

ENTRE LA METÁFORA DE LA INSULARIDAD Y LA CONSTRUCCIÓN DE ESTADO NACIONAL: EL NORTE CHICO, 1840-1880*

AMONG THE METAPHOR OF THE ISLAND AND THE CONSTRUCTION OF NATION-STATE: THE "NORTE CHICO", 1840-1880

*Milton Godoy Orellana***

El artículo analiza las últimas seis décadas del siglo XIX en el Norte Chico desde la perspectiva de las transformaciones resultantes del proceso de modernización, rompiendo con la dinámica tradicional de una región que los testigos de la época caracterizaban con la metáfora de la insularidad. Los cambios se provocaron con relación a los procesos de territorialización y conectividad resultantes de la dinamización económica de la producción cuprífera-argentífera regional y a una mayor presencia de un Estado que se expandía hacia el norte y el sur de Chile. La implementación de este proceso tuvo diferentes ritmos y fue característico de los nacientes Estados latinoamericanos. En el caso estudiado, significó la ruptura del aislamiento que antes de 1840 caracterizó a esta región, aumentando las ciudades, centros poblados, puertos y vías de comunicación que le integraron eficientemente al país.

Palabras claves: Norte Chico, territorialización, conectividad.

The article analyzes the past six decades of the nineteenth century in the "Norte Chico" from the perspective of the changes resulting from modernization, breaking with the traditional dynamics of a region that eyewitnesses characterized by the metaphor of the island. The changes caused in relation to the processes of territorialization and connectivity resulting from the economic revitalization of the regional argentiferous copper production, and increased presence of a state that expanded into northern and southern Chile. The implementation of this process was different rhythms and was characteristic of the emerging Latin American states. In the case studied, caused a break in isolation before 1840 characterized this region, increasing the cities, towns, ports and roads that efficiently integrated into the country.

Key words: "Norte Chico", territorialization, connectivity.

Introducción

Cuando en octubre de 1840 William Wheelwright, superintendente de la recién fundada *Pacific Steam Navigation Company*, ingresó por el estrecho de Magallanes con los vapores *Chile* y *Perú* se abrió una nueva época en la circulación nacional de pasajeros y mercaderías. Este hecho sólo se dimensiona al leer las páginas de los periódicos de la época, principalmente de *El Mercurio de Valparaíso*, que daba cuenta del impacto de la llegada de los vapores al principal puerto del país, saludado por los gritos de miles de asombrados testigos, el repicar de las campanas de todas las iglesias, las salvas de artillería de los castillos del puerto y de los buques anclados en la bahía, "entre ellos se confundía un sinnúmero de lanchas, cargadas de curiosos, que sin embargo del fuerte viento que reinaba querían

ver más de cerca la fuerza expansiva del agente poderoso que sin auxilio de vela ni remo movía tan enormes moles"¹.

Una década después, el 25 de diciembre de 1851, arribó el tren a Copiapó, siendo una de las primeras ciudades de América –junto a La Habana, en 1837; Ciudad de México, en 1850; Georgetown (Guyana), en 1850, y Lima, en mayo de 1851– en poseer este sistema de transportes². La llegada de esta mole de hierro produjo similar algarabía entre la ciudadanía local que celebraba su ingreso a la modernidad, siendo destacado en la prensa del centro de Chile como un gran aporte en "estos países nuevos"³.

El vapor y los ferrocarriles hicieron más breves los viajes entre Europa y Chile, a la vez que acortaron las extensas jornadas entre los puertos de cabotaje que se implementaban en el país. Los trenes y barcos no

* El presente artículo corresponde a resultados parciales del proyecto titulado: "¿Un gigante con pies de barro? Estado y región en Chile, 1850-1930", financiado el año 2011 por la Dirección de Investigación de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano, del cual el autor fue investigador responsable.

** Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Instituto de Estudios Internacionales INTE, Universidad Arturo Prat, Iquique. Correo electrónico: mgodoyorellana@academia.cl; milgodoy@uchile.cl

sólo transportaban mercaderías, con ellos viajaban los funcionarios de las diversas agencias del Estado que se instalaban en la provincia. En síntesis, desde la perspectiva del control y las comunicaciones este era un mundo en transformación.

¿Qué había provocado estas transformaciones en la región?, ¿mediante qué acciones el Estado respondió a las necesidades del periodo? En el presente trabajo se analizará el proceso en la últimas seis décadas del siglo XIX, intentando acercarse a respuestas en torno a este proceso en una región que se definía con la citada metáfora, proponiendo algunas explicaciones a los cambios en el periodo estudiado, los que se produjeron en el ámbito de la territorialización y conectividad, vehiculizando una mayor presencia de un Estado que se expandía hacia el norte y el sur de Chile. La implementación de este proceso tuvo diferentes ritmos y fue característico de los nacientes Estados latinoamericanos. En el caso estudiado, significó la ruptura del aislamiento que antes de 1840 caracterizo a esta región, aumentando las ciudades, centros poblados, puertos y vías de comunicación que le integraron eficientemente al país.

La metáfora de la insularidad

En términos político-administrativos, la región incluía en el siglo XIX el territorio de los antiguos partidos surgidos con la Intendencia de Santiago, reestructuración tardocolonial de la monarquía española (1786-1810) que creó seis nuevos partidos comprendidos entre Copiapó y Aconcagua. La nueva administración republicana los reagrupó en las respectivas provincias de Aconcagua (1826), Coquimbo (1826) y Copiapó (1843), zona que, junto a parte del sector meridional de Aconcagua, constituyó por antonomasia el Norte de Chile.

Desde mediados del siglo XIX en esta región se hizo manifiesta la carencia de una red vial que comunicara los puertos y capitales provinciales, centros donde se emplazaban los intendentes –principales representantes del gobierno central– con las villas y explotaciones mineras interiores dispersas en una superficie de algo más de 120.000 km², una extensión de territorio que duplica a Costa Rica, Holanda y Suiza, y es notablemente superior, entre otros, a los territorios de Hungría, Austria, Irlanda y Portugal⁴. Si analizamos el asunto desde esta perspectiva, el principal problema presentado por esta amplitud territorial, separada y fragmentada

por una abrupta orogenia o limitada por extensas y desérticas llanuras, es el tema de la integración territorial ligado al control y presencia del Estado nacional en ciudades, villorrios y centros mineros, donde el Estado necesita manifestar su presencia para imponerse sobre los espacios de ruptura y descontrol.

En la región, las alusiones a la carencia de caminos, policías, cárceles y controles fue recurrente en quienes dirigían el proceso productivo o se beneficiaban indirectamente de este, recurriendo a la manida imagen de estar *aislados* en un amplio territorio, situación que se exacerbaba al sobrepasar los límites de las ciudades o villorrios mayormente poblados, donde los incipientes controles que estos generaban se hacían difusos, ya sea al avanzar hacia los márgenes meridionales del desierto de Atacama o en derredor de estos poblados, configurando lo que Isaiha Bowman explicó para esta región como el aislamiento de las poblaciones de fronteras⁵. En efecto, según informaba en 1880 el subdelegado José Antonio Aris al Intendente de Copiapó, el viajero que irrumpía en el desierto se exponía a peligros importantes:

Tal, que hace necesario tomar muchas precauciones para aventurarse en él. La gente del desierto, aparte de su proverbial informalidad en todo sentido, es altiva y amenazante una vez en el despoblado, de lo que no carecemos de algún ejemplo. Yo mismo he denunciado a esa Intendencia de cómo se me ha ultrajado e impedido cumplir con su encargo.

