

3,
to
en
se
és
la

EL ESPACIO URBANO EN CHILE. TRADICION Y CAMBIO 1840-1900

LUZ MARIA MENDEZ BELTRAN
Departamento de Ciencias Históricas
Facultad de Filosofía y Humanidades
Universidad de Chile

En esta ocasión hemos deseado reflexionar sobre las permanencias y los cambios en el espacio urbano de Chile, con el propósito de aportar una comprensión histórica del entorno que recibió y fue modificado por la generación a la cual pertenecía el Presidente José Manuel Balmaceda. Mundo urbano en transición donde se insertó hacia fines del siglo XIX, la política trazada por él y sus ministros.

Una breve síntesis del proceso urbano chileno, permite distinguir con una perspectiva de larga duración, la impronta de dos modelos culturales predominantes en el Chile decimonónico, a saber, la herencia colonial hispánica y las tendencias modernizadoras de la Europa de los siglos XVIII y XIX.

Durante el período colonial las urbes chilenas se originaron con un estilo arquitectural mediterráneo e hispánico, adaptado a la realidad del paisaje americano. Este último, les proporcionó los materiales necesarios para la construcción de las viviendas y edificios públicos. La edificación sobria y de escasas pretensiones fue erigida básicamente con piedras, adobes y maderas, sus techos fueron de paja y teja y las paredes recubiertas de arcilla en el interior y exterior, con las fachadas emblanquecidas a cal. Las viviendas de un piso y algunas de dos niveles, dieron origen luego del terremoto de 1647, al estilo chileno tradicional de paredes anchas y escasa altura¹.

Eran ciudades pequeñas, poblados de no más de 500 habitantes en el siglo XVI. Las que perduraron obtuvieron un crecimiento lento, según su propio desarrollo urbano, comercial y demográfico. Es así como se calcula ya en el siglo XVIII, que las de mayor prestancia no sobrepasaban los 40.000 habitantes, como es el caso de Santiago, y las otras, como Concepción y La Serena no superaban los 6.000 habitantes. En esa misma

¹ Eugenio Pereira Salas, *Historia del Arte en el Reino de Chile*, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1965. p.46 a 54.

centuria, otras 40 villas nacieron mediante la acción política fundacional propiciada por la dinastía Borbón, todas las cuales alcanzaron niveles de poblamiento muy inferiores a los mencionados².

Todas esas urbes, algunas con una existencia trisecular, otras con una antigüedad no superior a una centuria, estuvieron esencialmente ligadas a su entorno campesino y no lograron adquirir un gran desarrollo. Hasta mediados del Siglo XIX, las ciudades chilenas mantenían su construcción de adobe, predominaban las viviendas de un piso y las calles de tierra, aunque algunas de ellas tenían empedradas las vías céntricas; las acequias cruzaban sus calles a lo largo y a veces a lo ancho: físicamente el aspecto de estas urbes era pobre y descuidado y mostraban la falta de higiene de sus habitantes. En ellas pululaban los perros y animales domésticos, las aguas servidas escurrían por doquier y las basuras y desechos del diario vivir de sus habitantes se evidenciaban en los distintos barrios.

Esa tradición cultural previa y predominante caracteriza a la mayoría de las ciudades chilenas hasta mediados del novecientos.

Un nuevo modelo cultural urbano, se insertará en Chile desde 1840, primero en ciudades como Valparaíso y Santiago, y desde 1860 en las mayorías de las ciudades de provincia. Ese nuevo modelo cultural provendrá desde Europa y los Estados Unidos y ocasionó un cambio paulatino pero constante en la fisonomía urbana de nuestro país. Aquél era producto del desarrollo interno de esos países y se caracterizaba por ser portador de los elementos materiales creados por la Revolución Industrial que se originó en el siglo XVIII.

El impacto del nuevo estilo urbano produjo en Chile el nacimiento de un estilo decimonónico con fuerte influencia cultural inglesa, francesa, norteamericana y alemana.

