda: su vida y su actuación como primer mandatario* (Santiago: Antares, 1936) 36-37.

enfocar las obras en tres ejes: La conectividad, la industrialización y el preservar la mentalidad por medio de la educación. Respecto al primer eje no podemos dejar atrás los escritos de Ramírez Necochea, quien señala que la preferencia del presidente por los ferrocarriles y caminos se dio por la necesidad de fomentar la agricultura, las industrias, la minería y el comercio por medio de una red ferroviaria y caminera que permitiera las operaciones y a su vez, facilitara la creación de nuevos centros de producción a lo largo del país.²⁴ Por lo mismo, debemos tener presente el valor que Balmaceda da a los ferrocarriles en todos sus discursos donde proyectaba cerca de 1.200 Km. construidos hacia el final de su mandato y la unificación total del territorio nacional por medio de las líneas férreas. Sumado a ello, también tenía la intención de expropiar los ferrocarriles particulares y terminar con el monopolio en Tarapacá²⁵.

La idea de construir una línea férrea central y caminos que conectaran el territorio no solo estaba dada por la colonización de las zonas, sino que también encontraba su finalidad en el segundo eje al cual se enfocó el plan modernizador: la industrialización. Respecto a este punto, debemos tener presente que se trataba de un plan de larga duración que encontraría su rol principal cuando la industria del salitre ya no pudiese proporcionar grandes ganancias para la nación. Por ende, en un primer momento las rentas del salitre debían ser invertidas en la creación de nuevas fuentes de riquezas de un valor más permanente.²⁶ Ya se había impulsado toda esta idea con la creación de la Sociedad de Fomento Fabril en 1883, pero la particularidad de Balmaceda respecto a este deseo se centra en la idea de que todos deben ser partícipe de la industrialización, desde los más pequeños quienes serían los que se encargarían de solventarla en el futuro, las mujeres sumadas bajo su mandato y los hombres que trabajaban en el engrandecimiento de la nación. Para hacer realidad este deseo, Balmaceda creó en el año 1887 el Ministerio de Industrias y Obras Públicas, el cual permitiría dotar al gobierno de los instrumentos

²⁴ Hernán Ramírez Necochea, *Balmaceda y la contrarrevolución de 1891* (Santiago: Universitaria, 1958) 122.

²⁵ Gerardo Martínez, «Desarrollo económico y modernización en la época de Balmaceda» en *La época de Balmaceda*, Sergio Villalobos, Eduardo Devés et al. (Santiago: DIBAM, 1992) 64.

²⁶ Ramírez Necochea, *Balmaceda y la contrarrevolución de 1891*, 148.

necesarios con el cual estimular la industrialización²⁷. El ministerio se convertiría en el impulsor y verificador del plan modernizador, por lo cual volveremos más tarde sobre su importancia. Por otro lado, también se procuró la inmigración de técnicos y obreros calificados y estimuló la enseñanza industrial para preparar a todos aquellos que trabajarían en las industrias. Así la Escuela de Artes y Oficios, la Escuela Técnica Femenina y los establecimientos fabriles nacionales no tenían más fin que continuar con el cambio de mentalidad impulsado por los gobiernos liberales.

El tercer eje, la educación, está ligado a lo que se comenta en el párrafo anterior pero es necesario aclarar que se dio a diferentes escalas, una educación pública centralizada y homogénea y otra como la ya explicada anteriormente. El plan llamado a cambiar la fisionomía del país no podía dejar atrás la elevación del nivel cultural de la población, por lo mismo, Balmaceda exponía a la convención que lo proclamó presidente en 1886:

“El medio más eficaz para consolidar la reforma es la difusión amplia completa de la instrucción pública.

Es la instrucción la luz del espíritu y la moral aplicada con discernimiento a las acciones de los hombres. Ella constituye el más seguro fundamento de los derechos individuales y la más seria garantía de la prosperidad general. La influencia intelectual, los progresos del siglo, la experiencia y la previsión política, señalan el campo de la instrucción pública como el punto cardinal en que el liberalismo chileno habrá de probar su inteligencia, la superioridad en su doctrina, y su positivo anhelo por los intereses del pueblo.

En la organización completa del preceptorado, en la aplicación general de los métodos más adelantados de enseñanza, en la creación de nuevas escuelas, en la preparación de los medios prácticos que nos conduzcan a la enseñanza primaria y gratuita y obligatoria, en el ensanche y mejoramiento de los internados y externados de la instrucción secundaria, en la adopción de métodos y textos adecuados a sistemas de enseñanza experimental y práctica, en la constitución

²⁷ Harold Blakemore, *Gobierno chileno y salitre inglés 1886-1896: Balmaceda y North* (Santiago: Andrés Bello, 1977) 87.

del profesorado por la especialidad del profesor en cada ramo, en la fundación de escuelas especiales y propias para servir las industrias del país y, finalmente, en la reforma de la ley de instrucción pública , encontraremos labor considerable, que requiere gran meditación y estudio, la consagración enérgica de nuestros más sanos esfuerzos...”²⁸

Así la creación de oportunidades educacionales para la población escolar, el fomento de la enseñanza técnica para los que participarán de los procesos de creación de riquezas del mañana, la renovación de la enseñanza y la realización de una política activa, llevó al gobierno de Balmaceda a crear cerca de 300 escuelas primarias para el país, Escuelas Normales para Chillán y La Serena, la construcción de diez liceos, la creación del Instituto Pedagógico y la modificación de los planes de estudios por medio del llamado “Plan Concéntrico”²⁹.

Todas estas ideas no estuvieron exentas de críticas por parte de la oposición. Como se comentó anteriormente, esta idea de neutralizar a los conservadores por parte de Balmaceda fue frustrada y rápidamente tras su triunfo tanto los parlamentarios como la prensa simpatizante de la oposición no tardaron en arremeter contra el plan modernizador para la nación que Balmaceda había planificado. Así, “El Estandarte Católico”, “El Ferrocarril”, “El Heraldo” y otros más escribían respecto a la importancia de las obras públicas impulsadas por el gobierno y la personalidad misma de Balmaceda. No se trató de algo antojadizo, sino más bien de defender los intereses de la clase y los terratenientes, quienes habían resultado afectados por la baja de trabajadores que emigran hacia las industrias o como obreros en las construcciones públicas. Así, la idea de mejorar la situación económica del país presentaba además de una amenaza para el retrasado sector agrario, un fin que pudiera tener efectos políticos. No obstante, por medio de la prensa que representaba a la oposición se expresaban las causas a sus cuestionamientos: por un lado se

²⁸ José Manuel Balmaceda, *Programa del candidato de la Convención Diario La Época*, 20 de enero de 1886, citado por Rafael Sagredo y Eduardo Devés, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía* Vol. II (Santiago: DIBAM, 1991), 140.

²⁹ Respecto a este tema revisar los datos de Ramírez Necochea. La creación de las escuelas y obras públicas están presentes en el Fondo del Ministerio de Industria y Obras públicas del Archivo Nacional, Vol. 200, 201, 206, 207, 208, 209, 210,213, 279.

quería reducir los presupuestos de gastos fiscales mediante la reducción de los ingresos al erario público y se deseaba aprovechar el excedente de las entradas ordinarias para producir la conversión metálica.³⁰³¹

En un artículo de “El Estandarte Católico” titulado “Antes lo necesario que lo conveniente” se mencionaba:

“El señor Balmaceda está empeñado en adquirir para su nombre la gloria de haber cruzado el país a lo ancho y a lo largo de caminos de hierro, de haber levantado palacios para instrucción, aumentado el material de la marina y del ejercito, abierto puertos y construido diques: en suma, haber dado impulso vigoroso al progreso industrial y material. Pero en esta prodigalidad esplendida para todo lo que brilla, en este reparto fastuoso de millones en obras de mera utilidad y de dudosa conveniencia, no ha reservado ni un maravedí para mejorar la situación económica del país, para aliviar al pueblo de la carga abrumadora de los impuestos, para acelerar la conversión metálica, para procurar el bienestar general con la disminución de la miseria.”³²

En el párrafo también se puede apreciar las preocupaciones que señalamos anteriormente, pero se le suma la crítica al carácter mesiánico con que Balmaceda ahonda en sus discursos y se agrega un cuestionamiento hacia la utilidad de las obras que se construyen, el que también será reforzado con las constantes intervenciones de Carlos Walker Martínez en el Parlamento. Conservador y férreo opositor a las obras de Balmaceda, cuestionaba la creación de nuevas escuelas de la siguiente forma:

“Un millón doscientos mil pesos en edificios para escuelas, es algo que no puede ser, porque no nos hacen falta, y hacerlos de nuevo es enteramente lujo y despilfarro. Esas escuelas existen, si no tan esplendidas como el gobierno quiere,

³⁰ Hernán Ramírez Necochea, *Balmaceda y la contrarrevolución de 1891* (Santiago: Universitaria, 1958) 118.

³¹ Gerardo Martínez, «Desarrollo económico y modernización en la época de Balmaceda» en *La época de Balmaceda*, Sergio Villalobos, Eduardo Devés et al. (Santiago: DIBAM, 1992) 68.

³² Antes lo necesario que lo conveniente, *El Estandarte Católico*, 4 de junio de 1889.

bastante buenas para llenar su objeto. Y aunque no tuviéramos en propiedad los edificios que se propone construir, ¿no sería posible tenerlos en arriendos?...” [...] “¿Dónde se han educado o formado los actuales señores ministros? En el Instituto Nacional. Allí está perfectamente sano, capaz de vivir muchos años más para servir de cuna al liberalismo de los futuros tiempos; y, sin embargo, se edifica uno nuevo... Parece que hay empeño en tirar los dineros a la calle...”³³

En última instancia, se presenta el artículo titulado “Vidas paralelas: Lagojannis, North, Balmaceda” escrito en “El Heraldo”:

“Lagojannis, North y Balmaceda se asemejan en los medios de que se valen para llegar a su fin; los tres procuran como los prestidigitadores llamar la atención por medio de gesticulaciones y palabras para que el público no les vea las manos en el momento de hacer trampa... Balmaceda recorre las provincias alabándose a sí mismo y va repartiendo, como propios, los millones del Estado... bota por la ventana, cada año, tantos millones como los que North ha podido juntar en toda su vida... murmura: “mi estrella no ha de eclipsar, porque siempre habrá serviles”... es el hijo calavera que despilfarra en obras locas y alegres saraos la herencia de sus abuelos.”³⁴

En esta comparación, tal como aclara Ramírez Necochea, de Balmaceda, North y Lagojannis, que era el nombre de un actor de circo, se expone el derroche del presidente respecto al plan modernizador y se califican como “obras locas” la creación de líneas férreas, escuelas públicas y obras de índole sanitaria para las provincias.

A pesar de los cuestionamientos, José Manuel Balmaceda emprendió un plan modernizador materializado en la construcción de obras públicas a lo largo de todo el territorio nacional. Sumado a ello, la colonización de zonas “extremas” para el período y la descentralización de la riqueza del país. Balmaceda no solo quería como fin último el

³³ Sesiones del congreso (discusión del presupuesto para el año 1888), 24 de noviembre de 1887.

³⁴ Vidas paralelas: Lagojannis, North, Balmaceda, El Heraldo, 10 de abril de 1889, en Hernán Ramírez Necochea, *Balmaceda y la contrarrevolución de 1891* (Santiago: Universitaria, 1958) 121.

engrandecimiento nacional por medio del plan, sino que también apuntaba a un cambio de mentalidad que Chile debía tener para aprovechar los recursos temporales y convertirlos en permanentes. Quizás Julio Bañados tenía razón al escribir que “la gloria y la falta de Balmaceda fue vincular su engrandecimiento personal en el engrandecimiento de la patria”³⁵, donde detrás de un proyecto de obras públicas destinado a fomentar la instrucción, la riqueza social, la seguridad del Estado y la industria, estaba Balmaceda y su personalismo que terminó fragmentando el plan y la patria.

El Estado chileno como actor protagónico.

A pesar de que algunas obras de Balmaceda quedaron inconclusas tras la Guerra Civil de 1891, muchas otras se continuaron bajo el “parlamentarismo”. En la misma línea, algunos historiadores sostienen que la industrialización fue más bien un deseo que una realidad durante el siglo XIX³⁶, no obstante, en el siglo entrante serán numerosos los escenarios en los que los nuevos actores formados bajo la instrucción programada por Balmaceda tendrán importancia luego que la “modernización” provocara profundas transformaciones en la estructura social. El crecimiento de la clase media será clave para el fortalecimiento estatal durante la primera mitad del siglo XX y el proletariado que comenzaba a organizarse bajo el mandato de Balmaceda, alcanzará gran protagonismo desde la década de 1930.

Se habló anteriormente sobre el fin del plan modernizador y el fin de las acciones emprendidas durante el gobierno de Balmaceda: el engrandecimiento de la nación. Vale mencionar en este punto, que fuera de las obras públicas inauguradas durante el mandato, se llevaron a cabo transformaciones en diversos ámbitos. Respecto a la organización de los poderes legislativo, judicial y municipal, se organizó el sistema penitenciario con un Consejo y Dirección Superior de Prisiones. En la misma línea, puso la primera piedra del poder municipal al promulgar en 1887 la ley que creaba el Alcalde independiente, quien

³⁵ Julio Bañados, *Balmaceda, su gobierno y la revolución de 1891 Vol. I* (París: Garnier Hermanos, 1894) 113.

³⁶ Para ahondar en este tema consultar Álvaro Góngora, “Políticas Económicas, agentes económicos y desarrollo industrial en Chile hacia 1870-1900”, *Dimensión Histórica de Chile*, N°1, (1984).

tenía la dirección autónoma de cinco servicios: el alumbrado, la pavimentación, el aseo y ornato de las ciudades, los mercados, abastos y mataderos y las diversiones públicas. Y de la misma forma, organizó los ministerios para completar la obra reformadora en el ejecutivo³⁷.

Desde lo planteado, es pertinente remarcar la idea de que el Estado debía estar presente en todos los ámbitos y que la organización del mismo, debía beneficiar a todos por igual, por ende, respecto a la higiene pública se promulgó la ley y Reglamento de policía sanitaria, también se dictó el Reglamento general de médicos de ciudad y se organizó el Consejo Superior de Higiene. En temas de salubridad se llevó el agua potable a más de quince ciudades y se realizaron estudios para construir los desagües de ocho ciudades.