El ingeniero que, en defensa de la ley y de su persona, hiciera uso de sus fuerzas o de otros elementos a su disposición, se exponería a las siguientes funestas consecuencias: Ser asesinado o herido, o, siendo muy feliz, causar en otros la muerte o heridas, o sufrir humillado las ofensas que se le infieran [...] Aislado, y sin recursos, el ingeniero y la ley es una moneda en el desierto...⁶

El límite norte de Chile estaba definido porque la presencia estatal se hacía cada vez más difusa, creciendo al adentrarse en el *despoblado*, donde la presencia del Estado boliviano era aún menor. No obstante, las carencias y problemas ligados a la presencia estatal también se manifestaban en el interior de la región analizada, provocando una

creciente preocupación por una red vial eficiente, que mediante caminos y medios de comunicación expeditos permitieran integrar y aumentar el control en zonas pobladas y dispersas.

Esta percepción no fue privativa de la región, sino que en la época la compartían la mayoría de los habitantes del territorio nacional, plasmándose en lo que denominaremos la *metáfora de la insularidad*, frecuentemente utilizada por viajeros y connacionales, pues se consideraba al país fragmentado y con escasos grados de integración. Así lo destacó un informe evacuado a propósito de justificar la necesidad de una nueva red ferroviaria: “*la distribución geográfica de los distintos poblados en las diferentes provincias de la República de Chile es tal que el país entero puede considerarse como dividido en un grupo indeterminado de islas*”⁷; fue esta misma insularidad la que obligó al Estado a tomar cartas en el asunto y comenzar a impulsar la expansión de redes viales que unieran el país, con todos los beneficios económicos, sociales y políticos que esto suponía.

En la región esta idea de insularidad era gravitante y definía el paisaje, pues existían escasas poblaciones que enfrentaban una mayor carencia de conectividad debido a lo escabroso del terreno y una orogenia que presentaba frecuentes pendientes o, en su defecto, extensas llanuras desérticas que en el septentrión de la región dificultaban la comunicación y el desplazamiento. Quizás esta idea rondaba en los pensamientos de José Joaquín Vallejo, cuando caracterizaba al bullente Copiapó como *una isla del desierto*⁸, una realidad claramente perceptible en una ciudad que estaba alejada del mar, separada de otros centros urbanos y rodeada por tierras yermas hacia el sur y norte.

No obstante, la citada metáfora se repetirá en los territorios anexados con la Guerra del Pacífico, los que carecían de redes de comunicación eficientes, una realidad tempranamente destacada por el diputado Augusto Matte al referirse a Tarapacá en 1882, destacando la necesidad de construir caminos, cuya carencia hacía que, en su parecer, este territorio continuaba “*siendo una isla*”⁹.

El país de la senda interrumpida¹⁰

Con las palabras citadas, Subercaseaux describió, hacia mediados del siglo XX, las características esenciales de una región con una morfología fracturada, escabrosa y agreste, geográficamente marcada por las rupturas ocasionadas al terreno por

valles desprendidos desde la alta cordillera andina. En toda su extensión, la región se caracteriza por un paisaje desmembrado entre amplias quebradas y portezuelos.

Durante el periodo republicano temprano la antigua organización político-administrativa colonial de Chile no varió sustancialmente, confundándose con la división eclesiástica¹¹. No obstante, avanzado el siglo se alteró la percepción del espacio geográfico, concibiendo desde el último cuarto del siglo XIX un país dividido en regiones geográficamente definidas como unidades independientes, a las que se sumó una lenta adaptación a las modificaciones resultantes de la anexión territorial de las provincias de Antofagasta y Tarapacá, alterando la percepción espacial del territorio debido a que extendió el norte del país cuyo límite septentrional hasta antes de 1880 eran las tierras septentrionales a Copiapó, pasando a denominarse esta región –alrededor del inicio del siglo XX– como Norte Chico.

Fue esta región la que enfrentó desde el espacio tardocolonial sucesivos procesos de transformación al alero del incipiente proceso de modernización estructurado en este periodo, profundizándose hacia el siglo XIX. Como ha señalado Claudio Raffestein, el territorio se comprende sólo ligado a la hegemonía, que organiza y orienta, para iniciar un proceso de territorialización “*que convierte el espacio en territorio mediante la asignación de un sentido*”¹². De esta manera, desde la geografía se ha conceptualizado el territorio indisociablemente unido al poder, refiriendo según Pedro Geiger “*a una extensión terrestre delimitada que incluye una relación de poder o posesión por parte de un individuo o grupo social*”¹³, expresada mediante el grado de control de una porción determinada del espacio geográfico. Estos conceptos nos trasladan a un plano en que podemos comprender al territorio como resultante de un proceso histórico donde el poder político y las instituciones han modelado un espacio con límites definidos¹⁴. Aún más, acorde con el hablar de la época el Diccionario de la Lengua Castellana de 1852 explicaba el concepto de territorio en esta dimensión, caracterizándolo como “*el sitio o espacio que comprende el término de un reino, provincia ciudad*”¹⁵.

Así, durante las primeras décadas del siglo XIX se fueron perfilando con mayor solidez las demandas territoriales y, acorde con los avatares políticos internacionales de los países emergentes, se sucederán una serie de iniciativas destinadas a

definir y enmarcar lo que constituiría el hábitat nacional, produciéndose apropiaciones y pérdidas que modificaron la cobertura geográfica del Chile decimonónico. Esta experiencia no sólo se tradujo en fijar las fronteras nacionales mediante integraciones y cesiones territoriales. Se trató también de un proceso de consolidación de las fronteras interiores iniciado a mediados del siglo, ocupando espacios que antes estaban desdibujados, provocando una redefinición del territorio tanto a nivel económico, como social y político.

La demanda de materias primas minerales que implicó la inserción en los mercados europeos hizo que la región norte de Chile fuera vastamente prospectada por mineros ávidos de nuevas vetas, cuyas faenas impactaron en la economía regional, estimulando la ampliación del mercado interno, mediante el aumento de la oferta de bienes y servicios proveídos por comerciantes, prestamistas, transportistas, almaceneros, chinganeros, etc. La actividad económica indiscutiblemente influyó en la ampliación de la ecúmene y contribuyó al aumento demográfico, surgiendo nuevos asentamientos humanos de tamaños diversos, que aparecieron principalmente en el periodo de florecimiento de la minería y que significó nuevas faenas, puertos, placillas, pueblos e incipientes ciudades, actividad que se tradujo en una complejización del entramado urbano.

En términos demográficos la población de la región aumentó un 43,7% entre 1854 y 1907, aunque en el periodo existieron importantes variaciones intercensales que respondían a los movimientos de población asociados a las expansiones y contracciones de la minería. En efecto, durante el inicio del desarrollo del ciclo cupro-argentífero existió un crecimiento exponencial hasta 1865, años en los que la población aumentó considerablemente, marcando un hito de crecimiento de un 33,3%. Desde este momento y aunque se manifiestan algunos síntomas de la crisis en el poder de compra del cobre del Norte Chico¹⁶, se inició un leve aumento con un total cercano a las 2.866 personas, que se tradujo en un crecimiento porcentual en 1875 de 1,1%. Después de este escaso crecimiento la población tendió a recuperarse alcanzando en el decenio 1875-1885 un 5,1%, para descender de manera importante en el decenio 85-95, una disminución poblacional de 27.318 personas, que implicó un descenso porcentual de un 9,5%¹⁷.