La relación entre el progreso urbano, material y cultural de la ciudad desde mediados del siglo XIX hasta comienzos del XX, adquiere un sentido especial, porque estos tres aspectos fueron producto de un ambiente cultural nuevo, que se generalizó rápidamente en el país, afectando a todas las ciudades chilenas, en distintos años del período comprendido entre 1840 y 1900.

Estamos pues en presencia de una transformación integral de las

² Gabriel Guarda, *Historia Urbana del Reino de Chile*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1978, p.23; 209 a 211.

³ Luz
1850
Viña

urbes chilenas. Los cambios se produjeron en muchos aspectos: en las formas de vida de sus habitantes, en la mentalidad, en las costumbres recreativas, en el aumento demográfico, en el crecimiento económico, en la incorporación de los avances tecnológicos respecto al agua potable, luz, alcantarillado, pavimentación y también, en el ornato de su micropaisaje como fueron las plazas, plazoletas y jardines, y a su macropaisaje, es decir, parques y alamedas.

En suma, las ciudades cambian en su aspecto físico y en sus espacios de esparcimiento social.

En trabajos anteriores precisamos algunos factores que coadyuvaron a esas transformaciones, que ahora, agregando otros, conviene señalar, pues explican la esencia de esos cambios y transformaciones:

1. La influencia cultural extranjera fue importada al país por los inmigrantes, en especial ingleses, franceses, norteamericanos etc., y por los chilenos que viajaron al exterior a través de todo el siglo XIX, los que dejaron su impronta en ideas y logros materiales a lo largo y ancho de todo el país, pero que se recogió predominantemente en las áreas urbanas³.
2. El espíritu del romanticismo con la valoración de la naturaleza y del paisaje, hizo que la sensibilidad social se abriera a percibir nuevos estilos arquitectónicos y nuevos modelos de espacios recreativos, así como la belleza clásica en las formas estéticas.
3. La desacralización progresiva en el espíritu de la sociedad criolla permitió la adopción de un estilo secular en las costumbres muy influido por los ideales de la burguesía europea.
4. Los profundos cambios psicológicos que produjo el impacto de la tecnología de la Revolución Industrial, iniciaron una ruptura en la relación espiritual de los hombres con su medio ambiente. Los ruidos, la aceleración de la vida, los desechos urbanos, son efectos nuevos sobre una sociedad tradicionalmente campesina, en vías de industrializarse y con mayor actividad comercial, como era la chilena, lo que produjo un impacto psicológico profundo en los habitantes. Esto incidió en muchos aspectos de la vida urbana, de la mentalidad y cultura de los chilenos.

³ Luz María Méndez Beltrán, «Plazas y Parques de Valparaíso. Estudio de micropaisaje urbano 1850-1900». En *Valparaíso 1546-1986*, Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 1987. pp

5. Las nuevas concepciones de una sociedad liberal, individualista, orientada al progreso material y al gozo íntimo y social de un paisaje culturalmente creado, se impuso sobre la valoración comunitaria y socialmente abierta de los espacios públicos en las ciudades coloniales de Hispanoamérica. Esto incidió en la creación y ornato de nuevos espacios de sociabilidad urbana, en especial, de carácter público, donde se introduce la flora como el elemento esencial.
6. El sentido práctico y progresista, unido a los avances científicos y tecnológicos, propios de la filosofía positivista predominante en los países de cultura anglosajona, influyeron decisivamente en las urbes chilenas e Hispanoamericanas, al incorporar los avances de la ciencias al progreso urbano.
7. Por último, no se debe olvidar, que Chile inició a partir de 1842, un proceso de expansión territorial que hizo ampliar su ecúmene nacional. Esta expansión fue la respuesta de un país que al ser exportador de productos naturales (agrarios y mineros) tuvo que adaptarse a las necesidades y a la demanda del mercado mundial. La Revolución Industrial contribuyó a acrecentar el consumo de materias primas y de alimentos, pues estaban íntimamente relacionados con el crecimiento demográfico de Europa y Estados Unidos, con el impulso económico y el mejoramiento de la calidad de vida. Lo cual impulsó el comercio internacional de esos países y abrió la necesidad de adquirir las materias primas necesarias para sus industrias, y a la vez, obtener los mercados donde colocar su producción fabril.

