

¡Manos a la obra! Gobierno de la construcción de obras públicas en Chile a fines del periodo colonial

Let's get to work! Government of the Construction of Public Works in Chile at the End of the Colonial Period

Juan José Martínez-Barraza

Universidad de Santiago de Chile, Chile

jj.martinez.barraza@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-5026-8118>

Nicolás Felipe Manquepillán Burgos

Universidad de Chile, Chile

manque19nicolas@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7873-9532>

Este artículo estudia los aspectos involucrados en el gobierno de la construcción de obras públicas en el Santiago de Chile tardío colonial. Basándonos en actas del Cabildo de Santiago (1740-1810) y archivos de la Contaduría Mayor se demuestran significativos ajustes al modo de dirigir la fábrica de infraestructura, cuyo origen se encontró en el pináculo reformista de la Real Hacienda, siguiendo la lógica de reordenamiento gubernamental y administrativo de los fiscos regios indios. Por tanto, se postula que la modernización a la gestión institucional fue un factor explicativo adicional del auge de la edificación en el periodo revisado.

PALABRAS CLAVE: Construcción; obras públicas; Real Hacienda; Reformas Borbónicas; Ilustración; Chile; siglo XVIII.

This article studies the aspects involved in the government of the construction of public works in late colonial Santiago de Chile. Based on archives of the Cabildo de Santiago (1740-1810) and Contaduría Mayor significant adjustments to the way of directing the infrastructure factory are demonstrated, whose origin was found in the reformist pinnacle of the Royal Treasury, following the logic of governmental and administrative reorganization of royal treasuries of the Spanish Empire in America. Therefore, it is postulated that the modernization of institutional management was an additional explanatory factor of the construction boom in the period reviewed.

KEYWORDS: Construction; Public Works; Real Hacienda; Borbon Reforms; Enlightenment; Chile; 18th Century.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION: Martínez-Barraza, Juan José y Manquepillán Burgos, Nicolás Felipe, «¡Manos a la obra! Gobierno de la construcción de obras públicas en Chile a fines del periodo colonial», *Anuario de Estudios Americanos*, 81, 2, Sevilla, 2024, e32. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2024.2.32>.

Recibido: 04/04/2024. Aceptado: 24/07/2024. Publicado: 11/04/2025.

Introducción

La construcción de obras públicas en el Chile colonial ha sido abordada por la historiografía local como medio de análisis de la ingeniería, el arte, la arquitectura y el urbanismo,¹ dejando a un lado la forma en que se concebía y ejecutaba dicha actividad. Vale decir, si bien se han trazado las grandes líneas de pensamiento que motivaron el *por qué* se hizo algo, y de un modo determinado, identificándose las infraestructuras más emblemáticas y su representación para la sociedad, se ha desestimado el *cómo* desde las diversas dimensiones involucradas se construía en aquella época.²

Este déficit historiográfico, común en el concierto hispanoamericano, conlleva consecuencias epistemológicas en la medida que el desempeño económico indiano se ha fundamentado habitualmente en las dinámicas de las ramas volcadas hacia el exterior (comercio, minería y agricultura, incluida la ganadería para el caso chileno), lo que ha restado a la explicación del conjunto el aporte de un sector poco estudiado como la construcción.³ El problema se acrecienta si consideramos la orientación interna de esta actividad y su sujeción a la oferta de trabajo de variada calificación y alta disponibilidad de capitales financieros para asegurar la continuidad de las obras. Y más aún, porque el producto de la construcción corresponde a «infraestructura» o aquel bien que es clave por su carácter duradero para adelantar procesos productivos de otros sectores y, por extensión, de la economía en general.⁴

Dado el origen fiscal de los recursos con que se financiaba la construcción que motiva la presente investigación, su progreso o deterioro dependía de las interrelaciones de los tres fiscos regios coexistentes en la monarquía española: regio, eclesiástico y municipal⁵. Así, el examen de la construcción con fondos públicos, o pública como llamaremos acá, también interesa, en tanto, medida de desempeño de la gestión institucional, ya que su acontecer respondía a la conciliación de aquellas esferas de poder, sobre todo en materia de recaudación de caudales e inversión efectiva de los mismos, problemática igualmente desatendida por la historiografía local.⁶

Para llenar este vacío es imprescindible antes delinear el campo de estudio. En este sentido, resultan apropiados los deslindes establecidos por la historiografía inglesa de la construcción de la década de 1980, que distingue dos grandes líneas de investigación: i) la técnica, ligada a los aspectos estéticos y/o la innovación por incorporación de nuevos materiales al diseño estructural de las obras y; ii) la práctica, que abarca todo el proceso de fábrica de las mismas,

1 Rosales, 1888. Greve, 1938. Benavides, 1961. Pereira Salas, 1965. Guarda, 1978; 1997. Ortega y Pirotte, 1978. Benavides, 1988. Villalobos, 1990. Valenzuela Solís de Obando, 1991. Ramón, 2007. Jorquera, 2018. Navasal, 2018. Diego Barros Arana, en varios pasajes de su «Historia General de Chile» describe desde las perspectivas mencionadas la fabricación de infraestructura pública, Barros Arana, 2000-2005 [1884-1902]. Además, se ha estudiado la construcción de caminos emblemáticos a fines del periodo colonial, con foco en el tráfico y los recursos utilizados en faenas, Pinto, 1976 y; resaltando su importancia en la cohesión geopolítica que emprendieron los Borbones en el siglo XVIII en América, Sanhueza, 2021. En complemento, se ha analizado a los obreros de la construcción, Rojas *et al.*, 1993, 12-15 y sus salarios en Santiago por los efectos en la monetización de la fuerza laboral y condiciones de vida, Quiroz, 2009; 2012; Llorca-Jaña y Navarrete-Montalvo, 2015. Finalmente, se ha revisado, a modo de notas para futuros estudios, el régimen jurídico de la actividad constructiva pública hasta el siglo XVIII, Figueroa, 1983.

2 En esta distinción entre el *por qué* y *cómo* se lleva a cabo la construcción, misma que delimita su campo de estudio, se sigue a Huerta, 2009, 14.

3 Una excepción en esta materia la constituye el estudio sobre la construcción de infraestructura en la ciudad de México colonial como indicio de crecimiento económico, acumulación de riqueza material y fomento a la industriosisidad popular, Quiroz, 2016.

4 Guajardo, 2021, 562.

5 Desde esta perspectiva, ver los estudios compilados para Nueva España por Celaya y Sánchez, 2019.

6 Déficit destacado en el análisis historiográfico de la construcción de caminos, Sanhueza, 2023, 236.

incluidos los ámbitos socioeconómicos, entre los que sobresalen por el interés en este trabajo las lógicas económicas, de financiamiento y de gestión que determinaron el modo de construirlas.⁷

La segunda aproximación metodológica para estudiar la construcción financiada con caudales públicos se relaciona con las tensiones entre autoridades regias y funcionarios municipales ligadas al impulso de esta actividad, especialmente bajo el reinado borbónico de la segunda mitad del siglo XVIII que tendió a unificar el gobierno político y fiscal a escala imperial.⁸ Desde esta perspectiva, destaca la interrelación de ambas partes en torno a las formas que tomaba (y la celeridad con que se disponía) el financiamiento para las faenas constructivas, cuya resolución pudo a veces ser pacífica y en otras ocasiones no tanto,⁹ afectando el adelanto de ese sector. En este sentido, destaca también la alta complementariedad de los fondos municipales y regios destinados al financiamiento de la construcción, cuestión que la historiografía también ha eclipsado por la importancia dada a los segundos,¹⁰ en desmedro del aporte de los primeros al desarrollo de esta actividad. Como consecuencia, es necesario atender a la problemática de la potestad fiscal para precisar aún más el campo de estudio. Para ello, la nueva historiografía institucional hispanoamericana plantea que para entender el desempeño de las principales variables fiscales es clave conocer la estructura y funcionamiento del gobierno y administración de los erarios regios indianos.¹¹ Por tanto, es útil asimilar la significación contemporánea de los términos «gobierno» y «administración» para definir los ejes analíticos de este trabajo, en la medida que los recursos con que se financiaba la construcción que interesa aquí tenían su origen en la recaudación de impuestos. Según el «Tesoro de la lengua castellana o española» de Sebastián Covarrubias (1611), gobernar correspondía a: «regir, encaminar, y administrar, o la república, o personas y negocios particulares», siendo regir sinónimo de encaminar o «la guía por donde ha de ir [un negocio] para que suceda bien». Mientras que, administrar era «beneficiar, o tratar, hacienda, persona, o república», siendo beneficiar y tratar «el que hace bien» y «negociar comprando y vendiendo mercaderías», respectivamente.¹² A partir de estas definiciones, y dada la imposibilidad de abordar aquí todas las dimensiones de esta problemática, nuestra tarea acá se acota a poner en valor los aspectos relativos al gobierno de la construcción de obras públicas concentrados en manos de las autoridades de la Real Hacienda de Chile y los representantes del Cabildo de Santiago desde mediados del siglo XVIII hasta el ocaso colonial.¹³ En específico, interesa demostrar los procesos involucrados en la dirección superior de esta actividad, en términos de las formas que tomó el levantamiento de necesidades de infraestructura, la confección de los estudios preliminares y planificación de la misma, el financiamiento y la supervigilancia y control presupuestario de las faenas.

7 Summerson, 1985, 1. D'Alençon *et al.*, 2016. Asociados a esta última línea, se valoran los trabajos que estudian varios aspectos ligados a la gestión de la construcción de fortificaciones en la América española a lo largo del siglo XVIII. Entre ellos, el entramado de proveedores y de relaciones laborales de la diversidad de oficios y jornaleros involucrados en la fábrica de infraestructura defensiva de Cartagena de Indias, Solano, 2013; 2015. Martínez, 2020. Mientras que para Montevideo se evidencian los mecanismos burocráticos, incluidos los conflictos entre autoridades regias y funcionarios municipales, el mundo del trabajo y los proveedores y el problema del financiamiento, Luque, 2007.

8 Celaya, 2019, 259.

9 Celaya y Sánchez, 2019, 8.

10 Pinto, 1976. Ramón y Larraín, 1982, 295-305.

11 Sánchez, 2021, 9-10.

12 Covarrubias, 1611, 15r, 52r, 130r, 347, 445, 566r, 598r.

13 Esto implica excluir el rol de la Iglesia en la fábrica de templos, residencias colectivas y hospitales y, en especial, las materias relativas a la administración de las obras públicas, vale decir, la atención a las faenas constructivas propiamente tales, incluida la gestión de los recursos empleados, la provisión de materiales e insumos unida a la relación con proveedores y el reclutamiento de mano de obra.

Como telón de fondo, en línea con los procesos de reforma contemporáneos, cabe destacar el activo reordenamiento político, administrativo y hacendario desplegado sobre la capitanía de Chile, en especial, tras la puesta en marcha de la Contaduría Mayor (1768), el desarrollo de la visita general subdelegada (1777-1785) y la adopción del régimen de Intendencias (1786-1787).¹⁴ Esta modernización dio «paso a nuevas o reformadas instituciones y, por lo tanto, a jerarquías de poder reformuladas»,¹⁵ junto a un adelanto en el modo de recaudar y utilizar los fondos regios y municipales de inversión en obras públicas,¹⁶ cuestiones que interesa probar para el caso chileno atendiendo a los ámbitos de gobierno de esta actividad. Así, buscamos evaluar la capacidad del aparato dirigente estatal para construir infraestructura como factor explicativo del auge contemporáneo de este sector en la provincia de Santiago, cuyo origen se funda en la «habilitación» y «rehabilitación» impulsadas por las autoridades con miras a «incorporar nuevos espacios que orientaron el crecimiento de la misma».¹⁷

La elección de Santiago, incluidas las zonas rurales contiguas, como jurisdicción de estudio se justifica por las numerosas faenas constructivas de variada inversión, complejidad y utilidad productiva llevadas a cabo dentro de sus límites,¹⁸ lo que implica contar con un cuantioso corpus documental de naturaleza cualitativa y cuantitativa para recopilar, seleccionar y analizar, según los lineamientos establecidos. En términos de fuentes, el estudio se concentra en el contenido de las actas del Cabildo de Santiago del periodo 1740-1810, la colección de archivos de obras públicas y materias relacionadas de los fondos Contaduría Mayor (Archivo Nacional de Chile) y Audiencia de Chile (Archivo General de Indias), la bibliografía secundaria ya citada y los escritos de Manuel de Salas, alto funcionario público chileno, esta vez en atención a una de sus facetas menos conocida como superintendente de obras a fines del siglo XVIII.