De esta manera, el aumento de la población significó nuevos lugares de asentamientos humanos,

que demandaron caminos y vías de comunicación, tanto para la circulación de los bienes, como para aumentar la intercomunicación necesaria para consolidar el control, o al menos una presencia más eficaz de las agencias del Estado. Obviamente, congregados estos grupos humanos en sitios dispersos y alejados, cercados por amplias serranías, hacían que estas se convirtieran en tierras donde la justicia y el control dependían de factores más subjetivos e inevitablemente ligados a la ley del más fuerte, que las instituciones que intentaba implementar el Estado en la región. Como afirmaba, en cierta manera, se estaba *en tierra de nadie*, existiendo presencia de las instituciones estatales sólo en las ciudades principales. Los ejemplos son variados, pero todos se inscriben en dar cuenta de la incapacidad de las agencias del Estado y sus autoridades para establecer el control y ordenar la masa en lugares alejados de la égida de las autoridades. Estos territorios fueron el teatro de operaciones de aventureros osados que penetraban en el desierto tras las huellas minerales. Diego de Almeyda, José Santos Ossa y el “manco” Moreno, fueron los más nombrados y quienes enfrentaron el avance hacia el despoblado *motu proprio* asumiendo la responsabilidad y el control de la situación. Este avanzar hacia el norte dejaba en manos de privados el control de los excesos y el establecimiento del orden. Así lo destacó *El Demócrata* en 1843 refiriéndose a la región estudiada: “no hay otra autoridad que la del más fuerte o el brazo despótico y cruel del patrón. En realidad Moreno es un déspota dentro de la turba, que minera al cabo, no es la más católica de las turbas. Él pues es el gobierno en medio de ella: debéis presumir que allí los 600 u 800 trabajadores no se ocuparan de rezar”¹⁸.

Esta expansión nos conduce a repensar la imagen del Estado nacional construida en las primeras décadas republicanas, en cuanto este proceso en sus inicios es bastante menos fuerte. Así, la grandilocuente imagen que se ha dibujado para la construcción del aparato estatal en Latinoamérica se presentó en estos territorios de frontera como un verdadero *gigante con pies de barro*¹⁹, cuya fortaleza y eficacia radicaba en algunas ciudades principales de provincia y en Santiago, haciéndose borrosa y laxa hacia la periferia, una realidad compartida en el periodo con otras regiones, tales como Araucanía, en Chile; Salta, Neuquén, en Argentina o Patagonia, en Chile y Argentina²⁰.

Al analizar los Estados latinoamericanos en construcción, el fenómeno se esparce, observándose

la persistencia de lo laxo de su presencia en los márgenes del territorio nacional que mayoritariamente carecía de recursos materiales (vías de comunicación, agencias del Estado, etc.), humanos y políticos básicos, donde los funcionarios y autoridades estatales tenían que recurrir a una serie de prácticas muy alejadas de la normativa y del ideal burocrático, en que los ámbitos privados y públicos parecían perder su estricto tabicamiento. En el periodo, abordar la tarea de reforzar la estructura del edificio estatal supuso la imposición del orden interior, la consolidación de cuadros político-administrativos y el aumento de transportes y comunicaciones, una realidad consolidada en Chile solo con la instalación de un nuevo pacto político suscitado –según Luis Ortega– después de 1863, cuando se consolidaron las finanzas del Estado y se generó consenso en la elite²¹.

En Chile, la realidad administrativa de las provincias era amplia y variaba desde las capitales provinciales con presencia amplia de las agencias del Estado a los espacios interiores donde esas tenían una presencia tenue. La formalización de los nuevos poblados requería de elementos mínimos que actuasen como contenedores de los desbordes populares, esta necesidad se tradujo en demandas por nuevas autoridades, las que fueron una constante del periodo. Así lo señaló Ruperto Álvarez representando a la “*gente honrada*” del nuevo mineral de San José del Pingo, en Copiapó, hasta donde llegaron trabajadores, exploradores e individuos con motivaciones diversas, repitiendo la acción desarrollada en otros lugares de la región:

Suscitándose desórdenes, disgustos y despojos que hacen inseguras la vida y la propiedad de las personas honradas que allí se dedican a la industria minera. Las autoridades tanto administrativas como judiciales, de las diversas secciones del Departamento de Copiapó en el cual está ubicado el mineral se encuentran a grandes distancias de este, sin que puedan por consiguiente evitar aquellos incidentes desagradables y perjudiciales [...] es de absoluta necesidad la creación de autoridades en el Pingo.²²

Carentes de controles, las demandas se sumaban, pues en la región los días de pago, asueto o en la celebración de fiestas religiosas y nacionales

la mixtura de peones de minas, mujeres, juego y alcohol exacerbaba las preocupaciones de autoridades y dueños de faenas, quienes intensificaban la demanda de policías para mantener el orden y cárceles para retener a los infractores. No obstante, la necesidad de regular las relaciones sociales en estas tierras fue cotidiana²³, obligando al financiamiento privado de policías, de parte de los empresarios mineros²⁴ o dueños de chinganas²⁵, para resguardar el orden y proteger los intereses particulares del robo, asaltos o de los conflictos más severos que derivaban en amotinamientos y que se traducían en el saqueo y destrucción de las tiendas de comerciantes locales²⁶. Un ejemplo que sintetiza la situación se manifiesta en la comunicación al intendente de Copiapó el subdelegado de Los Loros en febrero de 1855:

En consecuencia de que pretendo llevar la administración de justicia con toda la rectitud debida a fin de corregir la inmoralidad y vicios de que están vestidos la mayor parte de los habitantes de esta subdelegación porque careciendo como carecen de todo principio de organización han llegado a corromperse en tal extremo que las autoridades de estos puntos se encuentran a cada paso inturbados, burlados y atropellados, *porque no se cuenta con ningún género de recurso para castigar a los delincuentes y contraventores de las leyes del buen gobierno.*

En esta virtud por la indicación que le hago a su Señoría *no espero otra cosa que se digne el proveer de las armas, soldados y prisiones a esta subdelegación* en cuanto le sea posible y a la mayor brevedad por requerirlo así el caso de las circunstancias²⁷.

En el norte decimonónico Atacama los mayores problemas, debido a las escasas guarniciones existentes en los centros mineros y poblados del departamento de Copiapó, Chañaral, Taltal y en las costas del Desierto de Atacama “*siendo muy deficiente este servicio y estando sin protección algunos otros puntos importantes*”, proponiendo el intendente en la memoria de 1868 la introducción de algunas reformas que terminaran con lo que consideraba “*las depredaciones de la gente audaz y sin freno que se domicilia y frecuenta las poblaciones mineras*”²⁸.