Con un país abierto al comercio internacional en forma continua desde 1818, era lógico que se produjeran los impactos culturales de las potencias predominantes en el ámbito internacional, como eran Inglaterra, Francia y los Estados Unidos.

Por ahora, nos preocupa abordar el estudio de los procesos de transformación y cambio en los espacios urbanos de distintas ciudades del país. Para situar nuestro análisis, determinamos acorde al Censo de 1885, que es el que antecede al gobierno del Presidente José Manuel Balmaceda, cuáles eran los núcleos urbanos, según su tamaño demográfico, que tenía el país.

Chile presentaba una distribución urbana desigual. Había dos grandes urbes que se singularizaban sobre las restantes pues su población se situaba entre los 100.000 y 200.000 habitantes: Santiago, la

capital era la mayor con 189.332 habitantes y Valparaíso, el principal puerto, acogía a 104.952 personas⁴.

A ellas, seguían otras tres urbes con una población que fluctuaba entre los 20.000 y 30.000 habitantes. Estas ciudades eran Chillán con 27.755 personas, Concepción con 24.180 y Talca con 23.432. Aún menores a éstas, se pueden mencionar otras siete que subsistían con 10.000 a 20.000 habitantes, a saber: Iquique, Copiapó, Quillota, La Serena, San Felipe, Curicó y Tacna.

Por último, la gran mayoría de las restantes ciudades del país, se agrupaban bajo los 20.000 habitantes, contabilizándose veintidós conglomerados sobre los 5.000 habitantes y cuarenta y tres centros con una población inferior a esa última cifra⁵.

La población de Chile se calculaba en 1885, en un total de 2.527.320 individuos y una década después había crecido a 2.712.145 personas, precisando los registros censales que el 50% de esa población se considera urbana⁶.

Según nuestra perspectiva y teniendo en cuenta las cifras expuestas, se comprende mejor que los conglomerados urbanos mayores, es decir, Santiago y Valparaíso, lograran una posición de vanguardia en el proceso de transformación urbana. La primera por ser la capital del país, y la segunda por ser el puerto principal y lugar de acceso a la corriente inmigratoria a la zona central del país. En ambas urbes, pero prioritariamente en Valparaíso, sus grupos de élite social se adaptaron rápidamente al cambio cultural en sus aspectos materiales y espirituales, recibieron el influjo de la moda, de los nuevos ideales estéticos, adoptaron los bienes materiales e inventos de la Revolución Industrial europea. Pero este proceso, igualmente se expandió aunque con algunos años de rezago y en forma diversa a Concepción, Chillán y Talca, y a la gran mayoría de las urbes más pequeñas.

En esta ocasión presentaremos de acuerdo a los avances de la investigación, los cambios introducidos en algunas ciudades chilenas considerando las transformaciones materiales que incidieron en la modernización urbana. Sus diversos aspectos los hemos sintetizados en

⁴ *Sinopsis estadística y geográfica de la República de Chile en 1887*, p. 13.

⁵ Id. págs. 10 a 15. Proporciona los datos referentes a la población de cada una de las ciudades de Chile.

⁶ Id. *Sinopsis* de 1887. p.15.

cuadros estadísticos comparativos, que permiten aportar los datos precisos para su posterior análisis⁷.

En ese sentido, la ciudad de vanguardia en el proceso de cambio, como ya expresaremos en trabajos anteriores, fue Valparaíso. Su transformación empezó luego del terremoto de 1822 que destruyera muchas de las viviendas coloniales de adobe: empezó así la construcción de casas y edificios con ladrillos y de dos niveles, para adoptar veinte años después una política edilicia orientada al aseo de sus calles y a dotarlas de algunos faroles de iluminación hacia 1844, mientras algunos empresarios iniciaron el transporte ferroviario para unirla con Santiago en 1854. En 1863, la ciudad dispuso gracias a la iniciativa de otro empresario de un ferrocarril urbano, instalándose en 1885 las comunicaciones telegráficas⁸.