Este artículo continúa con dos secciones. En la primera, se presenta el contexto en que se inserta la investigación, que incluye un catastro de obras públicas llevadas a cabo en Santiago. A continuación, se aborda el contenido central, la revisión de los aspectos relacionados al gobierno de la construcción durante el periodo contemplado. Finalmente, se exponen las conclusiones de este trabajo.

Utilitarismo, reformismo borbón y construcción de obras públicas en la segunda mitad del siglo XVIII chileno

La «nueva forma de gobernar» de la Casa de Borbón, basada en la «ciencia del gobierno» o uso de la economía política como medio para alcanzar la utilidad general,¹⁹ se tradujo

¹⁴ Cobos, 1978. Silva, 2005.

¹⁵ Celaya y Sánchez, 2019, 10. La implementación de Intendencias en Chile, siguiendo el modelo de Buenos Aires (1782), formó parte de la «segunda generación» de intendencias indianas que se caracterizó, en materia fiscal, por el reordenamiento gubernamental de la Real Hacienda en tres ámbitos: la jerarquía de mando, la jurisdicción contenciosa y el territorio, Castejón, 2017; Sánchez, 2023, 299.

¹⁶ Quiroz, 2016, 22.

¹⁷ Se define «habilitación» como «el agregado de acciones diseñadas para incorporar nuevos edificios y espacios a los existentes en el medio urbano», mientras que «rehabilitación» corresponde a una fase constructiva menos intensa, que incluye «acciones diseñadas para mejorar la calidad y el uso de los espacios y edificios urbanos existentes», Ramón y Larraín, 1980, 98; Ramón y Larraín, 1982, 303.

¹⁸ A diferencia de la construcción con fines militares que predominó para la defensa interna y externa en el resto de provincias chilenas, Jara, 2011, 198-237.

¹⁹ Acerca de los conceptos de ciencia de gobierno, economía política y utilidad general en el ideario de Campomanes y Jovellanos durante el siglo XVIII, Covarrubias, 2007.

en la promoción de las artes y prosperidad material de los súbditos a partir del trabajo como doctrina de vida. A escala imperial, las autoridades buscaron transformar las costumbres de la población «construyendo una normatividad jurídica que definió el modo de vida» de los individuos para así entroncarlos «hacia una industriosisdad benéfica y sostenida como una manera de hacerlos útiles y que contribuyesen al bien público».²⁰

Bajo este racionalismo de carácter «organicista», la Real Hacienda actuaba como «los nervios de la República» o «un sistema interconectado de fondos al servicio del bien común» que incluía el financiamiento de la construcción de obras para «atender la esencia de lo público». Sin embargo, «la responsabilidad respecto al bien común recaía sobre todos los integrantes de la gran colectividad», de modo que los ayuntamientos también cumplían un rol clave en esta materia. Desde los inicios de la colonización española, «cada villa, pueblo o ciudad, debía sobrevivir con sus propios recursos, y si estos no eran suficientes, debía acudir a arbitrios, que eran cobros específicos para solventar un determinado gasto». Por tal motivo, existía una constante «relación entre los recursos que eran exclusivamente de la corona y los que eran de los ayuntamientos», lo que provocaba tensión entre ambas entidades frente a los habituales pagos imprevistos y/o periodos de estrechez financiera.²¹

En un escenario marcado por guerra y contrabando internacional que amenazaban la base territorial de la monarquía española, los Borbones fortalecieron la jurisdicción regia «y a sus funcionarios como brazos ejecutores de la misma», reorganizando el manejo hacendario con miras a centralizar las decisiones de gasto público y engrosar los caudales fiscales. Sin embargo, fue con el reinado de Carlos III (1759-1788), máximo promotor del «proyectismo» o plan reformista para el cambio social,²² que las políticas de concentración demográfica e incremento de la autoridad fiscal regia sobre las finanzas reales y municipales se intensificaron a nivel imperial. Respecto a esto último, fueron dos las reformas claves que erosionaron la potestad de los ayuntamientos coloniales. La primera, diseñada por el entonces visitador general de la Nueva España, José de Gálvez, consistió en crear una Contaduría de Propios y Arbitrios, más la Instrucción respectiva (1766), para regular y unificar la contabilidad en los cabildos. Mientras que la segunda, derivada de las Ordenanzas de Intendentes aplicadas en Buenos Aires (1782) y Nueva España (1786), otorgó a estos últimos y subdelegados provinciales el cuidado de las finanzas y caudales municipales. Como consecuencia, no solo se puso en conflicto la potestad fiscal entre el Supremo Gobierno y la Real Audiencia, sino que también con los ayuntamientos, a raíz de la creciente intromisión regia sobre el manejo y control de las haciendas locales.²³

En suelo chileno, esta activa política se tradujo desde sus inicios en la fundación de ciudades y villas, impulsando no solo la «desruralización» y los efectos civilizadores, religiosos, militares y económicos que la urbanización imponía,²⁴ sino también la demanda por infraestructura pública. En cuanto al financiamiento, se promulgaron ordenanzas en los años 1717, 1721, 1739 y 1767 que limitaron el destino del impuesto de balanza, instaurado desde 1619, cuyos fondos debían invertirse en la construcción de obras públicas en el Obispado de Santiago.²⁵

Bajo ese escenario, durante los gobiernos de Amat y Junyent (1755-1761), Morales (1770-1773), Jáuregui (1773-1780) y Álvarez de Acevedo (1780-1783), apoyados por el laborioso

20 Quiroz, 2016, 34-39, 106-112.

21 Quiroz, 2016, 44-47.

22 Quiroz, 2016, 37-38.

23 Celaya, 2019, 259, 264, 275, 277.

24 Lorenzo, 1987.

25 Greve, 1938, I, 500-501. Ramón y Larraín, 1982, 298-300. Este derecho correspondió a medio real por quintal (cien libras) exportado desde Valparaíso, puerto al servicio de Santiago, Carmagnani, 2001, 39.

corregidor de Santiago, Luis Manuel de Zañartu (1762-1782), se desplegó una intensa política para reducir la población flotante y limitar la «libertad espacial». A raíz de este esfuerzo se buscó entonces transformar la base social chilena en una de tipo «racional, utilitarista, disciplinada: la sociedad del orden».²⁶ Como consecuencia, se reprimieron los desmanes de la plebe, persiguieron ladrones y malhechores y reclutaron forzosamente vagabundos, ociosos y malentretenidos para construir obras públicas.²⁷

Respecto al reordenamiento de la institucionalidad fiscal, derivado de la instauración de la Contaduría General de Indias (1751), a escala imperial, y la Contaduría Mayor de Chile (1767-1768), en el ámbito local, se tendió a excluir a la Real Audiencia de las materias fiscales, poniendo fin al antiguo régimen polisinodial de rendición de cuentas, que en este caso incluía al Tribunal de Cuentas de Lima y el Consejo de Indias. No obstante, fue con el nuevo sistema de Intendencias que se logró la autonomía fiscal chilena, quedando las decisiones en estas materias a cargo de una nueva Junta Superior de Real Hacienda que reemplazó, con mayores atribuciones, a la antigua Junta de Hacienda. Bajo ese esquema, se sumó al presidente, gobernador y capitán general las funciones de superintendente subdelegado de Real Hacienda, lo que significó vía directa al secretario de Estado del Despacho Universal de Indias.²⁸ Mientras que, a nivel municipal, el papel del Cabildo capitalino en la «iniciativa, financiamiento y ejecución» de obras públicas habría adquirido un carácter secundario, a causa del dominio adquirido por la autoridad suprema en decisiones de gasto público.²⁹

Desde el punto de vista artístico, la expulsión de los religiosos jesuitas (1767), ya desplegada la revolución intelectual de la «ilustración» y el «enciclopedismo» en España, favoreció la construcción de infraestructura proyectada por el nuevo espíritu «neoclásico» que influyó sobre el arte peninsular e hispanoamericano. Para el caso chileno y, sobre todo santiaguino, fueron determinantes en la expansión de esta corriente: i) la llegada de ingenieros militares desde España y del arquitecto Joaquín Toesca y Ricci (1780); ii) la circulación de libros de arte y; iii) la renovación de la enseñanza a través de nuevos planes pedagógicos sobre arte, dibujo y arquitectura.³⁰

En términos económicos, la racionalización de la agricultura basada en el cultivo de trigo exportable a Perú, el alza sostenida de la producción minera metálica (oro, plata y cobre) y el crecimiento demográfico por el creciente mestizaje que estimuló el desarrollo de nuevos mercados internos, también habrían estimulado la urbanización, el desarrollo de nuevos servicios y el embelllecimiento de las ciudades, en particular de Santiago, dinamizando la fabricación de obras públicas hacia fines del periodo colonial.³¹

Al diligente reformismo borbónico y dinámico desempeño económico se añadió la ocurrencia de desastres naturales e inclemencias climáticas que causaron estragos en la capital. Entre ellas: i) la sequía de inicios de la década de 1740 que motivó demandas por mejor infraestructura de riego; ii) la acrecida del río Mapocho en junio de 1747 que arrastró consigo los tajamares o fortificaciones fluviales y el antiguo puente de palo que unía las chacras nortinas con el casco urbano; iii) el terremoto de mayo de 1751, cuyo epicentro fue en Concepción; iv) las siguientes

26 Araya, 1997, 3, 10-12.

27 Las medidas incluyeron la promulgación de bandos de policía y buen gobierno, el empadronamiento de la población y, en la capital Santiago, la supresión del histórico derecho de asilo eclesiástico, la división de la ciudad en cuatro cuarteles cada uno con alcaldes y magistratura subalterna para tramitar juicios criminales y hacer cumplir la ley en los barrios, junto a la creación de un cuerpo de celadores nocturnos de calles y comercios más centrales, Barros Arana, 2000, VI, 270-271, 288-290.

28 Martínez-Barraza, 2023, 4-5.

29 Figueroa, 1983, 51.

30 Pereira Salas, 1965, 171, 174-183, 224.

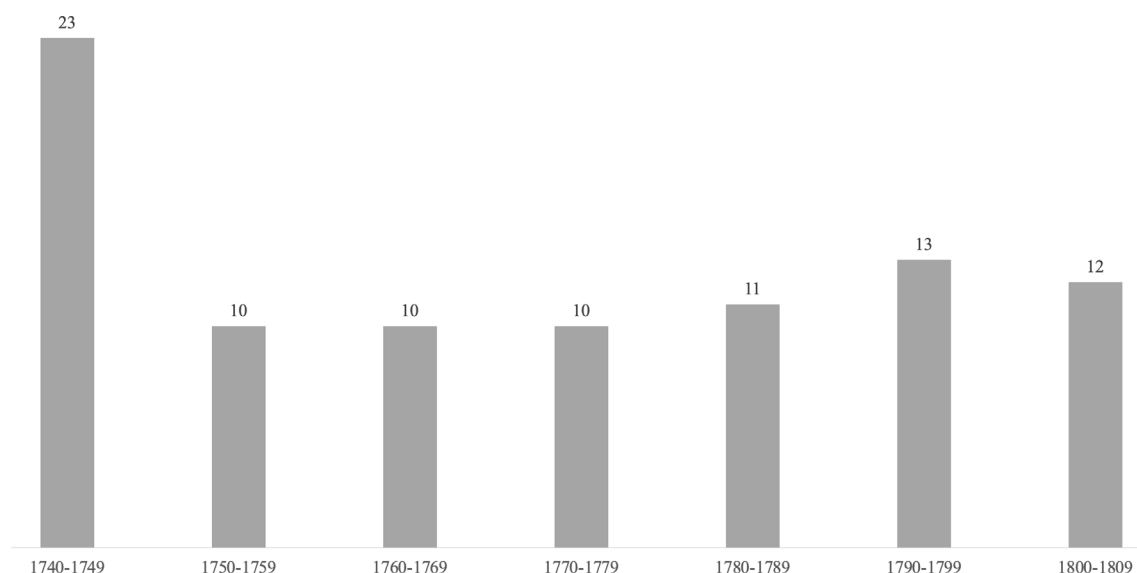
31 Guarda, 1978, 70-74. Villalobos, 1990, 30. Ramón y Larraín, 1982, 300-303. Ramón, 2007, 118.

inundaciones por nuevos desbordes del Mapocho en 1763 y 1783, que en este último caso destrozaron los tajamares fabricados en la década de 1760 y; v) la nueva gran sequía que afectó a la cuenca capitalina en la década de 1770 y que relanzó el proyecto de canalizar el río Maipo.³² Así, cada catástrofe significó por la fuerza un nuevo impulso constructivo, que también influyó en el progreso de esta actividad.