En este contexto, es posible observar que la creación en 1843 de la provincia de Atacama obedeció a factores tanto económicos como de seguridad nacional y política internacional, pues desde la tercera década del siglo XIX esta fue una zona donde las exploraciones mineras iban *in crescendo*, y en cuyo sector septentrional se friccionaban los límites con el antiguo territorio boliviano, siendo una región en que la autoridad de Chile era marginal dado que Copiapó dependía de La Serena, capital de la provincia, que como centro administrativo provincial estaba ubicada a más de 300 kilómetros por caminos de mala calidad. Este tema fue frecuentemente informado a la autoridad central, entendiéndolo como el mayor problema para mantener el orden requerido para el desarrollo normal de la minería, cuyos interesados veían en esta larga distancia un impedimento para el pronto auxilio con tropas, en el caso de requerirlas. Así lo hacía saber en diciembre de 1841 el gobernador de Copiapó Juan Melgarejo al intendente de la provincia, cuando analizaba y justificaba los motivos que tuvo para tomar medidas: “*en el ramo de la guerra*” frente al peligro de la tranquilidad pública y la seguridad de las propiedades “*el que ha pesado más en mi consideración, es el de las distancia aquel departamento de esta capital [...] que inutiliza todo auxilio en caso de alguna tentativa contra la seguridad*”²⁹.

Una de las características del proceso es que la readecuación administrativa civil fue más lenta que la eclesiástica al implementar con notable tardanza una redefinición administrativa que el gobierno, sustentado en el régimen de patronato, había solicitado a Roma, aprobando esta mediante una bula del 1° de julio de 1840 la erección de un nuevo obispado. Así, dada la amplitud geográfica del obispado de Santiago, se produjo la nueva secesión territorial que abarcó desde el valle del Choapa hasta el norte de Tocopilla, dando origen al obispado de La Serena. El conjunto de razones señaladas llevó al presidente Bulnes a señalar en su mensaje de 1841 que: “*este departamento se hace de día en día más notable y más importante, no sólo por el desarrollo de la industria minera, que forma su principal riqueza, sino por la extensión progresiva de sus relaciones comerciales y el aumento consiguiente de población*”, redundando en la posterior creación de la provincia de Atacama en 1843.

En síntesis, la conjunción de un nuevo diseño de administración territorial, la complejización de la

burocracia estatal, manifestado en un nuevo intendente, gobernadores y subdelegados, buscó atenuar las carencias que se han señalado. En el proceso es constatable una importante modificación de las redes viales, puertos y poblados del periodo, cuyo entramado dio un nuevo cariz a la región.

Nuevas rutas: caminos y ferrocarriles

El escenario geográfico esbozado para la región presentó durante la primera mitad del siglo XIX grandes problemas para la implementación y mantención de una red vial y de comunicaciones eficientes, así lo anotó Charles Darwin en su cuaderno de viajes al inicio del mes de mayo de 1835, cuando al dejar atrás las costas de La Ligua y Quilimarí, enfilaba su rumbo hacia Illapel, para tomar el camino que le conduciría a La Serena “*nos dirigimos hacia el norte, pero dando muchos rodeos*—escribió el naturalista— *esta región está tan poco poblada, los caminos o, mejor dicho, senderos están tan poco frecuentados y por consiguiente tan mal trazados, que a menudo tenemos dificultades en hallar el nuestro*”³⁰.

Es interesante observar la frecuente demanda de inversiones en este rubro—entre otras no menos importantes— por parte de las autoridades locales, las que constantemente solicitaban la mejoría y apertura de nuevos caminos al gobierno central. Como contrapunto a la realidad descrita, baste recordar la imagen que construyeron los viajeros de la época acerca de estos caminos y naturalistas de la época, especialmente Ignacio Domeyko, quien recorrió en varias ocasiones los caminos de la región. En sus viajes, especial atención le causó la dificultad de los dos caminos que conducían desde Coquimbo hacia Copiapó, uno por la costa y el otro por los montes, este último más usado por los pocos mineros que se atrevían a exponerse a una travesía que, según Domeyko, hacía que los lugareños “*hablaran con cierto terror*” de la ruta,³¹ por lo tanto el más transitado era el de la costa debido a la seguridad, existencia de agua, posadas y alimento para el ganado.

La preocupación por los caminos y las vías de comunicación no fue un tema central en el periodo colonial, haciéndose presente sólo en la última década del siglo XVIII. El tráfico se reducía al transporte en mulas y se viajaba a caballo, por ende, las rutas de carretas eran escasas, con poca mantención y no constituía preocupación para las autoridades, además

como señaló Barros Arana “*ni el comercio ni el pueblo pareciesen sentir su falta*”³². No obstante, debido al incremento del comercio se puso en el tapete la necesidad de un camino entre la capital y el puerto de Valparaíso.

La relación existente entre desarrollo económico y demanda de nuevas rutas de integración y comunicación ha sido bastante destacada, en cuanto los transportes y comunicaciones contribuyen a intensificar la vida comercial, asumiendo una organización moderna, que estimula el consumo³³. Así lo constató tempranamente Claudio Gay, cuando en su *Agricultura chilena* evaluó el problema destacando la escasa conectividad caminera existente en el país, realidad que desde mediados del siglo XIX inició un proceso de transformación, principalmente porque como comentó Gay se comprendió a partir de las demandas de mineros y agricultores que “*crear un buen sistema de vías de comunicación, es fundar una economía de tiempo y dinero, desarrollar las fuerzas productivas de un país y propagar el bienestar a todas las clases de la sociedad*”,³⁴ trasladándonos a un plano en que el gobierno inició paulatinamente un proceso de mayor participación con el aporte monetario para la construcción de caminos, llegando a configurar una realidad que, según el citado Gay, en la década de los sesenta llevaba a Chile a ubicarse “*casi a nivel de las naciones más civilizadas de Europa*”.³⁵

El nuevo ímpetu que la minería dio al comercio regional se tradujo en una mayor circulación de bienes, así como los caminos eran recorridos con mayor frecuencia por las recuas de mulas que trasladaban el mineral, estos también eran la ruta de retorno por los cuales se desplazaban los productos para sustentar a los mineros desperdigados por las faenas de la región. Como señaló Barreiro para el caso de la sociedad gallega decimonónica, las condiciones de equilibrio de las sociedades tradicionales se van rompiendo con el aumento sostenido de la población, la que demanda cada vez más productos, haciendo necesario el aumento de la circulación de bienes, una necesidad que deja en evidencia un sistema de transporte precario que a la vez contribuye a exponer a las poblaciones al desabastecimiento³⁶. La idea expresada, válida para Galicia en el siglo XIX, tiene su símil en igual periodo en la región estudiada, pues si atendemos a las observaciones de Claudio Gay, este afirmó que antes de producirse el alto impacto económico que tuvo Chañarcillo en la región, los productos agrícolas

del valle de Copiapó “*eran casi suficientes para una población rala y diseminada*”³⁷, equilibrio que se alteró con las explotaciones cupríferas y el aumento de la población, hecho que obligó a rehabilitar el camino de cordillera para acceder a la producción de La Rioja, allende los Andes.

De esta manera, los caminos jugaron un papel preponderante, no sólo como vías comerciales, sino como mecanismos de integración territorial, con el consecuente control y presencia estatal. Como señaló Oszlak para el caso argentino, se generó un proceso de “*exteriorización del Estado*” expresado principalmente en instituciones destinadas a consolidar y legitimar el poder central (milicias, vías de comunicación, instituciones y mecanismos jurídicos)³⁸.