El engrandecimiento de la nación por medio de las obras públicas se trató, en definitiva, de una de una estrategia bidireccional durante el mandato de Balmaceda. En primer lugar, el Estado se fortalecía con las construcciones y en segundo lugar, el Estado pasaba a estar presente en todo el territorio nacional. Por lo mismo, es posible sostener que detrás del plan modernizador y detrás de la personalidad de Balmaceda, fue el Estado el actor protagónico de la llamada “época de Balmaceda”.

La presencia estatal se hizo multiforme para alcanzar cada una de las provincias de Chile, donde la idea de descentralización fue tomando cada vez más peso y posibilitando el bienestar social de la comunidad. Dicha idea, no sólo debía ser aplicada en las ciudades urbanizadas, sino que también, debían expandirse a las periferias que estaban escasamente pobladas y que no contaban con los estándares mínimos establecidos para la época. José Manuel Balmaceda concibió al Estado como el único proveedor del progreso y en su calidad de presidente, lo convirtió en el actor protagónico de su época y lo proyectó hacia las generaciones venideras.

³⁷ Bañados, *Balmaceda, su gobierno y la revolución de 1891*, 707-708.

CAPÍTULO 3: LAS FORMAS DE PRESENCIA ESTATAL EN LA PERIFERIA SUR DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO

La creación del Ministerio de Industria y Obras Públicas.

Los recursos financieros recaudados por el estado a partir de la bonanza salitrera acaecida durante la década de 1880 fue el escenario idílico para hacer de este un actor protagónico. El presidente José Manuel Balmaceda no solo tenía las ansias de desarrollar un plan modernizador para el país, sino que también, tenía los recursos para llevar a Chile hacia el progreso del cual los gobiernos liberales habían estado hablando y deseando. Modernizar la infraestructura del país renovando lo que Julio César Jobet llama la “anticuada estructura material”³⁸ y llevando a cabo obras públicas que significasen un efectivo bienestar social para todo el territorio nacional se convirtió en el motor del discurso de Balmaceda, donde el fortalecimiento de la industria nacional, la educación del pueblo y la descentralización se erigieron como los cimientos principales.

No se trata de una simple aspiración por parte del presidente para su mandato, más bien se trata de una tarea que el Estado no había ejercido. En este punto, no podemos dejar de mencionar lo desarrollado por Rafael Sagredo, quien argumenta que durante la implementación del plan modernizador “ [el Estado]... debía propender a lo que llamó justicia distributiva, uno de cuyos elementos fundamentales era la descentralización de la riqueza, entendida ésta como la realización de obras útiles en todas las provincias y regiones del país, especialmente de vías férreas, establecimientos educacionales, cárceles, edificios públicos, caminos y puentes.”³⁹ No obstante, el gran problema era que todas esas “obras útiles” se habían desarrollado en lugares estratégicos y habían favorecido mayormente a la población citadina comprendida dentro de las fronteras urbanas. Dichas obras fueron construidas en las grandes ciudades del país, dejando apartada toda la periferia.

³⁸ Julio César Jobet, *Ensayo crítico del desarrollo económico-social de Chile* (México: Editorial Universitaria, 1982), <http://www.blest.eu/biblio/jobet/index.html>

³⁹ Rafael Sagredo, *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX*. (Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, 2001), 143.

En el caso de Santiago esta segregación de las obras públicas se encontraban aún más delimitadas. La ciudad tenía grandes construcciones y espacios para el esparcimiento pero aún se encontraba lejos de alcanzar o lograr ciertas características objetivas que ya han sido logradas por otros países.⁴⁰ A pesar de ello, toda la periferia del acordonado Santiago seguía en un retraso que se había vuelto invisible, donde las vías de acceso a aquellos lugares eran limitados ante la falta o deterioro de caminos y puentes y por sobre todo, donde la insalubridad no se comparaba con la ciudad dentro de la frontera. José Manuel Balmaceda no solo estaba al tanto de lo que acaecía en Santiago al momento de asumir la presidencia, sino que también conocía la realidad de los trabajadores del salitre y los retrasos de la agricultura en el sur del país.

La intervención del Estado en la economía debía ser el actor principal para lograr la industrialización y la producción diversificada. Todo esto con el propósito de transformar la estructura económica nacional, aumentar la producción y mejorar las condiciones de vida de la población. La idea de lograr una industria nacional manufacturera movió todos los proyectos de Balmaceda y lo podemos entender a partir de los antecedentes que hoy por hoy nos entrega la historiografía referida al tema: el salitre sería el punto de partida para el desenvolvimiento industrial del propio Chile⁴¹, para ello debía nacionalizarse y luego, en palabras del propio Balmaceda, "debemos invertir el excedente de la renta sobre los gastos en obras reproductivas para que en el momento en que el salitre se agote o menoscabe su importancia por descubrimientos naturales o los progresos de la ciencia, hayamos formado la industria nacional y creado con ella los ferrocarriles del Estado, la base de nuevas rentas y de una positiva grandeza..."⁴². Por ello, el país necesitaba estar conectado de norte a sur para transportar materias primas hacia industrias manufactureras, pero también, necesitaba una mano de obra calificada para llevar adelante dichas tareas. Desde esa necesidad emerge la idea de que todos debemos contribuir para lograr la industria nacional, donde Balmaceda no solo pensó en los obreros que construirían las escuelas, sino quienes estudiarían en ellas, donde la Escuela profesional para niñas toma real importancia.

⁴⁰ Bernardo Subercaseaux, *Fin de siglo. La época de Balmaceda: modernización y cultura en Chile* (Santiago: Editorial Aconcagua, 1988), 129.

⁴¹ Jobet, *Ensayo crítico del desarrollo económico-social de Chile*, 218.

⁴² José Manuel Balmaceda, *Discursos* (citado por Jobet), 69.

La industrialización chilena se traducí­a en progreso y era el fin ú­ltimo del mandato de Balmaceda, pero antes, debí­a concretar cada uno de los peldaños que lo llevaban a ese fin. Para dichos efectos y mejorar la gesti3n del Estado, reorganiz3 los Ministerios existentes hasta la fecha, creando el Ministerio de Industria y Obras Pú­blicas⁴³ en el a­o 1887. Aprobado por el Congreso Nacional, serí­an siete los Departamentos de Estado a cargo de seis ministerios, donde correspondí­a al Departamento de Industria y Obras Pú­blicas, segú­n lo expuesto en el Diario Oficial:

“1° La protecci3n i desarrollo de las industrias agrí­colas, minera i fabril i de las sociedades relativas a ellas; la direcci3n de los establecimientos pú­blicos pertenecientes al Estado, que se refieran a los mismos ramos i la supervijilancia de los establecimientos particulares; la organizaci3n i sostenimiento de las escuelas de artes i oficios, agricultura, minerí­a i demá­s escuelas de aplicaci3n no atribuidas a otros departamentos;

2° La concesion de privilejíos exclusivos;

3° Lo relativo a la caza i a la pesca, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Departamento de Marina en la policí­a de las aguas territoriales;

4° La reglamentaci3n de los bosques, plantíos i la distribuci3n de las aguas;

5° La construcci3n i direcci3n de los ferrocarriles del Estado; la vijilancia conforme a las leyes o decretos del Gobierno en la construcci3n i explotacion de los ferrocarriles particulares;

6° La apertura, conservaci3n i reparaci3n de los caminos, puentes, calzadas i vias fluviales;

7° La construcci3n de todos los edificios nacionales, de los diques, malecones, muelles, faros i de los monumentos pú­blicos, conforme a las indicaciones i con los fondos que señalen los Departamentos respectivos. La conservaci3n i reparaci3n de los mismos, en cuanto no esté especialmente encomendada a otros Departamentos;

8° La construcci3n de las lín­eas telegrá­ficas i telef3nicas pertenecientes al Estado;

⁴³ “Ley N°3034”, 21 de junio de 1887, Diario Oficial de la Repú­blica de Chile. 17-18

9° La apertura de canales o acequias i la desecación de lagunas, hechas por cuenta del Estado;

10° La formacion de la carta catastral i demas planos del territorio de la República;

11° Todo lo concerniente al ramo de colonización.”⁴⁴

Precisamente en la construcción de ferrocarriles y en la construcción de los edificios nacionales fue donde se concentró toda la actividad del Ministerio de Industria y Obras Publicas hasta el año 1891. Balmaceda y Pedro Montt, quien fuese el primer ministro, además de conectar el territorio nacional, también se concentraron en comenzar las obras que unificaban pequeñas locaciones. Pero por otro lado, la creación del Ministerio estandarizó las construcciones de edificios que a partir de 1887 se comenzaron a planificar. Cada contratista que participaba en la licitación debía cumplir los estándares que el Ministerio fijaba en las “Especificaciones Generales para la Construcción de Edificios”⁴⁵ donde habían referencias de los cimientos, las mezclas, la albañilería de cal y ladrillo, la carpintería, las puertas y ventanas, la ferretería, hojalatería y desagües, vidriería y pintura, el estuco, la albañilería de adobe y la cerrajería, y donde director de obra debía estar notificando su cumplimiento y estado de avance a la Dirección General de Obras Públicas.

Esta Dirección fue creada el 26 de enero del año 1888 y estaba encargada de “estudiar, ejecutar i vijilar todos los trabajos públicos que se emprendan en el país por el Gobierno o por particulares por cuenta del Estado.”⁴⁶ Su importancia radica en que reguló la designación del personal que inspeccionaba las construcciones a cargo del Ministerio de Industria y Obras Públicas. A partir de su creación, quedó estipulado que en cada provincia habría un ingeniero de “primera o segunda clase”, así como también que, “... Solo podrán ser nombrados injenieros de la Dirección de Obras Públicas los individuos que hayan

⁴⁴ *Ibíd.*

⁴⁵ El documento no se encuentra en todos los volúmenes del Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas. Los mejores conservados están en el vol. 94, referido a la construcción de bodegas para la maestranza y en el vol. 213, referido a la construcción de las escuelas N°2, 3, 4 y 5 del Departamento de Santiago. El documento completo puede ser consultado en el anexo.

⁴⁶ “Dirección de Obras Públicas-Ley orgánica”, 27 de enero de 1888, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1051756&idVersion=1888-01-27>

obtenido el título profesional correspondiente en la Universidad de Chile. Se exceptúan de esta regla los profesores extranjeros de competencia especial, que podrán ser contratados o nombrados por tiempo limitado o indefinido, con acuerdo del Consejo.”⁴⁷ De esta forma, era el Estado el que revisaba los planos de las construcciones, las propuestas y la vigilancia mientras la obra se efectuaba.

El MIOP en el Departamento de La Victoria

El Departamento de La Victoria corresponde a la división territorial con la que hasta el año 1927⁴⁸ se conoció a la frontera sur del Departamento de Santiago. Al tratarse de un considerable territorio que incluía las subdelegaciones de Santa Cruz de la Victoria, Esperanza, Malloco, Cerro Negro, Bajos de Mena, Canal de Maipo, San José, El camino de Santiago, San Bernardo y otras villas de los alrededores⁴⁹, era la Subdelegación de San Bernardo la llamada capital departamental.

La designación e importancia de San Bernardo como capital departamental no se trató de algo escurridizo, sino que tuvo que ver más con que ya se trataba de una villa medianamente formada por Don Domingo Eyzaguirre, quien fuera su gobernador⁵⁰ y el primer presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura. La villa comenzó a crecer tras la llegada del Ferrocarril del Sur hacia el año 1857⁵¹ lo que fomentó su desarrollo comercial y social y por sobretodo, desarrollo urbano.

⁴⁷ *Ibíd.*

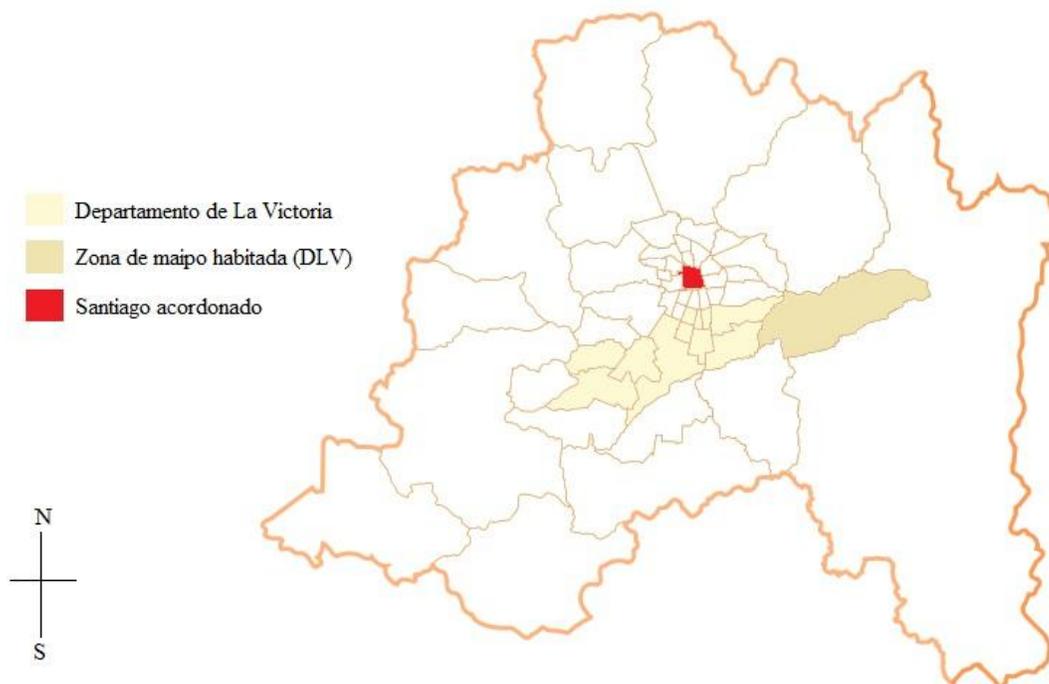
⁴⁸ Por Decreto con Fuerza de Ley N°8582 se fija la nueva división territorial de la República, donde el Departamento de La Victoria en calidad de subdelegación pasa a formar parte del Departamento de Santiago, Provincia de Santiago.