Con todo, el inventario de edificaciones y reparaciones de infraestructura (Gráfico 1; Cuadro 1) demuestra el dinamismo de esta actividad en Santiago desde 1740 hasta el ocaso colonial, lo que constituye abundante evidencia para indagar en la sección siguiente sobre los aspectos relativos al gobierno de la construcción.

GRÁFICO 1

NÚMERO DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE OBRAS PÚBLICAS INICIADAS POR DÉCADA, SANTIAGO DE CHILE, 1740-1809



Fuentes: Medina, 1928, I, 50, 54-56. Greve, 1938, I, 272, 260-261, 331-332; II, 211-212. Peña Otaegui, 1944, 130-131. Laval, 1949, 70-71, 82-87. Benavides, 1961, 204. Pereira Salas, 1965, 163-164, 172-173, 180, 273, 220-221. Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia (SChHG y AChH), 1983a, 165-167, 169-171, 172-174; 1983b, 43, 59, 62-63, 67-68, 75-76, 79-80, 101, 120-123, 146-148, 151; 1983c, 5-6, 14-15, 29, 39-40, 50-51, 131-135, 164-165, 178-180, 210-212; 1987, 36-37, 23-26, 104-105, 157-158, 183-184; 1989, 8-9, 24-26, 48, 57-58, 70-71, 85-86, 96-97, 131-132, 161-162, 191-192, 216-219; 1990, 10-12, 32-33, 54-56, 60-61, 65-67, 187-189, 205-207, 223, 226-227, 235-236; 1992, 23-24, 29-31, 47-48, 59, 61-62, 76-77, 84, 88-89, 112-114, 124-127. Benavides, 1988. Sanhueza, 2021, 574, 580.

³² Crónica de desastres naturales en el Chile dieciochesco, Gómez de Vidaurre, 1889 [1789]; Greve, 1938, I; Ramón, 2007. Sobre sequía de la década de 1770, Vicuña Mackenna, 1970, 66-72.

CUADRO 1

CATASTRO DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE OBRAS PÚBLICAS, SANTIAGO DE CHILE, 1740-1807

N.º	Descripción	Año inicio	Modalidad	Financia- miento
1	Piloncillos para pila de agua de la ciudad	1740	Directa	Balanza
2	Empedrado calles de la ciudad y reparación de puentes			
3	Emparejamiento de Plaza Mayor			
4	Seis puentes en jurisdicción de San Isidro			
5	Reparación palacio de presidente	1742		
6	Canal de río Maipo	1743		
7	Reparación tajamares río Mapocho			
8	Reconstrucción puente cercano a casa de capitán Rodríguez			
9	Bajada de acequia de la Plaza Mayor			
10	Empedrado calles de la ciudad y reparación de puentes	1744		Sin Infor- mación
11	Composición acequia Plaza Mayor			Balanza
12	División aguas de río Mapocho			
13	Reparación edificios Audiencia, presidente, cárcel y cajas reales			
14	Reparación acequías de la ciudad	1745		S/I
15	Reparación altos de casas de cabildo			
16	Alameda de La Cañada	1746		Propios
17	Empedrado calles de la ciudad y reparación de puentes			Balanza
18	Ampliación palacio de presidente (piezas)			
19	Reparación calle Santo Domingo	1747		
20	Puente de río Maipo	1748	Remate	S/I
21	Ranchos de palacio de presidente		Directa	Propios
22	Real Universidad de San Felipe			
23	Tajamares del río Mapocho	1749	Remate	Balanza
24	Reparación palacio de presidente	1755	Directa	S/I
25	Altar de la vera cruz			
26	Reparación techumbre de cabildo			Propios
27	Acequia de la Plaza Mayor			
28	Portal de cabildo	1757		Balanza
29	Galpón de puestos de casa de abastos			
30	Canal de río Maipo	1758	Remate	

31	Reparación de puentes y pila de agua Plaza Mayor	1759	Subasta	S/I
32	Ductos repartidores de Cuartel de Dragones		Directa	S/I
33	Ductos de molinos del Hospital y de San Agustín			S/I
34	Nueva pescadería casa de abastos	1761		Propios
35	Captación de agua potable quebrada San Ramón	1763-1764	S/I	Balanza
36	Almacén de pólvora	1764	S/I	S/I
37	Cuartel de Dragones de La Reina		Directa	
38	Refacción Universidad de San Felipe			
39	Tajamares del puente Cal y Canto o Nuevo	1765-1766		Balanza
40	Camino cordillerano de Uspallata (1.ª etapa)	1765		S/I
41	Reparación palacio de presidente	1766-1768		Propios
42	Casa de huérfanas	1767-1770		
43	Iglesia de San Lázaro	1769-1770	S/I	S/I
44	Reparación palacio de presidente	1771	Directa	Propios
45	Reparación casas de cabildo			S/I
46	Calle Alameda del puente nuevo			S/I
47	Reparación sala de cabildo			Propios
48	Canal de río Maipo	1772	Remate	S/I
49	Acequia y pila de la plaza de barrio de San Isidro			S/I
50	Puente Nuevo (o Cal y Canto)			Propios/ Balanza
51	Portal de bienvenida a gobernador Jáuregui			1773
52	Reparación de palacio de presidente	1774-1775		Balanza
53	Reparación de la capilla de San Antonio	1778		
54	Hospital San Borja	1780		
55	Acequia calle de la casa de Conde de la conquista		S/I	
56	Nueva Alameda en calle la Cañada	1781	Remate	S/I
57	Estacada en el río Mapocho	1783	Directa	Balanza
58	Real cárcel	1785		
59	Edificio de cabildo			
60	Nueva Real Casa de Moneda			
61	Refacción palacio de gobernadores			
62	Recova de Valparaíso	1787		S/I
63	Nuevos ojos del Puente Cal y Canto	1789		
64	Refacción Casa de Huérfanos o Acogidas		S/I	

65	Empedrado y ensanchamiento calle Real cárcel	1790	Directa	Balanza
66	Camino cordillerano de Uspallata (2.ª etapa)			S/I
67	Camino Santiago-Valparaíso	1791		S/I
68	Refacción interior de Real cárcel			Propios
69	Tajamares del Mapocho	1792		Balanza
70	Empedrado y enlozado de calles	1793		S/I
71	Enlozado de calles		Remate	S/I
72	Recubrimiento de toma de agua de pila principal		Directa	S/I
73	Puentes de la ciudad	1797	Remate	Propios
74	Reconstrucción de Hospital San Juan de Dios		Directa	S/I
75	Habilitación de Academia de San Luis			Propios
76	Reconstrucción Almacén de pólvora	1797-1798		S/I
77	Pilón de agua en plaza de Santa Ana	1799		S/I
78	Refacción palacio de gobernadores	1800		S/I
79	Pila de agua entre Plaza Santa Ana y Plaza Mayor	1801		S/I
80	Refacción de la habitación de Juez de Abastos			Propios
81	Canal San Carlos (ex de río Maipo)	1802		S/I
82	Edificio Tribunal del Consulado			S/I
83	Caballeriza de palacio de presidente	1803		S/I
84	Hospedaje de pobres			Balanza
85	Recova de la plazuela de Santa Ana			S/I
86	Baños públicos			Propios
87	Edificio de Real Audiencia	1804		S/I
88	Edificio Real Aduana	1806		S/I
89	Reconstrucción Iglesia de Santa Ana	1807		S/I

Fuentes: Véanse fuentes del Gráfico 1.

Gobierno de la construcción de obras públicas en el Santiago tardío colonial

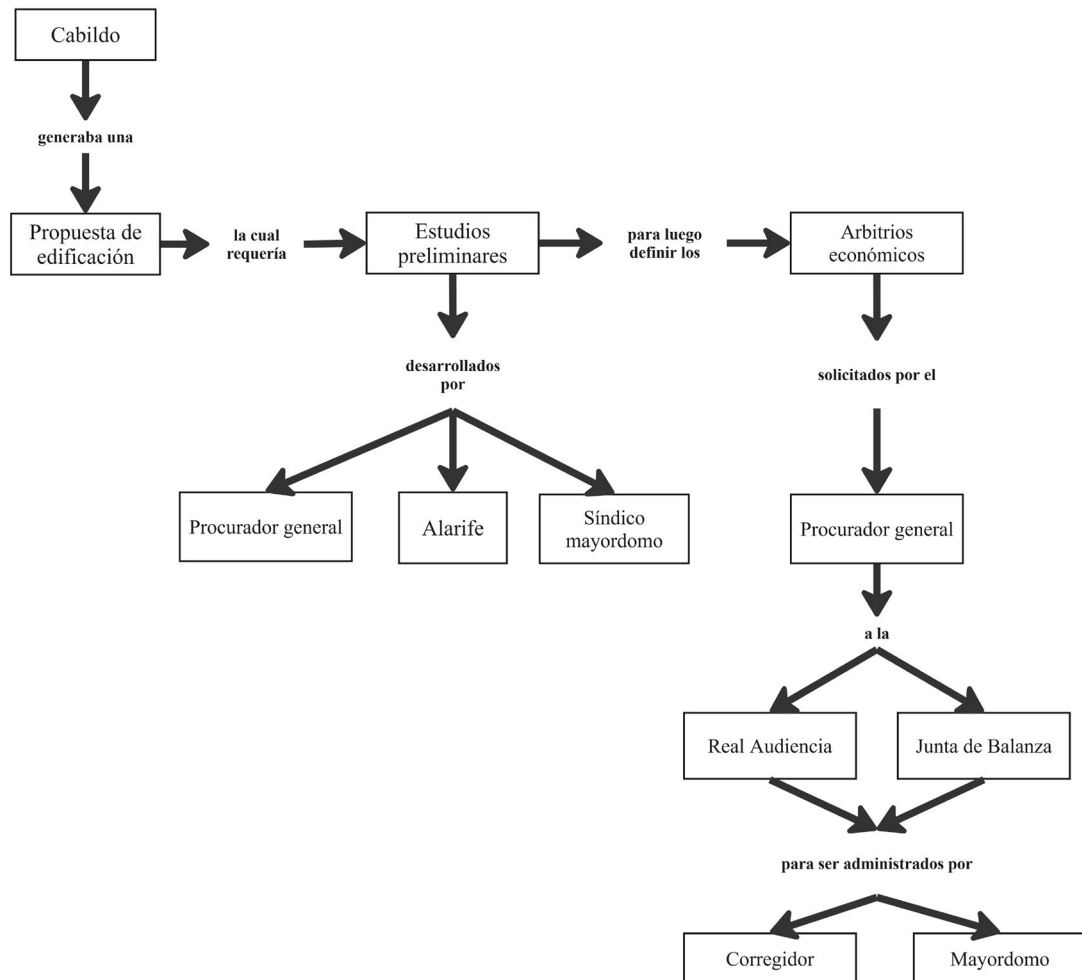
Levantamiento de las necesidades de infraestructura pública

A mediados del siglo XVIII la fase previa a las faenas de construcción, mantención o reparación de infraestructura pública ocupaba la atención permanente del Cabildo de Santiago. La dinámica habitual consistía en levantar los antecedentes para evaluar la factibilidad técnica y económica de una determinada obra, proponer los arbitrios o medios de financiamiento y definir la modalidad de fabricación de la misma, según estaba establecido. A continuación, el Cabildo tomaba acuerdo, lo exponía por escrito y daba poder al procurador general, quien mediaba entre el ayuntamiento,

la Junta de Balanza y Real Audiencia para canalizar la demanda (Figura 1).³³ Esto implicaba pasar a la etapa de aprobación del financiamiento, antes de iniciarse las obras.