Una de las alternativas propuestas hacia la tercera década del siglo XIX fue la implementación del madero-carril, conocido en la región como camino carril, idea implementada en la región por James Clark en 1832, quien proyectó una vía de estas características entre Vallenar y Huasco, pero que logró concretar sólo en algunos tramos³⁹. Hacia 1840, los hermanos Gatica, mineros de Illapel dirigieron en representación de su gremio una carta al intendente dando cuenta de la situación por la que atravesaban los mineros de la zona debido a la inexistencia de un puerto menor en su costa inmediata, razón por la que sus mulas debían trasladarse a los distantes puertos de Coquimbo y Valparaíso, marchando por caminos de mala calidad que se hacían intransitables en invierno. Lo interesante de la carta de los mineros de Illapel es que los problemas que destacaban con respecto a los caminos resumen las vicisitudes enfrentadas por este gremio en la región, así afirmaban que “*colocados en el centro de esta carrera, nada puede exportarse sin hacer ochenta leguas de camino por sendas ásperas, desprovistas de todo auxilio, y llenas de embarazos para las conducciones*”⁴⁰. Lo que consideraban se debía agregar a los gastos de transporte, el tipo de terreno que presentaba inconvenientes gran parte del año y la demanda anual de 4.000 mulas para transportar los 37.000 quintales de cobre producidos en promedio por los mineros de Petorca, Combarbalá e Illapel, entendiendo que una arria no podía realizar más de tres viajes por año, alzando de esta manera el valor de los fletes.

Como señalan los citados empresarios, dentro de los sistemas de transporte usados durante el periodo, el ganado mular desempeñaba un importante rol en

lugares de accesibilidad difícil y debido a la alta resistencia de cargas pesadas entre largas distancias, contando además con especialización entre quienes desarrollaban las diversas fases. El uso de recuas de acémilas fue una práctica mayoritaria en las sociedades tradicionales, tanto en América, como en otras regiones⁴¹, en especial en la región de Galicia, que históricamente enfrentó comunicaciones deficientes y que vio empantanado su comercio durante el siglo XIX, como ha señalado Barreiro, por la carencia de un eficiente sistema de transporte, problema característico de las sociedades tradicionales⁴².

La región estudiada, al igual que el resto de las naciones que se integraban a los circuitos económicos mundiales, fue, desde mediados del siglo XIX y hasta el inicio del XX, cruzada por líneas férreas –tal como sucedía en Asia, Australia y África– que unían las zonas productoras de materias primas con un puerto desde donde se transportaban por vía marítima hasta las zonas industriales del mundo. Así, y como indicó Hobsbawm, las líneas ferroviarias siguieron siendo suplementarias de las líneas de navegación⁴³.

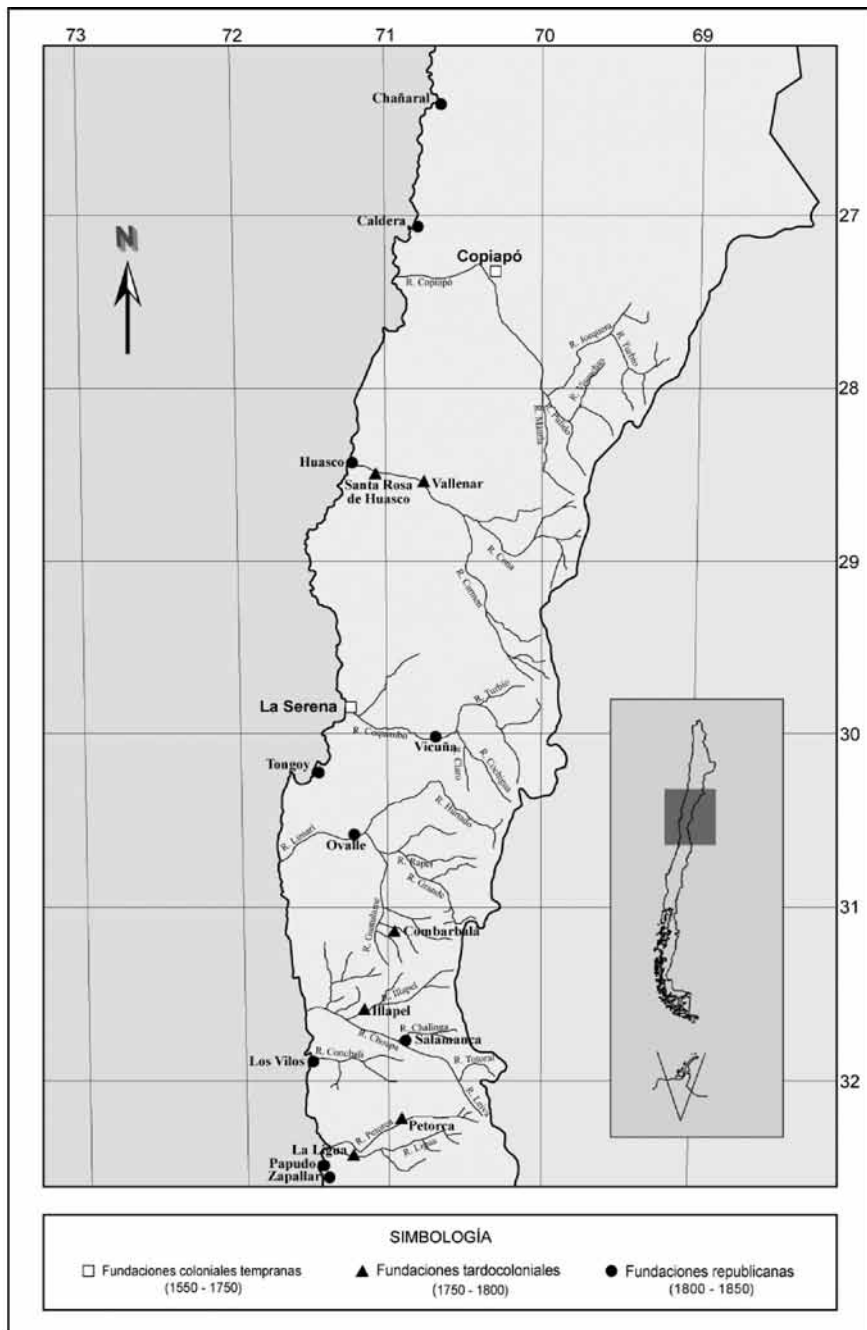
Entonces, embebidos de este ímpetu por los ferrocarriles, en tanto estos representaban la modernización por definición y reconociendo la importancia político-económica de una red vial de calidad, se estimuló la mantención y creación de ferrocarriles que debían responder a las demandas que las transformaciones económicas mundiales estaban generando. Como parte de este proceso irrumpió el ferrocarril a mediados del siglo XIX, como una iniciativa eminentemente privada, que definió el trazado de la primera línea férrea en 1851 entre el puerto de Caldera y Copiapó. Por cierto, es indisoluble el ímpetu ferroviario de los importantes descubrimientos mineros hechos en la región, en especial el recién explotado filón de Tres Puntas, que contribuyó a aumentar el número de personas que arribaban a las costas de la región. El pitazo inicial de los servicios entre ambas localidades no estuvo exento de problemas, aunque el frenesí de conectividad rápida y de bajo costo impulsó a los inversores privados a soslayar los problemas. Si consideramos que el traslado expedito de minerales era una demanda constante a mediados del siglo y que esta necesidad era suplida parcialmente por las recuas de acémilas y carretas que realizaban el transporte, a lo que se agregaba un factor escasamente considerado, esto es, que en las tierras yermas y ausencia de pastos que circundaban Copiapó, se

dificultaba la mantención del ganado destinado a esta tarea, por tanto, la premura para hacer avanzar el ferrocarril fue un tema de alta preocupación.