⁴⁹ La mayoría de aquellas subdelegaciones fueron creadas posterior al año 1875, pero no existe certeza del decreto de cada una de las subdelegaciones. Se puede encontrar mayor información de las villas que componían el Departamento de La Victoria a partir de decretos sobre la reparación de puentes y caminos en el Departamento, siendo el Volumen 408 del Ministerio de Industria y Obras Públicas el que nos permite reconstruir los territorios que hasta el año 1890 integraban la zona sur de la posterior Provincia de Santiago.

⁵⁰ “Homenaje a la memoria de Don Domingo Eyzaguirre”, 9 de febrero de 1884. Biblioteca Nacional de Chile, MC: MC0037168, 12.

⁵¹ Guillermo Guajardo, *Tecnología, estado y ferrocarriles en Chile: 1850-1950*. (México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2007), 42.

Mapa N°1 Departamento de La Victoria⁵²



Para cuando el Ministerio de Industria y Obras Públicas comenzó a planificar edificios estatales en San Bernardo, la villa ya era reconocida como ciudad por el crecimiento demográfico que había experimentado tras la inauguración del ferrocarril. Las dos obras estipuladas por el Ministerio durante el gobierno de José Manuel Balmaceda correspondieron a la construcción de la cárcel de la ciudad y la escuela pública. De acuerdo a los datos recopilados en los archivos del Ministerio, durante el año 1887 se efectuó un catastro de los terrenos a cargo del Sr. Abelardo Núñez que podían ser destinados para escuelas o cárceles, los cuales se encontraban en centro de la ciudad como es la calle Covadonga y la calle del Comercio.

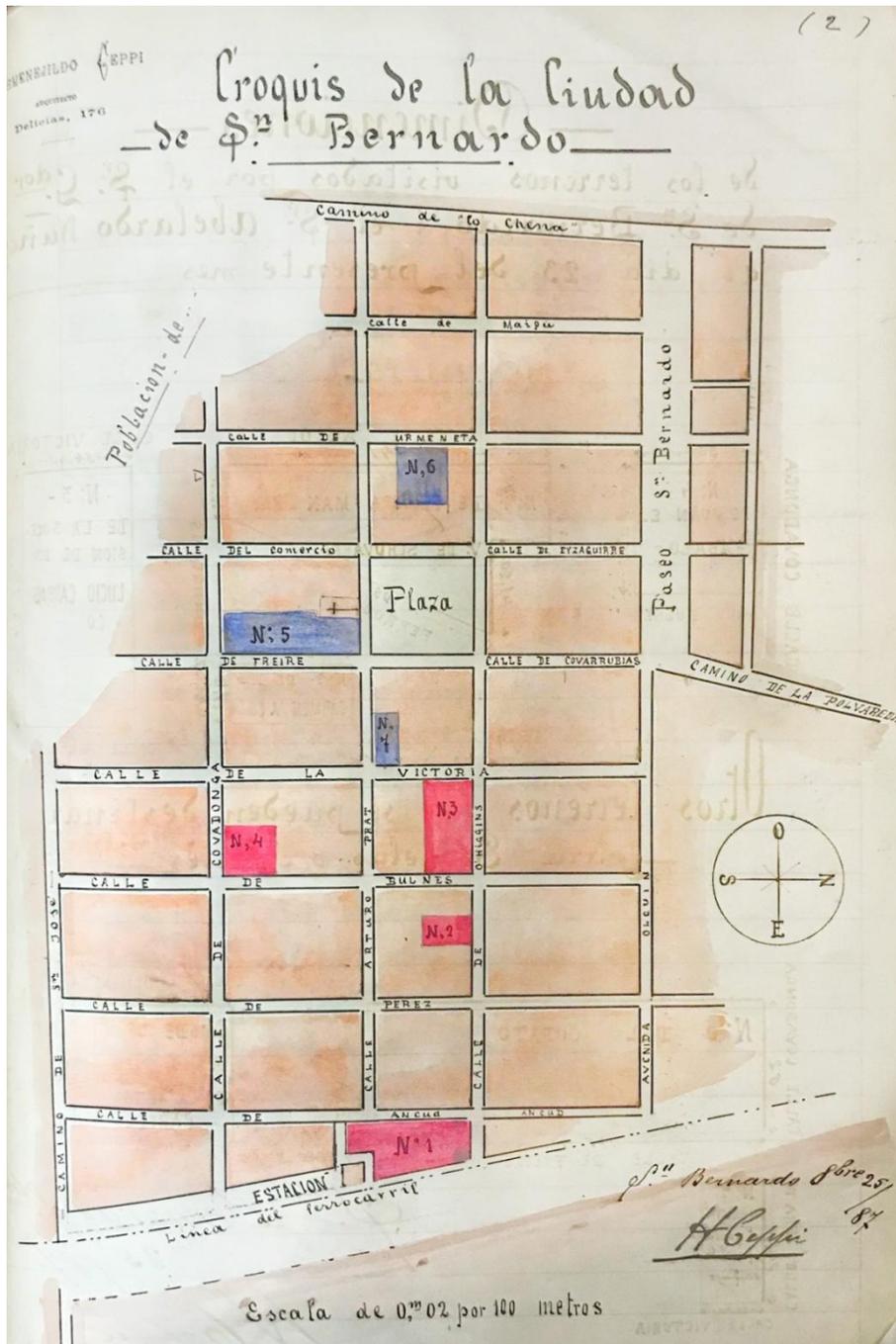
A partir de su visita a los terrenos, realizó el catastro donde se identificaron cuatro zonas para la construcción de la escuela y tres para la construcción de la cárcel⁵³, tal como

⁵² Reconstrucción a partir de los cambios registrados en el DFL N°8582.

⁵³ “Datos sobre el valor de los materiales i obra de mano para la ejecución de cimientos y albañilería de ladrillo en San Bernardo”, 24 de octubre de 1887. Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 203, f 1.

se puede apreciar en el plano elaborado por el ingeniero y arquitecto Hermenegildo Ceppi. Plano detallado en el Plano N°1.

Plano N°1.
La Ciudad de San Bernardo en el año 1887



Fuente: “Datos sobre el valor de los materiales y obra de mano para la ejecución de cimientos, albañilería de ladrillos y murallas de adobe en San Bernardo.” H. Ceppi. 24 de octubre de 1887. Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, foja 2.

El croquis de la ciudad de San Bernardo no solo detalla lugares ideales para las construcciones del Ministerio, también nos proporciona una mirada de la misma frontera urbana que se estaba “construyendo” en la ciudad. Para entender el anterior planteamiento es necesario tener presente lo escrito por Jacqueline Dussaillant respecto a lo que llama “segregación urbana”⁵⁴ desde donde sabemos que el gran Santiago estaba segregado en diferentes ámbitos, siendo lo urbanizado la esencial distinción entre los dos polos y donde se hace necesaria una comunicación entre ambas principalmente por temas económicos. Mientras existía un centro urbanizado, existía una periferia marginal sin orden. Esto es exactamente lo que nos muestra el plano, donde las fronteras de lo urbanizado en San Bernardo están dadas por la línea férrea, el paseo peatonal, el camino colindante al cerro y la calle San José hacia el sur. No existe dentro del Fondo del Ministerio de Industria y Obras Públicas y en el Fondo de la Gobernación de La Victoria otro plano referencial de la capital departamental, pero sí obtenemos a partir de expedientes de tasaciones que los terrenos colindantes no se encontraban urbanizados y por ende, delimitados e incluidos al centro local de San Bernardo.⁵⁵ A partir de dichos documentos podemos reconstruir la realidad citadina de la ciudad y concluir que las villas colindantes corresponden a una periferia local, pero como veremos más adelante, no lleva tras de sí la connotación de marginal.

Se puede, en este punto y a partir del plano de H. Ceppi, confirmar la idea de Dussaillant de que la ciudad aún no estaba lo suficientemente extendida como para ofrecer múltiples centros autónomos⁵⁶, donde el Departamento centro y el Departamento Sur solo mantenían un centro local. Si bien el espacio correspondiente a Santiago estaba segregado, sabemos que el Departamento sur mantenía frente a la segregación global, su propia segregación local, donde este último será el escenario donde el Ministerio de Industria y Obras Públicas va a desplegar una presencia estatal enfocada en tres ámbitos: la salubridad,

⁵⁴ Jacqueline Dussaillant, *Las reinas de estado: consumo, grandes tiendas y mujeres en la modernización del comercio de Santiago (1880-1930)* (Santiago: Eds. Universidad Católica de Chile, 2011), 36

⁵⁵ Los expedientes de tasaciones se encuentran archivados dentro de los volúmenes correspondientes a los decretos de caminos y puentes de la Provincia de Santiago hasta el año 1890, donde los referidos al Departamento de La Victoria se encuentran en los Volúmenes 325, 408, 85 y 46 del Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas.

⁵⁶ Dussaillant, *Las reinas de estado*, 37.

la educación y la seguridad. Se debe entender, en este punto, que la periferia local de San Bernardo era una periferia completamente diferente a la que estaba fuera de las fronteras urbanas de Santiago. Mientras esta última se caracterizaba por lo escrito por Benjamín Vicuña Mackenna y rescatado por Armando de Ramón, donde argumenta que se trata de “una inmensa cloaca de infección y de vicio, crimen y peste”⁵⁷ en los arrabales, la periferia local de San Bernardo estaba compuesta por chacras y villas dedicadas a “... la explotación de alfalfa [...] viñas y plantaciones de álamos...”⁵⁸ e inclusive casa de descanso para la población más acomodada.

La preocupación por el bienestar social: la salubridad cotidiana en la ciudad de San Bernardo.

Mientras H. Ceppi estimaba los costos de las construcciones de edificios que serían ejecutados en San Bernardo, determinó que los terrenos eran favorables y excelentes para construir sobre ellos⁵⁹ pero que la ciudad tenía el problema de que no poseía agua corriente y que por ende, se debía efectuar una construcción de pozos para realizar las obras. El problema no parece relevante para el informe que se centraba en la construcción de la cárcel y la escuela, donde el enfoque está puesto en las ventajas de los terrenos, la facilidad de obtener piedras por las canteras aledañas a la ciudad y la mano de obra suficiente para la construcción. Pero si se convirtió en un dato fundamental para el Ministerio respecto a la necesidad de construcción de estanques y cañerías de agua potable en la ciudad de San Bernardo. Es principalmente esta acción con la que nos referimos a la preocupación por la salubridad desplegada desde el Estado, que culminó con el decreto N°3421⁶⁰ firmado el siete de octubre de 1889, tras dos años de estudios referentes al tema informados por la Dirección General de Obras Públicas.

⁵⁷ José Armando de Ramón, *Santiago de Chile 1541-1991. Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Mapfre, 1992), 225.

⁵⁸ “Solicitud de retasación”, 27 de noviembre de 1889, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 325, f 2-3.

⁵⁹ “Datos sobre el valor de los materiales i obra de mano para la ejecución de cimientos y albañilería de ladrillo en San Bernardo”, 24 de octubre de 1887. Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 203, f 3.

⁶⁰ “Decreto N°3421”, 7 de octubre de 1889, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 325, Parte 2 f 7.

Para la construcción de estanques y cañerías de agua potable para la ciudad se realizaron expropiaciones de las aguas del estero “El Canelo”, las cuales atravesaban el sector este del Departamento de La Victoria y que debían desembocar por el sector noreste de la ciudad de San Bernardo. El volumen que contiene el decreto final de construcción está compuesto por diferentes documentos de los costos de las obras y materiales para la utilización de la misma, lo que para los efectos de la investigación no presenta mayor relevancia. No obstante, posee una solicitud de retasación de los bienes expropiados a Rufino Vásquez, quien habitaba y administraba un dominio por donde el estero circulaba, el que entrega la importancia real que tenía San Bernardo para el Estado y más aún su importancia en el Departamento Sur.

Por medio de la solicitud, Rufino Vásquez detalla los inconvenientes que tendrá al no poder hacer uso libre de las aguas, donde argumenta que su inmueble que erróneamente también había sido tasado, dejará de recibir “arrendatarios de la capital en el verano”⁶¹ y que como su propiedad se encuentra al paso de los animales desde la República Argentina, ya no podría funcionar como “paradero posada cuando se abra la cordillera.”⁶² Desde la solicitud tenemos dos puntos a analizar respecto a la importancia estratégica de San Bernardo y el sector cordillerano del Departamento de la Victoria: el primero está dado por la categoría vacacional que tenía el sector sur de la Provincia de Santiago, donde los baños y el buen clima generaban ganancias para los dueños de predios, y el segundo está dado por la cercanía a la frontera, lugar estratégico para el comercio.

El Departamento de La Victoria tenía un centro urbanizado pequeño que estaba en San Bernardo y el resto del extenso territorio estaba compuesto por chacras utilizadas para el trabajo agrícola y haciendas pertenecientes a la aristocracia de la época. Varias de esas chacras pasaron a ser viñas y lugares de descanso para los capitalinos hacia fines del siglo XIX, a los que accedían por el Ferrocarril del Sur y donde San Bernardo era parada obligatoria, entonces ¿No debía esta ciudad empezar a cumplir con los estándares de una

⁶¹ “Solicitud de retasación”, 27 de noviembre de 1889, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 325, f 2-3.