FIGURA 1

ORGANIZACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, SANTIAGO DE CHILE, 1740-1767



Fuentes: SChHG y AChH, 1983a; 1983b; 1983c; 1987; 1989; 1990; 1992.

³³ La Junta de Balanza se creó por R. C. de 4 de julio de 1717 con el fin de autorizar el libramiento de los fondos del ramo homónimo destinados a la construcción de obras públicas en la capital. Se compuso por el gobernador, el decano y subdecano de Real Audiencia, los dos regidores más antiguos y el procurador general de Cabildo, más el tesorero de la caja real de Santiago, Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia (SChHG y AChH), 1948, XXVI-XXVII.

Esta organización para levantar y aprobar los proyectos de construcción prevaleció a lo largo del periodo estudiado y ejemplos de ella abundan en las actas del Cabildo.³⁴ Tal fue el caso de las obras en la calle Santo Domingo y puente cercano, para lo cual se inspeccionó la zona y acordó por los cabildantes reparar, levantando luego el procurador la solicitud a la Junta de Balanza de librar los 600 pesos presupuestados para dicha labor.³⁵ Mientras tanto, los representantes del Cabildo no solo discutían los pormenores de la intervención, sino que también catastraban *in situ* las necesidades de infraestructura, destacando las actuaciones del procurador y el síndico mayordomo, quien también administraba las cuentas de propios de la ciudad. Por ejemplo, en 1771 el síndico Javier Toro fue comisionado para inventariar reparaciones en el palacio del presidente, que luego se comunicaron al regidor perpetuo. En seguida, este último mandaba al procurador solicitar a la Real Audiencia la aprobación de los gastos asociados con cargo al ramo de propios.³⁶ En relación al nuevo puente del río Maipo en 1748, construido vía subasta, el Cabildo definió los detalles del contrato, estableciéndose que el subastador no solo fabricaría dicha obra, por concesión a 6 años, sino que también la repararía en caso de siniestro durante el periodo de la contrata.³⁷ Dos años después, la construcción de nuevos tajamares siguió el mismo curso de subasta, apreciándose también las funciones municipales, relativas a determinar el lugar donde debían emplazarse las fortificaciones fluviales.³⁸ Por tanto, hasta esa época era claro el activo rol capitular en el levantamiento de las necesidades de infraestructura, el cual se extendía a la discusión sobre el proceso mismo de construcción. En contraste al papel del Supremo Gobierno y la Real Audiencia, que solo se limitaba a aprobar o no los planes de construcción elevados por el Cabildo. Así se aprecia en la planificación del puente de Cal y Canto en 1769, cuando el ayuntamiento suplicaba al gobernador Juan de Balmaseda e ingeniero José Antonio Birt el apoyo técnico para proyectar la obra.³⁹ De hecho, era en el plano financiero donde más participaba la autoridad real en esta fase, mediante el papel de los oidores en la Junta de Balanza, no sin disputas con el Cabildo. En particular, las pugnas se daban por el uso de los propios de Santiago, cuya defensa capitular a favor de las necesidades de la comunidad a fines de la década de 1740 nos muestra cómo el gobierno,⁴⁰ más que levantar propuestas, se enfocaba a aprobarlas para liberar los fondos respectivos.

El rol del Supremo Gobierno en esta materia cambiaría, siguiendo la «nueva forma de gobernar» borbónica heredada del utilitarismo del siglo XVII. Como punto de partida, se eliminó la Junta de Balanza en 1767, centralizándose en el gobernador la aprobación de los gastos en construcción.⁴¹ Dos décadas después, con la creación de las Intendencias se depositaría dicha responsabilidad en manos del superintendente subdelegado de Real Hacienda.⁴² Vale decir, las ordenanzas formalizaron la capacidad ejecutiva del Supremo Gobierno para adelantar la construcción pública por medio de dos vías de acción. Primero, al concentrar en el Intendente la policía de los pueblos, lo que permitió entroncar a ociosos y malentrenidos «á las obras publicas ó reales por el tiempo que arbitraren». Segundo, estableciendo que ningún edificio público se construyese sin tener a la vista los planos respectivos en la Junta Superior de Real Hacienda, los que además debían inspeccionarse por arquitectos para «la mayor firmeza y duración de la obra, como á la hermosura,

34 Ver actas de año 1740, SChHG y AChH, 1983a. En 1741-1742, 1744-1746, SChHG y AChH, 1983b. En 1747, 1755, 1757 y 1758, SChHG y AChH, 1983c. En 1759, 1761, 1763-1764 y 1767-1770, SChHG y AChH, 1987. En 1771, 1772, 1775, 1779 y 1780, SChHG y AChH, 1989. En 1783, 1784, 1791-1793, SChHG y AChH, 1990. En 1796-1797, 1799, 1802-1803, SChHG y AChH, 1992.

35 «Cabildo de 29 de julio de 1747», SChHG y AChH, 1983c, 14.

36 «Cabildo de 22 de enero de 1771», SChHG y AChH, 1989, 8-9.

37 «Cabildo de 26 de agosto de 1748», SChHG y AChH, 1983c, 39-40.

38 «Cabildo de 26 de octubre de 1750», SChHG y AChH, 1983c, 69-70.

39 «Cabildo de 13 de enero de 1769», SChHG y AChH, 1987, 188-190.

40 «Cabildo de 5 de julio de 1748», SChHG y AChH, 1983c, 31-38.

41 «Cabildo de 11 de octubre de 1771», SChHG y AChH, 1989, 22-23.

42 Cobos, 1978, 105-106.

buena distribución y demás partes que recomienda la facultad». ⁴³ Desde entonces, se aprecia un cambio en la actitud del Supremo Gobierno para levantar necesidades de infraestructura, tal como se constata en los mandatos de Álvarez de Acevedo (1787-1788), O'Higgins (1788-1796), Marqués de Avilés (1796-1799) y Muñoz de Guzmán (1802-1808):

Ha mandado pasar los autos de la sujeta materia [la fábrica y construcción de tajamares a Álvarez de Acevedo] para que se traten y propongan los arbitrios que fueren oportunos, se procediese anticipadamente a ser vista de ojos y reconocer el sitio y terreno que deben comprender estos tajamares, y la calidad de los materiales de que convendrá hacerlos. ⁴⁴

Don Ambrosio O'Higgins de Vallenar de 29 de agosto de este año relativo a la construcción de tajamares (...) y teniendo a sí mismo presente lo que en iguales ocurrencias se haya prevenido y dispuesto en el artículo cuarenta y dos de la Real Ordenanza de Intendentes, debiendo en su ejecución y cumplimiento proponer este Cabildo por representación del pueblo el arbitrario que sea menos gravoso a los vecinos y más asequible en su pronta exacción. ⁴⁵

Su Señoría [O'Higgins] ordena se le informe sobre la importancia, necesidad, y medios de construir un nuevo camino que conduzca de esta Capital al Puerto de Valparaíso, en el que se hace la parte principal o el todo del comercio de este Reyno. ⁴⁶

Acordaron a vista de las providencias dadas por el Superior Gobierno para la extracción del agua del río de Maipo, que se le pasase al Excelentísimo Señor Presidente [Avilés y del Fierro] noticia de las diligencias practicadas, y que se continúan para la invención de los autos seguidos antiguamente sobre lo mismo, sin haberse hasta el día encontrado; suplicándole al mismo tiempo se sirva mandar se proceda mientras tanto a reunir el lugar por donde debe conducirse el canal, formar el cálculo de sus costos, y tratar de los fondos necesarios. ⁴⁷

Los señores de este Ilustre Cabildo (...) Dijeron que teniendo presente el oficio del Excelentísimo Señor Presidente [Muñoz de Guzmán] de siete del corriente en que por medio del señor Teniente Letrado excita al Cabildo a la contribución para el establecimiento y subsistencia de un hospicio de pobres que evite la mendicidad de unos y el ocio de otros y por consiguiente su vida delincuente. ⁴⁸

La implementación de las Intendencias en Chile, por tanto, puso en el centro de las preocupaciones de los gobernadores tres elementos claves para adelantar la construcción: i) velar por el buen manejo de los fiscos real y municipal; ii) consolidar la industriosisidad popular corrigiendo a la población flotante y; iii) asegurar la racional edificación de obras públicas. Como nunca antes, ⁴⁹ floreció el papel rector del gobierno en el levantamiento de necesidades de infraestructura, procurando una mayor racionalidad en el uso de los fondos públicos, a la vez que impulsando una demanda de empleo para absorber mano de obra. Sin embargo, esta nueva competencia gubernamental no implicó la marginación del Cabildo en estas materias. ⁵⁰ Más bien se reordenaron funciones, ya que el ayuntamiento si bien se mantuvo activo en las tareas preliminares a las faenas, en adelante lo haría bajo un control y seguimiento más estrecho del superintendente, acortándose los tiempos de respuesta de los personeros capitulares.

43 *Real ordenanza para el establecimiento é instrucción de intendentes de ejército y provincia en el virreinato de Buenos-Aires*, Madrid, 1782, art. 55-56, 66.

44 «Cabildo de 6 de julio de 1787», SChHG y AChH, 1990, 110-111.

45 «Cabildo de 3 de septiembre de 1788», SChHG y AChH, 1990, 140-141.

46 «Cabildo de 17 de mayo de 1791», SChHG y AChH, 1990, 200-202.

47 «Cabildo de 7 de noviembre de 1796», SChHG y AChH, 1992, 16-17.

48 «Cabildo de 9 de marzo de 1803», SChHG y AChH, 1992, 88.

49 Aunque se reconoce la actuación previa del gobernador Amat y Junyent, quien en junio de 1761 pidió por decreto cuentas al Cabildo sobre el estado de las obras públicas y destino de los fondos de propios y balanza. Este es el único caso encontrado de esa época en que el gobernador se preocupó a ese nivel por la construcción. Sin embargo, la demanda sería desestimada tras ser designado virrey de Perú dos meses después. «Cabildo de 6 de julio de 1761», SChHG y AChH, 1987, 91-93.

50 En contraste a lo expuesto por Figueroa, 1983, 51.

Confección de estudios preliminares y definición de modalidad constructiva

El levantamiento de necesidades incluía una fase fundamental para el buen gobierno de las obras públicas: la elaboración de los estudios preliminares. Durante el proceso de discusión municipal sobre la fábrica de una determinada infraestructura era indispensable contar con dos estudios, de tipo: i) técnico, relativo a las materias propias de la construcción (emplazamiento, dimensiones, materialidad, etc.) y; ii) presupuestario, que establecía el costo de la obra. Conocidos ambos informes, se decidía cómo ejecutar la faena entre las modalidades constructivas habituales disponibles.

Respecto a la confección de estos estudios, Chile carecía de la presencia regular de ingenieros y arquitectos afines a estas labores, siendo ocasional la estadía en Santiago de estos profesionales, ya sea por tránsito a la frontera sur o Valparaíso, debido a sus ocupaciones en fortificaciones militares. Tampoco el país contaba con instituciones de formación de ingenieros o arquitectos,⁵¹ puesto que la enseñanza de la geometría, aritmética y dibujo no se practicó sino hasta la fundación de la Academia de San Luis en 1797.⁵² A mediados del siglo XVIII, el responsable de dichos estudios en Santiago era el alarife, cuya función central desde la fundación de dicha ciudad era la agrimensura y administración de acequias. Sin embargo, a raíz de la tradición peninsular heredada, el alarife también se ocupaba de los estudios técnicos para fabricar obras, en tanto poseía conocimientos sobre materiales, costos y métodos de edificación. Ser alarife, por tanto, representaba un cargo de alta dignidad al que aspiraban maestros artesanos y desde el cual se adquiría un papel destacado en la toma de decisiones sobre la construcción de infraestructura. Las actas revelan al grupo de alarifes de Santiago durante el periodo en revisión (Cuadro 2).