En 1851, la puesta en servicio del ferrocarril Caldera-Copiapó generó un alto impacto en la región, iniciándose un proceso de reproducción de la experiencia copiapina en la provincia de Coquimbo, donde entre los años 1860 y 1883 se construyeron tres tramos de ferrocarriles entre Coquimbo-La Serena, Tongoy-Tamaya y La Serena-Elqui. Consecuente con el desarrollo de los ferrocarriles privados, al finalizar el siglo XIX hubo un fuerte impulso estatal para generar una red ferroviaria que uniera el norte del país, el denominado *Ferrocarril Longitudinal*, que conectaría las líneas locales de la región desde La Calera hacia el Norte Grande, una tarea sólo finalizada al inicio del siglo XX, después que en 1908 y 1910 se legisló para vincular mediante una línea férrea dos puntos tan distantes como La Calera y Pintados.

Nuevos lugares: Ciudades y villas

Aunque la ocupación española de los valles se remonta al primer momento de la Conquista, las escasas agrupaciones poblacionales existentes en la región hasta mediados del siglo XVIII tenían como característica central el responder a ocupaciones espontáneas, motivadas por móviles diferentes y asociados a la supervivencia que no contaban con más de una decena de familias. Los asentamientos humanos se producen en los valles de la región, distribuidos en haciendas y pequeñas propiedades. En esta región predominaban reducidos conglomerados habitacionales a las orillas de los ríos y cerca de algún camino, prefiriendo en Coquimbo los valles costeros. El paisaje más cercano de la región en el periodo colonial fue el de la dispersión del hábitat, marcado por casas rurales y algunas aldeas y villorrios, unidos por un camino longitudinal⁴⁴. Las mayores agrupaciones que se constituyeron fueron algunos “*esbozos de aglomeraciones rurales junto a las antiguas parroquias de indios*”⁴⁵. Una excepción fue la temprana fundación de La Serena, el primer lugar de concentración de población, asentada en 1544 y refundada en 1549, siendo la única villa existente en la región por casi dos siglos. “*No hay en toda la provincia otra población que la de La Serena y la villa de Combarbalá últimamente mandada a establecer*”⁴⁶ escribió a fines del siglo XVIII el naturalista alemán Thaddaeus Peregrinus



Haenke destacando la carencia de poblados que encontró en la región. Corroborando esta percepción, los estudios historiográficos contemporáneos referentes al proceso de fundación de villas en el siglo XVIII recalcan la particularidad del caso chileno, el que resulta esencialmente diferente dada la profundización del proceso de ruralización de la población blanca, circunstancia que configuró lo

que ha denominado Francisco Solano “*un país sin ciudades*”, las que en ocasiones existían, pero sus vecinos vivían en el campo.

Sólo a mediados del siglo XVIII se produjo el primer cambio de proporciones en el incipiente paisaje urbano de la región con el incentivo para la aglomeración de habitantes en torno a las villas recientemente generadas a propósito de las

reformas borbónicas del siglo impulsadas por la junta de poblaciones de 1752, cuyas directrices se tradujeron en la ambiciosa política poblacional que el gobernador Domingo Ortiz de Rozas intentó implementar fundando en 1754 nominalmente las villas de La Ligua, Petorca, Illapel, Santa Rosa de Huasco (renombrada como Freirina, en 1824), las que efectivamente sólo tienen sus trazados definitivos mediante la acción del gobernador Ambrosio O'Higgins hacia la última década del siglo XVIII, fundando además Combarbalá⁴⁷.

La situación descrita se hizo más compleja durante el siglo XIX, pues desde el temprano periodo republicano se sistematizó o fundó una serie de nuevos poblados y puertos haciendo más densa la presencia de centros urbanos que, en rigor, algunos de ellos recibían por decreto la condición de villas o ciudades. Así se funda en 1821 la villa de Vicuña y Ovalle, en 1831; Chañaral, en 1833 y Salamanca, en 1844. Paralelamente, aparecen centros habitacionales en la costa, los que darían origen a puertos menores y mayores, tales como Huasco, Papudo y Los Vilos.

Paralelamente, en la región se manifestaron otros procesos de poblamiento que densificaron la red de pueblos existentes. En primera instancia, se fortalecieron algunos poblados preexistentes que estaban en notable decaimiento desde la perspectiva poblacional y de la actividad económica, revitalizándose con el proceso de dinamización de la minería y su demanda por cobre desde 1840;

también hubo un aumento del número de centros poblados en la región, estos en 1865 sumaron 9 cuyos habitantes oscilaban entre 2.000 y 20.000 personas, una decena después eran 15, para descender a 13, en 1885, reflejando por lo demás el comportamiento de la población al finalizar el siglo con 11 centros que podían ubicarse en ese rango⁴⁸. Solo en 1930 la región contó con una ciudad que albergara a más de 20.000 habitantes. Estas cifras censales permiten visualizar de mejor manera el tema de la distribución de la población en localidades pequeñas y sin grandes aglomeraciones, esto sin duda sin perder la perspectiva de la realidad global de la población chilena del siglo XIX.

Finalmente, es posible constatar que la región enfrentó importantes modificaciones desde el periodo de modernización tardocolonial, aumentando con la implementación temprana del Estado nacional en la región, el que se asentó después de la mitad del siglo XIX, junto con los procesos de modernización estatal, manifestados en un aumento de la presencia de agencias del Estado, territorialización, conectividad vial y marítima que junto a un aumento de los centros poblados, así como el crecimiento del número de habitantes, permitió a empresarios y comerciantes optimizar el ritmo de sus negocios a la vez que posibilitó la instalación de una estructura administrativa estatal que mediante ingentes esfuerzos aumentara la presencia de las agencias del Estado para intensificar el control, la homogeneidad y la civilización europeizante.

Referencias Citadas

Archivos

Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Atacama, Volúmenes 109, 128, 129, 299, 300, 351, 362, 669, 637.

Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Atacama, Volúmenes 125, 424.

Archivo Nacional Histórico Gobernación de Petorca, Vol. 7. Memoria del Intendente Atacama, 1867.

Periódicos

Mercurio de Valparaíso, El. Valparaíso, 1851.

Demócrata, El. Santiago, 1843.

Referencias

Barclay, F.

2010 *El Estado federal de Loreto, 1896. Centralismo, descentralización y federalismo en el Perú a fines del siglo XIX*, Ed. Centro Bartolomé de Las Casas. Instituto Francés de Estudios Andinos, Lima.

Barreiro, J.

2001 "El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX", Revista Galega de Economía. Vol. 10, N° 1, 5.

Barros Arana, D.

2001 *Historia general de Chile*. Tomo VII, Editorial Universitaria. DIBAM, Santiago.

Bohoslawsky, E y M. Godoy Orellana

2008 "Ideas para la historiografía de la política y el Estado en Argentina y Chile, 1840-1930", Polis, 19.

Bowman, I.

1942 "Los senderos del desierto de Atacama", Ed. Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Santiago.