Las transformaciones de las ciudades de provincia fueron posteriores, desarrollándose el proceso desde la década de 1860-70, el cual se fue configurando sin interrupciones hasta fines de la centuria, manteniéndose el mismo estilo de modernización o dicho de otra manera, de adopción de los modelos europeos y norteamericanos, copiando el que se daba en Valparaíso y Santiago, ciudades que sirvieron de referente. Tanto en Chillán como en Concepción y Talca, en esa década de los sesenta se realizaron los esfuerzos para dotarlas de medios de aseo y de luz; en los setenta se lograba instalar el agua potable y se colocaron las líneas de transporte urbano; caracterizándose los del decenio de los ochenta por la conexión de ellas mediante el ferrocarril, que agilizó el intercambio de viajeros y del comercio, a la par que se lograba la comunicación telegráfica.

Los datos precedentes y otros que se han recopilado para otras

⁷ Los datos se han recopilado en el transcurso de una investigación sobre «El Jardín Chileno. Estudio de micropaisaje y mentalidad social (siglos XVI al XIX)», que financió el D.T.I. de la Universidad de Chile. Más el aporte de datos logrados en un Seminario de Tesis sobre «Plazas y costumbres recreativas en el siglo XIX», que se desarrolló en el Departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Chile. Los informes de Seminario de las siguientes alumnas, que he dirigido, han sido de gran utilidad:

Rebeca Alegría A.: «Vida social, paisaje y costumbres recreativas. Talca: 1850-900», Santiago, 1989.

Gabriela Aliste: «Paisaje y expresiones de sociabilidad en las áreas de esparcimiento de la ciudad de Concepción 1850-1900», Santiago, 1989.

Paulina Zamorano V.: «Plazas y áreas recreativas. Paisaje, vida y costumbres en Chillán Nueva 1857-1900», Santiago, 1988.

⁸ Los datos de Valparaíso se han obtenido de mi artículo ya citado: «Plazas y Parques ...», p. 24 a 33.

ciudades que no ha sido posible incorporar a este trabajo, permiten comprobar la hipótesis que enunciáramos, de que los cambios urbanos tanto en las ciudades de mayor como de menor tamaño demográfico en Chile, fueron producto de la asimilación cultural espontánea de la población y de las autoridades locales representadas en los municipios respectivos, de las nuevas tendencias de modernización urbana proveniente de Europa y Estados Unidos. En este sentido, fueron de vital importancia las iniciativas de los vecinos, de los inmigrantes, de los chilenos que viajaron al exterior, de los pequeños y grandes empresarios y de los periodistas que manejaban la prensa local. Todos ellos recogieron ideas y las aplicaron en acciones destinadas al desarrollo urbano⁹.

Ese proceso fue tan vigoroso que el Estado tuvo que efectuar grandes inversiones para modernizar el país en aquellos aspectos de carácter nacional que los habitantes de las ciudades no estaban en condiciones de solventar. El país necesitaba conectarse y extender los nuevos adelantos a las ciudades más pequeñas de provincias.

Ya en el gobierno que precede a Balmaceda, el de Domingo Santa María, se inicia una política de fuertes inversiones en la modernización del país. Con una administración económica eficiente, Santa María logró dejar las finanzas saneadas, hizo pagar los préstamos internacionales y equilibró el presupuesto. Los enormes ingresos fiscales que generaba la tributación impuesta a la producción salitrera, permitió que este gobierno dejara abierto un período de mayor expansión económica y cultural y de más inversión del Estado en obras de infraestructura.