CUADRO 2

ALARIFES DEL CABILDO DE SANTIAGO, 1741-1804⁵³

Nombre	Año
Nicolas Basauri	1741-1757
Jorge Lanz	1758-1761
Vicente Marcelino de la Peña	1762-1776
Jose María Cuevas	1777
José Palma	1778-1781
Agustín Arguelles	1782-85
Vicente Marcelino de la Peña	1791
Feliciano José Letelier	1804

Fuentes: SChHG y AChH, 1983a; 1983b; 1983c; 1987; 1989; 1990; 1992.

Por ejemplo, sabemos que el alarife Nicolás Basauri dedicó parte de sus labores a la confección de estudios de infraestructura. De oficio carpintero, su trabajo comprendió además la confección

⁵¹ En Chile, solo se impartían cátedras de artes (filosofía) y teología. Por excepción, en la Universidad de San Felipe se dictó temporalmente la cátedra de matemáticas, aunque sin registro de graduados, Medina, 1928, I, 521-539; Bravo Lira, 1992, 18, 35, 52, 73.

⁵² Salas, 1910, I, 591-592.

⁵³ Salvo en el año 1804, no existen más registros de alarifes en las actas del periodo 1792-1809.

del presupuesto para reparar acequias (1744-1745), el empedrado de calles y puentes de la ciudad (1745), la refacción del palacio de presidente (1749) y la tasación de obras de la capilla San Lázaro (1751).⁵⁴ Mientras ejercía como alarife Basauri continuó escalando tanto en la jerarquía artesanal como militar, pues en 1753 se identificó como Maestro Mayor de Carpintería y a partir de 1755 en calidad de Alférez Maestro.⁵⁵ El alarife sucesor de Basauri, Jorge Lanz, escultor neerlandés (Leyden), se encargó de reconocer los terrenos para proyectar el canal del río Maipo (1758), inspeccionar reparaciones de acequias (1759) y confeccionar el informe técnico-presupuestario de los puentes de la capital (1760).⁵⁶ A falta de arquitectos e ingenieros, el alarife era clave en la proyección de obras públicas de toda envergadura, elaborando presupuestos, tasando costos y reconociendo en terreno las necesidades infraestructurales y de emplazamientos de ellas, posicionándose así como un funcionario reconocido en la sociedad colonial.

Sin embargo, el tránsito de ingenieros militares enviados por la corona a la frontera sur y puertos de Chile desde la década de 1760, debido a la amenaza bélica imperante en los ámbitos interno y externo, provocaría el desplazamiento gradual del alarife de estas funciones. Así ocurrió con la llegada a Santiago en 1764 de Juan Garland y José Antonio Birt, a quienes se les encargó, tras desborde del río Mapocho en 1763, la confección de los informes técnicos para establecer la ubicación y el diseño estructural del puente y los tajamares respectivos, mientras que el alarife Marcelino de la Peña solo se ocupó de la proyección de obras menores en dicha fortificación fluvial.⁵⁷

La incidencia profesional en esta fase previa a las faenas de construcción se reforzó con la llegada a Santiago en 1780 del arquitecto toscano Joaquín Toesca de Ricci, cuya labor fue preponderante en la transformación urbanística capitalina,⁵⁸ desplazando definitivamente al alarife de las labores de proyección de obras públicas. Ya en 1783, a propósito de la nueva acrecida del río Mapocho, proponía Toesca al Cabildo las características físicas de las nuevas fortificaciones fluviales, además del presupuesto e incluso el modo de financiarlas.⁵⁹ Cuatro años después, junto al ingeniero Pedro Rico, estudió en terreno el emplazamiento de los tajamares definitivos, sin la presencia del alarife, aunque sí con la participación del maestro mayor de albañilería, Manuel Ramos.⁶⁰ Esta sinfonía profesional continuó con Toesca y el ingeniero Agustín Caballero, quienes en 1796 estudiaron el terreno donde se construiría el futuro canal San Carlos o del río Maipo.⁶¹ Sin embargo, tras muerte del arquitecto, fue Caballero quien culminó los planos del proyecto en 1800. En reemplazo de Toesca, y dado que Caballero partió a Panamá en 1802, el chileno Juan José Goicolea, agrimensor general del Obispado de Santiago desde 1799, se encargó de planificar la construcción de nuevos edificios para la Real Audiencia y el Tribunal del Consulado, además de dirigir las obras de armonización de la Plaza de Armas y confeccionar otro estudio sobre el emplazamiento del canal de Maipo, entre otras labores.⁶² Como resultado de la presencia regular

54 «Cabildo de 03 de agosto de 1744», «Cabildo de 08 de octubre de 1745» y «Cabildo de 17 de agosto de 1746», SChHG y AChH, 1983b, 75-76, 118-119, 151. «Cabildo de 29 de marzo de 1749» y «Cabildo de 18 de marzo de 1751», SChHG y AChH, 1983c, 51-52, 77.

55 SChHG y AChH, 1983c, LIX-LX.

56 Medina, 1906, 447. «Cabildo extraordinario de 23 de octubre de 1758», SChHG y AChH, 1983c, 210-211. «Cabildo de 17 de febrero de 1759» y «Cabildo de 22 de febrero de 1760», SChHG y AChH, 1987, 11-12, 47-49.

57 Greve, 1938, I, 257-260. Años después se ocuparon de tareas similares los ingenieros Leandro Badarán (1780), Pedro Rico (1787), Agustín Caballero (1792), Manuel Olaguer Feliú (1796-1799) y Miguel María de Atero (1804), Capel *et. al.*, 1983; Figueroa, 1928, II, 34-35; Greve, 1938, I, 257-259, 280-284, 263-265, 273, 405-406; Pereira Salas, 1965, 153-156, 174-176, 262; Villalobos, 1990, 53-70, 78-81.

58 Vida y obra de Toesca en Chile, Guarda, 1997; Pereira Salas, 1965, 184-190.

59 «Cabildo de 19 de julio de 1783», SChHG y AChH, 1990, 10-11.

60 «Cabildo de 6 de julio de 1787», SChHG y AChH, 1990, 110-111.

61 «Cabildo de 7 de noviembre de 1796», SChHG y AChH, 1992, 16-17.

62 Pereira Salas, 1965, 270-275, Sociedad del Canal de Maipo, 1997, 52-58.

de ingenieros militares y arquitectos desde el último tercio del siglo XVIII, los alarifes perdieron su antiguo rol en la proyección de obras públicas, limitándose a estudios de infraestructuras menores como empedrados, acequias y cloacas.⁶³ Aunque la activa labor ingenieril no estuvo exenta de obstáculos, debido a la resistencia metropolitana de desviar recursos militares para uso civil, sobre todo bajo el clima bélico reinante. De hecho, en 1803 se dictó ordenanza real que prohibió la ocupación ingenieril en obras civiles,⁶⁴ intentando así frenar una época dorada de estos especialistas no solo en Chile, sino que en toda la América española.⁶⁵

Dispuestos los estudios preliminares, correspondía decidir qué tipo de administración adoptar para construir las obras planificadas. En términos jurídicos, prevalecían tres modalidades: construcción directa, obra vendida a suma alzada y remate o subasta.⁶⁶ La primera, consistía en que el Cabildo construía la infraestructura, para lo cual se designaba a uno de sus representantes como mayordomo o diputado de obra, quien la administraba, velando por comprar materiales, reclutar la mano de obra y cuidar los fondos cedidos para financiarla. Mientras que, la venta a suma alzada recaía en un actor privado, quien se adjudicaba la ejecución de la obra por un precio establecido y pagado por el Cabildo. Finalmente, en remate o subasta también se entregaba la fábrica a un particular, pero incluía el pregón previo de las condiciones que debía cumplir y, sobre todo, un contrato con condiciones para ambas partes al hacerse efectiva la transacción.⁶⁷ La administración directa y el remate fueron las modalidades de construcción más habituales en el Santiago de la segunda mitad del siglo XVIII (Cuadro 1). En la primera, la supervigilancia de las faenas recaía generalmente en el corregidor. No obstante, desde 1770 el Supremo Gobierno comenzó a influir directamente en la supervisión de esta modalidad, tal como se revisa en el apartado final. Respecto a la edificación por remate, cuyo arreglo y cuidado correspondía a la Real Junta de Remates, la obra se concesionaba a favor del subastador por un plazo específico en el cual se debía construir e incluso reconstruir en caso de catástrofe.⁶⁸ Grandes infraestructuras como el puente del río Maipo (1747), los tajamares del Mapocho (1748) y el canal del río Maipo (1758) fueron concesionadas en remate. Sin embargo, desde 1764 esta predilección dio un giro, ya que los futuros tajamares, puente de Cal y Canto, Real Casa de Moneda y casa del Cabildo se fabricaron por administración, limitando al remate la fábrica de obras menos complejas como la alameda de la Cañada (1781), los enlozados (1793) y puentes menores de la capital (1797).⁶⁹ Las causas de este revés se encuentran en los problemas asociados a la subasta. Uno de ellos, era la alta tasación de la obra que resultaba del estudio presupuestario, lo cual obligaba a la subasta por falta de grandes capitales para construir de manera directa. Así lo manifestó uno de los corregidores del Cabildo en 1747, quien puso en tela de juicio el remate al advertir que el presupuesto presentado para construir los tajamares del río Mapocho no era tal, luego de compararlo con el menor costo de otros puentes de la ciudad fabricados por administración.⁷⁰ Este reclamo muestra los conflictos de interés propios de estos contratos entre el mundo privado y público, a raíz del aumento artificial de los costos para obligar el remate de la obra, beneficiándose el bolsillo de los subastadores, a costa de los fiscos regio y municipal. Las diferencias presupuestarias podían ser extraordinarias, tal

63 Ejemplos en actas de 1771 y 1803, SChHG y AChH, 1989, 11-12; 1992, 86-87.

64 *Ordenanza que S. M. manda observar en el servicio del Real Cuerpo de Ingenieros*, 1803, reg. III, tít. IV, art. 2, 191.

65 Obra de ingenieros militares, a nivel hispanoamericano, Laorden Ramos, 2012.

66 Figueroa, 1983, 48-50

67 Ejemplo de este tipo de contrato en subasta del canal de río Maipo. «Cabildo de 29 de agosto de 1746», SChHG y AChH, 1983b, 152-153.

68 «Cabildo de 26 de agosto de 1748», SChHG y AChH, 1983c, 39-40. «Cabildo de 06 de marzo de 1781», SChHG y AChH, 1989, 195-197.

69 Excepción a esta regla fue la fábrica del canal de río Maipo, que pasó de administración a remate en 1806. «Cabildo de 23 de julio de 1806», SChHG y AChH, 1992, 163-164.

70 «Cabildo de 27 de enero de 1747», SChHG y AChH, 1983c, 6-7.

como lo denunció el corregidor Zañartu, quien a la cabeza de las faenas de tajamares en 1768 reveló su bajo costo unitario por cuadra, cuyo valor ascendió a \$2.400, mientras que:

Cotejado con el costo de los que se fabricaron por Dⁿ Josef Campino y Dⁿ Manuel Díaz, se halla el grande ahorro de quatro mil y cien pesos en cada quadra, y con los construidos últimamente por Dⁿ Matheo Toro el de mil trescientos y cinquenta pesos.⁷¹

De cualquier modo, el mayor problema de la subasta consistía en el incumplimiento contractual. Fue el caso, por ejemplo, del subastador por la reparación de puentes y pila de agua de la plaza capitalina, Ignacio de Moreno, quien en 1764 se negó a cumplir con el contrato establecido, obligando al Cabildo a asumir el compromiso y los costos.⁷² Sin embargo, la falta más emblemática de esta índole por el tamaño de la inversión se originó en otro intento por canalizar el río Maipo, cuya obra acumulaba una demora centenaria.⁷³ En 1772, dicha obra fue adjudicada por Matías Ugareta, quien tras nueve años y cancelada la mayor parte del convenio suspendió las faenas sin alcanzar el caudal estipulado, lo que generó que el Cabildo acudiera al Supremo Gobierno para su resolución.⁷⁴ Hacia 1782 el ayuntamiento demostraba que las pérdidas por contratos de subastas no terminados ascendían a más de 100.000 pesos, incluido el pago a Ugareta.⁷⁵ Como corolario, esta modalidad cayó en un fuerte desprestigio, tal como expresó en 1791 Manuel de Salas, en calidad de superintendente de los tajamares del río Mapocho:

Los Tajamares..., que destruyó fácilmente el río, se hicieron la mayor parte por subasta. La interesante obra de extracción de agua del río Maipo se ha frustrado de varias veces, subastada, y consumidas grandes sumas, por lo que V.S. la ha emprendido en administración despreciando las propuestas... el bien público debe preferir el suyo pero no permitir que triunfe la maligna detracción con ruina de la más importante obra y en obsequio de algun avariento asentista que consulte solo su interés.⁷⁶

Financiamiento de la inversión en infraestructura pública

A mediados del siglo XVIII, el financiamiento de la construcción de obras públicas en Santiago provenía principalmente de dos fondos fiscales. Por un lado, de propios y arbitrios concedidos por el rey al Cabildo de Santiago y, por otro, del ramo ajeno de balanza, administrado por la Real Hacienda, cuyo fin central era cubrir las necesidades de infraestructura de la capital. Hacia el término de la centuria, la mayor demanda por obras públicas obligó a complementar dichos fondos con la imposición de nuevos ramos temporales fiscalizados por el aparato hacendario chileno. Tal fue el caso de los impuestos de tajamares, composición de caminos y canal del Maipo para costear las nuevas obras de fortificación fluvial, el camino Santiago-Valparaíso y el cauce artificial

71 «Ordenación de la quenta de la Obra de Tajamares de Santiago de Chile del año de 1768», Santiago, 7 de mayo de 1777, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Chile, leg. 228.