⁶² *Ibíd.*

ciudad moderna y dejar de ser un arrabal al sur de la capital⁶³? Por presiones del mismo gobernador de La Victoria, quien señalaba a San Bernardo y el departamento sur como lugar recurrente de visita de “capitalinos”, en el año 1887 se realizó el catastro de costos asociados a la obra que ascendía a los \$39.450 pesos pero que aseguraba, que de realizarse, “el agua potable proporcionaría una renta suficiente para poder atender las necesidades de los distintos servicios públicos.”⁶⁴

Debemos comprender que la modernización en tema de salubridad se enmarca en un plan estatal que buscaba llevar el agua potable a todas las ciudades del territorio. Por ello, para el año 1889 comenzó la construcción de estanques y cañerías de agua potable para la ciudad de San Bernardo, dos años después de que el cólera llegara al Departamento de Santiago y el Río Mapocho se convirtiera en una de las vías más importantes de transmisión. A partir de lo expuesto por Álvaro Góngora en la revista *Dimensión Histórica de Chile*, la causa de que el cólera avanzara se debió a la mala calidad de la higiene pública, la insalubridad de los hábitats populares, la falta de cultura sanitaria⁶⁵ y la escasez de agua potable. No existe en la actualidad bibliografía referente al alcance que tuvo la epidemia de cólera en la ciudad de San Bernardo, pero las argumentaciones escritas por el Gobernador de La Victoria respecto a la necesidad de la construcción de estanques y cañerías de agua potable nos permiten inferir que, de haber existido contagio, no se trataría de algo menor. Escribía el Gobernador en el año 1887 al Ministro de Obras Públicas que “... los vecinos de San Bernardo se ven obligados a beber el agua que corre por las acequias que hai en las calles de la cuadra...”⁶⁶ exponiendo la realidad de los habitantes y los peligros de contraer enfermedades.

⁶³ El Término “arrabal” es utilizado por Benjamín Vicuña Mackenna para referirse a los lugares externos al cordón sanitario instaurado bajo su intendencia. Citado por José Armando de Ramón en Santiago de Chile 1541-199. *Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Mapfre, 1992), 225.

⁶⁴ “Carta al Señor Ministro de Obras públicas”, 9 de julio de 1887, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 325, Parte 2, f3.

⁶⁵ Álvaro Góngora, “La epidemia del cólera en Santiago, 1888-1930”, *Dimensión Histórica de Chile* N°10 (1993/1994), 126.

⁶⁶ “Carta al Señor Ministro de Obras públicas”, 9 de julio de 1887, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 325, Parte 2, f2.

Es justamente el tema de salubridad desde donde podemos sacar conclusiones respecto a las fronteras locales de la ciudad de San Bernardo. Los expedientes de tasaciones -principalmente de todo el lado este del Departamento de La Victoria- donde abundan los decretos de pagos a civiles por las aguas del estero, nos permiten inferir que al contrario de Santiago, lo “marginal” se encontraba dentro de las fronteras urbanas de San Bernardo y no en la periferia que como dijimos antes, era más acomodada. Era en ese lugar donde el hacinamiento y la falta de agua potable eran el escenario ideal para la propagación de enfermedades. También el lugar donde se encontraba el comercio y el trabajo y por sobre todo, la conectividad dada por el ferrocarril.

Para ahondar más en el alcance que pudo haber tenido la epidemia de cólera sería necesario revisar los registros realizados por el Vicario de San Bernardo y los posteriores archivos del Hospital Parroquial, así como las estadísticas del Censo general de población de Chile y los libros de defunciones del Registro civil, considerando que se estaba instaurando y hay casos no registrados para la fecha. A pesar de no tratarse del objeto de estudio de esta investigación, la epidemia del cólera y por sobre todo las vivencias de los habitantes de San Bernardo al momento de los inicios de la construcción de cañerías de agua potable, es decir, dicha realidad acaecida a fines de la década de 1880, la que nos permite hablar de la preocupación del Estado por las periferias del gran Santiago y justificar esta primera intervención del agente transformador en una de las aristas que contemplaba una ciudad moderna y que promete bienestar social: la salubridad en la vida cotidiana.

El estado educador: la vía de expansión del ideal de progreso.

Uno de los cimientos del plan modernizador instaurado por José Manuel Balmaceda durante su mandato lo constituyó la importancia de la instrucción pública. El mismo presidente mencionaba en la ciudad de La Serena que “Ilustrar al pueblo y enriquecerlo, después de haberle asegurado sus libertades civiles y políticas, es la obra del momento, y bien podría decir que es confirmación anticipada y previsoramente del porvenir y de la grandeza

de Chile.”⁶⁷ Por lo mismo, a cargo del Ministerio de Industria y Obras Públicas quedaron las planificaciones y construcciones no solo de establecimientos educacionales, sino que también de Escuelas Normalistas, Escuelas universitarias y Escuelas de artes y oficios.

La mayoría de las obras impulsadas en el tema se construyeron en el Departamento de Santiago. La Escuela Agrícola, La Escuela de artes y oficios para mujeres y la construcción del Instituto pedagógico son solo algunos de los proyectos que significaban un avance para el país en vías a la industrialización. Si bien ninguna de ellas se construyó en el Departamento de la Victoria o en el sector sur de la Provincia de Santiago, conviene detenernos un momento en el rol que estaba ejerciendo el estado en materia educacional, ya que reviste importancia al identificarlo como un modelo de control.

Mientras se desarrollaba la ceremonia de fundación de la primera piedra de la Escuela Pública N°1 de Santiago en el año 1887, Balmaceda se dirigió a los asistentes recalcando la importancia que deben tener las autoridades del Estado respecto al progreso intelectual:

“A nosotros corresponde, en el ejercicio de la autoridad pública, plantar estos árboles intelectuales que darán a la sociedad chilena los frutos del espíritu, los útiles y legítimos anhelos del trabajo, el ramaje a cuya sombra podrán vivir y descansar felices las generaciones venideras.

Si gobernar es querer y poder hacer el bien, yo tengo la aspiración de realizarlo, con el concurso de todos mis conciudadanos, a fin de que la posteridad recuerde y bendiga vuestra obra y nuestra obra.”⁶⁸

⁶⁷José Manuel Balmaceda, *Discurso del presidente de la república en el banquete que la ciudad de la serena celebrado en su honor. La Serena, 22 de marzo de 1889. Diario El Coquimbo, 23 de marzo de 1889.* Citado por Rafael Sagredo y Eduardo Devés, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía* Vol. II (Santiago: DIBAM, 1991), 199.

⁶⁸ José Manuel Balmaceda, *Discurso del Presidente de la República en la ceremonia de fundación de la primera piedra de la Escuela pública N°1 de Santiago, 17 de septiembre de 1887. Diario El Ferrocarril, 18 de septiembre de 1887.* Citado por Rafael Sagredo y Eduardo Devés, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía* Vol. II (Santiago: DIBAM, 1991), 155.

La llegada del positivismo a la educación chilena reformó todos los métodos de estudios que se utilizaban con el modelo francés. Bajo el ideal del progreso, la educación era donde las personas no solo se instruían en temas científicos, sino que también, en temas morales y por dicho medio, entendían que debían contribuir al progreso nacional. Esta última idea es la que recalca Balmaceda en el discurso, donde al mencionar que los árboles intelectuales darán a la sociedad chilena los frutos del espíritu y anhelos del trabajo que serán el futuro del país, se está refiriendo a que lo aprendido en las escuelas primarias y escuelas de oficios serán el motor del mañana. No es anexa la idea posterior del descanso de las generaciones venideras en el extracto, si no que más bien viene a unir la idea de educar al pueblo para desarrollar Chile. Recordemos, que uno de sus mayores deseos era la industrialización del país y que el mismo pudiera solventarse a través de ello. De esta forma, educando al pueblo y a quienes serán los próximos trabajadores de las industrias chilenas, el estado estaba subiendo otro de los tantos peldaños de la escala hacia la modernización. Por lo mismo, la ciudad periferia sur de Santiago no podía quedar fuera de la educación entregada a los niños que ayudarían al progreso de Chile.

Mientras en el Departamento de Santiago se inauguraban múltiples obras referidas a lo expuesto en el párrafo anterior, el Departamento de La Victoria y especialmente la ciudad de San Bernardo inauguraba hacia el año 1889 la primera Escuela Pública del sector. Ubicada en la calle Urmeneta con Covadonga, desde el año 1887 se había comenzado a construir la escuela que albergaría a 200 alumnos. Por medio de un telegrama fechado al 13 de noviembre de 1887 dirigido a Luis Vergara tenemos la información de la ubicación de la escuela y las indicaciones del terreno que medía 30 por 72 metros de fondo⁶⁹. Este telegrama nos permite ubicar la construcción de la escuela a solo una cuadra de la plaza central de la ciudad, terreno que por decreto fue comprado cuatro días más tarde⁷⁰.

⁶⁹ “Telegrama”, 13 de noviembre de 1887, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 202, f 3.

⁷⁰ “Decreto N°964”, 17 de Noviembre de 1887. Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 202, f 4. Expone la autorización al Director del Tesoro para que en representación del fisco firme la escritura del remate del sitio por el costo de \$2.200 pesos.

Para efectuar la construcción debieron primeramente demoler la estructura de adobe que contenía el sitio. El Ministerio de Industrias y Obras Públicas había fijado un estándar⁷¹ que debían cumplir las obras encargadas por el Estado, por lo cual los cimientos debían ser de cal y piedra. Los datos entregados por H. Ceppi en el informe que estima los costos de las construcciones de edificios a ejecutar en la ciudad de San Bernardo, también contiene información respecto a la calidad de los trabajadores de la ciudad, los que eran “interinos” y que según sus apreciaciones “trabajan poco i mal.”⁷² Esto toma relevancia al momento de revisar los costos asociados a la obra y a las indemnizaciones que el estado debió otorgar a los vecinos por daños ocasionados mientras se realizaba la construcción en los años 1888 y 1889. Dado que los trabajadores de la ciudad de San Bernardo habían sido catalogados como insuficientes, Carlos Claussen, el director de los edificios fiscales en San Bernardo envió una solicitud al ministro de obras públicas para contar con trabajadores del Departamento de Santiago, la cual fue denegada por significarse un gasto extra para la obra⁷³.

Este último punto parece significativo si tomamos en cuenta que la construcción de la única escuela de la ciudad construida bajo el mandato de José Manuel Balmaceda tuvo un costo aproximado de \$56.356.34 pesos. Se presenta a continuación, un cuadro comparativo de los costos asociados a las escuelas fiscales construidas en la Provincia de Santiago entre los años 1887 y 1889.

⁷¹ Revisar Anexos.

⁷² “Datos sobre el valor de los materiales i obra de mano para la ejecución de cimientos y albañilería de ladrillo en San Bernardo”, 24 de octubre de 1887. Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Vol. 203, f 5.

⁷³ “Solicitud”, sin fecha, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 202. P 4.

**Escuelas Fiscales construidas en la Provincia de Santiago
en el mandato de José Manuel Balmaceda**

Escuela Fiscal	Escuela N°2 de Santiago	Escuela N°3 de Santiago	Escuela N°4 de Santiago	Escuela N°5 de Santiago	Escuela N°6 de Santiago	Escuela N°1 de San Bernardo
Ubicación de obra	No especificado	Avenida Los Padres	Recoleta	Carmen	No especificado	Calle Covadonga
Días de construcción	330	330	330	330	320	690
Costo aproximado de obra	\$77.854	\$77.854	\$77.854	\$86.374,35	\$101.812	\$56.356.34

Datos: Banco Constructor Hipotecario. Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas,
Vol. 61, foja 122.

Según los datos obtenidos a partir de una reconstrucción de los trabajos contratados por el Banco Constructor Hipotecario⁷⁴ y los decretos emitidos en el Ministerio de Industria y Obras Públicas para pagar los trabajos⁷⁵ realizados en la escuela de San Bernardo, obtenemos que la demora de la construcción no solo se debe a la escasez de presupuesto para la ciudad, sino que también influyen las demoras por los trabajos mal efectuados por

⁷⁴ “Trabajos contratados por el Banco Constructor Hipotecario”, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 213, f.122.

⁷⁵ “Decreto N°1268”, 20 de diciembre de 1889, Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 202, p 7. Se aprueba el presupuesto para la escuela de San Bernardo, pagado una vez concluida la obra.

los trabajadores contratados en la construcción⁷⁶. Conviene ahora detenerse en el presupuesto para la escuela de la ciudad, el que es significativamente menor a las demás escuelas. En la tabla no se presentan los antecedentes de la escuela N°1 de Santiago, pero las cinco en construcción tienen un costo que supera los 70 mil pesos, por ende, deberíamos considerar que tuvo un costo similar. El déficit de aproximadamente 15 mil pesos que presenta la escuela de San Bernardo frente a las otras puede tener variados significados. En primer lugar, no tenemos antecedentes de la cantidad de alumnos que serían asistentes a las escuelas en construcción de Santiago, mientras si tenemos el antecedente que la escuela de San Bernardo fue pensada y construida para un total de 200 alumnos.

En este último punto, debemos tener presente que según los datos recopilados en el Censo de 1885 en el Departamento de Santiago asistían 14.064 personas a la escuela, mientras que en el Departamento de La Victoria asistían 1.096⁷⁷ personas a la escuela. Esto significa que mientras en Santiago 1 de cada 17 habitantes asistía a la escuela, en La Victoria lo hacían solamente 1 de cada 35 habitantes. El crecimiento de la población hacia el año 1889 tiene que haber sido significativo a pesar de las defunciones por cólera⁷⁸ y viruela registradas en la época, lo que hiciera mucho mayor la necesidad de escuelas en Santiago, lo que no es el caso de San Bernardo dado que la población es mayormente rural hasta bien entrado el siglo XX.

En segundo lugar, podríamos inferir que el déficit se debe a que tanto la construcción de la escuela, como las cañerías y la cárcel en la ciudad de San Bernardo fueron las primeras construcciones pensadas y diseñadas para la ciudad desde la creación del Ministerio de Industria y Obras Públicas. Si bien por los mismos años se pensaban otras

⁷⁶ Respecto a los plazos y las demoras en los trabajos, el MIOP estableció en las Especificaciones Generales para la Construcción de Edificios, diferentes estándares que debían cumplirse. Los artículos 58, 61 y 75 presentados en el anexo nos dan cuenta de las disposiciones generales que debían tener los contratistas.

⁷⁷ “Sesto Censo Jeneral de la población de Chile levantado el 26 de noviembre de 1885”. Compilado por la Oficina Central de Estadística en Santiago. Tomo I.

<http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0043127.pdf> , 543.

⁷⁸ Para mayor información respecto al tema, consultar la investigación de Álvaro Góngora y Jorge Osorio, *La sociedad frente a la muerte. La epidemia de cólera en Chile 1886-1888*. (Valparaíso: Universidad de Valparaíso, 1978).

obras para la zona urbana de la ciudad, estas estaban a cargo de la iglesia, tal como es el caso del Hospital Parroquial de San Bernardo⁷⁹.