El gobierno de Santa María fue renovador en muchos aspectos, se continuó la construcción de los ferrocarriles al sur, se instalaron las comunicaciones telegráficas, se dió impulso a la educación primaria y se firmaron, en 1885, 21 contratos para dotar de agua potable a distintas ciudades de la República, etc.¹⁰

Este último aspecto, interesa por su impacto decisivo en la salubridad e higiene de la población y por ser poco conocido. Al agrupar los datos de esos convenios y relacionarlos con el tamaño de las ciudades, según el censo de 1885, se ha podido comprobar que en su totalidad

⁹ Esa interpretación la enunciamos en nuestros trabajos precedentes, el ya citado, y en otro titulado: «Paisajes y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX», en *Revista Historia* N° 22, Universidad Católica de Chile, Santiago, 1987.

¹⁰ Francisco Antonio Encina, *Historia de Chile*, Santiago, vol. XVIII, pp. 373, 384 y 463.

favorecieron a urbes de menos de 10.000 habitantes. Estas se beneficiaron con una inversión del Estado por 250.000 pesos.

El desarrollo que se iniciara en los años anteriores en las ciudades de mayor tamaño, como Valparaíso, Chillán, Concepción y Talca, bajo el gobierno de Santa María se extendió a muchas otras. Así, la modernización se expandió de norte a sur del país en un aspecto básico para la población urbana¹¹

Cabe preguntarse entonces: ¿Cuál fue el aporte del gobierno de Balmaceda a ese desarrollo urbano?

Pensamos que su política de modernización fue de continuidad, de proseguir con el desarrollo que la sociedad chilena había emprendido gracias a múltiples iniciativas privadas y locales, y que también, habían apoyado los gobiernos anteriores. Balmaceda abordó ese desarrollo con un criterio nacional tendiente a dar mayor cohesión, a integrar esfuerzos.

Esa idea política explica y da sentido a las diversas acciones gubernamentales de Balmaceda. Así, durante su mandato, por ejemplo, las comunicaciones alcanzaron un gran desarrollo. El interés del Presidente y sus ministros se vuelca hacia acciones decisivas destinadas a expandir diversos medios de transporte, en especial los ferrocarriles y el tráfico marítimo, mediante grandes inversiones en infraestructura vial y portuaria.

Si se considera, a modo de ejemplo, la política ferroviaria de Balmaceda, sus principales ideas se sintetizan en el siguiente párrafo de su discurso de Octubre de 1890, cuando inaugura el viaducto del Malleco:

«Todos los problemas económicos del porvenir de Chile están ligados a la construcción de nuevas líneas férreas... Cuando en la región salitrera, comprendida entre Camarones y Chañaral, haya ferrocarriles de libre competencia, con líneas centrales y transversales, de modo que se abarate el porteo del salitre y se reduzca su precio y se estimule su consumo en los mercados del mundo; cuando las provincias de Antofagasta, Atacama, Coquimbo y Aconcagua tengan un ferrocarril tronco y ramales que conduzcan al mar y a los asientos minerales del oro, plata, el cobre, el estaño y el manganeso, y a precios económicos, los valiosísimos productos de la industria mineral; cuando este ferrocarril llegue hasta Llanquihue y los productos de los valles centrales puedan

¹¹ *Sinopsis estadística de la República de Chile en 1890*, Santiago, 1981, p. 41. Aporta los datos sobre los contratos de agua potable incluido en el texto.

también extraerse por Valdivia, Río Bueno, Imperial, Constitución y Llico, ya por la vía fluvial o por los caminos de acero, y se aumente el valor de la propiedad y se mejoren los salarios y se eleve la producción y se puedan implantar las industrias fabriles, aprovechando el poder de nuestras hulleras o las corrientes de nuestros ríos... Con otros dos mil kilómetros, o más de los que hoy se construyen, con seis años de trabajo y con treinta millones de pesos oro, se puede realizar este programa económico, él sólo nos hará ricos y felices...¹²

Ahí esta presente no sólo un pensamiento relacionado con el desarrollo económico de Chile, sino como señalábamos anteriormente, subyace una clara comprensión global de las necesidades del país y el deseo de dar cohesión, en este caso, al sistema ferroviario.

Se debe considerar, también, que en los años precedentes a su gobierno, y desde 1853, cuando se construye el ferrocarril de Caldera a Copiapó, se habían instalado varias líneas de ferrocarril privadas en el norte, en el área salitrera, y esto mismo sucedió con el ferrocarril de Santiago a Valparaíso.