72 «Cabildo de 14 de agosto de 1764», SCHHG y AChH, 1987, 133-134.

73 Por dos intentos frustrados en 1726, cuando solo se alcanzó la etapa de estudio, y durante 1743-1746, en que se realizaron trabajos sin terminar y consumieron 33.337 pesos del ramo de balanza, Greve, 1938, I, 448-460. SCHHG y AChH, 1983b, XXXIV-XXXV.

74 «Cabildo de 9 de marzo de 1781», SCHHG y AChH, 1989, 195-197.

75 «Cabildo de 4 de junio de 1782», SCHHG y AChH, 1989, 216-219. Pese al fraude, se autorizó a Ugareta a terminar el contrato asignándosele un último pago de cincuenta pesos, más una cuadrilla de reos para finalizar las obras. «Cabildo de 23 de julio de 1782», SCHHG y AChH, 1989, 220-221.

76 Salas, 1910, I, 26-27.

que cruzaba la cuenca santiaguina, respectivamente.⁷⁷ Una excepción a esta regla de financiamiento fue la inversión destinada a la fábrica de la nueva Casa de Moneda, cuyo desembolso durante los años que duró dicha obra (1783-1805) corrió a cuenta de ese mismo ramo.⁷⁸

Pese a la existencia de fuentes tributarias que garantizaban, en el papel, la captación de recursos para construir infraestructura, fueron habituales las quejas del Cabildo por la falta efectiva de ellos, señalándose problemas de recaudación, contabilidad y destino de los mismos. Respecto al primero, el bajo recaudo de la balanza, originado en la falta de fiscalización de los volúmenes exportados desde Valparaíso, constituía una preocupación permanente para los capitulares. En enero de 1747, por ejemplo, el alcalde de vecinos, Pedro Lecaros, destacaba la decadencia de este ramo debido a «que en los arqueos de las naves para el cómputo de su carga y satisfacción de este derecho se procedía con menos conformidad a la regulación de sus buques».⁷⁹ El reclamo apuntaba a la decadencia del impuesto no por falta de comercio exterior, sino por el ardid de los maestros de navíos, quienes cargaban en exceso los buques para la carrera Valparaíso-El Callao, escondiendo mercancías y dificultando el cobro por peso (en quintales), lo que inducía el arqueo de los fiscalizadores que subestimaba la carga real.⁸⁰ Esta evasión llegó a tales proporciones que el Cabildo solicitó en 1771 al Supremo Gobierno impedir la salida de Valparaíso de barcos que no informaran la carga efectiva.⁸¹ En cuanto al seguimiento y control de los recursos fiscales, a mediados de siglo tampoco existía una contabilidad formal que diera cuenta financiera de los ramos de balanza y propios de la ciudad. Así se evidencia en otra petición del Cabildo a la Real Hacienda, esta vez sobre un informe de entradas y salidas de valores de la balanza para el periodo 1718-1748 que incluso motivó el nombramiento de un contador ordinario.⁸² De ese modo, se aprecia no solo el desconocimiento municipal de un elemento esencial para el gobierno de la actividad constructiva, sino que también la falta de una estructura formal para hacer periódicamente dichas tareas administrativas. En este sentido, el Cabildo no contaba con una contabilidad para la gestión de los propios, razón por la cual en 1758 el regidor decano, Juan Francisco Larraín, propuso llevar un libro afín, denunciando que «las cuentas de los propios y rentas de esta ciudad hasta aquí solo se han sujetado a la buena fe de los síndicos mayordomos». Esta iniciativa se complementó en 1767 con un segundo libro para registrar el tributo de balanza, a raíz de las naves que comerciaban con Chile, incluyendo sus cargas y pagos respectivos, el cual se encargó al corregidor y se llevaría paralelamente a la contabilidad que hacían los oficiales de Real Hacienda.⁸³ Finalmente, el desvío de los caudales públicos también fue materia de conflicto y una traba habitual a superar para asegurar la oportuna liquidez financiera y el correcto desempeño de los procesos constructivos a emprenderse o en curso. En el caso de la balanza, si bien desde el principio fue concedida para la inversión en infraestructura de la provincia santiaguina, con el tiempo cubrió nuevas obligaciones, entre ellas, sueldos de la Universidad de San Felipe, mantención de la Casa de Recogidas y Real Cárcel, limpieza de acequias,⁸⁴ arriendos de inmuebles e incluso bienvenidas

77 «Cabildo de 03 de septiembre de 1788», SChHG y AChH, 1990, 140-141. Cruchaga, 1878, 234, 240, 243, 269-271.

78 Pereira, 1965, 196-210; Greve, 1938, II, 161-167, 185. «Relación de los valores y gastos de Administración de la Real Casa de Moneda en el quinquenio 1786 a 1790 cotejados con los de otro de 1772 a 1776», Santiago, 18 de septiembre de 1792. Archivo Nacional de Chile (ANCH), Fondo Contaduría Mayor (FCM), Serie 2, vol. 741, ff. 115-116.

79 «Cabildo de 13 de enero de 1747», SChHG y AChH, 1983c, 5.

80 Testimonio de los marineros Jorge Juan y Antonio Ulloa. Juan y Ulloa, 1826 [1747], 121-122.

81 «Cabildo de 06 de diciembre de 1771», SChHG y AChH, 1989, 220-221.

82 «Cabildo de 26 de agosto de 1748», SChHG y AChH, 1983c, 39-40.

83 «Cabildo de 27 de enero de 1758», SChHG y AChH, 1983c, 188. «Cabildo de 12 de junio de 1767», SChHG y AChH, 1987, 164-165.

84 «Cabildo de 09 de junio de 1741» y «Cabildo de 04 de marzo de 1744», SChHG y AChH, 1983b, 12-15, 67-68.

a las altas autoridades que llegaban al país.⁸⁵ Igualmente, los propios pagaban sueldos, gastos menores de variada índole y recepciones, lo que producía problemas de liquidez y endeudamiento con otros ramos, cuyos montos superaron los 35.000 pesos en 1759 y 4.000 pesos en 1761.⁸⁶ La situación llegó a tal punto a mediados de siglo que por Real Cédula se prohibió usar los fondos de la balanza en reparaciones y/o bienvenidas de presidentes,⁸⁷ medida que también tuvo eco años después en el ámbito municipal, cuando la Real Audiencia negó el aumento de sueldo al alcaide de la cárcel con cargo a propios por el sobrecargado gasto de ese ramo en salarios.⁸⁸

En adelante, se sumaron nuevos esfuerzos para mejorar la administración de los ramos destinados al financiamiento de la construcción. Como primer hito, por Real Cédula de 11 de julio de 1767, se eliminó la Junta de Balanza, reservándose la decisión sobre el destino de esos fondos al gobernador, quien asumiría la superintendencia del ramo.⁸⁹ Evidentemente, este reordenamiento erosionó las potestades del Cabildo y la Real Audiencia, constituyendo un paso decisivo para mejorar el gobierno de la construcción mediante una conducción más ejecutiva. En este sentido, el foco también se puso en la información financiera capitular, insistiéndose por parte de la Contaduría Mayor en 1775 con la solicitud al Cabildo de llevar cuentas de propios, a raíz del alegato que manifestó el fiscal municipal por el atraso de sus honorarios.⁹⁰ Posteriormente, tras mandato de la Real Audiencia en 1784 para aumentar las entradas municipales y financiar las casas del ayuntamiento y la Real Cárcel, se acordó elaborar un «reglamento económico de solo lo muy preciso e indispensable», encargado al corregidor Melchor de la Jaraquemada.⁹¹ Debido a tal solicitud, contamos con el único presupuesto de propios registrado en las actas a mediados de siglo, donde se esclareció que los excedentes municipales ascendían a 607 pesos y dos reales, una cifra exigua para emprender las obras anunciadas. Como consecuencia, Jaraquemada propuso medidas simples para recaudar anualmente cerca de 2.900 pesos adicionales con arreglo a los propios de la ciudad. Tal ganancia provendría de reducir salarios, gastos corrientes y cargas extraordinarias, relativas estas últimas a recibimientos de altos funcionarios y fiestas públicas, a la vez que de aumentar los valores de remate de las posesiones del Cabildo.⁹² En adición, se sumaron nuevos impuestos sobre actividades recreativas de consumo general para engrosar los propios, creándose durante la primera mitad de la década de 1780 los ramos de lotería, cancha de bolas y casa de gallos.⁹³ En otro frente, desde 1784 se insistió en la mejora del ramo de balanza, cuya recaudación en Santiago pasó de alrededor de 162.000 pesos en la década previa a más de 230.000 pesos al iniciarse el siglo XIX, aunque también incidió en ese resultado el dinámico comercio exterior.⁹⁴ Los intentos por adelantar la inyección de recursos para construir infraestructura no se detuvieron hasta finalizar el periodo colonial. Así se evidencia en nueva solicitud del Cabildo en 1796 que buscó aclarar las cuentas de balanza al Supremo Gobierno y de propios al síndico para planear la construcción de los tajamares y el canal del Maipo⁹⁵. O alternatively, cuando el gobernador

85 «Cabildo de 27 de agosto de 1755», SchHG y AChH, 1983c, 132-133

86 «Cabildo de 06 de julio de 1761». SchHG y AChH, 1983c, 91-93.

87 «Cabildo de 18 de octubre de 1749», SchHG y AChH, 1983c, 54-55.

88 «Cabildo de 28 de abril de 1780», SchHG y AChH, 1989, 164-166.

89 Cruchaga, 1878, 238. Evidencia sobre actuación del presidente como superintendente del ramo de balanza. «Cabildo de 22 de febrero de 1780», SchHG y AChH, 1989, 161.

90 Solicitud firmada en 1775, «Conforme a lo mandado p^r S. M. en el artículo 6.º de su erección [Contaduría Mayor], hecha p^r R^l Despacho de 19 de abril de 1768». AGI, Chile, leg. 335.

91 «Cabildo de 13 de octubre de 1784», SchHG y AChH, 1990, 37-38.

92 «Cabildo de 22 de octubre de 1784», SchHG y AChH, 1990, 38-41.

93 Cruchaga, 1878, 272.

94 Carmagnani, 2001, 342-343.

95 «Cabildo 7 de noviembre de 1796», SchHG y AChH, 1992, 16-17.