Debemos preguntarnos, en este punto y a partir de los antecedentes, si siguió existiendo una centralización respecto a la construcción de escuelas durante el mandato de Balmaceda. Este tema es de completa relevancia para comprender el significado final de que el Ministerio de Industria y Obras Públicas haya decidido que la primera construcción en la ciudad de San Bernardo fuera la escuela pública, después de todo sería la primera presencia estatal de control en la periferia de Santiago.

Balmaceda no solo quería guiar al país hacia la industrialización, también quería elevar el nivel cultural de sus habitantes. Por lo mismo exclamaba que “la instrucción del pueblo es la fuente más activa y fecunda de donde emana el progreso intelectual, moral y político de las naciones. En ella descansa el conocimiento de los deberes, el desarrollo y perfeccionamiento incesante del trabajo, y, como su más legítimo fundamento, la libertad humana, el orden social y las leyes.”⁸⁰ Con el positivismo alemán a la cabeza del plan educador y el desarrollo en la enseñanza secundaria, se formarían grupos de empleados, profesionales y técnicos que terminarían permitiendo la subsistencia de aquellos pequeños y medianos comerciantes e industriales que no están ligados directamente a la producción, sino que actúan más bien como intermediarios de ella⁸¹. Tales fuerzas sociales constituirían una considerable clase media o pequeña burguesía, clase que refuerza el movimiento democrático pregonado por los gobiernos liberales y ayuda, en el fondo, al fortalecimiento de la misma conciencia liberal democrática.

Este deseo llevó a que Balmaceda viera en la escuela no solo como un lugar para culturizar e instruir a los niños, sino que también en una forma de acercar el Estado a las

⁷⁹ Para profundizar en este tema, revisar el artículo de Ricardo Espinoza, “Hospital Parroquial de San Bernardo, Chile: 115 años sirviendo a la comunidad”. *Rev. Med Chile*, 2013; 141: 119-122.

⁸⁰ José Manuel Balmaceda, *Discurso del Presidente de la República en la ceremonia de fundación de la primera piedra de la Escuela pública N°1 de Santiago, 17 de septiembre de 1887. Diario El Ferrocarril, 18 de septiembre de 1887*. Citado por Rafael Sagredo y Eduardo Devés, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía* Vol. II (Santiago: DIBAM, 1991), 155.

⁸¹ Para profundizar en este tema, revisar el libro de Julio cesar Jobet, *Ensayo crítico del desarrollo económico-social de Chile* (México: Editorial Universitaria, 1982)

personas, desde la edad temprana hasta la enseñanza secundaria, la que los dejaría preparados para afrontar el desafío de la industrialización nacional. Esta enseñanza otorgada tanto moral como intelectual sería “suficiente para levantar el nivel y las aptitudes de la clase obrera.”⁸² Por lo mismo, justificaba la construcción de escuelas en el Congreso Nacional exponiendo que luego de que se inauguraran “resultaría un número de edificios para escuelas con capacidad total para 75.000 niños; y ese sería el momento de dictar la ley que ordene la enseñanza obligatoria en todas las ciudades de la Republica.”⁸³

De esta forma, el que fuera una escuela la primera obra construida por el Ministerio de Industria y obras Públicas en la ciudad de San Bernardo también se guía bajo la lógica de otorgar bienestar a los habitantes. La educación para este caso, no solo se trató del primer modelo estatal de control sobre los habitantes de la ciudad ya urbanizada pero contrariamente segregada de su departamento más cercano. Significó que ya se comenzaba a ordenar la ciudad de acuerdo a los parámetros que se evidenciaban en el Departamento de Santiago. Ahora la ciudad de San Bernardo tenía una escuela pública, estaba conectada al resto de las ciudades, contaba con espacio de esparcimiento como las viñas y la plaza pública, un mercado comercial y estaba en vías a la salubridad. San Bernardo se comenzaba a anexar al territorio definido como “Santiago” y presentaba un escenario satisfactorio para ayudar a escalar al país hacia el progreso.

La mantención de la moralidad: la cárcel de la ciudad de San Bernardo.

Se analizaron anteriormente dos de los cimientos del plan modernizador instaurado por el gobierno en la ciudad de San Bernardo. En este punto, debemos tener presente lo escrito por Manuel Vicuña respecto a la “modernización” que se quería alcanzar, puesto que detrás de la proliferación de las obras públicas se sustentaba la idea de que lo “moderno” está dado por el asemejarse a ciudades europeas⁸⁴. De esta forma, un estado

⁸² José Manuel Balmaceda, *Discurso en el Congreso Nacional Mensaje Presidencial de 1888 Sesión de las cámaras reunidas el 1 de junio de 1888*, citado por Rafael Sagredo y Eduardo Devés, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía* Vol. III (Santiago: DIBAM, 1991), 322.

⁸³ *Ibíd.*

⁸⁴ Manuel Vicuña, *El Paris Americano. La oligarquía chilena como actor urbano en el siglo XIX* (Santiago: Editorial universitaria, 1996), 45.

preocupado por la salubridad de las personas y el funcionamiento y entrega de una educación estándar, se convirtieron en dos formas de igualar a las naciones modernas. No obstante, el plan modernizador para la ciudad de San Bernardo tiene un tercer cimiento que se tradujo en la seguridad y moralidad de la ciudad, ya que el progreso del cual José Manuel Balmaceda hablaba en sus discursos también consideraba formar correctos ciudadanos.

Cuando Rafael Sagredo habla de la construcción de obras útiles para hacer referencia al plan modernizador de Balmaceda y el rol que debía tener el Estado dentro del mismo, no deja atrás la importancia que tuvo durante esos años la idea de descentralización y por sobre todo, la autonomía provincial⁸⁵. Es precisamente en este último punto en el cual nos centraremos para comprender la creación de cárceles a lo largo del territorio nacional, ya que el deseo de tener cárceles en todos los Departamentos del país fue fundamental para José Manuel Balmaceda. Por medio de los escritos de Jaime Cisternas sabemos que respecto a los servicios carcelarios, el Estado republicano implementó un sistema de reclusión penal organizado en base a la definición de tres tipos o clases de establecimientos, distinguiéndose entre cárceles penitenciarias, presidios urbanos y las llamadas cárceles, propiamente⁸⁶.

La proliferación de la criminalidad no fue un tema menor a lo largo del siglo XIX, por lo mismo, en la Provincia de Santiago se implementó la cárcel penitenciaria donde todos los reos tenían penas de presidio mayor. No obstante, la clasificación de los tipos de presidiarios tenía una realidad muy diferente en el resto del país, donde existían condiciones más favorables al contagio y convivencia de delincuentes. Para evitar dicha proliferación, desde el Gobierno sostuvieron que las cárceles debían modernizarse a tal punto de que los reos más peligrosos no tuvieran contacto con aquellos condenados a presidio menor. Si bien se trató de una modernización puramente arquitectónica y escasamente enfocada en la rehabilitación de los criminales, significaba para José Manuel

⁸⁵ Rafael Sagredo, *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX*. (Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, 200), 143-144.

⁸⁶ Jaime Cisternas, "Historia de la cárcel Penitenciaria de Santiago: 1847-1887" (tesis de licenciatura, Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1997), 35.

Balmaceda, un nuevo escenario para mantener la moralidad de los detenidos, tal como expone en el Mensaje Presidencial de 1888:

“Se construyen actualmente 20 cárceles, en otros tantos departamentos, de material sólido, o sea de cal y piedra y cal y ladrillo, con una capacidad total para 2.334 reos, siendo dos de ellas de sistema mixto y las restantes de forma celular, con las condiciones de seguridad e higiene propias para mantener la moralidad de los detenidos. Si durante cuatro años más se persevera en el plan adoptado por el Gobierno para la construcción de cárceles, se llegará a tener establecimientos penales en todos los departamentos de la Republica, en forma tan acabada como solo los tienen las naciones más adelantadas en este ramo de servicio verdaderamente general. Concluidas estas construcciones en tan corto número de años, habría en lo futuro un gran ahorro de gastos extraordinarios, se reduciría considerablemente el personal de guardianes, se pondrá término a las frecuentes evasiones de presos, y se evitaría la corrupción que hoy se alimenta en las cárceles por la aglomeración de reos de crímenes diversos y por la falta de departamentos para su conveniente distribución.”⁸⁷

De esta forma, mantener los reos separados significaba la creación de cárceles con arquitectura óptima en los Departamentos, tal como fue el caso del Departamento de la Victoria, donde en la ciudad de San Bernardo se construyó, bajo su mandato, la primera cárcel con celdas separadas. El proyecto aparece titulado como “Cárcel para 80 reos en San Bernardo” y contó con un presupuesto de \$81.875 pesos y 5 centavos⁸⁸. Si bien comenzó a construirse en 1887, hacia el año 1891 la cárcel aún no se encontraba terminada por diversos problemas de los contratistas, retrasos de pago por parte del Fisco y por la interrupción que sufrió la obra durante la Guerra Civil.

⁸⁷ José Manuel Balmaceda, *Discurso en el Congreso Nacional Mensaje Presidencial de 1888 Sesión de las cámaras reunidas el 1 de junio de 1888*, citado por Rafael Sagredo y Eduardo Devés, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía* Vol. III (Santiago: DIBAM, 1991), 324.

⁸⁸ “Cárcel para 80 reos en San Bernardo”, 29 de noviembre de 1887, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte primera, f 4.

Al igual que la Escuela Pública de San Bernardo, la cárcel se ubicó dentro de la ciudad delimitada por las vías de comercio y el paso del ferrocarril, pero a diferencia del terreno anterior, este pertenecía a la Municipalidad de la Victoria. La renuncia al terreno y la cesión de derechos hacia el Fisco por parte de la Municipalidad se llevó a cabo entre los meses de octubre y noviembre de 1887, desde donde se fijó la ubicación final de la cárcel entre las calles Urmeneta y calle Del Comercio, frente a la plaza y colindante al Cuartel del Cuerpo de Reclutas y Reemplazos por el norte y a un terreno anexo a la casa de la Gobernación por el sur⁸⁹. Por decreto N°1109, fechado el día 2 de diciembre de 1887, se aprueban los planos y el presupuesto hechos por el arquitecto Víctor H. Villanouve, quien junto al ingeniero de obra, Eduardo Barriga, analizaron las propuestas de construcción de albañilería de cal y piedra para la obra. Se presentaron cuatro propuestas detalladas en el siguiente cuadro, las cuales nos darán cuenta de las complicaciones tempranas de la obra.

⁸⁹ “Cesión de Derechos. Municipalidad de la Victoria al Fisco”, 29 de octubre de 1887, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte segunda, f 4-5.

Propuestas para la construcción de la cárcel de San Bernardo

Nombre	Cimientos	Murallas de ladrillo	Murallas de adobe	Bardaleja	Total
F. Gabarrochi	\$15.142	\$26.128	\$6.120	\$660	\$48.050
Francisco Silva	\$14.740	\$34.960	\$9.660	\$660	\$60.020
Leopoldo C. Velasco	\$9.380	\$22.080	\$3.450	\$440	\$35.350
V. Cornejo	\$9.380	\$22.080	\$3.588	\$550	\$35.598

Datos: Cuadro comparativo de las propuestas. Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas. Vol. 203, f 20.

Dentro del cuadro se encuentra la propuesta de Leopoldo Cordero Velasco, quien fue el contratista asignado para la construcción de la Escuela Pública de la ciudad de San Bernardo. Hablamos anteriormente de la demora en la construcción del establecimiento, misma situación que ocurre con la cárcel. Por decreto N°872, la construcción de la obra se asignó a Leopoldo Cornejo Velasco, explicando que la elección se debía que era la propuesta que significaba un menor gasto fiscal⁹⁰. En el mismo documento se expone que

⁹⁰ “Decreto N°872”, 8 de noviembre de 1887, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, f 21.

la construcción de los cimientos debe estar terminada en un plazo de 100 días, no obstante, por una solicitud particular del contratista al Ministerio de Industrias y Obras Públicas, tenemos que al 20 de abril de 1888 los cimientos aún no se encontraban terminados. Leopoldo Cordero Velasco explica que el retraso se debe a la falta de trabajadores y la falta de piedra, pidiendo una prórroga para la fiscalización de los cimientos⁹².

Si bien no existen más antecedentes del caso de la falta de trabajadores y materiales respecto al trabajo de Cornejo Velasco, si es posible analizar este retraso a partir de una carta enviada por el arquitecto Víctor H. Villanouve al ministro de Obras Públicas, donde expone que “Los trabajos están sumamente atrasados en la Escuela y Cárcel [...] No podría asegurar que el atraso proviene de la escases de piedra.”⁹³ De esta forma, el mes de mayo se negó la prórroga pedida por el contratista y derivó en la renuncia de este último. Este hecho toma significancia cuando se analiza una segunda carta enviada por Cordero Velasco al Ministerio de Obras Públicas, donde asegura que el renunció con la condición de que “se le deje libre para contratar con el Fisco otros trabajos”⁹⁴. A pesar de la renuncia en la construcción de la cárcel, Cordero Velasco continuó siendo el contratista de la Escuela Pública pero no se tienen otros antecedentes de presentación de propuestas para el Departamento de la Victoria y ciudad de San Bernardo.

Ahora debemos analizar la demora de la construcción de los cimientos de la cárcel de acuerdo a los pagos efectuados por el Fisco a Cordero Velasco. Cuando hablamos anteriormente que la creación del Ministerio de Industrias y Obras Públicas había normado las formas y materiales de construcción, también se expuso que habían regulado los avances que debían entregar los inspectores que durante plazos se iban realizando. De acuerdo a este detalle que no se encuentra en antiguas construcciones estatales, tenemos

⁹¹ En este punto es pertinente tener en consideración el artículo 72 de las Especificaciones Generales para la Construcción de Edificios que se encuentra en el anexo. El escrito menciona prioridades que se tendrían presente al momento de elegir la propuesta, no obstante, el valor no aparece como una de ellas.

⁹² “Solicitud de particulares: Leopoldo Cordero”, 20 de abril de 1888, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte anexa, f 2.