Balmaceda, con ese precedente, proyectó una fuerte acción estatal para terminar de construir el ferrocarril al sur a fin de lograr una conexión y expansión de la red ferroviaria, que ya había iniciado el Gobierno de Santa María. Lo cual uniría a casi todo el país, y sobre todo, a las ciudades grandes y pequeñas.

Históricamente esas acciones lograron interconectar el desarrollo urbano, que había sido más bien producto de un esfuerzo casi autónomo, con poquísimo apoyo estatal.

Siendo más conocida la obra de Balmaceda respecto a la construcción de las vías ferroviarias e instalaciones portuarias, las omitiremos, para destacar los progresos realizados en el país en el ámbito de las comunicaciones eléctricas y postales¹³. Debemos esclarecer, que en ese rubro se dió una tendencia creciente de progreso a escala más global en el mundo occidental, por los recientes inventos producidos en Estados Unidos que permitieron desarrollar las comunicaciones internas y externas vía cables telegráficos, las que Chile incorporó rápidamente, gracias a su apertura al cambio y a recibir las influencias culturales externas.

¹² Sergio Villalobos, Luz María Méndez y otros autores, *Historia de la Ingeniería en Chile*, Editorial Hacheette, Santiago, 1990.

¹³ Id. anterior. Una síntesis en p. 235 a 241 y 265 a 267.

Respecto al Correo, en 1887 el país disponía de 481 oficinas de correo, que habían crecido a 509, en 1889, -con 745 buzones, 1.339 empleados, 257 carruajes y 914 caballos¹⁴.

Respecto al telégrafo, en 1886 el Estado financiaba 150 oficinas, con 263 aparatos. En 1887 aumentaron a 160. Había dos líneas telegráficas de propiedad particular entre Santiago y Valparaíso, otras entre Arica y Tacna, entre la ciudad de Santa Rosa de los Andes y la República Argentina, y un cable submarino instalado en la costa del pacífico que transmitía noticias hacia el norte del continente.

Por ese entonces se hacían concesiones de líneas telegráficas entre Arica y Tacna, La Serena y el Puerto de Coquimbo, Santiago y el mineral de Las Condes, Concepción y Talcahuano. Había alambres de teléfono instalados entre Santiago, Valparaíso y otras ciudades. Y el Estado subvencionaba a varias compañías de vapores para la transmisión de correspondencia por un monto de 223.880 pesos¹⁵.

En 1890 el servicio de telégrafos había crecido considerablemente. Existían 108 oficinas telegráficas, más otras 169 dependientes de los FF.CC. del Estado, todas financiadas con presupuesto fiscal. Otras 18 oficinas a la cual el Estado aportaba una subvención de 4.000 pesos. A ello, se agregaban 5 oficinas de telégrafo de propiedad del Ferrocarril de Copiapó, y la Compañía Telegráfica de la Costa Occidental de América con 6 oficinas en Chile y 4 en Perú; otras 5 oficinas tenía la Empresa Telegráfica del Ferrocarril de Carrizal a Cerro Blanco; 3 de la Empresa Telégrafo Nacional; otras 25 oficinas de la Compañía del Telégrafo Americano; 10 del Telégrafo del Ferrocarril de Antofagasta; 8 de la empresa de Teléfono y Telégrafo de Arica y Tacna, y 17 oficinas de la West Coast Telephone y Cía¹⁶. Sumando en total, 103 oficinas telegráficas particulares.

Sólo cabe resumir que el desarrollo de las comunicaciones alámbricas alcanzó un gran nivel durante este gobierno, siendo de alto costo presupuestario, el que ascendía a \$ 844.325 en 1886 mientras que en 1890, sólo las oficinas telegráficas normales del Estado, sin considerar las de FF.CC., tenían un costo de \$ 859.825¹⁷. La expansión de las

¹⁴ *Sinopsis estadística y geográfica de Chile en 1887*, Santiago, 1988, p.32 y *Sinopsis estadística y geográfica de la República de Chile en 1890*, Santiago de Chile, p.42.