Muñoz de Guzmán insistió en 1807 al secretario de Estado, José Antonio Caballero, sobre establecer una contabilidad de propios en las ciudades y villas de Chile para la conveniencia del país.⁹⁶

Supervigilancia y control presupuestario de las faenas constructivas

A partir del hondo proceso reformista de alcance imperial del último tercio de la centuria, se modificó a escala local la supervigilancia y el control presupuestario del gasto público destinado a la construcción de obras públicas. Respecto a lo primero, hemos mencionado que el habitual responsable a mediados de siglo de una determinada edificación, bajo administración directa, era el corregidor, quien por comisión del Cabildo asumía la superintendencia de las faenas. Para auxiliar las funciones administrativas de ese personero, se acudía a la labor del mayordomo, quien se encargaba de contabilizar el flujo de capitales invertidos, comprar e inventariar los materiales e insumos y reclutar y remunerar a trabajadores y jornaleros, entre otras tareas. En la década de 1740 asumió la superintendencia de obras del canal de Maipo y la Universidad de San Felipe el corregidor Juan Francisco Larraín, secundado como mayordomo por Juan López. Si bien sus labores fueron diligentes, en 1744 ambos responsables enfrentaron las quejas del Cabildo por la gran desprolijidad en la rendición de cuentas hecha por López, lo que motivó la solicitud de asistencia del ayuntamiento al contador real para ajustarla.⁹⁷ En las décadas siguientes de 1760 y 1770 fue emblemática la figura del corregidor Luis Manuel de Zañartu, quien se encargó de los tajamares y el puente de Cal y Canto, entre otras múltiples facetas como cabildante de Santiago. Sin embargo, con la creación de las Intendencias este esquema de supervisión cambiaría, reemplazándose al corregidor por un superintendente, sobrecargo, director o comisionado elegido por la autoridad suprema fiscal,⁹⁸ quien sería remunerado como parte de la dotación fija de la obra, a diferencia de antaño en que no había sueldo asignado para esa labor. Tal transición se observa en la construcción de las nuevas casas del Cabildo y la Real Cárcel a inicios de la década de 1780, cuyo superintendente inicial fue el corregidor Melchor de Jaraquemada,⁹⁹ aunque más tarde figuraría como encargado el sobrecargo Francisco Palacios. En paralelo, a la cabeza de la fábrica de la nueva Casa de Moneda desde 1784 se asignó por decreto del presidente al arquitecto Toesca como director de obra, apoyado por el mayordomo Agustín Arguelles, con salarios anuales de 1.200 y 500 pesos, respectivamente. Mientras que, en 1791 el presidente, en calidad de superintendente de Real Hacienda, nombró a Manuel de Salas como superintendente de obra de los tajamares con un sueldo de 700 pesos anuales y de la fábrica de baños públicos en 1803.¹⁰⁰ En adición, como sobrecargo y mayordomo de obras públicas y empedrado de calles de la capital desde 1795 a 1798 se designó a Manuel del Fierro.¹⁰¹ Por su parte, la supervisión de la construcción del nuevo camino entre Santiago y Valparaíso recayó en el comisionado Melchor de la Jara, tesorero del ramo *Compo-*

96 «El Presidente de Chile: con testimonio del expediente informa lo conveniente sobre la rendición, y examen de las Cuentas de Propios de las Ciudades y Villas del distrito», Santiago, 2 de julio de 1807, AGI, Chile, leg. 205.

97 «Cabildo de 22 de junio de 1743» y «Cabildo de 19 de septiembre de 1744», SChHG y AChH, 1983b, 57-58, 79-80.

98 *Real ordenanza para el establecimiento é instrucción de intendentes de ejército y provincia en el virreinato de Buenos-Aires*, Madrid, 1782, arts. 7-8.

99 «Cabildo de 26 de noviembre de 1785», SChHG y AChH, 1990, 72-74.

100 Salas, 1910, I, 19. «Cabildo de 16 de diciembre de 1803», SChHG y AChH, 1992, 114-115. *Ordenación de la Cuenta de Gastos en la obra de fábrica de nuevos Tajamares del Río de esta Ciudad de Santiago de Chile, del año de 1796*. AGI, Chile, leg. 228.

101 *Ordenación de las Cuentas de gastos de manutención de cárcel y obras públicas de la capital de Santiago de Chile y empedrados de sus calles desde 1.º enero 1795 a 31 de diciembre mismo año*. AGI, Chile, leg. 228.

sición de caminos que comenzó a recaudarse para ese fin en 1791. En los años siguientes, esa comisión pasaría por varias manos, todas auxiliadas por mayordomos para las tareas administrativas.¹⁰²

En cuanto al control presupuestario de los gastos en las obras, a un año de creada la Contaduría Mayor, el primer contador propietario, Silvestre García, solicitó al Cabildo sanear las cuentas de propios,¹⁰³ cuyo seguimiento se hacía por simple rendición de comprobantes de pago al consejo municipal.¹⁰⁴ Con motivo de la visita general a Chile, esta preocupación continuaría, lo que dio origen a un nuevo método de seguimiento de los gastos en obras de gran envergadura. En particular, se obligó a los administradores a rendir cuentas mediante la confección de un informe nombrado «Ordenación de cuenta». A diferencia de las rendiciones pasadas, esta obligación comprendía, en primera instancia, la demostración detallada de ingresos y gastos de valores y especies empleadas en la obra durante un año calendario. Como resultado, se explicitaba el saldo final (a favor o en contra de la obra) y exponían las demostraciones de la resulta. Tras revisar la Ordenación el contador mayor comunicaba en anexo la aprobación o no de la cuenta, siendo en este último caso necesario las aclaraciones del responsable de la obra. La Ordenación más antigua encontrada correspondió a la fábrica de los tajamares del río Mapocho para el año 1768, firmada en 7 de mayo de 1777 por el corregidor Zañartu, cuyo contenido fue reconocido y aprobado el día 26 del mismo mes por el contador mayor Juan Tomás de Echeverz.¹⁰⁵ Si bien, a principios de la década de 1780 el Cabildo elevó consulta a la Real Audiencia sobre la obligatoriedad de acatar ese nuevo «formato de contaduría»,¹⁰⁶ tanto las actas capitulares como los archivos de Contaduría revelan que este nuevo método terminó imponiéndose. Años después, el contenido de las rendiciones incluso mejoró, en cuanto al desglose de ingresos y gastos.¹⁰⁷ Así se constata en la Ordenación del puente de Cal y Canto, firmada en 1788 por Francisco Palacio (albacea de Zañartu), que comprendió el periodo 1772-1782.¹⁰⁸ La primera parte, similar a la Ordenación primitiva, incluyó el detalle de ingresos y gastos de los valores empleados en las faenas y un resumen de los mismos. La segunda, en contraste, reveló el desglose pormenorizado de los inventarios de la obra y, sobre todo, el detalle de gastos por partidas de materiales e insumos, salarios, provisiones de mano de obra, herramientas, transportes contratados, mantención de animales y alquileres de almacenes. Al final del informe, se anexaron los comprobantes de cada gasto efectuado, debidamente firmados por quienes recibieron dineros de parte del mayordomo a cargo de la contabilidad. Esta verdadera auditoría a la gestión financiera de los gastos en faenas de construcción continuaba con el examen meticuloso de la Ordenación por la Contaduría Mayor, que originaba el posterior «Juicio de la Cuenta de Gastos». Este último documento incluía las observaciones al finiquito presentado, que debían ser justificadas o resueltas por el firmante para el fenecimiento definitivo de la cuenta. A raíz de este nuevo método de rendición, los cabildantes desarrollaron una visión crítica de los síndicos mayordomos, a quienes en retrospectiva se les acusó de haber afectado los fondos públicos y, por ende, el progreso de la actividad, reconociéndose que «el principio que embaraza dichas recaudaciones es el del [sic] dilatado espacio de más de treinta y tantos años que han corrido por manos de diferentes síndicos sin haberse esclarecido los adeudos por medio de competentes finiquitos».¹⁰⁹

102 Ordenaciones de Cuentas del Camino a Valparaíso de 1791 a fines del siglo XVIII. AGI, Chile, leg. 228.

103 «Cabildo de 08 de noviembre de 1769», SchHG y AChH, 1987, 199-200.

104 «Cabildo de 11 de agosto de 1783», SchHG y AChH, 1990, 13.

105 «Ordenación de la cuenta de la Obra de Tajamares de Santiago de Chile del año de 1768», Santiago, 7 de mayo de 1777, AGI, Chile, leg. 228.

106 «Cabildo de 11 de agosto de 1783», SchHG y AChH, 1990, 13.

107 Ejemplos de Ordenaciones. AGI, Chile, leg. 228.

108 «Testimonio de avitos seguidos sobre la cuenta del puente nuevo del río de la capital Santiago de Chile, corrida desde 29 de mayo de 1772 hasta 30 de junio de 1782», Santiago, 1 de agosto de 1788, ANCH, FCM, Serie 1, vol. 1056.

109 «Cabildo de 6 de julio de 1787», SchHG y AChH, 1990, 111.

En síntesis, aunque revisado a grandes rasgos, este conjunto de reformas demuestra los diversos esfuerzos por racionalizar el manejo de los fondos fiscales que emprendieron autoridades reales y representantes del Cabildo motivados por un objetivo común: la construcción sólida, duradera y oportuna de obras públicas en el Santiago tardío colonial.

Conclusiones

Al concentrarnos en los ámbitos del gobierno de la construcción financiada con fondos públicos en Santiago de Chile, considerando la constante tensión entre autoridades reales y representantes del Cabildo, hemos intentado demostrar que en el desempeño de esta actividad no fue inocuo el nuevo diseño institucional implementado a escala imperial por la corona española en el último tercio del siglo XVIII. Planteamos pues, que los objetivos buscados por la activa política reformista, relativos a una conducción uniforme, directa y autónoma de las arcas regias americanas, también permearon, en varios ámbitos, a la dirección superior de la construcción pública en suelo colonial. Por lo visto, fueron determinantes en el tránsito hacia esa nueva racionalidad gubernamental tres aspectos interrelacionados: la reorganización directiva para planear y supervigilar la construcción, la mayor preocupación por el modo de financiar las obras y la modernización del sistema de rendición de cuentas como método para garantizar la inversión efectiva de los fondos fiscales comprometidos. Todos los cuales, no sin la resistencia del Cabildo, se pusieron en marcha durante el pináculo reformista de la hacienda regia chilena, que incluyó la creación de la Contaduría Mayor, la visita general y la adopción de las Ordenanzas de Intendentes, siguiendo la lógica de reordenamiento gubernamental y administrativo de los fiscos regios indianos. A la luz de estos hallazgos, por tanto, resulta evidente que las explicaciones del auge constructivo en Santiago de Chile a fines del periodo colonial, basadas en el papel técnico de los ingenieros militares o la disponibilidad de excedentes fiscales derivada de la expansión del comercio exterior, son insuficientes para entender el desempeño de esta actividad. Como complemento a esas tesis, valoramos la centralidad de la reforma al desempeño institucional evidenciada en los distintos aspectos revisados que, al separar las competencias fiscales, promovió un gobierno de la construcción más ejecutivo, mejor informado para la toma de decisiones y, por ende, con mayor libertad de acción, elementos que habrían favorecido el auge de la edificación pública.

Esta valoración de la modernización gubernamental como factor explicativo de la construcción pública en el Santiago tardío colonial contribuye además a mejorar la comprensión del sistema económico colonial, que tiende a configurarse únicamente por medio de las actividades conectadas al resto del mundo. Este sesgo margina los efectos multiplicadores de un sector sumamente relevante para la utilidad general contemporánea, no solo por la generación de bienes de capital necesaria para el progreso material, sino que también por el uso intensivo del factor trabajo y alto grado de integración con otras ramas locales, elementos claves para entender el desempeño de cualquier economía.

Declaración de conflicto de intereses

Los autores de este artículo declaran no tener conflictos de intereses financieros, profesionales o personales que pudieran haber influido de manera inapropiada en este trabajo.

Fuentes de financiación

Juan José Martínez-Barraza, Investigador Responsable, agradece el financiamiento de este trabajo a la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (FONDECYT) de Iniciación, Proyecto n.º 11241006, patrocinado por el Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad de Santiago de Chile.

Declaración de contribución de autoría

Juan José Martínez Barraza: Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Metodología, Administración de proyecto, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

Nicolás Felipe Manquepillán Burgos: Análisis formal, Investigación, Redacción – borrador original.