⁹³ “Carta de Víctor H. de Villanouve al Señor Director General de Obras Públicas”, 5 de mayo de 1888, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte anexa, f 5.

⁹⁴ “Carta de Leopoldo Cordero al Señor Ministro de Obras Públicas”, sin fecha, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, f39.

que durante los trabajos efectuados por Cordero Velasco en la construcción de los cimientos de la cárcel se realizaron ocho pagos por parte del Fisco. Sólo seis de ellos se encuentran anexados con los respectivos decretos que autorizaban el pago y la suma cancelada por el Fisco a Cordero asciende a los \$4.532 pesos sin contabilizar los dos pagos faltantes dentro del volumen⁹⁵. Es decir, el fisco desembolsó más de la mitad del presupuesto presentado por el contratista para los cimientos, sin tener este el trabajo correspondiente. Esto último lo sabemos por los informes entregados por el nuevo contratista W. C. Hoge para finalizar la cárcel desde el año 1889⁹⁶.

Los problemas y demoras para la construcción de la cárcel no se quedaron únicamente en que se realizaron pagos de trabajos no efectuados, sino que también, por un retraso del pago de planillas por parte del Fisco a W. C. Hoge⁹⁷. En enero de 1891 la obra se paralizó nuevamente por retrasos de pagos y falta de trabajadores, esta vez documentados por el mismo Gobernador de la Victoria⁹⁸. El estallido de la Guerra Civil sepultó finalmente la obra en construcción y en agosto se fijó que parte de lo edificado se convirtiera en un cuartel. Esto último lo sabemos por medio de una carta escrita por Hoge al Ministro donde expone que la “fuerza del gobierno atentó ilegalmente contra su propiedad y ocasionó un daño estimado de \$4000 pesos”⁹⁹ ya que parte de los materiales del contratista estaban guardados en la bodega y fueron utilizados, destruidos e incluso sustraídos por transeúntes.

La obra estatal quedó inconclusa y la idea de diferenciar reos de acuerdo a las penas otorgadas se quedó en una ilusión del gobierno de José Manuel Balmaceda, al menos para la periferia sur de Santiago. Tras de ello, una frustrada presencia estatal en tema de seguridad y moralidad en el Departamento de la Victoria. Si el plan modernizador buscaba

⁹⁵ “Cárcel para 80 reos en San Bernardo”, 29 de noviembre de 1887, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte primera, f 45-60.

⁹⁶ “Carta de H. C. Hoge al Director General de Obras Públicas”, 23 de septiembre de 1889, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte segunda, f 20.

⁹⁷ El artículo 57 y 66 de las “Especificaciones Generales para la Construcción de Edificios” encontradas en el anexo se refieren a las plantillas e informes que autorizan los pagos.

⁹⁸ “Carta del Gobernador de la Victoria al Ministro de Industria y Obras Públicas”, 4 de abril de 1891, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte segunda, f 22.

⁹⁹ “Carta de H. C. Hoge al Ministro de Industria y Obras Públicas”, 14 de agosto de 1891, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 203, parte segunda, f 26-27.

igualar las ciudades e incluso convertirlas en símiles de las grandes ciudades europeas, para la periferia del gran Santiago significó un trabajo inconcluso y que demoró muchos años más que el centro.

Mientras en materia de salubridad, por tratarse de un tema de urgencia, la modernización continuó hasta bien entrado el siglo XX, en temas educacionales la obra fue terminada y significó la presencia del Estado en la ciudad de San Bernardo y por sobre todo, la relevancia que la instrucción pública había tomado. Por otro lado, como ya mencionamos en tema de moralidad y seguridad el plan modernizador se quedó simplemente en una idea. Desde este punto, es posible afirmar que la idea de Balmaceda de descentralización y fortalecimiento del Estado estuvo presente en el Departamento de la Victoria y bajo su gobierno, en la construcción de obras públicas destinadas al bienestar de los habitantes, a diferencia de otros departamentos, donde estuvo centrada en la conectividad de los mismos. Es necesario, en este punto, fortalecer esa idea comprendiendo que para el caso de la ciudad de San Bernardo significó no solo un cambio arquitectónico de las calles más centrales, sino que también, la creación de nuevos puestos de trabajos para los habitantes. Debemos tener presente que fuera de las tres formas de presencia estatal que se han tomado en este capítulo, el Ministerio de Industrias y Obras Públicas realizó trabajos menores en el Departamento de la Victoria, los cuales se trataron de reparación de puentes y caminos que conducían al centro del departamento: la ciudad de San Bernardo¹⁰⁰.

Por otro lado, la presencia estatal, por medio de las obras públicas, nos detallan la realidad de la ciudad al interior de las fronteras urbanas, donde fuera de la realidad ostentosa que tenía la ciudad de Santiago, se trataba de una ciudad que para la época no contaba con los servicios básicos. La marginalidad estaba dentro de la ciudad de San Bernardo y la periferia presentaba ese lugar idílico de recreación que tanto querían similar los parques de Santiago. En la misma línea, los terrenos elegidos para las construcciones fueron orientando hacia donde se debía seguir urbanizando la ciudad, como fue el sector sureste de la misma.

¹⁰⁰ Se pueden encontrar dichas obras menores en el Vol. 279 y 408 del Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas del Archivo Nacional de Chile.

CONCLUSIONES

El plan modernizador o plan de justicia distributiva impulsado por el presidente José Manuel Balmaceda tuvo consecuencias significativas para el Departamento de la Victoria y, especialmente, para la ciudad de San Bernardo. Bajo el ideal de que todos los rincones del país gozaran de la riqueza que obtenía Chile por las ganancias del salitre, fueron numerosas las obras públicas impulsadas y concluidas bajo su mandato. No obstante y como mencionamos anteriormente, detrás del progreso que se buscaba conseguir, el fin último era el engrandecimiento del Estado. Dicho contexto es el que nos permite identificar tres formas de presencia estatal en la periferia sur de la Provincia de Santiago durante el mandato de José Manuel Balmaceda.

Es importante en este punto comprender que la presencia estatal fue multiforme en la práctica pero uniforme en su concepción. Es decir, Balmaceda consideró a las obras públicas como la vía única, pero no se trató de un solo tipo de obra en particular. Si bien el ferrocarril ha sido el pilar más estudiado en lo que respecta al plan modernizador de Balmaceda, existieron numerosas obras que para los efectos de esta investigación adquieren una importancia significativa. Las obras públicas serían el medio que llevarían al engrandecimiento de la nación, por las cuales el Estado se fortalecía y por las que estaba presente en todo el territorio nacional.

De esta forma, la ciudad de San Bernardo fue considerada para la construcción de tres obras: la construcción de estanques y cañerías de agua potable, la primera Escuela Pública y una cárcel para 80 reos. Cada una de estas formas de presencia estatal tenía tras de sí objetivos significativos para el gobierno. En el caso de la primera, se trató de replicar la salubridad cotidiana que ya estaba presente en las principales ciudades del país, ya que la preocupación por el bienestar social era constantemente mencionada por José Manuel Balmaceda en sus discursos. En el caso de la segunda, se trató de un fomento de la educación estatal para comprenderla como la vía de expansión del ideal de progreso, ya que por medio de la enseñanza todos los niños elevarían su nivel cultural y comprenderían lo necesario que es cada uno de ellos para llevar el país hacia el progreso. Por último y a pesar

de que su construcción se vio interrumpida por la guerra Civil de 1891, tenía como objetivo la mantención de la moralidad para los habitantes de la ciudad. Muchas cárceles sí fueron terminadas durante su mandato, pero la particularidad que tenía la planificación de la cárcel para San Bernardo era que contaría con celdas aisladas, las que permitirían un cese a proliferación de la criminalidad por “contagio”, al dividirlos según las penas obtenidas.

El plan modernizador también buscaba igualar las ciudades periféricas a las grandes ciudades como Santiago o Valparaíso, e incluso, convertirlas en símiles de las grandes ciudades europeas. No obstante, durante el mandato de Balmaceda, este ideal significó un trabajo inconcluso para la periferia de la Provincia de Santiago. Será motivo de otra investigación analizar los efectos de la aplicación de la Ley de Comuna Autónoma en la ciudad de San Bernardo y a su vez, identificar las nuevas poblaciones y los nuevos barrios que emergieron tras su aplicación.

A pesar de las escasas formas de presencia estatal constatadas en el período, se debe tener presente que la acción fue decidora respecto a la urbanización de la ciudad. Fueron las obras públicas impulsadas bajo el gobierno de Balmaceda las que direccionaron la urbanización de la ciudad de San Bernardo. Los terrenos loteados por Hermenegildo Ceppi en el plano presentado tienen dirección sureste, las que a su vez, coinciden con el paso de las aguas que fluían del estero “El Canelo”, las cuales fueron ocupadas para la construcción de los estanques y cañerías de agua potable. Desde esa idea, no se trata de algo escurridizo que la ciudad de San Bernardo expandiera su urbanización hacia el este y el sur durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX. Así, las obras públicas fueron por un lado la forma que impulsó la urbanización del centro durante la década de 1880 y por otro, las que guiaron el radio de expansión desde la década de 1890.

No podemos dejar de detenernos en las características que adquirió este segundo ciclo de urbanización de la ciudad de San Bernardo. Como se explicó en el primer capítulo, el primer ciclo de urbanización que sufrió la ciudad fue durante la década de 1850 y 1860, cuando se inauguró el ferrocarril. No obstante, su explosión secundaria y mayor será a

partir de 1887. Una de las características fundamentales de esta segunda etapa será la replicación de la forma del urbanismo fragmentador que evidenciaba la ciudad de Santiago.

El urbanismo fragmentado de Santiago tuvo la particularidad de tratarse de la imposición de un modelo de ciudad hecho a la medida de los requerimientos de un estrato social, lo que fue el caso la aristocracia de la época. Para el caso de San Bernardo ocurrirá lo mismo pero con un diferente estrato social, el “pueblo”. De esta forma, ambas ciudades presentaban el urbanismo fragmentador, pero la diferencia principal será dónde se ubicaba la marginalidad dentro del modelo. Para el caso de la ciudad de Santiago, son numerosos los relatos que evidencian que la periferia contenía todos los vicios impropios de la ciudad civilizada que estaba dentro de las fronteras urbanas delimitadas por el Camino de Cintura, a pesar de ello, son también esos mismos relatos los que nos evidencian que la marginalidad al interior del centro era más bien escondida detrás de los ostentosos palacios.

El caso de la ciudad de San Bernardo es completamente contrario. La ciudad tuvo su auge urbanizador durante la construcción de la línea férrea, por lo tanto, se trató de una ciudad habitada por esos mismos trabajadores. A pesar de que no se cuentan con relatos de viajeros o cronistas, las fuentes analizadas nos permiten afirmar que a diferencia de la ciudad de Santiago, San Bernardo tenía la marginalidad dentro de las fronteras urbanas. Fue en ese lugar donde se pensó en materializar el bienestar social de los habitantes por medio de las obras públicas, ya que la periferia se componía principalmente de viñas o de chacras que muchas veces eran utilizadas como lugar de descanso por la clase acomodada que habitaba la ciudad de Santiago. En definitiva, las diversas formas de presencia estatal presentadas, las cuales estuvieron impulsadas bajo el gobierno de José Manuel Balmaceda, se tradujeron en una nueva forma de impulsar la urbanización en la periferia sur de la Provincia de Santiago y, especialmente, para la ciudad de San Bernardo.

No está demás mencionar que el trabajo presenta variadas posibilidades de estudio para el futuro. Abarcar el período correspondiente al mandato de Balmaceda responde a dicha lógica, ya que posterior a la promulgación de la Ley de Comuna Autónoma en el año 1891, la ciudad sufrirá nuevos cambios que hasta la actualidad no han sido analizados. De

la misma forma, debemos tener presente que la historiografía ha mantenido una deuda respecto a la perspectiva de análisis desde la urbanización, donde numerosos temas de investigación siguen a la espera de quien se anime a analizarlos.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias.

- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1887-1893, Vol. 203.
- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1887-1897, Vol. 325.
- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1887-1890, Vol. 202.
- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1887-1893, Vol. 61.
- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1887-1899, Vol. 213.
- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1887-1893, Vol. 94.
- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1888-1889, Vol. 279.
- Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1890, Vol. 408.
- Boletín de las leyes i de las ordenes i decretos del gobierno, 12 de marzo de 1868.
- Diario El Coquimbo, 23 de marzo de 1889.
- Diario El Estandarte Católico, 4 de junio de 1889.
- Diario El Ferrocarril, 18 de septiembre de 1887.
- Diario El Heraldo, 10 de abril de 1889.
- Diario Oficial de la República de Chile, 21 de junio de 1887.
- “Dirección de Obras Públicas-Ley orgánica”, 27 de enero de 1888, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. En <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1051756&idVersion=1888-01-27>

- “Homenaje a la memoria de Don Domingo Eyzaguirre”, 9 de febrero de 1884. Biblioteca Nacional de Chile, MC: MC0037168, 12. En <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9788.html>
- Malsch, Albert. “Le dernier recoin du monde. Deux ans au Chile”, *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, 46, (1907).
- Sesiones del Congreso, 24 de noviembre de 1887.
- Sesiones del Congreso, 1 de junio de 1888.
- “Sesto Censo Jeneral de la población de Chile levantado el 26 de noviembre de 1885”. Compilado por la Oficina Central de Estadística en Santiago. En <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0043127.pdf>
- Vicuña Mackenna, Benjamín. *Un año en la intendencia de Santiago. Lo que es la capital i lo que debería ser*. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio de Tornero i Garfias, 1873. En http://www.museovicunamackenna.cl/647/articulos-25767_archivo_01.pdf.
- Wiener, Charles. *Chili & Chiliens*. Paris: Librairie leopold, 1888.

Fuentes secundarias.

- Bañados, Julio. *Balmaceda, su gobierno y la revolución de 1891*. París: Garnier Hermanos, 1894.
- Blakemore, Harold. *Gobierno chileno y salitre inglés 1886-1896: Balmaceda y North*. Santiago: Andrés Bello, 1977.
- Cáceres, Osvaldo. *La arquitectura de Chile independiente*. Concepción: Ediciones Universidad del Biobío, 2007.
- Cariola, Carmen y Osvaldo Sunkel. *Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1982.
- Catedo, Leopoldo, *Resumen de la Historia de Chile 1891 – 1925*. 5 vols. Santiago: Editorial Zig-Zag, 1981.