¹⁵ *Sinopsis estadística en 1887*, p. 32 y 33.

¹⁶ *Sinopsis estadística en 1890*, p. 48 a 56.

¹⁷ *Sinopsis estadística en 1887 y 1890*, p. 33 y 48.

comunicaciones en Chile fue resultado de un esfuerzo mixto, de capitales privados y estatales orientados a lograr una comunicación nacional e internacional expedita, que agilizará el comercio y la actividad social del país, siendo el aporte estatal mayor que el privado en la mantención de oficinas y personal de correos y telégrafos. Pero también se debe precisar que la inversión privada en telégrafos, fue notable en este sentido llegando a constituir un 27% de las oficinas instaladas, y casi el 50%, si descartamos las de FF.CC., que eran de uso interno.

También, la política de este gobierno se proyectó a mejorar el sistema de «beneficencia», es decir, la infraestructura hospitalaria el país, proporcionando recursos estatales para la construcción y dotación de diversos tipos de establecimientos de salud y para la mantención de los existentes.

Si se comparan las estadísticas de 1887 y las de 1890, se puede observar esa inversión:

1887		1890	
Hospitales	39	Hospitales	70
Dispensarios	78	Dispensarios	91
Hospicios, asilos y lazaretos	33	Hospicios, asilos y lazaretos	25
		Casas de expósitos	5
		Hosp. en Const.	20
		Asilo de incurables en construcción	1
Médicos de ciudad	84	Médicos de ciudad	95
		Vacunadores	77
		Escuela de Medicina (Inaug. en 1889) ¹⁸ .	

De modo que en los tres últimos años de Balmaceda, la estructura hospitalaria creció en 31 hospitales, más otros 20 cuya construcción se dejó iniciada, aumentó el contrato de médicos pagados por el Estado para efectuar prestaciones en las ciudades y se incrementaron los sistemas de vacunación.

¹⁸ Id. anterior, p. 33; 56 y 83.

También aumentó la dotación de cuerpos de bomberos con financiamiento estatal, para proteger a las ciudades de los incendios; de 22 cuerpos existentes en 188, se financiaron 30 unidades en 1890.

El presupuesto empleado en el rubro «beneficencia» aumentó de 1.196.140 pesos en 1888, a 1.476.500 pesos en 1890¹⁹.

Tanto la política de Santa María como la de Balmaceda se orientaron también a otros aspectos que la sociedad no había logrado resolver por su propio esfuerzo, como era dotar de la infraestructura básica, es decir, de edificios en cantidad y adecuados; para cobijar a los maestros primarios y secundarios que impartían educación en los sectores urbanos. Gracias a la inversión del Estado, el país contó con nuevos establecimientos de enseñanza de norte a sur; así en 1886 se contabilizaban 862 escuelas de adultos y niños, y en 1890 habían 1.029, lo cual indica un aumento de 167 escuelas.

El presupuesto destinado a Instrucción Pública que era, en 1888, de 4.957.437 pesos, creció a 7.373.520 pesos en 1890. Lo que muestra un aumento real de un 48,7%. Índices que muestran una acción política destinada a mejorar y expandir la educación escolar primaria, secundaria y universitaria del país durante este gobierno. Y por cierto, nuevos fondos destinados a inversiones en el ámbito urbano y rural. Muchos de los edificios construídos durante ese gobierno aún se conservan en uso.

A ello hay que agregar el desarrollo en Santiago y en provincias de una activa vida cultural. En la capital, dos centros literarios agrupaban a numerosos intelectuales que exponían allí sus conferencias ; nos referimos al « Centro de Artes y Letras » y al « Club del Progreso ». Fundándose en esa misma ciudad en 1890, alrededor de 15 clubes y sociedades literarias y científicas, sumando en total los clubes culturales unos 40, sin contar los de tipo social que eran 9. Centros similares se podían encontrar, además, en las principales ciudades de provincia, aportando a través de sus diversas actividades, más dinamismo a la cultura del país²⁰.