Referencias bibliográficas

- Araya, Alejandra, «Trabajo y mano de obra en el valle central de Chile en el siglo XVIII: un acercamiento desde el problema de la vagancia», *Última Década*, 6, Viña del Mar, 1997, 1-37.
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, Santiago, Editorial Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2000-2005, 16 vols.
- Benavides, Juan, «Arquitectura e ingeniería en la época de Carlos III», en *Estudios sobre la época de Carlos III en el reino de Chile*, Santiago, Universidad de Chile, 1988.
- Benavides, Alfredo, *La arquitectura en el Virreinato del Perú y en la Capitanía General de Chile*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1961.
- Bravo Lira, Bernardino, *La universidad en la historia de Chile 1622-1992*, Santiago, Pehuén, 1992.
- Capel, Horacio; García, Lourdes; Moncada, José Omar; Olive, Francesc; Quesada, Santiago; Rodríguez, Antonio; Sánchez Joan Eugeni y Tello Rosa, *Los ingenieros militares en España Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Edicions Universitat de Barcelona, 1983.
- Carmagnani, Marcello, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial. Chile 1680-1830*, Santiago, Dibam, 2001.
- Castejón, Philippe, «Reformar el imperio: el proceso de la toma de decisiones en la creación de las intendencias americanas (1765-1787)», *Revista de Indias*, 77:271, Madrid, 2017, 791-821.
- Celaya, Yolanda y Sánchez, Ernest, «Hacienda e instituciones: historiografía y ejes de análisis en los erarios regio, eclesiástico y municipal de Nueva España», en Celaya, Yolanda y Sánchez, Ernest (coords.), *Hacienda e instituciones. Los erarios regio, eclesiástico y municipal en Nueva España: coexistencia e interrelaciones*, México, Instituto Mora, 2019, 7-35.
- Celaya, Yolanda, «Administrar y gobernar la hacienda local: contaduría, intendentes y regidores en el siglo XVIII», en Celaya, Yolanda y Sánchez, Ernest (coords.), *Hacienda e instituciones. Los erarios regio, eclesiástico y municipal en Nueva España: coexistencia e interrelaciones*, Ciudad de México, Instituto Mora, 2019, 259-292.
- Cobos, María T., «El régimen de intendencias en el Reino de Chile: fase de implantación 1786-1787», *Revista Chilena de Historia del Derecho*, 7, Santiago, 1978, 85-106.
- Covarrubias, José, «La ciencia del gobierno, la economía política y la utilidad en el ideario de Campomanes y Jovellanos: sobre el bagaje filosófico en una corriente de pensamiento económico del siglo XVIII», en Martínez, María del Pilar y Ludlow, Leonor (coords.), *Historia del pensamiento económico. Del mercantilismo al liberalismo*, Ciudad de México, UAM e Instituto Mora, 2007, 27-46.
- Covarrubias, Sebastián de, *Tesoro de la lengua castellana o española*, Madrid, por Luis Sánchez, impresor del Rey N. S., 1611.
- Cruchaga, Miguel, *Estudio sobre la organización económica i la hacienda pública de Chile*, Santiago, Imprenta de los Tiempos, 1878.
- D'Alençon, Renato; Jorquera, Natalia; Maino, Sandro; Prado, Francisco; Torres, Claudia y Vásquez, Claudio, «Hacia el estudio de la Historia de la Construcción, una nueva disciplina en Chile», *Intersecciones*,

- Santiago, Segundo Congreso de Investigación Interdisciplinaria en Arquitectura, Diseño, Ciudad y Territorio, 2016, 2-7.
- Figueroa, María A., «Régimen jurídico de la construcción de obra pública en Chile hasta el siglo XVIII», *Revista de Derecho Público*, 33-34, Santiago, 1983, 29-51.
- Figueroa, Virgilio, *Diccionario histórico biográfico y bibliográfico de Chile*, Santiago, Establecimientos Gráficos Balcells & Co., 1928, 2 vols.
- Gómez de Vidaurre, Felipe, *Historia geográfica, natural y civil del Reino de Chile*, Santiago, Imprenta Ercilla, 1889 [1.^a ed. 1789].
- Greve, Ernesto, *Historia de la ingeniería en Chile*, Santiago, Impr. Universitaria, 1938, 2 vols.
- Guajardo, Guillermo, «Las infraestructuras y los transportes», en Llorca-Jaña, Manuel y Miller, Rory M. (eds.), *Historia Económica de Chile desde la Independencia*, Santiago, RIL Editores, Universidad de Valparaíso, 2021, 561-609.
- Guarda, Gabriel, *Historia urbana del reino de Chile*, Santiago, Andrés Bello, 1978.
- Guarda, Gabriel, *El arquitecto de la Moneda, Joaquín Toesca, 1752-1799: una imagen del imperio español en América*, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 1997.
- Huerta, Santiago, «Historia de la Construcción: la fundación de una disciplina», en Huerta, Santiago (coord.), *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, Instituto Juan de Herrera, 2009, 13-19.
- Jara, Álvaro, *El imperio español en América (1700-1820)*, Santiago, Sudamericana, 2011.
- Jorquera, Natalia, *Iglesia de San Francisco: arquitectura, construcción y comportamiento sísmico desde 1618*, Santiago, Sa Cabana, 2018.
- Juan, Jorge y Ulloa, Antonio de, *Noticias secretas de América, sobre el estado naval, militar, y político de los reinos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile*, Londres, Imprenta de R. Taylor, 1826 [1.^a ed. 1747].
- Laorden Ramos, Carlos, «Obras civiles en América del arma de ingenieros», *Revista de Historia Militar*, Extra 1, Madrid, 2012, 137-153.
- Laval, Enrique, *Historia del hospital San Juan de Dios de Santiago*, Santiago, Asociación Chilena de Asistencia Social, 1949.
- Llorca-Jaña, Manuel y Navarrete-Montalvo, Juan, «The real wages and living conditions of construction workers in Santiago de Chile during the later colonial period, 1788-1808», *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, 11:2, España, 2015, 80-90.
- Lorenzo, Santiago, «Concepto y funciones de las villas chilenas del siglo XVIII», *Historia*, 22, Santiago, 1987, 91-105.
- Luque, Emilio, *Ciudad y Poder: La Construcción Material y Simbólica del Montevideo Colonial (1723-1810)*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2007.
- Martínez-Barraza, Juan José, «Vicios privados, virtudes públicas: ingresos fiscales de la Real Hacienda de Chile a fines del periodo colonial», *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, 19:1, España, 2023, 1-16.
- Martínez, Lilia, «El trabajador a jornal en Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII», *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 25:2, Bucaramanga, 2020, 243-275.
- Medina, José T., *Diccionario biográfico colonial de Chile*, Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1906.
- Medina, José T., *Historia de la Real Universidad de San Felipe de Santiago de Chile*, Santiago, Sociedad Imprenta y Litografía Universo, 1928, 2 vols.
- Navasal, María José, *Evolución de los sistemas constructivos de los templos religiosos en la Zona Central de Chile. Siglo XVI al XIX*, Santiago, Centros de Estudios Bicentenario, 2018.
- Ortega, Oscar y Pirotte, Silvia (comps.), *Apuntes sobre arquitectura colonial chilena de Roberto Dávila*, Santiago, Universidad de Chile, 1978.
- Ordenanza que S. M. manda observar en el servicio del Real Cuerpo de Ingenieros*, Madrid, Imprenta Real, 1803.
- Peña Otaegui, Carlos, *Santiago de siglo en siglo*, Santiago, Empresa Editora ZIG-ZAG, 1944.
- Pereira Salas, Eugenio, *Historia del arte en el reino de Chile*, Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1965.
- Pinto, Sonia, *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico*, Santiago, Departamento de Estudios Humanísticos, 1976.

- Quiroz, Enriqueta, «Salarios y condiciones de vida en Santiago de Chile, 1785-1805», en Quiroz, Enriqueta y Bonnet, Diana (coords.), *Condiciones de vida y trabajo en la América Colonial: Legislación, prácticas laborales y sistemas salariales*, Bogotá, Universidad de Los Andes, 2009, 211-264.
- Quiroz, Enriqueta, «Variaciones monetarias, impulso urbano y salarios en Santiago en la segunda mitad del siglo XVIII», *Historia*, 45:1, Santiago, 2012, 91-122.
- Quiroz, Enriqueta, *Economía, obras públicas y trabajadores urbanos. Ciudad de México: 1687-1807*. Ciudad de México, Instituto Mora, 2016.
- Ramón, Armando de y Larraín, José Manuel, «Urban Renewal, Rehabilitation, and Remodelling of Santiago, Chile», *Urban History Review*, Special Issue, Toronto, 1980, 97-104.
- Ramón, Armando de y Larraín, José Manuel, *Orígenes de la vida económica chilena 1659-1808*, Santiago, Centro de Estudios Públicos, 1982.
- Ramón, Armando de, *Santiago de Chile (1541-1991): Historia de una sociedad urbana*, Santiago, Catalonia, 2007.
- Real ordenanza para el establecimiento é instrucción de intendentes de ejército y provincia en el virreinato de Buenos-Aires*, Madrid, Imprenta Real, 1782.
- Rojas, Jorge; Murua, Alfonso y Rojas, Gonzalo, *La historia de los obreros de la construcción*, Santiago, Programa de Economía del Trabajo, 1993.
- Rosales, Abel, *Historia y tradiciones del Puente de Cal y Canto*, Santiago, Imprenta “Estrella de Chile”, 1888.
- Salas, Manuel de, *Escritos de Don Manuel de Salas y documentos relativos a él y a su familia*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1910-1914, 3 vols.
- Sánchez, Ernest, «Introducción. Hacia una nueva historia institucional de los erarios regios indios de la monarquía hispánica», en Sánchez, Ernest (coord.), *Gobierno y administración de los erarios regios indios de la Monarquía hispánica (1690-1810)*, México, Instituto Mora, 2021, 9-31.
- Sánchez, Ernest, *Gazofilacio regio y jurisdicción. El Gobierno de la Real Hacienda de Nueva España (1521-1810)*, Ciudad de México, Instituto Mora, 2023.
- Sanhueza, María C., «Construcción de caminos y reformismo ilustrado: fundamentos económicos y políticos en el caso chileno en el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, 78:2, Sevilla, 2021, 567-597.
- Sanhueza, María C., «IX. Transportes y comunicaciones terrestres en el Chile colonial: una evaluación historiográfica», en Llorca-Jaña, Manuel y Martínez-Barraza, Juan José (eds.), *Historia económica de Chile colonial*, Santiago, FCE/UAI, 2023, 221-242.
- Silva, Fernando, «Reformismo y revolución: modificaciones administrativas y tributarias en Chile, 1770-1808», en *La América hispana en los albores de la Emancipación*, Madrid, Fundación Rafael del Pino, Marcial Pons, 2005.
- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Dirección General de Prisiones, 1948, vol. L [tomo XXVII].
- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Alfabet Impresores, 1983a, vol. LIII [tomo XXX].
- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Alfabet Impresores, 1983b, vol. LIV [tomo XXXI].
- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Alfabet Impresores, 1983c, vol. LV [tomo XXXII].
- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Alfabet Impresores, 1987, vol. LVI [tomo XXXIII].
- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Alfabet Impresores, 1989, vol. LVII [tomo XXXIV].
- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Alfabet Impresores, 1990, vol. LVIII [tomo XXXV].

- Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Academia Chilena de la Historia, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, Alfabetá Impresores, 1992, vol. LIX [tomo XXXVI].
- Sociedad del Canal de Maipo, *Sociedad del Canal de Maipo. 170 Años*, Santiago, Morgan, 1997.
- Solano, Sergio, «Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810», *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 19, Barranquilla, 2013, 92-139.
- Solano, Sergio, «Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX», *Revista THEOMAI*, 31, Argentina, 2015, 79-105.
- Summerson, John N., «What is the history of construction?», *Construction History*, 1, Berkshire, 1985, 1-2.
- Valenzuela Solís de Obando, Carlos, *La construcción en Chile. Cuatro siglos de historia*, Santiago, Andújar, 1991.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El Clima de Chile*, Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1970.
- Villalobos, Sergio (dir.), *Historia de la ingeniería en Chile*, Santiago, Ediciones Pedagógicas Chilenas S. A., 1990.