- Castillo, Simón, *El Río Mapocho y sus riberas: espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2014.
- Castillo, Simón. “El Mapocho urbano del S.XIX”. *Revista ARQ: Arquitectura, diseño, urbanismo*. n.º 72 (2009): 46-49.
- Cisternas, Jaime. “Historia de la cárcel Penitenciaría de Santiago: 1847-1887”, tesis de licenciatura, Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1997.
- Devés, Eduardo y Rafael Sagredo, *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía*. 3 vols. Santiago: DIBAM, 1991.
- De Ramón, José Armando, *Santiago de Chile 1541-199. Historia de una sociedad urbana*. Madrid: Mapfre, 1992.
- De Ramón, José Armando. "Estudio de una periferia urbana Santiago de Chile 1850-1900", *Revista Historia*, n.º 20 (1985): 199-224.
- De Ramón, José Armando y Patricio Gross *Santiago de Chile: características histórico ambientales*. Londres: Nueva Historia, 1985.
- De Ramón, José Armando y Patricio Gross, “Algunos testimonios de las condiciones de vida en Santiago de Chile: 1888-1918”, *EURE*, 11, n.º 31 (1984). 67-74.
- Dussailant, Jacqueline. *Las reinas de estado: consumo, grandes tiendas y mujeres en la modernización del comercio de Santiago (1880-1930)*. Santiago: Eds. Universidad Católica de Chile, 2011.
- Espinoza, Ricardo. “Hospital Parroquial de San Bernardo, Chile: 115 años sirviendo a la comunidad”. *Rev. Med Chile*, n.º 141 (2013): 119-122.
- Edwards, Alfredo. *Balmaceda: su vida y su actuación como primer mandatario*. Santiago: Antares, 1936.
- Fernández, Domingo, “La transformación urbana de Santiago de Chile: finanzas, obras públicas y discurso político (1870-1910)”, *Amérique Latine Histoire et Mémoire*. 2014. En <http://alhim.revues.org/5091>

- Garrido, Mabel, “Del rancho al conventillo: el problema habitacional de los sectores populares en Santiago de Chile, 1868-1920: una primera aproximación”, tesis de licenciatura, Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1995.
- Grez, Vicente, *La vida santiaguina 1847-1909*. Santiago: Imprenta Gutenberg, 1879.
- Gross, Patricio. *Imagen ambiental de Santiago 1880-1930*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1985.
- Gross, Patricio. *Entre el río y la Cañada: barrios Santa Lucía, Forestal y Lastarria*. Santiago: ARC Editores, 2011.
- Góngora, Álvaro, Políticas económicas, agentes económicos y desarrollo industrial en Chile hacia 1870-1900”, *Dimensión histórica de Chile*, 1 (1984): 9-22.
- Góngora, Álvaro y Jorge Osorio, *La sociedad frente a la muerte. La epidemia de cólera en Chile 1886-1888*. Valparaíso: Universidad de Valparaíso, 1978.
- Guajardo, Guillermo. *Tecnología, estado y ferrocarriles en Chile: 1850-1950*. México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.
- Hidalgo, Rodrigo, Ricardo Trumper y Axel Borsdorf. *Transformaciones urbanas y procesos territoriales: lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana*. Santiago: GEOLibros de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2005.
- Jirón, Paola y Pablo Mansilla, “Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile”, *EURE*, 40, n. °121 (2014): 5-28.
- Jobet, Julio César. *Ensayo crítico del desarrollo económico-social de Chile*. México: Editorial Universitaria, 1982.
- Martínez, Gerardo. «Desarrollo económico y modernización en la época de Balmaceda » en *La época de Balmaceda*, Sergio Villalobos, Eduardo Devés et al., Santiago: DIBAM, 1992.
- Márquez, Francisca, “Identidad y fronteras en Santiago de Chile”, *Psicología en revista*, 10, n.° 14 (2008): 35-51.

- Peña, Carlos. *Santiago de siglo en siglo: comentario histórico e iconográfico de su formación y evolución en los cuatro siglos de su existencia 1881-1958*. Santiago: Zig-Zag, 1944.
- Ramírez Necochea, Hernán. *Balmaceda y la contrarrevolución de 1891*. Santiago: Universitaria, 1958.
- Romero, Luis, *¿Qué hacer con los pobres? : elite y sectores populares en Santiago de Chile, 1840-1895*. Buenos Aires: Edit. Sudamericana, 1997.
- Rosas, José y Elvira Pérez. “De la ciudad cerrada de los conventos a la ciudad abierta de los espacios públicos: Santiago 1710-1910”. *Rev. Geogr. Norte Gd.* n°. 56 (2013): 97-119.
- Sagredo, Rafael. *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, 2001.
- San Francisco, Alejandro. “Apogeo y decadencia del Presidente de la República: el caso de José Manuel Balmaceda, 1886-1891”. *Boletín de la Academia chilena de la historia*. (2008): 439-468.
- Segura, Ramiro. “Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico”. *Cuadernos del IDES*, 9 (2006): 3-23.
- Sennett, Richard. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza, 1997.
- Simmel, Georg. *La metrópolis y la vida mental*. Bifurcaciones, 2005. En http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf
- Subercaseaux, Bernardo. *Fin de siglo: la época de Balmaceda: modernización y cultura en Chile*. Santiago: Editorial Aconcagua, Santiago, 1988.
- Turner, Frederick. *El significado de la frontera en la historia americana*. México: Secuencia, 1987.
- Vicuña, Manuel. *El París Americano. La oligarquía chilena como actor urbano en el Siglo XIX*. Santiago: Editorial Universitaria S.A., 1996.
- Vial, Gonzalo. *Chile 200 años: biografía de una nación*. Santiago: Ediciones Aifos, 2010.

- Villalobos, Sergio, Osvaldo Silva, Fernando Silva y Patricio Estelle. *Historia de Chile*. Santiago: Editorial Universitaria, 1976.
- Wehner, Leslie. "Benjamín Vicuña Mackenna. Génesis de la transformación de Santiago". Tesis para optar al grado de licenciatura, Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000.
- Yermany, Fernando. *Las obras públicas en las administraciones Santa María y Balmaceda*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 1968.

ANEXOS

N°1

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS ESPECIFICACIONES GENERALES PARA LA CONSTRUCCION DE EDIFICIOS¹⁰¹

CIMIENOTOS

1. Las propuestas que se piden se refieren a la construcción de todos los cimientos del edificio indicado aunque la cantidad de ellos sea mayor o menor que lo calculado en las especificaciones.
2. Los precios se darán por el total del trabajo en vista de los planos de detalles y especificaciones del caso; además, se indicará el precio de cada metro cubico en conformidad al formulario de propuestas que se entregará oportunamente a los interesados, y en los cuales estos sólo llenarán los blancos sin agregar explicaciones o notas.
3. En el precio de los cimientos se incluirá el valor de las excavaciones y terraplenes.
4. Las excavaciones para los cimientos tendrán transversalmente la forma de un trapecio, es decir, serán más angostas en la base que en la parte superior, de modo que en cada lado de la zanja tenga una inclinación de un 25 por ciento de su altura, salvo circunstancias especiales en que el director de la obra modifique esta disposición.

La tierra se arrojará tan lejos como sea necesario para dejar transito libre a cada lado de los heridos, y se establecerán puentes al través de ellos a fin de facilitar el servicio.
5. El fondo de las excavaciones deberá dejarse a nivel y en suelo firme antes de dar principio a la colocación de la piedra.

¹⁰¹ “Especificaciones generales para la construcción de edificios”, Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas, Vol. 94, f 74-91.

No se dará principio a ningún cimiento sin que se hayan previamente acotado por el director de la obra su profundidad y su sección.

11. El contratista aceptará cualquiera modificación que el director de la obra crea necesario hacer en los planos, siempre que se le notifique en tiempo oportuno, es decir, antes de haber dado principio a los trabajos en la parte correspondiente; si la modificación se introduce en alguna sección ya trabajada y la piedra que en ella se hubiere empleado puede utilizarse, solo se abonará al contratista el valor de la mitad del cimiento deshecho.
12. Además del plano y las especificaciones de los cimientos, se dará al contratista el trazo sobre el terreno de las líneas principales del edificio, las cuales se enmarcarán con estacas que entregará el contratista.
Todo cimiento que no corresponda exactamente a la distribución de los planos y al trazo indicado, deberá deshacerse sin derecho a indemnización alguna.
13. El plazo que se indique para la terminación de los cimientos, empezará a correr desde el día en que se firme el respectivo contrato.

MEZCLAS

14. Las mezclas se harán, bajo techo y a la sombra en un mezclero central, y su proporción será fijada por el director de la obra en vista de la calidad de la cal que se va a emplear, lo que hará constar en el libro de que trata el n.º 53.
El contratista se proporcionará el agua dulce necesaria para la mezcla, y se sujetará a las indicaciones que le haga el director de la obra respecto a su fabricación o a la manera de emplearla, usando agua potable si hubiese en la localidad, y siendo de cargo del contratista la cañería o acequia que sea necesario hacer.
Se prohíbe al contratista emplear mezcla fabricada el mismo día en que debe emplearse, salvo que se trate de cimiento romano.
La provisión de cal que el contratista crea necesaria para la obra deberá guardarla a cubierto y preservarla de la humedad.
15. Recibirá la mezcla cada albañil en gamella y la batirá al tiempo de emplearla en la misma gamella.

16. El contratista se conformará a cualquiera observación que se le haga respecto a la confección de la mezcla, a la calidad de los materiales que en ella emplee y a su conservación.

Lo dispuesto en el núm. 49 se aplicará también a la cal, al agua y a la arena que se empleen en la formación de la mezcla.

ALBAÑILERÍA DE CAL Y LADRILLO

17. Las propuestas que se piden se refieren a la construcción de la obra de albañilería de cal y ladrillo del edificio indicado.

18. Los precios se darán por toda la obra y además por cada metro cubico, en conformidad al formulario de propuestas, que se entregará oportunamente a los interesados, i en las que estos solo llenarán los blancos, sin agregar explicaciones o notas.

19. En el precio de la albañilería de ladrillo se comprenden todos los trabajos que se exija la construcción de las murallas, como por ejemplo, los andamios, cerchas, etc., etc.

20. No se dará principio a las murallas sino después de haber sido entregados los cimientos a entera satisfacción del director de la obra, o de la comisión que al efecto se hubiere designado.

21. El ladrillo que se emplee deberá ser de primera calidad, a satisfacción del inspector de los trabajos, quien podrá apartar todo el que a su juicio no cumpla con las condiciones requeridas, y tendrá las siguientes dimensiones: de largo 31 centímetros; de ancho, 15 centímetros, y de alto 7 centímetros. El ladrillo, antes de asentarse en la mezcla, deberá mojarse con agua dulce. El director de la obra resolverá en definitiva acerca la admisión o rechazo del ladrillo apartado por el inspector.

22. Las murallas se levantarán por parejo, a descantillón y perfectamente a plomo por ambos lados, debiendo cada hilada tener el grueso constante de ocho y medio centímetros.

Los ajustes deberán emboquillarse de tal manera, que sea fácil estucar o enlucir los muros. Siempre que sea posible, se empleará ladrillo de la forma especial que exijan las necesidades de la decoración. En caso contrario se recortará el ladrillo en la forma conveniente.

En todos los arcos se dará un mismo grueso de mezcla en los ajustes.

23. Las escalas y los andamios que se armen para seguir levantando las murallas, deberán tener la firmeza necesaria para evitar cualquier accidente, del que sólo será responsable en todo caso, el contratista.
24. El contratista estará obligado a colocar y acompañar con ladrillos todas las amarras de madera o fierro, que sean necesarias, en los ángulos, cornisas, arcos, pilares o columnas, y cuidará de extender una capa de barro sobre toda pieza de madera, ya sea viga o solera, que pueda encontrarse en contacto con la mezcla.
25. El plazo que se indique para la terminación del trabajo empezará a correr desde el día en que se reciban los cimientos como terminados, conforme a los planos, lo cual deberá certificar el arquitecto en el libro de que habla el n.º 53.

CARPINTERÍA

26. Las propuestas que se piden se refieren a toda la obra de carpintería del edificio indicado.
27. Los precios se darán por toda la obra de carpintería a la vez que por unidad según los formularios impresos que se proporcionarán a los interesados y en donde estos solos llenarán los blancos, sin agregar explicaciones o notas.

En el precio de cada clase de trabajo se incluirán todos los gastos que exige la construcción, tales como los que demandan los andamios, escalas, etc. y especialmente los clavos, las escuadras, pernos de fierro para la enmaderación y fierro galvanizado del techo, incluyéndose los tornillos, todo lo cual estará este obligado a colocar.
28. Las propuestas de carpintería comprenderán los siguientes trabajos:
 1. °Tabiques de rellenos con .
 2. °Entablados de piso, incluso los envigados.

La tabla del piso será de raulí machihembrada de 0m. 023 por 0m. 115 y a lo menos de 4 metros de largo. Se clavará con dos clavos de 0m. 064 en cada durmiente (clavo perdido). Los entablados deberán entregarse perfectamente recorridos.

31. *Entablados de cielo.*- Los entablados de cielo serán de tabla de pino de Oregón machihembrada de 0m. 020 por 0m. 12.

Los suples que son de cuenta del contratista, pueden hacerse de álamo de 0m. 025 por 0m. 075 y deberán dejarse a nivel.

Las cornisas serán de pino del Oregón o pino colorado con el número de miembros que determinen los planos.

32. *Enmaderación de techos.*- La enmaderación de techo será de pino de Oregón, acepillada en la parte que quede a la vista. Cada pieza de madera llevará clavos, en la cantidad y las dimensiones que indiquen los planos de detalles.

Los entablados de techo que van sobre los tijerales se harán con tabla de laurel o raulí de segunda clase de 0m. 02 por 0m. 25.

El contratista se proporcionará la tierra y paja para la capa de barro que deberá colocar sobre dicho entablado, la que será de 0m. 030 de espesor, como igualmente la estopa y pintura que colocará en los tornillos de fierro galvanizado.