Bustos Cara, R.

1998 *Espacio-tiempo y territorio*, Revista de Estudios regionales interdisciplinarios.

Cunill, P.

1963 "Géneros de vida en la micro región de Valparaíso a comienzos del siglo XVIII", en Arqueología de Chile Central y áreas vecinas. Ed. Museo Fonck. Santiago, 1964.

Darwin, C.

1945 *Viaje de un naturalista alrededor del mundo [1865]*, Ed. El Ateneo, Buenos Aires.

- Delrio, W.
2005 *Memorias de expropiación, sometimiento e incorporación indígena de la Patagonia, 1872-1943*, Ed. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 2005.
- Diccionario de la Lengua Castellana (1852), Imprenta Nacional, Madrid.
- Domeyko, I.
1994 *Mis viajes*, Ed. Universitaria, Santiago.
- El Mercurio de Valparaíso. Valparaíso, 1 de febrero de 1842.
- Gay, C.
Agricultura chilena (1862-1865), Impr. de E. Thunot, Paris.
- Godoy Orellana, M.
2009 “Fiestas, carnaval y disciplinamiento cultural en el Norte Chico, 1840-1900”, Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Universidad de Chile, Santiago.
- Haenke, T.
1942 *Descripción del reino de Chile*, Ed. Nascimento, Santiago.
- Hobsbawm, E.
2009 *La era del capital, 1848-1875*. Crítica, Buenos Aires.
- Hurtado, C.
1966 *Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno*. Ed. Instituto de Economía de la Universidad de Chile, Santiago.
- Justiniano, M.
2010 *Entramados del poder. Salta y la nación en el siglo XIX*. Ediciones Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes.
- Kaplan, M.
Formación del Estado nacional en América Latina. Ed. Universitaria, Santiago.
- Lorenzo, S.
1986 *El origen de las ciudades chilenas. Las fundaciones del siglo XVIII*, Ed. Andrés Bello, 1986, Santiago.
- Machado, R. y O. Kurs
2000 “Andalucía y Estonia: diferenciación espacio-territorial de dos regiones periféricas en Europa”. Cuadernos geográficos, 30 (2000), 166.
- Maldonado, H.
2003 *Caminos, ganadería, comercio y poblaciones andinas entre Venezuela y Colombia, siglos XVI-XX*, Aldea mundo, 15.
- Mellafe, R. y R. Salinas
1988 *Sociedad y población rural en la formación de Chile actual: La Ligua 1700-1850*, Ed. Universidad de Chile, Santiago.
- Montañez, G. y O. Delgado
“Espacio, territorio y región. Conceptos básicos para un proyecto nacional”, Cuadernos de Geografía, 1-2 (1998), 122-123.
- Ortega Martínez, L.
2005 “Chile en ruta al capitalismo”, Ed. DIBAM, Santiago, 2005, pp. 183-202.
- Ortega Martínez, L.
“La política, las finanzas públicas y la construcción territorial, Chile 1830-1837. Ensayo de interpretación”, *Universum*, 25/1, p. 142.
- Ortega, L.
2005 *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*, Ed. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago.
- Oszlak, O.
1982 *La formación del Estado argentino: orden, progreso y organización nacional*, Planeta, Buenos Aires.
- Sesiones Extraordinarias de la Cámara de Diputados en 1882 (1883) Santiago, Imprenta Nacional, Santiago.
- Subercaseaux, B.
1940 *Chile o una loca geografía*. Ediciones Ercilla, 83.
- Thompson I. y D. Angerstein
2000 *El ferrocarril en Chile*, Santiago: Ed. DIBAM, Santiago.
- Trebbi, R.
1980 *Desarrollo y tipología de los conjuntos rurales en la zona central de Chile, siglos XVI-XIX*. Ed. Nueva Universidad, Santiago.

Notas

- ¹ El Mercurio de Valparaíso. Valparaíso, 16 de octubre de 1840.
- ² Segundo Gutiérrez Álvarez, “Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril” (Madrid: Editorial MAPFRE, 1993). 307 y 344-388.
- ³ El Mercurio de Valparaíso. Valparaíso, 26 de diciembre de 1851.
- ⁴ Milton Godoy Orellana, “Fiestas, carnaval y disciplinamiento cultural en el Norte Chico, 1840-1900”, Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Universidad de Chile, 2009.
- ⁵ Isahia Bowman, “Los senderos del desierto de Atacama”, Ed. Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Santiago, 1942, p. 137.
- ⁶ José Antonio Aris al Intendente, Copiapó, 15 de julio de 1880. Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Atacama (en adelante ANHIAT), Vol.535, s/f.
- ⁷ Archivo Nacional Histórico, Ministerio del Interior, Vol. 412. Citado en Felipe Vergara, Rieles y durmientes, una vía al progreso. Antecedentes de la organización social y económica de la empresa de FF.CC. del Estado. Valparaíso-Santiago (1852-1875). Valparaíso: Editorial Puntángelos, 2003, p. 13.
- ⁸ El Mercurio de Valparaíso. Valparaíso, 1 de febrero de 1842.
- ⁹ Sesiones Extraordinarias de la Cámara de Diputados en 1882, Santiago, Imprenta Nacional, 1883, 460.
- ¹⁰ Benjamín Subercaseaux, “Chile o una loca geografía” (Santiago: Ediciones Ercilla, 1940), 83.
- ¹¹ Rolando Mellafe y René Salinas, “Sociedad y población rural en la formación de Chile actual: La Ligua 1700-1850”, Ed. Universidad de Chile, Santiago 1988, p. 23.
- ¹² Roberto Bustos Cara, “Espacio-tiempo y territorio”, *Estudios regionales interdisciplinarios* (1998) 67-83.
- ¹³ Citado por Gustavo Montañez y Ovidio Delgado, “Espacio, territorio y región. Conceptos básicos para un proyecto nacional”, Cuadernos de Geografía, 1-2 (1998), 122-123.
- ¹⁴ Rafael Machado y Ott Kurs “Andalucía y Estonia: diferenciación espacio-territorial de dos regiones periféricas en Europa”, Cuadernos geográficos, 30 (2000), 166.
- ¹⁵ Diccionario de la Lengua Castellana, Imprenta Nacional, Madrid, 1852, p. 669.
- ¹⁶ Luis Ortega Martínez, “Chile en ruta al capitalismo”, Ed. DIBAM, Santiago, 2005, pp.183-202.
- ¹⁷ Para un tratamiento más detallado del tema ver el capítulo II de Milton Godoy Orellana, “Fiesta, carnaval y disciplinamiento cultural en el Norte Chico, 1840-1900”, Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Universidad de Chile, Santiago, 2009, pp 96-113.
- ¹⁸ El Demócrata. Santiago, 1843.