¹⁹ Id. anterior, p. 33 y 56.

²⁰ Id. anterior, p. 90.

I
I
I
c
ta
ñ
d
E
y
Pe
in
gr
qu
tra

sig
act
ori
ext
que

de
cua
Cor

cua
des:
épo

gob
aprc
por
fisca

CONCLUSIONES

El proceso histórico del desarrollo urbano de Chile muestra en una perspectiva de larga duración, la impronta de dos modelos culturales predominantes en el siglo XIX, por una parte la herencia colonial hispánica y por otra el aporte europeo y de los Estados Unidos, principalmente, de los siglos XVIII y XIX.

Este breve estudio, permite no sólo enunciar, sino avanzar en la comprobación de la hipótesis de que los cambios y transformaciones tanto en las ciudades chilenas de mayor y menor tamaño demográfico fueron, en nuestra opinión, producto de la asimilación cultural espontánea de las nuevas tendencias de modernización urbana procedentes de Europa y los Estados Unidos. Esa asimilación la hicieron los habitantes y las autoridades locales representadas en los municipios respectivos. Por tanto, fueron importantes las iniciativas de los vecinos, de los inmigrantes, de los chilenos que viajaron al exterior, de los pequeños y grandes empresarios, de los periodistas que manejaban la prensa local, quienes fueron los agentes dinamizadores de ese proceso de transformación ambiental.

La sociedad chilena aún mayoritariamente agraria a mediados del siglo XIX, asumió los modelos de una cultura urbana industrial y de activo comercio, inserta en una economía de estilo liberal capitalista, de origen europeo-norteamericano. Este proceso se inició por 1840 extendiéndose hasta 1900, según este estudio, pero se debe considerar que se proyectó sin interrupciones al siglo XX.

Este proceso urbano que estudiamos en trabajos previos para el caso de Valparaíso, ahora se hace comprensible para el resto del país, aún cuando sólo se ha podido probar por ahora, para las ciudades de Concepción, Chillán y Talca.

Tratando de esclarecer el rol del Estado, consideramos que aún cuando no tuvo un papel determinante ni en la gestación, ni en el desarrollo de la modernización urbana, los distintos gobiernos de la época adoptaron políticas abiertas al cambio.

El apoyo estatal a ese proceso espontáneo previo, se vigorizó en los gobiernos de Domingo Santa María y de José Manuel Balmaceda quienes aprovechando la mayor disponibilidad de recursos económicos, generados por la exportación del salitre y con un adecuado manejo de los recursos fiscales, pudieron efectuar grandes inversiones en obras públicas

destinadas al desarrollo de la salud, de la educación y de las comunicaciones.

El gobierno de José Manuel Balmaceda muestra a través de sus diversas acciones y proyectos, una política de continuidad impulsando a la modernización que había asumido la sociedad chilena, especialmente la urbana, con una visión nacional, conducente a interconectar, cohesionar y extender el proceso al resto del país.

De modo que en una breve síntesis, podemos expresar que Chile, después de 1870, se caracterizaba por tener una economía basada en la acción del capital privado, tanto en la minería, la agricultura y el comercio, una sociedad urbana que se modernizaba rápidamente adaptando los modelos culturales externos y un Estado abierto a los procesos de cambio que impulsó esa modernización previa, actuando como agente de interconexión y expansión del proceso al resto del país.

De modo que a fines del siglo XIX, Chile era un país muy permeable a las influencias culturales externas, con un amplio nivel de información a través de la prensa escrita y de las comunicaciones postales y telegráficas que le permitía a la población acceder a la información en forma más directa y actualizada.

Los cambios que se produjeron en la segunda mitad del siglo XIX, fueron la base de sustentación del desarrollo posterior y preludian en gran medida el proceso de modernización tecnológico y cultural del siglo XX.

Pe
co

esj
pre
qu

cor

vin
guz

me
din

mo
estu
tran

En
ent
pre
co:
En
-Va
acc
18:
Est:
Chi
Mir