33. Las costaneras y sobrecostaneras serán de pino del Oregón de 0m. 050 por 0m. 150 las primeras y de 0m. 050 por cm. 05 las segundas.

En la enmaderación de techos, se tomará por base de medida el metro cúbico.

34. Los pilares serán de la forma y dimensiones que se determinen en los planos de detalles. Todas las cabezas de vigas u otras piezas que vayan perdidas en los muros deberán ir previamente alquitranadas con alquitrán vegetal.

PUERTAS Y VENTANAS

35. Los batientes y barrotes de las puertas y ventanas serán de pino de Oregón sin nudos, seco y de primera calidad.

Los tableros serán de pino americano de primera clase.

36. Llevarán balcones o rejas las ventanas que así lo indiquen los planos.

FERRETERÍA, HOJALATERÍA Y DESAGÜES

37. El zinc que se emplee en la obra será del núm. 14 (Vielle Montagne) de 0. Milímetro 87 centésimos de espesor mínimo, o sea un peso de 5,95 kilogramos por metro cuadrado. Las planchas deberán estar limpias, lustrosas sin roturas ni escoriaduras.
38. El fierro galvanizado de los techos no podrá ser inferior al núm. 26 del comercio, teniendo un espesor mínimo de 0m. 001, y deberá dar por lo menos un peso de 12,5 kilogramos por metro cuadrado de superficie sin desarrollar las ondulaciones, o de 8 kilogramos por metro cuadrado, desarrolladas.
- El fierro será limpio, brillante, sin escoriaduras ni roturas, y perfectamente sano.
39. Las piezas de fierro negro serán de primera clase, sin vientos, trizaduras, manchas de moho ni defecto alguno de construcción; este fierro deberá proceder de alguna fábrica conocida de Inglaterra, Francia, España, Alemania, Bélgica, Holanda o Estados Unidos de Norte América.
- Los remaches, clavos, tornillos, golillas, estoperoles, etc., será de primera clase, del material y dimensiones que fije el director de la obra.
- Las cañerías de agua serán de fierro galvanizado, de las dimensiones convenientes para dar agua en abundancia a los diversos departamentos del edificio, dada la presión del agua y la situación de la obra; solo podrán usarse ramificaciones de cañerías de plomo en casos muy limitados y con especial autorización del director de la obra.
40. La cañería de gas será de fierro galvanizado, de dimensiones convenientes para dar abundante luz a todos los departamentos del edificio, dada la presión del gas de alumbrado y la situación de la obra.
41. Las cañerías del desagüe de aseo serán de fierro fundido en los diversos departamentos del edificio, y de arcilla comprimida en las partes enterradas. Estas cañerías tendrán el mayor desnivel que se exige en tales obras, y se establecerá un conveniente número de sifones y ventiladores, para impedir las obstrucciones y los malos olores.

42. El director de la obra deberá aprobar o desaprobar sin ulterior reclamo la disposición, clase y forma del trabajo de cañerías de agua, gas y desagües de aseo.

43. Los lugares serán de patente, divididos en tres categorías: 1. ° de porcelana; 2. ° de fierro y porcelana o fierro y metal amarillo; y 3. ° de fierro fundido silicatizado o galvanizado. Estas categorías corresponderán a la situación de los lugares, según la importancia del departamento, en que se hallen.

El director de la obra determinará esta categoría y hará la clasificación anterior.

Los lugares estarán abundantemente dotados de agua, con estanque de aberturas automáticas.

VIDRIERÍA Y PINTURA

44. Los vidrios planos serán de un espesor mínimo de 0m. 002 en los claros que no pasen de un metro cuadrado y de 0m. 004 en los claros mayores.

El vidrio empleado será sin vientos, pelos, ni manchas, y reputado como de primera clase en el comercio.

45. Los colores que se empleen serán de primera clase, inalterables por la acción del sol y la lluvia.

El blanco que se emplee será *blanco de zinc* o sea protóxido de zinc sublimado por el fuego. Este blanco servirá para la preparación de los demás colores.

Tanto en la preparación de los colores como en la calidad de los aceites y demás ingrediente de la pintura, fallará sin ulterior recurso el director de la obra.

Todos los muros y maderas pintadas al óleo llevarán a lo menos tres manos, además de la mano de aparejo y de la de aceite que se dará antes del enmasillado.

ESTUCO

46. El estuco del exterior del edificio en todos sus partes será de cemento Portland de la mejor calidad, o de la clase de mezcla que indique el director de la obra, según sea la naturaleza de ella. La mezcla se hará en las proporciones que fije el director de la obra, pero en todo caso el exterior deberá afirmarse con cemento puro, polvo de

mármol, u otra de las sustancias que se emplean con este objeto, a juicio del director del trabajo. El espesor de la capa de estuco no podrá tener en ningún caso menos de 0m. 015.

ALBAÑILERÍA DE ADOBE

47. El adobe que se emplee en las murallas será de sesenta y dos por treinta centímetros, y diez centímetros de espesor. Será de buena clase, bien empajado y seco.

Las murallas se levantarán alternando una hilada de sogá con una de cabeza, teniendo cuidado de observar bien la traba.

Las murallas que se construyan de adobe, se revocarán, enlucirán y blanquearán con dos manos, del color que se pida, y el zócalo de ladrillos se alquitranará con dos manos de alquitrán de piedra.

La barda se formará como lo indique el croquis que se dé oportunamente, o en la forma que se indique en los planos.

CERRAJERÍA

48. La cerrajería y envisagadura las da el Estado; pero es obligación del contratista colocarlas.

DISPOSICIONES GENERALES

49. Los planos presupuestos y estas especificaciones se interpretarán siempre en el sentido de la mejor y más perfecta ejecución de los trabajos.

Los materiales que se empleen deberán ser de la mejor calidad en cada una de las especies que se exijan, y a satisfacción del inspector de la obra.

El director de la obra resolverá en definitiva sobre la admisión o rechazo de los materiales y el contratista deberá retirar del recinto de la obra el material desechado en el plazo de 24 horas.

50. La necesidad de modificar o corregir los trabajos defectuosos no constituye un motivo de prolongación en el plazo fijado para concluir la obra.
51. En los entablados se desechará especialmente toda tabla húmeda, nudosa, apolillada o en mal estado.
52. El contratista se conformará con toda exactitud a los planos formados por la Dirección General de Obras Públicas y las instrucciones que reciba por escrito.
En ningún caso el contratista podrá excusar un trabajo defectuoso o malo, a pretexto de que haya ejecutado bajo la supervigilancia del inspector o del director de la obra.
53. Las órdenes de servicio o instrucciones que el arquitecto o inspector dé al contratista, deberán extenderse por escrito en el libro diario y firmarse por aquellos.
54. El contratista deberá mantener a su costa un cuidador que se encargará de custodiar las maderas, bancos y herramientas.
55. Toda la provisión de madera deberá apilarse en el local que indique el director o inspector de la obra, con arreglo a las instrucciones que reciba de aquél, y resguardarse de las lluvias por medio un techo provisorio, siempre que lo exija la Dirección General de Obras Públicas.
56. El contratista extraerá semanalmente de la obra la viruta y desperdicios que resulten de la elaboración de las maderas.
57. Para facilitar al contratista el trazo en tamaño natural de las enmaderaciones, trazo que le corresponderá hacer, se le suministrarán planos de detalle a la escala de un décimo, siempre que sea necesario, con su acotamiento correspondiente. Todo trabajo deberá corresponder estrictamente a la forma que se indique en dichos planos, debiendo el contratista someter a la aprobación del director de la obra una muestra o plantilla de cada uno de los trabajos. El expresado director, deberá dejar constancia de su aprobación en el libro diario.
58. El trabajo se hará con la mayor actividad y cualquiera interrupción que durase más de ocho días, sin motivo justificado, autorizará la rescisión del contrato, reservándose en tal caso el Fisco el derecho de hacer continuar la obra por cuenta y riesgo del contratista o de encargar su ejecución a otra persona. Esta rescisión se declarará solo por un decreto supremo, sin forma de juicio.

En la misma forma se decretará la rescisión del contrato siempre que los trabajos no se inicien oportunamente o no se efectúen con la rapidez necesaria para entregarlos dentro del plazo estipulado.

59. Toda cuestión que se suscite, sea sobre la calidad de los materiales, sea sobre si los trabajos se han ejecutado o no en conformidad a las especificaciones y a las reglas del arte, sea sobre cualquier otro asunto relacionado con el contrato, será resuelta breve y sumariamente, sin ulterior recurso, por una comisión compuesta de uno o más peritos que nombrará el Gobierno.

El director de la obra, tendrá derecho para suspender el trabajo, siempre que a su juicio no se conformaren a las especificaciones y planos formados al efecto, dando cuenta inmediatamente a la Dirección General de Obras Públicas.

60. Los trabajos deberán ejecutarse bajo la vigilancia directa del contratista, quien no tendrá derecho para subcontratar ninguna de las secciones de la obra.

61. El plazo que se indique para la conclusión de los trabajos principiará a correr desde el día que el director de la obra haga entrega de ella al contratista, lo que se hará constar por medio de un certificado que firmarán ambos. Una copia de este certificado se enviará a la Dirección General de Obras Públicas.

62. El director de la obra podrá fijar un término al contratista para hacerle esta entrega. Si el contratista no concurriere dentro del plazo fijado se rescindirá el contrato en la forma establecida en el artículo 58.

En los casos de rescisión del contrato se aplicarán al Fisco el valor de la fianza que hubiere rendido el contratista y el depósito.

La continuación de los trabajos por cuenta del contratista, si a ello hubiese lugar, se hará con cargo a su fianza y a las retenciones que se le hayan deducido de sus pagos.

63. El proponente cuya propuesta fuese aceptada deberá firmar la respectiva escritura pública del contrato a más tardar días después de la aceptación de aquella. Si así no lo hiciera se considerará la propuesta como nula y quedará aplicada al Fisco el depósito a que se refiere el artículo.

64. Todos los planos y especificaciones escritas que se entreguen al contratista las conservará en buen estado y las devolverá después de terminados los trabajos.

65. Concluidos los trabajos se procederá, previa la comprobación general de las medidas, a la recepción de la obra. Si el examen de los trabajos manifiesta todavía defectos en los materiales empleados o en la ejecución de las obras, el contratista deberá efectuar a su costa y conformándose a las órdenes de la Dirección General de Obras Públicas las reparaciones o cambios necesarios.

El Fisco se reserva en este caso el derecho de retener todo o parte del saldo que adeude al contratista por un término que no excederá de seis meses contados desde el día en que se efectúen las reparaciones indicadas en el inciso anterior. La cancelación del contrato y de la fianza no se efectuará sino después de recibirse la Dirección definitivamente de la obra.

66. Los pagos se efectuarán por dividendos quincenales, que no bajarán de cuyo monto se fijará en vista del trabajo hecho.

No se decretará el pago sino previo el informe del director de la obra, en el que se especificarán con toda claridad el trabajo hecho su valor y precio por unidad, conforme al contrato, y el total respectivo.

67. En cada dividendo que se pague, el contratista deberá dejar en depósito, en arcas fiscales, un diez por ciento de la cantidad a que aquel asciende.

Este depósito no le será devuelto, sino después de terminada la obra y entregada definitivamente.

68. Los materiales que fueren desechados por el director de la obra conforme a lo dispuesto en el número 49 además de retirarlos deberá en el término de 24 horas reconstruir las obras en que hubiese empleado dicho material.

69. En el libro de que habla el artículo 53, el inspector anotará las observaciones que hiciere el contratista, como así mismo los días que deban descontarse para la entrega de la obra o de sus diversas secciones, en conformidad a lo que se establece en el numero siguiente. El contratista deberá imponerse de esas anotaciones y firmarlas para constancia. En el mismo libro anotará el director de la obra, bajo su firma, todas las observaciones que hiciere al inspector o al contratista y las resoluciones que dictare.

70. En los plazos que se indiquen para terminación de los diferentes trabajos, no se comprenderán los días festivos cuando el contrato así lo diga.

A no expresarse esta circunstancia, el plazo se fijará con arreglo el tiempo transcurrido.

71. El contratista deberá mantener el número necesario de obreros y de mayordomos para que los vigilen constantemente.

Todo operario que no tuviese la suficiente competencia o que no cumpliese las órdenes que reciba del inspector de la obra podrá ser despedido por el director de ella.

72. Se tomarán muy en consideración para determinar la preferencia en las propuestas, la mayor garantía que se ofrezca además de la exigida, y el menor plazo en que se comprometan a concluir la obra; así mismo, se tendrán en consideración los certificados de competencia, expedidos por ingenieros o arquitectos conocidos, a favor del proponente, y la manera como haya dado cumplimiento a otros contratos con el Estado.

No se aceptará ninguna propuesta que no venga acompañada de un certificado de depósito en la tesorería fiscal respectiva a la orden del señor director del tesoro o del tesorero fiscal por la cantidad de .

73. Dicho certificado no podrá retirarse sino desde el día en que se dicte el decreto en que se acepte alguna de las propuestas; pero al dueño de la propuesta aceptada solo se le devolverá junto con el pago del primer dividendo.

74. Toda propuesta deberá además afianzarse en la cantidad de .

Esta fianza será calificada por el señor director del tesoro o por el tesorero fiscal respectivo.

75. El contratista pagará una multa de por cada día que se exceda en alguno de los plazos en que se haya comprometido a ejecutar el trabajo, y un premio de por cada día que se adelante.

La aplicación de la multa se hará administrativamente y en virtud solo de un decreto que la imponga.

76. Al presentar sus propuestas firmarán los interesados los planos y estas especificaciones, como constancia de que quedan impuestos de su contenido, y las últimas formarán parte integrante del contrato respectivo.

77. Las presentes especificaciones son generales para todos los edificios que se construyan para el Estado, tanto cuando se contraten las obras por un precio alzado, como en el caso de que se trate de algunas secciones del trabajo; sin embargo, deben tenerse como parte integrante de las presentes especificaciones los artículos manuscritos que siguen, referentes a la construcción de [nombre de la obra] que modifican o amplían las especificaciones generales, en atención a circunstancias especiales.