- 19 Ernesto Bohoslavsky y Milton Godoy Orellana "Ideas para la historiografía de la política y el Estado en Argentina y Chile, 1840-1930", Polis, 19 (2008).
- 20 María Justiniano, "Entramados del poder. Salta y la nación en el siglo XIX". Ediciones Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, 2010, p. 163. Barclay F. 2010. "El Estado federal de Loreto, 1896. Centralismo, descentralización y federalismo en el Perú a fines del siglo XIX", Ed. Centro Bartolomé de Las Casas – Instituto Francés de Estudios Andinos, Lima; Justiano M. 2010. "Entramados del poder. Salta y la nación en el siglo XIX", Ed. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires; Ortega, L. 2005. "Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880", Ed. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana; Walter Delrío, "Memorias de expropiación, sometimiento e incorporación indígena de la Patagonia, 1872-1943", Ed. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 2005.
- 21 Luis Ortega Martínez, "La política, las finanzas públicas y la construcción territorial, Chile 1830-1837. Ensayo de interpretación", Universum, 25/1, p. 142.
- 22 Para este caso existen variados ejemplos con similar tenor: "El aumento de policía, hasta el 20 será pagado por los dueños de chinganas, gastos que harán voluntariamente", Subdelegado al Intendente, Caldera, 21 de septiembre de 1881. ANHIAT, s/f; Ruperto Álvarez al Intendente, Caldera, 17 de enero de 1883. ANHIAT, Vol. 669, s/f.
- 23 Presupuesto para la formación de una brigada de policía. Petorca, 23 octubre 1855. Archivo Nacional Histórico Gobernación de Petorca, Vol. 7, s/f.
- 24 Aunque los ejemplos se multiplican destaca el caso de Agustín Edwards quien para proteger sus intereses de la Mina Limbo, en El Salado contribuía a la mantención de la policía pagando el arriendo del cuartel/Estado del movimiento de la subdelegación de Salado. Salado, 6 de enero de 1884. ANHIAT, V.637, s/f.
- 25 Domingo Reyes Gómez al Intendente, Lomas Bayas, 14 de septiembre de 1870. ANHIAT, V.362s/f.
- 26 Para el efecto, existe una extensa muestra documental que avala estas afirmaciones, a saber, Sumario levantado en Chañarillo para averiguar los autores de un motín de peones en ese mineral. Chañarillo, 1840. Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Coquimbo (en adelante ANHICOQ), Vol. 125, s/f; J. Santiago Moreno al Intendente, Chañarillo, 1 de junio de 1852. ANHIAT, V. 128 s/f; A. Fontanes al juez letrado de la provincia, Copiapó, 16 de octubre de 1851. ANHIAT, s/f; J. A Montt al intendente, Freirina, 4 de noviembre de 1851. ANHIAT, s/f; asalto cuartel y saqueo pueblo de Juan Godoy. Copiapó, 17 de octubre de 1851; Manuel Cortés al Intendente, Juan Godoy, 10 de septiembre de 1859. ANHIAT, s/f; Juan Rafael Silva. Illapel, junio 22 de 1859, ANHICOQ, Vol.362, s/f; José María Pereira al Intendente, Tres Puntas, 23 de septiembre de 1861. ANHIAT, s/f; Juan Rafael Carvallo al señor intendente de la provincia. Ovalle, 18 de mayo de 1863 ANHICOQ, Vol.424, s/f; José B. Quezada al Intendente, Vallenar, 21 de septiembre de 1864; ANHIAT, s/f. Vicente Mardones al Intendente, Copiapó, 6 de marzo de 1862. ANHIAT, V.109, s/f; José B. Quezada al Intendente, Vallenar, 21 de septiembre de 1864. ANHIAT, s/f; José B. Quezada al Intendente, Vallenar, 25 de septiembre de 1865. ANHIAT, V. 299, s/f; Agustín Cardozo al Intendente, Caldera, 30 de septiembre de 1865. ANHIAT, V. 300 Agustín Cardozo al Intendente, Caldera, 30 de septiembre de 1865. ANHIAT, V. 300, s/f.
- 27 Manuel Albear al intendente, Alto de Los Loros, 22 de febrero de 1855. ANHIAT, s/f la cursiva es mía. Además de este ejemplo destaca una comunicación de inicios del siglo XX donde el alcalde afirma que "la Municipalidad de Chañarillo no tiene fondos para pagar policía, por esta causa nadie quiere ser policial de acá, hai dos individuos que han servido de guardianes y se retiraron del comercio por no tener de qué vivir y hasta hoy se les debe el sueldo. También no dejaré de comunicar a Vs que hai aquí un individuo que se titula comandante de policía, este es un mozo que reúne todos los vicios que puedan haber y por consiguiente no es el llamado para desempeñar tal puesto". Pedro Aguirre al Intendente, Cerro Blanco, 23 de enero de 1901. ANHIAT, s/f.
- 28 Memoria del Intendente, Atacama correspondiente a 1867. Copiapó, 18 de abril de 1868. ANHIAT, Vol. 351, Fj. 45-45v.
- 29 Juan Melgarejo al intendente, La Serena, 13 de diciembre de 1841. ANHMINT, Vol. 146, fs. 92.
- 30 Charles Darwin, Viaje de un naturalista alrededor del mundo [1865] (Buenos Aires: Ed. El Ateneo, 1945) 404.
- 31 Ignacio Domeyko, Mis viajes (Santiago: Ed. Universitaria, 1994 edición de Godoy y Lastra p. 107.
- 32 Diego Barros Arana, Historia general de Chile. Tomo VII (Santiago: Editorial Universitaria – DIBAM, 2001) 44.
- 33 Marcos Kaplan, Formación del Estado Nacional en América Latina (Santiago. Ed. Univ. 1969) 167.
- 34 Claudio Gay, Agricultura chilena (1862-1865 (París: en la Impr. de E. Thunot, 1862-65) 244.
- 35 Gay, Op. Cit. 245.
- 36 Jaime Barreiro, "El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX", Revista Galega de Economía. Vol. 10, N° 1 (2001) 5.
- 37 Gay, Op. Cit. 292.
- 38 Oscar Oszlak, "La formación del Estado argentino: orden, progreso y organización nacional" (Buenos Aires: Planeta, 1982) 28-29.
- 39 Ian Thompson y Dietrich Angerstein, "El ferrocarril en Chile" (Santiago: Ed. DIBAM, 2000), 21.
- 40 Necesidad de habilitar nuevos puertos para los departamentos de Illapel, Combarbalá y Petorca. Illapel, de ANHMINT, Vol. 147. s/f.
- 41 Héctor Maldonado, "Caminos, ganadería, comercio y poblaciones andinas entre Venezuela y Colombia, siglos XVI-XX", Aldea mundo, 15 (2003) 52.
- 42 Jaime Barreiro, "El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX", Revista Galega de Economía. Vol. 10, N° 1 (2001) 4-5.
- 43 Eric Hobsbawm, "La era del capital, 1848-1875" (Buenos Aires: Crítica, 2007) 69.
- 44 Romolo Trebbi, "Desarrollo y tipología de los conjuntos rurales en la zona central de Chile, siglos XVI-XIX" (Santiago: Ed. Nueva Universidad, 1980) 23-24.
- 45 Pedro Cunill, "Géneros de vida en la micro región de Valparaíso a comienzos del siglo XVIII", en Arqueología de Chile Central y áreas vecinas. Ed. Museo Fonck. Santiago, 1964. p. 11
- 46 Thaddaeus Peregrinus Haenke, "Descripción del reino de Chile" (Santiago: Nascimento, 1942) 211.
- 47 Ver Santiago Lorenzo, "El origen de las ciudades chilenas. Las fundaciones del siglo XVIII" (Santiago: Ed. Andrés Bello, 1986).
- 48 Carlos Hurtado, "Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno" (Santiago: Ed. Instituto de Economía de la Universidad de Chile, 1966). 149.